

VEGANE SKAPTE EIN NY BU- OG ARBEIDSMARKNADSREGION

Då Kvivsvegen på Søre Sunnmøre opna hausten 2012, blei ein ny, stor region fødd på grensa mellom Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane.

Fødselentok til alt i 2008. Då opna Eiksundsambandet, som knytte Volda og Ørsta ferjefritt saman med Ulsteinvik, Hareide og andre stader vest i havet. To små regionar med 20 000 innbyggjarar kvar, blei til ein fellesskap med 40 000 innbyggjarar.

Lettare å kombinere jobb, bustad og utdanning

Med Kvivsvegen som ein del av E39 fekk Volda og Ørsta fast vegsamband også austover. Veggen knytte nye 20 000 personar til den ferjefrie fellesskapen. Dei to vegane har dermed skapt ein region der det bur 60 000 menneske. Det tek eit par timar med bil frå den eine enden til den andre. Tidlegare var det nesten ei dagsreise. Veggen gjev òg eit raskare samband mellom søre Sunnmøre og Austlandet via Strynefjellet.

Store delar av den nye Kvivsvegen på grensa mellom Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane er vakker, også på kveldstid.



Folk i området snakkar no om at regionen er blitt open og tilgjengeleg, ikkje nattestengd og regulert av ferjetider. Det er mogleg å kombinere jobb, bustad og utdanning på andre måtar enn før. Å reise til sjukehus eller kjeveortoped tek ikkje lenger heile dagen, og det går an å gå på kino eller restaurant sjølv om ein bur eit stykke unna.

Stabilt og robust

Jørgen Amdam er professor i samfunnsplanlegging ved Høgskulen i Volda. I ein liten mannsalder har han følgt utviklinga i regionen rundt Volda. Han omtaler samfunnet som stabilt og meir robust på grunn av dei to store vegprosjekta.

– Arbeidsmarknaden er langt større, personleg utfalding har fått betre kår, og offentlege tenester kan lettare forsterkast, samordnast og betrast, seier han.

På Høgskulen i Volda er det eit stort jenteoverskot

– 70 prosent av dei 4 000 studentane er jenter. I ytre strøk er det motsett, der er gutane i overvekt. Jørgen Amdam smiler lurt og seier:

– Når vegen fører til meir trafikk mellom desse områda, seier det seg sjølv kva som gjerne vil skje. Det er klart at det er positivt for befolkningsutviklinga.

Svært internasjonal

Oppsiktsvekkjande mange av bedriftene i regionen driv utoverretta og internasjonalt. I Ulsteinvik blir det kvart år bygd 20 supplybåtar til oljenæringa. Dei blir selde til heile verda, for rundt ein halv milliard kroner per stykk.

I Stryn, ein kommune med 7 000 innbyggjarar, finst det mange utovervende bedrifter som er avhengige av gode kommunikasjonar.

Éin av dei er Tønning Møbelfabrikk AS. Dagleg leiar Silje Vollan sørgjer for at fabrikk med ein kombinasjon av god design, gode materiale og dyktige fagfolk leverer kvalitetsmøblar i det høgare prissjiktet. Med materiale frå USA, Finland og Canada, og med ein marknad som i hovudsak ligg på Austlandet, er pålitelege kommunikasjonar viktig for møbelfabrikk. Silje Vollan er svært glad for



Kvivsvegen er viktig for bedrifter i den nye bu- og arbeidsmarknadsregionen. Silje Vollan i Tønning Møbelfabrikk (t.v.), Sissel Drageset i Ricco Vero og Harold Wieldraaijer i Nomek AS er mellom dei som ser nye moglegheiter.

Kvivsvegen. Ho synest ein milliard kroner er vel nytta pengar.

– Det var på tide at vegen kom. Her har vi flust med rasutsette vegar der det mange stader er så trengt at ikkje eingong personbilar kan møtast. Slik eg ser det, er Kvivsvegen starten på eit vegnett som ikkje bremsar næringsutvikling og verdiskaping, men legg til rette for det, seier ho.

Rekruttering

Stryn-bedrifta Nomek AS produserer lastebilpåbygg og modular til skipsindustrien. Leiv Arne Egset i leiargruppa fortel om transportetappar som har vore som «ei lita jordomsegling» når lange konstruksjonar på mange tonn skulle fraktast på smale vestlandsvegar med fleire ferjer. I så måte er Kvivsvegen ein draum, men Egset legg vel så mykje vekt på at vegen har skapt ein utvida bu- og arbeidsmarknadsregion. Nomek er avhengig av å ha arbeidstakarar med rett kompetanse til kvar tid.

– Det har ikkje vore like lett alltid, men takk vere nyvegen har vi fått eit mykje større omland å rekruttere frå. No treng ein ikkje lenger bu i Stryn for å arbeide her, seier Egset.

På spørsmål om det ikkje er drygt å bruke ein milliard kroner på ein veg i eit område der det ikkje bur så veldig mange, dreg han på smilebandet.

– Vegen er ikkje så dyr. Kostnadene med dårlege vegar er òg store, både økonomisk, helsemessig og miljømessig. Spørsmålet er kva budsjett du tek utgiftene på, seier han.

Tekst og foto: Erik Veigård