

Sammendrag:

Regionforstørring

– en foreløpig kartlegging av potensialer

Én av hovedstrategiene for den nåværende regional- og distriktpolitikken er sterkere satsing på regioner og sentre som har vekstpotensial. Målet er å styrke vekstkraften der den allerede fins. Generelt legges det vekt på Statens rolle som tilrettelegger. Samferdselstiltak kan ha en slik tilretteleggende funksjon. Gjennom oppgradering av veinettet og bygging av nye veiforbindelser, kan større områder komme inn under vekstkraftige bo- og arbeidsmarkedsregioner (BA-regioner).

Et samlebegrep for slike effekter av veiltak, kan være *regionforstørring*. Dette begrepet kan gis ulike tolkninger. I rapporten er det fokusert på hvordan veiutbygging kan bidra til å øke antall bosatte innenfor 60 minutters kjøretid med bil fra regionhovedsentre i BA-regioner. Regionhovedsenteret er definert som det tettstedet eller kommunesenteret som har flest arbeidsplasser.

Med utgangspunkt i foreliggende veiplaner og igangværende utbyggingsprosjekter i Helgelandsregionen, er det vist hvordan et nytt veinett vil gi en regionforstørring for Mosjøen BA-region. På sikt kan dette føre til en regional integrasjon med Sandnessjøen BA-region og Rana BA-region.

Tilsvarende effekter kan oppstå ved fergeavløsningsprosjekter, særlig hvis regionen har stor befolkningstetthet. I rapporten er det sett på effekten av Trekantsambandet (åpnet i 2001) mellom kommunene Stord, Bømlo og Sveio. Etter utbyggingen er det betydelig flere bosatte som har kommet innenfor 60 minutters reisetid med bil til regionhovedsenteret Leirvik i BA-region Leirvik. Det kan observeres økt pendling over de gamle fergesambandene.

Det vil være svært arbeidskrevende å utarbeide en landsomfattende analyse med basis i detaljerte beregninger for hver BA-region. I rapporten presenteres også en forenklet metode som gir en mer summarisk vurdering av effekter ved standardiserte veiltak basert på ulike kriterier. Utover gjennomsnittlige standarder (hastighetsnormer etc), tas det ikke hensyn til om tiltakene vil være gjennomførbare innenfor realistiske budsjettammer. På den annen side kan metoden oppfattes som et "silingsinstrument" for å finne fram til regioner hvor veiltak i det hele tatt vil ha noen særlig betydning i forhold til et potensial for regionforstørring.

Basert på den summariske metoden, kan det relativt lett gjennomføres landsomfattende analyser. Med grunnlag i omfattende landsomfattende databaser er det laget fire indikatorer som beregner reisetiden med bil til regionhovedsentrene.

Den første indikatoren gjelder bosatte innenfor henholdsvis 15, 30, 45 og 60 minutter med dagens veinett. Indikator 2 viser regionforstørring som følge av fergeavvikling. Vi har forutsatt at alle fergesamband med inntil 40 minutters

seilingstid, nedlegges og erstattes av tunnel eller bru. Den tredje indikatoren beregner effekten av et oppgradert veinett i samme trasé som nåværende veinett (kommer i tillegg til fergeavløsning). Vi har forutsatt oppgradering til motorveistandard med gjennomsnittshastighet minimum 70 km/t. Den siste indikatoren gjelder en fullstendig ombygging av veinettet der det forutsettes at alle veiforbindelser går i rett linje inn til regionhovedsenteret (med gjennomsnittshastighet 70 km/t). Det er fokusert på BA-regioner med mellomstore regionhovedsentre.

Beregningsresultatene viser at utbygging av veinettet kan gi betydelig regionforstørring. De landsomfattende analysene tyder på at potensialet for regionforstørring innenfor 60 minutters reisetid, er størst for BA-regionene i Møre og Romsdal. Dette gjelder for regioner med middels store regionhovedsentre (5 000 - 50 000 bosatte i 2001).

Resultatene må anses som et første forsøk med de anvendte metodene. Det trengs en mer omfattende vurdering av metodenes egnethet og relevans. Blant annet bør de funnene som framkommer i de nasjonale beregningene, følges opp gjennom lokale studier for å avdekke årsaker til påviste regionale forskjeller. Lokale studier er dessuten nødvendig for å få en fullstendig dokumentasjon av transportforholdene og potensialet for regionforstørring i den enkelte BA-region.