

Finn Ove Båtevik, Geirmund Dvergsdal og
Erlend Krumsvik

Rapport nr. 26

Ørsta, regionen og Eiksundsambandet

Tittel	Ørsta, regionen og Eiksundsambandet
Forfattarar	Finn Ove Båtevik, Geirmund Dvergsdal og Erlend Krumsvik
Prosjektleiari	Finn Ove Båtevik
Rapport nr.	26/2012
Sider	45
Prosjektnummer	17151
Prosjekttittel	Ørsta, regionen og Eiksundsambandet
Oppdragsgivar	Ørsta kommune, Møre og Romsdal fylkeskommune
Referanse oppdragsgivar	Gro Anita Bårdseth (Ørsta kommune)
Ansvarleg utgivar	Møreforskning Volda
ISBN	978-82-7692-319-3
ISSN	1891-5981
Distribusjon	Open http://www.moreforsk.no/volda.htm http://www.hivolda.no/fou
Nøkkelord	Regional utvikling, regionforstørring, regional kapasitet, regionale funksjonar, næring, trafikkmønster, kultur og fritid, befolkningsutvikling, bustadattraktivitet, pendling, rekruttering, entreprenørskap

Eiksundsambandet vart opna i 2008 og gav ferjefritt samband mellom kommunane Hareid, Ulstein, Herøy og Sande på Ytre Søre Sunnmøre og Ørsta og Volda på fastlandet. Dette la grunnlaget for ei tettare integrering av kommunane i det som har blitt heitande Eiksund-regionen. Resultatet har vorte eit tettare samspel mellom kommunane i regionen. Når Kvivsvegen blir ferdigstilt hausten 2012 vil Eiksund-regionen bli utvida, og kommunane Hornindal og Stryn blir ein del av den nye regionen. Kommunane Ørsta og Volda får ei sentral plassering i denne regionen, og representerer på fleire måtar eit regionalt tyngdepunkt, ikkje berre gjennom si geografiske plassering, men også gjennom viktige regionale funksjonar som vertskap for flyplass, høgskule og sjukehus. Eiksund-regionen er også ein region i vekst, prega av fleire dynamiske næringsmiljø. Det er likevel klare utfordringar å gripe tak i. Regionforstørringa gir potensiale for vidare utvikling av regionen. I kva grad ein greier å nytte dette potensiale, er mellom anna avhengig korleis representantar for både det offentlege, næringslivet og det sivile samfunnet saman tek tak i dei utfordringane regionen og enkeltkommunane har.

© Forfattarar/Møreforskning Volda

Føresegnene i åndsverklova gjeld for materialet i denne publikasjonen. Materialet er publisert for at du skal kunne lese det på skjermen eller framstille eksemplar til privat bruk. Utan særskild avtale med forfattar/Møreforskning Volda er all anna eksemplarframstilling og tilgjengeleggjering berre tillate så langt det har heimel i lov eller avtale med Kopinor, interesseorgan for rettshavarar til åndsverk.

Forord

Rapporten *Ørsta, regionen og Eiksundsambandet*, er ei kartlegging og strategisk analyse der ein ser på situasjonen i Eiksund-regionen generelt og Ørsta spesielt.

Oppdragsgivar er Ørsta kommune. Prosjektet er finansiert gjennom LUK-midlar frå Møre og Romsdal fylkeskommune. Planleggar Gro Anita Bårdseth i Ørsta kommune har vore kontaktperson i prosjektarbeidet, og følgd prosessen fram mot ferdig rapport. Ei stor takk for nyttige innspel og godt samarbeid!

Volda 17. januar 2012

Finn Ove Båtevik (prosjektleder)

Geirmund Dvergsdal

Erlend Krumsvik

Innhald

Forord	5
Innleiing	7
Perspektiv på regional utvikling	8
Regional kapasitet	8
Dynamiske regionar og lokalsamfunn	9
Attraktivitet	10
Eiksund-regionen – ein region i vekst	12
Befolkning og kjønnsbalanse	13
Sentralstadsfunksjonar og regionutvikling	16
Utvikling i trafikk og reisemønster	22
Kultur og fritid	25
Næring og arbeidsmarknad	28
Strategiske vurderingar	33
Næringsstruktur og kjønnsbalanse	33
Flyttbalanse og vekstpotensiale	34
Utvikling av ein felles arbeidsmarknad	35
Handel – og sørvisnæringar – kvantitet eller kvalitet?	37
Felles sørvis- og tenestetilbod	37
Regionale funksjonar	38
Trafikknutepunkt og regionsenter	38
Entreprenørskap og entreprenørskapskultur	39
Avsluttande vurderingar	41
Sterke sider	42
Trugsmål	42
Vegen vidare	43
Referansar	45

Innleing

Denne rapporten er ei samfunnsanalyse der utviklinga av Ørsta og Eiksund-regionen blir sett i samheng. Arbeidet er tenkt som grunnlag for den kommunale planstrategien og samfunnsdelen av kommuneplanen og skal såleis fungere som ei støtte for framtidige prioriteringar i kommunen. Regionale endringar knytt til opning av Eiksundsundsambandet og den komande opninga av Kvivsvegen er sentrale i analysen.

Utgangspunktet for tankegangen i arbeidet er at både materielle og relasjonelle forhold vil vere viktige for kor godt dei einssilde kommunane lukkast i eige utviklingsarbeid. I materielle forhold legg vi næringsmessige, inntektsmessige, geografiske føresetnadar og andre "objektive" føresetnader kommunane har for å lukkast på ulike område (befolkningsutvikling, næringsutvikling og kulturutvikling). Med relasjonelle forhold siktar vi til korleis samspelet mellom ulike aktørar artar seg.

Kommunar som i større eller mindre grad inngår eit regionalt nettverk av kommunesamfunn kjem i mange samhengar sterkare ut enn kommunar som står aleine. Vårt utgangspunkt er for det første at vi må avdekke kva mulegheiter og kva utfordringar ein opplever i regionen og i Ørsta. Samtidig må ein ha auge for korleis ulike aktørar svarar på desse mulegheitene og utfordringane, anten desse aktørane er offentleg verksemd, privat næringsliv eller det sivile samfunnet. Endringar knytt til opninga av Eiksund-sambandet og ein framtidig opning av Kvivsvegen er naturlege kjernepunkt når slike vurderingar skal gjerast i det vi her kan kalle Eiksund-regionen.

Vi ser på viktige endringar og utviklingstrekk lokalt og i regionen knytt til sentrale tema som befolkningsutvikling, pendling, transport, senterutvikling og funksjonsfordeling mellom dei ulike sentra, næringsutvikling og reiselivsutvikling, identitet og samarbeid mellom kommunane.

Analysane er lagt opp slik at ein særleg er oppteken av kva konsekvensar dei regionale endringane har å seie for Ørsta. Samtidig er ein viktig grunnpremiss å sjå utviklinga i Ørsta i samspel med utviklinga i resten av regionen.

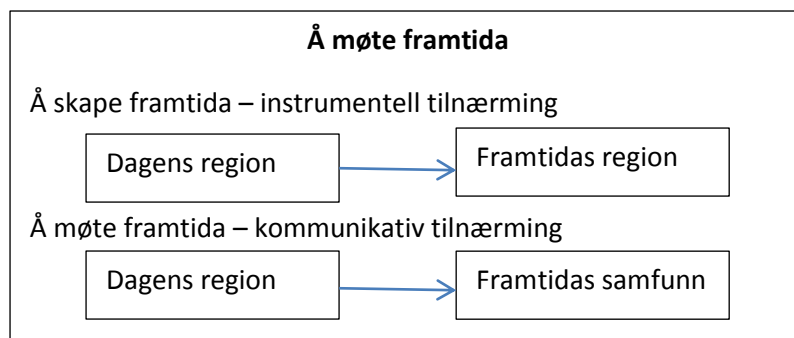
Dei data som dannar grunnlag for rapporten byggjer på fleire kjelder. Ei vesentleg datakjelde er Statistikkbanken til Statistisk sentralbyrå. Vidare er det henta inn talmateriale frå ulike kjelder. Det er kjeldetilvisingar i rapporten som viser kvar opplysningane er henta frå. Ein del av opplysningane er også baserte på intervju, mellom anna frå ei befolkningsundersøking som er gjennomført i alle kommunane i det som vi rapporten kallar den nye Eiksund-regionen, der vi også inkluderer kommunane Stryn og Hornindal, i tillegg til det som er Eiksund-regionen per januar 2012; Ulstein, Sande, Hareid, Herøy, Volda og Ørsta.

Perspektiv på regional utvikling

Dette arbeidet legg til grunn at materielle og relasjonelle forhold vil påverke i kva grad ein lukkast med utviklingsarbeid. Rapporten ser på mulege effektar av ein utvida region som følgje av nye vegsamband, med spesielt fokus på Ørsta.

Region er eit omgrep med mange tolkingar knytt til m.a. funksjonalitet, politisk og administrativ organisering, homogenitet m.m. Med funksjonelle regionar er det naturleg å tenkje på område som naturleg heng saman gjennom eit felles bu- og arbeidsområde, infrastruktur kunnskap / kompetanse eller andre funksjonar som kan binde saman eit geografisk område.

Utvikling kan vere økonomisk vekst, næringsutvikling, levekår og livskvalitet, eller det kan vere stabilitet og nedbygging. Det kan i enkelte høve vere nødvendig å bygge ned samfunn og funksjonar for å bygge opp andre. Utvikling kan vere planlagt eller det kan vere resultat av tilfeldige hendingar som i ulike situasjonar kan gje ulike resultat. Alle samfunn er prega av ulike interesser og mål, av maktkamp, ulike interessegrupper, organisasjonar m.m. Felles er at dei treng overordna verdiar eller normer som "lim" for å overleve.



Figur 1 – å møte framtida - Nilson J.E. - Blomstrande næringsliv

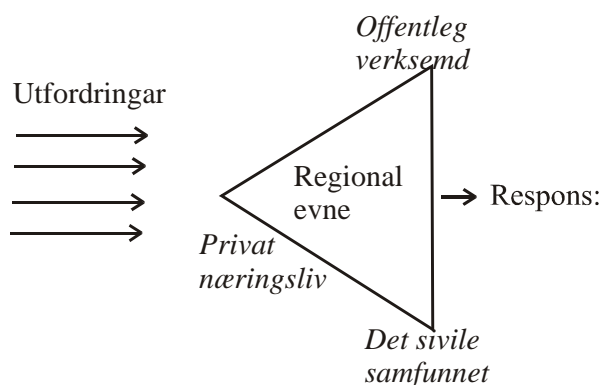
Utviklingsarbeid handlar om å gjere tiltak, bruke ressursar på ein måte som skal leie utviklinga mot ein visjon og eit mål som ligg lenger framme. Vi har då minst to utfordringar; definere mål og velje tiltak for å nå måla. Dei fleste av oss har lett for å sjå tilbake på kva som har fungert i gitte situasjonar – det tiltaket førte til det resultatet, at det vi ser bak oss legg premissane for å sjå framover. I dette ligg det ei naturleg evne til å sjå inn i framtida med dagens briller. Det er få som forventar store omveltingar, i alle fall i nær framtid, difor blir framtida definert som ei framskriving av dagens situasjon. Vi kan på mange måtar samanlikne det med ein budsjettprosess, der rekneskap frå året før blir lagt til grunn og justert for prisstigning m.m. Ein slik måte å drive utviklingsarbeid på er instrumentell og rasjonalistisk i den forstand at den forsøker å forme framtida ut i frå ei oppfatning av at det føreligg klare mål, og årsak/verknad er kjent. Motsetninga vil vere å møte framtida gjennom å bringe til torgs tankar, visjonar og mål frå aktørane som skal forme framtida.

Regional kapasitet

Vårt utgangspunkt er at fysiske og relasjonelle tilhøve er viktige for positive utviklingsprosessar. Når fysiske endringar, t.d. endring i infrastruktur opnar opp for nye handlingar, er det avhengig av at

“nokon” er i stand til å sjå dei mulegheitene dette gjev, og gjere noko med dei. Ut frå ein planleggingsståstad, er det muleg å sjå utvikling som resultat av viljestyrt åtfærd (voluntarisme) eller utvikling som resultat av sterk påverknad av strukturelle endringar (determinisme).

Den regionale evna til å utvikle og gjennomføre mål og tiltak handlar om i kva grad samspel og samhandling mellom dei tre ”aktørane” offentleg verksemd, privat næringsliv og sivile samfunn fungerer eller ikkje. Fragmenterte samfunn vil ha mindre regional evne (kapabilitet) enn samfunn der dette er institusjonalisert. Dette set krav til regionane, at dei har evne til å utnytte dei



moglegheitene som ligg der i ein felles ”ressursbank”, samansett av naturgjevne føresetnader, kunnskap, sosial og økonomisk kapital. Evna til regionen, eller kapasiteten til å ta i bruk ressursane, handlar om kapabilitetsbygging (Selstad 2004).

I vår regionale kontekst handlar det om i kva grad regionen og den enkelte kommune er i stand til å nytte seg av dei mulegheitene nye vegsamband gjev opning for, om det til dømes er etablert nettverk og

møteplassar som gjer at ein kan dra nytte av betre kommunikasjonar, kortare fysiske avstandar mellom ulike miljø, om det er kultur for å tenkje utvikling og nyskaping (gründerkultur) etc.

Aktørar som utgjer ulike segment vil representere ulike sett av verdiar, normer og representere mange forskjellige kulturar. Det representerer både ei utfordring og ei moglegheit. Utfordringa ligg i å sameine ulike kulturar i eit utviklingsfellesskap som er i stand til å definere felles utfordringar og få omsett dette til handling. Moglegheita ligg i nettopp det at aktørane er ulike. Det vil tilføre mange fleire forskjellige ressursar til utviklingsfellesskapet enn kva segmenta kvar for seg utgjer. Like aktørar vil i stor grad tenkje likt, medan ulike aktørar vil i sum bringe fleire ulike tankar til torgs.

Materielle forhold vil kunne vere næringsmessige, inntektsmessige, geografiske, demografiske m.v. medan relasjonelle føringar vil kunne vere samspel mellom sektorar (privat, offentleg, frivillig samfunn). I kor stor grad ein evnar å samhandle på tvers av sektorar for å dra i same retning seier noko om kva ”handlingskapasitet” ein har. Kapasiteten kan påverkast og utviklast, og i kva grad ein maktar å opptre ”samla” vil m.a. påverke i kva grad ein er attraktiv, både internt (eigne innbyggjarar) og eksternt (potensielle nye innbyggjarar)

Dynamiske regionar og lokalsamfunn

Entreprenørielle ferdigheiter, haldningar og kunnskap inngår i den sosiale, eller institusjonelle kapitalen til eit samfunn. Utvikling av dynamiske lokalsamfunn der det føregår stor grad av samhandling, og der ein i stor grad deler oppfatning av notida og synet på framtida, er ein ønska

situasjon (Amdam og Amdam 2000). Institusjonell kapital er å forstå som eit tillegg til økonomisk kapital og fysisk kapital (naturressursar, areal, infrastruktur m.m.)

Ein slik strategi utfordrar lokalsamfunn til å tenkje nye parterskap, til å samarbeide med nye aktørar som ikkje har vore sett på som relevante samarbeidspartar tidlegare. Nye aktørar har gjerne også med seg annan kunnskap og andre perspektiv på korleis kunnskap og handling kan koplast. Før den nye kunnskapen kan takast i bruk av fellesskapet, må den oppfattast, akseptert og implementert. Aktørar må oppfattast som politiske aktørar, (politikarar), forvaltningsaktørar (formelle aktørar), frivillige aktørar (frivillige lag og organisasjonar) og private aktørar (det enkelte individ). I realiteten inneber dette at alle har eit ansvar for utvikling i sin region, i sin kommune, sitt lokalsamfunn og i sitt nærmiljø (Dvergsdal 2010).

For å bevege seg mot meir dynamiske samfunn med utvikling og deling av kunnskap, fleire relasjonar og meir horisontale strukturar, handlar det om utvikling av den institusjonelle kapitalen, auke handlingskapasiteten (institusjonell kapasitetsbygging), ved å auke dei samla kunnskapsressursane og relasjonsressursane. Eit lokalsamfunn sin institusjonelle kapital kan handle om omfang av institusjonane si påverkjingskraft (organisasjonar, normer, konvensjonar m.v.) og fleksibilitet (evne til utvikling av organisasjonar, normer). Det handlar også om kunnskap, ulike typar kunnskap (taus og formell), innovasjonsevne og grunnlaget for utvikling av tillit (Selstad 2004). Ein region med stor kollektiv handlingskapasitet aukar sine mulegheiter til å påverke omgjevnadane sine, men reduserer samstundes mulegheitene for individuelle handlingar (Healy 1999). Kollektiv handlingskapasitet blir såleis oppnådd på kostnad av individuell handlingsmulegheit, det vil seie at ein må gje avkall på individuelle fordelar for å oppnå kollektive gode.

Med ei regionforstørring slik det skjer gjennom nye vegsamband (Eiksund og Kviven), vil evna til å finne fram til, og ta i bruk nye samarbeidsarenaer og partnerskap, vere viktig for den regionale utviklingskapasiteten. Mulegheitene blir skapt gjennom endringar i konteksten, å ta dei i bruk og nytte dei på ein positiv måte er opp til aktørane.

Attraktivitet

Kva er attraktivitet, og korleis bli attraktiv? Kor mykje betyr det å ha mange arbeidsplassar, butikkar, kafear osv., og er ein by meir attraktiv enn ein tettstad? Kor mykje har klima, natur og kultur å sei for attraktiviteten, og kan attraktiviteten påverkast?

Å framstå som attraktiv, er relevant å sjå i høve til materielle og relasjonelle føringar. Materielle føringar vil gjelde både over for næringslivet og over for sivilsamfunnet. Med materielle føringar tenkjer vi gjerne på tilrettelegging av areal og anna infrastruktur, klimatiske og topografiske tilhøve, sørvis og omsorgstilbod, omfang (støtte til) av lag og organisasjonar m.v.

Attraktivitet er også nært kopla til identitet, der identitet kan vere det å vere kjenslemessig knytt til geografisk eit område, til ein arbeidsstad osv.

Attraktivitet har også blitt definert som eit område si evne til å tiltrekkje seg innbyggjarar, målt etter kor attraktive kommunane og regionane er som bustad. «Attraktivitesbarometeret» til

Telemarksforskning ser på kor attraktivt eit område (kommune og region) er for busetting. Barometeret tar utgangspunkt i nettoflytting mellom regionane, korrigert for effekten av veksten i arbeidsplassar (NæringsNM 2010 med Attraktivtetsbarometer – NHO/Telemarksforskning).¹

Ørsta blir her ut frå ei gjennomsnittleg vurdering av attraktivitet 2008 -2010 rangert som nr 170 i Norge. Til samanlikning blir Volda rangert som nummer 224, Ulstein som nummer 377 og Sande som 349. Best plassering i fylket får Sula (nr 33). Ser vi mot Sogn og Fjordane og nabokommunane der, ligg Stryn som nr. 287 og Hornindal nr. 94.

Regionen Søre Sunnmøre (Ulstein, Vanylven, Sande, Herøy, Hareid, Volda, Ørsta) blir rangert som nr 69 av til saman 82 regionar i same periode. Nordfjord er rangert som nr 67 og Ålesund som nr 40.

Utvikling i folketal skuldast gjerne to ting; næringsutvikling som gjev arbeidsplassar og attraktivitet som tiltrekkjer seg nye innbyggjarar. Nye innbyggjarar kan vere tilbakeflytte eller innflyttarar. For dei som vel å flytte tilbake, vil lokal tilhøyring ofte ha noko å sei for dei vala dei gjer.

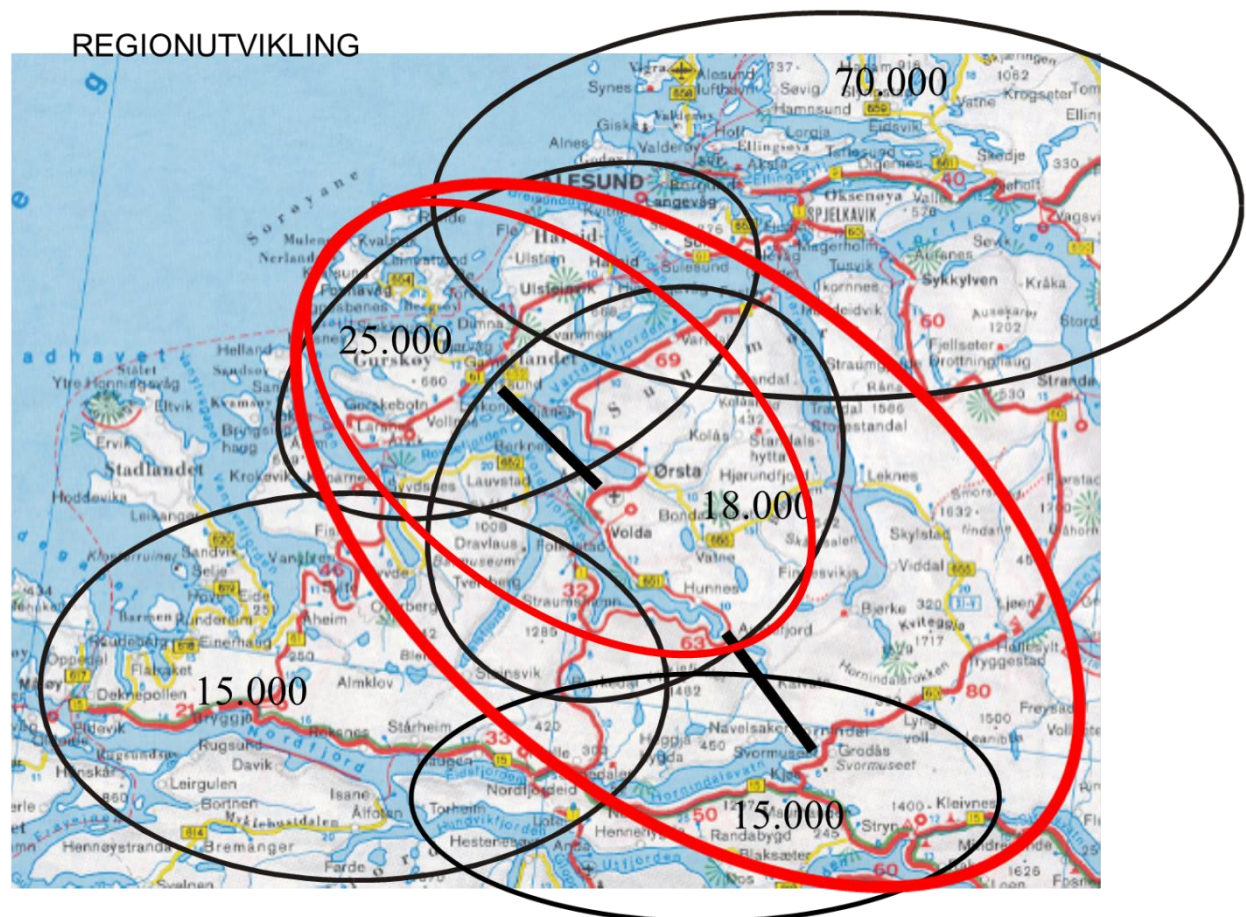
Regional utvikling handlar mellom anna om å utvikle arbeidsplassar, og då helst kunnskapsintensive arbeidsplassar. Innflytting og vekst vil gje grunnlag for lokalt baserte arbeidsplassar. Kampen om arbeidskrafta gjer at det ikkje er nok å tilby arbeid, regionen må også vere attraktiv nok til at nokon synest det er spennande å flytte dit. For ein kommune vil det på same vis handle om å vere attraktiv nok til at potensielle nye innbyggjarar ynskjer å busetje seg der framfor å pendle inn og ut.

¹ Tall for NæringsNM 2010.

<http://helenorge.nho.no/getfile.php/bilder/Arbeidsliv/Tall%20for%20N%C3%A6ringssNM%202010.pdf>

Eiksund-regionen – ein region i vekst

Etter opninga av Eiksundsambandet i 2008, har omgrepet Eiksund-regionen etter kvart vorte eit etablert namn. Regionen knyt saman to økonomiske regionar, nærare bestemt det Statistisk sentralbyrå kallar Ulsteinvik-regionen (Ytre Søre Sunnmøre) og Ørsta/Volda-regionen. Med unntak av Vanylven vart reisetida mellom kommunane i dei to regionane vesentleg redusert som følgje av det nye fastlandssambandet. Om ein reknar Eiksund-regionen som dei kommunane som i størst grad er direkte påverka av sambandet, omfattar regionen kommunane Ulstein, Sande, Herøy, Hareid, Volda og Ørsta. Den nye regionen omfattar dermed ei befolkning på rundt 43.000 menneske.



Figur 2. Kart viser korleis ulike regioner er knytt saman med Eiksundsambandet (svart strek til venstre) og blir knytt saman gjennom Kvivsvegen (svart strek til høgre). Sirkelen som er teikna den tynnaste raude streken illustrerer kjerneområdet i dagens Eiksundregion. Sirkelen som er teikna den tjukkaste raude streken illustrerer kjerneområdet i den nye Eiksundregion som blir ein realitet ved opninga av Kvivsvegen. Kjelde: Jørgen Amdam.

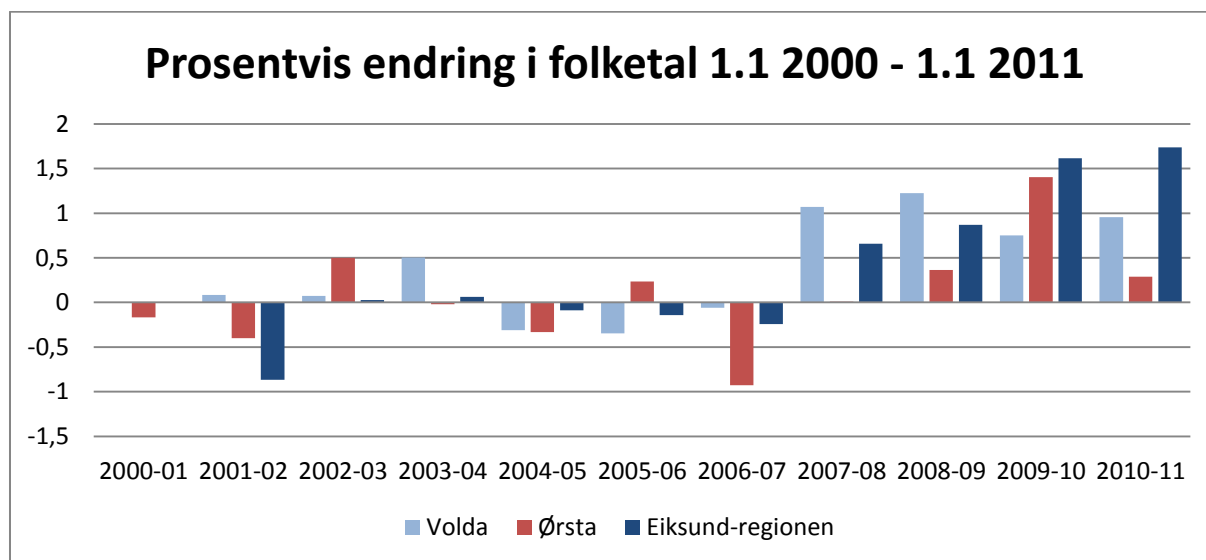
Hausten 2012 opnar Kvivsvegen, som gir ei vesentleg nedkorting av reisetida mellom Indre Nordfjord og Søre Sunnmøre. I praksis gjer dette at det blir nærliggande også å sjå kommunane Hornindal og Stryn som ein del av den nye Eiksund-regionen.² I tillegg kan det vere naturleg å sjå delar av Stranda

² I denne rapporten skil vi mellom Eiksund-regionen, der vi definerer denne som kommunane Ulstein, Sande, Herøy, Hareid, Volda og Ørsta på den eine sida og den nye Eiksund-regionen, der vi også inkluderer kommunane Hornindal og Stryn. Dei analysane i rapporten som viser nye utviklingstrekk er basert på dagens avgrensing av Eiksund-regionen, dvs. kommunane Ulstein, Sande, Herøy, Hareid, Volda og Ørsta. I dei tilfelle brukar vi analysane for å kunne seie noko om potensiale som ligg i at Hornindal og Stryn snart blir ein del av regionen. I slike tilfelle refererer til den nye Eiksund-regionen.

og Eid som ein del av den nye regionen. Dette knyter befolkninga i Ørsta og Volda tettare saman med eit område på andre sida av Kviven med 10.-15.000 innbyggjarar.³

Befolkning og kjønnsbalanse

Eiksund-regionen er i vekst. Aukande folketal vitnar om det.



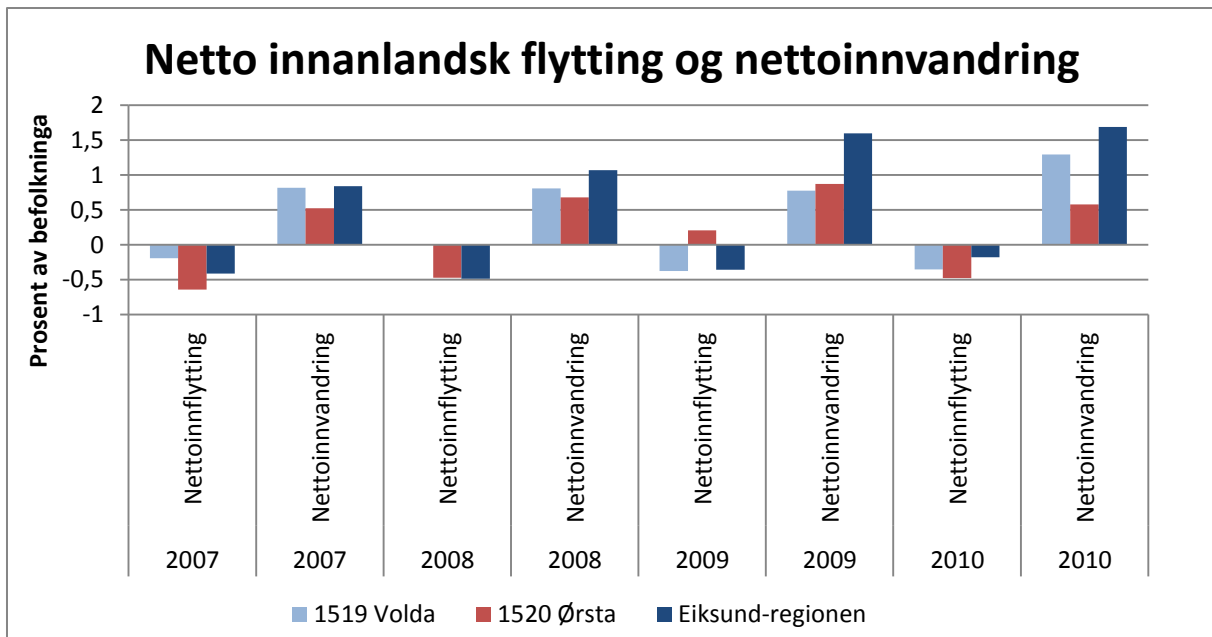
Figur 3. Prosentvis endring i folketal i Ørsta, Volda og Eiksund-regionen i perioden 2000-2011. Prosent. Kjelde: Statistisk sentralbyrå, statistikkbanken.

Første åra etter tusenårsskiftet såg dette annleis ut. Denne tida var prega av år med svak vest, og endå til nedgang i folketalet for regionen sett under eitt. Også Ørsta hadde nedgang. I frå og med 2007 er dette endra. Desse åra har gitt vekst kvart år. Både Ørsta og Volda har fått sin del av denne veksten, men veksten i desse kommunane har vore svakare enn veksten for regionen sett under eitt. I lys av dette er det særleg Ulstein, meir enn Ørsta og Volda, som medverkar mest til veksten og der med står fram som den fremste vekstkommunen i regionen. Det er likevel klart at Ørsta og Volda har eit eige vekstpotensiale gjennom den sentrale plassering desse kommunane har, noko som blir særleg tydelig etter at Kvivsvegen opnar for nye kontaktmønster til indre del av Nordfjord.

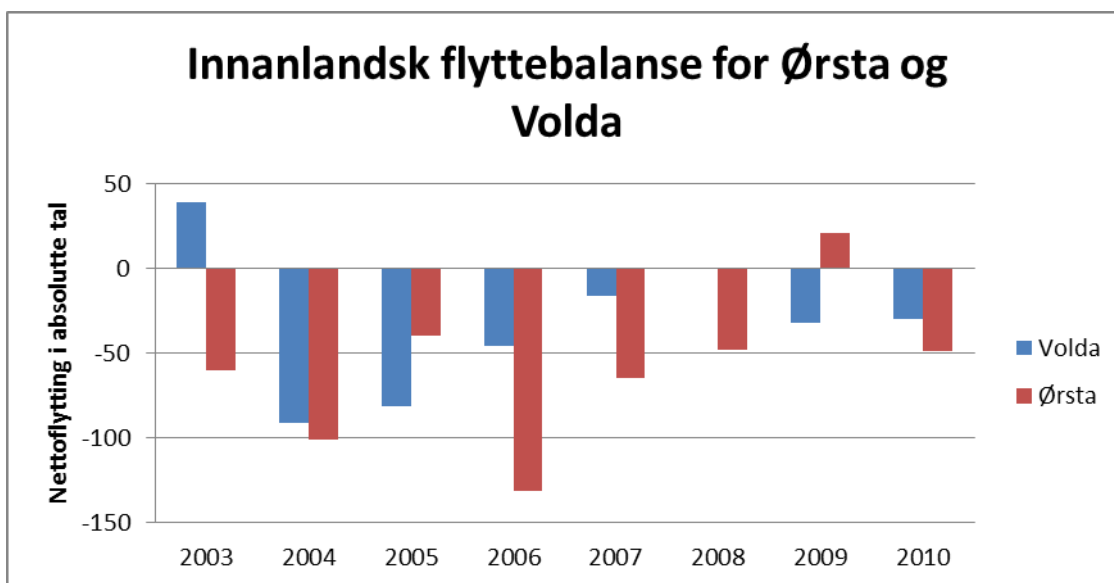
Befolkningsveksten frå 2007 og framover, er langt i frå resultat av ein Eiksund-effekt aleine. Store delar av Møre og Romsdal har opplevd same utviklinga i perioden. Den viktigaste årsaka til endringane ligg i auka nettoinnvandring. Møre og Romsdal har vorte ein attraktiv region for arbeidsinnvandring, noko som gjer at fylket ligg heilt i landstoppen når det gjeld innvandring frå andre europeiske land (Hanche-Olsen m fl 2011). Utan nettoinnvandring, hadde både Ørsta, Volda og resten av Eiksund-regionen hatt ei vesentleg svakare befolkningsutvikling enn kva som faktisk har vore tilfelle.

³ Det er marginale endringar i reisetida mellom Nordfjordeid og Volda som følgje Kvivsvegen. Største forskjellen er at vegen blir ferjefri. Mellom Stryn og Volda blir derimot reisetida redusert med 45 minutt og 55 minutt mellom Grodås og Volda.

Kjelde: <http://helenorge.nho.no/getfile.php/bilder/Sogn%20og%20Fjordane/E39%20Kvivsvegen%2020091120%20Samferdselsforum.pdf>

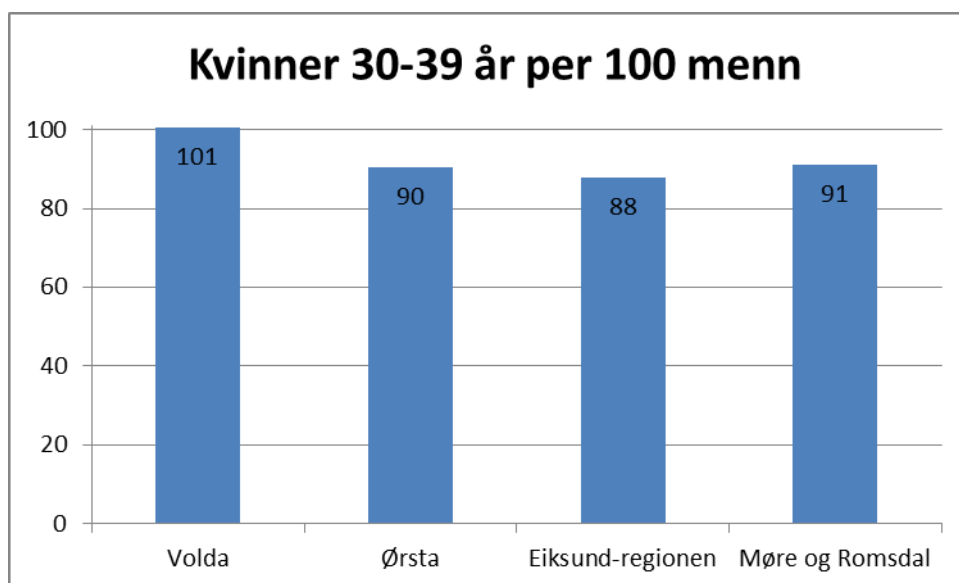


Figur 4. Netto innanlandsk flytting og nettoinnvandring i Ørsta, Volda og Eiksund-regionen, 2007-2010. Prosent. Kjelde: Statistisk sentralbyrå, statistikkbanken.



Figur 5. Innanlandsk flyttebalanse for kommunane Ørsta og Volda, 2003-2007. Absolutte tal. Kjelde: Statistisk sentralbyrå, statistikkbanken.

Det som likevel er klart, er at det innanlandske flyttetapet har vorte klart redusert etter at Eiksundsambandet vart opna, både for Ørsta og for Eiksund-regionen sett under eitt. I perioden 2005-2007, det vil seie dei tre siste åra før sambandet blei opna, hadde Ørsta for eksempel eit nettoflyttetap på 236 personar. Dei tre åra etter at sambandet vart opna vart dette flyttetapet redusert til 76 personar. Om dette er del av ein meir langsiktig trend, kan det vere nærliggande å tolke dette som ein effekt av det nye vegsambandet i regionen.



Figur 6. Prosent kvinner i alderen 30-39 år per 100 menn i Ørsta, Volda, Eiksund-regionen og Møre og Romsdal. Kjelde: Statistisk sentralbyrå, statistikkbanken.

Det er også eit kvinneunderskot i Eiksund-regionen. Bak dette ligg ein næringslivsstruktur som tradisjonelt har vore mannsdominert. Arbeidsinnvandringa har etter alt å dømme vore med på å styrke dette biletet. Fleirtalet av arbeidsinnvandrarane er menn, sjølv om det også har vorte vanlegare at arbeidsinnvandrarane også tek med seg eigen familie (Hanche-Olsen m fl 2011). Ørsta har betre kjønnsbalanse enn Eiksund-regionen samla, og ligg like under gjennomsnittet for Møre og Romsdal.

På lik line med mange andre kommunar i Møre og Romsdal ligg det klare utfordringar både med tanke på befolkningsutvikling og befolkningsstruktur, både for Ørsta og resten av Eiksund-regionen. Arbeidsinnvandringa gir kommunane i regionen tilgang til viktig arbeidskraft. Utfordringa ligg i at den folketilveksten dette gir, kan vere med å styrke regionen og den enkelte kommune. Ein viktig føresetnad er sjølv sagt spørsmål knytt til integrering av nye nasjonalitetar i kvart enkelt lokalsamfunn. I tillegg vil større familieinnvandring vere viktig, slik at arbeidsinnvandringa ikkje medverkar til å gjere kjønnsamansetninga meir ubalansert enn den alt er.

Eiksundsambandet og Kvivsvegen gir opning for meir utveksling av arbeidskraft mellom kommunane i den nye regionen. Her vil arbeidsmarknaden i Volda vere særleg interessant, fordi denne har langt fleire kvinnearbeidsplassar enn dei andre kommunane. Vi ser likevel at Ørsta, trass i at denne kommunen lenge har hatt felles arbeidsmarknad med Volda, likevel har eit relativt stort kvinneunderskot.

Eiksund-regionen er såleis ein region i vekst, men med klare underliggende demografiske utfordringar. Befolkningsveksten i Eiksund-regionen skuldast primært stor arbeidsinnvandring. Utfordringa ligg først og fremst i at regionen har eit klart kvinneunderskot. Den store arbeidsinnvandringa medverkar til å forsterke dette kvinneunderskotet. Sjølv om opninga av Eiksundsambandet har gitt ein utvida arbeidsmarknad, er det lite som tyder på at dette vegsambandet eller opninga av Kvivsvegen er tilstrekkeleg til å endre slike forhold. Dei

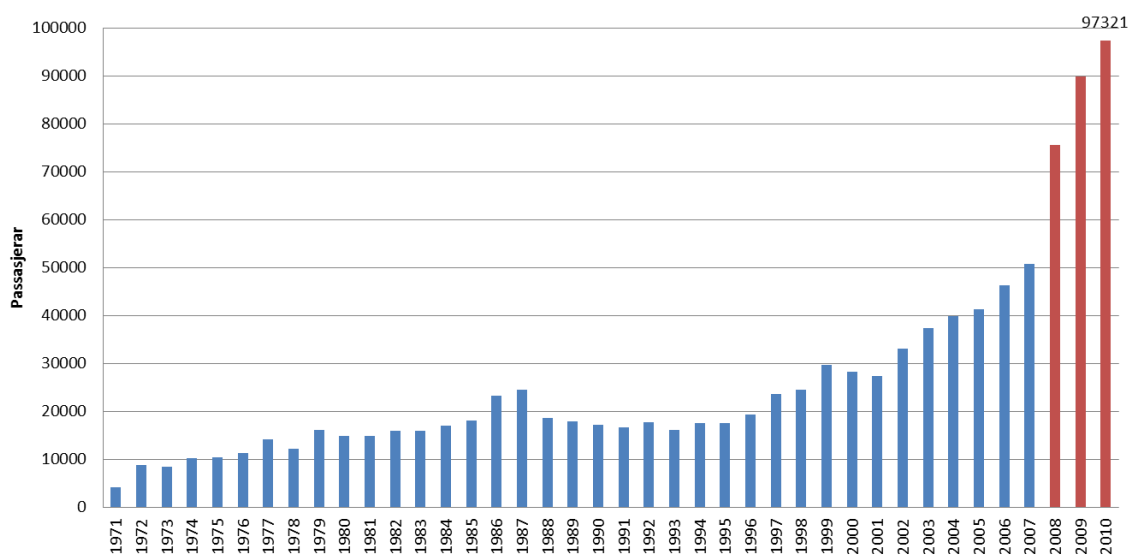
lokalsamfunna og det næringslivet som greier både å rekruttere og å halde på arbeidskraft og familiar, ikkje berre med røter lokalt men også utanfrå, vil stå sterkast. Integrasjon av arbeidsinnvandrarar og familieetablering også blant denne gruppa, vil vere ein av føresetnadane her (Solheim 2011).

Sentralstadsfunksjonar og regionutvikling

Det geografiske midtpunktet for den nye Eiksund-regionen ligg i området Hovdebygda i Ørsta og Furene i Volda. Her møtest hovudvegane for trafikken som går aust/vest og nord/sør. Opninga av Eiksundsambandet var ein viktig milepæl i denne utviklinga. Dette blir etter alt å døme ytterlegare forsterka når Kvivsvegen opnar i september 2012. Slik sett aukar potensiale for at Volda og Ørsta kan fungere som eit samlande senter i den nye Eiksund-regionen.

Sentralstadsfunksjonar. Eit senter kan ha ulike funksjonar i forhold til kringliggande område. Slike funksjonar blir gjerne omtala som sentralstadsfunksjonar (Aasbrenn 2001). Eit senter er såleis kjenneteikna av at det i tillegg til eiga befolkning, også forsyner omlandsbefolkninga med varer, tenester og kulturtilbod. Enkelte varer og tenester treng større omland og eit større befolkningsgrunnlag enn andre. Dess større omland eit senter har, dess større grunnlag er det for å oppretthalde og etablere ulike sentralstadsfunksjonar i det aktuelle senteret.

Sum inn- og utgåande passasjertrafikk Ørsta-Volda lufthamn, Hovden
1971-2010



Figur 7. Inn- og utgåande passasjertrafikk Ørsta-Volda lufthamn, Hovden, 1971-2010. Absolutte tal. Kjelde: Avinor.

Flyplassen. Hovdebygda er eit trafikknutepunkt med mellom anna Ørsta-terminalen, og ikkje minst til kortbaneflyplassen. Ørsta/Volda Lufthamn, Hovden er den nest største regionale lufthamna i Sør-Noreg, etter Florø lufthamn, og den sjuande største av dei regionale lufthamnene i heile landet.⁴ Det var i alt 98.269 flypassasjerar som reiste over Hovden i 2010. Trafikken har auka med 47.544

⁴ Opplysningane er baserte på tal frå Avinor for flytrafikken i 2010.

passasjerar årleg sidan 2007, noko som gir ein auke på 94 prosent på tre år. Det aller meste av denne auken kom som ein direkte følgje av opninga av Eiksund-sambandet.



Figur 8. Kart over den nye Eiksund-regionen med dei største tettstadane. Folketal i tettstadane per 1. januar 2011. Kjelde: Statistisk sentralbyrå, Statistikkbanken.

I ei eiga befolkningsundersøking gjennomført av Møreforsking våren 2011, seier 40 prosent av befolkninga i Ulstein og 46 prosent av befolkninga i Herøy at dei vil velje Ørsta/Volda lufthamn om dei skulle reise med fly til Oslo. Dette viser at Ørsta/Volda lufthamn fungerer som eit attraktivt alternativ til Ålesund lufthamn, sjølv om den siste flyplassen har langt fleire avgangar og langt større trafikk. I 2010 hadde Ålesund lufthamn til dømes 833.534 passasjerar.

Det er grunn til å tru at det ligg eit ytterlegare vekstpotensiale for flyplassen i Hovdebygda når Kvivsvegen vert ferdigstilt. Per i dag er det 31 prosent av befolkninga i Hornindal og 17 prosent av befolkning i Stryn som vil velje Ørsta/Volda lufthamn for å kome seg til Oslo. Særleg for stryningane er Sandane lufthamn per i dag klart meir brukt enn Hovden, medan befolkninga frå Hornindal vel Hovden i nesten like stor grad som Anda alt før opninga av Kvivsvegen.

Tabell 1. Svar på spørsmålet: Dersom du skulle reise med fly til "destinasjon", kva slags flyplass ville du velje å reise frå? Dei alternativa som oftast blir nemnt av befolkninga er utheva. Kjelde: Befolkningsundersøking basert på 803 personar i den nye Eiksund-regionen. Våren 2011.

	Hornindal	Stryn	Sande	Herøy	Ulstein	Hareid	Volda	Ørsta
Fly til Oslo								
Ørsta/Volda (Hovden)	31,1 %	16,7 %	37,3 %	46,1 %	40,1 %	16,0 %	94,7 %	90,0 %
Ålesund Lufthavn (Vigra)	29,4 %	10,9 %	61,0 %	51,1 %	56,0 %	81,9 %	4,2 %	8,8 %
Sandane (Anda)	34,7 %	60,2 %			2,1 %			
Sogndal (Haukåsen)								
Florø Lufthavn		1,9 %						
Veit ikkje	4,8 %	10,3 %	1,7 %	2,8 %	1,8 %	2,1 %	1,1 %	1,3 %
Fly til Bergen								
Ørsta/Volda (Hovden)	27,6 %	16,2 %	34,8 %	45,3 %	34,4 %	19,2 %	88,2 %	79,4 %
Ålesund Lufthavn (Vigra)	23,0 %	5,3 %	59,3 %	48,2 %	55,6 %	73,7 %	6,9 %	13,0 %
Sandane (Anda)	38,3 %	54,9 %			1,0 %			
Sogndal (Haukåsen)		1,2 %						
Florø Lufthavn		1,9 %						
Veit ikkje	11,1 %	20,5 %	5,9 %	6,5 %	8,9 %	7,1 %	4,8 %	7,5 %
Fly til Trondheim								
Ørsta/Volda (Hovden)	20,1 %	10,2 %	17,7 %	26,5 %	13,9 %	7,0 %	40,4 %	31,0 %
Ålesund Lufthavn (Vigra)	35,3 %	16,5 %	76,6 %	60,8 %	75,9 %	84,8 %	52,3 %	63,5 %
Sandane (Anda)	22,2 %	46,9 %			1,0 %			
Sogndal (Haukåsen)		1,2 %						
Florø Lufthavn		0,7 %						
Veit ikkje	22,5 %	24,5 %	5,7 %	12,7 %	9,2 %	8,2 %	7,4 %	5,5 %

Ein vesentleg reduksjon av reisetida mellom Stryn og Hovdebygda, vil gjere Ørsta/Volda lufthamn langt meir aktuelt som utgangspunkt for flyreisene til klart fleire stryningar og honndølar enn i dag. Likeeins vil Ørsta/Volda lufthamn i større grad enn tidlegare verte eit alternativ for andre som er busette i dei delane av Nordfjord som ligg på nordsida av fjorden. Folk busette i Stranda kommune vil også kunne sjå Ørsta/Volda lufthamn som eit alternativ til Ålesund lufthamn, etter opninga av Kvivsvegen.

Når mange frå Ytre Søre Sunnmøre vel å bruke flyplassen i Hovdebygda, framom å reise via Vigra, må dette først og fremst tolkast som uttrykk for at passasjerane prioriterer eit ferjefritt alternativ, som gir rask tilgang til og frå flyplassen. Til skilnad frå folk frå kommunane på Ytre Søre Sunnmøre som har ein stor flyplass som alternativ, vil folk i Nordfjord sitt alternativ vere ein flyplass (Sandane) med færre avgangar enn Hovden. Dette kan føre til ei sterkare forskyving av trafikken enn kva vi har sett etter Eiksund-utbygginga.

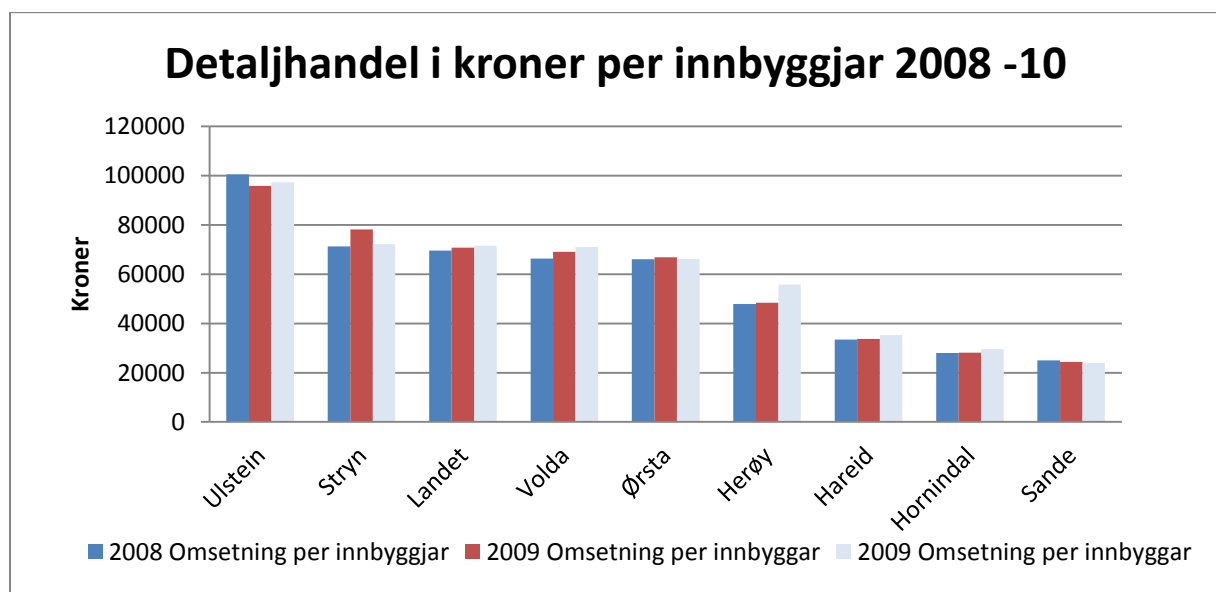
Spørsmålet er likevel kor stor veksten ved Ørsta/Volda lufthamn vil kunne bli som følgje av Kvivsvegen. Det er liten tvil om at Hovden vil trekke nye passasjerar via Kvivsvegen, men befolkningsgrunnlaget er eit heilt anna enn det Eiksundsambandet opna for. Kommunane Stryn og Hornindal har til saman i overkant av 8.000 innbyggjarar. Dei fire kommunane på Ytre Søre Sunnmøre som fekk ferjefritt samband gjennom Eiksundsambandet har tre gonger så mange innbyggjarar. I tillegg er Ytre Søre Sunnmøre prega av eit næringsliv som fordrar mykje persontrafikk. Døme på

dette er mannskap som skal til og frå båt, internasjonale selskap med stor reiseaktivitet blant dei tilsette osb.

Fleire forhold kan vere viktige for korleis flytrafikken vil utvikle seg når Kvivsvegen opnar. Det er mellom anna eit spørsmål om kor mykje trafikk Hovden vil fange opp frå andre kommunar enn Hornindal og Stryn, som Stranda, Eid og Vågsøy.

Eit anna moment er betydinga av reiselivsnæringa. Særleg Stryn er ein viktig reiselivskommune, med reiselivsbedrifter som er store både på tradisjonell turisme og konferansar. Det er per i dag signal om at tilbodet ved Hovden kan bli utvida, noko som også vil kunne påverke attraktiviteten. Ei utfordring kan vere kapasiteten knytt til infrastrukturen. Både storeleiken på terminalbygget og tilgang på parkeringsplassar er tema som alt har vorte aktualisert gjennom den sterke veksten det har vore i trafikken over flyplassen. Pågåande bygging av parkeringshus er ei brikke i utviklinga av tilbodet.

Handel. Den nye Eiksund-regionen er ein region som har 3-5, det vi i norsk samanheng kan kalle mellomstore bygdebyar. Ingen av desse bygdebyane kan seiast å utgjere eit klart sentrum for heile regionen.



Figur 9. Detaljhandel i den nye Eiksund-regionen målt i omsetning per innbyggjar for perioden 2008-2010. Kjelde: Statistisk sentralbyrå, Statistikkbanken.

Dette blir veldig synleg om ein ser på detaljhandelen. Tyngdepunktet med tanke på detaljhandel ligg ikkje i det geografiske sentrum i regionen, men i Ulstein. I tillegg har også Stryn, høgare omsetning per innbyggjar, enn dei to kommunane i midten av regionen; Volda og Ørsta.⁵

⁵ Høge omsetningstal i Stryn er truleg påverka av at kommunen har stor turisttrafikk, der både gjennomgangstrafikken er høg i turistsesongen, samtidig som mange hyttebyggjarar kjøper varer i kommunen både under byggeprosessen og etter at hytta er teken i bruk.

Tabell 2. Alle kommunar som er aktuelle å reise til for å handle, dersom ein skal førebu jula, kjøpe inn mat, presangar og kle. Dei alternativa som oftast blir nemnt av befolkninga er utheva. Kjelde: Befolkningsundersøking basert på 803 personar i den nye Eiksund-regionen. Våren 2011.

	Bustadskommune		Sande	Herøy	Ulstein	Hareid	Volda	Ørsta	
	Hornindal	Stryn							
Førde	20 %	51 %						2 %	
Stranda	4 %	1 %	1 %						
Nordfjordeid	69 %	31 %	4 %		2 %	1 %	12 %	9 %	
Hornindal	28 %	5 %					2 %		
Stryn	92 %	68 %			1 %	1 %	5 %	7 %	
Handelsdestinasjon	Sande	1 %	3 %	19 %	4 %	2 %	3 %		1 %
	Herøy			41 %	73 %	32 %	21 %	9 %	4 %
	Ulstein	1 %	1 %	91 %	64 %	84 %	90 %	36 %	38 %
	Hareid	2 %	1 %	15 %	12 %	35 %	60 %	2 %	3 %
	Volda	16 %	8 %	31 %	24 %	30 %	15 %	84 %	65 %
	Ørsta	13 %	5 %	40 %	31 %	41 %	25 %	82 %	85 %
	Ålesund	42 %	37 %	62 %	54 %	65 %	75 %	51 %	59 %
	Sula			1 %		1 %	1 %		
	Andre kommune	14 %	25 %	8 %	3 %	6 %	4 %	10 %	1 %
	Veit ikkje	1 %					1 %		

Utviklinga i området Furene-Hovdebygda peikar i retning av at ein del nye sentrumsfunksjonar blir lokaliserte her, noko som både har kome i for- og etterkant av Eiksund-sambandet, også når det gjeld handel. Nye etableringar supplerer gamle. Bil- og møbelbransjen har for eksempel lenge vore relativt sterkt representert i Hovdebygda, eit mønster som var etablert lenge før Eiksundsambandet var ein realitet. Ein ringerunde blant bilforhandlarar og bilverkstader i regionen, peikar også i retning av at marknaden for den enkelte har vorte utvida som følgje av regionutvidinga i 2008. I alt sju bilforhandlarar i Ørsta og Volda, både lokaliserte nær flyplassen og dei som ligg i Volda og Ørsta sentrum, har lagt spesielt til rette tilbod for flypassasjerar som skal ha gjennomført service på eigen bil.

Flyplassservice

Medan du er på reise kan vi utføre det bilen din treng av service, vedlikehald og reparasjonar. Du parkerer på flyplassen – vi hentar og utfører service og vedlikehald – og bilen står på flyplassen når du kjem heim. Dette i samarbeid med Hovden Flyekspedisjon.

Ring oss! **KAN DET BLI ENKLARE?**

Bruktbil i Ørsta/Volda – 7 forhandlarar – 16 nybilmerke

Figur 10. Tilbod til flypassasjerar i Eiksund-regionen som vil ha utført service på eigen bil medan dei er på flyreise. Faksimale frå Regionavisa 23. mars 2010.

Dei siste åra har tal butikkar og anna næringsverksemd auka i Furene- og Hovdebygda-området. Eit næringsbygg under bygging ved flyplassen vil innehalde både eit samla politikontor for Ørsta og Volda, butikkar og flyplassparkering. Samtidig har det vore utbygging av kjøpesenter både i Volda og Ørsta, etableringar som kome i perioden rundt bygging og opninga av Eiksund-sambandet. Også i andre delar av Eiksund-regionen, både i Fosnavåg og Ulsteinvik har ein hatt liknande utbyggingar.

Regionale funksjonar. Eit samla oversyn over ulike regionale funksjonar, viser at desse er godt representerte i området mellom dei to tettstadane Volda og Ørsta, med Mork Rehabiliteringssenter i

Volda kommune og flyplass, trafikkstasjon og øvingsbane på Ørsta-sida av grensa. Alle desse funksjonane ligg nokre få minutt køyretid frå rundkøyringa der E39 er kopla til Eiksund-sambandet.

Tabell 3. Lokalisering av regionale funksjonar i kommunane Volda og Ørsta. Kjelde: Kommunesamanslåing Volda Ørsta.

Lokalisering av regionale funksjonar

	Volda kommune		Ørsta kommune	
	Sentrum	Mork	Hovdebygda	Sentrum
Søre Sunnmøre Tingrett	✓			
Volda sjukehus	✓			
Mork Rehabiliteringssenter		✓		
Høgskulen i Volda	✓			
Skatt Midt-Norge	✓			
Ørsta/Volda Lufthamn, Hovden			✓	
Statens Vegvesen, Ørsta trafikkstasjon			✓	
NAF øvingsbane, Ørsta			✓	
Nynorsk kultursentrum/Ivar Aasen-tunet			✓	
Helseøkonomiforvaltningen				✓
HELFO				✓
Lånekassen				✓
Sunnmøre jordskifterett				✓

Målt i folketal utgjer Ørsta og Volda i utgangspunktet ikkje noko tyngdepunkt jamført med kommunane på Ytre Søre Sunnmøre. Det bur fleire menneske på øyane enn i Ørsta og Volda. Isolert sett skil heller ikkje tettstadane Ørsta og Volda seg ut i storleik. Volda har i underkant av 6.000 innbyggjarar, noko betyr at det bur om lag 300 fleire menneske i Volda enn i Ulsteinvik. I tettstaden Ørsta bur det i overkant av 6.700 menneske. Ser ein derimot dei to tettstadane under eitt, gitt at dei både ligg nær kvarandre, at det område mellom dei, Furene – Hovdebygda, har fleire sentralstadfunksjonar og den sentrale plasseringa Ørsta – Hovdebygda – Furene – Volda har i den nye Eiksund-regionen, utgjer Ørsta og Volda likevel eit klart tyngdepunkt i regionen.

SSBs tettstedsdefinisjon

En hussamling skal registreres som et tettsted dersom det bor minst 200 personer der, og avstanden mellom husene skal normalt ikke overstige 50 meter. Det er tillatt med et skjønnsmessig avvik utover 50 meter mellom husene i områder som ikke skal eller kan bebygges. Dette kan for eksempel være parker, idrettsanlegg, industriområder eller naturlige hindringer som elver eller dyrkbare områder. Husklynger som naturlig hører med til tettstedet, tas med inntil en avstand på 400 meter fra tettstedskjernen. De inngår i tettstedet som en satellitt til selve tettstedskjernen

Vekstaksen mellom tettstadane Ørsta og Volda. På mange måtar er det naturleg å sjå Volda og Ørsta som del av eit samla sentrum for den nye Eiksund-regionen, sjølv om dei per definisjon er to separate tettstader. Det er snakk om to senter som deler ulike funksjonar mellom seg, inkludert funksjonar som har større rekkevidde enn dei to kommunane i seg sjølv (jamfør tabell 3). Utvikling har også gjort at avstanden mellom dei tettstadane minkar reint fysisk (jf. definisjonen Statistisk sentralbyrå brukar på tettstad). Utbygginga i Furene og Hovdebygda er sentral her.

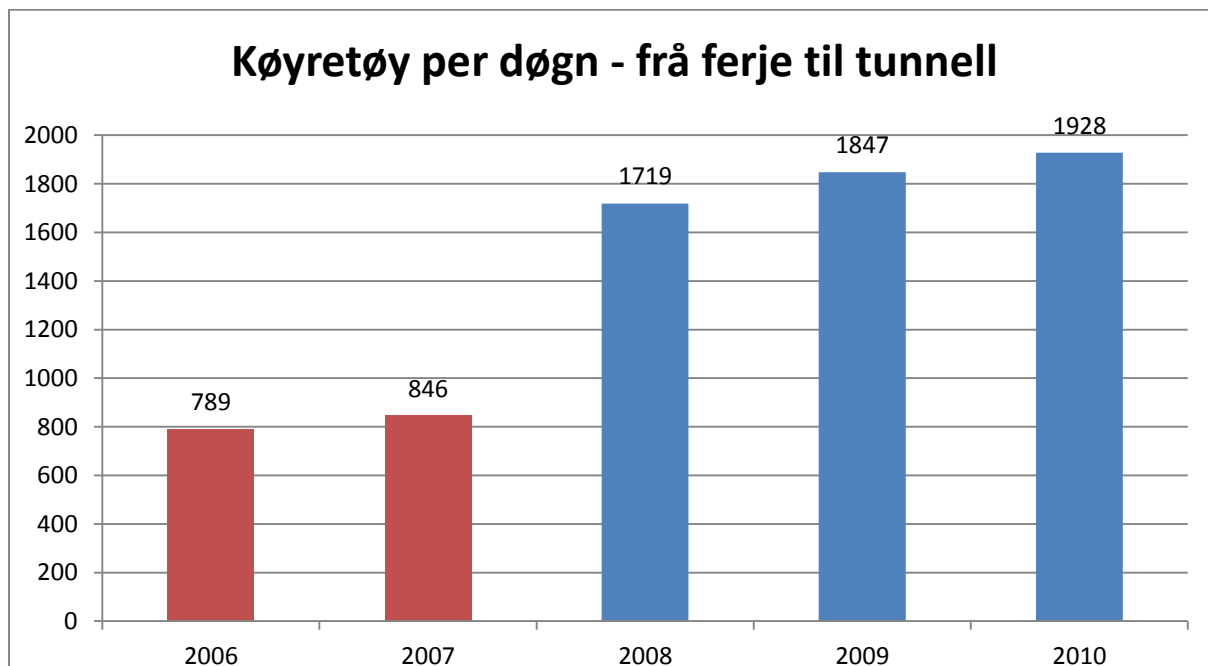
Vel så viktig som veksten av tettstadane reint fysisk, er sjølv sagt kva funksjonar som blir lagt til Furene og Hovdebygda. Mange sentrale funksjonar var allereie plasserte i dette området før opninga av Eiksund-sambandet. Området har såleis vore eit alternativ ved plassering av funksjonar som var felles for dei to kommunane. Flyplassen var på plass alt i 1971. Fleire bedrifter er lokaliserte i området og har hatt dette området som base i fleire tiår. Møbel- og bilbransjen har hatt fleire utsal i området lenge. Politiet i Ørsta og Volda er i ferd med å etablere seg i eit felles lokale i Hovdebygda. Distribusjon av posten i området skjer via Hovdebygda, for å nemne nokre eksempel. Ein ny tunnell er planlagt mellom Ørsta og Volda noko som vil gjere reistida mellom dei to tettstadane endå kortare og redusere avstanden til og frå Furene og Hovdebygda på den eine sida tunelloppinga og Volda på den andre.

Etableringa av Eiksundsambandet har utan tvil auka interessa for området, noko som mellom anna har materialisert seg gjennom etablering av fleire butikkjeder. Samtidig får ein for eksempel innan handel, ei fordeling av funksjonar som i tillegg til å inkludere tettstadane sjølve også inkluderer Furene – Hovdebygda, der mellom anna plasskrevjande handel blir etablert i Furene – Hovdebygda. I utviklinga som eit senter for den nye Eiksund-regionen, er samspelet mellom tettstaden Volda, tettstaden Ørsta og Furene – Hovdebygda alle viktige brikker. Det blir såleis eit stadig aukande behov for å sjå på samspelet mellom tettstadane Volda og Ørsta og kva rolle desse til saman kan spele for heile den nye Eiksund-regionen. Utbygging og styrking av regionale funksjonar i dette området, vil kunne vere ei styrke for heile regionen, frå indre Nordfjord til ytre Sunnmøre. Samtidig er det viktig å få til ei god funksjonsfordeling mellom dei ulike bygdebyane i heile regionen, der det er føremålstenleg. Det er langt frå alle tenester som har eit regionalt nedslagsfelt.

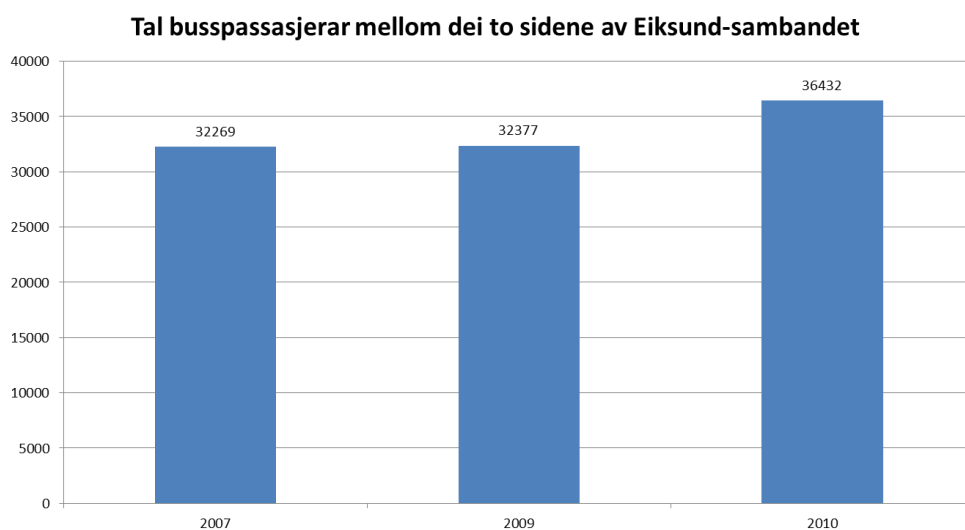
Sett under eitt utgjer tettstadane Ørsta og Volda det desidert største senteret i regionen og har ei samla tettstadsbefolkning som den fjerde største i fylket. Dei to tettstadane har i overkant av 12.600 innbyggjarar, mot Kristiansund som den tredje største tettstaden i fylket med i overkant av 17.300 innbyggjarar. Ulsteinvik til samanlikning mindre enn halvparten så stor som tettstadane Ørsta og Volda til saman. Gjennom å tenke tettstadane Ørsta og Volda som ulike delar av eitt senter, utgjer dette både det geografiske midtpunktet og det befolkningsmessige klart største senteret i regionen.

Utvikling i trafikk og reisemønster

Trafikken – lokal- og gjennomgangstrafikk. Eiksundsambandet har styrka Furene og Hovdebygda som trafikknutepunkt. Auken i flypassasjerar er ein del av dette. Biltrafikken mellom Ørsta og Volda på den eine sida og øyane auka kraftig som følge av Eiksund-sambandet. I dag er denne trafikken meir enn dobla i forhold til ferjetrafikken mellom Eiksund og Rjånes i 2007. I gjennomsnitt brukte knapt 2.000 bilar (årsdøgntrafikk) sambandet i 2010. Gjennom opninga av Kivisvegen, kan meir av trafikken frå Ytre Søre Sunnmøre i retning Austlandet også kome til å gå via Eiksundsambandet.



Figur 11. Køretøy per døgn på ferjesambandet Eiksund-Rjånes i åra 2006 og 2007 og køretøy per døgn (årsdøgntrafikk) gjennom Eiksundsambandet i åra 2008, 2009 og 2010. Absolutte tal. Kjelde: Statens vegvesen.



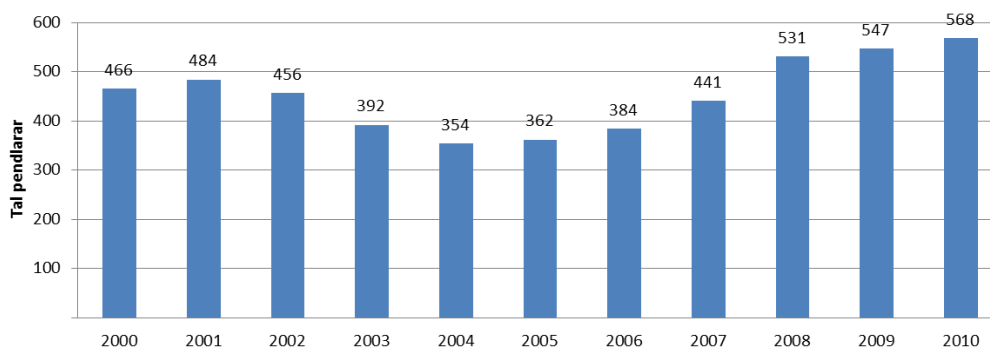
Figur 12. Tal busspassasjerar gjennom Eiksund-sambandet, 2007, 2009 og 2010. Faktiske tal. Kjelde: Fjord1 Mørebil.

Busselskapet har i mange år køyrt eiga ringrute mellom Ørsta og Volda. Ved overgang i Furene er denne knytt saman med busstrafikken gjennom Eiksund-sambandet. Det var likevel små endringar i passasjertalet mellom Ytre Søre Sunnmøre og Ørsta/Volda som følgje av Eiksund-sambandet, trass i at rutetilbodet er utvida med to avgangar.

I 2010, har det derimot skjedd ein klar vekst i talet passasjerar. Talet passasjerar auka med vel 4.000 i løpet av eit år, noko som svarar til ein vekst på 12,5 prosent. Spørsmålet er om dette er ein forseinka tunelleffekt. I så fall er dette ein illustrasjon av at det kan vere behov for justeringar av tilbodet, før det gir effekt. Rett nok var talet avgangar det same i 2010, som tidlegare. Rutene har likevel vorte justerte, og nye tidpunkt erstattar gamle. Eit vidare potensiale for busstrafikken, ligg etter alt å døme i ei betre tilrettelegging av fly- og busstilbodet ved flyplassen. Per i dag går ikkje bussane via flyplassen.

Arbeidsreiser. Det er stor pendling mellom kommunane på Søre Sunnmøre. Den korte avstanden, kombinert med to arbeidsmarknadar som er komplementære, gir grunnlag for stor pendling mellom Ørsta og Volda. Nær 1.600 pendlar mellom dei to kommunane, og mykje av denne trafikken går gjennom Furene og Hovdebygda. I tillegg kjem dei 568 pendlarane som reiser gjennom Eiksundsambandet til og frå jobb (tal gjeldane for siste halvdel av 2010). Det betyr at meir enn 2.000 pendlarar køyrer gjennom rundkøyringa i Furene kvar dag. I tillegg kjem annan lokaltrafikk, anten denne omfattar andre typar jobbrelaterte reiser, trafikk til og frå flyplassen, handleturar, fritidsreiser eller anna. Vekst i denne typen trafikk, gjer det attraktivt å etablere tenester og tilbod med eit regionalt nedslagsfelt til området.

**Bruttopending mellom ytre og indre delar av Eiksund-regionen 2000-2010
4. kvartal**



Figur 13. Bruttopending mellom ytre og indre delar av Eiksund-regionen 2000-2010. Absolutte tal gjeldande for 4. kvartal kvart år. Kjelde: Statistisk sentralbyrå, statistikkbanken.

Gitt at dei fleste pendlarane køyrer eigen bil, og køyrer til og frå jobb i fem av sju dagar i veka mellom Ørsta/Volda og Ytre Søre Sunnmøre, utgjer dette anslagsvis 40 prosent av trafikken gjennom Eiksundsambandet.⁶ Saman med pendlinga mellom Ørsta og Volda, gir dette stor lokaltrafikk i området.

⁶ Reknestykket er basert på at kvar pendlar brukar sambandet to gonger for dagen, fem dagar i veka.

Tabell 4. Svar på følgjande: Kvivsvegen, som opnar hausten 2012, vil knyte saman Søre Sunnmøre og Nordfjord. Kva slags fordel vil dette vegsambandet gi deg? Dei alternativa som oftast blir nemnt av befolkninga er utheva. Kjelde: Befolkningsundersøking basert på 803 personar i den nye Eiksund-regionen. Våren 2011.

	Hornindal	Stryn	Sande	Herøy	Ulstein	Hareid	Volda	Ørsta
Kortare reisetid til Austlandet (Oslo)	3 %	4 %	50 %	55 %	53 %	47 %	60 %	57 %
Tilgang til nye område for natur og fritidsinteresse	19 %	4 %	9 %	20 %	16 %	24 %	17 %	26 %
Kortare reisetid til Vestlandet (Bergen)	6 %	11 %	14 %	19 %	24 %	14 %	18 %	23 %
Tilgang til ein større arbeidsmarknad	50 %	22 %	6 %	4 %	6 %	4 %	15 %	8 %
Tilgang til eit større handelsområde	41 %	20 %	3 %	3 %	2 %	3 %	16 %	13 %
Kortare reisetid for å besøke familie og venner	15 %	15 %	9 %	11 %	7 %	9 %	9 %	9 %
Kortare reisetid til Ålesund	14 %	29 %	3 %	5 %	4 %	5 %	5 %	1 %
Tilgang til fleire kulturaktivitetar	12 %	8 %	5 %	4 %	6 %	7 %	9 %	10 %
Kortare reisetid til arbeidsplass	23 %	13 %	3 %	5 %	3 %	2 %	10 %	2 %
Kortare reisetid til sjukehus	28 %	14 %	2 %	2 %		1 %	8 %	2 %
Kortare reisetid til skule/høgskule	31 %	14 %	1 %	2 %		1 %	5 %	1 %
Kortare reisetid til flyplass	23 %	18 %	2 %	2 %		1 %	3 %	1 %
Større omland for lokalturisme	4 %	3 %	3 %	4 %	3 %	2 %	3 %	2 %
Tryggare/Sikrere veg	1 %	4 %		1 %	2 %	1 %	3 %	2 %
Anna	16 %	12 %	8 %	12 %	17 %	7 %	9 %	10 %
Ingen fordel	2 %	13 %	21 %	16 %	11 %	17 %	14 %	11 %
Veit ikkje		4 %	10 %	5 %	8 %	11 %	5 %	3 %

Svar avgitt utan hjelp

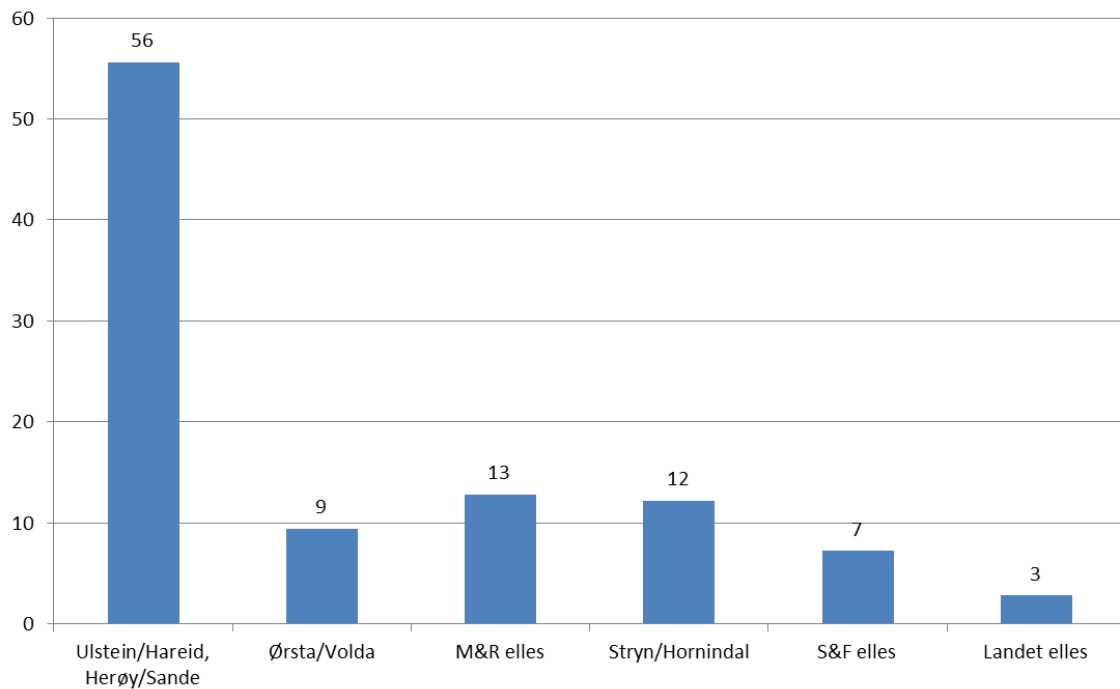
Kvivsvegen versus Eiksund-sambandet. Samanlikna med Eiksund-sambandet, vil Kvivsvegen etter alt å døme i større grad vere eit vegsamband som gir endringar for gjennomgangstrafikken. Sett frå befolkninga på Søre Sunnmøre er det forventningane knytt til det å få kortare reisetid, primært når ein skal køyre til Austlandet, som blir sett på som den store fordel med dette sambandet. Om ein ser etter andre faktorar som befolkninga legg vekt på i forkant av opninga av sambandet, er det forventningar knytt til fritidsaktivitet som viser att i svara frå dei som bur på Søre Sunnmøre.

Kultur og fritid

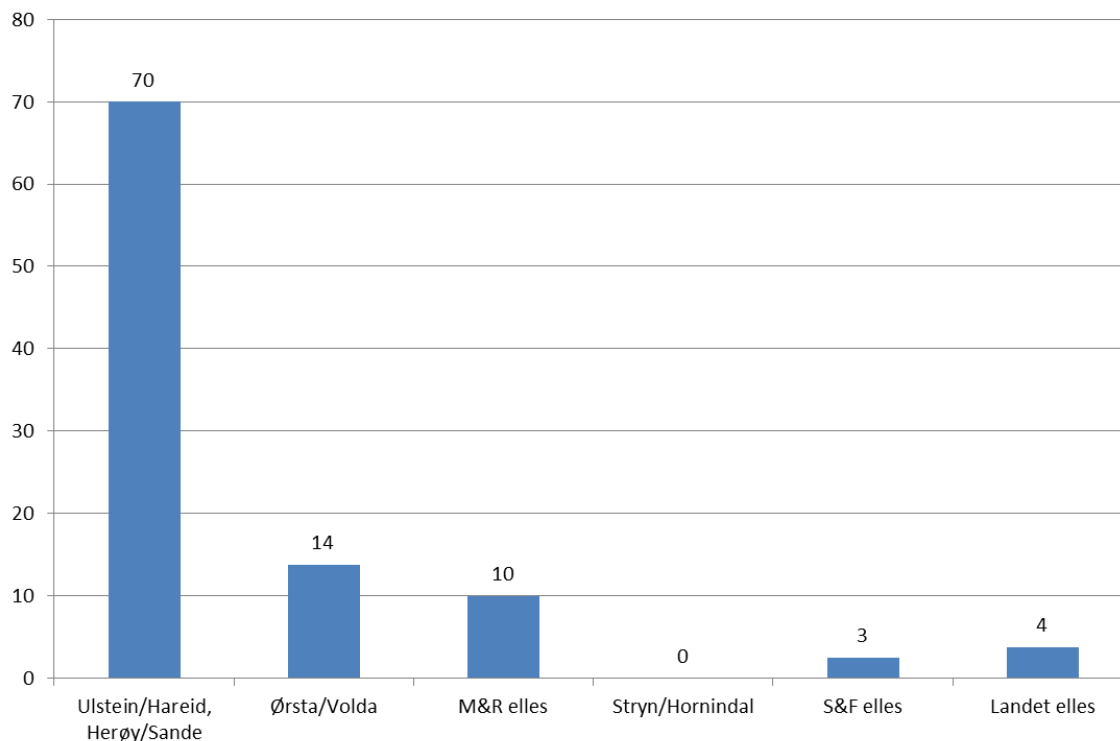
Fritid og fritidsreiser. At trafikk knytt til fritidsaktivitet i stor grad blir kanalisert i retning Stryn, blir også synleggjort i interessa for fritidsbustader blant sunnmøringane. I perioden 2005 til 2010 har det vore mange, særleg frå Ytre Søre Sunnmøre som har skaffa seg fritidseigedomar. Kort oppsummert er dei fleste som har skaffa seg fritidsbustad i Stryn frå Ytre Søre Sunnmøre. Desse har anten kjøpt eigedomar i eige nærområde, primært i Herøy, der sjø- og båtliv etter alt å døme har vore den drivande faktoren. I tillegg har mange frå same region, skaffa seg fritidseigedomar i Stryn, primært med tanke på fjell- og skiaktivitet. Det har vore få frå Nordfjord som har reist andre vegen for å skaffe seg fritidseigedomar. I Ørsta har rett nok totalt sett 57 fritidseigedomar vorte omsett i perioden, mot 20 i Volda. Dette ser likevel i liten grad å vere resultat av ein «Eiksund-effekt». I volum er omsettinga i Ørsta også klart mindre enn i Stryn, der det samla sett vart omsett 180 fritidseigedomar i perioden 2005-2010.

Fritidsreiser i form av laurdags- eller søndagsutflukter elles, går derimot per i dag i mindre grad i retning av indre Nordfjord. Her er det to typar reiser som pregar biletet. For det første gjeld det reiser internt innan noverande grenser for Eiksund-regionen. I tillegg er Ålesund det store trekkplasteret for slike reiser. Det er nærliggande å tenke seg at det er to forhold som gir utslag her. Det eine, og kanskje det viktigaste, er kva tilbod ein er ute etter. Her er styrken til Ålesund. Sjølv om ein her er avhengig av ferje for å kome dit, har Ålesund eit så mangfaldig tilbod at det trekkjer folk frå heile regionen til ulike helgeaktivitetar. Samtidig er mange som også nyttar seg av tilgangen som

Eiksundsambandet gir, anten det er for å kome seg frå Ytre Søre Sunnmøre og til Ørsta/Volda eller andre vegen.



Figur 14. Omsette fritidseigdomar i Stryn fordelt etter kor eigarane er busett. 2005-2010. Kjelde: Statens kartverk / Infoland



Figur 15. Omsette fritidseigdomar i Herøy fordelt etter kor eigarane er busett. 2005-2010. Kjelde: Statens kartverk / Infoland

Tabell 5. Reisemål i året som har gått med tanke på laurdags- eller søndagsutflukt, fordelt etter bu- og destinasjonskommune. Dei alternativa som oftast blir nemnt av befolkninga er utheva. Kjelde: Eiga opinionsundersøking blant 803 personar. Våren 2011.

		Bustadskommune		Sande	Herøy	Ulstein	Hareid	Volda	Ørsta
		Hornindal	Stryn						
Destinasjon	Førde	10 %	30 %				1 %	1 %	2 %
	Stranda	15 %	5 %	3 %	2 %	3 %	4 %	6 %	5 %
	Nordfjardeid	49 %	28 %	5 %	7 %	4 %	1 %	21 %	11 %
	Hornindal	12 %	6 %	2 %	2 %	1 %		5 %	4 %
	Stryn	66 %	32 %	11 %	13 %	18 %	7 %	16 %	18 %
	Sande	5 %	3 %	7 %	7 %	10 %	10 %	4 %	4 %
	Herøy	2 %	2 %	26 %	32 %	40 %	29 %	26 %	18 %
	Ulstein	4 %	4 %	48 %	39 %	41 %	53 %	35 %	30 %
	Hareid	2 %	3 %	11 %	11 %	28 %	26 %	6 %	10 %
	Volda	10 %	11 %	19 %	23 %	35 %	18 %	42 %	32 %
	Ørsta	11 %	11 %	23 %	27 %	41 %	28 %	49 %	28 %
	Ålesund	30 %	24 %	40 %	35 %	46 %	46 %	46 %	44 %
	Sula	2 %		2 %	3 %	1 %	3 %		1 %
	Andre kommune	23 %	37 %	10 %	12 %	19 %	10 %	20 %	17 %
	Vet ikke	9 %	10 %	10 %	7 %	6 %	7 %	6 %	9 %

Kultur. Laurdags- eller søndagsutflukter kan mellom anna vere det vi kan kalle kulturpendling. For Møre og Romsdal sett under eitt viser berekningar at så mange som 40 prosent "pendlar" til andre kommunar for å bruke kulturtilbod eller for å bruke anlegg tilrettelagde for ulike former fritidsaktivitet (turstiar, skianlegg, badeanlegg og liknande) i gjennomsnitt ein gong i månaden (Båtevik 2011). Befolkningsundersøkinga frå den nye Eiksund-regionen viser delar av denne pendlinga, i og med at den handlar om kulturarrangement og ikkje fritidsaktivitetar i breiare meining. Mønsteret er her langt på veg det same som for laurdags- og søndagsutflukter. Nærkommuneane er mest aktuelle, der mange for eksempel reiser mellom Ørsta og Volda. Eiksundsambandet gir kulturpendling begge vegar, mest mot Ulstein frå folk i Ørsta og Volda, medan kulturarrangement både i Ørsta og Volda har jamt tilsig frå folk i fleire av kommunane på Ytre Søre Sunnmøre. Indre Nordfjord har så langt vore lite aktuell for slike reiser for dei som er busette på sunnmørssida av Kviven. Samtidig ser vi at dette er ein type reiseaktivitet som ikkje alltid er påverka av om det er etablert fastlandssamband eller ikkje. Når Ålesund blir eit like aktuelt alternativ som det å reise gjennom Eiksundsambandet på kulturarrangement, er det nærliggande å sjå på kvar trekkrafta og den breidda det er i dei tilboda som ein har i sunnmørshovudstaden. Det er også interessant å sjå at Nordfjardeid når eit stykke opp på lista over destinasjonar som voldingar og ørstingar har oppsøkt for å kome på kulturarrangement. Dette viser korleis ein gjennom det kulturtilbodet ein har bygd opp på Eid, ikkje minst knytt til etableringa av eigen opera med tilhøyrande scene, har greidd å skape trekkraft også på tvers av regiongrensene.

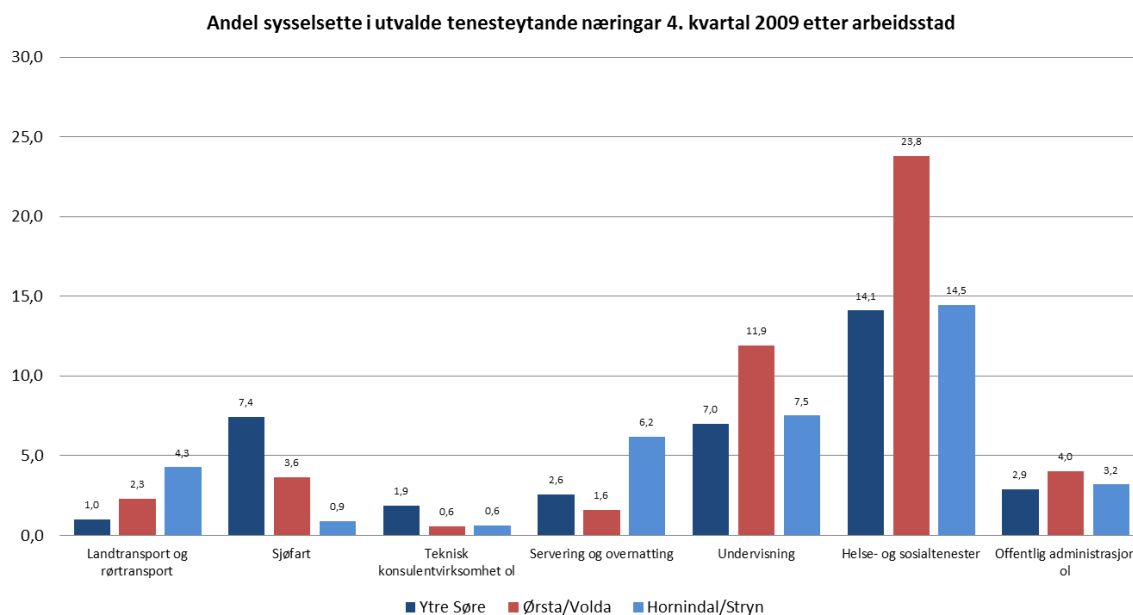
Tabell 6. Reisemål i året som har gått, i samband med kulturarrangement fordelt etter bu- og destinasjonskommune. Dei alternativa som oftast blir nemnt av befolkninga er utheva. Kjelde: Eiga opinionsundersøking blant 803 personar. Våren 2011.

	Bustadskommune		Sande	Herøy	Ulstein	Hareid	Volda	Ørsta	
	Hornindal	Stryn							
Førde	1,1 %	7,8 %		1,1 %					
Stranda	2,6 %	4,1 %		2,0 %	1,1 %		0,9 %	1,0 %	
Nordfjordeid	48,4 %	38,3 %	7,9 %	7,5 %	6,2 %	7,7 %	20,8 %	19,1 %	
Hornindal	30,6 %	5,6 %		1,1 %			0,9 %		
Stryn	61,8 %	49,9 %	0,7 %	6,3 %	6,4 %	3,0 %	4,8 %	6,4 %	
Destinasjon	Sande		28,7 %	7,7 %	6,2 %	3,1 %	1,9 %	0,8 %	
	Herøy		36,7 %	47,4 %	30,0 %	14,9 %	6,8 %	8,2 %	
	Ulstein		59,1 %	39,6 %	76,1 %	65,2 %	17,7 %	26,4 %	
	Hareid	2,3 %	1,0 %	9,0 %	11,5 %	21,0 %	40,4 %	2,0 %	2,6 %
	Volda	1,8 %	5,8 %	17,0 %	19,8 %	20,6 %	12,2 %	67,1 %	47,9 %
	Ørsta	1,7 %	2,6 %	15,3 %	15,2 %	23,0 %	11,6 %	55,0 %	63,6 %
	Ålesund	0,8 %	8,9 %	30,8 %	30,8 %	39,9 %	39,8 %	19,3 %	25,7 %
	Sula			1,1 %		3,1 %			1,0 %
	Andre kommune	13,1 %	16,1 %	8,0 %	6,9 %	8,2 %	7,8 %	9,2 %	9,4 %
	Veit ikkje	18,8 %	25,5 %	15,0 %	19,3 %	6,8 %	16,7 %	13,2 %	11,2 %

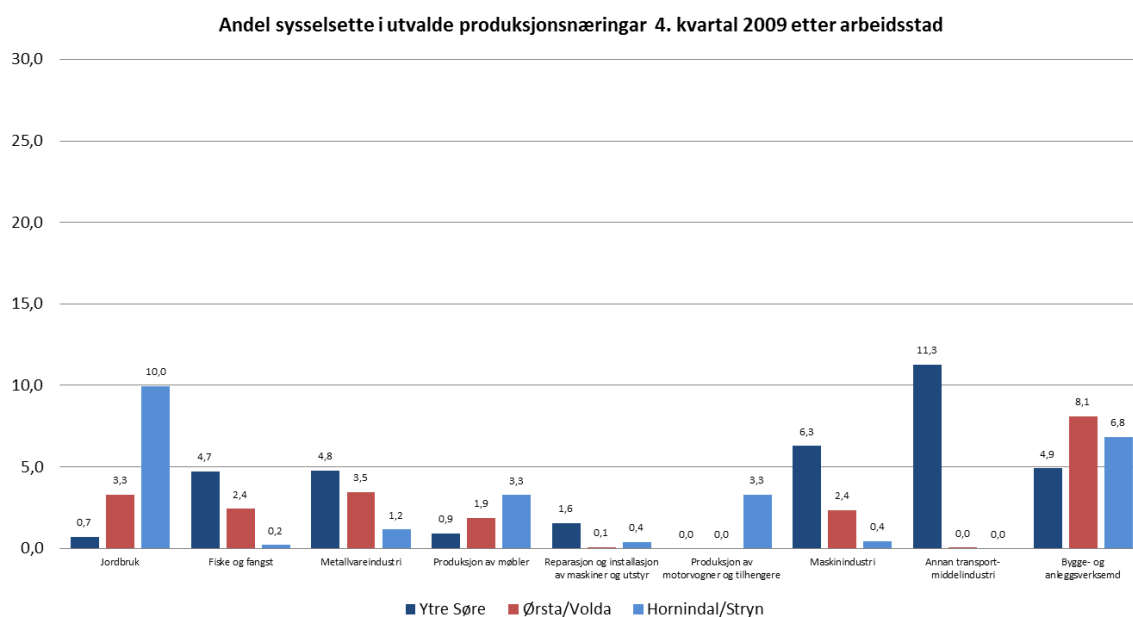
Næring og arbeidsmarknad

Komplementære arbeidsmarknader. Med komplementære arbeidsmarknader, tenkjer vi i dette tilfelle primært på at arbeidstilbodet er forskjellig frå det eine lokalsamfunnet til det andre. Dersom eit lokalsamfunn har mange industriarbeidsplassar og eit anna har mange arbeidsplassar innan tenesteyting, vil desse to representere ein meir komplett arbeidsmarknad om dei blir knytt nærare saman. Ei slik samanknytning gjer det for eksempel lettare for to i same hushald å få tilgang på arbeid.

Arbeidsmarknadane både på Ytre Søre Sunnmøre og i indre del av Nordfjord, skil seg monaleg frå arbeidsmarknaden i Ørsta/Volda. Gjennom både Eiksundsambandet og Kvivsvegen blir det såleis ei samanbinding der to produksjonsprega arbeidsmarknader blir knytt tettare opp til ein arbeidsmarknad langt meir prega av tenesteytande næringar. Sjølv om Ørsta har eit meir produksjonsprega næringsliv enn Volda, står dei tenesteytande næringane langt sterkare i dei to kommunane som utgjer midtre del av den nye storregionen. Meir enn kvar tredje sysselsett (35,7 prosent) hentar levebrødet frå arbeid i undervisning eller i helse- og sosialtenester. På Ytre Søre Sunnmøre er det i overkant av kvar femte sysselsett (21,1) som har arbeidet sitt i dei same næringane. Produksjonsnæringane står langt sterkare på Ytre Søre Sunnmøre og i Hornindal og Stryn.



Figur 16. Sysseltatte i utvalde tenesteytande næringer 4. kvartal 2009 etter arbeidsstad i ulike delar av [den nye Eiksund-regionen](#). I prosent av alle sysseltatte. Kjelde: Statistisk sentralbyrå, statistikkbanken.



Figur 17. Sysseltatte i utvalde produksjonsnæringer 4. kvartal 2009 etter arbeidsstad i ulike delar av [den nye Eiksund-regionen](#). I prosent av alle sysseltatte. Kjelde: Statistisk sentralbyrå, statistikkbanken.

Når utbygginga av nye vegsamband knytter område med ulik næringsammansetning saman, kan dette gi ein ny og sterkare region. Dei som bur eller ønskjer å busette seg, får ein større arbeidsmarknad å operere på. Dette gir større rom for skifte av arbeid, utan skifte av bustad. Det gir større rom for at to i same hushald kan få relevant arbeid. Det gir den enkelte lettare tilgang til utdanningsinstitusjonar, anten det gjeld vidareutdanning eller om ein vurderer lokale utdanningsalternativ for eigne barn. Alt i alt vil dette styrke grunnlag for auka pendling.

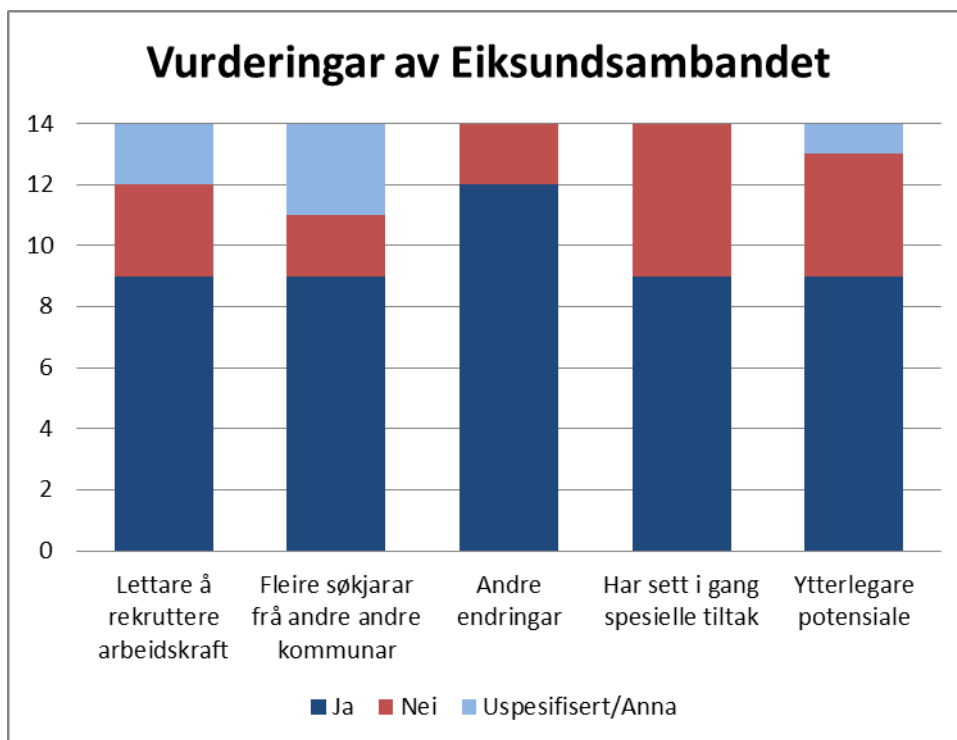
For næringslivet i Ørsta og Volda styrkar dette primært føresetnadane for å kunne rekruttere relevant arbeidskraft, men kan også gi auka konkurranse om attraktiv arbeidskraft innan enkelte

næringar. I og med at det i mange tilfelle er snakk om næringar som utfyller kvarandre, meir enn å vere konkurrentar, blir den direkte konkurransen truleg mindre enn kva som kunne vore tilfelle elles.

Etter alt å døme betyr Eiksundsambandet langt meir for omfanget for pendlinga til og frå Ørsta/Volda, enn Kvivsvegen. Grunnen er at dei arbeidsmarknadane som blei knytt tettare saman gjennom opninga av Eiksundsambandet er relativt store. Kommunane i Indre Nordfjord utgjer ein langt mindre arbeidsmarknad. Slik sett vil det vere kommunane i Nordfjord som relativt sett profitterer mest på opninga av Kvivsvegen. Innbyggjarane i Hornindal vil for eksempel, som ein liten kommune, få svært kort avstand til ein relativt stor arbeidsmarknad i Ørsta/Volda.

Private og offentlege bedrifter vurderer Eiksundsambandet. Fleire store private og offentlege bedrifter opplever at Eiksundsambandet både har gitt fleire søkjarar til utlyste stillingar og gjort det lettare å rekruttere arbeidskraft. I tillegg til dette ser dei fleste bedriftene at Eiksundsambandet har gitt andre endringar, som har gitt dei fordelar. Breidda i tilbakemeldingane kan oppsummerast på følgjande måte:

- Lettare å bruke kurs og andre bedriftsretta tilbod på ytre søre (privat bedrift indre)
- Lettare med samarbeid med verksemder i Ørsta og Volda og med Høgskulen i Volda (privat bedrift ytre)
- Kortare tid på å reise att og fram på kurs og felles møter, t.d. Furene arbeidssenter og Høgskulen i Volda (kommune ytre)
- Lettare å nå studieplassane i Volda, noko som gjer det gunstigare for kommunen å gje etterutdanningstilbod til tilsette (kommune ytre)
- Langt oftare møter mellom fagfolk frå andre kommunar: "fare ut dit på faglege møter, nettverk for svært mange kommunale ansvarsområde" (kommune indre)
- Større tilgang til fleire underleverandørar (privat bedrift indre)
- "Reiser stort sett berre frå Hovden med fly no" (privat bedrift ytre)
- Kulturdimensjonen er viktig. Det samla tilbodet har vorte utvida, kan lettare bruke både Aasantunet og Rekkedal gjestehus (kommune ytre)
- Pasientbelegget har auka etter Eiksundsambandet (sjukehuset)
- Større andel studentar i aldersgruppa frå 30 år og over frå ytre. Desse er ofte deltidsstudentar og har familieforpliktelsar (høgskulen)



Figur 18. Utvalde store private og offentlege bedrifter i Eiksund-regionen som har registrert endringar og ser potensiale ved Eiksund-sambandet. Absolutte tal. Kjelde: Intervju gjennomført våren 2010.⁷

Noko av det som går att i fleire av tilbakemeldingane er såleis at utbygging av Eiksundsambandet har bunde bedriftene og institusjonane i regionen nærare saman.

Av ytterlegare potensiale, finn vi tilbakemeldingar som:

- Samarbeidet mellom kommunane er forsterka. Det ligg eit klart potensiale i at spesialiserte tenester i større grad kan drivast som interkommunalt samarbeid eller gjennom vertsskapskommuneordningar, slik at spesialenester treng ikkje vere i alle kommunar (kommune indre)
- Lettare å få tak i godt kvalifisert arbeidskraft i periodar med behov for auka rekruttering (privat bedrift indre)
- Lettare å behalde kvalifisert arbeidskraft (privat bedrift ytre)
- Større fagmiljø gjer ein fagleg sterkare, noko som igjen gjer at det er lettare å rekruttere toppkandidatar til utlyste stillingar (kommune ytre)
- Større samhandling i det maritime clusteret (privat bedrift)
- Vidareutvikle samarbeidet mellom kommunane, til dømes tettare administrativt samarbeid, interkommunale tenester, utviding av kommunale innkjøpssamarbeid med meir (kommune indre)

⁷ Basert på 14 intervju våren 2010. Kategorien uspesifisert/anna viser til dei som er usikre på kva verknadar sambandet har hatt for eiga bedrift, men også dei som for eksempel registrerer at det til ein viss grad har vorte lettare å rekruttere arbeidskraft.

- Styrke kommunane i konkurranse med andre med tanke på andre samfunnsprosjekt (kommune indre)
- Kortare veg austover med Kvivsvegen (bedrift ytre)
- Kulturtilbod er også eit område der ein har eit betydeleg potensiale som følgje av at omlandet er utvida (kommune indre)

Saman med tema som enklare kommunikasjonar anten det er knytt til bruk av flyplassen eller til forventningar til betre samband austover via Kvivsvegen, større marknader (til dømes for kulturtilbod), er det tilgang på arbeidskraft og grunnlag for større samhandling mellom institusjonar og bedrifter moment som går att som viktige verknader av Eiksund-sambandet.

Endra vilkår for næringslivet – reiselivsnæringa som døme. Auka samhandling mellom bedrifter og institusjonar, kan vere grunnlag for styrking av næringane. Ei slik næring kan vere reiselivsnæringa. Lokaltrafikken når det gjeld fritidsaktivitetar peikar særleg i retninga frå Sunnmøre og til Stryn. Stryn er samtidig ein stor reiselivskommune. Gjennom opninga av Kvivsvegen blir Søre Sunnmøre tettare knytt opp til ein viktig reiselivsmarknad, der påverknaden også kan gå andre vegen. Reisemål som Stryn, Sunnmørsalpane, Runde og Hjørundfjorden vil ligge innanfor den nye regionen. Store reiselivsbedrifter, særleg Hotel Alexandra i Loen, men også Hotel Union i Geiranger «kjem nærare» kommunane på Søre Sunnmøre. For reiselivsbedriftene gir dette kortare veg for kundar, ikkje minst store bedrifter i regionen. Det kan også gi auka trafikk via flyplassen i Hovdebygda. I tillegg kan det gi grunnlag for tettare samarbeid blant reiselivsaktørar på begge sida av fylkesgrensa.

Strategiske vurderingar

Næringsstruktur og kjønnsbalanse

Saman med store delar av regionen elles er Ørsta sterkt prega av primær- og sekundærnæringane.

Tabell 7 Sysselsatte fordelt på næring, etter arbeidsstad- 4. kvartal 2010. Dei største næringane er utheva. Kjelde: Statistisk sentralbyrå, statistikkbanken.

	Sysselsatte personer etter arbeidssted						Volda og Ørsta		
	Volda			Ørsta			Mennt	Kvinner	Totalt
	Mennt	Kvinner	Totalt	Mennt	Kvinner	Totalt	Mennt	Kvinner	Totalt
Helse- og sosialtjenester	304	1074	1378	75	675	750	379	1749	2128
Varehandel, motorvognreparasjoner	198	253	451	309	354	663	507	607	1114
Undervisning	292	402	694	113	249	362	405	651	1056
Industri	207	46	253	593	159	752	800	205	1005
Bygge- og anleggsvirksomhet	277	19	296	388	18	406	665	37	702
Transport og lagring	260	44	304	262	27	289	522	71	593
Jordbruk, skogbruk og fiske	133	47	180	237	68	305	370	115	485
Offentlig administrasjon, forsvar, sosialforsikring	65	80	145	104	115	219	169	195	364
Teknisk tenesteyting, eiendomsdrift	54	32	86	128	72	200	182	104	286
Forretningsmessig tenesteyting	59	97	156	58	19	77	117	116	233
Personlig tenesteyting	46	58	104	44	71	115	90	129	219
Overnattings- og serveringsvirksomhet	20	47	67	28	76	104	48	123	171
Elektrisitet, vann og renovasjon	7	0	7	123	35	158	130	35	165
Informasjon og kommunikasjon	33	28	61	67	20	87	100	48	148
Finansiering og forsikring	36	31	67	38	39	77	74	70	144
Bergverksdrift og utvinning			0	10	1	11	10	1	11
Uoppgitt	6	14	20	6	12	18	12	26	38

Næringsstrukturen for Ørsta ser slik ut om vi ser på alle sysselsatte som har arbeidsstaden sin i Ørsta kommune:

- Ørsta er ei stor industrikommune (nesten tre gonger så stor som Volda)
- Ørsta er ei stor jordbrukskommune – den fjerde største kommunen i fylket målt i tal sysselsatte (203 i 2010) i «jordbruk og tenester knytte til jordbruk» og den største målt i tal landbrukseigedomar med busetnad (771 i 2010). Ørsta er nest største landbrukskommune i fylket målt i tal bruk i drift, og med omsyn til jordbruksareal i drift⁸
- Ørsta har mange arbeidsplassar innan energi, teknisk tenesteyting
- Ørsta har mange arbeidsplassar i varehandel
- Ørsta har mange arbeidsplassar innan helse- og sosialtenester, men likevel berre halvparten samanlikna med Volda
- Ørsta har relativt få arbeidsplassar innan forretningsmessig tenesteyting
- Ørsta og Volda har få arbeidsplassar innan overnatting, servering etc., finans og informasjon og kommunikasjon.

Ørsta og Volda utgjer såleis langt på veg to arbeidsmarknader som utfyller kvarandre. Ein kan bu i Ørsta og likevel ha tilgang til mange arbeidsplassar både innan helse og undervisning. Likeins har ein med utgangspunkt i Volda tilgang på langt fleire industriarbeidsplassar i Ørsta enn i heimkommunen. I tillegg kjem dei alternativa som har opna seg opp gjennom Eiksund-sambandet. Trass dette viser den demografiske situasjonen i området ubalanse, mellom anna gjennom det kvinneunderskotet ein opplever i Ørsta, og elles i regionen.

⁸ Kjelde: Statistisk sentralbyrå, statistikkbanken.

Ørsta er ein stor industrikommune, med ei lang industrihistorie bak seg. Industrierbeidsplassane har blitt færre, som er ein del av den strukturelle endringa vi ser for industrien i Norge. Tidlegare hjørnesteinsbedrifter er borte, men samtidig har nye kome til. I Ørsta er industri den næringa som framleis sysselset flest, sjølv om helse- og sosialtenester er om lag like store. Siste året har for eksempel tal industrierbeidsplassar auka med 5 medan tal innan helse og sosial har auka med 28.

Ørsta er ein stor landbrukskommune, og næringa er viktig i framtida for å oppretthalde levande bygder og kulturlandskap og som eit aktivum for reiselivet. Men på lik line med andre område, er betydinga av landbruket redusert over tid.

Om vi ser på vekst i tal bedrifter dei siste åra har det t.d. vore ein vekst i næringar innan teknisk tenesteyting og kommunikasjon og informasjon.

Ørsta (og Volda) er i ferd med å etablere seg som eit attraktivt område for naturbaserte aktivitetar. Området har eit landskap og ein topografi som innbyr til friluftaktivitetar på ulike nivå til alle årstider. Potensialet for å utnytte dette vidare og meir målretta, bør vere til stades. Attraktivitet handlar mellom anna om å finne fram til det særeigne som kan skilje eit område ut frå andre "konkurrerende" område. Fin natur er det mange som tilbyr, nokre er flinkare til å utnytte og profilere mulegheitene enn andre. I alt er det registrert 21 bedrifter som leverer tenester innan kultur, underhaldning og fritidsaktivitetar i Ørsta.

Oppsummering: Ørsta er framleis eit «produksjonssamfunn». Ein historisk sterk kultur som industrikommune kan medverke til at nye næringar og ny image har vanskar for å finne fotfeste. Dette kan vere ei klar utfordring med tanke på å skulle rette opp ein skeiv kjønnsbalanse. Framveksten av den nye Eiksund-regionen løyser i seg sjølv ikkje desse utfordringane. Med unntak av Volda, gir dette ei tettare samanbinding av mange kommunar med ein typisk «mannsdominert» næringsstruktur.

Flyttebalanse og vekstpotensiale

Flyttetala for Eiksund-regionen peikar i retning av at regionen er mest attraktiv blant innflyttarar frå utlandet. Mange av desse kjem til landet for å få arbeid, og finn såleis arbeidsmarknaden i regionen attraktiv. Utfordringa ligg i at regionen og enkeltkommunar i regionen bør bli? oppfatta som mest moglege attraktiv, uavhengig av bakgrunn.

Med tanke på utviklinga av regionen på lenger sikt, vil det mellom anna vere viktig kor vidt arbeidsinnvandrarane (flest menn) etter kvart vel å ta med seg og etablere seg med eigen familie. Mange forhold vil påverke dette. Mange kjem kanskje til regionen utan planar om å bli over lang tid. Samtidig vil det ligge eit potensiale for å rekruttere nye grupper som vil satse på eit liv i regionen. Spørsmålet vil då mellom anna kunne vere påverka av korleis dei oppfattar at dei kan leve eit godt liv i regionen, kor attraktiv området står fram med omsyn til å skaffe seg tenleg bustad, korleis sørvistilbodet er og kor lett tilgjengeleg tilboda blir oppfatta å vere. For dei som kjem til kommunen eller regionen som flyktningar, ? dei same vurderingane ligge til grunn for om dei vel å flytte vidare eller om dei vel å etablere seg her. Det er likevel grunn til å tru at sekundærflyttinga, det at ein flyttar vidare til andre delar av landet, er mindre blant arbeidsinnvandrarar enn flyktningar. Det er minst to grunnar til dette. For det første har arbeidsinnvandrarane eit fotfeste på den regionale arbeidsmarknaden når dei kjem til regionen. Dei kjem til regionen fordi dei har fått arbeid her. For

det andre møter dei ofte mange av sine eigne landsmenn i regionen, noko som kan gjere det lettare å finne seg til rette.

Motivet for å flytte til eller frå ein stad, kan vere mange. Ofte er det knytt opp til livsfasar, i tillegg blir det til ein viss grad påverka av konjunkturar. Det er også eit spørsmål kor open ulike delar av arbeidsmarknaden er. Blir jobbane lyste ut eller blir folk rekrutterte gjennom interne nettverk? Utan nettverk i fylket kan det vere vanskeleg å skaffe seg jobb og karriere på delar av arbeidsmarknaden. Flytting heng også saman med utdanningsnivå. Det er fleire med høgare utdanning som flyttar frå rurale til urbane regionar enn personar utan høgare utdanning.

Sjølv om netto innflytting (flytting innanlands) var negativ, er det viktig å ha med seg at det flytta 259 personar til Ørsta i 2010. Det er viktig å ta godt vare dei som er tilflyttarane, uansett kva bakgrunn dei har. Det er likevel viktig å vere medviten om at tilflyttarar kjem til regionen med svært ulikt utgangspunkt. Blant innflyttarane har ein tilbakeflyttarar der motivasjonen frå starten av er å etablere seg for lang tid. For arbeidsinnvandrarar og andre med svakare tilknytning, er motivet for å kome kanskje primært å jobbe og skaffe seg kapital. Spørsmålet vil mellom anna vere om arbeidsinnvandrarar etterkvart vel å ta med seg familien i staden for å vere langpendlar. Vi veit frå andre studiar at det ikkje er uvanleg at arbeidsinnvandrarar på Nord-Vestlandet er motivert for å etablere seg i regionen (Hanche-Olsen m fl 2011). I kva grad arbeidsinnvandrarar eller andre tilflyttarar vel å busette seg eller ikkje vil vere viktige for regionen og den enkelte kommune. I kva grad kommunen og regionen blir oppfatta som attraktiv, vil truleg vere ein viktig faktor for slike val.

Området sin kapasitet til å respondere på eksterne utfordringar er som vi har påpeika avhengig av samspel mellom dei tre hovudsektorane offentleg verksemd, privat verksemd og det sivile samfunnet. Spørsmål om integrering handlar om samspelsevne mellom sektorane, og i kva grad ein klarar å sjå samanhengane mellom behov for nye hender, nye hovud, behov for nye innbyggjarar og nye naboar, og i kva grad dette let seg sameine med dei behov og forventningar dei som flyttar til området har.

Oppsummering: Betre integrering av arbeidsinnvandrar og tilflyttarar generelt vil vere avgjerande for å sikre folketalsvekst i regionen og i kommunen.

Utvikling av ein felles arbeidsmarknad

Nye vegsamband vil gje større felles arbeidsmarknad med lettare tilgang for fleire. Først og fremst vil det bety at fleire kan nå fleire arbeidsplassar frå same bustad. Større arbeidskraftmobilitet som også vil bety auka konkurranse om arbeidskrafta. Fleire vil også kunne finne området samla sett meir attraktivt, nettopp fordi dei kan flytte tilbake til «røtene», samstundes som dei har større sjanse til å få seg ein jobb som blir oppfatta som interessant og relevant. Til ein viss grad vil også området samla sett kunne tilby større breidde i jobbtilbodet og slik sett bli meir attraktivt der to skal finne seg jobbar i regionen. På ein større felles arbeidsmarknad vil det også ligge til rette for meir flyt mellom bransjar med potensiale for innovasjon og nyskaping. For å illustrere dette kan t.d. ei mekanisk bedrift som har hatt landbaserte oppdrag finne det enklare å ekspandere mot offshore-relatert industri når dei fysiske avstandane blir reduserte.

Næringslivet i regionen er meir enn mange andre regionar prega av at industrien er viktig. I den nye Eiksund-regionen (inkludert Stryn og Hornindal) er industrien samla sett viktigare for sysselsettinga enn helse- og sosial tenestene, med 5.795 sysselsette i 2010, mot 4.553. Det same er tilfelle i Stryn/Hornindal, med 966 sysselsette i industrien, mot 648 i helse- og sosial. I Ørsta er forholdet jamnare, med 752 sysselsette i industri og 750 sysselsette i helse- og sosialtenestene. Det tradisjonelle kjønnsrollemønsteret der industriarbeidsplassane er for menn og omsorgsyрке er for kvinner held langt på veg stand. Det er likevel relativt fleire kvinner som jobbar i industrien enn det er menn som jobbar i helse- og omsorg.

Om ein ser på regionen under eitt, frå Herøy i vest til Stryn i aust, har dei tenesteytande næringane eit tyngdepunkt i det geografiske sentrum, ikkje minst i Volda. Indre Nordfjord utgjør eit tyngdepunkt for reiselivsnæringa. I alt 39 prosent av alle sysselsette i overnattings- og serveringsverksemdar i regionen, har arbeidsstaden sin i ein av dei to kommunane i indre Nordfjord.

Ein større felles arbeidsmarknad aukar både føresetnadane for meir pendling og meir samarbeid mellom bedrifter. Gjennom ei gradvis bevisstgjerjing om at ein inngår i eit større fellesskap, vil det også kunne bety at ein ser fleire nye potensielle samarbeidspartnarar. Ein større «marknad» opnar også for nye aktørar, t.d. gjennom etablering av nye bedrifter som kan tilby tenester for industrien i regionen, tenester som industrien tidlegare har henta utanfor regionen.

Regionen har mange ressursar, ikkje minst i næringslivet. Ørsta/Volda har i dag ein arbeidsmarknad basert på industri, offentlege tenester innan helse og undervisning. Saman med industri og designmiljøet i Stryn basert på møbel, trappeproduksjon, tekstil og reiseliv på den eine sida, og maritim og marint næringsliv på den andre sida, vil det kunne vere grunnlag for utvikle område som fagleg, vitskapleg og teknisk tenesteyting.

I slagordet heiter det at miljø er smartare enn enkeltbedrifter. Kreativitet og impulsar kan dyrkast utan å konkurrere på individuelle ferdigheiter, eksempelvis at ein både samarbeider og konkurrerer. Nettverk vil alltid vere strategiske i tyding av å vere nyttemaksimerande for den enkelte. Det andre poenget er å bygge store nok fagmiljø til å styrke rekrutteringa.

Den «nye» regionen har eit breitt spekter av natur og kultur som spenner frå bre og fjell til kyst og hav. Potensialet for å utnytte dette mangfaldet i større grad enn det som har vore tilfelle, er opplagt. Det er også noko av det som blir trekt fram i befolkningsundersøkinga gjennomført i 2011, som noko av det sunnmøringane ser som ein av fordelane med Kvivsvegen.

Naturen kan også vere eit aktivum i høve til å bygge identitet, og til næringsutvikling, både lokalt og regionalt. Alpepasset er eit døme på at regionen ser funksjonalitet fram for geografi. Sunnmørsalpane er i seg sjølv ein merkevare, noko som mellom anna blir synleggjort og gjort endå meir kjent gjennom ulike aktivitetar som Naturfestivalen og «Saudehornet rett opp». Samarbeid (og konkurranse) på dette området m.a. med reiselivsmiljøet i Nordfjord, vil kunne danne grunnlag for vidare utvikling.

Oppsummering: Potensialet i ein større region, ligg både i auka tilgang til ein større arbeidsmarknad og eit breiare kultur- og fritidstilbod. Komplementær arbeidsmarknad, natur og fritidsmulegheiter gjev i sum ein auka attraktivitet for regionen. Naturkvalitetane i området gjev mulegheiter for den enkelte til fritid og rekreasjon, men også til næringsutvikling og til identitetskaping blant unge lokalt.

Handel – og sørvisnæringar – kvantitet eller kvalitet?

Som handels- og sørvissenter skil ikkje Volda og Ørsta seg spesielt ut i forhold til for eksempel Ulsteinvik. Omfanget av «standardiserte» handels- og sørvistilbod vil stort sett vere skalert etter omland. Med standardiserte tilbod meiner vi her tilbod levert av nasjonale kjedar som ein finn i ulikt omfang i dei fleste tettstadar. Spørsmålet er i kva grad ein kan konkurrere med Ålesund og i kva grad ein skal finne fram til sine eigne kvalitetar og heller styrke dei.

Med andre ord, ein kan ikkje konkurrere på kvantitet! I alle fall ikkje på alle område. Alternativet er å legg meir vekt på kvalitet på tilboda, få fram det som kan skapast med utgangspunkt i eigne lokale ressursar. Handel er meir enn handel, det kan også vere oppleving. For at det skal vere ei oppleving, må det innehalde meir enn å byte varer og tenester mot pengar. Atmosfære, vertskapsrolle, kultur, originalitet, m.v. kan vere stikkord for kvalitetsvariablar som kan erstatte mangel på kvantitet. Døme på dette kan vere Stryn, som tiltrekkjer seg handel på grunn av Ricco Vero, Moods of Norway og Skogstad som alle kvar på sitt vis står for noko anna enn dei store kjedane.

Felles sørvis- og tenestetilbod

I dag går det eit administrativt skilje mellom Vest og Midt-Norge langs grensa mellom Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. Døme på det er inndelinga av helseføretaka og Statens vegvesen. Det vil vere naturleg at dei geografiske grensene blir erstatta av funksjonsgrenser når nye kommunikasjonar blir etablert. At organisering av funksjonar blir vurdert ut frå kva som er effektivt og ikkje administrative grenser, ser vi m.a. døme på mellom dei to sjukehusa på Eid og i Volda. Signala går no i retning av eit tettare samarbeid og deling av funksjonar mellom dei to føretaka, fordi det er meir effektivt og økonomisk. Dette er noko av det som også vil bidra til ei regionforstørring.

Når regionen blir større, er ein også i ein posisjon der ein kan vurdere kva funksjonar bør knytast til enkeltkommunar, kva funksjonar som kommunane i den nye Eiksund-regionen kan samarbeid om, og kva funksjonar regionen er for liten til å dekke sjølve. Utvikling av effektive ABS-regionar med ei rasjonell og attraktiv funksjonsfordeling er mellom anna spørsmål som er naturleg å kome inn på når ein skal sjå på utviklinga for Ørsta/Volda opp mot heile den nye Eiksund-regionen. Betre vegsamband i regionen og inn til regionen gjev også betre kommunikasjonar ut av regionen. Nokre tenester og funksjonar krev ein større marknad enn andre, og nokre funksjonar vil vere naturleg å kople til større by-regionar.

For Ørsta, og for den nye Eiksund-regionen vil det ved somme høve vere meir formålsteneleg å støtte opp om Ålesund for å oppnå attraktivitet på enkelte område, enn å «vere seg sjølv nærmast». Ein betre infrastruktur gjer det lettare å samarbeide med naboregionar også. Poenget må vere at funksjonar blir fordelt mellom områda ut frå kvar dei gjev best effekt.

Internt i den nye Eiksund-regionen vil det også bli enklare å tenkje meir samarbeid om funksjonar og sørvistilbod som ein ikkje nødvendigvis ha lokalisert i alle kommunar. Betre vegar og kortare reisetid gjer det enklare å tenkje utvikling av fleire felles sørvis og tenestetilbod. Det vil også vere muleg å tenkje meir utveksling og samarbeid over fylkesgrensa mot Sogn og Fjordane. Med grunnlag i dagens kommunikasjonar, har ein til dømes etablert Søre Sunnmøre nattlegevaktordning, som er eit samarbeid mellom kommunane Volda, Ørsta, Hareid og Ulstein.

Regionale funksjonar

Ørsta /Volda har fleire tilbod som har heile regionen som nedslagsfelt. Dette er funksjonar som delvis er publikumsorientert, delvis ikkje. Saman med sjukehuset og høgskulen, er flyplassen den viktigaste funksjonen. Desse funksjonane, ikkje minst flyplassen vil få utvida nedslagsfelt og styrka kundegrunnlag når Kvivsvegen opnar. Det kan også skje endringar i funksjonsfordelinga i slike tenester, på lik line med det som kan bli aktuelt med sjukehusa. Statens vegvesen har til dømes i dag trafikkstasjon både i Ørsta og på Nordfjordeid med tilsvarande funksjonar.

Å styrke sitt «kandidatur» som vertskap for regionale funksjonar, vil vere viktig for den samla attraktiviteten for både Ørsta/Volda og heile regionen sett under eitt. Utsiktene bør vere gode og ligge godt til rette for at Ørsta/ Volda skal vere attraktiv med tanke på lokalisering av slike regionale funksjonar. Saman med å tenkje tilrettelegging for meir kunnskapsintensive arbeidsplassar, er dette eit viktig område for vidare utvikling, også fordi det vil bidra positivt til kjønnsbalansen i ein region der dette er ein kritisk utviklingsfaktor.

Godt utbygde regionale funksjonar, er også med å styrke attraktiviteten til enkeltkommunar og regionen. Samtidig representerer desse funksjonane arbeidsplassar som representerer tilgang på kompetanse. Her kan det såleis ligge til rette for utvikling gjennom å stimulere til etablering og samarbeid om «møteplassar» der ein utnyttar og samlokaliserer den spisskompetansen som ligg hos næringslivet i ulike bransjar, hos høgskulen og hos helseføretaket som er representert i regionen, der ein spelar på kunnskapsutveksling og behov for utvikling på tvers av bransjar og sektorar. Slike «møteplassar» bør ta utgangspunkt i naturlege føresetnader i regionen og vere «brukarstyrt» mot utviklingsprosessar for regionen. Eit sterkt kompetansemiljø vil også styrke regionen med tanke på rekruttering av arbeidskraft.

Oppsummering: Regionen vil kunne få auka attraktivitet som følge av nye kommunikasjonar og endra funksjonsgrenser. Etablering av nye møteplassar som er sektor- og bransjeovergripande vil bli enklare og vere nyttige grep for å oppnå effekt av nye vegsamband. Dette vil kunne gje fleire kjønnsnøytrale kompetansearbeidsplassar, men krev synleggjering av området med etablerte funksjonar og sørvistilbod.

Trafikknutepunkt og regionsenter

Rundkøyninga i Furene i Volda er det sentrale trafikknutepunktet i den nye Eiksund-regionen. Koplinga til flyplassen i Hovdebygda like ved gjer dette område til eit endå meir sentralt knutepunkt i regionen. Det er likevel viktig å sjå desse knutepunkta som ein del av sentrum i den nye regionen,

som omfattar både tettstadane Ørsta og Volda. I den grad ein tenkjer seg utvikling av eit tydlegare sentrum i den nye regionen, krev dette ei tilpassa funksjonsfordeling mellom dei to «gamle tettstadane» og det nye vekstområdet mellom desse to. Vidare krev ei balansert utvikling av regionen ei god fordeling av funksjonar mellom det geografiske sentrum og dei andre bygdebyane i den nye regionen.

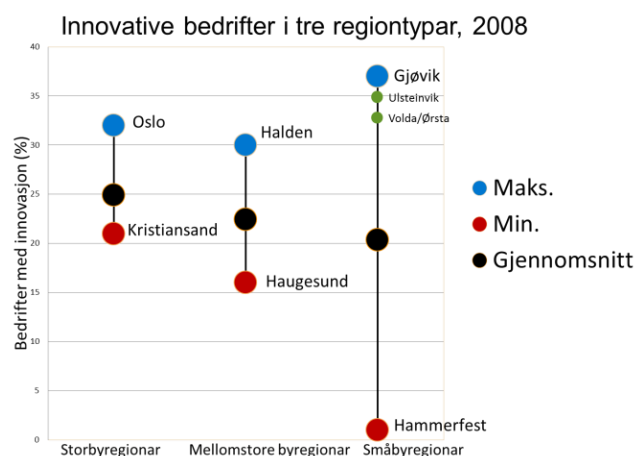
Oppsummering: Eit trafikknutepunkt vil bli oppfatta og vurdert av aktørar ut frå potensialet for etablering og aktivitet. Eit bevisst forhold til kva type aktivitet ein ynskjer å lokalisere kvar, er viktig.

Entreprenørskap og entreprenørskapskultur

I studien av Nord-Vestlandet (Gammelsæter m fl. 2004) vert det peika på at Nordmøre i lag med Indre Sogn tidlegare var prega av klassesdeling, klassekonfliktar og lågt entreprenørskap i motsetning til kanskje spesielt Sunnmøre, men også Nord- og Sunnfjord og delar av Romsdalen (Amdam og Båtevik 2004).

”Dei dårlege tidene er dei beste tidene,” sa ein forretningsmann frå Ørsta når han tenkte tilbake på mellomkrigstida, i følge Løset (2004). Det paradoksale er at Møre og Romsdal opplevde ein industriell ekspansjon under dei vanskelege økonomiske tidene som då rådde i denne perioden. Løset peikar på at Romsdal på den tid vart det fremste konfeksjonsdistriktet i landet, og at Sunnøre vart det fremste møbeldistriktet. Om dei gode tidene påverkar entreprenørskapsanda har vi ikkje sett nærmare på her, men innovasjonsdatabase til Statistisk sentralbyrå indikerer i alle høve at regionen framleis er prega av eit innovativt næringsliv.

FoU- og innovasjonsdatabasen viser at Ørsta /Volda ligg godt an målt etter kor innovative dei er som «region». Den viser mellom anna at bedriftene i Volda /Ørsta er meir innovative enn t.d. i Oslo, og at storbyregionar normalt er i snitt meir innovative enn andre regionar.



Figur 19. Innovative bedrifter i tre regiontypar. 2008. Figuren omfattar den 48 BA- regionane som har over 100 einingar i SSB sin FoU- og Innovasjonsdatabase. Kjelde: Onsager og Gundersen 2011 (NIBR)

At entreprenørånda er til stades og får spelerom nok til å bli aktivisert, er avgjerande for utviklingskapasiteten. Entreprenørskap handlar om (Spilling 2005) å utvikle nye kombinasjonar eller når ein aktør gjer noko nytt som endrar den gjeldande "balansen", og kan i følgje Spilling skje på fem måtar:

- Introduksjon av eit nytt produkt eller ei ny teneste, eller ei forbetring av eit eksisterande produkt eller ei teneste.
- Introduksjon av ein ny måte å produsere på.
- Utvikling av ein ny marknad.
- Utnytting av ei ny råstoffkjelde for produksjon.
- Reorganisering av produksjonsmetodar t.d. slik at monopol kan skapast.

Når nokre lokalsamfunn lukkast betre enn andre i å oppnå positiv utvikling, er det sjølvstundt mange grunnar til det. Ei av dei er at positive hendingar dersom dei blir «sett i system» og følgt opp på rett måte, fører til at «folk flest» blir dristigare og tørr å satse, at det blir lovleg og fullt ut akseptert å lukkast.

Innovasjon blir gjerne oppfatta som ein kombinasjon av økonomisk (shumpetersk tankegang med vekt på den rolla entreprenøren og nyskapinga har for økonomisk utvikling) og sosial innovasjon, der innovative miljø er eit felles omgrep for dette (Amdam 2009). Entreprenørielle samfunn er då samfunn der individuelle og kollektive entreprenørar samhandlar for å generere verdiauke.

Entreprenørskap kan vere både kollektivt og individuelt. Kva er det som motiverer entreprenøren til å bruke energi på ein aktivitet som er forbunde med stor risiko, både økonomisk og sosialt? Profitt har vore sett som det grunnleggande motivet for entreprenørskap. Sjølvrealisering er eit anna viktig motiv som ofte kjem fram i kartlegging av entreprenøren. Elles spreier motiva seg over ein stor skala og vil også variere etter kva alternativa er.

Stöhr m. fl. (1990) meiner at dei basale føresetnadane for utvikling; initiativ og entreprenørevne finst latent alle stader. Gjennom studiar av 50 døme frå heile Europa fann dei nokre fellestrekk for kva som stimulerer og bremsar regional utvikling. Faktorar som tilgong på "nøkkelindivid" eller entreprenørar, nettverk og arenaer og lokal identitet vart trekt fram som sentrale.

For regionen blir då utfordringa å:

- bidra til å skape ein entreprenørskapskultur (kollektivt og privat) ved å auke tilgangen på entreprenørar
- etablere fleire og betre møteplassar
- bygge nettverk
- informere og profilere regionen (og den enkelte kommune) for å bygge lokal identitet

Avsluttande vurderingar

Endra infrastruktur har gitt og vil gi nye opningar for utvikling av Eiksund-regionen sett under eitt og dei enkelte delane av regionen. Nokre endringar vil skje, nærast uavhengig av om enkeltaktørar er aktive i tilrettelegginga for desse eller ikkje, nokre endringar kan styrast og påverkast.

Ny infrastruktur opnar opp for nye samarbeidsformer der nye aktørar finn saman og finn samarbeid tenleg. Auke i slike samarbeid kan vere grunnlag for å auka regional handlingskapasitet. Slik auke i handlingskapasitet kjem ikkje av seg sjølv, men vil vere avhengig av materielle og relasjonelle vilkår. Konkrete endringar som ferdigstillinga av Eiksundsambandet i 2008 og det nye sambandet til Nordfjord som vil stå ferdig hausten 2012, vil i seg sjølv vere med å styrke attraktiviteten til regionen. Vi har alt sett dette gjennom at regionen har fått eit klart betre flytilbod, noko som i seg sjølv har styrka attraktiviteten både for befolkninga og bedriftene i regionen. På same måte representerer regionen ein større og meir attraktiv arbeidsmarknad. Men skal ein sikre størst mogleg utbyte av slike endringar, er det også viktig at ein grip tak i og legg til rette for å gjere seg nytte av dei opningane ei regionutviding gir. Auka handlingskapasitet kan utviklast gjennom å etablere nye møteplassar der ein gjennom samarbeid ser etter nye måtar å møte utfordringar på og som kan fungere som fora for utveksling av kunnskap og kompetanse. Når bedriftene og kommunane melder om positive sider av Eiksundsambandet, speglar dette endringar som «kjem av seg sjølv» og endringar som ein aktivt har lagt til rette for. På den eine sida har dei fått betre tilgang til flyplass, fleire søkjarar til nye stillingar, nye kundar osv. På den andre sida har ein aktørarar som gått aktivt inn for å auka eige kundemasse gjennom å fange opp kundar som har nye reisemønster, annonsere meir aktivt etter arbeidskraft i andre kommunar, etablere samarbeid med andre bedrifter i den nye regionen, større møteaktivitet med andre som arbeider i same etat i andre kommunar, organisere kurs for bedrifter i regionen osv.

Det er viktig å vere medviten om kva ein kan bygge på. Å bli god på eigne premissar, utnytte eigne føremoner, stole på eigne kvalitetar og legge til rette og stimulere til å ta i bruk og utvikle dei ressursane som er til rådvelde, er grunnleggande for å skape positiv utvikling.

Å gi rom for nye initiativ er ein viktig føresetnad bak all utvikling. Difor er det å legge til rette for, og stimulere til ein gründerkultur viktig. Dette både som bidrag til nyskaping, men også for å framstå som eit nyskapande og utadvent og attraktivt samfunn.

Eiksund-regionen er prega av produksjonsbaserte og eksportretta næringar. Det er ein styrke for regionen, men kan også bli oppfatta som ei utfordring å profilere desse næringane som kompetansebaserte og framtidsretta. Kompetansearbeidsplassar finst i alle næringar, men i ulik grad. Det synest å vere ei utfordring å klare å profilere moderne produksjonsbedrifter på ein måte som kan bidra til å endre eventuelle haldingar og mytar om kvar kompetansearbeidsplassane er å finne. Industrirelaterte arbeidsplassar innan produksjonsnæringar kan i ein del tilfelle bli sett på som mindre kunnskapskrevjande enn akademiske og tenesteytande næringar av ulikt slag. Dette er ei utfordring, både for å rekruttere lokal og ekstern arbeidskraft, og for å bygge identitet til eit område som det Eiksund-regionen representerer. Synleggjering av lokalt og regionalt arbeidsliv, på tvers av bransjar, både internt i regionen og eksternt vil kunne bidra til å gjere regionen meir attraktiv som arbeidsplass.

For heile regionen vil det vere viktig å bygge ned avstanden mellom sektorar og næringar/ bransjar for å stimulere til ei positiv utvikling. Sektorane må i større grad utveksle kunnskap og erfaringar og kommunisere betre for å forstå utfordringane og stimulere til utvikling. Ei positiv utvikling er

avhengig av samspel mellom offentlig, privat og frivillig sektor, og mellom kollektive og individuelle prosessar. Ulike næringer vil ha mykje å lære av kvarandre med omsyn til utviklingsprosessar, profilering, marknadsføring rekruttering m.v. Måten å styrke denne samspelevna på, vil vere å gi meir kjennskap til den kulturen og dei haldningar som ulike delar av regionen representerer og ved å få meir kunnskap om kva "dei" andre held på med. Nedbygging av fysiske grenser i regionen er berre første steg på vegen i ein slik prosess. Å stimulere til å skape nye arenaer der nye aktørarar møtest, anten det er aktørar innan same næring, aktørarar på tvers av ulike næringer, aktørarar på tvers av ulike sektorarar, vil vere ein sentral faktor for å kunne ta ut det potensiale som ligg i den regionforstørring Eiksund-regionen er midt opp i.

Her har regionen og kvar enkelt kommune fleire styrker å bygge vidare på, men også klare utfordringar å ta tak i.

Sterke sider

- Regionen har fleire kommunar med tradisjon for å nyskaping og entreprenøriell verksemd, kommunar som no blir knytt tettare saman
- Regionen utgjør eit attraktivt område for naturbaserte aktivitetar
- Regionen har folkevekst og har ein arbeidsmarknad som blir opplevd som attraktivt for utanlandsk arbeidskraft
- Region med auka befolkningsgrunnlag for å kunne styrke grunnlaget for oppretthalde, utvikle og styrke regionale funksjonar. Utviklinga av Ørsta og Volda lufthamn er det fremste døme på dette
- Den nye Eiksund-regionen representerer ein region der ein kan ha eit breitt utbygd tenestetilbod knytt til fleire mellomstore bygdebyar
- Interesse frå mange private tenesteytarar som gjer at tilbod som tidlegare berre var å finne i Ålesund, no er lokaliserte i regionen
- Eiksundsambandet har gitt auka grunnlag for samarbeid mellom næringsinteresser
- Region med mange sterke merkenamn innan ulike næringer, som innan maritime næringer (til dømes Kleven, Ulstein, Rolls Royce), reiseliv (med reisemål som til dømes Stryn, Hjørundfjorden, Runde), klesdesign (til dømes Moods of Norway, Skogstad)
- Ørsta og Volda gir optimal plassering i den nye storregionen med tanke på tenester som krev fysisk oppmøte og er basert på ein relativt stor marknad
- Ørsta og Volda generelt og strekninga Furene – Hovdebygda spesielt representerer ei gunstig lokalisering av bedrifter som vil ha god tilgang til arbeidskraft
- Ørsta og Volda generelt og strekninga Furene – Hovdebygda spesielt representerer eit gunstig buområde for dei som ønskjer tilgang til ein mest mogleg variert arbeidsmarknad i regionen
- Ørsta og Volda generelt og strekninga Furene – Hovdebygda spesielt representerer eit gunstig buområde til dei som ønskjer gode kommunikasjonar til og frå regionen
- Regionen har etablerte samarbeidsforum som for eksempel Sjustjerna

Trugsmål

- Eiksund-regionen har som region eit mannsdominert arbeidsmarknad, noko som også gjeld Ørsta kommune. Dette gir seg utslag i eit underskot av kvinner i etableringsalder

- Arbeidsinnvandring til regionen er sterkt mannsdominert og legg i alle høve på kort sikt ikkje grunnlag for etablering av nye familiar i regionen i tilsvarande omfang som tilflyttinga skulle tilseie
- Den strategiske plasseringa Ørsta og Volda får i den nye regionen kan gi press på areal i sentrumsområda og langs strekninga Furene – Hovdebygda
- Med mange jamstore bygdebyar i regionen kan det ligge til rette for sterk konkurranse mellom ulike delar av regionen
- Regionale funksjonar kan bli truga som følgje av ytre forhold – jf spørsmål rundt Volda sjukehus og Mork rehabiliteringssenter
- Lokale miljøproblem knytt til trafikk både i sentrumsområda og trafikken mellom Ørsta og Volda
- Sentralisering i regionen som kan true grunnlaget for basistjenester i mindre lokalsamfunn, for eksempel nærbutikkar

Vegen vidare

- Det kan vere behov for å etablere og formalisere samarbeidsrelasjonar på tvers av dagens inndeling. Det er behov for å finne samarbeidsorgan som kan fange opp dei endringane som kjem som følgje av Kvivsvegen
- Kvinneunderskot kombinert med stor arbeidsinnvandring pregar store delar av regionen, og det er naturleg å sjå desse utfordringane i samanheng. Skal arbeidsinnvandringa fungere mest mogleg samfunnsbyggande, vil det vere avgjerande at samfunna i Eiksund-regionen også gir grunnlag for fleire familieetableringar. Her er det mange kommunar som har felles utfordringar. Samtidig er det kommunar i regionen som har lang erfaring med å arbeide med slike problemstillingar, ikkje minst Stryn (Hanche-Olsen m. fl. 2011). Slik sett kan dette vere eit område der ein kan få tilført ny kunnskap gjennom eit tettare samarbeid mellom ulike aktørar i dei ulike kommunane i den nye Eiksund-regionen. Tettare samarbeid om integrering og innvandring er såleis eit nærliggande tema
- Å gjere regionen meir attraktiv for kvinner er også ei meir allmenn problemstilling, som ikkje berre kan adresserast i forhold til spørsmål om arbeidsinnvandring som gir etablering av familiar. Mange tema er aktuelle i forhold til eit slikt spørsmål. Næringsstruktur og grunnlag for næringsutvikling som meir samsvarar med dei utdanningane og preferansar kvinner har er sjølvsagt grunnleggande. I kva grad det blir gitt rom og kultur for kvinner som vel utradisjonelt kan vere eit anna eit anna tema. Her er det god grunn til å sjå nærare på både materielle og relasjonelle forhold som står i vegen for å legge grunnlag for ein betre kjønnsbalanse, før ein eventuelt kan ta til å tenkje konkrete tiltak.
- For å ha nytte av posisjonen Ørsta og Volda har som sentrum i ein større region, med tanke på etablering av bedrifter og folk, krev medvite utvikling av både bu- og næringsareal
- Det er behov for å tenke heilskap i regionen med tanke på å legge til rette for ei mest mogleg føremålstenleg funksjonsfordeling mellom dei største tettstadane i regionen. Det ideelle målet må vere at kvar bygdeby fungerer mest mogleg optimalt i forhold til eige næromland, samstundes som det sikrar ei styrking og utvikling av regionale funksjonar. Plasseringa gjer at Ørsta og Volda vil ha best føresetnad som lokalisering av regionale funksjonar med stort nedslagsfelt der det er behov for fysisk oppmøte for publikum
- Den nye Eiksund-regionen representerer eit mangfald av næringar der særleg produksjonsnæringane står sterkt som også representerer ein tradisjon for nyskaping og

entreprenøriell verksemd. Her bør det ligge til rette for å utvikle nye arenaer som kan gi sterkare koplingar mellom bedrifter som kan profitere på nærare samarbeid, anten det gjeld bedrifter innan same næring (som for eksempel reiselivsnæringa) eller næringar som på andre måtar kan ha nytte av å lære av kvarandre

- Det kan ligge ei eiga utfordring i forhold til det å utvikle Eiksund-regionen slik at den først og fremst blir ein konkurrent til Ålesund-regionen. Ålesund har ein del regionale funksjonar som også befolkinga i Eiksund-regionen nyt godt av og som treng eit større befolkningsgrunnlag enn det Eiksund-regionen i seg sjølv har. Spørsmålet er då om det i ein region som Eiksund-regionen bør vere størst fokus på å utvikle eigne kvalitetar og særtrekk, meir enn å skape ein variant av Ålesund «light»?

Referansar

- Aasbrenn, K (2001). *Senterstruktur og tjenester – notater i utvalg 2000*. Elverum: Høgskolen i Hedmark
- Amdam, J. og Amdam, R (2000). *Kommunikativ planlegging – regional planlegging som reiskap for organisasjons- og samfunnsutvikling*. Oslo: Det norske samlaget.
- Amdam, J. og Båtevik, F. O (2004). *Dei fragmenterte samfunna - analyse av utviklingstrekk og utfordringar på Indre Nordmøre*. Volda: Møreforskning.
- Amdam, R (2009). Innovation, network, governance and planning in rural areas. *Paper for the AESOP Conference Liverpool 15- 18 July 2009*.
- Båtevik, F. O (2011). *Kultur- og fritidstilbod for alle? – kulturpendlarar, fritidspendlarar og andre kulturbrukarar*. Volda: Møreforskning.
- Dvergsdal, G (2010). *Lokalsamfunnsutvikling – frå dugnad til business – casestudie av to lokalsamfunn*. Volda: Møreforskning.
- Gammelsæter, H, Bukve, O og Løseth, A (red.). *Nord-Vestlandet – liv laga?* Sunnmørsposten Forlag.
- Hanche-Olsen, M, Båtevik, F. O, Olsen, G. M og Yttredal, E. R (2011). *Dei nye hendene : offentlig sektor i møte med arbeidsinnvandrerne*. Volda: Møreforskning.
- Healey, P, Magalhaes, C, Madanipour, A (1999). Institutional Capacity-building, Urban Planning and urban Regenerations Projects. *Journal for the Finnish Society for Future Studies*.
- Løseth, A (2004). Region, kultur og økonomi – Nord-Vestlandet 1850–1975. I: Gammelsæter, H, Bukve, O og Løseth, A. (red.). *Nord-Vestlandet – liv laga?* 22-51. Sunnmørsposten Forlag.
- Gundersen, F og Onsager, G (2011). *Regional innovasjon og næringsutvikling*. Oslo : Norsk institutt for by- og regionforskning.
- Selstad, T og Onsager, K (2004). *Regioner i utakt*. Trondheim: Tapir akademisk forlag.
- Solheim, M. C. W (2011). *På Nebo Bjerg? : ein studie av møtet mellom høgkompetent utanlandsk arbeidskraft og den maritime klynga på Møre*. Volda: Møreforskning.
- Spilling, O. R (2005). *Entreprenørskap i et evolusjonært perspektiv*. Oslo: NIFU /STEP
- Stöhr, W.B (1990). «Synthesis», «Introduction» og «On the theory and practice of local development in Europa», i Stöhr, W.B. (red.): *Global Challenge and Local Response*. London and New York: Mansell.