

Finn Ove Båtevik

Notat 6/2011

Eiksund – konturene av en ny region

Tittel	Eiksund – konturene av en ny region
Forfatter	Finn Ove Båtevik (Møreforskning Volda)
Notat	6/2011
Tall på sider	24
Prosjektnummer	17131
Prosjekttittel	Studie om samfunnseffekter av Kvivsveien
Oppdragsgiver	Sparebank1 Søre Sunnmøre
Referanse oppdragsgiver	Vidar Egset
Ansvarlig utgiver	Møreforskning Volda
ISSN	1891-5973
Distribusjon	Åpen http://www.moreforsk.no/volda.htm http://www.hivolda.no/fou
Nøkkelord	Befolkningsutvikling, bustadsattraktivitet, pendling, regional utvikling, rekruttering

Sammendrag

Eiksund-sambandet er et tunnel- og broprosjekt, som erstattet fergeforbindelsen Eiksund-Rjånes. Sambandet ble åpnet 23. februar 2008 og gav fastlandsforbindelse for kommunene Hareid, Herøy, Sande og Ulstein og la således grunnlag for en tettere kopling mellom disse kommunene og kommunene Ørsta og Volda på fastlandssiden. Eiksund-sambandet har endret samhandlingsmønsteret i området, og flere tegn tyder på at regionen er tettere knyttet sammen og har fått et større grunnlag for vekst og utvikling. Større valgmuligheter med hensyn til arbeid og tilgang til et bredere tilbud har gjort regionen mer attraktiv for arbeidstakere.

© Forfatter/Møreforskning Marin

Forskriftene i åndsverksloven gjelder for materialet i denne publikasjonen. Materialet er publisert for at du skal kunne lese det på skjermen eller i fremstille eksemplar til privat bruk. Uten spesielle avtaler med forfatter/Møreforskning Marin er all annen eksemplarfremstilling og tilgjengelighetsgjøring bare tillatt så lenge det har hjemmel i lov eller avtale med Kopinor, interesseorgan for rettshavere til åndsverk.

Forord

Notatet *Eiksund – konturene av en ny region* er utarbeidet på oppdrag for det såkalte "Kompetansearbeidsplassutvalget". Utvalgets arbeid er presentert i NOU 2011: 3. *Kompetansearbeidsplasser – drivkraft for vekst til hele landet.*

Volda 8. desember 2010

Finn Ove Båtevik

Innhold

Forord	5
Konturen av en ny region – Eiksund.....	7
En region i vekst	8
Endringer i trafikkmønsteret	10
Eiksund-regionen som pendlingsregion	12
Endringer i handelsmønster	14
Eiksund-regionen som kompetanseregion.....	15
Andre endringer – noen eksempler	20
En ny og mer robust region?	22
Referanser	24

Konturen av enn ny region – Eiksund

Begrepet Eiksund-regionen er nytt. Du finner ikke Eiksund-regionen på noe kart, ei heller i Statistisk sentralbyrå sin oversikt over norske økonomiske regioner. Det er heller ikke noe fast innarbeidet begrep, som den nyskapingen det er, men man vil finne det om man søker på internett, for eksempel i avisartikler, bedriftsnavn, kulturarrangement og politiske vedtak. Det er således et begrep som er tatt i bruk, og som kan ha potensial til å bli et samlenavn for kommunene på Søre Sunnmøre.

Navnet har oppstått som et resultat av det nye fastlandssambandet mellom Ytre Søre Sunnmøre og Ørsta/Volda. Området som er knyttet sammen består av to økonomiske regioner, Ulsteinvik-regionen og Ørsta/Volda-regionen. Riktig nok er en av kommunene i Ulsteinvik-regionen i mindre grad enn de andre kommunene direkte berørt av sambandet. Det gjelder Vanylven, der man fortsatt er avhengig av ferge for å komme til de andre kommunene i Eiksund-regionen. Eiksund-regionen omfatter derfor i vår analyse følgende kommune; Hareid, Herøy, Sande, Ulstein, Volda og Ørsta, det vil si de kommunene som i størst grad er direkte berørt av utbyggingen.

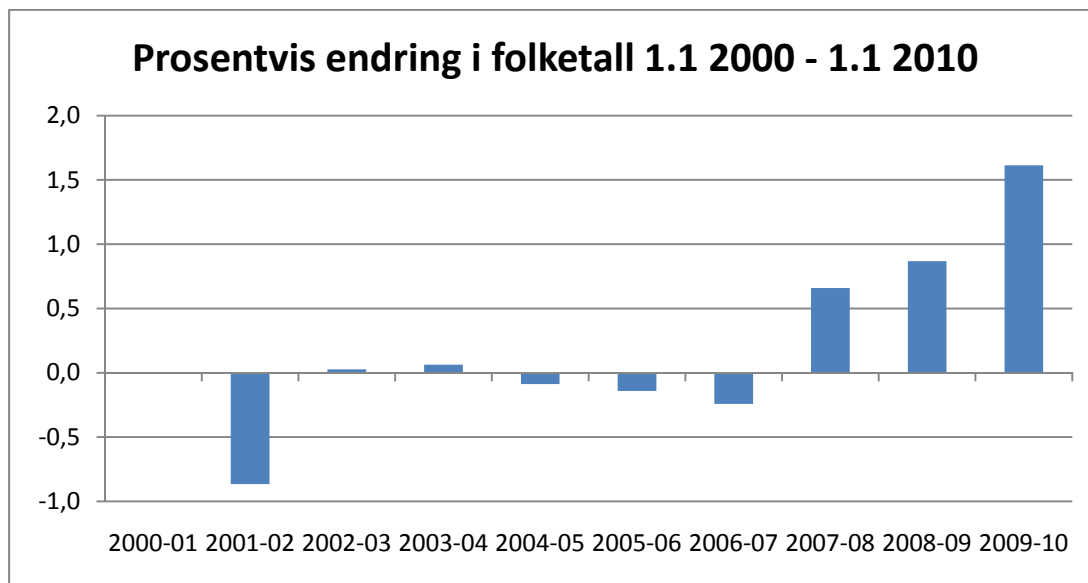
Eiksund-sambandet er et tunnel- og broprosjekt, som erstattet fergeforbindelsen Eiksund-Rjånes. Sambandet ble åpnet 23. februar 2008 og gav fastlandsforbindelse for kommunene Hareid, Herøy, Sande og Ulstein. Reisetiden for pendlere som tidligere var avhengig av ferge er betydelig redusert. Det gjelder ikke minst pendlere som reiser mellom Volda og øyene. Disse pendlerne kan spare mellom en og to timer i reisetid hver dag, alt etter om man tidligere måtte stå over en ferge eller ikke når trafikken var som tettest om morgenen og kvelden. Reisetiden mellom Ørsta og øyene er også redusert, men den var i utgangspunktet kortere enn til og fra Volda i den perioden man var avhengig av ferge. I tillegg blir den fleksibiliteten som det nye sambandet gir høyt verdsatt (Mørenytt, tysdag 24. februar 2009). Etter åpningen av Eiksund-sambandet kan man komme fra Ulsteinvik til Ørsta eller Volda sentrum på cirka en halvtime. De tre bygdebyene, Ulsteinvik, Ørsta og Volda, utgjør de største tettstedene i regionen, med over 5.000 innbyggere hver.

Et viktig trekk ved Eiksund-sambandet, er at det knytter sammen to økonomiske regioner med komplementære arbeidsmarkeder. Den ytre delen, som består av flere øykommuner, har på mange måter et næringsliv preget av produksjonsnæringer. Her finner man mange bedrifter med tilknytning til primærnæringene, olje og industri. Herøy kommune er for eksempel en av landets største offshore-rederi- og fiskerikommuner. Flere store rederier, både innen fiske og offshore har tilholdssted i kommunen. Oppdrettsnæringen og annen fiskerelatert aktivitet er også viktig i kommunen. Ulstein kommune er senter for skipsbygging og utstyrsleverandører til denne industrien, en aktivitet som også preger flere av de andre kommunene i regionen. Den andre enden av sambandet har et arbeidsmarked som er mer preget av offentlige arbeidsplasser. Dette gjelder særlig i Volda kommune, der sykehuset og høyskolen utgjør hjørnesteinsbedriftene. Ved å knytte to slike regioner tettere sammen, har man også lagt grunnlag for et mer dynamisk arbeidsmarked, der man gjør det lettere for langt flere å kombinere karrierer i offentlig og privat sektor både på individ- og på husholdsnivå.

I dette notatet vil vi dokumentere noen av de endringene som man har sett i løpet av de to til tre første årene etter åpningen av sambandet. Hovedvekten ligger på kvantifiserbare endringer. Ytterligere dokumentasjon av endringer finnes i *Konjunkturbarometer for Eiksund-regionen*.¹

En region i vekst

Det bodde i overkant av 42.000 mennesker i Eiksund-regionen ved inngangen til 2010. Befolkningen er voksende. Etter en periode på 2000-tallet med stagnasjon i befolkningstallet, fikk man en klar økning året før Eiksund-sambandet åpnet. I perioden etter har så folketallet økt enda sterkere. Med en befolkningsvekst på 0,9 prosent i 2008 og 1,6 prosent i 2009, bor det nærmere 1.000 flere innbyggere i regionen enn ti år tidligere, og nedgangen før sambandet ble etablert er mer en gjenvunnet.



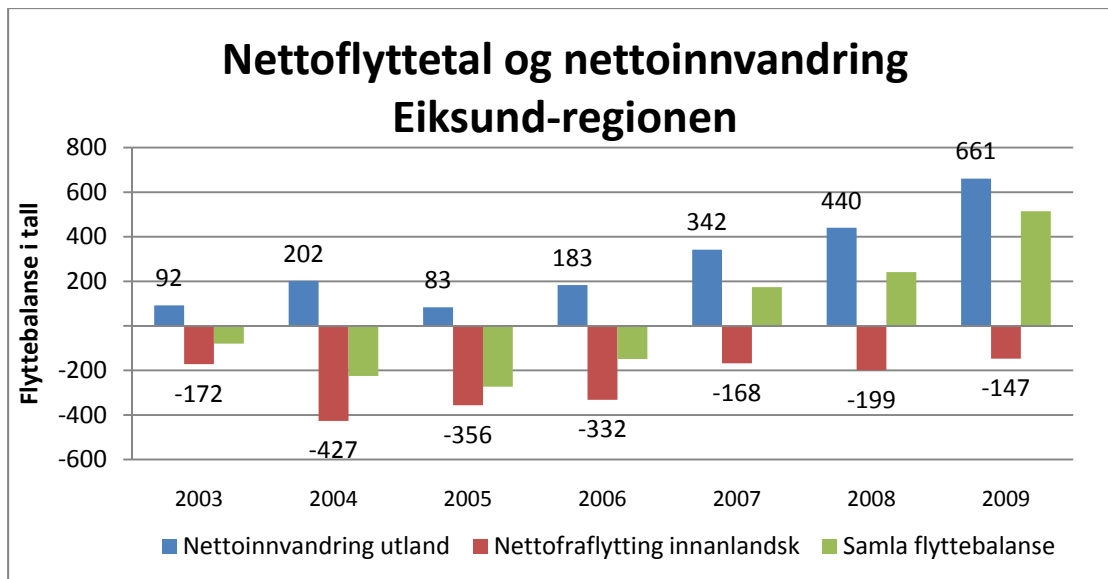
Figur 1. Årlig prosentvis endring i folketall 1.1. 2000 – 1.1. 2010. Eiksund-regionen. Kilde: Statistisk sentralbyrå, statistikkbanken.

Man skal likevel være meget forsiktig med å tilskrive slike endringer Eiksund-sambandet alene. Eiksund-regionen har en konjunkturavhengig industri. Dette gjelder i særlig grad den delen av industrien som er knyttet opp mot skipsbygging, som de siste 5-6 årene har hatt en sterk oppgang og aktivitetsøkning. Eiksund-sambandet kan ha bidratt til å forsterke og forlenge denne høykonjunktoren.

Det må også understrekes at endringene i folketallsutviklingen ikke bare er et fenomen som begrenser seg til Eiksund-regionen alene. Møre og Romsdal fylke hadde en vekst i folketallet på 1,0 prosent i 2009, den største befolkningsveksten på over 50 år (Fylkestatistikk 2010 Møre og Romsdal).² Rett nok var Ulstein kommune den enkeltkommunen som hadde sterkest vekst, men det var også mange kommuner i andre deler av fylket som hadde betydelig vekst. I Eiksund-regionen var samtidig Sande kommune en av de kommunene som far sterkest nedgang i folketallet i Møre og Romsdal i 2009.

¹ <http://www.moreforsk.no/default.aspx?menu=650&id=636>

² <http://mrfylke.no/Tenestoomraade/Plan-og-analyse/Statistikk-og-analyser/Nyheiter-statistikk-og-analyser/Fylkesstatistikk-2010>



Figur 2. Årlig flyttebalanse for, i forhold til utlandet og i forhold til resten av landet. Eiksund-regionen. Absolutte tall. Kilde: Statistisk sentralbyrå, statistikkbanken.

Det som karakteriserer den sterke befolkningsveksten i Møre og Romsdal, er at den i sterk grad er knyttet til stor nettoinnflytting fra utlandet. Manglende tilgang på arbeidskraft har vært og er en utfordring for mange bedrifter i flere regioner i Møre og Romsdal (Båtevik og Tangen 2010). Sterk nettoinnvandring er uttrykk dette. I praksis er det innvandring som gjør at befolkningen har vokst så sterkt som den har gjort i Eiksund-regionen i perioden etter 2007. Mens Eiksund-regionen hadde et flytteoverskudd på 661 personer i forhold til utlandet i 2008, hadde regionen et flytteunderskudd på -147 personer i forhold til resten av landet.

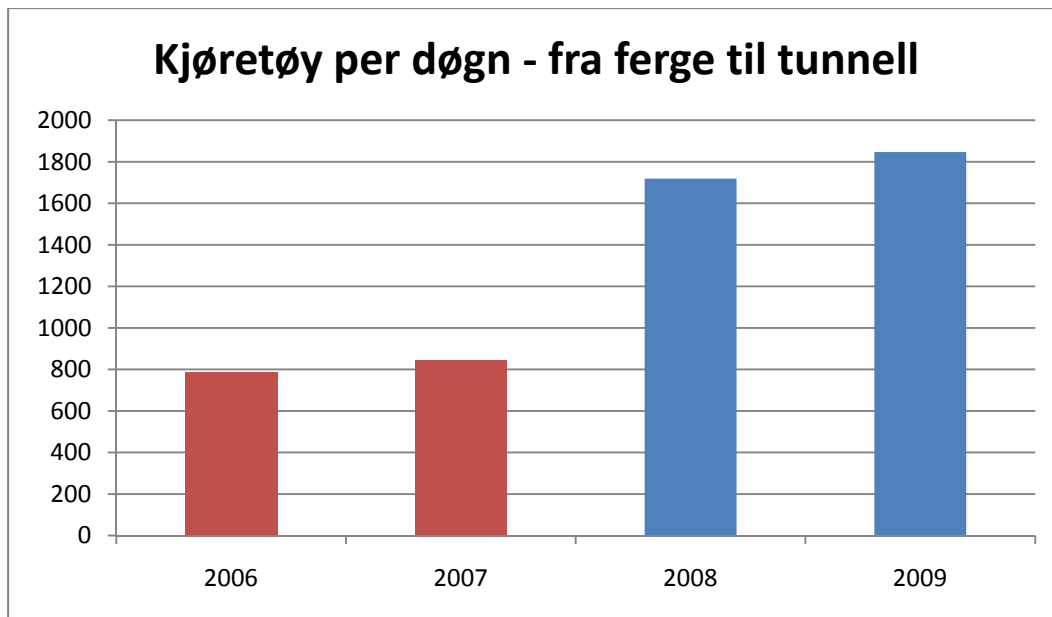
Gitt en hypotese om at innenlandsk flyttebalanse i større grad enn flyttebalansen med utlandet gjenspeiler virkninger av et fastlandssamband, i alle fall på kort sikt, er det utviklingen i den innenlandske flyttebalansen som er mest interessant. Det vi kan observere her, er at de innenlandske flyttetapene i regionen har blitt betydelig redusert fra og med 2007. Slik sett kan forventningene om og åpningen av Eiksund-sambandet tidlig i 2008, være en av flere faktorer som har gitt forsterket vekst i regionen. Den store vekstimpulsen har likevel vært tilstrømmingen av utenlandsk arbeidskraft. Så er det et mer åpent spørsmål hvilken betydning sambandet har for at slik arbeidskraft velger å etablere seg i regionen og bli her fremover.

I tillegg til at Eiksund-sambandet i seg selv har lagt grunnsteinen for en utvidet region, inngår den også som en del av et videre veisamband østover i retning av Nordfjord med de nærmeste kommunene Hornindal og Stryn. Dette er en regionutviding som vil gi betydelig kortere reiseavstand mellom Stryn og Volda, der man får en reise på en cirka halv time hver vei mellom de to kommunesentrene. En liten kommune som Hornindal vil på denne måten bli nært knyttet opp til et relativt langt større arbeidsmarked i Volda. Når denne veien står ferdig i 2012, har man i løpet av en fire år gått fra tre mindre regioner, til en ny region som alt etter hvor man setter grensene vil omfatte 50.-60.000 personer. I tillegg har tilgjengeligheten mot Østlandet også blitt langt bedre, med nedkorting av kjøretid i et fergefritt samband. Også kjøremønsteret sørover Vestlandet kan bli endret som følge av dette, men i hvilken grad dette vil skje er mer usikkert, og vil kanskje først vise seg senere i forbindelse trasevalg for videre utbygging veien sørover.

Figur 3. Kart som illustrerer hvordan ulike regioner blir knyttet sammen med Eiksund-sambandet (svart strek til høyre) og Kvivsvegen (svart strek til venstre). Kilde: Jørgen Amdam.

Endringer i trafikkmønsteret

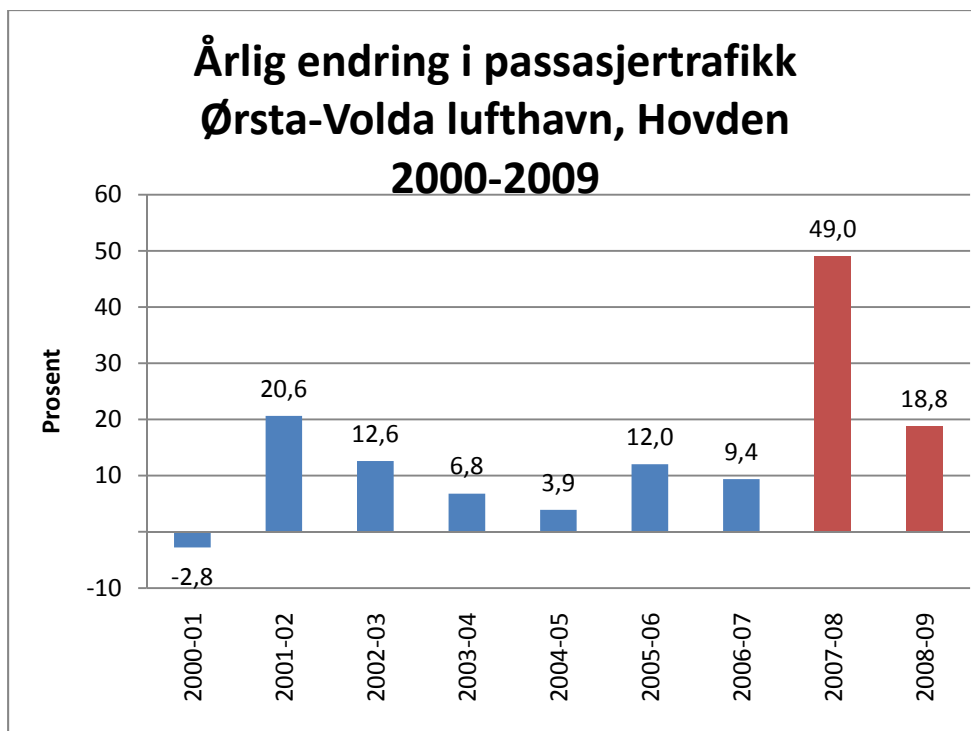
Eiksund-sambandet gav seg raskt utslag i konkrete endringer i trafikkmønsteret i regionen. Dette ble særlig tydelig to områder. Det ble for det første en sterk økning i biltrafikken til og fra øyene på Ytre Søre Sunnmøre. For det andre ble det en sterk vekst i trafikken over Hovden flyplass, som ligger i Ørsta kommune, ikke langt fra den rundkjøringen der Eiksund-sambandet blir koplet på hovedveien sør- og nordover på Vestlandet, det vil si E39.



Figur 4. Trafikken mellom Ytre Søre Sunnmøre og Ørsta/Volda målt i tall kjøretøy per døgn med ferge (rød) og fastlandssamband (blå). Kilde: Fjord1 og Statens vegvesen.

De to siste årene man var avhengig av ferjen Eiksund-Rjånes mellom ytre og indre deler av Eiksund-regionen, fraktet ferjen i cirka 800 biler i døgnet. Med tunnel ble trafikken mer enn doblet. Dette er for det første en indikasjon på sterk økning i den interne trafikken i regionen, enten det gjaldt reiser til og fra flyplassen, til og fra arbeid, til og fra fritids- og kulturaktiviteter, handleturer eller annet. I tillegg kan det også være uttrykk for at deler av transporten ut av regionen følger andre ruter enn tidligere, for eksempel i valget mellom å kjøre til Østlandet via Ålesund eller via Volda.

En del av biltrafikken gjennom den nye tunnelen hadde flyplassen i Ørsta som mål. De som bor på Ytre Søre Sunnmøre har to hovedalternativ i forhold når de skal reise med fly. De kan reise via Vigra ved Ålesund, eller reise via Hovden i Ørsta. Det første alternativet gir det største tilbudet. Her er det flere flyselskap som har tilbud og det er også flere destinasjoner og flere flyavganger å velge mellom. Men for å komme til Vigra er man avhengig av ferje eller hurtigbåt. Med det nye bro- og tunnelsambandet, fikk man et ferjefritt tilbud til og fra flyplass. Flyselskapet som trafikkerer Hovden tok høyde for trafikkvekst ved å øke tallet avganger fra fire til seks like etter åpningen av sambandet. I overkant av et år seiere ble tilbudet utvidet med nok en avgang.



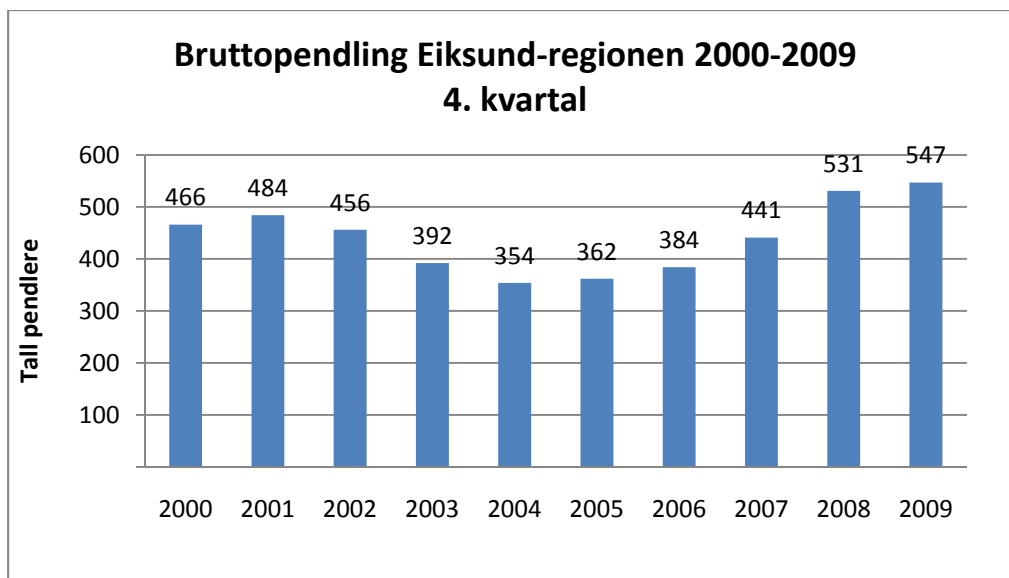
Figur 5. Årlig endring i passasjertrafikk for Ørsta-Volda lufthavn i perioden 2000-2009. Kilde: Avinor.

Resultatet ble en kraftig vekst i tallet flypassasjerer. Flyplassen hadde vokst fra å frakte 8.835 passasjerer det første hele driftsåret, det vil si i 1972, til å frakte i overkant av 50.000 i 2007. I 2009, det vil si to år senere, var det 89.809 passasjerer som reiste over Hovden. Av alle år i den tiden flyplassen har eksistert, har man ikke opplevd en større prosentvis vekst i passasjertallet enn det året Eiksund-sambandet ble åpnet. Veksten var på nærmere 50 prosent, noe som tilsvarer nesten 25.000 passasjerer. I og med at tunnelen først åpnet i februar, kom noe av effekten på årsbasis først til syne i 2009.³ Det kan også tenkes at det tar noe tid før alle legger om tidligere reisevaner. Potensialet for ytterligere vekst er også til stede, gitt at man får forsterket parkeringskapasiteten ved lufthavnen. Kombinert med den nye Kvivsvegen mellom Stryn og Volda, vil passasjergrunnlaget øke ytterligere. I tillegg til det passasjergrunnlaget som ligger i befolkningen i Indre Nordfjord, vil det også her være snakk om et område med betydelig turisttrafikk.

Eiksund-regionen som pendlingsregion

Det har lenge vært relativt stor pendling både internt i Ørsta/Volda-regionen og på øyene på Ytre Søre Sunnmøre. På øyene har Ulstein vært viktigste innpendlingskommune. Mellom Ørsta og Volda har det gått stor pendlingstrafikk begge veier. I tillegg har det også vært en del pendling mellom de to regionene, tross i at man har reisetiden har vært relativt lang og at man har vært avhengig av ferge.

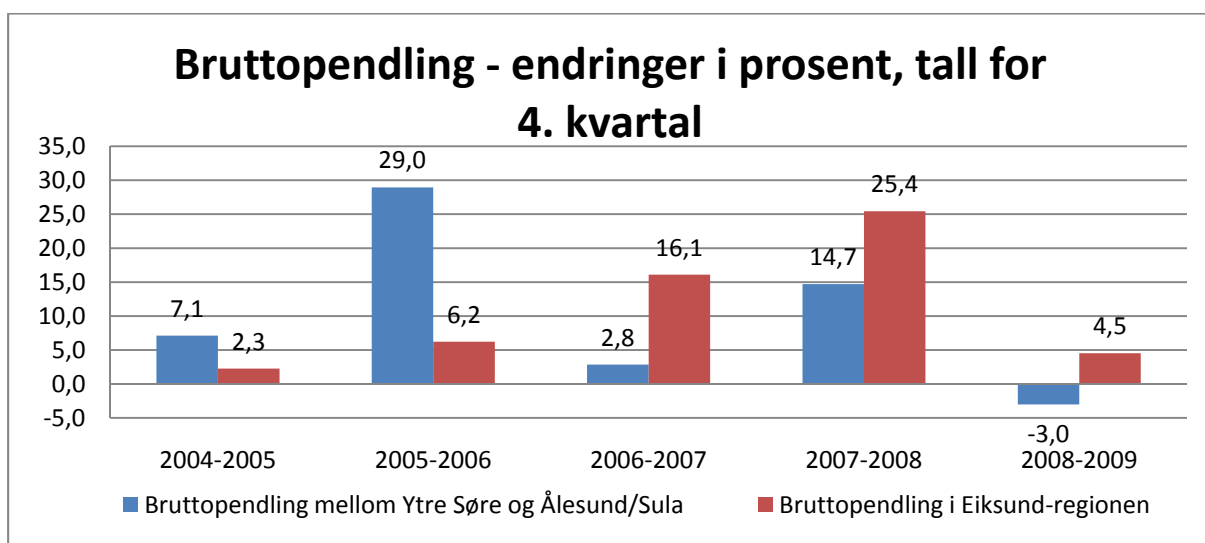
³ Driftsstans ved Sandane lufthavn, Anda, kan i tillegg forklare noe av trafikkveksten, men etter alle solemerker er det åpningen av Eiksund-sambandet som står for det aller meste av forandringen.



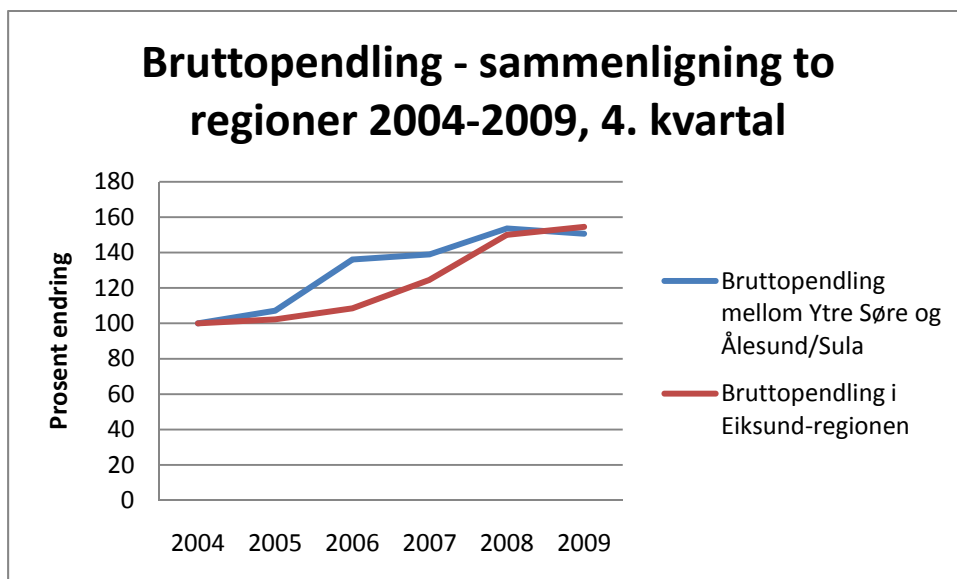
Figur 6. Bruttopendling mellom Ytre Søre Sunnmøre og Ørsta/Volda i perioden 2000-2010. Kilde: Statistisk sentralbyrå, statistikkbanken.

Arbeidsreisene mellom Ørsta/Volda på den ene siden og øyene på ytre har også variert en del over tid. Slike endringer kan nok delvis tilskrives skiftende konjunkturer i næringslivet. Da Eiksund-sambandet ble åpnet, var det sterkt vekst i næringslivet på ytre. Nedlegging av produksjonen ved industribedriftene Grepa i Ørsta i 2008, førte til at en del av de tidligere arbeiderne fikk nytt arbeid i industrien på øyene.

Veksten i pendling mellom Ørsta/Volda og Ytre Søre Sunnmøre startet før Eiksund-sambandet åpnet. Om dette skyldes konjunkturer eller forventninger til at den nye veiforbindelsen som skulle komme, vites ikke. Det var i alle fall en klar vekst i bruttopendlingen mellom ytre og indre deler av Eiksund-regionen både fra 2006 til 2007, det vil si året før åpningen av Eiksund-sambandet, og mellom 2007 og 2008.



Figur 7. Årlig endring i bruttopendling mellom Ytre Søre Sunnmøre og Ålesund/Sula og mellom Ytre Søre Sunnmøre og Ørsta/Volda i perioden 2000-2010. Kilde: Statistisk sentralbyrå, statistikkbanken.



Figur 8. Prosent endring i bruttopendling mellom Ytre Søre Sunnmøre og Ålesund/Sula og mellom Ytre Søre Sunnmøre og Ørsta/Volda i perioden 2004-2009. 2004=100. Kilde: Statistisk sentralbyrå, statistikkbanken.

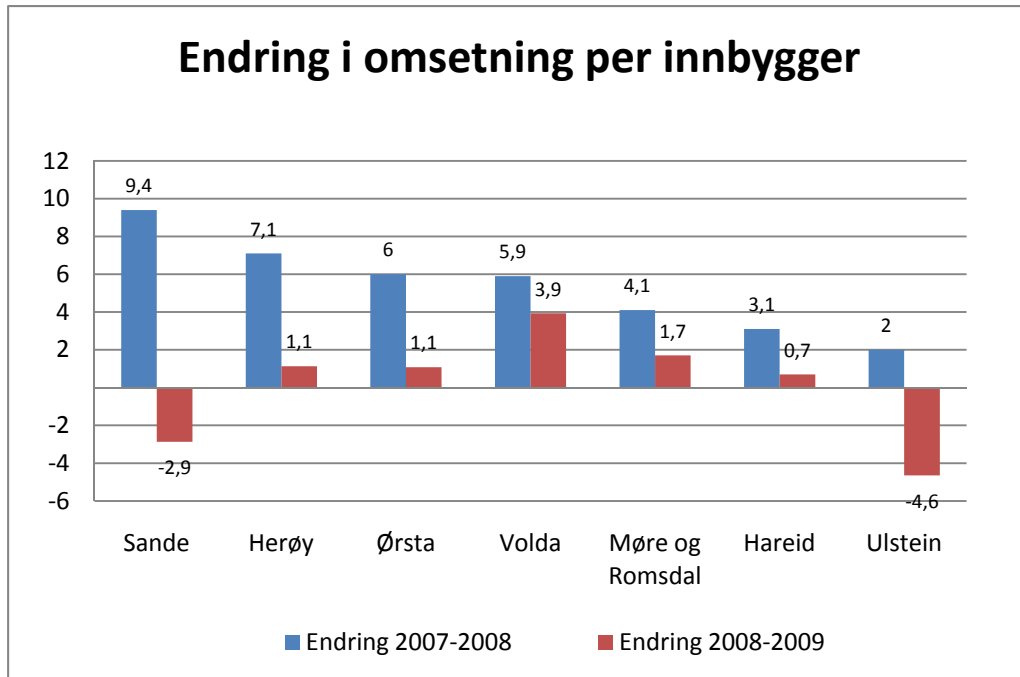
Man får en god illustrasjon av utviklingen når man sammenligner pendlingen mellom Ytre Søre Sunnmøre og Ålesund/Sula og mellom Ytre Søre Sunnmøre og Ørsta/Volda. For Ytre Søre Sunnmøre har pendlinga til og fra Ålesund-regionen tradisjonelt vært den viktigste. Det er ved å reise til Ålesund at man får tilgang til det største og mest varierte arbeidsmarkedet, om man velger å pendle med utgangspunkt i øyene på ytre. I tillegg til ferga fra Hareid til Sula, har man her også hurtigbåtrute frå Hareid til Ålesund sentrum. Den store etterspørselen etter arbeidskraft på Ytre Søre har også åpnet for en god del pendling den andre veien også. Bruttopendlingen mellom Ytre Søre Sunnmøre og kommunene Ålesund og Sula på den andre siden av fjorden er større enn mellom kommunene på hver side av Eiksund-sambandet. Mens det var 952 pendlere som krysset fjorden på vei til arbeid i 2009, var det 547 som brukte Eiksund-sambandet til samme formål.

Det er likevel interessant å sammenligne utviklinga i pendlingen på de to sambanda. Frem til og med 2006, vokste pendlingen mellom Ytre Søre Sunnmøre og Ålesund klart raskere enn den mellom Ytre Søre Sunnmøre og Ørsta/Volda. Deretter har veksten vært sterkere mellom indre og ytre deler av Søre Sunnmøre. At endringene kom til syne alt før åpningen av tunellen kan tolkes som et resultat av forventninger til åpningen. Det året tunellen åpnet var veksten enda sterkere. Resultatet er at veksten i bruttopendlingen har vært like stor mellom ytre og indre deler av Eiksund-regionen som mellom Ytre Søre Sunnmøre og Sula/Ålesund om man ser hele perioden fra 2004 til og med 2009 under ett. Selv om det kan være flere grunner til at det har vært en svakere utvikling i pendlingen mellom Ytre Søre Sunnmøre og Sula/Ålesund, er det nærliggende å tolke tallene som et uttrykk for at Eiksund-bandet har gitt en klar vekst i pendlingen.

Endringer i handelsmønster

Eiksund-regionen er en polysentrisk region. I tillegg til de tre største tettstedene, Ørsta, Volda og Ulsteinvik, der alle har over 5.000 innbyggere, har tettstedene Fosnavåg/Leinstand i Herøy og Hareid

i overkant 3.500 innbyggere hver. På begge sider av Eiksund-sambandet ble det etablert flere nye varehus i forkant av den nye tunnelen. Man kan rett nok ta til orde for at Ulstein på en måte utgjør et handelsmessig tyngdepunkt i regionen, i den forstand at her ligger omsetningen per innbygger klart over nivået i de andre kommunene. I Møre og Romsdal var det bare Ålesund og Molde kommune som har større omsetning per innbygger enn Ulstein i 2009. Ørsta og Volda ligger omtrent på fylkesgjennomsnittet, mens Hareid og særlig Sande ligger langt under. Samtidig er Moa-området i Ålesund en konkurrent til handelsnæringen i Eiksund-regionen.

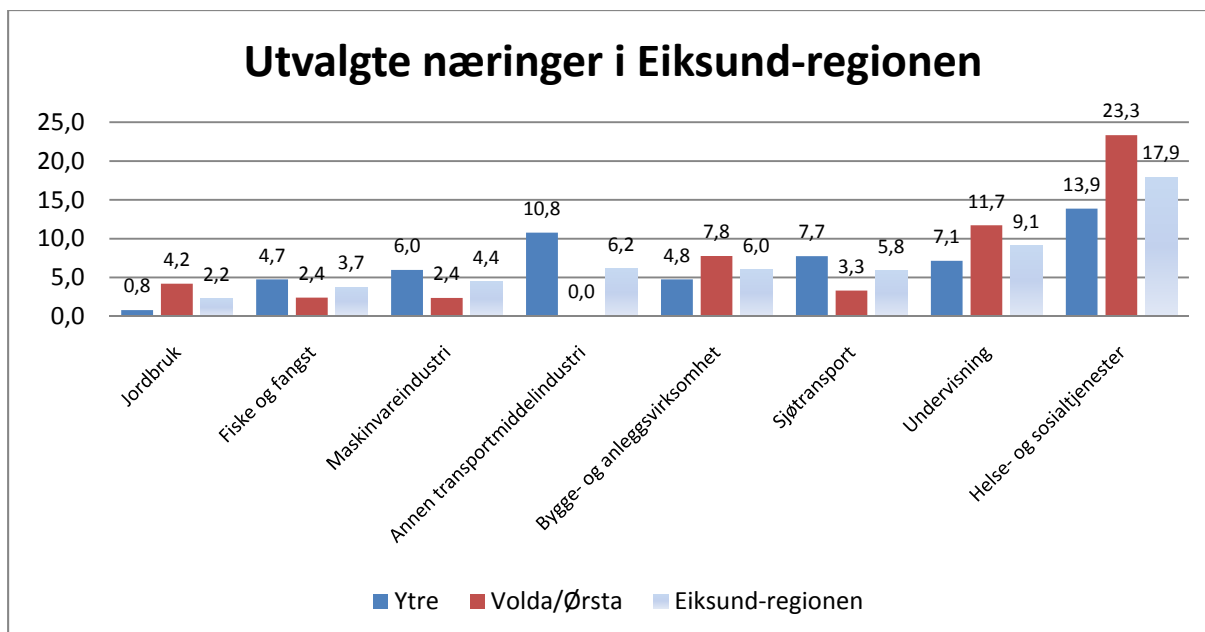


Figur 9. Årlig endringer i omsetning per innbygger for detaljhandelen. 2008-2009. Kilde: Statistisk sentralbyrå, statistikkbanken.

Det har ikke vært noe klart mønster i utviklingen i detaljhandelen i Eiksund-regionen etter åpningen av det nye sambandet. Første året var veksten i alle kommunene riktig nok sterkere enn gjennomsnittsveksten i fylket, noe som indikerer at regionen ble styrket sammenlignet med andre. Året etter er dette ikke tilfelle. Ser man de to årene under ett, er det særlig Volda som sammen med Herøy og Ørsta som har styrket sin stilling.

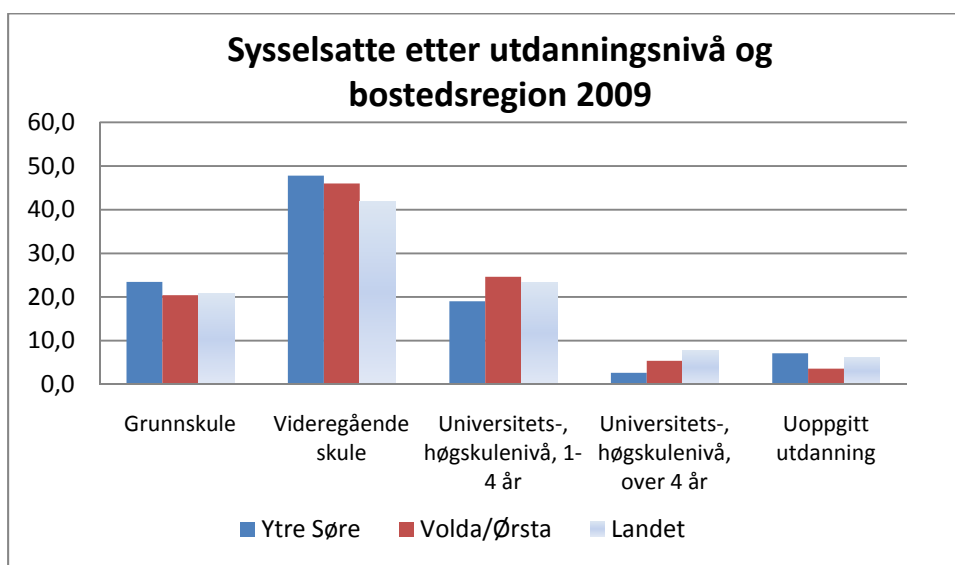
Eiksund-regionen som kompetanseregion

Ved en sterkere integrasjon av Ytre Søre Sunnmøre og Ørsta/Volda, knyttet man også sterkere sammen to regioner med ulike næringsmessige kjennetegn.



Figur 10. Andel sysselsatte etter arbeidssted for utvalgte næringer i Eiksund-regionen, 4. kvartal 2008. Prosent. Kilde: Statistisk sentralbyrå, statistikkbanken.

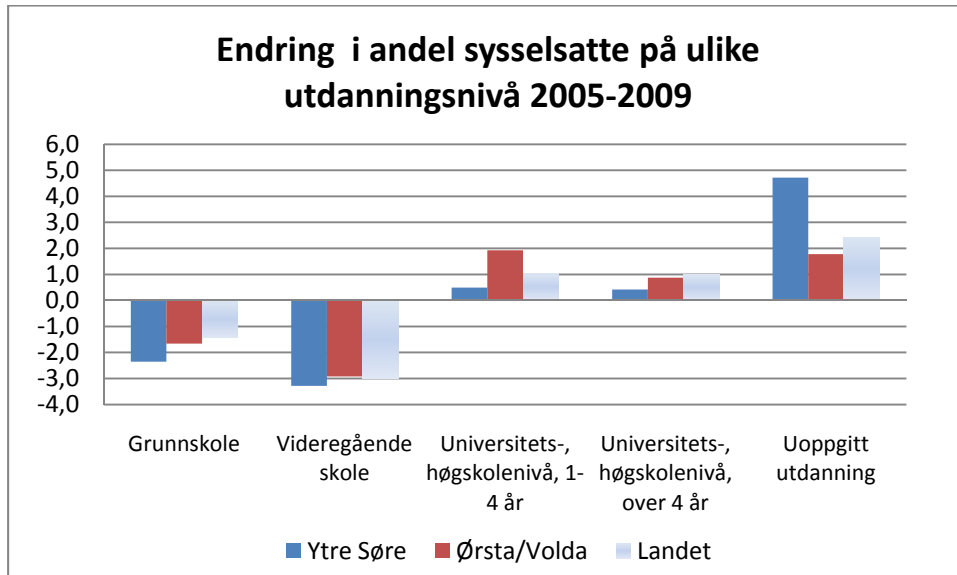
Arbeidsmarkedet på Ytre Søre Sunnmøre er preget av stort tilbud av arbeidsplasser inne skipsbygging, maskinvareindustri, fiske og sjøtransport. Ørsta/Volda skiller seg først og fremst ut ved mange arbeidsplasser i undervisning og helse- og sosialtjenester.



Figur 11. Sysselsatte etter utdanningsnivå og bostedsregion i 2009. Eiksund-regionen. Prosent. Kilde: Statistisk sentralbyrå, statistikkbanken.

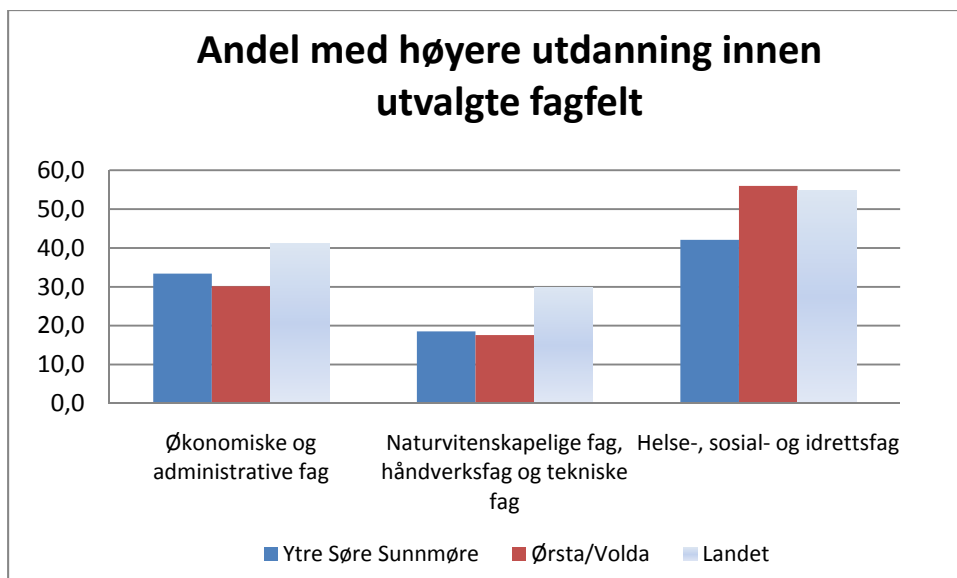
Det er også et skille i utdanningsnivå mellom de som er bosatt på Ytre Søre Sunnmøre og i Ørsta/Volda. Dette speiler langt på vei forskjellene i arbeidsmarkedet i de to delene av Eiksund-regionen. Ytre Søre Sunnmøre har et lavere utdanningsnivå enn både Ørsta/Volda og landet for øvrig. Selv om man har en industri på øyene som etter hvert krever mer og mer tilgang på arbeidskraft med

formell kompetanse, er det klart færre som i denne delen av Eiksund-regionen har høyere utdanning her enn i landet for øvrig. I Ørsta/Volda ligger man også under landsgjennomsnittet for de lengste universitets og høyskoleutdanningene, men over landsgjennomsnittet når det gjelder kortere universitets- og høyskoleutdanninger.



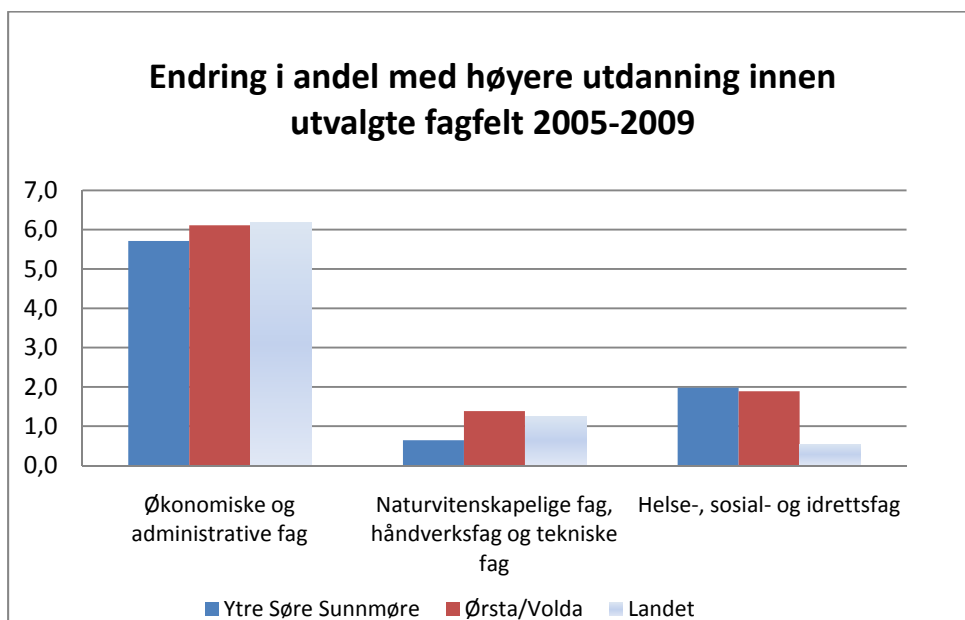
Figur 12. Endring i andel sysselsatte på ulike utdanningsnivå 2005-2009 etter bostedsregion. Eiksund-regionen. Prosentpoeng. Kilde: Statistisk sentralbyrå, statistikkbanken.

Utdanningsnivået i befolkningen er stigende. Det er også tilfelle i Eiksund-regionen. Vi kan derimot ikke se noen utjamning av utdanningsnivået mellom Ytre Søre Sunnmøre og Ørsta/Volda som følge av de kommunikasjonsmessige endringene regionen har vært igjennom. Når det gjelder høyere utdanning, er det Ørsta/Volda som fremdeles har den sterkeste veksten. I disse tallene må man likevel ta høyde for andre endringer som preger regionen, og hvordan disse influerer på sammensetningen av befolkningen. Ytre Søre Sunnmøre har hatt stor nettoinnvandring de siste årene. Dette kan også ha påvirket utdanningsnivået i regionen. Det er verdt å notere seg at andelen av befolkningen på Ytre Søre Sunnmøre uten oppgitt utdanningsnivå har vokst de siste årene. Det er nærliggende å tenke seg at dette skyldes manglende opplysninger om utdanningsnivå for innvandrere i eksisterende statistikkgrunnlag.



Figur 13. Andel sysselsatte med høyere utdanning innen utvalgte fagfelt etter bostedsregion. Eiksund-regionen. Prosent av alle sysselsatte på hvert fagfelt. Kilde: Statistisk sentralbyrå, statistikkbanken.

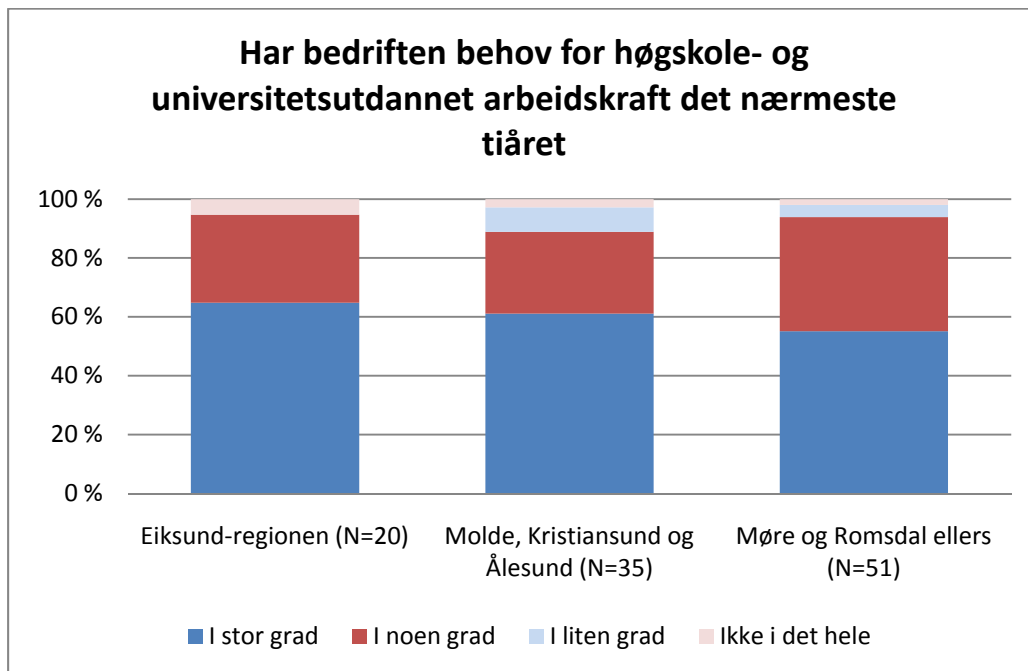
Ser man nærmere på utvalgte fagfelt, ser man at befolkningen på Ytre Søre Sunnmøre har en større andel høyt utdannende på det man kan regne som fagområder som i større grad dekker behovet til private bedrifter, mens Ørsta/Volda har en større andel høyt utdannede blant fagområder som i større grad dekker behovet til det offentlige.



Figur 14. Endring i andel sysselsatte med høyere utdanning innen utvalgte fagfelt 2005-2009 etter bostedsregion. Eiksund-regionen. Prosentpoeng endring innen hvert fagfelt. Kilde: Statistisk sentralbyrå, statistikkbanken.

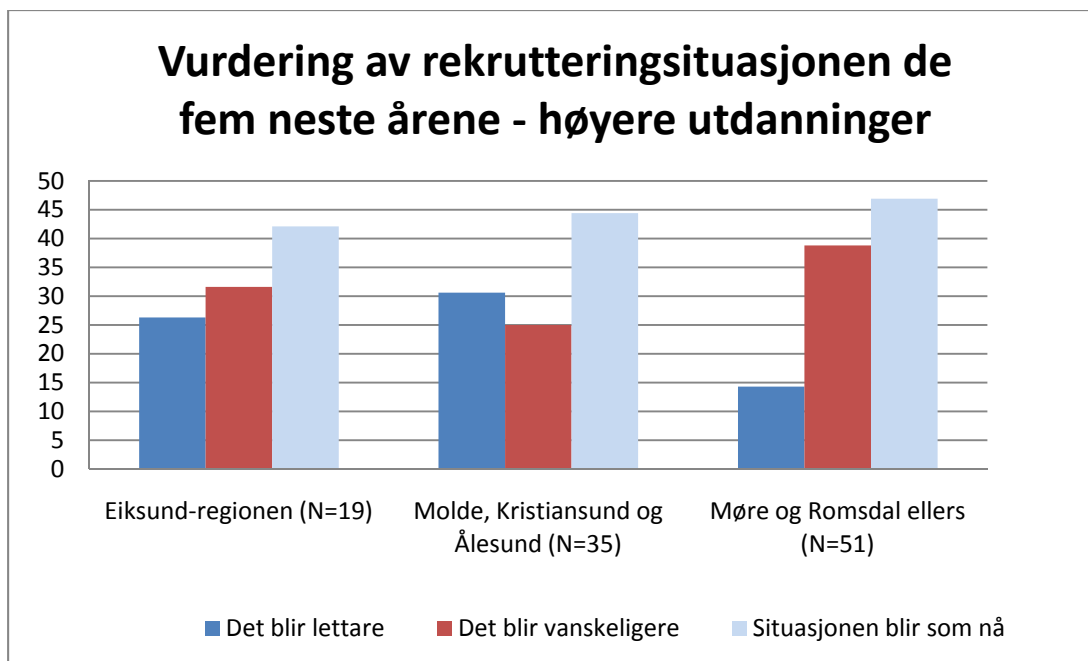
Når man ser på utviklingen innen disse fagområdene, kan man se indikasjoner på en utjevning av forskjellene mellom Ørsta/Volda og øysamfunnene på ytre. Selv om det ikke er snakk om store

endringer, vokser andelen med høyere utdanning innen økonomiske og administrative fag, samt naturvitenskapelige fag, håndverksfag og tekniske fag raskere blant de som er bosatte i Ørsta/Volda enn på Ytre Søre Sunnmøre. Samtidig vokser andelen av de som har høyere utdanning innen helse-, sosial- og idrettsfag noe raskere blant de som er bosatte på Ytre Søre Sunnmøre enn i Ørsta/Volda. Tendensen er således en utjevning av forskjeller, i tråd med det man vil forvente når to arbeidsmarkeder blir tettere integrert.



Figur 15. Private og offentlige bedrifter i Møre og Romsdal etter behov for arbeidskraft med høgskole- og universitetsutdanning det nærmeste tiåret etter region. Prosent. Kilde: Egen undersøkelse, jf. Båtevik og Tangen 2010.

Om ser på bedriftene i Møre og Romsdal, gi mange av disse også uttrykk for at har et stort behov for arbeidskraft med høgskole- og universitetsutdanning i årene som kommer. Dette gjelder både private og offentlige bedrifter. Her er bedriftene i Eiksund-regionen ikke noe unntak.

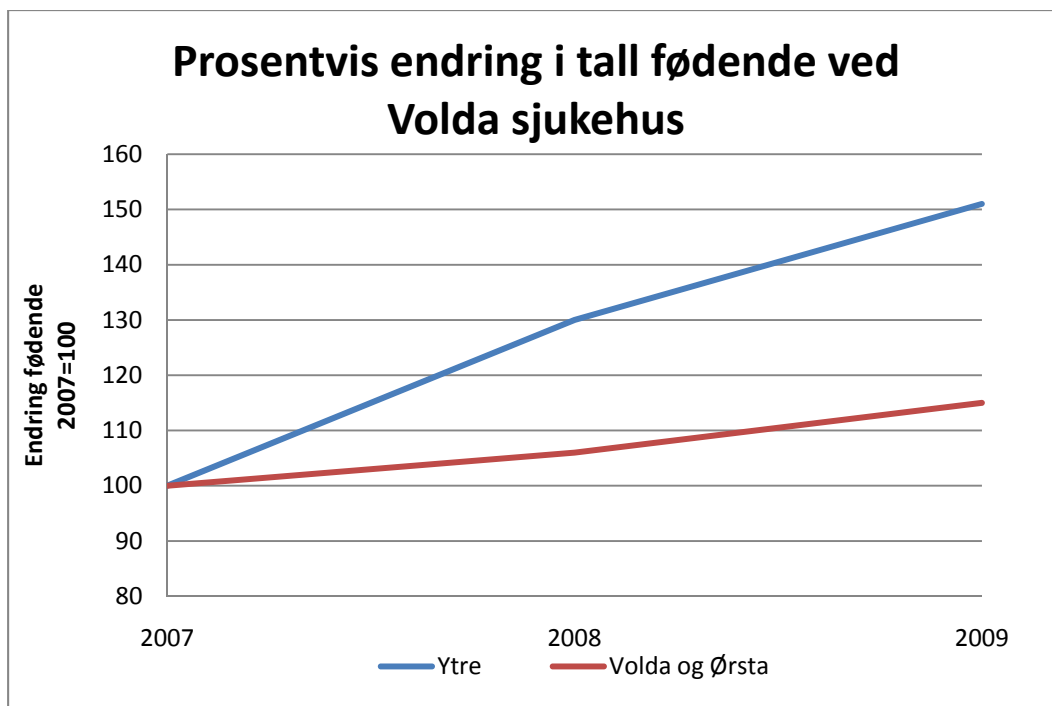


Figur 16. Private og offentlige bedrifter i Møre og Romsdal sin vurdering av situasjonen de fem neste årene med tanke rekruttering av høyere utdannet arbeidskraft fordelt etter region. Prosent. Kilde: Egen undersøkelse, jf. Båtevik og Tangen 2010.

Mange bedrifter på Nordvestlandet har lenge hatt vansker med å få tak kompetansearbeidskraft. Når bedriftene ser fremover, opplever også mange at rekrutteringssituasjonen når det gjelder høyere utdannet arbeidskraft enten blir som den har vært eller blir vanskeligere. I denne sammenhengen er det likevel interessant å legge merke til at selv om flere av bedriftene i Eiksund-regionen er mer bekymret over situasjonen enn bedriftene i de tre største byene i fylket, er det færre bedrifter som gir uttrykk for bekymring enn i fylket elles. Mange av de samme bedriftene gir også uttrykk for at de vurderer gode kommunikasjoner som et viktig forhold ved regionen som gjør at bedriftene stiller sterkere ved rekruttering av arbeidskraft (jf. Båtevik og Tangen 2010). Bedriftene i Eiksund-regionen skiller seg her ut fra bedriftene elles i fylket. Det er nærliggende å se dette som et resultat av de endringene de har opplevd i forbindelse med å nylig ha fått realisert et nytt veisamband.

Andre endringer - noen eksempler

Også andre utviklingstrekk viser endringer som kan knyttes opp til åpningen av Eiksund-sambandet.



Figur 17. Prosentvis endring i tall fødende ved Volda sjukehus i perioden 2007-2009. 2007 = 100 prosent. Kilde: NIMES Database Fødsel Søre Sunnmøre SH.

Fødende og fødsler. Et eksempel er bruken av Volda sjukehus. Ved åpningen av Eiksund-sambandet fikk befolkningen fra Ytre Søre Sunnmøre fergefritt samband til sykehuset i Volda, mens de ennå er avhengig av ferge for å benytte seg av tilbudet ved sykehuset i Ålesund. Dette har gjort det mer attraktivt for fødende fra Ytre Søre Sunnmøre å føde i Volda. Det har da også vært en sterk økning tall fødende fra øyene på ytre som føder i Volda etter at Eiksund-sambandet ble åpnet. Veksten var størst i den kommunen som har kortest vei til Ålesund, nemlig Hareid. Tall fra kommunejordmoren i Hareid viser at det vart født 54 barn i Hareid i 2007. Av disse vart 45 født i Ålesund og 9 i Volda. I 2009 vart det nesten født like mange barn fra Hareid i Volda (26) som i Ålesund (30).

Rekruttering av arbeidskraft. På bakgrunn av en spørreundersøkelse blant 14 utvalgte bedrifter i 2009, svarte 9 at det hadde blitt lettere å rekruttere arbeidskraft som følge av Eiksund-sambandet. Like mange bedrifter registrerte endringer i hvor søkerne til utlyste stillinger kommer fra, noe som betyr at det er flere søkere fra andre siden av det nye fastlandssambandet.

Endringer utover rekruttering av arbeidskraft. I alt 12 av de 14 bedriftene gir også uttrykk for at de har registrert endringer ut over det som gjelder rekruttering av arbeidskraft. Slike endringer blir eksemplifisert på følgende måter:

- Bedrifter som opplever at de har tilgang til flere underleverandører
- Mer fleksibel bruk av arbeidskraft i ulike enheter internt i selskap med flere avdelinger i samme region
- Det har blitt lettere å bruke kurs og andre bedriftsrettede tilbud på tvers av sambandet
- Man bruker kortere tid og det er lettere å arrangere felles kurs og møter
- Det er lettere å få til samarbeid mellom bedrifter på tvers av sambandet

- Det er lettere å få til samarbeid med utdanningsinstitusjoner som Høgskulen i Volda på tvers av sambandet
- Det er lettere for flere å nå regionale utdanningstilbud, noe som gjør det lettere å legge til rette for at ansatte skal kunne benytte seg av etterutdanningstilbud
- Høgskolen i Volda markedsfører sine tilbud sterkere mot de som bor på øyene
- Nye studentgrupper fra Ytre Søre Sunnmøre blir rekruttert til høgskoletilbudet i Volda
- Det blir oftere gjennomført møter mellom fagfolk i kommunene
- Det er satt i gang ulike samarbeidstiltak i kommunal sektor. Gjennom regionrådet har kommunene for eksempel etablert en felles yrkesmesse
- Mer markedsføring for å nå ut til hele regionen. Det kan være at bedrifter har stillingsannonser i andre lokalaviser enn tidligere. På samme måten annonserer handelsstanden i flere aviser enn tidligere, for eksempel i forbindelse med spesielle aktiviteter og arrangement. Syv bilforhandlere i Ørsta/Volda har gått sammen om ordningen "Flyplasservice", der man utfører verkstedstjenester mens eieren er på reise med utgangspunkt i flyplassen i Ørsta
- Det har blitt lettere for bedriftene å gjøre seg nytte av andre kulturtilbud og bruke andre møtesteder (hotell, serveringssteder osv) enn tidligere. Nest etter gode kommunikasjoner, ser bedriftene i Eiksund-regionen på kulturtilbudet som en av de største styrkene ved egen region når de skal rekruttere arbeidskraft
- Kultur- og fritidstilbud, som kulturhusene, skisentrene og badeland, registrerer at de har nye brukere

Det er selvsagt en utfordring å se hvilke endringer som kan knyttes direkte opp til et konkret veiprojekt som Eiksund-sambandet og hvilke endringer som skyldes andre forhold. Ut over dette er det grunn til å minne om at noen endringer først blir synlig over tid. Vi må også minne om at vi heller ikke har sett på konsekvensene for samfunn som risikerer å bli mer marginaliserte ved at de ikke på samme måte som andre får utbytte av sambandet. Vanylven kommune kan være et eksempel på dette.

En ny og mer robust region?

Men ved å se på det samlede bildet av denne analysen, er det liten tvil om at det nye Eiksund-sambandet har endret samhandlingsmønstrene på Søre Sunnmøre vesentlig og lagt grunnlag for ny vekst og utvikling i regionen. Noen av forutsetningene for de endringene vi har sett er at man har knyttet tett sammen livskraftige lokalsamfunn (flere relativt store senter), med et variert og sterkt næringsliv og en godt utbygd infrastruktur (for eksempel egen flyplass), gjennom et samband som gir reisetider på i overkant av en halvtime mellom de største befolkningstyngdepunktene. Eiksund-sambandet illustrerer at slike samferdselsprosjekter har klare regionforstørrende effekter, noe man også har sett i andre store utbygginger (Engebretsen og Gjerdåker 2010).

Vi ser således det som ser ut til å være konturene av en ny region. De endringer som man registrerer i kontaktmønstre i den nye regionen er tydelige, ikke minst gjennom i den økningen i biltrafikken det nye sambandet har gitt og i den sterke trafikkøkningen ved regionens egen flyplass. I tillegg til slike endringer der tallenes tale er entydige, ser man at det er lagt grunnlag for utviklingen av en større bo- og arbeidsmarkedsregion på mange områder, der valgmulighetene for den enkelte utvides og der man har tilgang til et langt bredere tilbud enn tidligere, innenfor en relativt kompakt region. Både befolkningen, næringslivet, kulturlivet og offentlige institusjoner har tatt fatt i noen av de

mulighetene som ligger i dette, noe man både gjennom statistikk og gjennom konkrete eksempler ser resultat av. Næringslivet opplever at tilgangen på kompetansearbeidskraft er styrket. Valgmulighetene for eksisterende arbeidstakere utvides. Markedet for handelsnæringen og kulturlivet blir større. Sentrale aktører opplever regionen som mer attraktiv og robust, noe som også manifesterer seg i flere av utviklingstrekkene som preger regionen i tiden som har gått etter åpningen av det nye sambandet.

Referanser

Båtevik, Finn Ove og Tangen, Geir. 2010. *Arbeidskraftbehov i Møre og Romsdal. Ei undersøkning blant offentlege og private bedrifter hausten 2009*. Møreforskning: Volda.

Engbretsen, Øystein og Gjeråker, Anne. 2010. *Regionforstørring: Lokale virkninger av transportinvesteringer*. TØI: Oslo.