

Samandrag:

Det er vegen som tel: Næringsliv og regionforstørring i Sogn og Fjordane

TØI rapport 1431/2015

Forfattarar: Frants Gundersen, Ove Langeland og Jørgen Aarbaug
Oslo 2015, 69 sider

Veg er viktig i Sogn og Fjordane, og E39 vil gi næringslivet nye moglegheiter. E39 vil likevel først og fremst vere ein lokalveg i fylket, der næringslivet opererer mye lokalt, både når det gjeld arbeids- og tenestereiser og marknad. Btre vegar gir regionforstørring og dermed sentralisering av arbeidsplassar, tenester og busetting i fylket, og det er særleg Førde, Stryn og Sogndal som har styrkt sin posisjon dei seinare åra. Særleg Stryn vil framover kunne vekse med ny trasé for E39.

Planleggingsfasen for Nasjonal Transportplan (NTP) for 2018-2027 er i gong. Stortinget skal ta stilling til den våren 2017. I NTP for inneverande periode er det lagt opp til at E39 skal rustas opp og bli ferjefri mellom Kristiansand og Trondheim. Stamvegutvalet for E39 i Sogn og Fjordane ønskjer å synleggjere kva ein utbygd E39 i Sogn og Fjordane vil bety for næringslivet i fylket og kva utbygginga her vil bety i eit vestlandsperspektiv.

Pendlinga i fylket er relativt lokal og det er i liten grad pendling over fleire kommunegrensar. Det skjer likevel ei sentralisering i Sogn og Fjordane både med omsyn til befolkning, tenestetilbod og arbeidsplassar. Førde opplever størst vekst, men og Sogndal og Stryn har styrka posisjonen sin i det regionale hierarkiet. Særleg Stryn kan være eit potensielt vekstsenter når ein tek omsyn til den nye traseen til E39. Regional sentralisering er ikkje noe særskild for Sogn og Fjordane, det skjer i størstedelen av landet.

Det er relativt lite bruk av kollektive transportmedel i Sogn og Fjordane i høve til andre fylker - og tilsvarande relativt mykje bilbruk. Ein kan ikkje vente noe større vekst i kollektivandelen i framtida heller, med unntak av i Förderegionen. Fylket skil seg i så måte ikkje så mykje frå andre fylker med spreidd busetnad og små bysentra.

En del av sentraliseringa skjer gjennom regionforstørring. Btre vegar og bilar gjer at fleire får tilgang til dei same tenestene, arbeidsplassane og kundane. Konkurransen blir hardare og berre dei med best lokalisering overlever. Det er som oftast dei som ligg i nærleiken av større befolkningsentra. Regionforstørring gjer det og muleg å slå saman ulike offentlige institusjonar fordi fleire bur innanfor ei akseptabel reisetid til tenestene.

Regionforstørring følgjer gjerne av store infrastrukturprosjekt som reduserer reisetida på viktige strekningar, slik utbygging av E39 vil gjere for mange. Men, regionforstørring skjer og gjennom små utbetringar på lokale vegar og ferjesamband, og ved forbetring av bilparken. Alt dette gjer og at folk på mange stader stadig kan reise litt lengre på same tid eller med litt mindre ulempe enn før.

Regionforstørring fører og til høgare effektivitet i næringslivet som igjen gjev auka produktivitet. Det er nett denne auken i produktivitet som får fleire til å konkludere med at vinsten vil overstige kostnadane ved å ruste opp og byggje ferjefri E39.

Næringslivet i Sogn og Fjordane er kjenneteikna av stort innslag av næringar som har hatt nedgang i sysselsettinga dei seinare åra. Det er lite sysselsetting i næringar som har vakse dei siste fem åra. Fiskerisektoren står sterkt langs heile kysten, landbruket i størstedelen av fylket, tresektoren rundt Nordfjord og metallindustrien i enkeltkommunar. Det er lite sysselsette som er direkte knytt til oljeutvinning i fylket.

Næringslivet i Sogn og Fjordane er samstundes svært lokalt forankra, både når det gjeld marknader og arbeidskraft. Ferjesambandet Anda-Lote skil seg til dømes ut ved at det er ein større del reiser knytt til arbeid og reiser til og frå dei lokale kommunane, enn det ein finn for andre ferjesamband på Vestlandet. Verksemdene opplyser og at dei ser lokal vekst som det naturlege – ikkje flytting eller vekst andre stader.

Næringslivet vil i avgrensa grad dra nytte av E39 ut av fylket. Vegen vil i større grad enn i andre fylker fungere som lokalveg i Sogn og Fjordane. Det betyr ikkje at E39 som «eksportåre» ikkje er svært viktig for enkeltverksemdar eller enkeltsektorar – særleg tilknyttinga til Bergen er viktig for ein del verksemdar. Men ein finn ikkje heile næringsmiljø der ein kan peke på at opprustinga av transportåra nord-sør gjennom Sogn og Fjordane, er avgjerande viktig for næringa i fylket. Det er likevel vegtransporten som er viktigast for gods- og varetransporten for næringslivet, langt viktigare enn til dømes fly og båt. Det ser og den klare meldinga frå næringslivet når dei reknar opp kva for konkrete transportinfrastrukturprosjekt dei ser som viktigast å gjennomføre i åra som kjem.

Det er ein ganske positiv haldning i næringslivet når det gjeld utviklinga dei neste åra. Fleirtalet meiner dei vil få nytte av betre infrastruktur framover, men nesten ingen trur dei må legge ned eller flytte sjølv om tilbodet vært dårlegare. Om lag halvparten av verksemdene meiner dei vil vekse lokalt dei neste fem til ti åra.

Sogn og Fjordane har fleire sterke næringsmiljø, men ingen av dei er det ein kan kalle velutvikla næringsklynger («cluster»). Saman med resten av næringslivet vil desse næringane dra nytte av opprusting av E39, men meir på generell basis fordi vegutbygging reduserer transportkostnadane og transporttida, og dette gjev betre lønsemd. For fleire verksemdar vil marknaden anten være på Austlandet eller i utlandet, og vegen over fjellet vil difor være viktig. I dette prosjektet har vi dessverre ikkje hatt ressursar til å granske nærare transportmønsteret på dei enkelte vegane.

Betre vegar gjev og ein viss auke i trafikktryggleiken. Det er likevel først når vegstandarden når motorveg nivå at talet på trafikkskadde og drepne fell vesentleg. Ut frå dagens trafikkgrunnlag på E39 samt prognosar for overskodelage framtid, er ikkje motorvegstandard realistisk i fylket.

Det er ikkje skinnegåande transport av gods i Sogn og Fjordane, så all godstransport må gå på veg eller sjø. Kollektivtransport betyr og mindre enn i fylker med høgare folketal og større byar. Det vil sei at privatbilen vil være transportmiddel nummer ein for folk i fylket i overskodelage framtid. Saman med topografien gjer dette at veg er viktig, og at vegutbygging er særleg viktig for samfunnsutviklinga i Sogn og Fjordane. Meir enn i mange andre regionar i Noreg.