

Vífill Karlsson

Vegakerfi einstakra landshluta snerta lífskjör allra landsmanna.

Mikil umræða hefur farið fram síðustu daga um ráðstöfun opinbers fjár til vegaf framkvæmda. Í þessari umræðu hefur þeirri einföldun verið beitt að vegir á höfuðborgarsvæðinu nýtist höfuðborgarþúum og aðrir landsbyggðarþúum. Þar sem ég hef stundað umfangsmiklar rannsóknir á landfræðilegum ávinningi samgöngubóta og hvernig þær kvíslast um allt landið langar mig að leggja orð í belg og draga fram nýtt sjónarhorn í þessari umræðu.

Þegar ávinningur af samgöngubót er rakinn landfræðilega hefur tveimur aðferðum aðallega verið beitt. Önnur þeirra felst í því að skilja á milli ávinnings á fjárfestingartímabili og rekstartímabili. Hún felst m.a. í því að rekja til hverra fjármagnið rann í viðkomandi vegaf framkvæmd. Í því samhengi er mikilvægt hvaðan verktakarnir koma og starfsmenn þeirra sem vinna samgöngubótina.

Hin aðferðin sem er algengari felst í því að kanna hver nýtir viðkomandi samgöngubót. Búseta þeirra einstaklinga og fyrirtækja sem nýta sér viðkomandi samgöngubætur er lykillinn í þessu tilfalli.

Ef við tökum Hvalfjarðargöng sem dæmi, en ég lagði mat á þessa þætti þar, þá féll sáralítill hluti fjármagns vegna fjárfestingarinnar Vestlendingum í skaut. Þess utan, þá eru Vestlendingar aðeins 40% þeirra sem nýta sér göngin. Þess má geta að höfuðborgarþúar nýta göngin mest, bæði í atvinnusókn sinni og frístundaiðkun. Að sama skapi nýtir fólk af landsbyggðinni vegakerfið á höfuðborgarsvæðinu.

Vegakerfi landsins er hluti af grunngerð þess. Ein megin orsök fyrir viðvarandi efnahagsstöðnun margra þriðja heims ríkja er skortur á grunngerð og telja t.d. ýmsir málsmetandi menn í Þýskalandi, yfirburði þess lands felast m.a. í öflugum samgöngukerfi. Í framhaldi af þessu má benda á að ef landið hefur ekki öflugt samgöngukerfi þá verða atvinnuvegir sem fela í sér landnýtingu svipur hjá sjón. Þar má nefna sjávarútveg, ferðaþjónustu, orkufrekan iðnað, ýmsan smáiðnað og landbúnað svo eitthvað sé nefnt. Flest þessara fyrirtækja er erfitt að starfrækja öðruvísi en dreift um landið.

Ef samgöngukerfið er vanbúið gæti sjávarútvegur ekki haslað sér völl á ferskfiskmörkuðum, okkar verðmætustu fiskmörkuðum, ef ekki væri hægt að koma vörunni á sem stystum tíma í flug svo dæmi sé tekið. Áhrif sem þessi hefðu áhrif á staðbundinn hagvöxt höfuðborgarsvæðisins. Vanbúið samgöngukerfi á landsbyggðinni myndi draga úr staðbundnum hagvexti á höfuðborgarsvæðinu með ýmsum hætti. Það gerði það með beinum hætti vegna lakari afkomu fyrirtækja á landsbyggðinni sem eru í eigu höfuðborgarþúa eða sem höfuðborgarþúar vinna hjá. Það gerði það með óbeinum hætti vegna lakari afkomu fyrirtækja sem höfuðborgarþúar þjónusta. Þetta má taka saman með því að segja að með hverri mínútu sem það er styttra að aka á milli einstakra svæða á landsbyggðinni og höfuðborgarsvæðisins stækkar markaður höfuðborgarsvæðisins. Þetta á einkum við vinnu-, vöru- og þjónustumarkað

höfuðborgarsvæðisins. Því má segja að höfuðborgarbúar hagnist töluvert á samgöngubótum utan höfuðborgarsvæðisins og koma því höfuðborgarbúum við. Landsbyggðin hagnast líka á samgöngubótum á höfuðborgarsvæðinu. Ef menn vilja gera það upp hversu mikið kom í hlut hvers svæðis þarf að rekja það með fyrrgreindum hætti, það er nefnilega ekki nóg að finna staðsetningu vegabótarinnar.

Af þessum sökum finnst mér þessi umræða um landfræðilega ráðstöfun opinbers fjármagns á þessum nótum of afmörkuð. Hún er líka of afmörkuð vegna þess að hún snýst um einn málaflokk hins opinbera. Hvers vegna er ekki litið til þeirra allra og spilin lögð á borðið eins og undirritaður hefur gert tilraun til.

Rannsóknina um svæðisbundin áhrif Hvalfjarðarganganna má finna í heild sinni á heimasíðu SSV þróun og ráðgjöf. (<http://www.ssv.is>)

Höfundur er dósent við Viðskiptaháskólann á Bifröst og ráðgjafi hjá SSV þróun & ráðgjöf.

Greinin birtist í Morgunblaðinu 6.5.2005