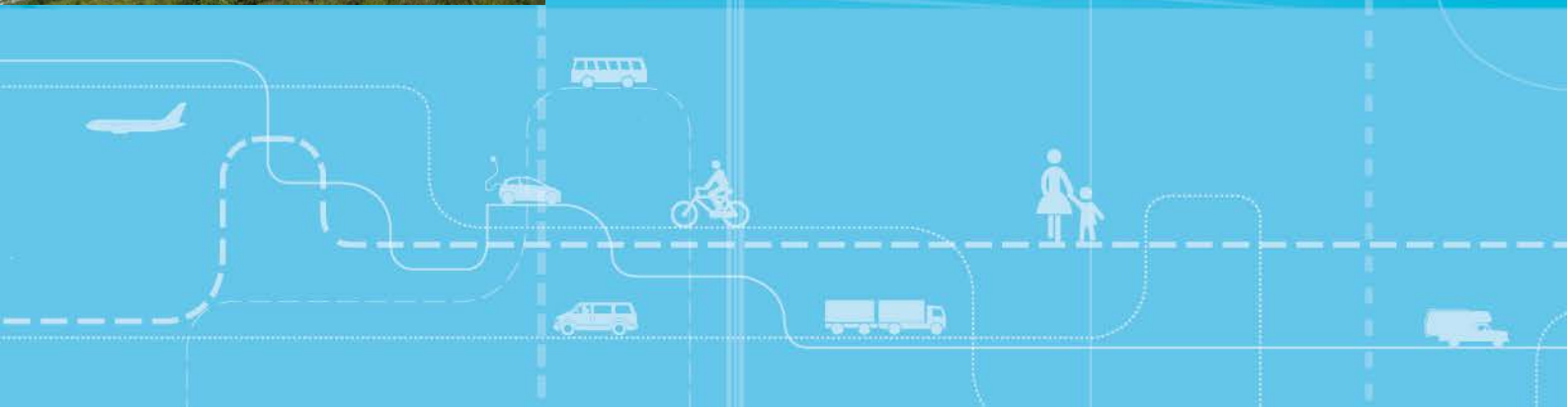


# Det er vegen som tel: Næringsliv og region- forstørring i Sogn og Fjordane





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

Frants Gundersen, Ove Langeland og Jørgen Aarhaug

Forsidefoto: Ove Langeland

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

---

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

**Forfattere:** Frants Gundersen  
Ove Langeland  
Jørgen Aarhaug

**Dato:** 09.2015

**TØI rapport:** 1431/2015

**Sider** 69

**ISBN Elektronisk:** 978-82-480-1656-4

**ISSN** 0808-1190

**Finansieringskilde:** Stamvegutvalet for E39 i Sogn og Fjordane

**Prosjekt:** 4198

**Prosjektleder:** Frants Gundersen

**Kvalitetsansvarlig:** Frode Longva

**Emneord:** E39  
Næringsutvikling  
Sogn og Fjordane

**Sammendrag:**

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

**Title:** It's the road that counts – industry and region enlargement in Sogn og Fjordane county

**Author(s):** Frants Gundersen  
Ove Langeland  
Jørgen Aarhaug

**Date:** 09.2015

**TØI report:** 1431/2015

**Pages** 69

**ISBN Electronic:** 978-82-480-1656-4

**ISSN** 0808-1190

**Financed by:** Committee for the trunk road E39 in Sogn og Fjordane

**Project:** 4198

**Project manager:** Frants Gundersen

**Quality manager:** Frode Longva

**Key words:** E39  
Industry development  
Sogn og Fjordane

**Summary:**

Road is important in Sogn og Fjordane, and E39 will provide businesses with new opportunities. E39 will still primarily be a local road in the county, where businesses operate mainly locally. Better roads causes region enlargement and thus centralization of workplaces, services and settlement in the county, and it is particularly Førde, Stryn and Sogndal which has strengthened their position in recent years. Especially Stryn will have the possibility to grow with new pathway for E39.

Language of report: Norwegian

---

*Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.*

*This report is available only in electronic version.*

---

Transportøkonomisk Institutt  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

Institute of Transport Economics  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

# Forord

Planlegging av Nasjonal Transportplan (NTP) for 2018-2027 er i gong. Stortinget skal ta stilling til den våren 2017. I NTP for inneverande periode er det lagt opp til at E39 skal bli rusta opp og ferjefri mellom Kristiansand og Trondheim. Stamvegutvalet for E39 i Sogn og Fjordane er eit samarbeidsorgan mellom fylkeskommunen, NHO, LO, TL/NLF, NAF, næringslivet og dei 10 kommunane som soknar til vegen.

Stamvegutvalet ønskjer å synleggjere kva ein utbygd E39 i Sogn og Fjordane vil bety for næringslivet i fylket og kva utbygginga her vil bety i eit vestlandsperspektiv. Denne rapporten er ein del av dette arbeidet.

Rapporten er skrevet av Ove Langeland, Jørgen Aarhaug og Frants Gundersen med sistnemnde som prosjektleiar. Avdelingsleiar Frode Longva har kvalitetssikra arbeidet. Frode Fluge var kontaktperson hos Stamvegutvalet i starten av prosjektet. Rolf Sanne-Gundersen overtok som kontaktperson hos Stamvegutvalet i prosjektets siste del.

Oslo, september 2015  
Transportøkonomisk institutt

*Gunnar Lindberg*  
direktør

*Frode Longva*  
avdelingsleiar



# Innhald

## Samandrag

<b>Tabell- og figuroversikt .....</b>	<b>2</b>
<b>1 Innleiing .....</b>	<b>1</b>
1.1 Bakgrunn.....	1
1.2 Metodikk og data.....	2
1.2.1 Registerstatistikk.....	2
1.2.2 RVU .....	2
1.2.3 Modellar.....	3
1.2.4 Spørjeundersøking .....	3
<b>2 Busetnad og arbeidsmarknader .....</b>	<b>7</b>
2.1 Bu- og arbeidsregionar.....	7
2.2 Pendling .....	9
2.3 Folketalsutvikling.....	12
2.4 Reisevanar.....	13
<b>3 Næringsliv .....</b>	<b>15</b>
3.1 Vilkår for vekst og nyskaping i næringslivet.....	15
3.2 Næringsstruktur og utvikling i fylket.....	15
3.3 Spesialiserte næringsmiljø.....	19
3.4 Næringslivets transportbehov.....	25
3.4.1 Bedriftenes lokalisering og marknader.....	25
3.4.2 Verksemdenes transportbehov – arbeidsreiser, varer og tenester ...	27
3.4.3 Persontransport – arbeidsreiser, teneste- og besøksreiser .....	28
3.4.4 Godstransport .....	29
3.4.5 Ulike typar transportinfrastruktur i dag og framover .....	31
3.4.6 Viktige vegprosjekt og transportsamband.....	34
3.4.7 Transport og næringsutvikling .....	36
<b>4 Tenester.....</b>	<b>40</b>
4.1 Tenester generelt .....	40
4.2 Offentlege tenester.....	43
4.3 Handel.....	45
<b>5 Sogn og Fjordane i eit vestlandsperspektiv og nasjonalt .....</b>	<b>47</b>
5.1 Person- og godstransport .....	47
5.2 Trafikktryggleik.....	49
<b>6 Oppsummering .....</b>	<b>52</b>
<b>Referansar .....</b>	<b>54</b>
<b>Vedlegg .....</b>	<b>56</b>
Vedlegg 1 Geografisk fordeling av viktigaste destinasjonar.....	56
Vedlegg 2 Pendling.....	59
Vedlegg 3 Supplerande kommunestatistikk.....	62
Vedlegg 4 Kategorisering av næringsmiljø.....	67





**Samandrag:**

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

TØI rapport 1431/2015

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# Tabell- og figuroversikt

## Tabellar

Tabell 2.1	Yrkesaktive etter oppmøtekommune. 2011. Prosent.....	8
Tabell 2.2	Hovudtransportmedel fylkesfordelt, busette.....	13
Tabell 3.1	Sysselsettingsdelar i Sogn og Fjordane etter kommune. 2015. Prosent av sysselsetting.....	17
Tabell 3.2	Val av transportmedel til arbeidsreiser. Prosent av verksemdene.....	28
Tabell 3.3	Val av transportmedel til tenestereiser. Prosent av verksemdene.....	29
Tabell 3.4	Val av transportmedel for kundar og klientar. Prosent av verksemdene.....	29

## Figurar

Figur 1.1	Fordeling av bedrifter etter talet på sysselsette for alle bedrifter i Sogn og Fjordane, undersøkingas nettoutval og dei som svarte. Prosent.....	4
Figur 1.2	Fordeling av bedrifter etter kommunar for alle bedrifter i Sogn og Fjordane, undersøkingas nettoutval og dei som svarte. Prosent.....	5
Figur 1.3	Fordeling av bedrifter etter næringar for alle bedrifter i Sogn og Fjordane, undersøkingas nettoutval og dei som svarte. Prosent.....	6
Figur 1.4	Fordeling av bedrifter etter sektor for alle bedrifter i Sogn og Fjordane, undersøkingas nettoutval og dei som svarte. Prosent.....	6
Figur 2.1	Pendling mot Førde i prosent av sysselsette.....	9
Figur 2.2	Pendling til Florø i prosent av sysselsette.....	10
Figur 2.3	Pendling til Sogndal i prosent av sysselsette.....	11
Figur 2.4	Endring i folketal 1998-2015 i prosent.....	12
Figur 2.5	Framskrive endring i folketal fram til 2040, MMMM, prosent av dagens.....	12
Figur 2.6	Hovudtransportmedel, lange reiser, utvalde område.....	14
Figur 3.1	Del av vekst- og nedgangsnæringar av samla sysselsetting i høve til landsgjennomsnittet. 2015.....	18
Figur 3.2	Lokaliseringskoeffisient for fiskeri etter kommune. 2015.....	20
Figur 3.3	Lokaliseringskoeffisient for landbruk etter kommune. 2015.....	21
Figur 3.4	Lokaliseringskoeffisient for tresektoren etter kommune. 2015.....	22
Figur 3.5	Lokaliseringskoeffisient for olje og bergverk etter kommune. 2015.....	23
Figur 3.6	Lokaliseringskoeffisient for metallindustrien etter kommune. 2015.....	23
Figur 3.7	Lokaliseringskoeffisient for reiseliv etter kommune. 2015.....	24
Figur 3.8	Verksemder etter kor dei er lokalisert. Prosent av verksemdene.....	26
Figur 3.9	Verksemder etter kor den viktigaste marknaden er. Prosent av verksemdene.....	26
Figur 3.10	Årsaker til lokalisering. Prosent av verksemdene.....	27
Figur 3.11	Kva som er viktig for transport. Prosent av verksemdene.....	27
Figur 3.12	Bustad for tilsette i verksemdene. Prosent av verksemdene.....	28
Figur 3.13	Verksemdenes behov for persontransport framover. Prosent av verksemdene.....	29

Figur 3.14	Kva for hovudtransportmedel verksemdenes vanlegvis brukar til mottak av varer og forsyningar. Prosent av verksemdene. ....	30
Figur 3.15	Kva for hovudtransportmedel verksemdenes vanlegvis brukar til å sende varer og forsyningar. Prosent av verksemdene. ....	30
Figur 3.16	Verksemdenes behov for godstransport framover. Prosent av verksemdene. ....	31
Figur 3.17	Andre framtidige tiltak som er viktige for verksemdene. Prosent. ....	31
Figur 3.18	Kor viktig er ulike typar transportinfrastruktur er i dag. Prosent av verksemdene. ....	32
Figur 3.19	Kor viktig er ulike typar transportinfrastruktur dei neste ti åra. Prosent av verksemdene. ....	33
Figur 3.20	Kor viktig ulike framtidige vegprosjekt er for verksemdene. Prosent av verksemdene. ....	35
Figur 3.21	Kva for stader det er aller viktigast å ha gode samband til. Prosent av verksemdene. ....	36
Figur 3.22	Kvifor ei vesentleg forbetring av transporttilbodet er viktig. Prosent av verksemdene. ....	37
Figur 3.23	Kva eit vesentleg dårlegare transporttilbodet ville føre til. Prosent av verksemdene. ....	38
Figur 3.24	Verksemdenes syn på framtida dei neste 5 til 10 åra. Prosent av verksemdene. ....	39
Figur 4.1	Talet på tenester tilgjengeleg i kvar kommune. 2015. ....	40
Figur 4.2	Talet på tenester tilgjengeleg i kvar kommune. 2005. ....	41
Figur 4.3	Talet på tenester retta mot privatpersoner tilgjengeleg i kvar kommune. 2015. ....	42
Figur 4.4	Talet på teneste retta mot næringslivet tilgjengeleg i kvar kommune. 2015. ....	43
Figur 4.5	Talet på helse- og sosialtenester tilgjengeleg i kvar kommune. 2015. ....	44
Figur 4.6	Talet på helse- og sosialtenester tilgjengeleg i kvar kommune. 2005. ....	44
Figur 4.7	Talet på forskjellige butikkar etter kommune. 2015. ....	45
Figur 4.8	Talet på forskjellige butikkar etter kommune. 2005. ....	46
Figur 5.1	Prognostisert vekst i persontransport lange reiser (over 100 km). ....	47
Figur 5.2	Prognostisert vekst for korte reiser (under 100 km) ....	48
Figur 5.3	Berekna fylkesfordelt vekst i transportarbeid på veg i perioden 2012-2050, utvalde fylke. ....	48
Figur 5.4	Indeksert vekst i transportarbeid på sjø i prognoseperioden per region. 2012=100. ....	49
Figur 5.5	Relativ mengd personskadeulykker (P <sub>su</sub> ), drepne og hardt skadde (D+HS). Relativ mengd er sett til 1 på fylkesveg. ....	50
Figur 5.6	Relativ mengd personskadeulykker (P <sub>su</sub> ), drepne og hardt skadde (D+HS) etter fylke. Relativ mengd er sett til 1 i Hordaland. ....	51

# 1 Innleiing

## 1.1 Bakgrunn

Stamvegutvalet for E39 i Sogn og Fjordane<sup>1</sup> ønskjer å få utarbeidd ei utgreiing som synleggjer kva ein utbygd E39 i Sogn og Fjordane vil bety for næringslivet i fylket og kva utbygginga her vil bety i eit vestlandsperspektiv.

Utvalet ønskjer å få utarbeidd ein rapport med to hovudelement:

I. Kva vil ei utbygging bety for næringslivet i Sogn og Fjordane?

II. Kva vil det bety for næringslivet i eit vestlandsperspektiv dersom gjennomfarten gjennom Sogn og Fjordane blir ein flaskehals?

I tillegg ønskjer utvalet og at det blir gjort ei vurdering i næringsanalysen av opprusting av gamal E39 trase når det gjeld attståande flaskehalsar mellom Byrkjelo og Sandane med 20-minuttsavgangar Anda-Lote.

Rapporten vil synleggjere

- Trafikktal i dag og fram mot 2050 for gods- og persontransport
- Arbeidsmarknaden i dag og fram mot 2050
- Endra trafikkmonster
- Transportbehovet frå eit næringslivsperspektiv
- Utvikling av næringsklynger
- Endra handel og verdiskaping
- Trafikktryggleik
- Samspel av offentlege tenestetilbod

For å svare på desse spørsmåla har TØI i denne rapporten stilt saman tilgjengelege data frå SSB, *NTM6*, *Den nasjonale godsmodellen*, *Den nasjonale reisevaneundersøkinga* (RVU) 2013/14, og *Det sentrale bedrifts- og føretaksregisteret* (BoF) samt gjennomført ei spørjeundersøking til verksemdene som lokaliserte i dei aktuelle kommunane, sjå kapittel 1.2 om metode og data.

Ei utbygging av E39 vil gi ringverknader for heile fylket, ikkje berre dei kommunane som soknar til vegen. Det er uråd å isolere dei områda der effektane er størst, eller berekne kor stor effekten er i forhold til kor langt unna E39 kommunen eller verksemda ligg. Vi vil difor først og fremst omtale effektar av vegutbygginga generelt, og i mindre grad drøfte dei enkelte traseane eller vegstrekningar på E39.

Det er klare grenser for kor djupt denne utgreiinga kan gå på dei ulike områda og kor omfattande analysane kan være. Ressursane har vært små og utgreiinga er utford på kort tid, i hovudsak under sommaren 2015. Så sjølv om rapporten bygger på eit stort og rikt datamateriale, er analysane mest av beskrivande karakter. Meir djupgåande granskingar ville krevje langt større ressursar og meir tid enn det vi hadde til rådvelde.

---

<sup>1</sup> Stamvegutvalet for E39 i Sogn og Fjordane er eit samarbeidsorgan mellom fylkeskommunen, NHO, LO, TL/NLF, NAF, næringslivet og dei 10 kommunane som soknar til vegen.

## Kjenneteikn ved Sogn og fjordane

Sogn og Fjordane fylke strekker seg over 18 623 km<sup>2</sup> og omfattar 26 kommunar. Fylket består av distrikta Sogn (Indre Sogn og Ytre Sogn) og Fjordane (Sunnfjord og Nordfjord) med til saman ca. 109 000 innbyggjarar. Sogn og Fjordane er Norges nest minste fylke i folketall og det åttande største i areal. Fylket grenser til Hordaland i sør, Buskerud i søraust, Oppland i aust og Møre og Romsdal i nord.

Sogn og Fjordane er eit fylke rikt på *naturressursar* som fisk og vasskraft, og med rike oljefelt utanfor kysten. Fylket har i stor grad eit naturressursbasert næringsliv. Fiskeri, Landbruk og havbruk, reiselivsbransjen, maritim sektor og fornybar energi er store næringar i fylket, men dei betyr mindre for verdiskapinga enn i resten av landet. Bygge-, anleggs- og eigedomsbransjen står for ein stor del av verdiskapinga både i Sogn og Fjordane og i landet elles. Olje- og gassektoren og kunnskapsbasert tenesteproduksjon som er store næringar når ein ser landet under eitt, står for ein liten del av verdiskapinga i Sogn og Fjordane (Verdiskapingsplanen 2014). Mykje av næringslivet er tufta på tradisjonelle næringar og det er lite nyetableringar. Det aukar kravet til omstilling og internasjonalisering.

Folketalsutviklinga med auka fråflytting er ei stor utfordring for Sogn og Fjordane. Det skjer og ei sentralisering i fylket både til regionsentra og kommunesentra. Det stiller auka krav til tenestestrukturen. Pendlarstraumen viser og at fylket har to tydelege bu- og arbeidsmarknadsregionar med Førde og Sogndal.

Klimaendringar kan og få store følgjer for Sogn og Fjordane, for verneområder og ikkje minst for transport og infrastruktur. Samferdsle og transport spelar ei strategisk rolle for vidare utvikling av fylket og i Regional transportplan (RTP)<sup>2</sup> går det fram at samferdsle er eitt av fleire verkemiddel for å nå overordna mål om folketalsauke ([www.sfj.no](http://www.sfj.no)).

## 1.2 Metodikk og data

### 1.2.1 Registerstatistikk

I rapporten har vi nytta fleire ulike former for registerdata. Mellom anna tal frå SSB om folketal, sysselsetting og busetting og frå *Det sentrale bedrifts- og føretaksregisteret* (BoF) som er den viktigaste databasen for Statistisk sentralbyrå for alle norske bedrifter med økonomisk aktivitet. Registeret inneheld alle sentrale variablar som sysselsetting, næringskoder (NACE) og lokalisering for både private og offentlege bedrifter.

Registerbasert sysselsettingsstatistikk inneheld informasjon om bustad og arbeidsstad for sysselsette i Noreg. I denne rapporten har vi nytta informasjonen på kommunenivå. Dette har blitt brukt for å kartlegge arbeidsreiser og pendling.

### 1.2.2 RVU

For reisevanar har vi nytta uttak frå den nyaste *nasjonale reisevaneundersøkinga* (RVU 2013/14). RVU omfattar alle typar personreiser, både dagleglivets korte reiser og lengre reiser som gjerast sjeldnare samt bruk av alle typar transportmedel. RVU

---

<sup>2</sup> Regional transportplan 2014–2023

kartlegg befolkningas reiseaktivitet og reisemønster (Hjorthol, et al. 2014). Undersøkinga RVU 2013/14 omfattar over 60 000 personer med en rekke regionale tilleggsutval for ein rekke regionar.

For Sogn og Fjordane fylke finst det ikkje tilleggsutval slik at vi ikkje har kunne bruke lågare analyseiningar enn fylke.

I 2012 vart det gjennomført ei eiga reisevaneundersøking på riksvegsferjesambanda (Denstadli mfl. 2012). Vi har nytta resultat frå denne, slik at vi kan beskrive ferjesambandet Anda-Lote nærare.

### 1.2.3 Modellar

For trafikkprognosar har vi nytta uttak frå dei seinaste nasjonale transportmodellane. Det er NTM6 for persontransport og Godstransportmodellen for gods. Desse modellane er dokumentert i Madslie mfl. (2014) og Hovi mfl. (2015). Berekningane som er nytta har blitt utført som grunnlagsdata for arbeidet med ny nasjonal transportplan.

For trafikktryggleik har vi henta ut tal frå ulykkesmodellar som er utvikla for riks- og fylkesvegnettet i Norge. Modellane brukast til å berekne talet på personskadeulykker (PSU), lett skadde (LS), hardt skadde (HS), drepne (D) samt det samla tal drepne eller hardt skadde (D/HS) på riks- og fylkesvegnettet. Resultata nyttas m.a. som verktøy av Statens vegvesen for å analysere ulykker i vegnettet og for å berekne forventa verknader av trafikktryggleikstiltak (Høye 2014).

### 1.2.4 Spørjeundersøking

Vi nyttar BoF til å velje ut dei bedriftene i Sogn og Fjordane som har oppgitt e-postadresse. Det er 14 700 bedrifter i fylket, og vi har e-postadresse til 5351 av dei. Vanlegvis vel ein å sende ei spørjeundersøking til eit utval av bedrifter – til dei en reknar med tema er mest relevant for. Her er det tilfellet for nær alle bedrifter – alle har behov for transport av enten menneske eller varer. Så vi brukar alle 5351 bedriftene som vårt bruttoutval.

Dette har fleire implikasjonar. Først og fremst veit vi at det finnes ei stor mengd bedrifter i BoF som ikkje er aktive. Dette er typisk bedrifter som nokon har oppretta «pro forma», til dømes for å administrere eigeidom ein har arva, for å drive konsulentverksemd (som det kanskje ikkje vart noe av) eller for å selje ei teneste på internett. Sjølv om det ikkje er aktivitet i bedrifta beheld ein bedrifta «i tilfelle det dukkar opp noe». Når vi vel å ta med alle bedriftene veit vi samstundes at det er ei lang rekkje bedrifter vi ikkje vil få svar frå – først og fremst dei med null sysselsette. Ofte vel ein å sette ei nedre grense på talet for sysselsette for å være med i undersøkinga, men sidan også dei aller minste bedriftene har transportbehov og bør takast med, vel vi heller å få ein lav svarprosent enn å ikkje få høyre frå dei aller minste som tross alt er aktive.

Det er også slik at dei bedriftene som har e-postadresse ikkje er jamt fordelt blant næringane. Til dømes veit vi at landbruksbedrifter har noe sjeldnare e-postadresse, mens bedrifter innan forretningsmessig tenesteyting oftare har e-postadresse enn gjennomsnittet, og store bedrifter har oftare enn små bedrifter.

Vi har og tatt med alle offentlege bedrifter i undersøkinga vår. Sjølv om desse treng like mye transport av arbeidstakarar som private bedrifter, veit vi frå tidlegere

undersøkingar at dei i mindre grad oppfattar tema som relevant, og difor vel å ikkje svare.

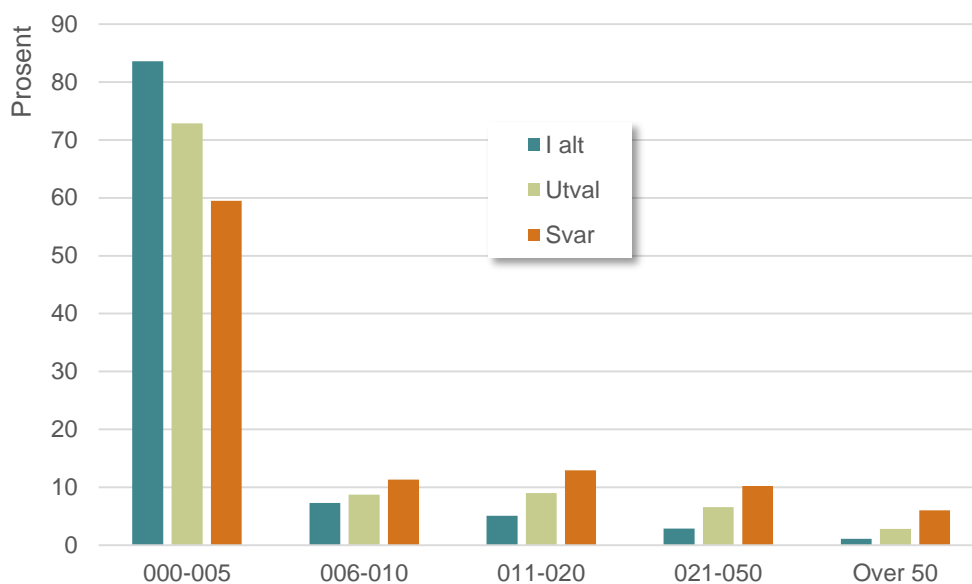
Fleire bedrifter har og felles e-postadresse. Til dømes finnes det mange bedrifter som nyttar eit advokatkontor, regnskapsfører og liknande til å ta seg av kommunikasjon med det offentlege. Då blir invitasjonen sendt til kontaktpunktet og ikkje direkte til bedrifta. Det same er tilfellet med større føretak som har mange bedrifter i fylket eller offentlege bedrifter som bruker kommunens postmottaksadresse som kontaktpunkt. Vi ser av resultatata at dette gjev lågare svarprosent for undersøkinga.

Til slutt bør det nemnast at to e-posttenester avviste invitasjons-e-postane. Eninvest.no og c2i.net returnerte alle e-postane med feilmelding. Dette gav fleire hundre e-poster i retur.

Datainnsamlinga gjekk føre seg i mai/juni 2015. Vi sende ut 5351 invitasjonar og to påminningar til dei som ikkje hadde svart. Gjennom innsamlinga blei det klart at 1007 e-postar aldri kom fram til mottakar (på grunn av e-posttenesta, permisjon, nedlagt bedrift, feil i adresse osv.). Nettoutvalet blei difor 4344. Vi fekk inn 470 svar, slik at svarprosenten blei 11.

Låg svarprosent er i utgangspunktet ikkje eit problem så lenge svara er representative og fråfallet ikkje heng saman med emnet i undersøkinga. Vi har ikkje støtt på noe som tyder på at det siste er tilfelle.

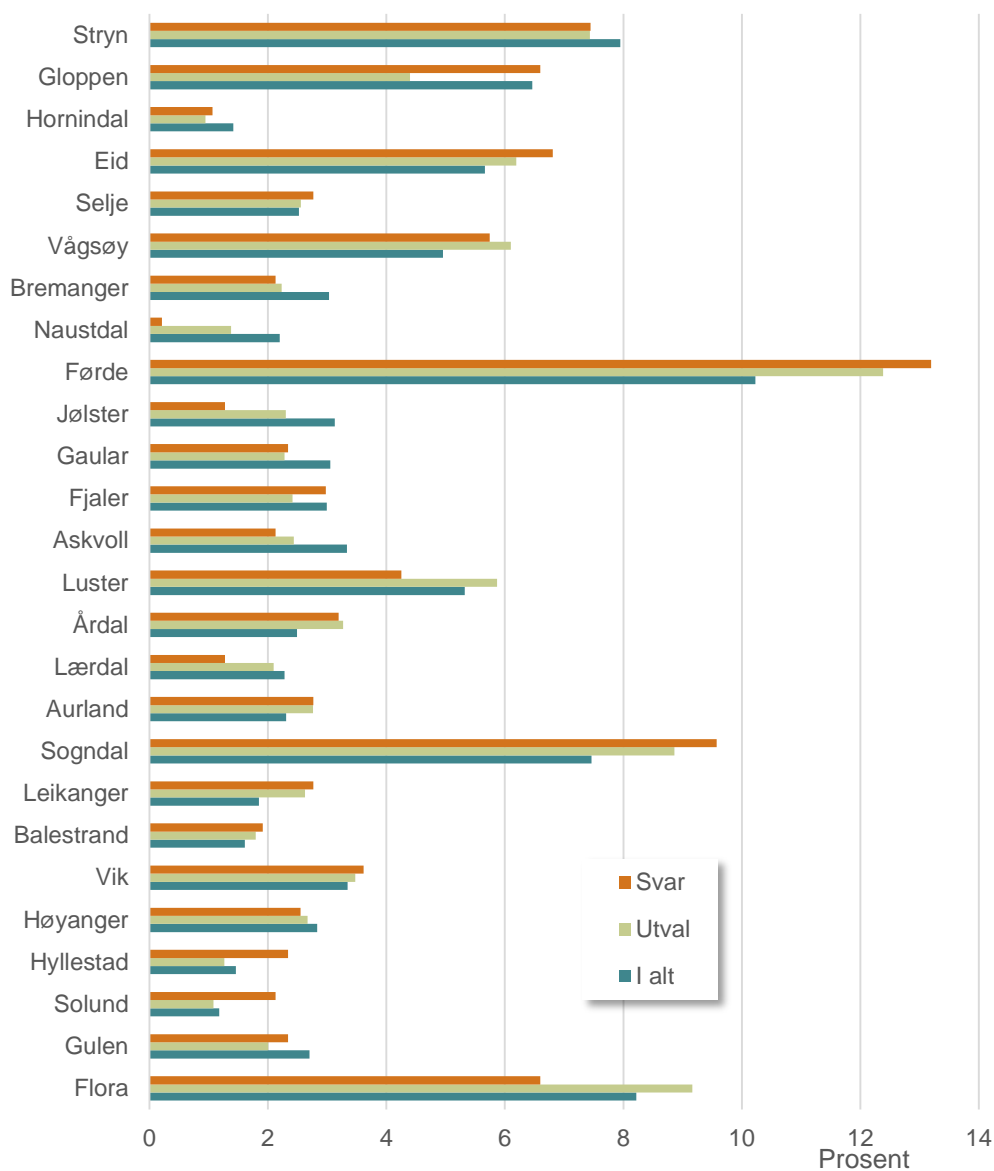
I figur 1.1 ser vi at dei aller minste bedriftene er underrepresentert i svara. Dei med 5 eller færre sysselsette utgjer over 80 prosent av alle bedrifter i Sogn og Fjordane, mens dei utgjer under 60 prosent av dei som har svart på undersøkinga. Dette er som venta, og på eit vis «rett», da vi veit at mange av dei minste er «sovande» bedrifter. Men det er uråd å seie kor «rett» dette er.



Figur 1.1 Fordeling av bedrifter etter talet på sysselsette for alle bedrifter i Sogn og Fjordane, undersøkingas nettoutval og dei som svarte. Prosent.

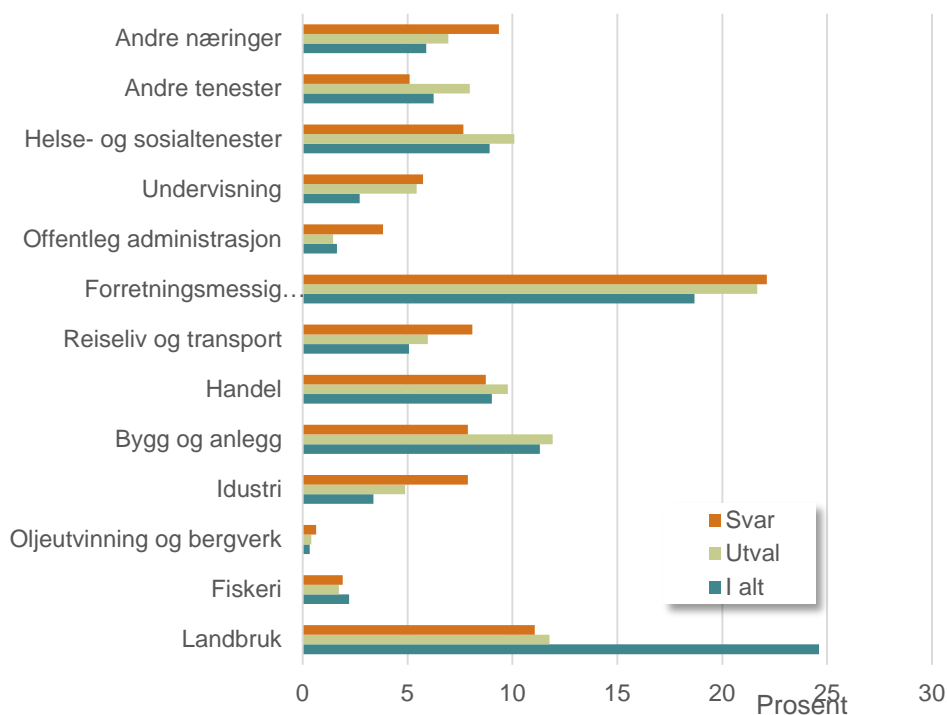
Ser vi på fordelinga mellom kommunar (figur 1.2) er det ei nokså grei fordeling mellom kommunane. Sogndal, Hyllestad, Solund og Førde er overrepresentert i svara, mens Jølster, Naustdal, Lærdal og Askvoll er underrepresentert. Fordelinga mellom ulike deler av fylket, mellom store og små kommunar og mellom by og landlege kommunar synes og å vere tilfredsstillande.





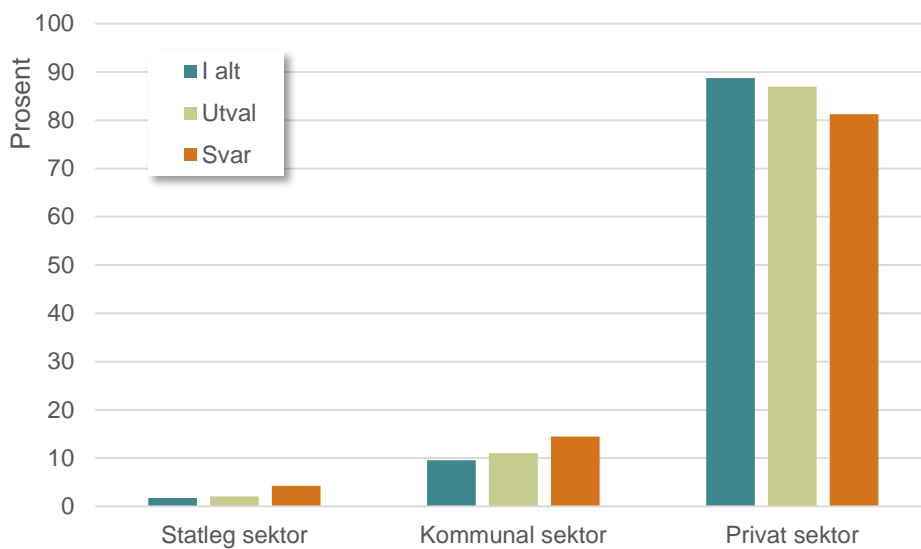
Figur 1.2 Fordeling av bedrifter etter kommunar for alle bedrifter i Sogn og Fjordane, undersøkingas nettutval og dei som svarte. Prosent.

Også fordelinga etter næring (figur 1.3) synes god. Landbruk er som venta underrepresentert i svara, men resten av næringane er godt representert. Det er og gledeleg at vi har fått med ein del offentlege bedrifter.



Figur 1.3 Fordeling av bedrifter etter næringer for alle bedrifter i Sogn og Fjordane, undersøkingas nettoutval og dei som svarte. Prosent.

Manglande e-postadresser i landbruket og en stor del av dei aller minste bedriftene i privat sektor gjer at privat sektor er litt underrepresentert i svara (figur 1.4). Men sektoren utgjer likevel over 80 prosent av bedriftene i undersøkinga.



Figur 1.4 Fordeling av bedrifter etter sektor for alle bedrifter i Sogn og Fjordane, undersøkingas nettoutval og dei som svarte. Prosent.

Alt i alt er ulike typar bedrifter godt representert i undersøkinga, og så lenge vi held oss på eit overordna (aggregert) nivå vil dei resultata vi presenterer spegle verksemdar som er lokalisert i Sogn og Fjordane. Vi kan ikkje presentere resultat på lågt geografisk nivå eller for små grupper med få observasjonar (som til dømes enkelt næringer).

## 2 Busetnad og arbeidsmarknader

### 2.1 Bu- og arbeidsregionar

Organiseringa av forholdet mellom bustad og arbeidsstad står sentralt når ein skal behandle effekten av samferdselsinvesteringar. Meld. til St 25 (2004-2005) og Ulstein mfl. (2015) argumenterer til dømes at jo større ein region er, desto større vekst får ein. Auka tilbod av arbeidsplassar, tenester og arbeidstakarar gir betre vilkår for utvikling. Geografisk nærleik gjev og mulighet for å dele ressursar, infrastruktur og det gjer det enklare å lære av kvarandre og å bygge sterke næringsmiljø.

Større regionar kan ein få på to måtar. Enten kan det bu/arbeide fleire personar på same areal (gjennom innflytting eller fødsler) eller ein kan utvide arealet til å omfatte fleire personer/arbeidsplassar ved hjelp av infrastrukturbygging. Det er den siste varianten som får Ulstein mfl. (2015) til å konkludere at ferjefri E39 vil gje ein produktivtetsvekst som langt overstig kostnadene ved bygginga.

Det er fleire måtar ein kan definere *region* på ut frå empiri. Den vanlegaste er å sjå på pendlingstraumane mellom kommunar. Dersom det er ein stor nok del av dei yrkesaktive som pendlar over kommunegrensene kan vi seie at kommunane er funksjonelt integrerte og dannar ein region. I praksis vil det ofte være eit senter som utgjer kjernen i regionen, som arbeidstakarane pendlar inn mot. Ein kan og nytte andre einingar enn kommunar (til dømes grunnkretsar), men då blir det ikkje like enkelt å ha same tilhøve til region som eining. Ein kan og ta omsyn til reisetid mellom stader. Dersom reisetida mellom sentra i to kommunar er så kort at ein kan anta at alle i den eine kommunen har lett tilgang til alle arbeidsplassar og tenester i den andre kommunen, kan ein og sei at kommunane er funksjonelt integrerte – uavhengig av pendlingsnivå.

I tabell 2.1 har vi vist korleis bu- og arbeidsmarknadsregionar (BA-regionar) i Sogn og Fjordane er definert ut frå både pendlingsnivå og reisetid. Bur ein i Gaular kan ein altså rekne med at ein har tilgang til arbeidsmarknaden i Førde. Om ein driv eit føretak i Sogndal, har ein tilgang til arbeidstakarane i Leikanger.

Når ein lagar slike regionar må ein sette noen grenser. Det er ikkje slik at folk i Naustdal ikkje kan pendle til Flora. Mange gjer faktisk det. Men det er langt fleire som pendlar til Førde og Naustdal reknast da som integrert i Förderegionen. Grensene mellom funksjonelle regionar er difor ikkje absolutte. Noen er villige til å pendle lengre enn andre (til dømes dei med spesiell utdanning) for å få nettopp den jobben som passar. Då tar ein ikkje omsyn til grensene for ein BA-region.

Tabell 2.1 Yrkesaktive etter oppmøtekommune, 2011. Prosent.

BA-regionnamn	Kommunar (senterkommune i kursiv)	Bustads- kommunen	Senter- kommunen	Regionen elles	Regionen samla	Utanfor regionen
Masfjorden/ Gulen	Masfjorden (Hordaland)	52,8	.	16,1	68,9	31,1
	Gulen	72,8	.	2,9	75,7	24,3
Flora	<i>Flora</i>	81,1	.	.	81,1	18,9
Solund	Solund	80,7	.	.	80,7	19,3
Høyanger/ Balestrand	Høyanger	70,9	.	0,7	71,6	28,4
	Balestrand	72,5	.	7,7	80,2	19,8
Vik	Vik	82,7	.	.	82,7	17,3
Sogndal	<i>Sogndal</i>	72,7	.	8,3	81,0	19,0
	Luster	66,2	18,8	3,8	88,8	11,2
	Leikanger	69,0	17,0	0,7	86,7	13,3
Aurland	Aurland	80,2	.	.	80,2	19,8
Lærdal/Årdal	Lærdal	69,6	.	9,5	79,1	20,9
	Årdal	90,1	.	1,7	91,8	8,2
Hyllestad	Hyllestad	68,2	.	6,1	74,3	25,7
Førde	<i>Førde</i>	82,4	.	5,1	87,5	12,5
	Naustdal	34,7	47,2	2,4	84,3	16,3
	Jølster	49,0	35,6	1,5	86,1	13,9
	Gaular	45,7	37,1	1,7	84,5	15,5
	Askvoll	68,7	11,7	4,3	84,7	15,3
	Fjaler	72,3	6,9	4,8	84,0	16,0
Bremanger	Bremanger	79,9	.	.	79,9	20,1
Vågsøy	<i>Vågsøy</i>	84,0	.	1,5	85,5	14,5
	Selje	72,2	9,0	.	81,2	18,8
Gloppen	Gloppen	78,2	.	.	78,2	21,8
Stryn	<i>Stryn</i>	86,4	.	2,6	89,0	11,0
	Hornindal	58,6	21,8	4,0	84,4	15,6
	Eid	73,5	4,0	0,7	78,2	21,8

Kjelde: Gundersen og Juvkam 2013

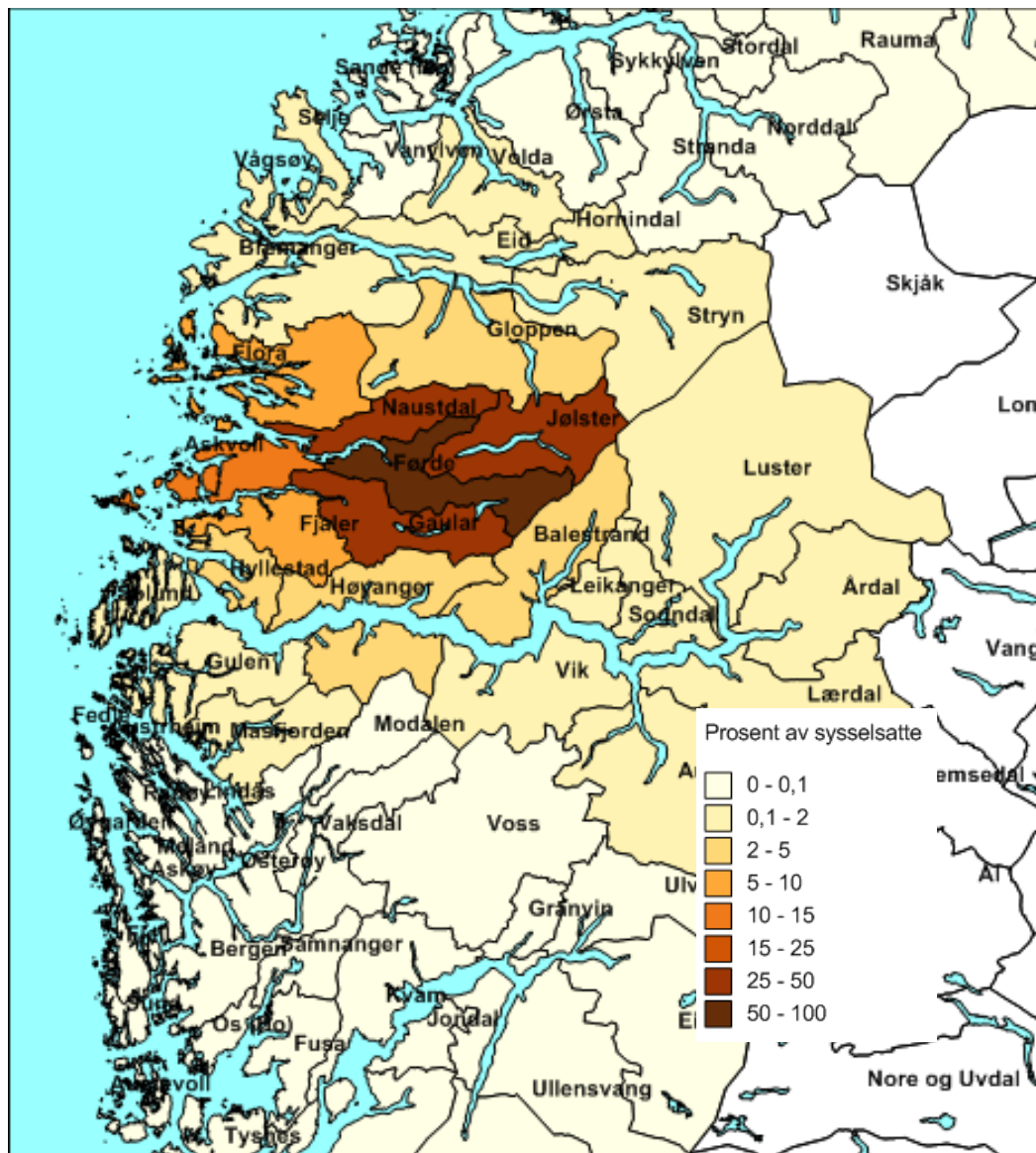
Det som gjer inndelinga i BA-regionar frå 2013 (tabell 2.1) interessant er eigentleg utviklinga sidan førre inndeling blei laga, i 2002 (Juvkam 2002). Begge inndelingane bygger i hovudsak på dei same kriteria; pendlingsnivå og reisetid. I 2013-inndelinga er Askvoll og Fjaler blitt flyttet frå nåverande Hyllestadregionen til Förderegionen, og Eid er overført frå Eid/Gloppenregionen (nåverande Gloppenregionen) til Strynregionen. Begge endringane skuldast endringar i pendlingsnivået.

Endringane tyder på at det skjer ei regionforstørring rundt Stryn og Førde. Samanliknar ein pendlingstala vil ein sjå at pendlinga inn mot Sogndal og har auka.

Betre vegar kan føre til regionforstørring (Engebretsen og Gjerdåker 2012) og eit auka potensial for vekst (Ulstein mfl. 2015). Det ein skal hugse på er at det nesten alltid er sentra som styrkjer sin posisjon – dei aukar storleiken på arbeidsmarknaden og tenestetilbodet i høve til dei kommunane som gjev frå seg arbeidstakarar gjennom pendling ut av kommunen. Regionforstørring fører altså ofte til sentralisering på lokalt nivå. Vi skal sjå seinare at denne utviklinga forsterkast av utviklinga i folketalet i dei ulike kommunane.

## 2.2 Pendling

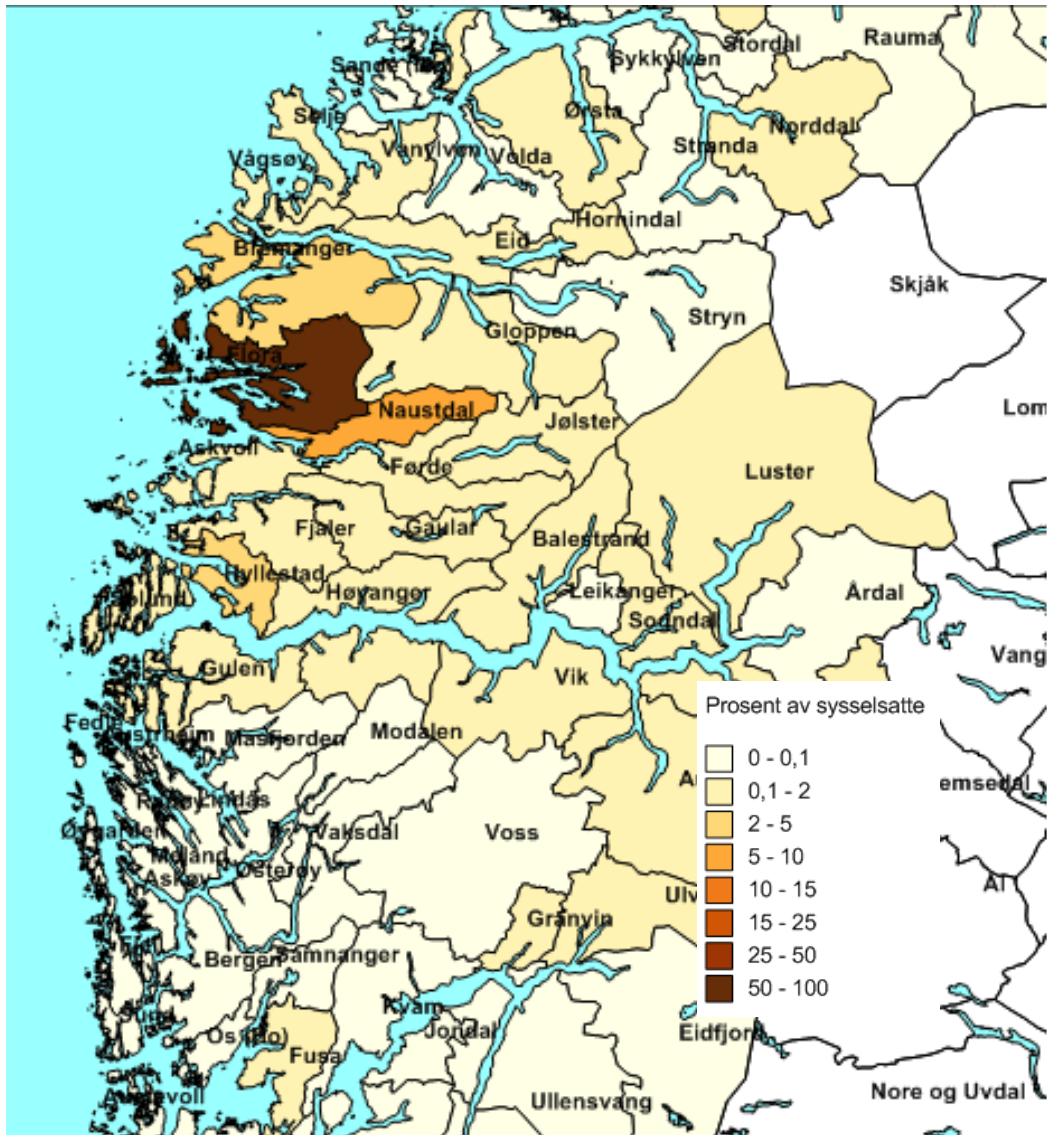
Sogn og Fjordane består av ei rekkje små bu- og arbeidsmarknadsregionar. Ut over desse er det i hovudsak Førde, Sogndal og Stryn som trekkjer til seg sysselsette frå eit vidare omland.



Kjelde: SSB/TØI.

Figur 2.1 Pendling mot Førde i prosent av sysselsatte

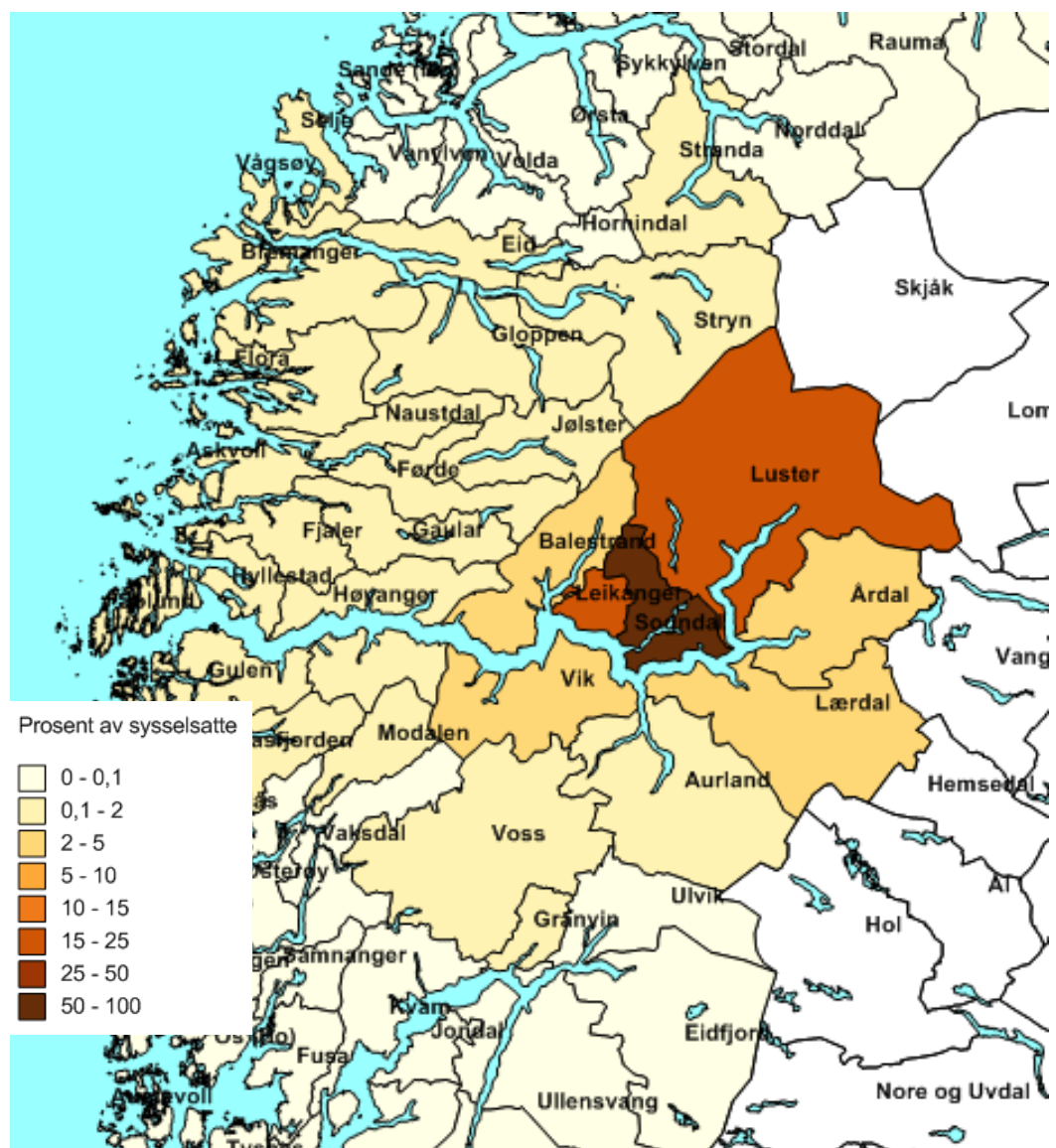
Kartet illustrerer pendlingsområdet rundt Førde, som er den kommunen med størst pendlingsomland i Sogn og Fjordane. I hovudsak er det pendling inn frå nabokommunane, men det er også betydelig innslag frå kommunar lengre ut..



Kjelde: SSB/TØI.

Figur 2.2 Pendling til Florø i prosent av sysselsatte.

Figuren viser at det i hovudsak er frå Naustdal og Bremanger som folk reiser til Florø for å arbeide.

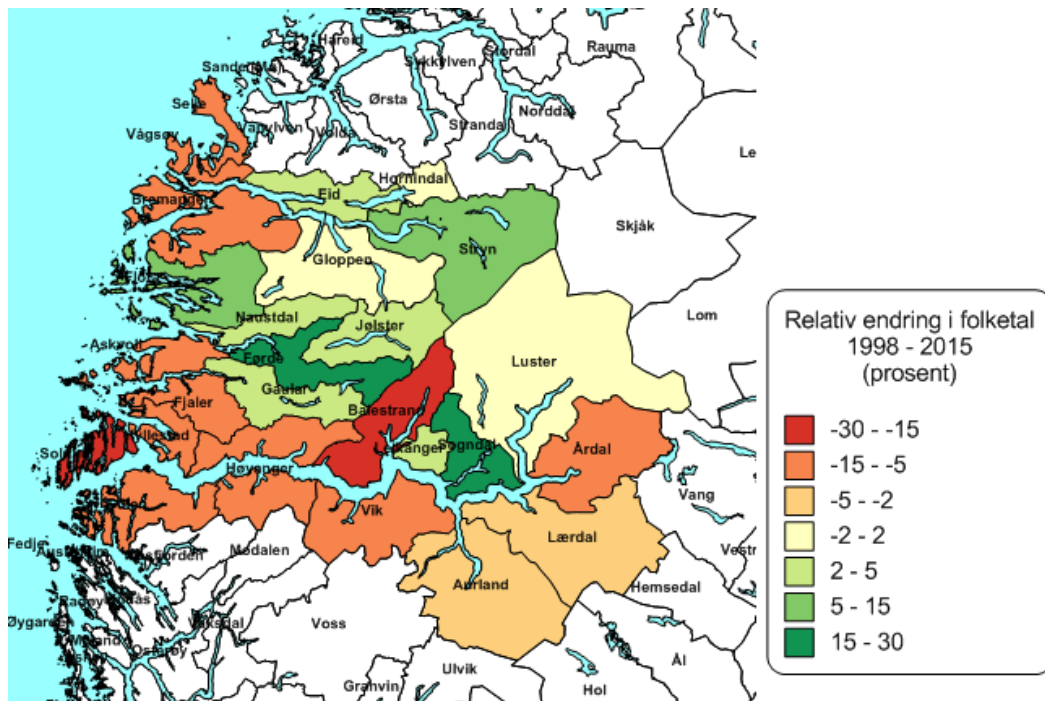


Figur 2.3 Pendling til Sogndal i prosent av sysselsette.

Ut over pendling til Førde, Florø og Sogndal er det lite pendling i Sogn og Fjordane. Dette heng saman med at verksemdene i hovudsak rekrutterer lokalt. Til saman illustrerer karta at dei fleste er sysselsatte lokalt. Ut over desse er det dei store regionsentra som trekkjer til seg arbeidstakarar. I Vedlegg 2 ligg kart som illustrerer pendling mot Bergen, Nordsjøen, Ålesund og Oslo. Dette gjer at vegane i Sogn og Fjordane i liten grad er nytta til lange personreiser. Det er faste lokale arbeidsreiser med bil og godstransport som utgjer dei store transportvoluma.

## 2.3 Folketalsutvikling

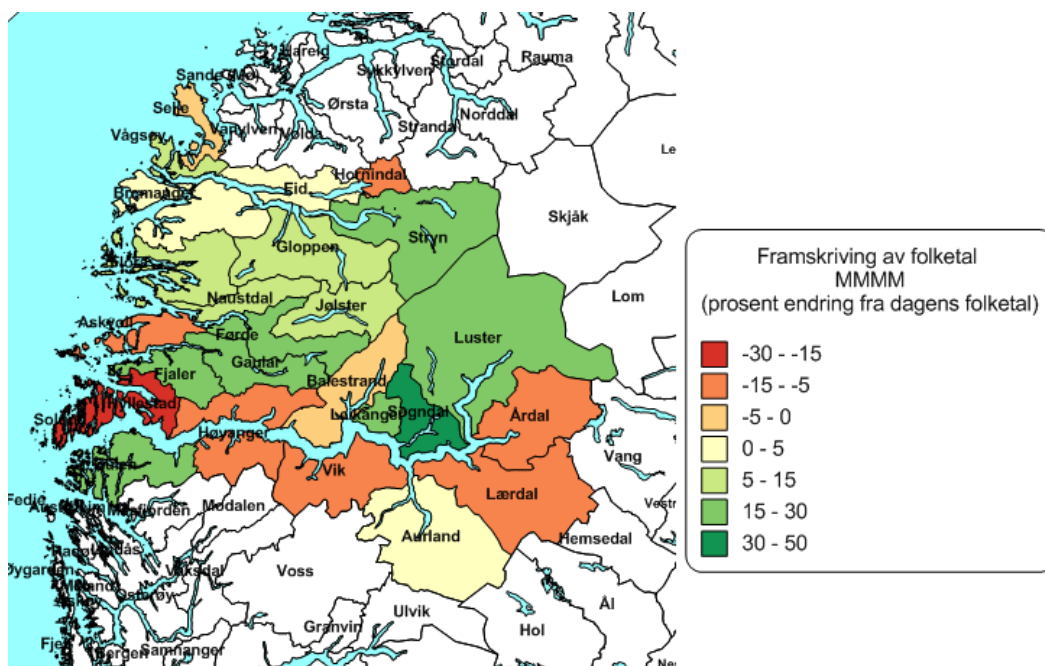
Utviklinga for perioden 1998-2015 viser at folketalet har auka sentralt i fylket, og særleg i Førde, Sogndal, Stryn og Flora kommune. Elles i fylket har folketalet i hovudsak gått attende.



Kjelde: SSB/TØI.

Figur 2.4 Endring i folketal 1998-2015 i prosent.

Figuren synar at folketalsutviklinga dei seinare åra, frå 1998 til 2015, ikkje er særleg positiv. Framskrivningar frå Statisk sentralbyrå (SSB) teiknar eit noe lysare bilete, sjå figur 2.5.



Kjelde: SSB/TØI.

Figur 2.5 Framskrive endring i folketal fram til 2040, MMMM, prosent av dagens.



Figuren viser SSBs hovudprognose for folketal i Sogn og Fjordane fram til 2040. I denne framskrivinga er det først og fremst i ytre og indre Sogn, med unntak av Sogndal Leikanger og Luster, ein forventar nedgang i folketalet. Når ein ser denne framskrivinga saman med den utviklinga som har vært dei siste åra, kan det synast som om framskrivinga kanskje undervurderer den sentraliseringa som til nå har funne stad i fylket.

Tek ein forventa folketalsutvikling og dagens pendling som utgangspunkt, peikar dette i retning av at dei indre strøka har størst forventa behov for ny veg, fordi desse områda veks mest.

## 2.4 Reisevanar

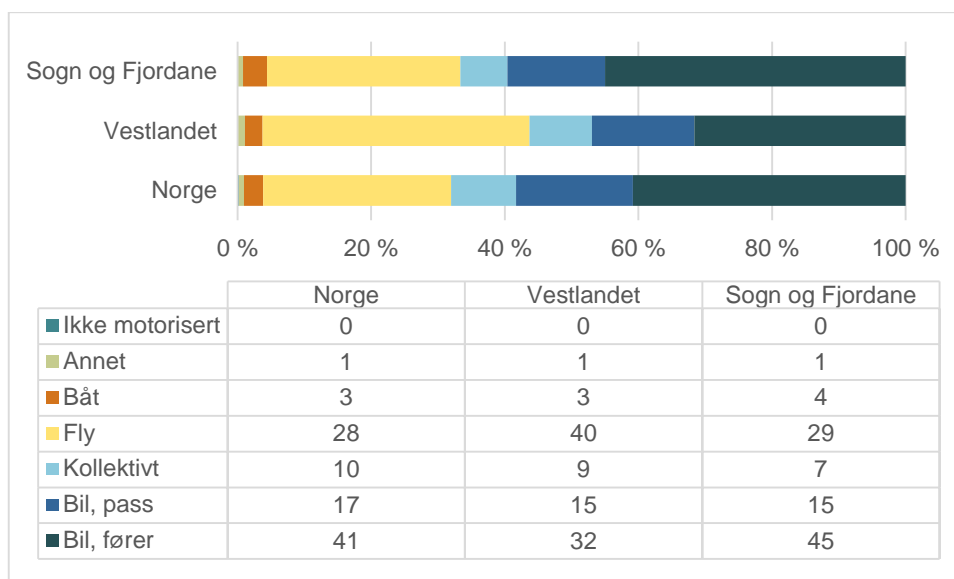
Hovudtransportmedel fylkesfordelt

Tabell 2.2 Hovudtransportmedel fylkesfordelt, busette. Prosent

	Til fots	Sykkel	Motorsykel	Bil, fører	Bil, passasjer	Drosje	Rutegående	Annet
Østfold	15	4	1	65	10	0	3	1
Akershus	20	4	0	58	9	0	7	1
Oslo	33	5	0	31	6	1	23	1
Hedmark	18	4	0	65	9	0	2	1
Oppland	16	3	0	64	10	0	3	3
Buskerud	19	3	0	63	9	0	4	1
Vestfold	18	5	1	61	9	1	5	1
Telemark	19	3	1	62	10	0	3	2
Aust-Agder	17	4	1	64	8	1	3	2
Vest-Agder	22	9	2	55	7	0	5	1
Rogaland	19	7	0	58	9	0	5	1
Hordaland	22	3	1	54	10	0	10	1
<b>Sogn og Fjordane</b>	<b>25</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>57</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
Møre og Romsdal	19	3	1	63	8	0	5	1
Sør-Trøndelag	24	7	1	50	9	0	9	1
Nord-Trøndelag	19	6	1	63	8	0	2	1
Nordland	26	3	0	57	10	0	2	1
Troms	25	3	0	56	9	0	7	0
Finnmark	17	3	2	64	8	1	3	1

Kjelde: RVU 2013/14

Tabell 2.2 viser at Sogn og Fjordane på mange måtar har ei reisemedelfordeling som er lik den vi finner i andre fylke utan store bysentra. Det er forholdsvis mye bruk av bil og gange og lite bruk av kollektive transportmedel.



Kjelder: RVU 2013/14

Figur 2.6 Hovudtransportmedel, lange reiser, utvalde område. Prosent

For lange reiser, over 100 km, nyttar personar busette i Sogn og Fjordane transportmedel som er meir i tråd med landsnittet enn med Vestlandet elles. Forskjellen mellom resten av Vestlandet og Sogn og Fjordane går i hovudsak på bruken av bil og fly. I Sogn og Fjordane bruker ein meir bil og mindre fly enn elles på vestlandet.

Generelt er det lite kollektivtrafikk i Sogn og Fjordane. Personbil, og dermed vegar, er difor viktig for persontransporten i fylket. Dette kan ein ikkje vente skal endre seg vesentleg i tida framover. Ser ein på folketalsframskrivingane og reknar med at den sentraliseringa ein har sett når det gjeld arbeidsplassar, busetting og tenester vil halde fram (sjå kapittel 4), vil Förderegionen være den einaste staden der ein kan vente at kollektivtransporten kan auke sin del av persontransporten vesentleg.

Sogn og Fjordane er – i tillegg til dei to nordligaste fylka – det einaste fylket utan skinnegående transportmedel. Ein eventuell auke i kollektivtransporten rundt Førde vil difor og være avhengig av veg. Mangel på tog og bane gjer og at godstransporten på land, må gå på veg. Vegen som transportåre både for personar og gods vil difor vere viktigare i Sogn og Fjordane enn i dei aller fleste andre fylke – også i framtida.

#### Reisevanar over Anda-Lote

I reisevaneundersøkinga på riksvegsambanda i 2012 (Denstadli mfl. 2012) såg man mellom anna nærare på trafikken over Anda-Lote sambandet i Sogn og Fjordane. Over dette sambandet var årsgjennsnittet (ÅDT) i 2012 på 1323 kjøretøy.

Anda-Lote har i perioden 2008-2012 opplevd ei vekst på sama nivå som landsgjennsnittet. Der Anda-Lote skil seg frå dei andre ferjesambanda, er at det er eit stor innslag av lokale reiser mellom Eid og Gloppen, særleg til og frå arbeid og i teneste. Det er om lag 400 yrkesaktive som nyttar ferjesambandet for reise mellom arbeid og bustad. Dette ser vi mellom anna gjennom eit lågt belegg (det lågaste), på i snitt 1,77 personar per bil, og ein høg reisefrekvens samanlikna med dei andre ferjesambanda. Det er også fleire personar mellom 30 og 49 år enn på dei andre sambanda. Det er eit betydeleg innslag av fritidsreiser i sommarmånadene, men mindre enn på andre meir typiske turistsamband. Det er og ein del gjennomgangstrafikk til Hordaland som går over sambandet (Denstadli mfl. 2012).

## 3 Næringsliv

I dette kapitlet beskriv vi kva for næringar som dominerer i Sogn og Fjordane og korleis utviklinga har vore i viktige sektorar og innan enkeltnæringar. Vi ser særleg på den rolla primærnæringane og turistrelaterte næringar spelar i fylket. Først litt om vilkår for vekst og nyskaping i næringslivet.

### 3.1 Vilkår for vekst og nyskaping i næringslivet

Ein region kan ha fordelar fordi det er billig å produsere bestemte varer der, eller fordi regionen har unike ressursar og verdiar. Tidligare var naturressursar den viktigaste kjelda til rikdom og vekst, i dag spelar kunnskap og nyskaping i alle sektorar og næringar ei stadig viktigare rolle for vekstkraft og konkurranseevne.

Ei lang rekkje faktorar må vere på plass for å få til nødvendig vekst, omstilling og nyskaping, innan så vel bedrifter som regionar. Noen faktorar er knytte til regionale ressursar, andre til nasjonale og globale tilhøve. Dei viktigaste regionale og nasjonale faktorane som påverkar vilkåra for vekst og nyskaping kan samanfattast som følgjer:

1. Næringsstruktur, fordeling mellom gamle/nye næringar, eksport/heimemarknad
2. Entreprenørskap, nyetableringar
3. Relasjonar innan og mellom bedrifter, mellom næringsliv og FoU-miljø (næringsmiljø)
4. Naturressursar
5. Infrastruktur, kommunikasjon
6. Kompetanse, utdanningsnivå og type utdanning blant arbeidstakarar og i befolkninga
7. FoU-miljø, høgsule og universitet, forskingsinstitusjonar,
8. Finansmiljø, særleg tidleg-fasefinansiering
9. Offentlig politikk, tiltak og tilrettelegging,

Tema for denne utgreiinga er kva samferdsle (jf. punkt 5 om infrastruktur og kommunikasjon) kan bety for næringslivet i fylket og i Vestlandsregionen. For å svare på det må ein granske korleis næringsstrukturen ser ut, om det er spesielle kjenneteikn ved den og korleis utviklinga har vore dei seinare åra og, kva for transportbehov næringslivet og dei ulike næringane i fylket har. Ut frå denne kunnskapen kan ein lettare vurdere kva ein utbygd E39 i Sogn og Fjordane vil bety for næringslivet i fylket og kva utbygginga her vil bety i eit vestlandsperspektiv.

### 3.2 Næringsstruktur og utvikling i fylket

Sogn og Fjordane har ein variert, men tradisjonell næringsstruktur og det er store skilnader i næringsstruktur mellom kommunane i fylket, sjå figur 3.1. Fylket har i stor grad eit ressursbasert næringsliv der ein større del er sysselsett i industri og primærnæringar enn i landet elles. Ein relativt liten del arbeider i det ein tenkjer på

som kunnskapsnæringar, slik som IKT og finansiell og forretningsmessig tenesteyting. Fylket har ein del næringsmiljø innan næringar som fisk, landbruk og trevirke, men det er ingen typiske næringsklynger<sup>3</sup> i fylket. Sterke næringsmiljø og særleg klynger reknast for å vere vore gunstig for næringslivets konkurranseevne. Dette fordi utvikling av kompetanse, spesialisering og effektivt samarbeid ofte skjer best i miljø der bedriftene ligg nær kvarandre.

Eit ofte stilt spørsmål knytt til regional utvikling er «kva slags næringar ein region skal satse på». Spørsmålet synest relevant sidan vi gjerne tenkjer at noen næringar står fram som «morgondagens» næringar, mens andre utgjer «gårsdagens» næringar. Men så enkelt er det ikkje. Det er alltid vanskeleg å spå om framtida, ikkje minst når det gjeld næringsutvikling.

Sidan 1970-talet har IKT, reiseliv, kulturnæringar, fiskeoppdrett og kreative næringar i periodar dominert næringsplanar i både kommunar og fylker. Men det har sjeldan blitt den heilt store sysselsettinga av dei ulike satsingane. Auken i sysselsetting har ofte skjedd utan at ein kan peike på akkurat kva for næringar som har vært «framtida». Det er heller ikkje slik at det bare er næringar innan høgteknologi som har vakse, sysselsettinga har og auka i enkeltnæringar innan tradisjonelle sektorer som landbruk og industri.

Dermed er kanskje ikkje det viktigaste spørsmålet kva for næringar ein region skal satse på, men snarare om næringslivet i regionen evnar å fornye seg innan eksisterande sektorar. Vi har utvikla ein indikator for denne omstillingsevna på grunnlag av dei vel 800 næringskodane som fins i næringsstatistikken, og delt materialet inn i tre næringskategoriar. *Vekstnæringar* definerer vi som dei næringane som har størst relativ vekst i sysselsetting dei siste fem år, og som samtidig utgjer til saman 10 prosent av sysselsettinga i dag. *Nedgangsnæringar* definerast som dei næringane med relativt størst nedgang i sysselsetting, og som samtidig utgjer til saman 5 prosent av sysselsettinga i dag. Resten av næringskodane definerast som *nøytrale næringar*.

Ein region som har lik fordeling av vekst- og nedgangsnæringar som resten av landet, vil dermed ha 5 prosent av sysselsettinga innan nedgangsnæringar og 10 prosent av sysselsettinga innan vekstnæringar.

---

<sup>3</sup> Næringsklynger er i utgangspunktet brukt om bedrifter i ulike bransjar som er knytt saman gjennom transaksjonar og felles institusjonar innanfor verdikjeder. Etter kvart har omgrepet næringsklynger omfatta meir dynamiske eigenskapar, kunnskapsoverføring og geografisk konsentrasjon av relaterte bedrifter, spesialiserte leverandørar og tilførsel av tenester samt FoU-institusjonar, næringsorganisasjonar og liknande (Porter 1998, Asheim 2000, Malmberg og Maskell 2002).

Tabell 3.1 Sysselsettingsdelar i Sogn og Fjordane etter kommune. 2015. Prosent av sysselsetting.

	Landbruk, inkl. tilverking av landbruksvarer	Fiske, oppdrett og fiskeindustri	Skogbruk og treindustri	Verftsindustri	Metallindustri	Annen industri, inkl. olje og bergverk	Handel	Reiseliv og servering	Bygg og anlegg	Forretningsmessig tenester inkl. finans	Offentlig administrasjon	Undervisning	Helse- og sosialtenester	Andre tenester, inkl. transport	Andre næringar
Flora	1,2	5,8	0,5	8,0	2,7	3,9	7,4	2,9	7,7	7,6	3,4	5,5	12,0	28,5	3,0
Gulen	3,8	10,9	0,1	0,2	0,0	9,3	5,8	1,0	7,8	16,6	3,7	5,4	21,8	7,2	6,4
Solund	4,8	20,8	0,0	14,8	0,0	0,1	6,0	0,9	5,2	2,6	8,8	7,5	20,3	3,4	4,8
Hyllestad	5,9	3,1	0,5	47,1	0,0	0,4	3,3	3,0	3,9	2,7	3,8	4,7	14,3	4,1	3,2
Høyanger	3,8	2,3	0,1	0,0	14,1	2,8	6,6	2,1	5,9	5,8	3,8	9,5	30,5	5,8	7,2
Vik	10,3	0,2	1,5	0,5	0,0	15,2	7,9	0,3	10,7	7,6	7,2	5,3	24,5	2,9	5,8
Balestrand	5,6	0,2	2,9	0,0	0,0	7,7	6,0	9,3	5,5	2,9	5,5	15,1	30,9	3,2	5,3
Leikanger	3,5	0,7	0,0	0,0	0,0	1,3	3,3	2,2	10,0	2,7	54,3	4,0	12,2	2,8	2,9
Sogndal	5,2	0,1	1,8	0,0	0,0	3,0	14,4	6,3	12,6	6,2	3,6	14,7	17,9	9,6	4,6
Aurland	6,0	0,1	0,5	0,0	0,0	4,3	7,6	17,4	5,3	8,7	5,0	9,6	20,8	6,3	8,4
Lærdal	7,1	0,0	4,8	0,0	0,0	0,1	5,6	4,3	13,0	4,8	2,8	4,0	40,9	7,6	4,9
Årdal	0,4	0,0	0,0	0,0	28,4	9,3	7,5	1,5	5,5	7,9	2,5	6,7	18,3	2,1	9,9
Luster	14,0	0,1	1,6	0,5	0,2	10,6	9,5	4,3	9,5	5,6	3,1	8,0	23,2	4,1	5,6
Askvoll	9,5	10,1	1,0	0,0	0,2	2,9	11,1	1,2	9,1	3,9	4,8	9,1	25,7	8,0	3,5
Fjaler	5,8	4,3	0,5	0,0	0,0	0,6	9,0	1,3	10,6	5,3	4,5	14,1	29,3	6,2	8,5
Gaular	12,6	0,2	0,9	3,7	0,1	2,1	7,3	3,3	5,4	4,7	3,2	8,8	21,9	24,2	1,5
Jølster	16,4	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3	10,6	4,8	16,7	2,0	3,8	8,9	29,5	4,1	2,9
Førde	3,4	0,1	1,0	1,0	0,2	3,1	15,9	2,7	8,0	11,0	4,5	7,5	31,2	5,6	5,0
Naustdal	10,2	0,3	0,6	0,0	1,0	1,4	10,4	0,0	19,2	2,3	5,9	11,6	32,8	2,6	1,7
Bremanger	5,6	10,8	1,6	0,0	0,2	20,0	4,2	2,3	4,8	3,5	4,6	9,1	22,1	3,7	7,5
Vågsøy	0,8	10,7	2,8	5,5	0,6	4,4	12,2	2,4	9,3	9,2	3,8	8,6	19,3	7,1	3,5
Selje	3,2	16,2	0,1	4,5	0,0	9,7	7,4	4,6	7,5	4,8	4,1	7,8	22,4	5,4	2,4
Eid	4,9	0,1	6,0	0,4	0,0	5,0	12,7	3,2	12,2	5,3	3,0	9,0	28,3	7,3	2,5
Hornindal	14,4	0,0	0,9	0,0	0,0	21,7	6,7	1,4	6,8	2,4	8,5	6,6	25,5	2,7	2,4
Gloppen	9,6	0,7	0,4	4,4	0,0	9,7	14,7	2,1	6,2	6,1	3,1	9,4	19,7	5,0	8,9
Stryn	18,2	0,0	3,9	0,0	1,9	5,2	12,8	8,8	7,7	4,7	2,3	6,6	15,1	7,8	5,2
Landssnitt	5,9	2,7	1,5	2,9	2,3	5,3	10,5	3,6	8,6	7,0	5,3	8,1	22,3	9,1	4,9

Kjelde: TØI/SSB



Kjelde: TØI/SSB

Figur 3.1 Del av vekst- og nedgangsnæringer av samla sysselsetting i høve til landsgjennomsnittet. 2015.

Figur 3.1 viser vekst- og nedgangsnæringer i kvar kommune. Horisontal strek på søylene viser landgjennomsnittet. Sogn og Fjordane skil seg ut som det fylket der største delen av kommunane har meir nedgangsnæringer og mindre vekstnæringer enn landsgjennomsnittet. I Hyllestad er det til dømes meir enn tre gonger så høg sysselsetting i nedgangsnæringer som i landet elles, altså over 15 prosent, mens Gaular har om lag dobbelt så mykje sysselsetting i nedgangsnæringer som landsgjennomsnittet, det vil seie om lag 10 prosent.

Resultata tyder altså på at næringslivet i Sogn og Fjordane i liten grad har greidd å omstille seg dei siste fem åra. Det er i samsvar med det vi har sett i tidlegare utgreiingar (Gundersen og Sørli 2009, Gundersen mfl. 2004). Kvifor det er slik, er ikkje lett å seie. Det kan skuldast næringsspesifikke tilhøve, ein fastlåst næringsstruktur, mangel på koplingar, kompetanse og ressursar i næringsmiljøa,

infrastrukturtilhøve osv. Samferdsle, mellom anna nye vegløyser, kan spele ei rolle i denne utviklinga, men truleg er andre forhold vel så viktige. Betre vegar betyr betre tilgjengelegheit og i hovudsak sentralisering. Det er difor viktig at lokalt næringsliv er så robust at det kan dra nytte av dei betre vegane.

Vareide og Nygaard (2013) viser til ugunstige «strukturelle forhold» for å forklare den svake veksten i sysselsetting i Sogn og Fjordane. Samstundes finn dei at biletet ikkje er heilsvart for fylket, fleire regionar og kommunar kjem godt ut av rangeringa i NæringsNM der ein måler lønsemd, vekst og nyetableringar. Sunnfjord blei nummer fire av 83 regionar og hadde det mest lønsame næringslivet av alle regionar i landet, og Førde kom på femteplass mellom kommunane i Norge. Nordfjord gjorde det rimeleg bra på ein 19 plass, mens Sogn fall tilbake til syttiande plass mellom regionane. Lyspunktet var Sogndal som blei kåra til sjuande beste næringskommune i landet.

### 3.3 Spesialiserte næringsmiljø

Figur 3.1 tyder på at næringslivet i Sogn og Fjordane har ei utfordring med omsyn til omstilling. Men figuren fortel ikkje kva for næringar som står sterkt i fylket. Den seier heller ikkje noe om dei dominerande næringane er spesielt avhengig av vegnettet for å utvikle og fornye seg.

Generelt er det slik at det ein allereie er god på, er det lettast å være god på i framtida og. Om ein region har eit sterkt næringsmiljø innan ein sektor vil lokal kunnskap, arbeidskraft og investeringar innan sektoren gjere at ein stiller sterkare enn mange andre for å oppretthalde konkurranseevna i framtida. I tillegg vil føretak som liknar kvarandre (er i same næring eller bransje) lettare kunne dele ulike felles godar (stordriftsfordelar) sidan dei ofte har ganske like behov for slike godar (transport, konsulenttenester, leverandørar og kundar). Spesialisering og samlokalisering (agglomerasjon) er difor ofte særskilt viktig for næringsutvikling.

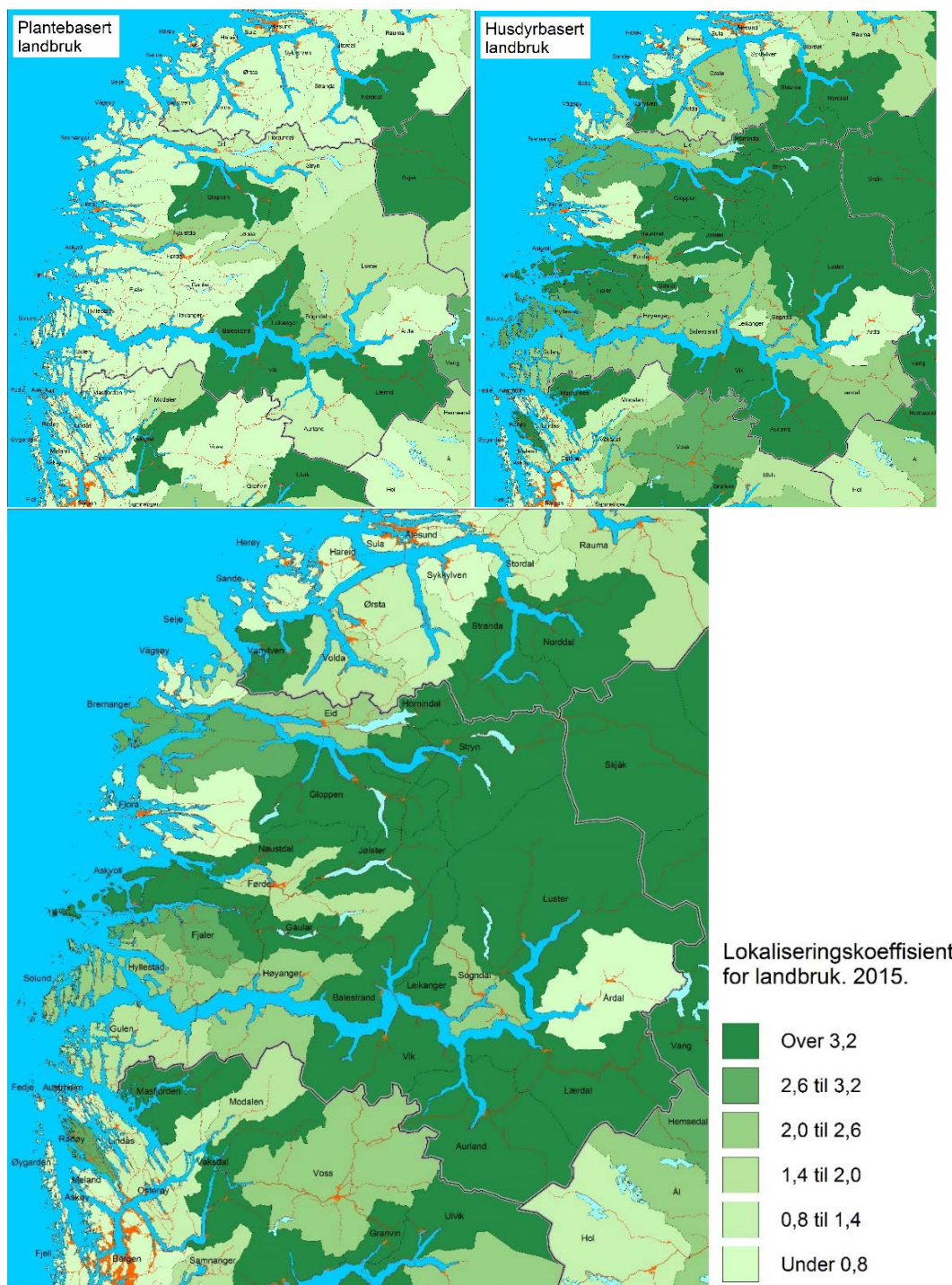
For å måle spesialisering bruker vi ofte ein såkalla lokaliseringskoeffisient (LK). Om ein region har lik del sysselsette i ei næring som heile landet er LK lik 1. Om regionen har 50 prosent fleire sysselsette i den aktuelle næringa enn landet elles, er LK 1,5 for den næringa. Har den halvparten så mange sysselsette i den aktuelle næringa er LK 0,5. Vi brukar gjerne omgrepet spesialisering når LK er over 2,0–2,5 (regionen har to til to og en halv gang så mange sysselsette i næringa som landsgjennomsnittet).

Når vi definerer næringane vi måler spesialisering for, er det viktig å sette saman relevante næringskodar. Til dømes er det ikkje mogeleg å nytte næringsgruppene frå næringsstandarden. Det er stor forskjell på ei bedrift som driv med slakting av laks og ei som driv med produksjon av øl, men begge er i næringsgruppa «næringsmiddelproduksjon». På same måte som ein deler næringsgrupper opp i fleire næringsmiljø, må ein og ha med enkelt næringar frå heilt andre næringsgrupper når ein definerer næringsmiljøa. Skal ein lage eit næringsmiljø som heiter «tresektor» bør ein til dømes ha med næringar frå både skogbruk, tretilverking (sagbruk) og engroshandel (med tømmer).

Tradisjonell industri og primærnæringar dominerer som nemnt i Sogn og Fjordane. Fiskeri og engroshandel med fisk, landbruk med produksjon av saft og bær og husdyrhald samt treindustri utgjer dei mest markante næringsmiljøa i fylket, sjå figur 3.2 til 3.8. Som det går fram av figur 3.2, er det fiskeriverksemda dominerande i



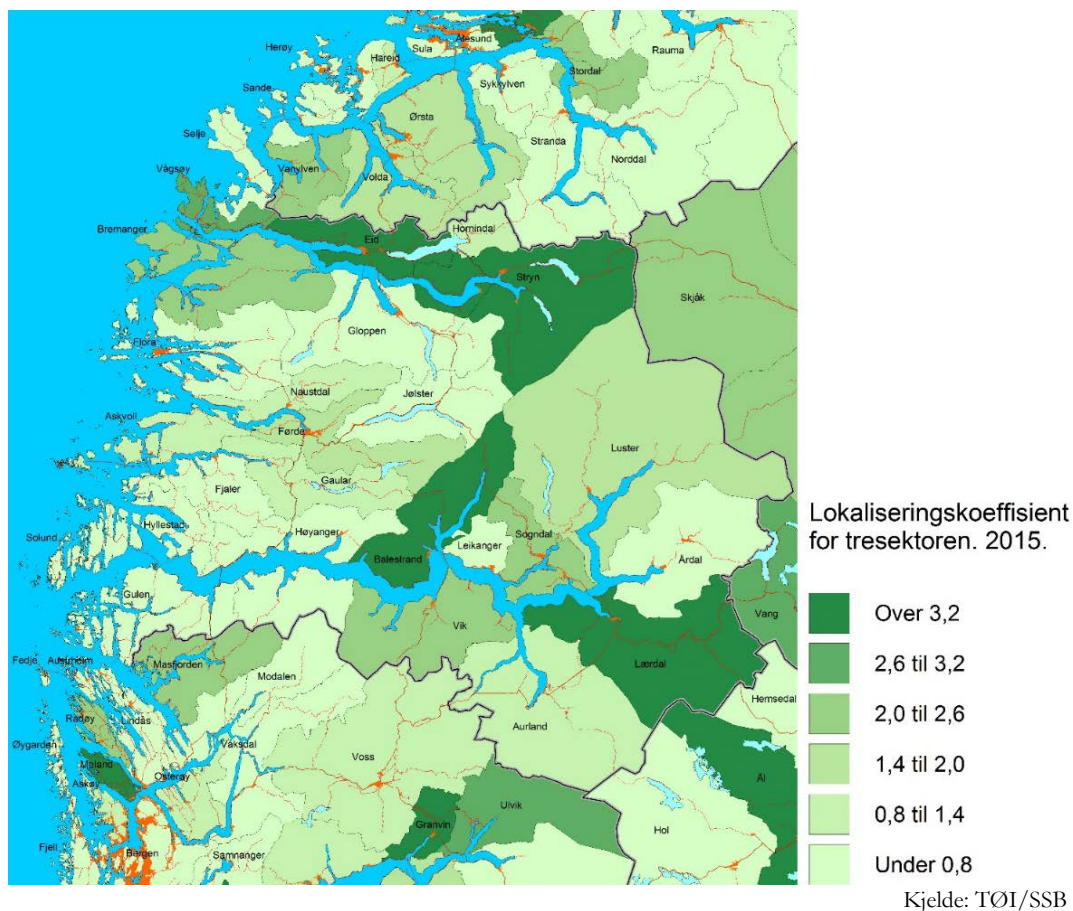




Kjelde: TØI/SSB

Figur 3.3 Lokaliseringskoeffisient for landbruk etter kommune, 2015.

Tresektoren er og viktig i Sogn og Fjordane og denne er og i hovudsak konsentrert til indre delar av fylket i Sogn og Nordfjord. Kommunane Lærdal, Balestrand, Stryn og Eid har alle fleire enn tre gonger så mange sysselsette i denne sektoren som landsgjennomsnittet. I Nordfjord ser vi at det strekker seg ein korridor langs nesten heile fjorden frå Stryn til Vågsøy. Denne sektoren er ganske avhengig av transport slik at ulike vegløyseringar kan ha betydning for kostnader og konkurransevne i sektoren.

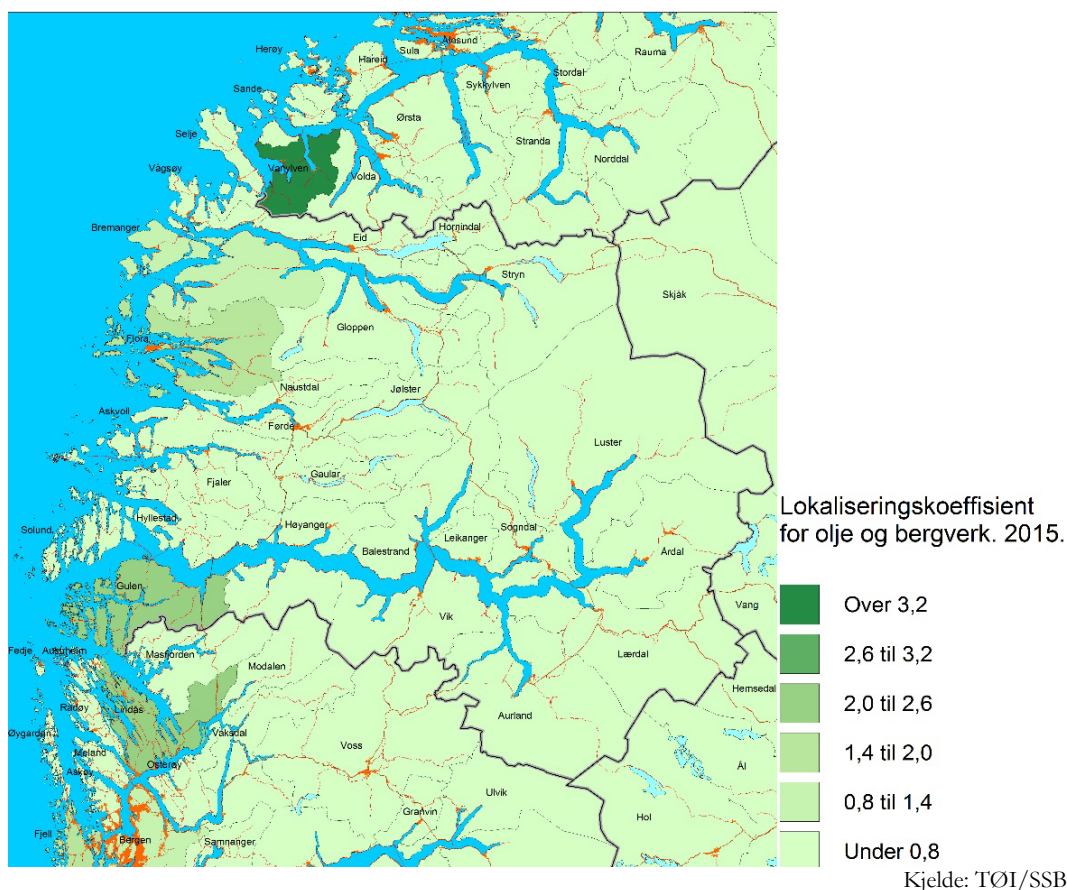


Figur 3.4 Lokaliseringskoeffisient for tresektoren etter kommune. 2015.

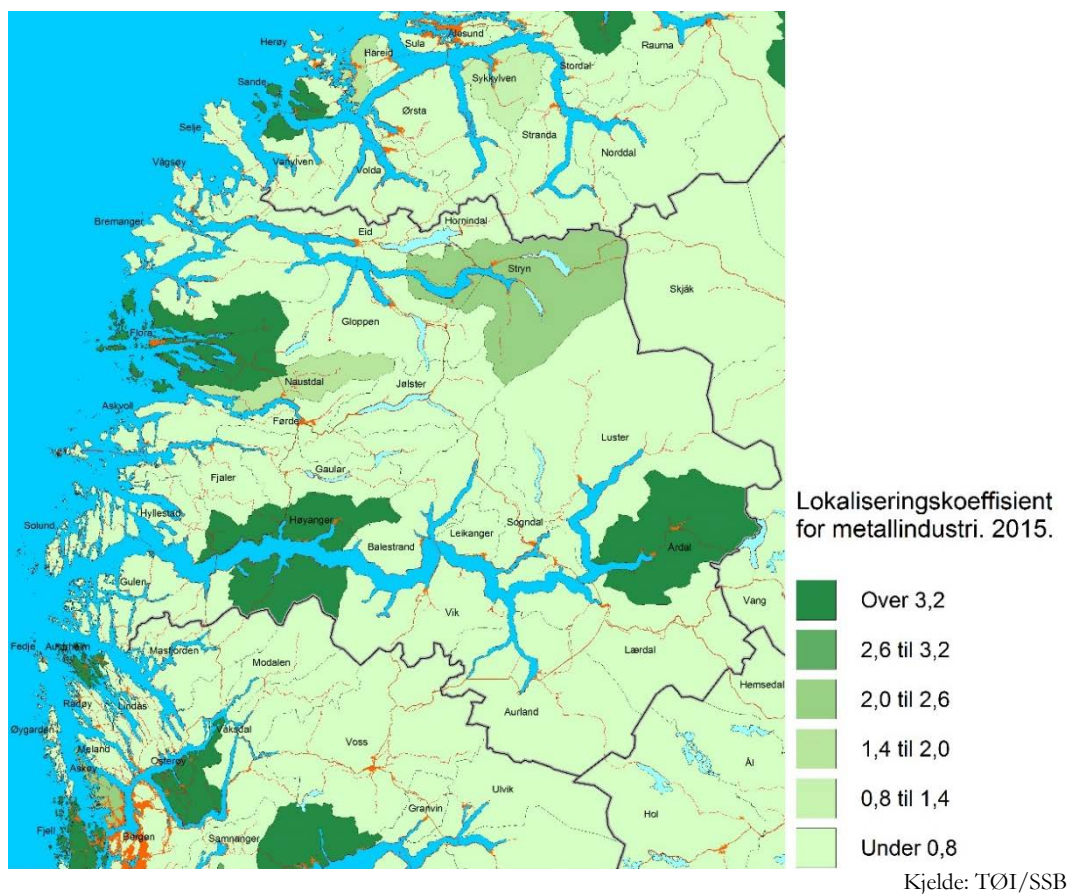
Noen næringer genererer meir avleia verksemd enn andre, gjennom etterspørsel av innsatsfaktorar. Særlig enkelte *industrinæringer* og en del *primærnæringer* har en stor positiv ringverknad på sysselsettinga i andre næringer. Granskinga syner at industrinæringer som kan ha slike verknader, ikkje står særleg sterkt i fylket. Lokaliseringskoeffisienten for olje og bergverk er stort sett under ein i alle kommunane, sjølv om ein tek med forsyningstenester til oljeverksemda i Flora kommune er sysselsettinga der bare litt høgare enn på landsbasis.

Industrien står sterkt i Sogn og Fjordane og her finn ein nokre opphopingar i Årdal, Høyanger og Flora. I Sogn dreiar dette seg i hovudsak om aluminiumsverk som historisk er basert på vasskraftressursar og tilgang til isfrie hamner heile året. Alle desse tre kommunane har ein lokaliseringkoeffisient på over tre slik at dei har tre gantar så mange sysselsette i desse bransjane som elles i landet. Samstundes er dette bransjar som har vært sterkt utsett for rasjonalisering og modernisering dei seinare åra for å betre lønsemda. Dette har ført til sterk reduksjon i talet på sysselsette.

Det er og lite lokale og regionale ringverknader utover den direkte sysselsettinga i desse næringane. Råvarene kjem inn med skip frå utlandet, og kundane er lokalisert utanfor regionen (Eidhammer m.fl. 2012).



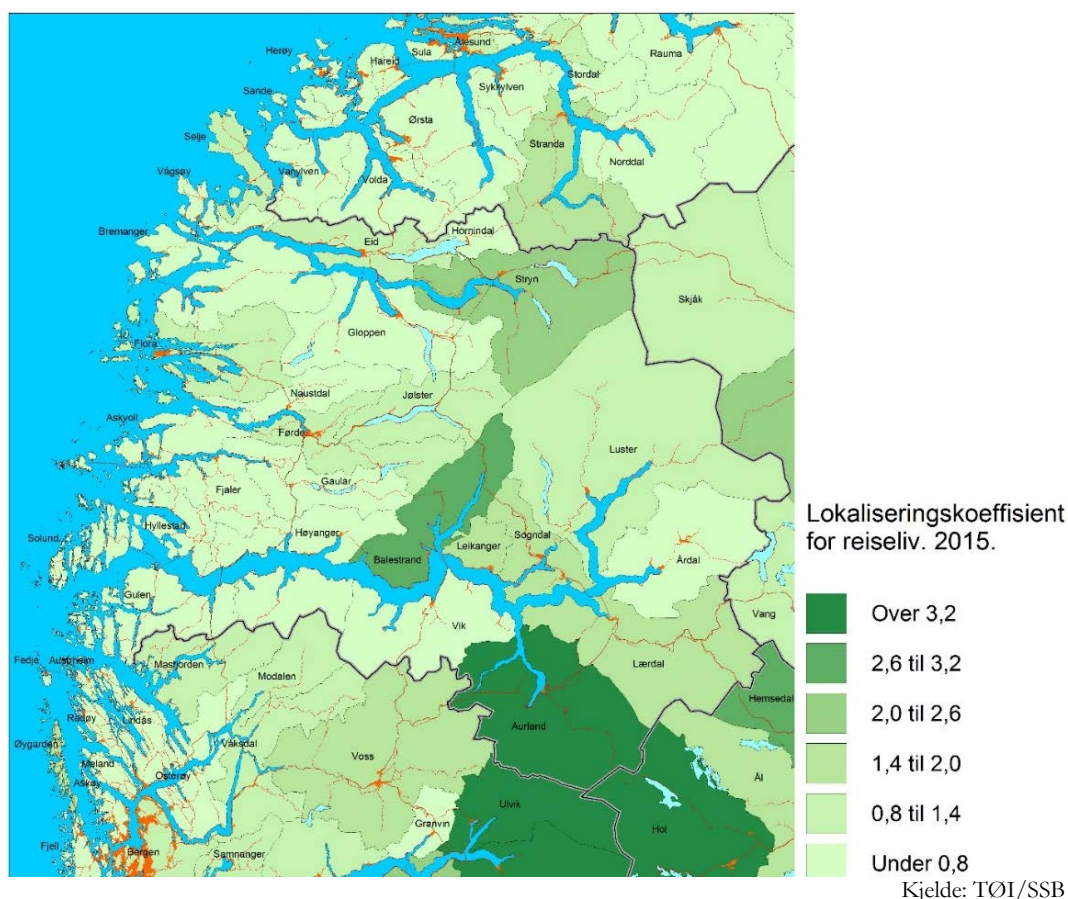
Figur 3.5 Lokaliseringskoeffisient for olje og bergverk etter kommune. 2015.



Figur 3.6 Lokaliseringskoeffisient for metallindustrien etter kommune. 2015.

Reiseliv har heller ingen dominerande posisjon i Sogn og Fjordane om ein måler etter sysselsetting. Næringa utgjør ein liten prosentdel av alle sysselsette. Det er bare Aurland som har ein høg del sysselsette i næringa med ein lokaliseringskoeffisient på over 3, Balestrand har ein viss grad av spesialisering, frå 2,6–3,2, og Stryn ligg på 2,0–2,6. Vareide og Nygaard (2013) viser og til at besøksnæringa (handel, aktivitet, service og overnatting) er blitt negativt påverka av svak vekst i folkesetnaden. Samstundes skal ein hugse på at ein del av reiselivet finn ein i andre næringar, slik som fiskeri og landbruk, og der kan det være ei viktig binæring til hovudnæringa.

Reiseliv er faktisk den einaste næringa som har marknadsføring av ein stad eller region som ein del av si kjerneverksemd og Sogn og Fjordane reklamerer for naturbaserte opplevingar i verdsklasse (Verdiskapingsplan 2014). Men næringa slit med lønsemda og det er ei utfordring å få fleire heilårsarbeidsplassar i næringa. Reiselivsnæringa er og avhengig av god infrastruktur for å transportere folk til dei ulike destinasjonane slik at samferdsle, og ikkje minst vegprosjekt, er særskild viktig for denne næringa. Likevel er større infrastrukturprosjekt eit tveigga sverd for reiselivsbransjen. Naturbaserte opplevingar og sjølve reisa er viktige produkt, og turistane kommer ikkje til Sogn og Fjordane for å kjøre i firefelts tunellar.



Figur 3.7 Lokaliseringskoeffisient for reiseliv etter kommune. 2015.

Det er ingen næringsmiljø som peikar seg ut med spesielt store transportbehov, i volum. For den enkelte verksemd kan sjølvstøtt transport vere viktig, og til dømes fiskerisektoren, tresektoren og metallindustri vil alle ha nytte av betre vegar generelt og ein utbetre E39 spesielt. Men marknaden ligg vel så mykje på Austlandet, slik at utnyttinga av E39 vil være noe avgrensa.

## 3.4 Næringslivets transportbehov

I dette kapitlet gjer vi greie for korleis næringslivet i Sogn og Fjordane sjølv beskriv sitt behov for transport av varer og menneske, dvs. tilsette, kundar og leverandørar og samarbeidspartnarar. Gjennom ei spørjeundersøking har vi kartlagt næringslivets syn på ulike infrastrukturtiltak og kvifor transporttilbodet er viktig, kva bedriftene meiner om ulike konkrete vegprosjekt og kor dei meiner det er viktig med gode transportsamband. Undersøkinga skal kartlegge ulike typar transport og transportinfrastrukturbehov i næringslivet, nå og i åra framover, for store og små verksemdar, i ulike næringar, i både privat og offentlig sektor, samt med ulike geografisk lokalisering i Sogn og Fjordane.

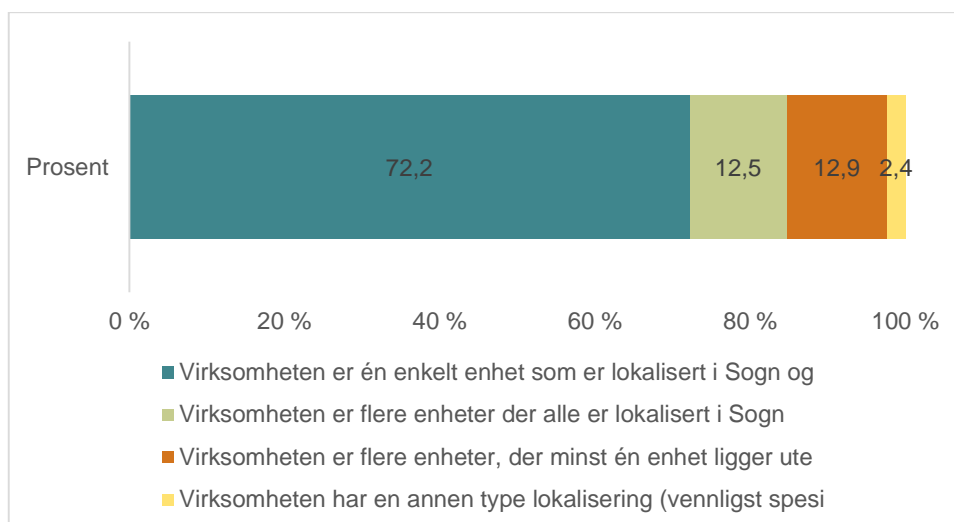
I framstillinga gjer vi først greie for kor verksemdene er lokalisert, kor deira viktigaste arbeidsområde og marknad er og kvifor bedrifta er lokalisert der den er. Deretter ser vi nærare på transportrelaterte spørsmål om kva som gjer at transport er viktig for verksemda, transport for dei tilsette og godstransport, bruk av ulike transportmiddel, betydning av infrastruktur, konkrete vegprosjekt og transportsamband.

### 3.4.1 Bedriftenes lokalisering og marknader

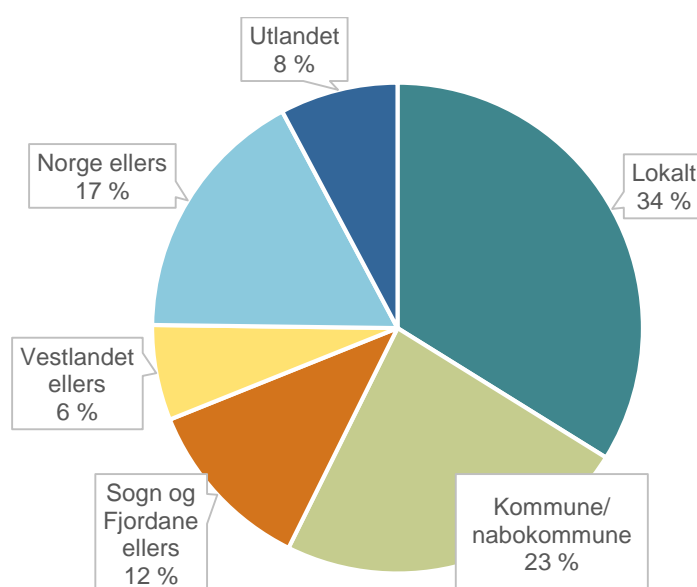
Spørjeundersøkinga viser at nesten tre av fire verksemdar i Sogn og Fjordane består av ei eining som er lokalisert bare i fylket, sjå figur 3.9. Om lag 12-13 prosent består av fleire einingar som alle er lokalisert i Sogn og Fjordane og det same er tilfellet for verksemdar der minst ein eining ligg utanfor fylket. Vel to prosent har ei anna lokalisering.

Etter som om lag 85 prosent av verksemdene er lokalisert i fylket og ikkje har einingar andre stader, kan ein rekne med at transport internt i regionen er viktigast for dei når det gjeld reiser, kommunikasjon og anna utveksling mellom bedriftene. Dersom fleire bedrifter var lokalisert utanfor fylket kunne ein venta eit større behov m.a. for besøksreiser og sendingar mellom einingane inn og ut av fylket.

Figur 3.8 illustrerer dette. Han viser at nær to tredelar av verksemdene har sin viktigaste marknad og nedslagsfelt innan kommunen og nabokommunane og om lag 70 prosent innan fylket. Tek ein med heile Vestlandet har 75 prosent av verksemdene marknaden sin der. Om lag 17 prosent har Noreg elles som viktigaste marknad og åtte prosent svarar utlandet. Dette gjeld for alle bedriftene under eitt, men biletet blir nest likt om ein for eksempel korrigerer for storleik på bedriftene. Betydinga av den lokale og regionale marknaden blir faktisk sterkare når ein tek omsyn til storleiken, målt ved sysselsetting, og tilsvarende noe redusert for den nasjonale og utanlandske marknaden. Tendensen er den same om ein ser på alle marknader for bedriftene, ikkje bare den viktigaste. Nær to tredelar av verksemdene har sine marknader lokalt og dette biletet forsterkast når ein korrigerer for sysselsetting. Da stig prosentdelen frå 57 til 65 prosent lokalt og til 75 eller 84 om ein inkluderer heile fylket eller vestlandet elles.



Figur 3.8 Verkssemder etter kor dei er lokalisert. Prosent av verksemdene.



Figur 3.9 Verkssemder etter kor den viktigaste marknaden er. Prosent av verksemdene.

På spørsmål om kvifor verksemdene er lokalisert der dei er, svarer dei fleste at det skuldast «historiske og tilfeldige årsaker», «god tilgang for kundar/klientar/brukarar» og «god transportdekning». Nær halvparten svarer at historiske og tilfeldige årsaker var svært viktig og lag 70 prosent meiner at dette var svært eller ganske viktig. Marknadstilgang kjem på ein god andreplass, der meiner 40 prosent at dette var svært viktig og litt over 60 prosent at det var svært eller ganske viktig. God transportdekning rangerast som nummer tre, nær 30 prosent seier dette var svært viktig og om lag halvparten av verksemdene seier det at det var svært eller ganske viktig. God tilgang på råvarer synest ikkje å bety så mye, likeeins er det med næringsmiljø og tilgang på kvalifisert arbeidskraft. Kanskje er svara på dei to siste faktorane eit uttrykk for at næringslivet i Sogn og Fjordane i hovudsak er ressursbasert og tradisjonelt, og at det er lite kunnskapsbasert industri- og tenesteproduksjon i fylket. Framvekst av sterke næringsmiljø og klynger samt god tilgang på kompetanse reknast nemleg for å være særskilt viktig når ein skal utvikle eit kunnskapsbasert næringsliv.

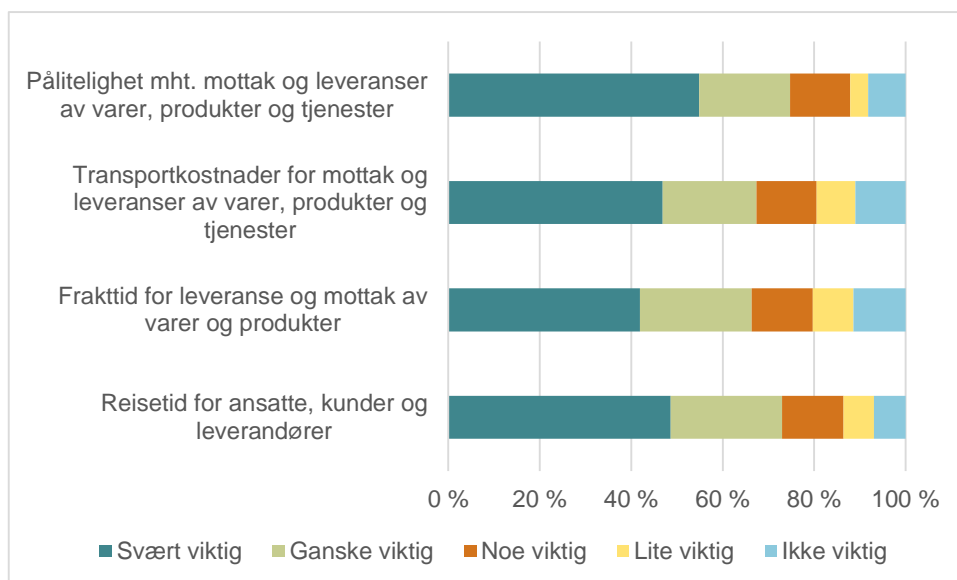


Figur 3.10 Årsaker til lokalisering. Prosent av verksemdene.

### 3.4.2 Verksemdenes transportbehov – arbeidsreiser, varer og tenester

Næringslivet treng transporttenester til arbeidsreiser for tilsette og kundar og til transport av varer og tenester. I avsnittet under gjer vi greie for kva verksemdene meiner er viktig når det gjeld transport, korleis tilsette reiser og kva slags transportmedel dei brukar, og kva som er vanleg transportmedel for godstransport til og frå verksemdene.

Pålitelegheit for varer og tenester til og frå bedrifta samt reisetid for tilsette, kundar og leverandørar, er i følgje bedriftene det aller viktigaste når det gjeld transport. Heile 55 prosent av bedriftene svarar at pålitelegheit er svært viktig, og tre av fire seier det er svært eller ganske viktig. Tilsvarande for reisetid svarer 49 prosent svært viktig og om lag tre av fire svarar svært eller ganske viktig her og. Transportkostnader og fraktid skårar litt lågare, men stort sett kjem transport ut som eit viktig område for verksemdene.



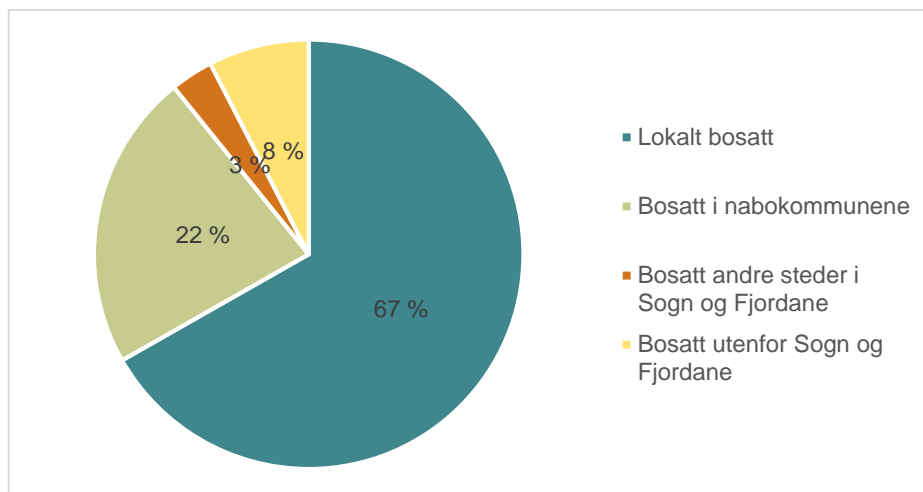
Figur 3.11 Kva som er viktig for transport. Prosent av verksemdene.

### 3.4.3 Persontransport – arbeidsreiser, teneste- og besøksreiser

Dei tilsette i verksemdene bur i hovudsak lokalt. To tredelar bur i kommunen der verksemda ligg og ni av ti bur anten der eller i nabokommunen. Det inneber at nærast alle arbeidsreiser skjer lokalt, svært få pendlar inn frå resten av fylket (3 %) eller frå andre stadar (8 %), sjå figur 3.13. Bil/motorsykkel/moped e.l. er det mest vanlege transportmedel til arbeidsreiser, sju av ti nyttar det, mens 17 prosent bruker sykkel eller gange. Nær ein tredel (31 %) har dette som nest mest vanlege transportmedel. Andre transportmedel er nesten ikkje brukt til arbeidsreiser, sjå tabell 3.2. Denne reisemiddelfordelinga for arbeidsreiser er ikkje så ulik det ein finn i landet elles, og særleg utanom dei større byane. Bilbruken er høgare i distrikta og kollektivdelen mye lågare, mens bruk av sykkel og gange synest å være ganske likt (Hjorthol mfl. 2014).

Ser ein på bruk av transportmedel til tenestereiser, kundebesøk, serviceoppdrag og liknande, endrar biletet seg noe, men ikkje dramatisk. Bilbruken aukar noe, frå 69 til 75 prosent og står fram som det klårt dominerande transportmedel. Nå blir og fly viktigare, 11 prosent seier dette er det mest vanlege transportmedel og 20 prosent at det er det nest mest vanlege. Sykkel og gange betyr lite og kollektivandelen (buss) er framleis nær null, sjå tabell 3.3. Reisemønsteret endar seg heller ikkje mye om ein ser på kva for transportmedel kundar og klientar nyttar. Som for tenestereiser er bil det klårt viktigaste, to tredelar bruker det og ein av ti nyttar fly, sjå tabell 3.4.

Nær halvparten av verksemdene meiner at transportbehovet vil være om lag det same framover, mens vel halvparten trur det vil auke mye (15 %) eller litt (37 %). Det vil sei at så godt som ingen meiner behovet vil minske. Dei fleste trur behovet vil være stabilt, som før eller med ein liten auke (83 %), sjå figur 3.14.



Figur 3.12 Bustad for tilsette i verksemdene. Prosent av verksemdene.

Tabell 3.2 Val av transportmedel til arbeidsreiser. Prosent av verksemdene.

Med kva for hovudtransportmedel kjem dei tilsette og leiing seg vanlegvis til og frå arbeid?							
Rangering	Gange/Sykkel	Bil/motorsykkel/moped e.l.	Buss	Fly	Anna	Ikkje relevant	Totalt
1	17	69	1	3	1	8	100
2	31	14	8	4	1	2	100
3	6	2	13	3	5	8	100

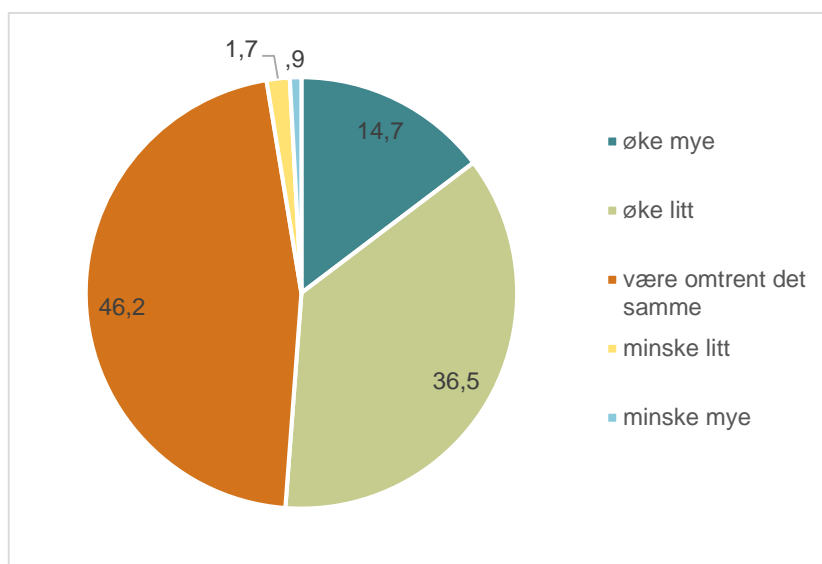


Tabell 3.3 Val av transportmedel til tenestereiser. Prosent av verksemdene.

Med kva for hovudtransportmedel kjem dei tilsette og leiing seg vanlegvis til og frå eksterne møter/kundebesøk/serviceoppdrag								
Range-ring	Syssel/gange	Buss	Fly	Bil/motorsyssel/moped eller liknande	Båt/skip/ferje	Andre transportmedel	Ikkje relevant	Totalt
1	3	1	11	75	2	0	7	100
2	8	8	20	12	17	2	2	100
3	6	8	12	3	10	3	5	100

Tabell 3.4 Val av transportmedel for kundar og klientar. Prosent av verksemdene.

Med kva for hovudtransportmedel kjem kundar/klientar/brukarar seg vanlegvis til og frå verksemdene?								
Range-ring	Syssel/gange	Buss	Fly	Bil/motorsyssel/moped eller liknande	Båt/skip/ferje	Andre transportmedel	Ikkje relevant	Totalt
1	5	3	9	67	4	0	12	100
2	12	13	12	13	15	1	2	100
3	6	11	6	4	11	3	6	100



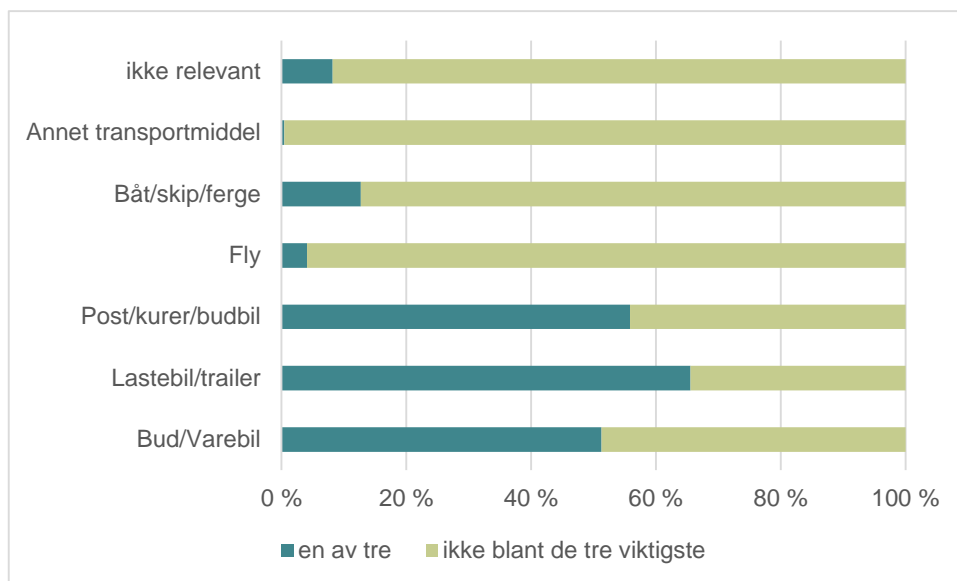
Figur 3.13 Verksemdenes behov for persontransport framover. Prosent av verksemdene.

### 3.4.4 Godstransport

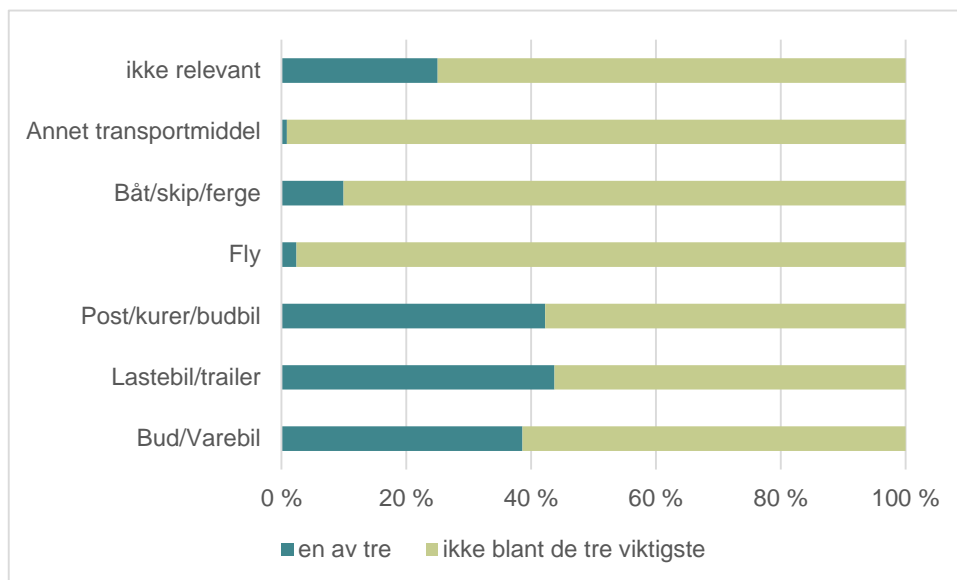
På same måte som bil og vegtransport dominerer i persontransporten, gjer han også det når det gjeld godstransport. To av tre verksemdar svarar at lastebil eller trailer vanlegvis utgjer eit av dei tre viktigaste hovudtransportmedel når verksemda tek mot varer og forsyningar. Deretter følgjer post/kurer/bodbil (56 %) og varebil (51 %). Ein liten del nyttar båt/skip/ferje (13 %), mens berre to prosent nyttar fly. Biletet er stort det same om ser på kva for hovudtransportmedel verksemda bruker for å sende produkt, varer og forsyningar. Om lag 40 prosent nemner lastebil eller trailer, post/kurer/bodbil og varebil som vanlegaste transportmedel. Ein av fire verksemdar svarar at dette ikkje er relevant.

Ei god del av verksemdene (16,8 %) opplyser at dei ikkje har behov for godstransport (ikkje med i figur 3.15). Av dei som har godstransport trur største delen at behovet anten vil være stabilt eller auke litt.

Nær halvparten av verksemdene meiner at transportbehovet vil være om lag det same framover, mens vel halvparten trur det vil auke mye (15 %) eller litt (37 %). Det vil sei at så godt som ingen meiner behovet vil minske. Dei fleste, om lag to av tre verksemdar trur at behovet vil være stabilt, som før eller med ein liten auke. Noen fleire verksemdar trur godstransporten vil auke mye (17,1 %) enn tilfellet var for persontransport (14,7), sjå figur 3.16<sup>4</sup>.

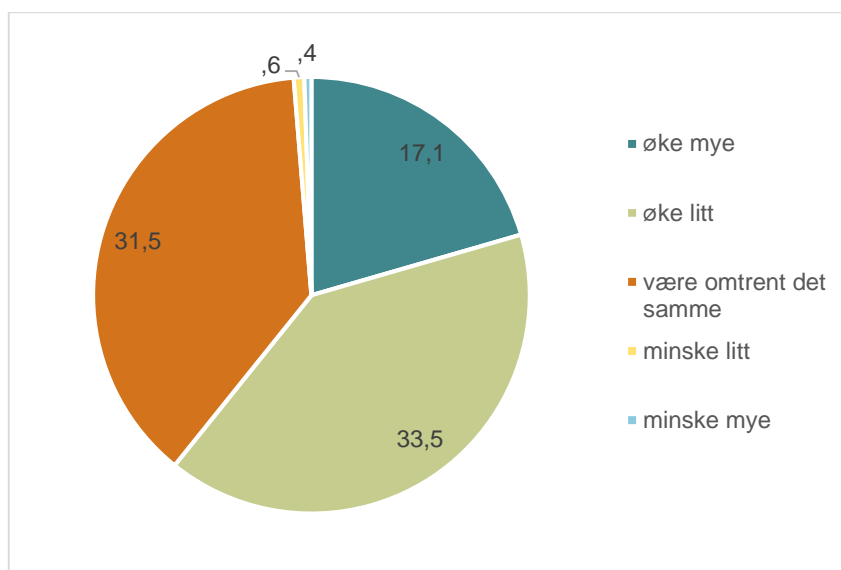


Figur 3.14 Kva for hovudtransportmedel verksemdenes vanlegvis brukar til mottak av varer og forsyningar. Prosent av verksemdene.

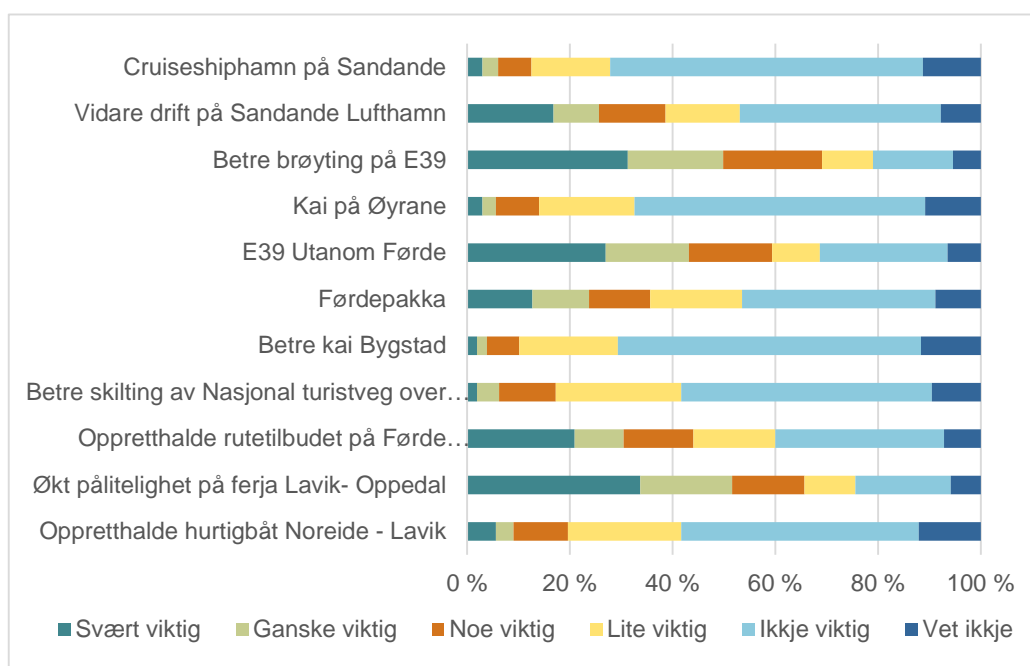


Figur 3.15 Kva for hovudtransportmedel verksemdenes vanlegvis brukar til å sende varer og forsyningar. Prosent av verksemdene.

<sup>4</sup> Denne skilnaden er ikkje signifikant på 5 prosent nivå.



Figur 3.16 Verksemdenes behov for godstransport framover. Prosent av verksemdene.



Figur 3.17 Andre framtidige tiltak som er viktige for verksemdene. Prosent.

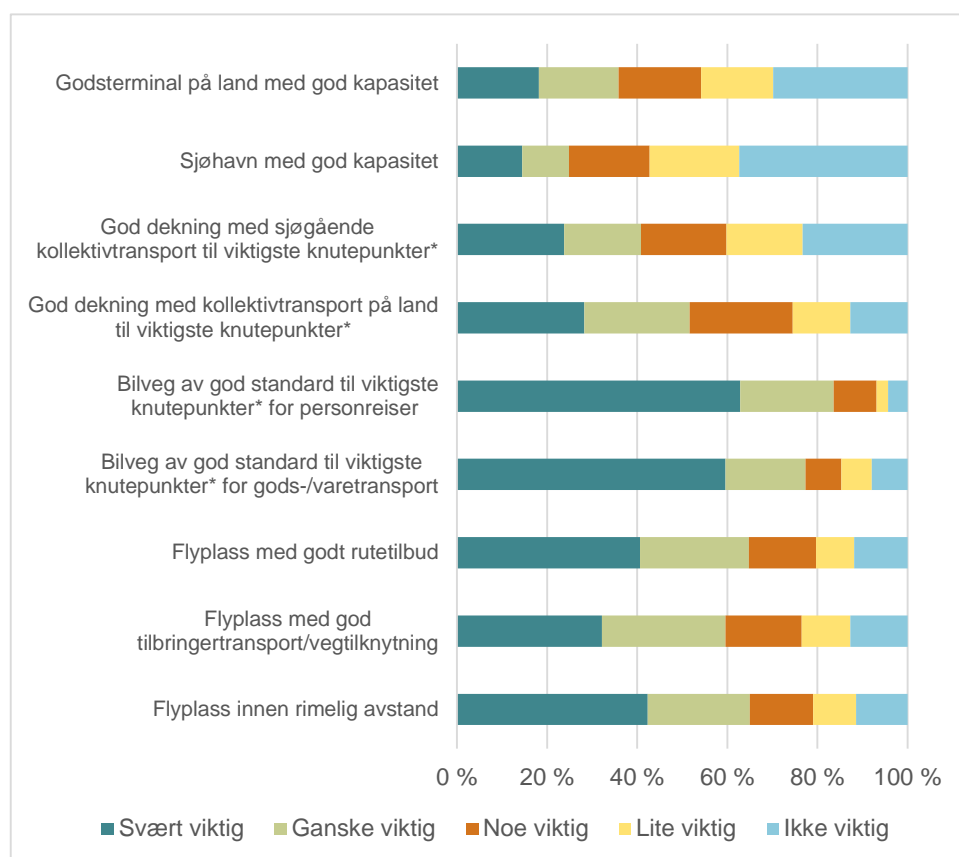
Frå figuren ser ein at det særleg er ferja Lavik Oppedal, E39 utanom Førde og betre brøyting av E39 som blir nemnd som viktige eller svært viktige av ein stor del av verksemdene som har svart på undersøkinga. I neste gruppe tiltak er det mange som ser det som viktig å sikre vidare drift på Sandane lufthamn, oppretthalde rutetilbodet på Førde lufthamn, og Førde-pakka.

### 3.4.5 Ulike typar transportinfrastruktur i dag og framover

Næringslivet er avhengig av ein tilfredsstillande transportinfrastruktur for å fungere effektivt, for å frakte folk, varer og tenester til og frå verksemdene. I det følgjande avsnittet gjer vi greie for kva verksemdene meiner er viktig når det gjeld ulike typar transportinfrastruktur, kva dei meiner om konkrete vegprosjekt lokalt og regionalt,

kor det er viktig med gode transportsamband og kva det kan bety om transporttilbodet blir vesentleg betre eller dårlegare.

Bilveg er den klårt viktigaste transportinfrastrukturen for verksemdene i Sogn og Fjordane, slik det gjerne er i distrikta. Om lag 60 prosent meiner det er svært viktig med bilveg av god standard for både person- og godstransport. Over 80 prosent meiner dette er svært eller ganske viktig for persontransport og litt under 80 prosent seier det same om godstransport. Flyplass er og ganske viktig for verksemdene. Om lag 40 prosent meiner flyplass med godt rutetilbod eller innan rimeleg avstand er svært viktig og 60 til 65 prosent meiner dette er svært eller ganske viktig for verksemdene. Sjøtransport er mindre viktig for verksemdene i Sogn og Fjordane. Om lag 15 prosent av verksemdene meiner dette er svært viktig og ein av fire meiner det er svært eller ganske viktig. Godsterminal på land med god kapasitet og sjøgåande kollektivtransport skårar noe høgare, men er framleis av langt mindre betydning enn vegtransport. Om lag halvparten meiner at god dekning med kollektivtransport på land til viktigaste knutepunkt er svært eller ganske viktig for verksemdene. Men det klåre biletet er altså at bilveg er viktigast for næringslivet i Sogn og Fjordane og at sjøtransport ikkje synes veldig viktig i fylket sjølv om det er eit utprega kystfylke.



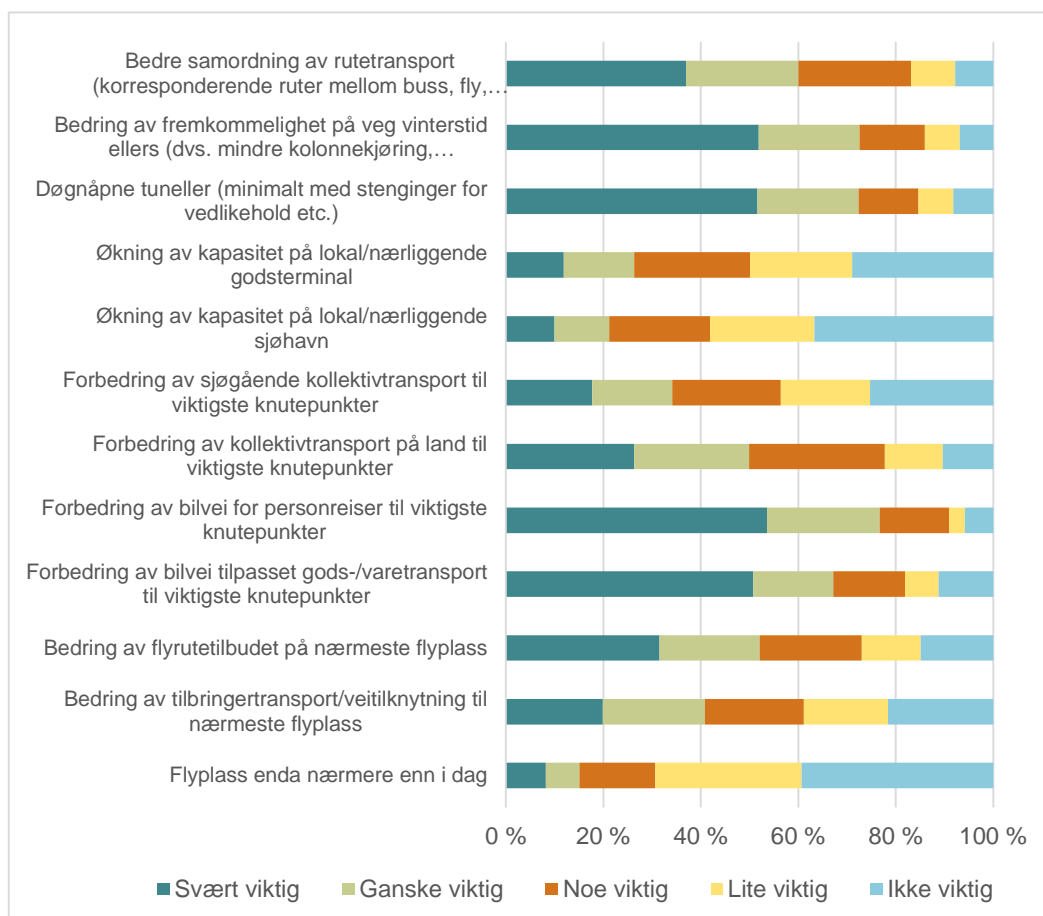
Figur 3.18 Kor viktig er ulike typar transportinfrastruktur er i dag. Prosent av verksemdene.

Spørsmål om kva bedriftene meiner vil være dei viktigaste generelle transportinfrastrukturiltaka for dei neste 10 åra stadfester biletet om at det er veg som tel mest, sjå figur 3.19. Om lag halvparten av verksemdene meiner forbetring av bilveg for personreiser og godstransport, døgnopne tunellar og betre samband vinterstid er svært viktig. Nær tre av fire meiner dette er svært eller ganske viktig. Betre samordning av rutetransport mellom buss, fly og sjøtransport er og viktig

framover, 40 prosent av verksemdene seier dette er svært viktig og 60 prosent meiner det er svært eller ganske viktig.

Betere tilbod av flyruter på næraste flyplass er og viktig, nær ein tredel av verksemdene meiner dette er svært viktig, mens halvparten meiner det er svært eller ganske viktig. Kvar femte bedrift meiner og at forsyningsteneste og vegtilknytning til næraste flyplass er svært viktig, 40 prosent meiner dette er svært eller ganske viktig. Ikkje mange meiner at det å få flyplass nærare enn i dag er svært viktig, bare 8 prosent meiner det og 15 prosent meiner det er svært eller ganske viktig. Også her ser ein at sjøgående transport heller ikkje betyr så mye framover. Om lag ei av ti verksemdar meiner at betra kapasitet av lokal sjøhamn eller godsterminal er svært viktig, mens noen fleire meiner det same om forbetring av sjøgående kollektivtransport til viktige knutepunkt. Om lag to av fem bedrifter seier dette er svært viktig, mens kvar tredje meiner det er svært eller ganske viktig. Det er ein større del av verksemdene som meiner forbetring av kollektivtransport på land til viktige knutepunkt er viktig. Kvar fjerde bedrift meiner det er svært viktig og halvparten synes det er svært eller ganske viktig.

Veg er altså den viktigaste transportinfrastrukturen for næringslivet i Sogn og Fjordane, både i dag og framover. Sjøtransport betyr lite for transport av så vel personar som gods. Flytransport vurderast som noe viktigare. Men kva er det så for vegløyningar i fylket næringslivet synest er viktigast? Det ser vi nærare på i neste avsnitt.

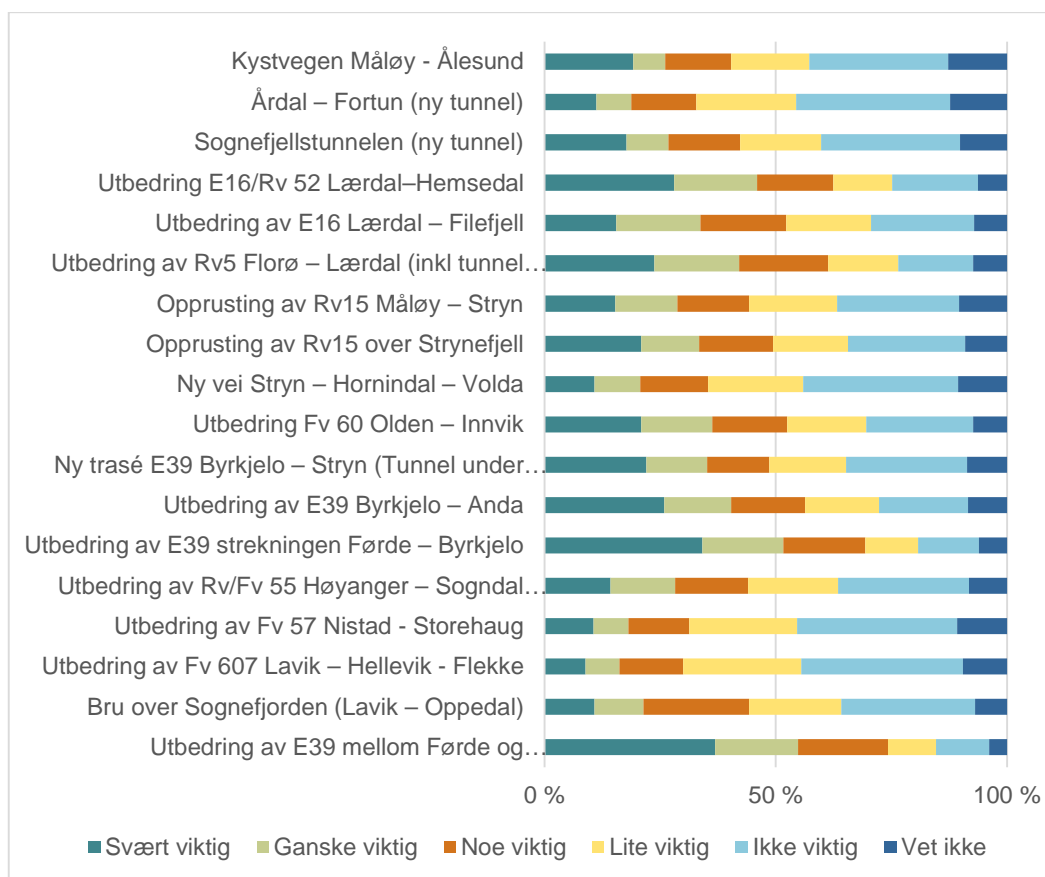


Figur 3.19 Kor viktig er ulike typar transportinfrastruktur dei neste ti åra. Prosent av verksemdene.

### 3.4.6 Viktige vegprosjekt og transportsamband

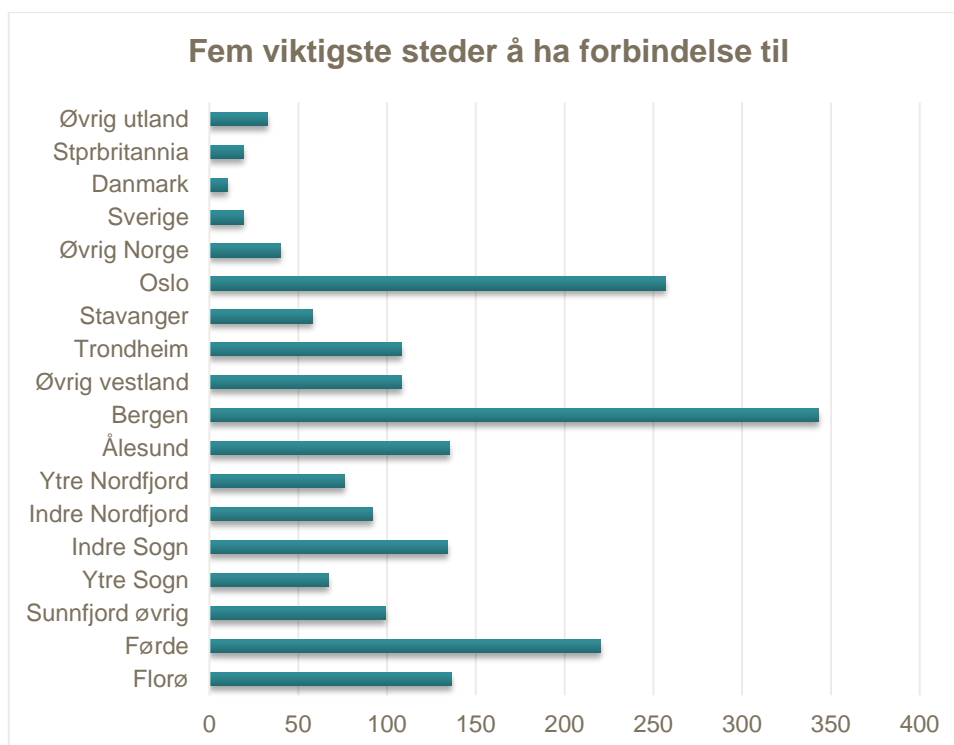
Spørjeundersøkinga inneheld ei rekkje spørsmål om konkrete vegprosjekt i Sogn og Fjordane og kva næringslivet meiner er viktigast for deira verksemd. Fire av spørsmåla er knytt til utbetring og ny trase for E39 og svara tyder på at dette er viktige prosjekt for næringslivet. Høgast skår får utbetring av E39 mellom Førde og Sognefjorden, nær 40 prosent av verksemdene meiner at dette vegprosjektet er svært viktig og om lag halvparten seier det er svært eller ganske viktig. Om lag like mange meiner at utbetring av E39 mellom Førde og Byrkjelo med ny trase Slåtten – vassenden og tunnel Ålhus – Årdal er like viktig. Kvar fjerde verksemd meiner at utbetring av E39 Byrkjelo – Anda og er svært viktig og 40 prosent seier det er svært eller ganske viktig. Kvar femte verksemd meiner ny trase Byrkjelo – Stryn er svært viktig og 35 at det er svært eller ganske viktig.

Andre vegstrekningar verksemdene meiner det er viktig å ruste opp er E16/Rv 52 Lærdal – Hemsedal, Rv 5 Florø – Lærdal, Rv 60 Olden – Innvik og Rv15 over Strynefjellet. Om lag kvar fjerde verksemd meiner det er svært viktig å utbetre desse vegstrekningane, godt over 40 prosent seier at E16/Rv 52 og Rv 5 er svært eller ganske viktig å utbetre, mens om lag 35 prosent meiner det same om Fv 60 og Rv 15 over Strynefjellet. Vegprosjekt som rangerast lågare av verksemdene er Fv 57 Nistad – Storehaug, ny tunnell mellom Årdal og Fortun, Fv 607 Lavik Hellevik og bru over Sognefjorden mellom Lavik og Oppedal. Bare kvar tiande verksemd meiner dette er svært viktige prosjekt, om lag kvar tredje verksemd meiner at bru over Sognefjorden er svært eller ganske viktig. Desse prioriteringane kan henge saman med at dette er hovudkorridorane for transport mot dei viktigaste destinasjonane; Bergen, Oslo og Førde. Ein mangel i undersøkinga er at tunnel under Vikafjellet ikkje er med, dette sambandet kan være viktig for midtre og indre Sogn.



Figur 3.20 Kor viktig ulike framtidige vegprosjekt er for verksemdene. Prosent av verksemdene.

På spørsmål om kva for stader næringslivet meiner det er aller viktigast å ha gode samband til skil Bergen, Oslo og Førde seg ut. Tre av fire verksemdar nemner Bergen som aller viktigaste stad å ha samband til. Vel halvparten av verksemdene svarar Oslo og litt under halvparten svarar Førde. Florø, Indre Sogn og Ålesund kjem på dei neste plassane, snautt 30 prosent av bedriftene nemnar desse stadane aller viktigast. Svært få meiner det er særleg viktig med samband til utlandet eller Noreg elles.



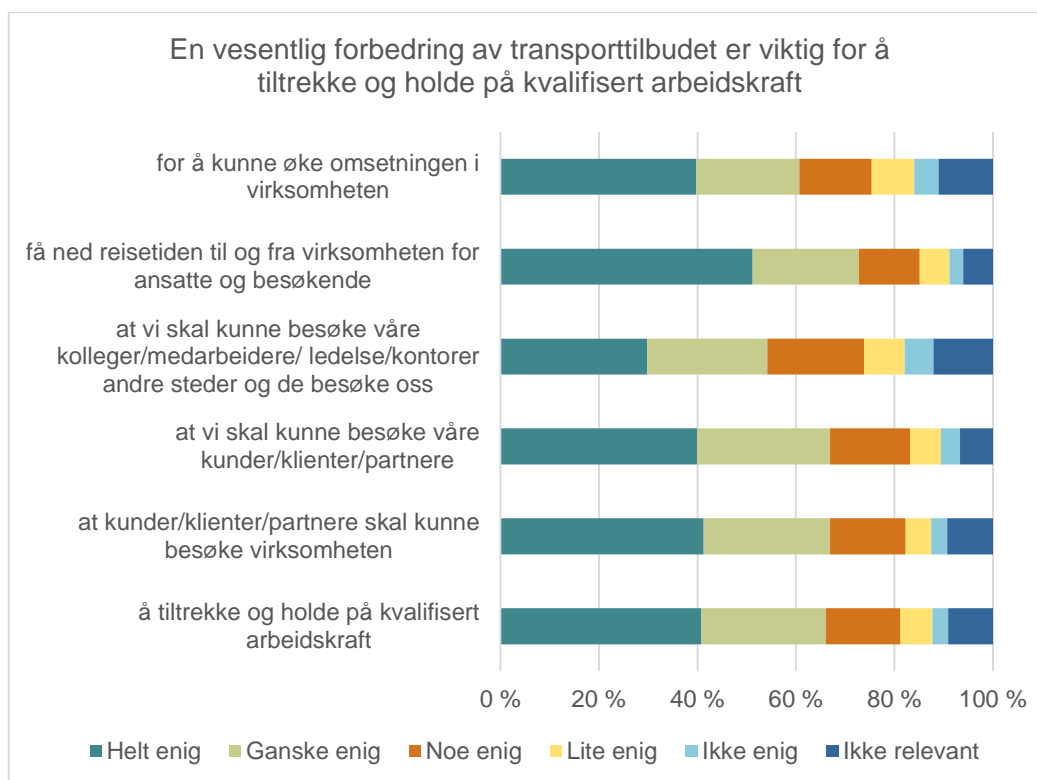
Figur 3.21 Kva for stader det er aller viktigast å ha gode samband til. Prosent av verksemdene.

Den geografiske fordelinga av verksemdene forklarar kanskje kvifor destinasjonane internt i fylke i hovudsak er viktige lokalt, sjå kart i vedlegg 1. Her ser vi at kontakt til Bergen, Førde og Oslo er viktig for alle verksemdene, mens behovet for kontakt til andre destinasjonar varierer meir mellom kommunane. Dette heng antakeleg saman med næringsstruktur i dei aktuelle kommunane og at bu- og arbeidsmarknadsregionane i Sogn og Fjordane jamt over er små.

### 3.4.7 Transport og næringsutvikling

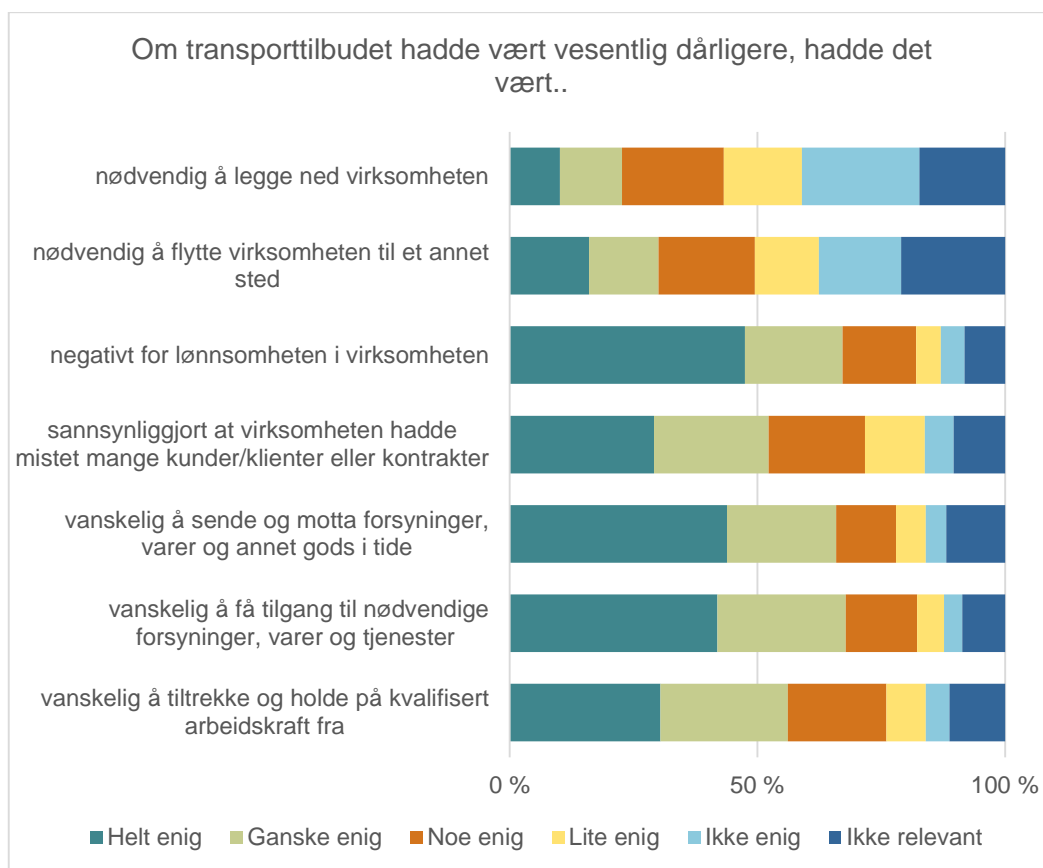
Transporttilbodet reknast for å være viktig for at arbeids- og næringsliv skal fungere effektivt og utvikle seg. I undersøkinga spør vi kva verksemdene meiner vil være følgjene av eit forbetra eller dårlegare transporttilbod og kva dei meiner om si eiga framtid i fylket. Høgast skår ser vi at reisetid for tilsette og kundar får. Tre av fire verksemdar er heilt eller ganske einig i utsegna at ei vesentleg forbetring av transporttilbodet er viktig for å få ned reisetida for desse gruppene. Halvparten er heilt einig i dette. Nær to tredelar av verksemdene er heilt eller ganske einig i at eit betre transporttilbod er viktig for å tiltrekkje seg og halde på kvalifisert arbeidskraft, for at kundar og klientar skal kunne besøke verksemda og for at verksemda skal kunne besøke kundar, klientar og partnarar. Om lag 40 prosent er heilt einige i desse utsegnene og i utsegna om at ei vesentleg forbetring av transporttilbodet er viktig for å kunne auke omsetnaden i verksemda. Ein litt mindre del er heilt eller ganske einig i at eit betre transporttilbod er viktig for at verksemda skal kunne besøke kollegaer og medarbeidarar.





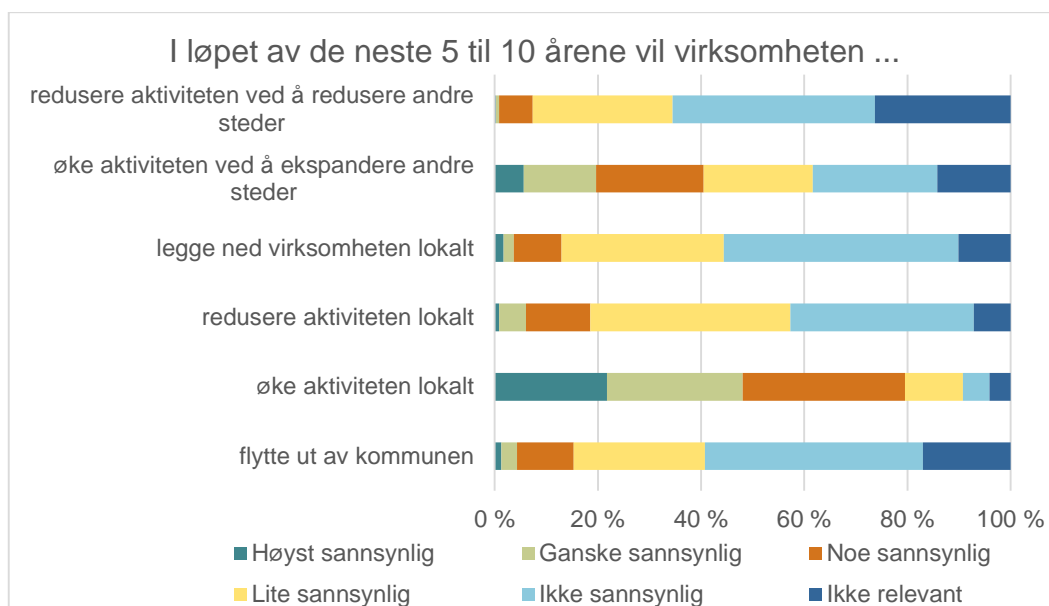
Figur 3.22 *Kvifor ei vesentleg forbetring av transporttilbodet er viktig. Prosent av verksemdene.*

På spørsmål om kva eit vesentleg dårlegare transporttilbod vil bety for verksemdene synes lønsemd og forsyningar å være viktigast. Om lag to tredelar av verksemdene er heilt eller ganske einig i at dette vil være negativt for lønsemda, at det vil være vanskeleg å få tilgang til forsyningar, varer og tenester og å sende eller take imot forsyningar, varer og anna gods i tide. Om lag halvparten av verksemdene er heilt eller ganske einig i at eit vesentleg dårlegare transporttilbod vil føre til at verksemdene mister kundar og klientar eller gjer det vanskeleg å trekkje til seg og halde på kvalifisert arbeidskraft. Ein liten del trur at det ville bli nødvendig å flytte eller legge ned verksemda. Bare kvar tiande bedrift er heilt einig i at dei måtte legge ned verksemda og 16 prosent trur dei måtte flytte. Dei aller fleste verksemdene trur altså at eit vesentleg dårlegare transporttilbod ville svekke lønsemda og gjere det vanskelegare å drive, men at dei ville overleve på same staden der dei er no.



Figur 3.23 Kva eit vesentleg dårligare transporttilbodet ville føre til. Prosent av verksemdene.

Verksemdene synes i det heile å ha god tru på framtida der dei er. Om lag fire av fem verksemdar trur det er høgst, ganske eller noe sannsynleg at dei vil auke aktiviteten lokalt, kvar femte meiner dette høgst sannsynleg. Nesten ingen meiner dei må legge ned, flytte ut av kommunen eller redusere aktiviteten lokalt, og ein svært liten del trur dei vil auke aktiviteten ved å ekspandere andre stader. Tendensen er heilt klår, verksemdene meiner at aktivitetane deira er liv laga der dei held til nå. Eit betre transporttilbod vil gjere det lettare å drive og tilsvarande vil eit dårlegare tilbod gjere det vanskelegare, men ikkje umuleg.



Figur 3.24 Verksemdenes syn på framtida dei neste 5 til 10 åra. Prosent av verksemdene.

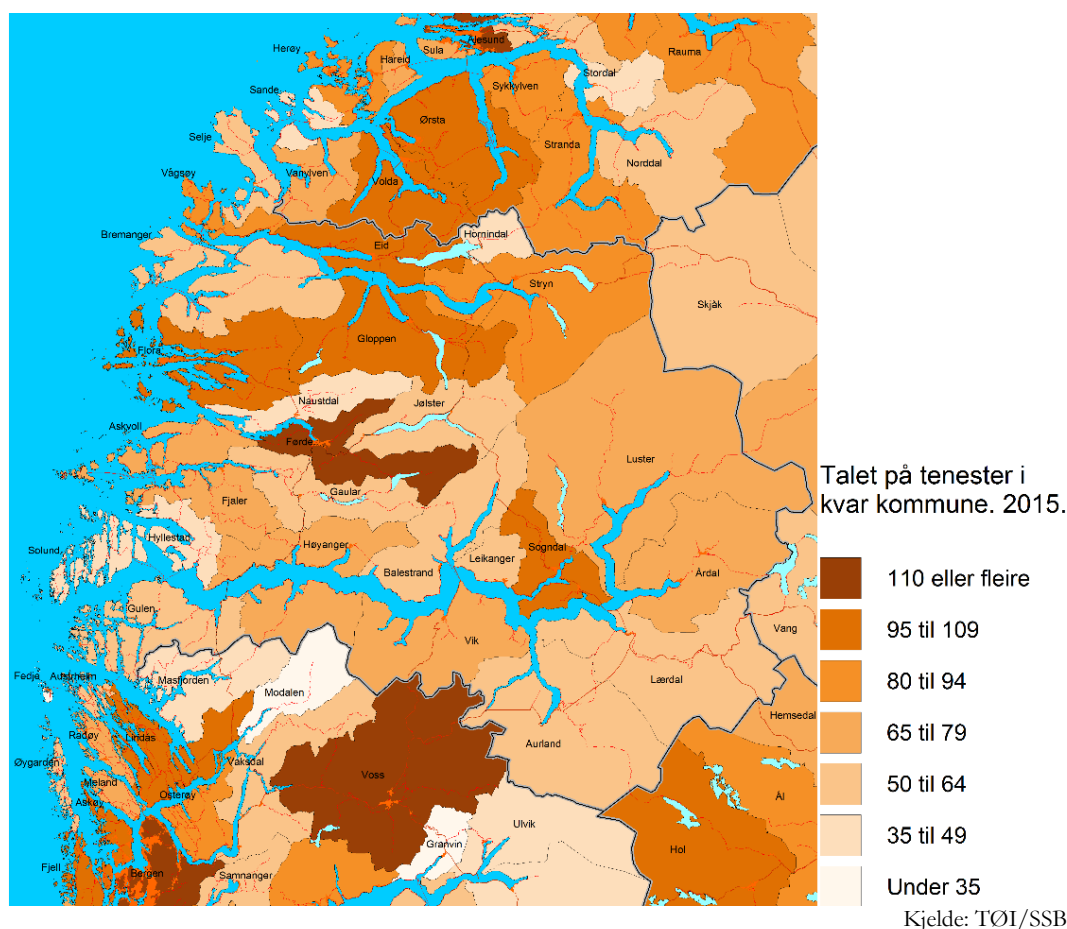
Ut frå spørjeundersøkinga ser vi at dagens infrastruktur ikkje er eit betydeleg hinder for dei fleste verksemdene som driv i Sogn og Fjordane. Det heng saman med at ein stor del av verksemdene i hovudsak driv lokalt. Samstundes forventar verksemdene betre lønsemd om infrastrukturen blir betre. Bil er det viktigaste transportmedelet både for personar og gods. I det ligg ei utfordring knytt til vegstandard, etter kvart som lastebilane er blitt større. Lufthamnene, og tilførsel til dei er og viktig, viktigare enn det trafikkvoluma synleggjer direkte.

## 4 Tenester

### 4.1 Tenester generelt

Tilgangen på ulike tenester er viktig både for å drive med forretningar og for at folk skal trivast der dei bur. Noen tenester fins i dei fleste sentra, mens andre bare er å finne i noen få, i dei største sentra. Disse fungerer da som region- eller landsdelssentra for meir spesielle tenester.

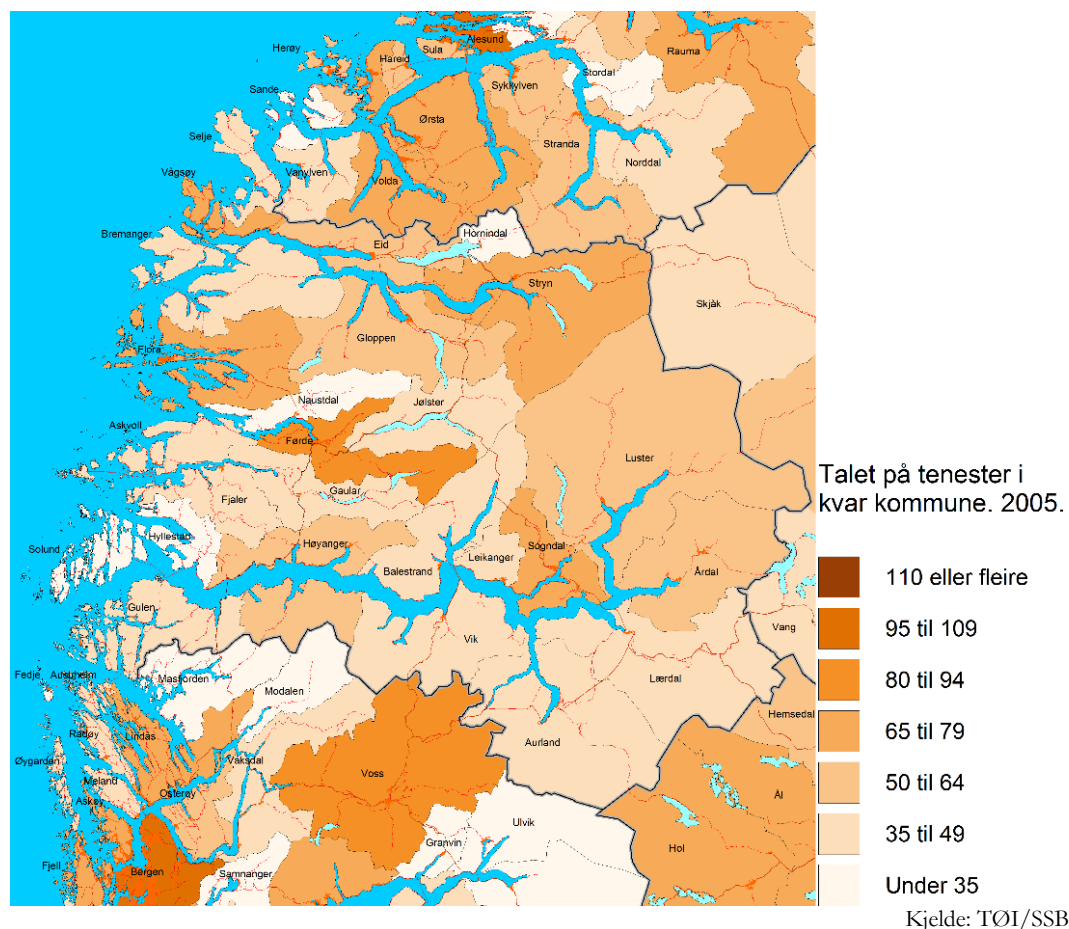
Vi har nytta «Det sentrale bedrifts- og føretaksregisteret» til å plukka ut dei næringskodane som utgjer ei form for teneste, til saman 287 koder. Disse er så gruppert saman til 120 ulike tenester. Ei teneste reknast som tilgjengeleg for kommunens innbyggjarar dersom det fins ei bedrift som lokalisert i kommunen og tilbyr denne tenesta. Ein skil ikkje på talet bedrifter eller sysselsette innan tenesta, bare om tenesta fins eller ikkje. Dersom det til dømes fins eit arkitektkontor med bare noen få sysselsette i ein kommune reknast tenesta som like tilgjengeleg i denne kommunen, som i en kommune med mange arkitektkontor og mange sysselsette.



Figur 4.1 Talet på tenester tilgjengeleg i kvar kommune. 2015.

Talet på tenester i kvar kommune fordeler seg om lag som ein kunne vente. Dei kommunane som har dei største tettstadane, har og flest tenester. Det er naturleg

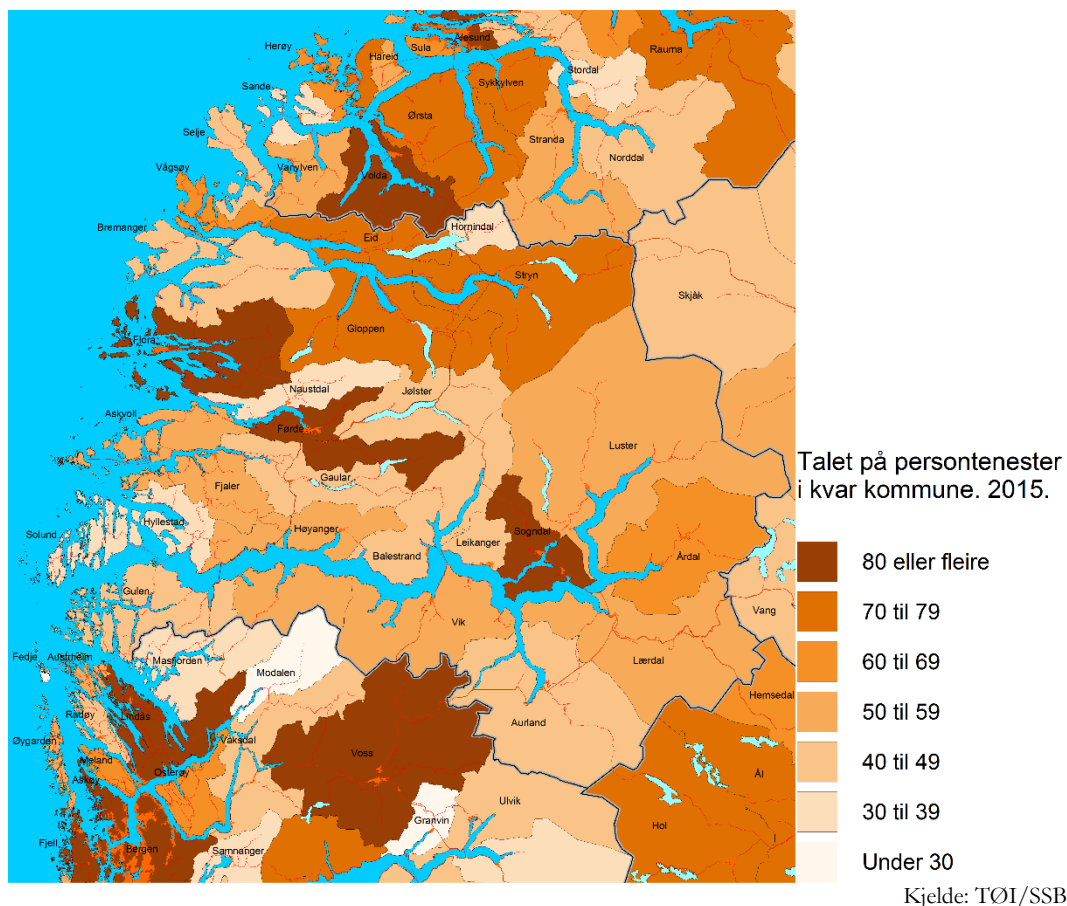
med få tenester i små kommunar, særleg gjeld det kommunar som ligg tett ved eit større senter. Det er difor ikkje overraskande at for eksempel Naustdal og Hornindal har få tenester sidan dei ligg tett inntil Førde og Eid/Stryn. Noe meir overraskande er det at kommunane i ytre Sogn har så få tenester.



Figur 4.2 Talet på tenester tilgjengeleg i kvar kommune. 2005.

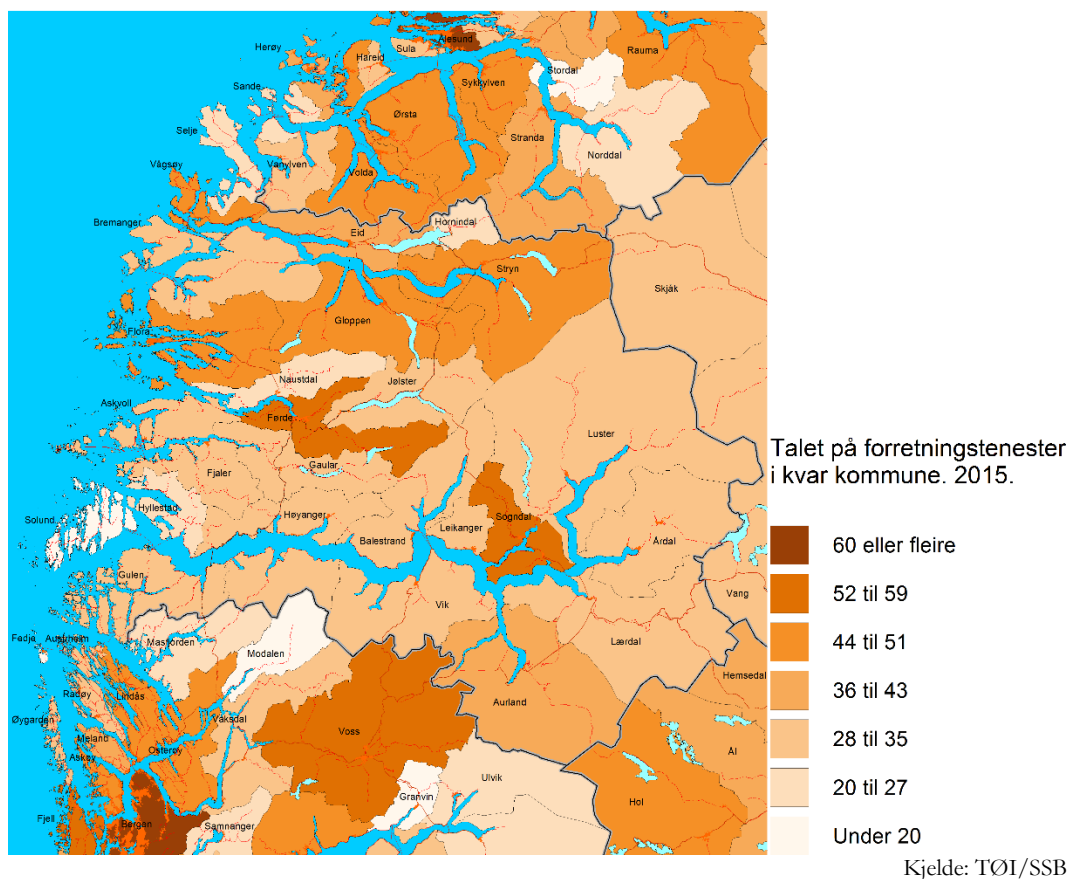
Samanliknar vi biletet med 2005-situasjonen ser vi at det ikkje har skjedd så mye dei siste ti åra. Det er generelt blitt fleire tenester, men det er ikkje alle kommunar som har opplevd ein vesentleg vekst. Kommunar med klår vekst i talet på tenester, finn vi sentralt i fylket; Førde, Eid, Gloppen, Gaular og Balestrand. Denne utviklinga er ikkje overraskande. Gjennom heile perioden har det skjedd ei sentralisering, både av befolkning og arbeidsplassar.

Det generelle biletet med sentralisering og tenestevekst i større sentra, held seg om vi ser nærare på einkilde tenester. Sogndal, Førde og Flora har flest persontenester, deretter følgjer Stryn, Gloppen og Eid. Ytre Sogn har minst persontenester av kommunane i fylket.



Figur 4.3 Talet på tenester retta mot privatpersoner tilgjengeleg i kvar kommune. 2015.

Tenester retta mot personer (alt frå frisørar til apotek) trenger nærleik til marknadene, dvs. lett tilgang for kundane. Det er difor ikkje overraskande at desse tenestene er konsentrert om dei kommunane med størst folketal. Ser ein på forretningstenester er biletet nesten det same, Sogndal og Førde har flest tenester, mens Stryn, Gloppen og Flora kjem på dei neste plassane. Igjen er det Ytre Sogn som kjem dårlegast ut. Her er likevel ikkje skilnadene så store mellom kommunane med flest og dei med færrest tenester. Det er ikkje så rart, da lokalisering av spesialiserte tenester er noe meir fristilt frå kundane enn personretta tenester. Her er det vanlegare at tenestetilbydaren søker opp kunden enn at kunden kjem til tenestetilbydaren.

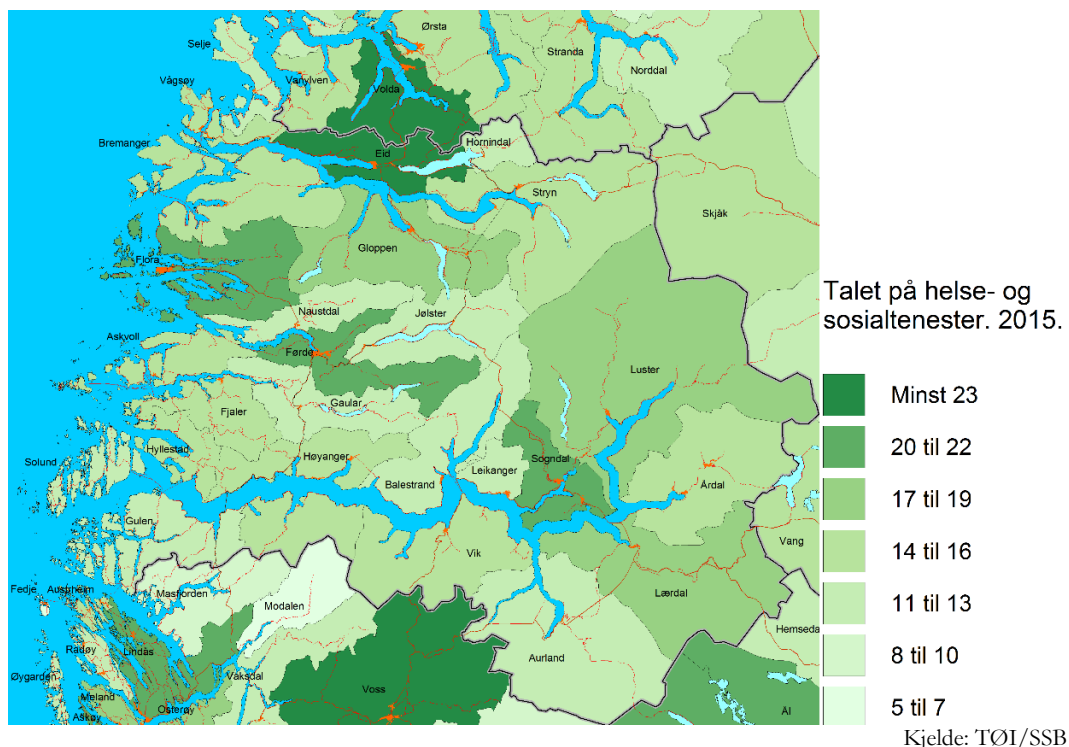


Figur 4.4 Talet på teneste retta mot næringslivet tilgjengeleg i kvar kommune. 2015.

## 4.2 Offentlege tenester

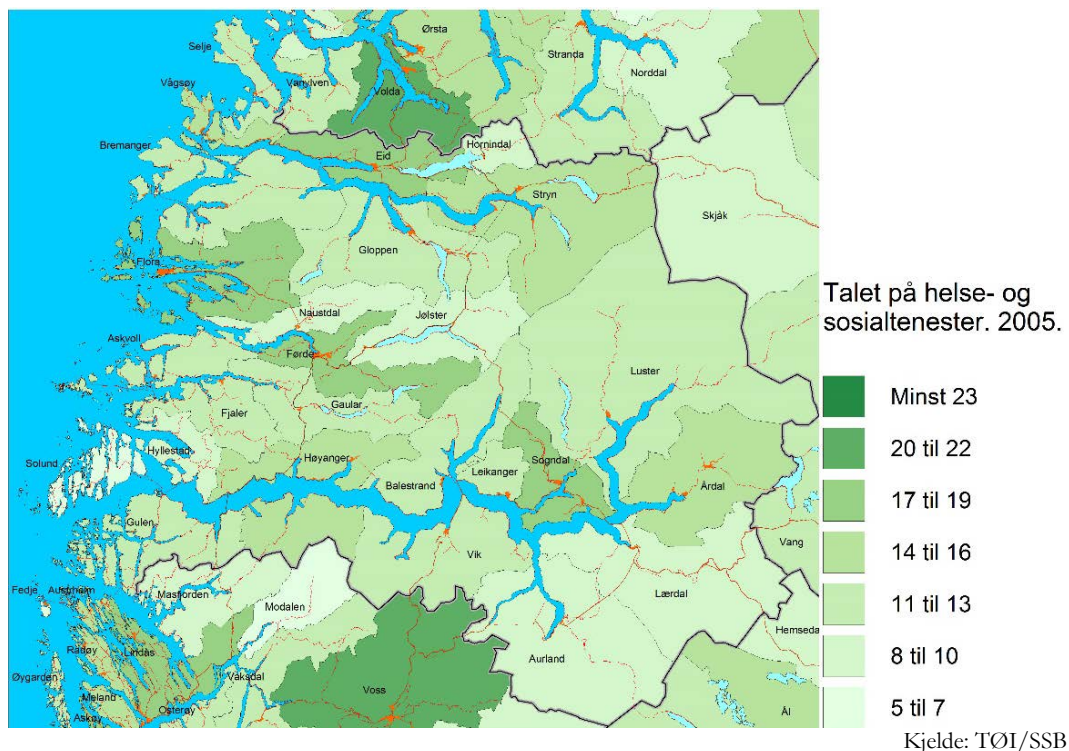
Dei fleste tenestene i førre delkapittel er det private som tilbyr. Då er det i prinsippet marknaden som gjeld i forhold til lokalisering (sjølv om ein veit at det er mange bedrifter som er lokalisert på grunn av historiske tilfeldigheter – sjå figur 3.9). Og betre vegar gir ein auke i mengda potensielle kundar. For dei tenestene som det offentlege tilbyr, er situasjonen litt annleis. For offentlege tenester vil det og være tenleg å lokalisere dei slik at dei når flest mogeleg. Dessutan vil ofte lokalisering av offentlege tenester være resultat av ein politisk og/eller administrativ prosess. Då kan ein og ta omsyn til andre forhold, slik som eit spreidd tilbod, felles lokalisering eller det å fordele viktige arbeidsplassar i fylket eller regionen.

Ser vi til dømes på helse- og sosialtenester finn vi att det same mønstret som for andre tenester. Sogndal, Førde, Flora og Eid har flest slike tenester i 2015. Det er ikkje overraskande – offentlig lokalisering av tenester må og ta omsyn til kor folk bur. Det som er interessant er korleis sentraliseringa som vi har sett i andre samanhengar slår ut på desse tenestene.



Figur 4.5 Talet på helse- og sosialtenester tilgjengeleg i kvar kommune. 2015.

Biletet var det same ti år tidlegare, i 2005, men det er blitt forsterka. Dei kommunane som hadde flest helse- og sosialtenester i 2005, har det og i dag, og veksten har vært sterkast der. Ytre Sogn kjem igjen dårleg ut. Men sjølv om Førde, Florø og Eid har fått fleire tenester, ser det ikkje ut til at dette har gått ut over andre kommunar. Nær alle kommunane har fått fleire helse- og sosialtenester. Berre Gulen, Høyanger, Årdal og Stryn er i same kategori som dei var ti år tilbake.



Figur 4.6 Talet på helse- og sosialtenester tilgjengeleg i kvar kommune. 2005.



I Sogn og Fjordane har det altså i liten grad funne stad ei sentralisering av helse- og sosialtenester, på tross av sentralisering av til dømes busettinga. Betre vegar (og bilar) generelt gjev større funksjonelle regionar. Då kan det være fristande å slå saman to eller fleire institusjonar som tidlegare var knytt til kvar sin region. Så langt har det i liten grad skjedd i Sogn og Fjordane.

### 4.3 Handel

Handel treng ikkje berre god infrastruktur for å få varer på plass i butikkane. Handel er og ei kundeintensiv næring – kundane må kome enkelt til butikkane. Jo betre vegane er, desto fleire ulike butikkar vil ein person kunne nå innafør ein akseptabel reiseavstand.

Sogn og Fjordane har ikkje nokon utprega handelssentra. Det er naturleg at mindre kommunar som ligg nær større tettstader har underskot på handelsbedrifter, men sjølv sentra som Førde og ikkje minst Flora, har relativt lite sysselsetting i handel. Dei ligg omtrent på landssnittet. Dette skuldast dels at det er eit generelt «overskot» av arbeidsplasser i tettstader på grunn av pendling inn til staden. Eit landssnitt i ein kommune med betydeleg pendling til staden betyr at det er fleire sysselsette i næringa enn det innbyggjartalet skulle tilseie.

Handelstilbodet i ein kommune er ikkje først og fremst knytt til storleiken på butikken (talet på sysselsette), men om ein spesiell butikk fins i kommunen eller ikkje. Vi har nytta BoF til å dele inn detaljhandelen i 62 ulike butikktilbod for å vise handelstilbodet i kvar kommune. Ikkje overraskande er det Førde som har det største butikktilbodet (43 ulike typar butikkar). Sogndal og Florø følgjer deretter.



Kjelde: TØI/SSB

Figur 4.7 Talet på forskjellige butikkar etter kommune. 2015.

Utviklinga frå 2005 er interessant, og skil seg noe frå utviklinga vi har sett for andre indikatorar. Sogndal er den einaste kommunen som har rykka opp ein kategori frå 2005 til 2015. Førde hadde like stor auke, men dei var allereie i den øvste kategorien. Og for heile ni andre kommunar er det ein nedgang i handelstilbodet. Fleire av dei er kommunar som har styrket seg i forhold til andre tenester (til dømes Stryn, Flora, Gloppen og Vågsøy).

Handelstilbodet sentraliserast altså meir enn andre tenester, og på et høgare geografisk nivå. Bransjen representerer altså ytterpunktet av større funksjonelle regionar (som følgje av betre vegar og bilar) ved at han er både *kundeintensiv* og *varetransportintensiv* – dvs. har mest å tene på å sentralisere.



Kjilde: TØI/SSB

Figur 4.8 Talet på forskjellige butikkar etter kommune. 2005.

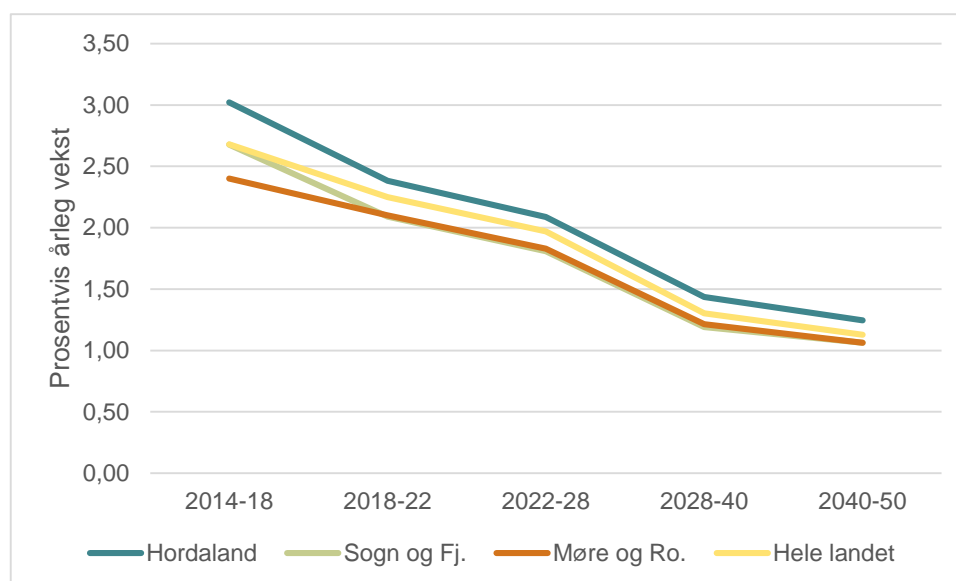
Reduksjon i talet på ulike butikkar er ikkje noe særskild for Sogn og Fjordane – lokal «butikkdød» finn vi mange stader. Det ein skal hugse på her er at handelstilbodet er spesielt sensitivt for endringar i infrastrukturen. Likevel skal ein og ha i minnet at sentralisering på lavt geografisk nivå ikkje berre er av det gale. Det er kanskje betre for folk i Årdal eller Lærdal at dei kan dra til Sogndal for å finne spesialbutikkar, enn at dei må reise heilt til Voss eller Førde – når dei likevel mistar sine egne butikkar.

## 5 Sogn og Fjordane i eit vestlandsperspektiv og nasjonalt

### 5.1 Person- og godstransport

Det er avgrensa pendling mellom Sogn og Fjordane og andre fylke. Til Sogn og Fjordane reiser det om lag 1100 personar dagleg frå Hordaland, 500 frå Møre og Romsdal, frå Buskerud og Oppland er det mellom 125 og 150 frå begge. Det er om lag 2000 personar frå Sogn og Fjordane som arbeidar i Hordaland, 650 som arbeidar i Møre og Romsdal og omlag 75 personar frå Sogn og Fjordane som arbeidar i kvar av fylka Buskerud og Oppland.

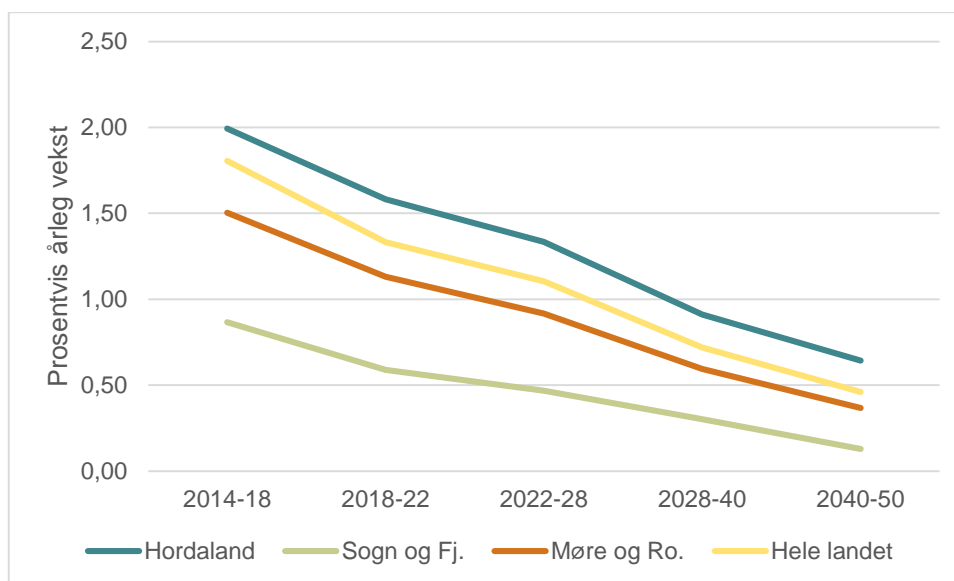
Prognosane for persontransport blir i stor grad påverka av forventa endringar i folketal. Ved å skilje mellom korte og lange reiser ser vi at dei lange reisene er særleg viktige i den forventa trafikkutviklinga i Sogn og Fjordane. Både reiser som startar og endar i fylket, og reiser som er gjennomgåande, dvs. som startar og endar i andre fylke, men går gjennom Sogn og Fjordane, er inkludert i prognosane. Figurane under viser prognosar for vekst i person- og godstransport fram til 2050.



Kjelde: Madslie m.fl. 2014

Figur 5.1 Prognostisert vekst i persontransport lange reiser (over 100 km).

For Sogn og Fjordane er forventa utvikling i lange reiser jamt over noe lågare enn for landet elles. Det same er tilfellet i høve til Hordaland. Forventa utvikling på lang sikt er om lag som for Møre og Romsdal, men på kort sikt er forventningane i Sogn og Fjordane noe høgare enn i nabofylket (Madslie m.fl. 2014).

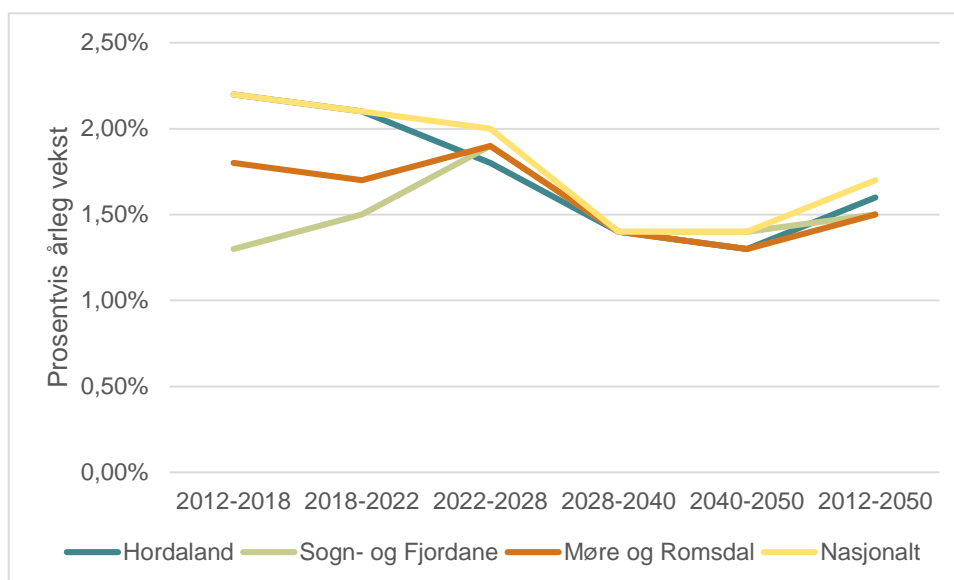


Kjelde: Madslie m.fl. 2014

Figur 5.2 Prognostisert vekst for korte reiser (under 100 km)

For korte personreiser er det forventa låg vekst i Sogn og fjordane i perioden fram mot 2050, sjå figur 5.2. Både i nabofylka og i landet elles er det venta ein mye sterkare vekst. Dette heng i hovudsak saman med låg forventa vekst i folketalet i Sogn og Fjordane.

Utviklinga i godstransporten på veg heng både saman med forventa utvikling i folketal og økonomisk aktivitetsnivå. Her ser vi at prognosane for Sogn og Fjordane er lågare enn for landsgjennomsnittet fram mot 2022, deretter er dei på linje med dei nasjonale prognosane.



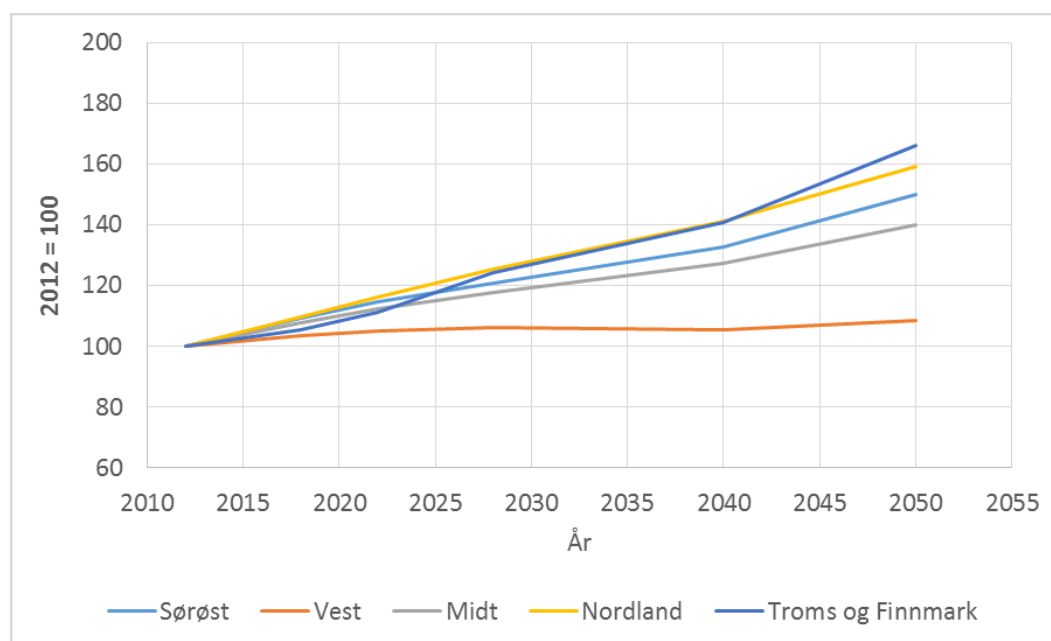
Kjelde: Hovi m.fl. 2015

Figur 5.3 Berekna fylkesfordelt vekst i transportarbeid på veg i perioden 2012-2050, utvalde fylke<sup>5</sup>.

For sjø er trafikken fordelt på regionar i staden for fylke fram til 2055. I denne prognosen har Nordland og Troms og Finnmark har ein høg vekstrate, mens Vest skil seg ut med mindre forventa trafikkvekst på sjø enn landsgjennomsnittet. Det

<sup>5</sup> Tala inkluderer den delen av import og eksport som transporteras på norsk område.

heng saman med prognosen for transportutviklinga i våtbulk (i hovudsak råolje), som er forventa å falle i perioden og det slår serleg ut i region Vest (Hovi m.fl 2015).



Kjelde: Hovi m.fl 2015

Figur 5.4 Indeksert vekst i transportarbeid på sjø i prognoseperioden per region. 2012=100.

Det er i dag relativt låge transportvolum på vegane i Sogn og Fjordane og det er prognostisert lite vekst i trafikkomfanget, samanlikna med andre fylke. Det peikar i retning av at transportnettet i hovudsak har tilstrekkeleg kapasitet. Samstundes betyr det ikkje nødvendigvis at vegtransport igjennom og ut frå fylket er utan problem. Det kan oppstå proppar både som følgje av stor turisttrafikk i sommarperioden og som følgje av at vegen lokalt har ein for låg standard. Han kan anten bli stengd under bestemte vêrforhold, utsett for forseinkingar knytt til ferjesamband, eller ha for liten lasteprofil for tyngre køyretøy. Det er og viktig å merke seg at godstransport på veg er venta å auke meir enn transport av personar.

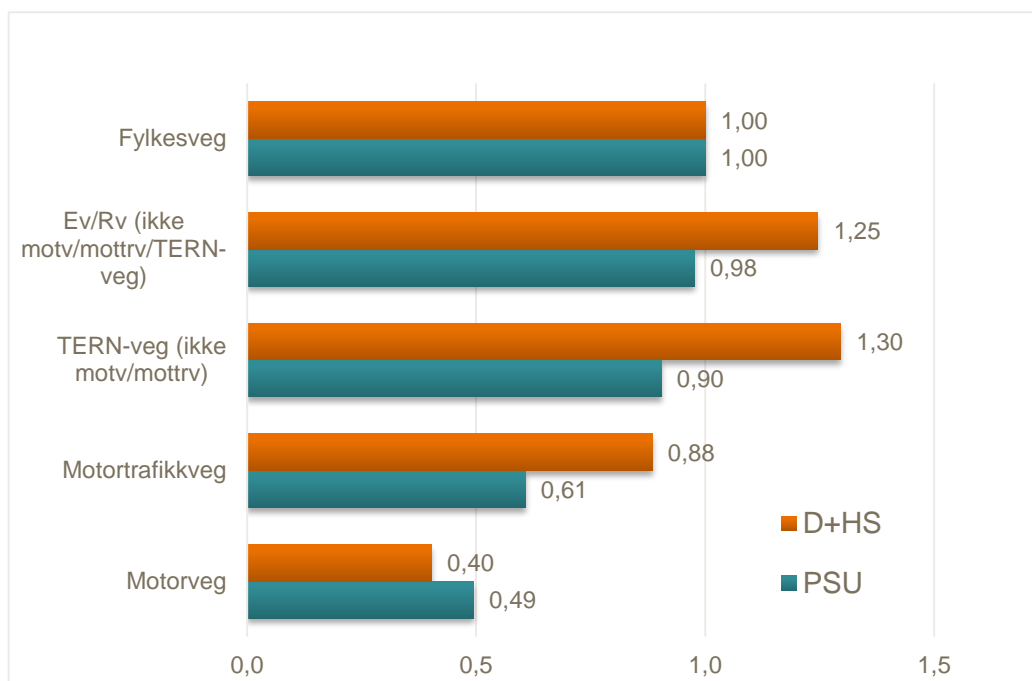
## 5.2 Trafikktryggleik

Trafikkulykker er eit stort problem for folkehelsa og det er store samfunnsøkonomiske kostnader knytt til dei. Veisten og Nøssum (2007) har berekna desse kostnadane til om lag 25–30 milliardar kroner i 2007. Høge ulykkestal og særleg alvorlege skader fører ikkje bare til høge samfunnsøkonomiske kostnadane, men og til store personlege kostnader.

Det fins ei rekkje ulike tiltak for å auke tryggleiken i trafikken, vegutforming og vegutstyr er eit av desse områda. Det avgjer kva standard det er på vegen saman med drift og vedlikehald av vegane. Elles er det fleire andre faktorar som spelar inn på trafikktryggleiken, så som regulering av trafikken, kjøretøyets stand, bilførarens åtferd, trafikkontroll og liknande (Høye mfl. 2012).

Risikoen for trafikkulykker varierer med type veg. Motorveg er generelt det tryggaste, her er lågast del personskaudeulykker (Psu) og drepne og hardt skadde. Som vi ser av

figur 5.5 er det relative talet drepne (D) og hardt skadde (HS) 60 prosent lågare på motorveg enn det er på ein fylkesveg i same fylket.<sup>6</sup>

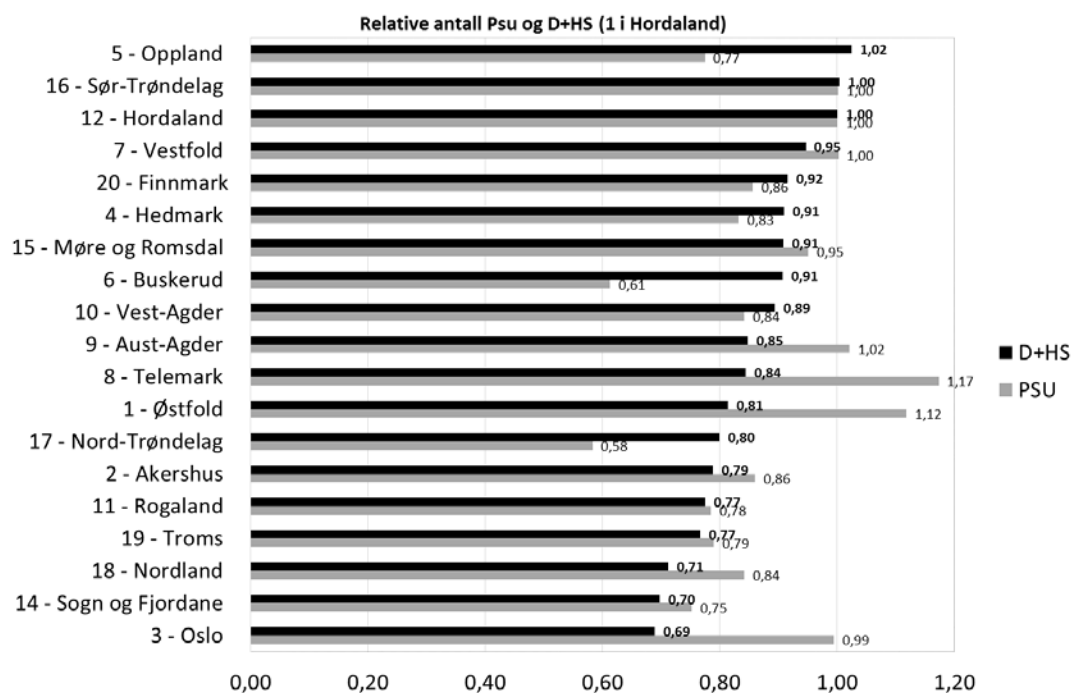


Kjelde: Høye 2014, berekningar basert på TØIs ulykkesmodellar.

Figur 5.5 Relativ mengd personskadeulykker (Psu), drepne og hardt skadde (D+HS). Relativ mengd er sett til 1 på fylkesveg.

Europaveg og riksveg har om lag lik mengde personskadeulykker som fylkesveg, men ligg noe høgare for drepne og hardt skadde. Dette er den typen veg ei opprusting og ny trase for E39 vil føre til. Framskriving av forventa trafikkmengde på E39 i Sogn og Fjordane heil fram til 2050 (Ulstein m. fl. 2015) gjer at motorvegstandard ikkje er aktuelt på denne vegen. Ut frå desse kategoriane vegtypar er det difor liten grunn til å vente særleg endring i omfanget trafikkulykker, men som sagt er det mange andre tilhøve som spelar inn.

<sup>6</sup> Dette krev at vegen har fylke som har same trafikkmengd, mengd køyrefelt, fartsgrense, lengde, kryss, rundkøyringar, mengd ramper, kurver og stigningar (kurve- og stigningsvariablane er dårlige til å fange opp vegens kurvatur, "same mengd kurver" på to veger betyr difor ikkje nødvendigvis at vegane er like svingete.



Kjelde: Høye 2014, berekningar basert på TØIs ulykkesmodellar.

Figur 5.6 Relativ mengd personskadeulykker (Psu), drepne og hardt skadde (D+HS) etter fylke. Relativ mengd er sett til 1 i Hordaland.

Ei fylkesvis fordeling av trafikkulykker syner at Sogn og Fjordane skil seg positivt ut med omsyn til personskadeulykker, drepne og hardt skadde, sjå figur 5.6. Relativ mengd drepne og hardt skadde i Sogn og Fjordane på 0,70, betyr at ein veg i dette fylket har 30 prosent færre slike ulykker enn ein veg i Hordaland gitt ulike føresetnader.<sup>7</sup> Kvifor det er slik, er vanskelig å sei. Forskjellar mellom fylka kan skuldast alle mulege andre faktorar som ikkje inngår i ulykkesmodellane, t.d. generelt fartsnivå, mengd promillekjøring, kor stor del unge førarar det er, type køyretøy, mengd politikontroller, generell vegstandard og veggeometri, vær, standard på vinterdrifta osb.

<sup>7</sup> Dette krev at vegen har fylke som har same trafikkmengd, mengd køyrefelt, vegtype (motorveg; motortrafikkveg; TEN-T veg elles og Ev/Rv; Fv elles), fartsgrense, lengde, kryss, rundkøyringar, mengd ramper, midtdelar/midtrekkverk/forsterka midtoppmerking, kurver og stigningar (kurve- og stigningsvariablane er ganske dårlege til å fange opp vegens kurvatur, "same mengd kurver" på to veger betyr difor ikkje nødvendigvis at vegane er like svingete.

## 6 Oppsummering

Det skjer ei sentralisering i Sogn og Fjordane når det gjeld både busetting, tenestetilbod og arbeidsplassar. Førde har størst vekst, men og Sogndal og Stryn styrkjer sine posisjonar i det regionale hierarkiet. Særleg Stryn kan vere eit potensielt vekstsenter når ein tar omsyn til den nye traseen til E39. Regional sentralisering er ikkje noe særskild for Sogn og Fjordane. Det skjer i størstedelen av landet.

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

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

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

Næringslivet i Sogn og Fjordane er svært lokalt forankra både når det gjeld marknader og arbeidskraft. Ferjesambandet Anda-Lote skil seg til dømes ut ved at ein større del av reisene er knytt til arbeid og til reiser til og frå nabokommunane, enn tilfellet er for andre ferjesamband på Vestlandet. I spørjeundersøkinga seier og mange av verksemdene at dei ser for seg lokal vekst som det naturlege – ikkje flytting eller vekst andre stader. Samstundes peker fleire verksemder på at vidare vekst føreset betre infrastruktur.

Næringslivet vil i avgrensa grad dra nytte av E39 ut av fylket. I Sogn og Fjordane vil E39 i større grad fungere som en kjeda lokalveg enn det han gjer i andre fylker. Det betyr ikkje at E39 som «eksportåre» ikkje er svært viktig for enkeltverksemder eller enkeltsektorar. Særleg tilknytninga til Bergen er viktig for ein del verksemder, og for mange innbyggjarar. Men ein finn ikkje heile næringsmiljø der ein kan peke på at opprustinga av transportåra nord-sør gjennom Sogn og Fjordane, er avgjerande viktig for næringa i fylket.

Sogn og Fjordane har fleire sterke næringsmiljø, men ingen av dei er det ein kan kalle velutvikla næringsklynger («cluster»). Fiskerisektoren står sterkt langs heile kysten og landbruket i størstedelen av fylket. Tresektoren skil seg ut rundt Nordfjord og delar av Sogn og metallindustrien er velutvikla i enkeltkommunar i Sogn og Sunnfjord. Saman med resten av næringslivet vil desse næringane dra nytte av opprusting av E39, men meir på generell basis fordi vegutbygging reduserer transportkostnadane og transporttida og det gjev betre lønsemd.



For fleire verksemder vil marknaden anten være på Austlandet eller i utlandet, og vegen over fjellet vil difor være viktig. I dette prosjektet har det dessverre ikkje vært ressursar til å granske nærare transportmønsteret på dei enkelte vegane.

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

Utbetring av vegar vil det bli meir av i åra som kjem, og betre veger er eit gode som i neste omgang kan føre til auka produktivitet og meir vekst. Den store utfordringa for Sogn og Fjordane er å skape sterke sentra, kommunar og næringsmiljø som kan dra nytte av dei betre vegane, når dei kjem. Ikkje minst er det viktig å etablere eit framtidsretta næringsliv i kommunar som ikkje naturleg dreg nytte av den sentraliseringa som skjer.

## Referansar

Asheim, B.T. (2000), "Industrial Districts: The contribution of Marshall and Beyond" in Clack, G, Feldman og Gertler, M. (red.), *The Oxford handbook of Economic Geography*, Oxford: Oxford university Press, 413-31.

Denstadli, J M, Ø Engebretsen og P Dybedal (2013) Reisevaneundersøkelse for riksvegfergesambandene, *TØI-rapport 1282/2013*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Eidhammer, O., I.B. Hovi, T. Askildsen (2012) Logistikkorganisering i endring, *TØI-rapport 1193/2012*, Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Engebretsen, Ø og Gjerdåker, A. (2012) Potensial for regionforstørring. *TØI-rapport 1208/2012*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Engebretsen, Ø. og A. Strand (2010) Fakta om handel, kjøpesenter og transport, *Rapport 1087/2010*. Oslo: Transportøkonomisk institutt

Gjerdåker, A. & Lian, J.I. (2008) Regionale virkninger av infrastrukturinvesteringer – en litteraturstudie. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Gjerdåker, A. og Engebretsen, Ø. (2010) Regionforstørring: Lokale virkninger av transportinvesteringer. *TØI rapport 1057/2010*, Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Graham, D. & Dender, K.V. (2011) Estimating the agglomeration benefits of transport investments: Some tests for stability. *Transportation*, 38 (3), 409-426  
Available from: <http://dx.doi.org/10.1007/s11116-010-9310-0>.

Gundersen, F. og D. Juvkam (2013) Inndeling i senterstruktur, sentralitet og BA-regioner, *Rapport 2013:1*, Oslo: NIBR.

Gundersen, F. og K. Sørli (2009) Demografi og næringsutvikling i Sogn og Fjordane, *Rapport 2009:13*, Oslo: NIBR.

Gundersen, F., O. Langeland, K. Sørli (2004) Nyskaping i Sogn og Fjordane, *NIBR-notat 2004:105*, Oslo: NIBR.

Gundersen, F. og Aarhaug, J. (2014) Transportinfrastruktur som vegen til bærekraftige regioner. *TØI rapport 1346/2014*, Oslo: Transportøkonomisk institutt

Hagen, K.P., Hervik, A., Larsen, O., Pedersen, K. & Andersen, C. (2010) *Prinsipiell vurdering av nytte-kostnads-virkninger i form av "mernytte" som ikke fanges opp i dagens metoder og praksis for nytte-kostnadsanalyser i samferdselssektoren*. Bergen.

Heum, P., Norman, E.B., Norman, V.D. & Orvedal, L., (2011) *Tørrskodd på jobb. Arbeidsmarkeds-virkninger av ferjefritt samband bergen-stavanger. Sammendrag*. Bergen.

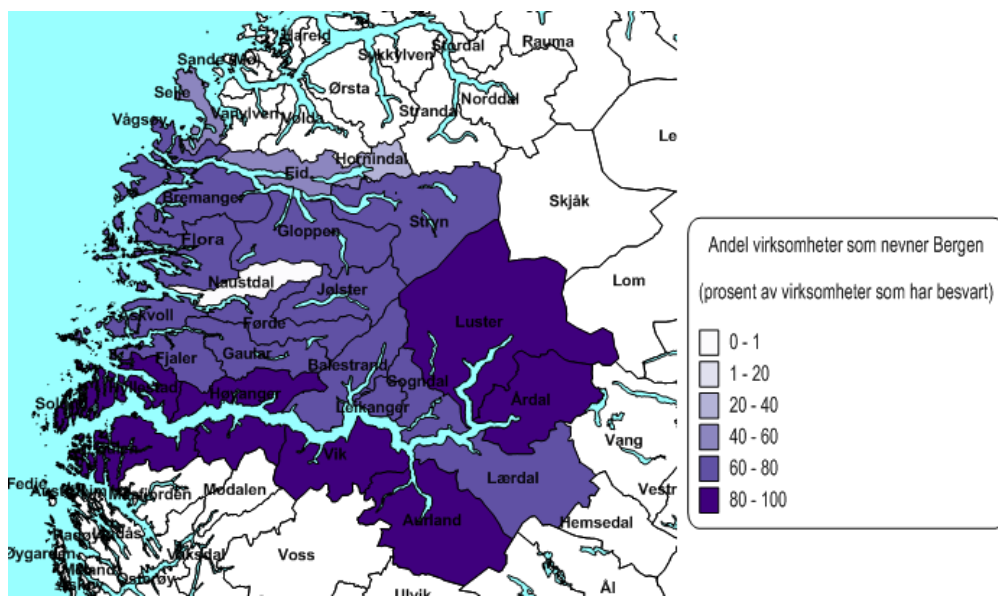
Hovi, I.B., Caspersen, E., Gjerde Johansen, B., Madslie, A. og Hansen, W. (2015) *Grunnprognoser for godstransport til NTP 2018-2027*. TØI-Rapport 1362/2015, Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Høye, A., Elvik, R., Sørensen, M.W.J. og Vaa, T. (red.) (2012); *Trafikksikkerhetsboken 4. utgave*. Oslo: Transportøkonomisk institutt 2012.

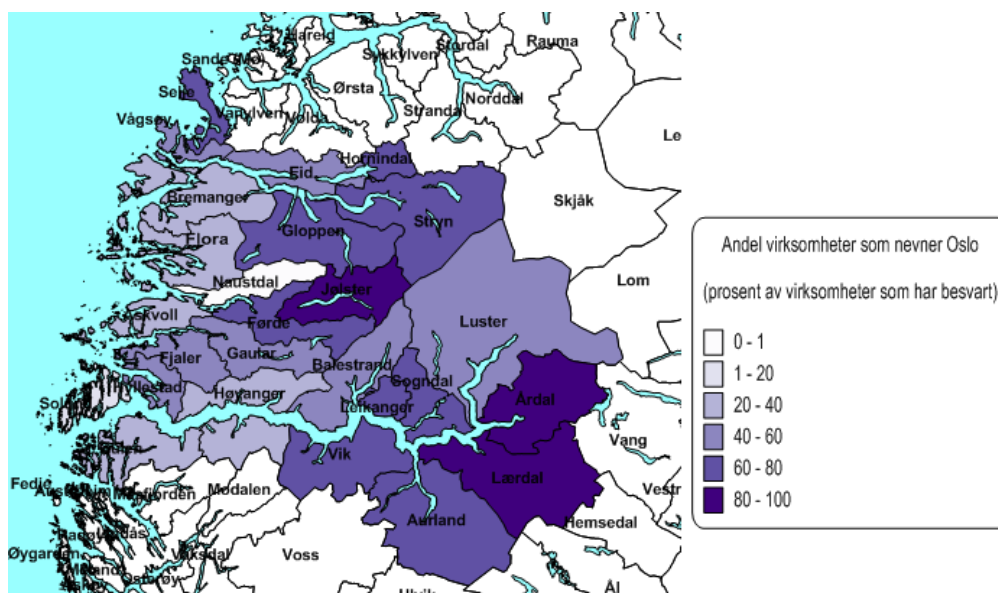
- Høye, A. (2014), *Utvikling av ulykkesmodeller for ulykker på riks- og fylkesvegnettet i Norge*. TØI-Rapport 1323/2014, Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Juvkam, D. (2002) Inndeling bo- og arbeidsmarkedsregioner, *Rapport 2002:20*, Oslo: NIBR.
- Knudsen, M.A. & Rich, J. (2013) Ex post socio-economic assessment of the oresund bridge. *Transport Policy*, 27, 53-65. 10
- Madslie, A., Steinsland, K. og Kwan Kwong, C. (2014) Grunnprognoser for persontransport 2014 - 2050 *TØI-Rapport 1362/2014*, Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Malmberg og Maskell (2002) "The elusive concept of localization economies: towards a knowledge-based theory of spatial clustering". *Environment and Planning A* 34(3) 429 – 449.
- Matthiessen, C.W. & Knowles, R.D. (2011) Scandinavian links: Mega bridges linking the scandinavian peninsula to the european continent. *Engineering earth*. Springer, pp 735-746.
- Melo, P.C., Graham, D.J. & Noland, R.B., (2009) A meta-analysis of estimates of urban agglomeration economies. *Regional Science and Urban Economics*, 39 (3), 332-342.
- Porter, M.E. (1998), «Clusters and the New Economics of Competition», *Harvard Business Review*, (Nov-Dec.): 77-90.
- Verdiskapingsplanen for Sogn og fjordane 2014 – 2025 (2014). [www.sfj.no](http://www.sfj.no)
- Ulstein, H., J.F. Skogstrøm, P. Aalen og L. Grünfeld (2015) *Produktivitetseffekter av ferjefri E39*, Oslo: Menon.
- Aarhaug, J., Farstad, E. og Gundersen, F. (2015) *Investeringer i infrastruktur – muligheter for Vest-Finnmark*, TØI-rapport 1416, Oslo: Transportøkonomisk institutt.

# Vedlegg

## Vedlegg 1 Geografisk fordeling av viktigaste destinasjonar

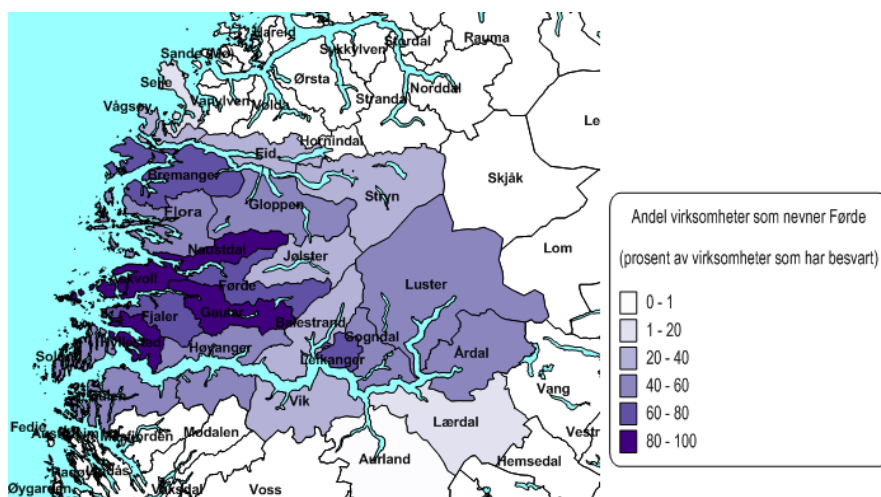


Figur v.1 Del av verksemdene som nemner Bergen som viktig destinasjon. Prosent.

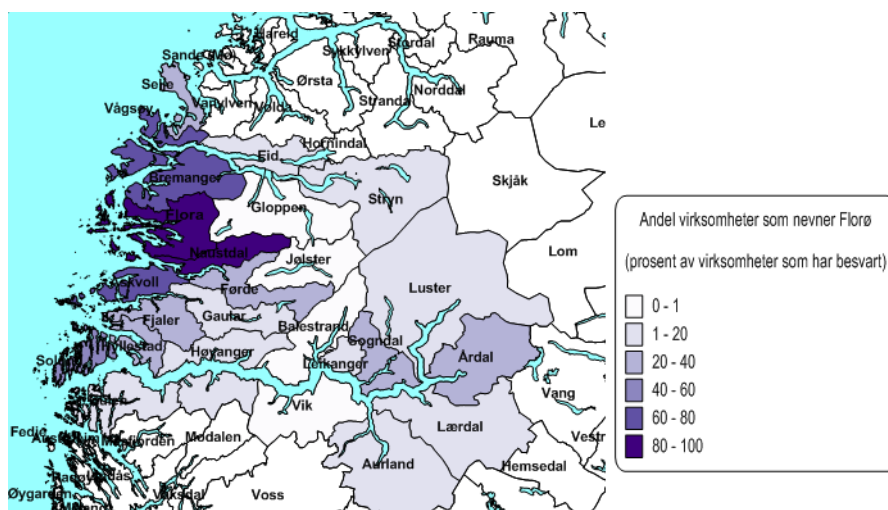


Figur v.2 Del av verksemdene som nemner Oslo som viktig destinasjon. Prosent.

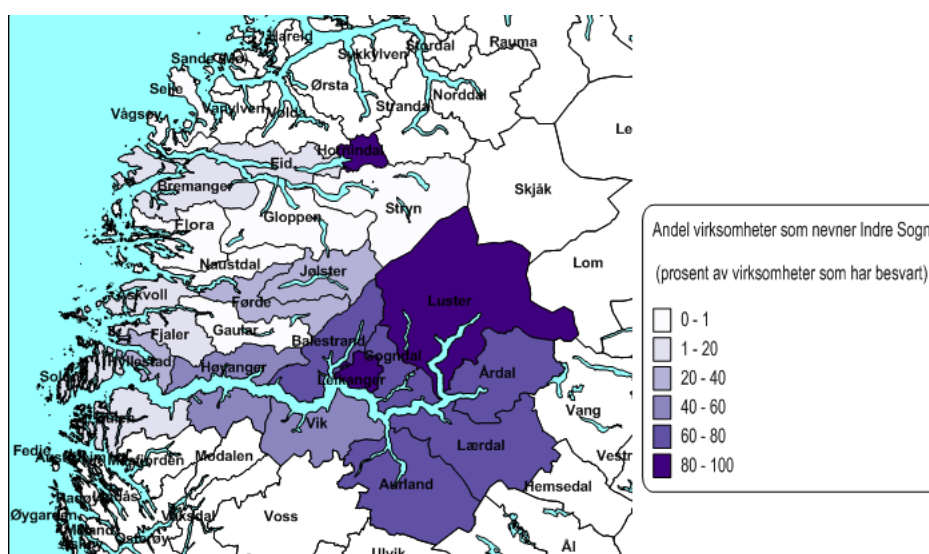
Delen av verksemda som nemner ulike "utland", er det jamt over låge deler, (under 20 prosent i kvar kommune) og jamt spreidd over fylke utan klare geografiske tendensar.



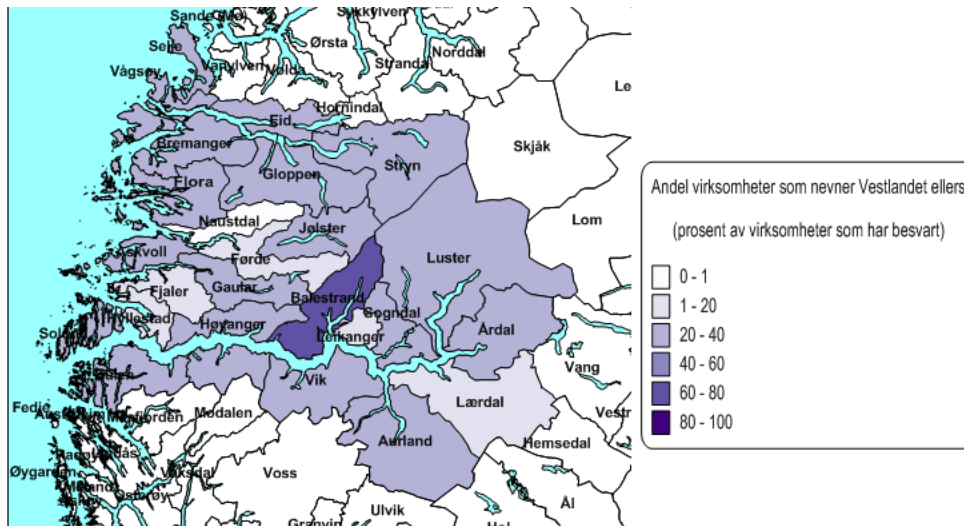
Figur v.3 del av verksemdene som nemner Førde. Prosent.



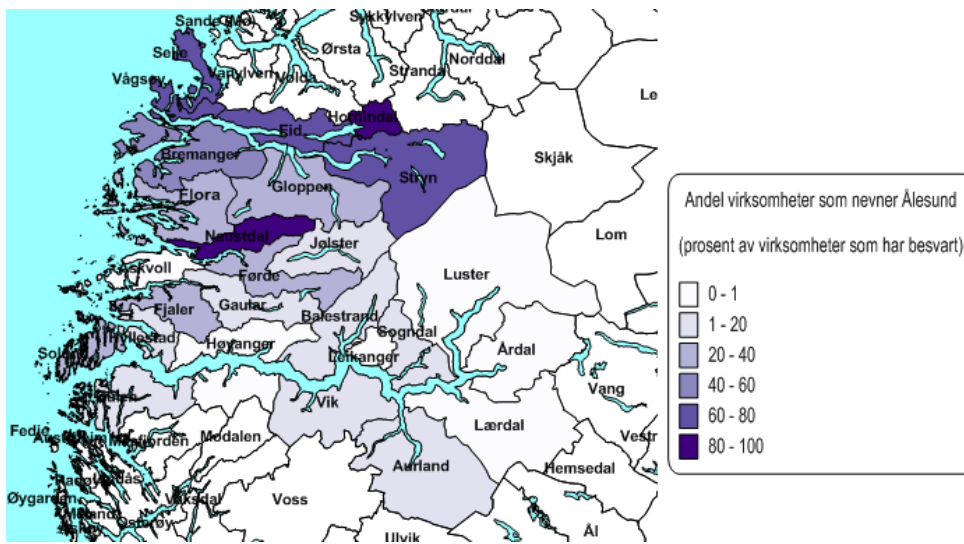
Figur v.4 Del av verksemdene som nemner Flora. Prosent.



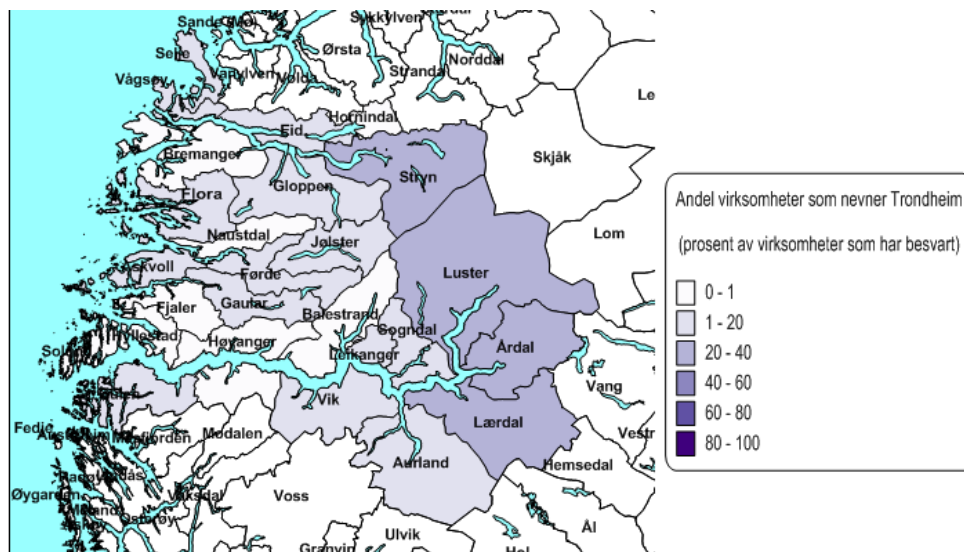
Figur v.5 Del av verksemdene som never indre Sogn. Prosent.



Figur v.6 Del av verksemdene som nemner Vestlandet elles. Prosent.



Figur v.7 Del av verksemdene som nemner Ålesund. Prosent.



Figur v.8 Del av verksemdene som nemner Trondheim.





Figur v.10 Pendling til Nordfjorden Del av sysselsette. Prosent





Figur v.11 Pendling til Oslo. Del av sysselsatte. Prosent

## Vedlegg 3 Supplerande kommunestatistikk

Tabell v.1 Lokaliseringskoeffisientar for eit utval sektorar. 2015.

	Bygg og anlegg	Elektroindustri	Fiskeri	Landbruk	Maskinindustri	Metallindustri	Olje og bergverk	Tresektor	Reiseliv
1401 Flora	0,99	0,00	6,18	0,59	0,89	4,39	1,40	0,69	0,83
1411 Gulen	0,81	0,00	9,90	1,65	0,00	0,00	2,04	0,10	0,26
1412 Solund	0,51	0,00	20,29	2,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,24
1413 Hyllestad	0,40	0,00	2,52	2,34	0,00	0,00	0,12	0,48	0,70
1416 Høyanger	0,93	3,51	2,62	2,05	0,00	24,57	0,05	0,13	0,66
1417 Vik	1,53	0,00	0,17	5,39	8,44	0,00	0,22	2,03	0,09
1418 Balestrand	0,61	0,00	0,19	3,15	0,62	0,00	0,00	4,18	3,04
1419 Leikanger	1,20	0,00	1,71	4,44	0,00	0,00	0,00	0,00	1,65
1420 Sogndal	1,38	0,09	0,15	2,54	0,28	0,07	0,11	2,29	1,78
1421 Aurland	0,93	0,00	0,13	3,78	0,00	0,00	0,29	0,81	3,22
1422 Lærdal	1,89	0,00	0,00	5,17	0,08	0,00	0,00	9,18	1,84
1424 Årdal	0,50	0,00	0,00	0,15	0,71	36,88	0,00	0,05	0,36
1426 Luster	0,77	0,00	0,09	6,60	2,20	0,27	0,00	1,99	1,18
1428 Askvoll	1,15	0,00	10,17	4,63	2,00	0,31	0,07	1,26	0,33
1429 Fjaler	1,49	0,00	4,20	2,77	0,05	0,00	0,00	0,64	0,35
1430 Gaular	0,47	0,00	0,18	5,43	1,28	0,14	0,00	1,02	0,61
1431 Jølster	1,45	0,00	0,00	7,87	0,06	0,00	0,08	0,36	1,35
1432 Førde	1,09	0,00	0,06	1,86	0,66	0,37	0,08	1,43	0,86
1433 Naustdal	2,81	0,00	0,36	5,54	0,70	1,67	0,00	0,79	0,00
1438 Bremanger	0,53	0,00	10,42	2,63	0,73	0,29	0,83	2,00	0,64
1439 Vågsøy	0,85	0,33	9,33	0,35	0,02	0,74	0,12	3,10	0,54
1441 Selje	0,56	0,00	15,23	1,47	1,57	0,00	0,00	0,06	1,19
1443 Eid	1,56	0,15	0,07	2,49	0,93	0,00	0,24	8,07	0,97
1444 Hornindal	1,01	0,00	0,00	6,75	1,91	0,00	0,00	1,10	0,39
1445 Gloppen	0,77	0,00	0,63	4,44	1,01	0,00	0,10	0,52	0,54
1449 Stryn	0,83	0,00	0,00	7,28	0,11	2,40	0,08	4,06	2,05

Tabell v.2 Lokaliseringskoeffisientar for eit utval sektorar, 2005.

	Bygg og anlegg	Elektroindustri	Fiskeri	Landbruk	Maskinindustri	Metallindustri	Olje og bergverk	Tresektor	Reiseliv
1401 Flora	1,37	0,03	6,35	0,87	0,25	1,82	0,38	0,90	0,95
1411 Gulen	1,10	0,00	12,78	2,85	0,27	0,00	1,84	0,11	0,31
1412 Solund	0,30	0,00	23,04	2,03	0,00	0,18	0,07	0,00	0,97
1413 Hyllestad	1,37	0,00	2,97	4,49	0,14	0,00	1,09	0,85	0,58
1416 Høyanger	0,78	2,11	0,86	2,09	0,00	20,70	0,40	0,42	1,22
1417 Vik	1,25	0,00	0,30	4,29	10,70	0,06	0,05	0,45	0,27
1418 Balestrand	0,69	0,00	0,00	3,26	1,08	0,00	0,10	2,44	1,99
1419 Leikanger	1,18	0,00	0,14	3,67	0,00	0,00	0,11	0,00	1,49
1420 Sogndal	1,37	0,05	0,10	2,36	0,20	0,18	0,20	1,56	1,62
1421 Aurland	0,83	0,00	0,26	3,22	0,00	0,00	0,79	0,24	4,09
1422 Lærdal	1,11	0,00	0,76	3,56	0,17	0,00	0,00	4,18	1,33
1424 Årdal	0,78	0,00	0,00	0,26	0,94	25,20	0,02	0,05	0,54
1426 Luster	1,04	0,00	0,09	5,32	2,34	0,24	0,01	2,06	0,74
1428 Askvoll	0,91	0,00	10,13	3,85	3,38	0,00	0,44	0,47	0,52
1429 Fjaler	0,97	0,00	3,17	3,68	0,11	0,19	0,03	0,77	0,14
1430 Gaular	0,64	0,00	0,08	5,80	0,66	0,22	0,14	2,64	0,30
1431 Jølster	1,59	0,00	0,27	5,49	0,08	0,14	0,22	0,67	1,21
1432 Førde	1,16	0,07	0,12	1,44	0,08	0,27	0,20	1,19	1,15
1433 Naustdal	2,05	0,00	0,33	6,04	0,24	3,50	0,09	0,96	0,00
1438 Bremanger	0,70	0,00	12,62	2,43	0,62	0,04	0,36	0,77	0,64
1439 Vågsøy	0,72	0,00	15,26	0,46	0,13	0,56	0,53	1,61	0,46
1441 Selje	0,69	0,00	13,32	2,12	0,95	0,59	0,00	0,70	0,83
1443 Eid	1,46	0,00	0,03	2,44	1,54	0,08	0,56	4,65	1,06
1444 Hornindal	0,80	0,00	0,00	6,51	0,17	0,00	0,00	1,60	0,72
1445 Gloppen	0,92	0,00	0,96	4,28	1,08	0,00	0,10	0,33	0,70
1449 Stryn	0,74	0,47	0,00	5,55	0,56	0,01	0,07	4,05	1,51

Tabell v.3 Talet på tilgjengelege tenester\* i kvar kommune. 2005, 2009 og 2015.

	Tenester generelt			Personretta tenester			Forretningsretta tenester		
	2005	2009	2015	2005	2009	2015	2005	2009	2015
1401 Flora	100	99	105	76	79	82	49	47	51
1411 Gulen	54	58	58	42	45	47	25	30	32
1412 Solund	31	35	40	22	27	32	15	14	18
1413 Hyllestad	39	42	46	29	34	35	18	20	22
1416 Høyanger	66	71	73	52	55	59	33	35	35
1417 Vik	62	68	71	44	51	54	30	35	33
1418 Balestrand	45	57	61	36	44	46	18	25	29
1419 Leikanger	55	62	57	40	45	43	28	31	28
1420 Sogndal	100	103	108	77	80	83	48	50	53
1421 Aurland	57	60	64	43	45	49	29	31	36
1422 Lærdal	54	60	63	44	48	52	28	27	29
1424 Årdal	75	82	77	60	66	63	35	38	34
1426 Luster	66	75	76	51	58	57	32	38	34
1428 Askvoll	52	60	68	41	46	52	24	30	34
1429 Fjaler	63	68	70	49	54	56	31	31	34
1430 Gaular	49	51	57	35	39	44	28	30	30
1431 Jølster	50	57	55	37	43	43	25	29	29
1432 Førde	109	113	115	84	88	90	54	55	55
1433 Naustdal	39	49	43	29	37	33	18	26	22
1438 Bremanger	57	54	63	40	42	47	30	26	33
1439 Vågsøy	90	89	86	70	70	68	44	44	44
1441 Selje	44	58	58	36	46	46	18	25	26
1443 Eid	83	92	97	64	71	76	36	41	41
1444 Hornindal	41	42	45	32	34	37	19	20	20
1445 Gloppen	84	97	96	63	74	75	42	47	46
1449 Stryn	94	96	91	71	74	70	45	45	46

\* Nokre tenester er relevant for både personar og bedrifter, slik som fotograftenester eller veterinærer, og fins difor i begge kategoriane. Summen av personretta og forretningsretta tenester er difor større enn tenester generelt.

Tabell v.3 Talet på tilgjengelege helse- og sosialtenester og talet på ulike butikkar i kvar kommune. 2015 og 2005.

	Talet på ulike butikkar 2015	Talet på ulike butikkar 2005	Talet på helse- og sosialtenester 2015	Talet på helse- og sosialtenester 2005
1401 Flora	32	38	20	19
1411 Gulen	6	12	13	13
1412 Solund	7	5	11	6
1413 Hyllestad	6	11	14	10
1416 Høyanger	16	18	16	14
1417 Vik	17	19	16	12
1418 Balestrand	5	9	13	11
1419 Leikanger	10	9	11	11
1420 Sogndal	33	30	21	19
1421 Aurland	11	10	11	9
1422 Lærdal	11	16	17	10
1424 Årdal	20	24	16	16
1426 Luster	19	18	18	11
1428 Askvoll	14	14	14	12
1429 Fjaler	14	14	15	13
1430 Gaular	11	11	13	12
1431 Jølster	10	11	13	9
1432 Førde	43	40	21	19
1433 Naustdal	11	10	11	9
1438 Bremanger	10	10	15	13
1439 Vågsøy	25	30	15	15
1441 Selje	9	10	13	11
1443 Eid	30	31	23	19
1444 Hornindal	7	8	12	8
1445 Gloppen	29	32	17	13
1449 Stryn	28	35	16	14

Tabell v.4 Lokaliseringskoeffisientar for ulike delar av handelsnæringa.

	2005				2015			
	Dagligvare - generelt	Dagligvare - spesialbutikker	Forbruksvarer - spesialbutikker	Andre spesialbutikker	Dagligvare - generelt	Dagligvare - spesialbutikker	Forbruksvarer - spesialbutikker	Andre spesialbutikker
1401 Flora	1,08	0,67	1,20	0,73	0,91	0,23	0,65	0,57
1411 Gulen	1,27	0,00	0,07	0,14	1,74	0,00	0,00	0,09
1412 Solund	0,56	0,00	0,00	0,61	1,35	0,00	0,00	0,31
1413 Hyllestad	1,55	0,00	0,46	0,40	0,94	0,00	0,00	0,00
1416 Høyanger	0,94	0,00	0,64	0,37	1,32	0,60	0,69	0,32
1417 Vik	1,51	0,00	0,73	0,52	1,36	0,00	0,73	0,44
1418 Balestrand	0,94	1,00	0,04	0,23	0,80	0,00	0,00	0,40
1419 Leikanger	0,78	0,13	0,50	0,44	0,46	0,00	0,24	0,24
1420 Sogndal	1,37	1,32	1,12	1,07	1,41	0,46	1,44	1,57
1421 Aurland	1,30	0,00	0,06	1,13	1,31	0,00	0,14	1,22
1422 Lærdal	1,06	0,13	1,17	0,46	0,94	0,00	0,60	0,27
1424 Årdal	1,09	0,41	0,62	0,74	1,19	0,67	0,60	0,65
1426 Luster	1,27	0,00	0,52	1,01	1,63	0,00	0,36	1,25
1428 Askvoll	1,27	0,00	1,16	0,84	2,00	2,75	1,07	0,68
1429 Fjaler	1,14	0,13	0,91	0,66	1,37	0,00	0,95	0,46
1430 Gaular	1,12	0,00	0,02	0,70	1,91	0,00	0,00	0,24
1431 Jølster	1,10	0,00	1,14	0,55	2,02	0,00	0,63	0,24
1432 Førde	0,96	1,42	1,59	1,40	1,13	0,82	1,30	1,45
1433 Naustdal	1,19	0,00	0,89	0,20	1,61	0,00	1,51	0,00
1438 Bremanger	1,01	0,00	0,22	0,28	1,27	0,00	0,18	0,13
1439 Vågsøy	1,14	0,86	1,45	1,30	1,13	0,51	1,33	1,17
1441 Selje	1,43	0,00	0,70	0,23	1,53	0,00	1,08	0,16
1443 Eid	1,20	1,22	1,45	1,12	1,03	1,07	1,33	0,97
1444 Hornindal	0,94	0,00	0,25	0,34	1,44	0,00	0,26	0,62
1445 Gloppen	1,29	0,06	1,21	1,20	1,24	2,02	1,24	0,98
1449 Stryn	0,76	0,93	1,16	1,01	1,01	0,53	1,13	1,05

## Vedlegg 4 Kategorisering av næringsmiljø

### Landbrukssektor

- 01.110 Dyrking av korn (unntatt ris), belgvekster og oljeholdige vekster
- 01.120 Dyrking av ris
- 01.130 Dyrking av grønnsaker, meloner, rot- og knollvekster
- 01.140 Dyrking av sukkerrør
- 01.150 Dyrking av tobakk
- 01.160 Dyrking av fibervekster
- 01.190 Dyrking av ettårige vekster ellers
- 01.210 Dyrking av druer
- 01.220 Dyrking av tropiske og subtropiske frukter
- 01.230 Dyrking av sitrusfrukter
- 01.240 Dyrking av kjernefrukter og steinfrukter
- 01.250 Dyrking av annen frukt som vokser på trær eller busker samt nøtter
- 01.260 Dyrking av oljeholdige frukter
- 01.270 Dyrking av vekster for produksjon av drikkevarer
- 01.280 Dyrking av krydder og aromatiske, medisinske og farmasøytiske vekster
- 01.290 Dyrking av flerårige vekster ellers
- 01.300 Planteformering
- 01.410 Melkeproduksjon på storfe
- 01.420 Oppdrett av annet storfe
- 01.430 Oppdrett av hester og andre dyr av hestefamilien
- 01.440 Oppdrett av kameler og andre kameldyr
- 01.451 Sauehold
- 01.452 Geitehold
- 01.460 Svinehold
- 01.471 Hold av verpehøner for konsumeggproduksjon
- 01.479 Annet fjørfehold
- 01.490 Husdyrhold ellers
- 01.500 Kombinert husdyrhold og planteproduksjon
- 01.610 Tjenester tilknyttet planteproduksjon
- 01.620 Tjenester tilknyttet husdyrhold
- 01.630 Etterbehandling av vekster etter innhøsting
- 01.640 Behandling av såfrø
- 01.700 Jakt, viltstell og tjenester tilknyttet jakt og viltstell
- 10.110 Bearbeiding og konservering av kjøtt
- 10.120 Bearbeiding og konservering av fjørefkjøtt
- 10.130 Produksjon av kjøtt- og fjørfevarer
- 10.310 Bearbeiding og konservering av poteter
- 10.320 Produksjon av juice av frukt og grønnsaker
- 10.390 Bearbeiding og konservering av frukt og grønnsaker ellers
- 10.610 Produksjon av kornvarer
- 10.620 Produksjon av stivelse og stivelsesprodukter
- 11.030 Produksjon av sider og annen fruktvin
- 46.110 Agenturhandel med jordbruksråv., levende dyr, tekstilråv. og innsatsvarer
- 46.210 Engroshandel med korn, rå tobakk, såvarer og førvarer
- 46.220 Engroshandel med blomster og planter
- 46.230 Engroshandel med levende dyr
- 46.240 Engroshandel med huder, skinn og lær
- 46.310 Engroshandel med frukt og grønnsaker
- 46.320 Engroshandel med kjøtt og kjøttvarer
- 77.310 Utleie og leasing av landbruksmaskiner og – utstyr

### Fiskerisektor

- 03.111 Hav- og kystfiske
- 03.112 Hvalfangst
- 03.120 Ferskvannsfiske
- 03.211 Produksjon av matfisk og skalldyr i hav- og kystbasert fiskeoppdrett
- 03.212 Produksjon av yngel og settefisk i hav- og kystbasert fiskeoppdrett
- 03.213 Tjenester tilknyttet hav- og kystbasert fiskeoppdrett
- 03.221 Produksjon av matfisk og skalldyr i ferskvannsbasert fiskeoppdrett
- 03.222 Produksjon av yngel og settefisk i ferskvannsbasert fiskeoppdrett
- 03.223 Tjenester tilknyttet ferskvannsbasert fiskeoppdrett
- 10.201 Produksjon av saltfisk, tørrfisk og klippfisk
- 10.202 Frysing av fisk, fiskefileter, skalldyr og bløtdyr
- 10.203 Produksjon av fiskehermetikk
- 10.209 Bearbeiding og konservering av fisk og fiskevarer ellers
- 10.411 Produksjon av rå fiskeoljer og fett
- 10.910 Produksjon av førvarer til husdyrhold
- 46.381 Engroshandel med fisk, skalldyr og bløtdyr
- 46.692 Engroshandel med skipsutstyr og fiskeredskap

### Tresektor

- 02.100 Skogskjøtsel og andre skogbruksaktiviteter
- 02.200 Avvirkning
- 02.300 Innsamling av viltvoksende produkter av annet enn tre
- 02.400 Tjenester tilknyttet skogbruk
- 16.100 Saging, hovling og impregnering av tre
- 16.210 Produksjon av finerplater og andre bygnings- og møbelplater av tre
- 16.220 Produksjon av sammensatte parkettstaver
- 16.231 Produksjon av monteringsferdige hus
- 16.232 Produksjon av bygningsartikler
- 16.240 Produksjon av treemballasje
- 16.290 Produksjon av andre trevarer og varer av kork, strå og flettematerialer
- 46.130 Agenturhandel med tømmer, trelast og byggevarer
- 46.731 Engroshandel med tømmer
- 46.732 Engroshandel med trelast

### Maskinindustri

- 25.110 Produksjon av metallkonstruksjoner og deler
- 25.120 Produksjon av dører og vinduer av metall
- 25.210 Produksjon av radiatorer og kjeler til sentralvarmeanlegg
- 25.290 Produksjon av andre tanker, cisterner og beholdere av metall
- 25.300 Produksjon av dampkjeler, unntatt kjeler til sentralvarmeanlegg
- 25.400 Produksjon av våpen og ammunisjon
- 25.710 Produksjon av kjøkkenredskaper og skjære- og klipperedskaper
- 25.720 Produksjon av låser og beslag
- 25.730 Produksjon av håndverktøy
- 25.910 Produksjon av stålfat og lignende beholdere av jern og stål
- 25.920 Produksjon av emballasje av lettmetall

- 25.930 Produksjon av varer av metalltråd, kjetting og fjærer
- 25.940 Produksjon av bolter og skruer
- 25.990 Produksjon av metallvarer ikke nevnt annet sted
- 28.110 Produksjon av motorer og turbiner, unntatt motorer til luftfartøyer og motorvogner
- 28.120 Produksjon av komponenter til hydraulisk og pneumatisk utstyr
- 28.130 Produksjon av pumper og kompressorer ellers
- 28.140 Produksjon av kraner og ventiler ellers
- 28.150 Produksjon av lagre, gir, tannhjulsutvekslinger og andre innretninger for kraftoverføring
- 28.210 Produksjon av industri- og laboratorieovner samt brennere
- 28.221 Produksjon av løfte- og håndteringsutstyr til skip og båter
- 28.229 Produksjon av løfte- og håndteringsutstyr ellers
- 28.230 Produksjon av kontormaskiner og utstyr (unntatt datamaskiner og tilleggsutstyr)
- 28.240 Produksjon av motordrevet håndverktøy
- 28.250 Produksjon av kjøle- og ventilasjonsanlegg, unntatt til husholdningsbruk
- 28.290 Produksjon av maskiner og utstyr til generell bruk ikke nevnt annet sted
- 28.300 Produksjon av jordbruks- og skogbruksmaskiner
- 28.410 Produksjon av maskinverktøy til metallbearbeiding
- 28.490 Produksjon av maskinverktøy ikke nevnt annet sted
- 28.910 Produksjon av maskiner og utstyr til metallurgisk industri
- 28.920 Produksjon av maskiner og utstyr til bergverksdrift og bygge- og anleggsvirksomhet
- 28.930 Produksjon av maskiner og utstyr til nærings- og nytelsesmiddelindustri
- 28.940 Produksjon av maskiner og utstyr til tekstil-, konfeksjons- og lærvareindustri
- 28.950 Produksjon av maskiner og utstyr til papir- og pappvareindustri
- 28.960 Produksjon av maskiner og utstyr til plast- og gummiindustri
- 28.990 Produksjon av spesialmaskiner ikke nevnt annet sted

## Metallindustri

- 24.101 Produksjon av jern og stål
- 24.102 Produksjon av ferrolegeringer
- 24.200 Produksjon av andre rør og rørdeler av stål
- 24.310 Kaldtrekking av stenger og profiler
- 24.320 Kaldvalsing av bånd
- 24.330 Kaldvalsing og pressing av profilerte plater og profiler
- 24.340 Kaldtrekking av tråd
- 24.410 Produksjon av edelmetaller
- 24.421 Produksjon av primæraluminium
- 24.422 Produksjon av halvfabrikater av aluminium
- 24.430 Produksjon av bly, sink og tinn
- 24.440 Produksjon av kobber
- 24.450 Produksjon av ikke-jernholdige metaller ellers
- 24.460 Produksjon av kjernebrensel
- 24.510 Støping av jern
- 24.520 Støping av stål
- 24.530 Støping av lettmetaller
- 24.540 Støping av andre ikke-jernholdige metaller
- 25.500 Smiing, stansing og valsing av metall, og pulvermetallurgi

- 25.610 Overflatebehandling av metaller
- 25.620 Bearbeiding av metaller
- 28.910 Produksjon av maskiner og utstyr til metallurgisk industri
- 46.720 Engroshandel med metaller og metallholdig malm

## Elektroindustri

- 26.110 Produksjon av elektroniske komponenter
- 26.120 Produksjon av kretskort
- 26.200 Produksjon av datamaskiner og tilleggsutstyr
- 26.300 Produksjon av kommunikasjonsutstyr
- 26.400 Produksjon av elektronikk til husholdningsbruk
- 26.510 Produksjon av måle-, kontroll- og navigasjonsinstrumenter
- 26.520 Produksjon av klokker og ur
- 26.600 Produksjon av strålingsutstyr, elektromedisinsk- og elektroterapeutisk utstyr
- 26.700 Produksjon av optiske instrumenter og fotografisk utstyr
- 26.800 Produksjon av magnetiske og optiske media
- 27.110 Produksjon av elektromotorer, generatorer og transformatorer
- 27.120 Produksjon av elektriske fordelings- og kontrolltavler og paneler
- 27.200 Produksjon av batterier og akkumulatorer
- 27.310 Produksjon av optiske fiberkabler
- 27.320 Produksjon av andre elektroniske og elektriske ledninger og kabler
- 27.330 Produksjon av ledningsmateriell
- 27.400 Produksjon av belysningsutstyr
- 27.510 Produksjon av elektriske husholdningsmaskiner og -apparater
- 27.520 Produksjon av ikke-elektriske husholdningsmaskiner og -apparater
- 27.900 Produksjon av annet elektrisk utstyr
- 29.310 Produksjon av elektrisk og elektronisk utstyr til motorvogner

## Olje og bergverk

- 06.100 Utvinning av råolje
- 06.200 Utvinning av naturgass
- 07.100 Bryting av jernmalm
- 07.210 Bryting av uran- og thoriummalm
- 07.290 Bryting av ikke-jernholdig malm ellers
- 08.111 Bryting av stein til bygge- og anleggsvirksomhet
- 08.112 Bryting av kalkstein, gips og kritt
- 08.113 Bryting av skifer
- 08.120 Utvinning fra grus- og sandtak, og utvinning av leire og kaolin
- 08.910 Bryting og utvinning av kjemiske mineraler og gjødselsmineraler
- 08.920 Stikking av torv
- 08.930 Utvinning av salt
- 08.990 Annen bryting og utvinning ikke nevnt annet sted
- 09.101 Boretjenester tilknyttet utvinning av råolje og naturgass
- 09.109 Andre tjenester tilknyttet utvinning av råolje og naturgass
- 09.900 Tjenester tilknyttet annen bergverksdrift
- 30.113 Bygging av oljeplattformer og moduler
- 30.116 Innrednings- og installasjonsarbeid utført på borerigger og moduler
- 46.120 Agenturhandel med brensel, drivstoff, malm, metaller og industrikjemikalier



- 46.630 Engroshandel med maskiner og utstyr til bergverksdrift, olje og gassutvinning og bygge- og anleggsvirksomhet
- 46.710 Engroshandel med drivstoff og brensel
- 49.500 Rørtransport
- 50.204 Forsyning og andre sjøtransporttjenester for offshore
- 52.215 Tjenester tilknyttet drift av rørledninger
- 52.223 Forsyningsbaser

## Reiseliv

- 55.101 Drift av hoteller, pensjonater og moteller med restaurant
- 55.102 Drift av hoteller, pensjonater og moteller uten restaurant
- 55.201 Drift av vandrerhjem
- 55.202 Drift av ferieleiligheter
- 55.301 Drift av campingplasser
- 55.302 Drift av turisthytter
- 55.900 Annen overnatting
- 56.101 Drift av restauranter og kafeer
- 56.102 Drift av gatekjøkken
- 56.210 Cateringvirksomhet
- 56.290 Kantiner drevet som selvstendig virksomhet
- 56.301 Drift av puber
- 56.309 Drift av barer ellers
- 77.210 Utleie og leasing av sports- og fritidsutstyr
- 79.110 Reisebyråvirksomhet
- 79.120 Reisearrangørvirksomhet
- 79.901 Turistkontorvirksomhet og destinasjonsselskaper
- 79.902 Guider og reiseledere
- 79.903 Opplevelses-, arrangements- og aktivitetsarrangørvirksomhet
- 79.909 Turistrelaterte tjenester ikke nevnt annet sted
- 91.021 Drift av kunst- og kunstindustrimuseer
- 91.022 Drift av kulturhistoriske museer
- 91.023 Drift av naturhistoriske museer

- 91.030 Drift av historiske steder og bygninger og lignende severdigheter
- 91.040 Drift av botaniske og zoologiske hager og naturreservater
- 93.210 Drift av fornøyles- og temaparker
- 93.291 Opplevelsesaktiviteter

## Bygg og anlegg

- 41.200 Oppføring av bygninger
- 42.110 Bygging av veier og motorveier
- 42.120 Bygging av jernbaner og undergrunnsbaner
- 42.130 Bygging av bruer og tunneler
- 42.210 Bygging av vann- og kloakkanlegg
- 42.220 Bygging av anlegg for elektrisitet og telekommunikasjon
- 42.910 Bygging av havne- og damanlegg
- 42.990 Bygging av andre anlegg ikke nevnt annet sted
- 43.110 Riving av bygninger og andre konstruksjoner
- 43.120 Grunnarbeid
- 43.130 Prøveboring
- 43.210 Elektrisk installasjonsarbeid
- 43.220 VVS-arbeid
- 43.290 Annet installasjonsarbeid
- 43.310 Stukkatorarbeid og pussing
- 43.320 Snekkerarbeid
- 43.330 Gulvlegging og tapetsering
- 43.341 Malerarbeid
- 43.342 Glassarbeid
- 43.390 Annen ferdiggjøring av bygninger
- 43.911 Blikkenslagerarbeid
- 43.919 Takarbeid ellers
- 43.990 Annen spesialisert bygge- og anleggsvirksomhet
- 71.112 Arkitekttjenester vedrørende byggverk
- 71.113 Landskapsarkitekttjenester
- 71.121 Byggeteknisk konsulentvirksomhet
- 77.320 Utleie og leasing av bygge- og anleggsmaskiner og -utstyr

## Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside [www.toi.no](http://www.toi.no).

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se [www.ciens.no](http://www.ciens.no)). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

### Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt  
Gautstadalléen 21  
NO-0349 Oslo

22 57 38 00  
[toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)  
[www.toi.no](http://www.toi.no)