



KOMMUNESTRUKTURPROSJEKTET I SALTEN

Deltema D

- Infrastruktur, samferdsel og kompetanse -



Gisle Solvoll, Jarle Løvland og Roar Samuelsen
Nordlandsforskning / Handelshøgskolen i Bodø
Bodø 23.02.2006

INNHold

INNHold	2
SAMMENDRAG	4
1. INNLEDNING	6
1.1 BAKGRUNN, MANDAT OG OPPDRAGSSPESIFIKASJON	6
1.2 METODISK TILNÆRMING OG PROBLEMSTILLINGER	7
2. AVSTANDER, KJØRETIDER OG TRANSPORTKOSTNADER	11
3. PENDLING	12
4. TRANSPORTINFRASTRUKTUR OG SENTRALE TRANSPORTTILBUD	14
4.1 INNLEDNING	14
4.2 VEINETTET	14
4.3 JERNBANEN OG TOGETS ROLLE.....	15
4.3.2 <i>Persontransport</i>	15
4.3.3 <i>Godstransport</i>	15
4.4 LUFTHAVNER OG LUFTFARTENS ROLLE	15
4.5 SJØTRANSPORT.....	16
4.5.1 <i>Ferger</i>	17
4.5.2 <i>Hurtigbåter</i>	18
4.5.3 <i>Hurtigruta</i>	20
4.6 BUSSRUTETILBUDET.....	20
4.7 DATAINFRASTRUKTUR OG BREDBÅNDSDEKNING	21
5. TRANSPORTSTANDARD OG TRANSPORTBEHOV	24
5.1 MELØY	24
5.2 GILDESKÅL.....	24
5.3 BEIARN.....	25
5.4 SALTDAL	25
5.5 FAUSKE	26
5.6 BODØ	26
5.7 SØRFOLD	27
5.8 STEIGEN	27
5.9 HAMARØY	28
6. PLANLAGTE OG POTENSIELLE INVESTERINGER I TRANSPORTINFRASTRUKTUR	29
6.1 VEGPAKKE SALTEN	30
6.2 E6 SOMMARSET-ULVSVÅG	32
6.3 FJORDVEGEN I BEIARN	32
6.4 FORLENGELSE AV KYSTRIKSVEIEN FRA BODØ TIL STEIGEN.....	33
6.5 FINNØYVEGEN I HAMARØY	35
6.6 RIKSVEI 77 (KJERNFJELLET).....	37
6.7 NYTT FERJESAMBAND MELLOM BODØ OG LEKNES.....	38
6.8 TUNNEL KVIKSTADHEIA (RIKSVEI 812).....	40
6.9 STORVIKA-REPPEN (RIKSVEI 17).....	40
6.10 OPPSUMMERING	42
7. KOMMUNESTRUKTUR OG TRANSPORT	43
7.1 KOMMUNESAMMENSLUTNINGER OG TRANSPORTBEHOV	43
7.2 FORBEDRET TRANSPORTINFRASTRUKTUR OG TRANSPORTKOSTNADER	43

8.	KARTLEGGING AV KUNNSKAPSINFRASTRUKTUREN I SALTEN	45
8.1	SKOLESTRUKTUR PÅ VIDEREGÅENDE NIVÅ	45
8.1.1	<i>Ungt entreprenørskap i Salten</i>	47
8.2	UTDANNINGSTILBUD PÅ HØYSKOLE/UNIVERSITETSNIVÅ.....	47
8.2.1	<i>Høgskolen/Universitetet i Bodø.....</i>	47
8.2.2	<i>Etablering av studiesentre.....</i>	48
8.2.3	<i>Andre utdanningsinstitusjoner</i>	50
8.3	FORSKNINGS- OG KOMPETANSEMILJØER	52
8.3.1	<i>Nordlandsforskning.....</i>	52
8.3.2	<i>Kunnskapsparken i Bodø.....</i>	53
8.3.3	<i>NILF - Norsk institutt for landbruksøkonomisk forskning.....</i>	53
8.3.4	<i>Planteforsk</i>	53
8.3.5	<i>Gildeskål forskningsstasjon AS (GIFAS)</i>	53
8.3.6	<i>Kunnskapssenteret i Steigen (jordbruk)</i>	54
8.3.7	<i>Forsknings- og kompetansemiljøer utenfor Salten.....</i>	54
8.4	OFFENTLIGE UTVIKLINGSINSTITUSJONER OG KONSULENTSEKTOREN	54
8.4.1	<i>Offentlige utviklingsinstitusjoner</i>	54
8.4.2	<i>Konsulentsektoren</i>	59
8.5	OPPSUMMERING – KARTLEGGING AV KUNNSKAPSINFRASTRUKTUR	61
9.	KUNNSKAPSINFRASTRUKTUR OG KOMMUNESTRUKTUR	62
9.1	SAMMENHENGER KNYTTET TIL UTVIKLING AV KOMMUNESTRUKTUR.....	62
9.2	KOMMUNESTRUKTUR OG REGIONALE INNOVASJONSSYSTEMER	63
9.3	ØKT OMFANG AV REGIONAL NETTVERKSSTØTTE.....	63
9.4	DRØFTINGER	64
9.4.1	<i>En innledende drøfting av Saltenkommunemodellen.....</i>	65
10.	KONKLUSJONER.....	68
	REFERANSER	70
	VEDLEGG 1.....	71

SAMMENDRAG

Denne rapporten er en av 6 delutredninger om framtidig kommunestruktur i Salten. Notatet fokuserer på regionens samferdselstilbud og transportinfrastruktur.

Avstander

Saltenregionen er stor, noe som innebærer at avstander og kjørtider blir lange. Med utgangspunkt i de ni kommunesentrene, er det kortest avstand mellom Straumen og Fauske med 16 kilometer, mens det er lengst avstand mellom Ørnes og Leinesfjord med 305 kilometer.

Pendling

Det er en ikke ubetydelig pendling mellom kommunene i Salten. Alle kommuner i regionen, bortsett fra Bodø, har negativ nettoppendling. Dette innebærer at det er flere personer som pendler ut av kommunen enn det er personer som pendler inn til kommunen.

Transportinfrastruktur og transporttilbud

Veinettet i Salten på 2 382 kilometer er sentralt for å binde regionen sammen. Ferjetilbudet er viktig for både interne og eksterne transport. I og med at alle kommunene i regionen har grense mot sjøen, er sjøtransport viktig både for personbefordring og godsfrakt. Hurtigbåttilbudet er spesielt viktig i kommunene Meløy, Gildeskål, Steigen og Hamarøy. På aksene Bodø-Fauske-Saltdal er, for uten veinettet, togtilbudet sentralt.

Datainfrastruktur

Bredbåndsdekningen i Salten er i dag mangelfull. Dette vil bli bedre i og med at kommunene i Salten i juni 2005 inngikk en avtale med en bredbåndsleverandør som sikrer at det etableres bredbånd mellom alle de ni rådhusene i Salten fra januar 2006, samt at mulighetene for bredbåndstilknytning også til bedrifter og privatpersoner forbedres.

Kommunestruktur og transportbehov

Dersom kommunesammenslåinger på lang sikt medfører endringer i institusjonsstrukturen, vil dette direkte påvirke reisebehovet til de *kommunalt ansatte* tilknyttet de aktuelle institusjonene, både i forhold til reiser til/fra arbeid og tjenestereiser (reiser i arbeid). Kommunensammenslåinger som innebærer endringer i institusjonsstrukturen, vil også direkte påvirke reisebehovet til *brukerne* av tjenestene ved at den *eksterne* transportavstand mellom brukerne og de offentlige tjenestetilbudene øker. Således vil en realisering av stordriftsfordeler innenfor kommunal tjenesteproduksjon påføre innbyggerne et krav om økt mobilitet fordi avstandene til tjenestene øker.

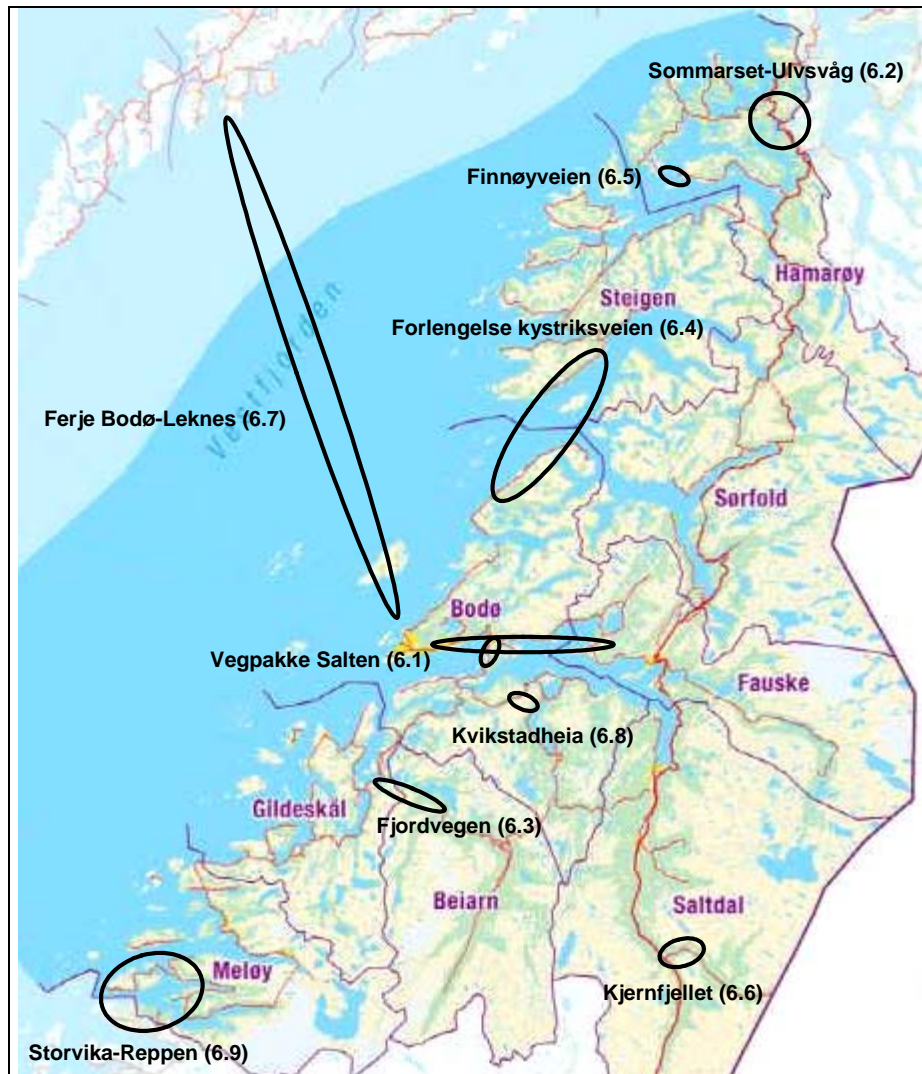
Når det gjelder den *fysiske* infrastrukturen (spesielt veinettet), så vil investeringer her direkte påvirke transportavstander og transportkostnader både i forhold til arbeids- og tjenestereiser til kommunalt ansatte samt innbyggernes reisekostnader for å få tilgang til kommunens ulike tjenestetilbud. I og med at det er Bodø som framover vil være motoren i utviklingen av regionen, vil alle prosjekter som direkte styrker kommunikasjonene til/fra Bodø være sentrale uansett framtidig kommunestruktur.

På den annen side vil økt bruk av ny informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) medføre at den fysiske plasseringen til kommuneadministrasjonen vil få mindre betydning framover. Når produksjonen av og tilgangen til de rent administrative kommunale tjenestene øker i omfang, og nye generasjoner som er fortrolig med og behersker bruk av IKT kommer på banen, vil således behovet for fysisk kontakt med kommuneadministrasjonen reduseres, noe som i stor grad vil påvirke transportbehovet til innbyggerne. Således vil utbygging av bredbånd på en del områder kunne oppfattes som et delvis substitutt til utbygging av den fysiske transportinfrastrukturen.

Planlagte og potensielle investeringer i transportinfrastruktur

Det er flere vegprosjekter som kan ha betydning i forhold til å gjøre Saltenregionen ”tettere”, men det er kun et fåtall prosjekter som realistisk sett kan startes opp og gjennomføres i løpet av de nærmeste 10

år. Uavhengig av dette, har vi i kapittel 6 beskrevet 9 ulike prosjekter som på ulike måter vil bidra til å skape en ”tettere” Saltenregion. Disse prosjektene er plassert på kartskissen nedenfor, der det også er angitt i hvilket avsnitt prosjektene er nærmere beskrevet.



I tillegg til investeringer i den rent fysiske transportinfrastrukturen, vil forbedringer i transporttilbudet (spesielt hurtigbåt- og bussrutetilbudet) i Salten bidra til å skape en ”tettere” region. I forhold til å legge forholdene bedre til rette for pendling, er hurtigbårutene til/fra Bodø svært viktige.

Avslutningsvis vil vi påpeke at transportinfrastrukturen og samferdselstilbudet isolert sett ikke favoriserer noen spesiell kommunestruktur i Salten. Framtidig kommunestruktur og kommunal organisering, vil imidlertid være en viktig premissleverandør i forhold til både investeringer i den fysiske infrastrukturen samt når det gjelder utviklingen av transporttilbudet.

1. INNLEDNING

Nedenfor redegjøres det for bakgrunnen for utredningen samt det mandatet utredningen bygger på. Videre drøftes den metodiske tilnærmingen som legges til grunn og de aktuelle problemstillinger beskrives.

1.1 Bakgrunn, mandat og oppdragsspesifikasjon

Salten Regionråd satte i 2002 "Kommunestrukturen i Salten" på dagsorden. Flere kommunepolitikere i regionen hadde da allerede reist spørsmålet om sammenslåing med nabokommuner og det foregikk prosesser/samtaler om kommunesammenslåing i flere av Saltenkommunene. Regionrådet ønsket at framtidig kommunestruktur i Salten skulle sees på i en samlet prosess og inviterte derfor formannskapene i Salten til felles møte i november 2002 for å diskutere behovet for ny kommunestruktur i regionen.

Konklusjonene fra felles formannskapsmøte førte til at kommunestrukturen i Salten ble satt på dagsorden i samtlige 10 kommunestyre våren 2003, og 8 av kommunene vedtok å gi Salten Regionråd mandat til å utrede framtidig kommunestruktur i Salten. Skjerstad kommune hadde ikke noe i mot at utredningsarbeidet ble i gang, men så det ikke naturlig å behandle saken, i lys av sammenslåingsprosessen med Bodø kommune. I Sørfold valgte et flertall i kommunestyre å si nei til et slikt mandat.

Med bakgrunn i nevnte mandat fra et stort flertall av kommunene i Salten vedtok Regionrådet i juni 2003 å igangsette utredningsarbeidet og ba Arbeidsutvalget om å framlegge skisse til utredningsprogram/-prosess.

Målsettingen for utredningsarbeidet er følgende:

1. Utredningen skal gi svar på hva som er den beste kommunestrukturen for Salten:
 - i) Hvilken kommunestruktur gir best grunnlag for bosetting, næringsutvikling, infrastruktur, velferd og kommunaløkonomisk handlefrihet?
 - ii) Hvilken struktur gir befolkning og politikere størst innflytelse på sin egen utvikling?
2. Utredningen skal videre gi grunnlag for:
 - i) En bred høringsprosess i regionen om framtidig kommunestruktur.
 - ii) Beslutninger i kommunestyrene om igangsettelse av konkrete utredninger/ prosesser mht. kommunesammenslåinger.
 - iii) Forslag til prosjektplan(er) for videre prosess med sikte på i verksetting av konkrete planer for kommunesammenslåing.

Realiseringen av prosjektets mandat og målsetting skal oppnås gjennom utredning og vurdering av 4 ulike alternative geografiske modeller for revidert kommunestruktur i Salten. Disse 4 modellene omfatter de geografiske inndelingene vist i tabell 1.1.

Utredningsarbeidet omhandler alternative kommunestrukturers betydning for utviklingen i Saltenkommunene, knyttet til følgende temaområder som behandles i hver sin delutredning:

- A. Demografi
- B. Næringsutvikling og sysselsetting
- C. Kultur og idrett

- D. Infrastruktur, samferdsel, høyere utdanning og kompetanse
- E. Kommunal tjenesteproduksjon og økonomi
- F. Demokrati, innflytelse og deltagelse

Utredningsarbeidet skal gi kommunene tilstrekkelig informasjon for å kunne ta stilling til fordeler og ulemper ved en eventuelt ny kommunestruktur for Salten.¹

Hver delutredning består av en kombinasjon av kartlegging av relevant datamateriale og analyser av dette med tanke på å belyse ulike sider ved de alternative kommunestrukturane. Det metodiske opplegget for utredningene presenteres nærmere nedenfor. De ulike modellene vises på kart i vedlegg 1.

Tabell 1.1: Geografisk inndeling av kommunestrukturer i Salten.

”Modell”	Antall kommuner	Kommuner som inngår	Kommunesenter
Status Quo modell	9	–Dagens kommunestruktur	–Dagens
Regionkommunemodellen	4	–Steigen + Hamarøy – Sørfold + Fauske + Saltdal –Meløy + Gildeskål –Bodø + Beiarn	–Oppeid eller Leinesfjord –Fauske –Ørnes –Bodø
Saltenfjordmodellen	4	–Hamarøy –Steigen –Bodø + Sørfold + Fauske + Saltdal + Beiarn + Gildeskål –Meløy	–Oppeid –Leinesfjord Bodø eller Fauske –Ørnes
Saltenmodellen	1	–Alle 9 kommuner slås sammen	–Bodø

1.2 Metodisk tilnærming og problemstillinger

Agenda Utredning & Utvikling har gitt en meget treffende beskrivelse av det de omtaler som strukturelle ubalanser som utgjør en utfordring for kommunesektoren (Dølvik og Vinsand 2005). De peker på at tiden etter 1945 har vært preget av en betydelig sentralisering i bosettingsmønsteret. I distriktene har mange lokalsamfunn opplevd sammenhengende nedgang i folketallet, både som en konsekvens av utflytting, men etter hvert også som følge av endringer i alderssammensettingen. Dette har bidratt til lavere naturlig vekstkraft i befolkningen.

For å belyse denne utviklingen viser Agenda til samfunnsgeografen Kristian Aasbrenn som for 15 år siden lanserte begrepet *uttyningssamfunn* (Aasbrenn 1989). Med dette ga Aasbrenn en betegnelse på distriktssamfunn og kommuner som var kjennetegnet av en slik vedvarende nedgang i befolkningstallet. Aasbrenns hovedbudskap var ikke at samfunnene sto overfor en trussel om avfolkning. Hans perspektiv var at ”stadig større områder ville være kjennetegnet av uttyningsskapende prosesser som skaper gradvis svekkelse av muligheten til å innfri velferdsstatens ambisjoner om likeverdige og trygge levekår i alle deler av landet. Kommunene i disse uttyningssamfunnene vil

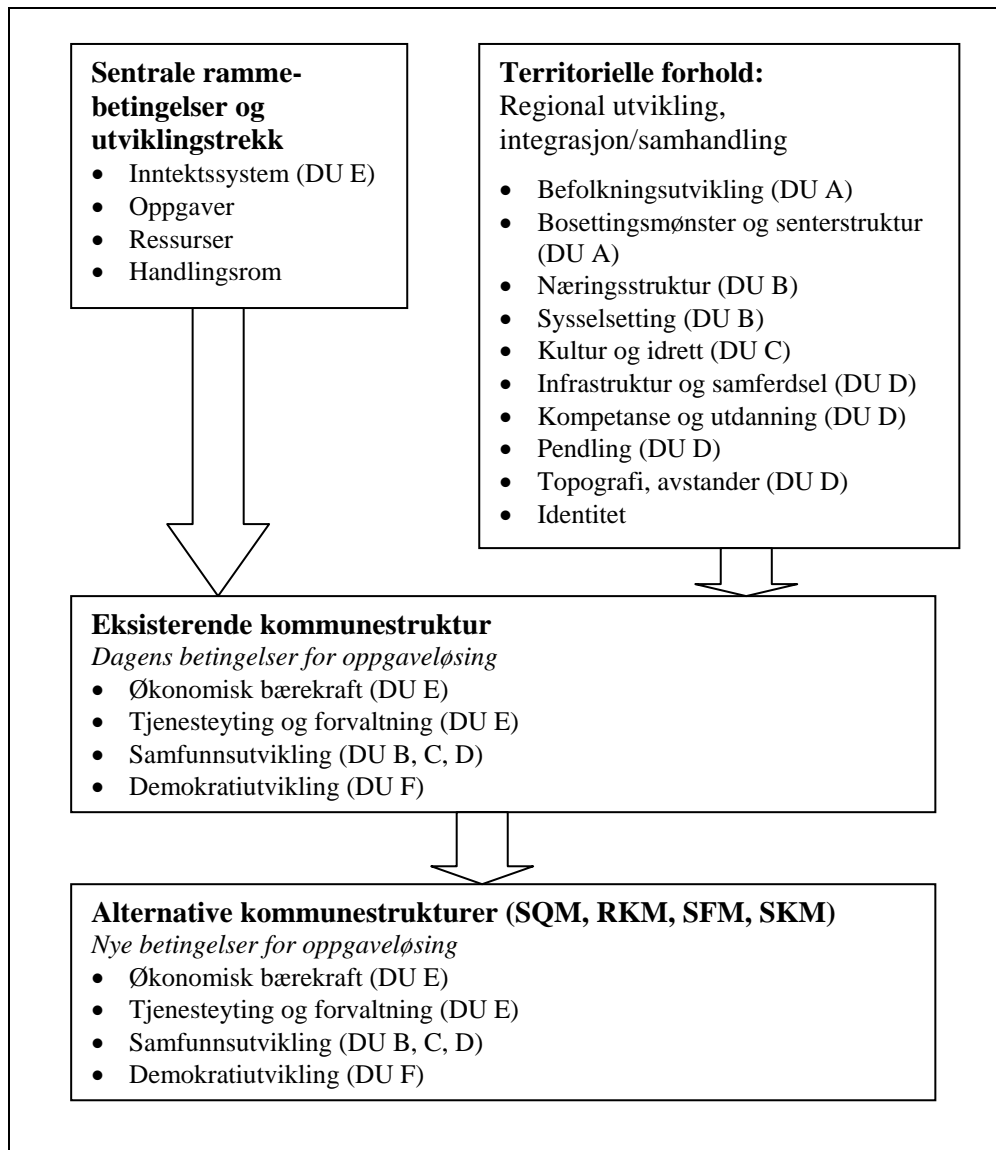
¹ I vedtaket ble det presisert at Sørfold kommune på et hvilket som helst tidspunkt kan tiltre utredningsarbeidet.

stilles overfor særskilte utfordringer, av en annen karakter enn vekstområdene i sentrale strøk” (Dølvik og Vinsand 2005, s. 22).

Som Agenda påpeker har befolkningsutviklingen etter 1989 ikke representert noe brudd med disse utviklingstrekkene. Men bildet er nyansert og i en drøfting av alternative kommunestrukturer i Salten må man ta med ”en rekke motvirkende drivkrefter knyttet til mobilitetsøkning og bedre samferdselsløsninger, generell økonomisk vekst og økt levestandard, vekst i offentlig sektor og i kommunesektoren, som kan dempe de eventuelle problemskapende virkningene for ”utynnings-samfunnene” (Dølvik og Vinsand 2005, s. 22).

Figuren nedenfor (figur 1) viser den forståelsen av sammenhenger mellom ulike temaer og problemstillinger knyttet til nye kommunestrukturer i Salten som ligger til grunn for de ulike delutredningene. Hovedideen er det vi kan kalle et *territorielt perspektiv*. Dette perspektivet innebærer å betrakte en kommune som mer enn etater, organisasjonsenheter og rådmannsstab. Det territoriale perspektivet innebærer å betrakte en kommune - enten den kan betegnes som et vekstområde eller et utynnings-samfunn - som et helhetlig samfunn lokalisert innenfor et geografisk avgrenset territorium kjennetegnet av bestemte karakteristika med hensyn til befolkningsutvikling, bosettingsmønster, senterstruktur, identitet og tilhørighet, topografi, avstander, samferdsel og annen infrastruktur, pendling, næringsstruktur, sysselsetting og en rekke andre faktorer.

Folketall, bosettingsstruktur og avstander har, i følge Baldersheim et al. (2003a), en sentral betydning for kommuneinstitusjonens rasjonale. Dette sammenfattes i betegnelsen ”*avstandens imperativ*”. ”Organiseringen av forvaltningen må tilpasses befolkningens geografiske fordeling, da mange av tjenestene bare kan produseres og leveres meningsfullt i nær kontakt med mottakerne. Kommunegrensene er utformert ut fra slike geografiske imperativer, satt av befolkningens fordeling, som grupperer seg atskilt av fjorder og fjell, skoger og vidder. Problemer knyttet til avstandens imperativ kan deles i tre komponenter: Noen kommuner har for få folk, i noen er det langt mellom folk, mens andre ligger langt fra (andre) folk” (s. 157). ”Kommunesammanslagning kan kanskje hjelpe mot det första problemet men knappast mot de två andra” (Baldersheim et. al. 2003b, s. 92).



Figur 1.1: Sammenhengen mellom utredningstemaer (DU A-F refererer til de delutredningene som berører temaet).

Kommuneinstitusjonen skal altså på ulike måter betjene den befolkningen som er bosatt innenfor et avgrenset territorium.. Dette betegner Aarsæther og Vabo (2002) som kommunens ”*territorielle oppdrag*”. Dette territorielle oppdraget ”.... dreier seg om at kommunen – og dei som regulerer kommunesektoren i kraft av lovgivande myndigheit – må ta på alvor at det er dei busette i eit territorium og dermed dette territoriet sine vilkår som ligg til grunn for kommunen som politisk institusjon og aktør” (Aarsæther og Vabo 2002). Kommunen utfører sitt territorielle oppdrag gjennom et sett av roller og et mangfold av oppgaver knyttet til disse. Disse rollene kan sammenfattes til:

- i) tjenesteyting og forvaltning;
- ii) samfunnsutvikling; og
- iii) demokratiutvikling.

På grunnlag av dette blir det et sentralt tema i utredningen av ny kommunestruktur i Salten å se på hvilken betydning kommunestruktur – og dermed de mer spesifikke forholdene som karakteriserer denne strukturen og territoriet den er organisert innenfor – kan ha for kommunenes evne til å utføre sitt territorielle oppdrag og fylle sine roller på en tilfredsstillende måte.

Samferdselsinfrastruktur

Et godt fungerende transportsystem, både i form av en velfungerende transportinfrastruktur og et tjenelig samferdselstilbud, er viktig for at en region skal kunne fungere både innad og i forhold til sine omgivelser. Således vil samferdsel være et sentralt tema når kommunestruktur diskuteres. Bodø er Nordlands viktigste kommunikasjons-senter, og er sammen med Fauske et knutepunkt i nasjonale transportkorridorer både når det gjelder båt, bane, vei og luftfart. Derfor er kommunikasjoner mellom Bodø og de omkringliggende kommuner spesielt viktig.

I denne delutredningen vil vi beskrive og drøfte sentrale sider ved transportsystemet i Salten. Innledningsvis vil avstander, kjøretider og transportkostnader ved bruk av veisystemet behandles. Omfanget av pendling mellom Saltenkommunene beskrives også. Videre vil regionenes sentrale transportinfrastruktur samt kommunenes transportstandard og transportbehov beskrives. Det gis videre en oversikt over planlagte og potensielle samferdselsinvesteringer og disse sees i sammenheng med en endring av kommunestrukturen.

Kunnskapsinfrastruktur

I denne delutredningen kartlegges, beskrives og drøftes relevante aspekter ved den eksisterende kunnskapsinfrastrukturen i Saltenregionen og betydningen av denne i forhold til alternative kommunestrukturer. Som en innledning til problemstillinger knyttet til dette temaet kan det vises til hva Nordland Fylkeskommune skriver om behovet for å styrke kunnskapssamfunnet i Nordland. I Fylkesplanen for 2004-2007 pekes det på at kompetanse i dag er en av de viktigste faktorene for samfunnsutviklingen. Næringslivet utvikler seg fra å være råvare- og kapitalintensivt til å bli mer kunnskapsintensivt, og kompetanse etterspørres på stadig flere områder både i den private og i den offentlig sfære.

Flere av kommunene i Salten sliter med å rekruttere kvalifiserte medarbeidere innenfor ulike tjenesteområder. Dette skyldes blant annet at krav til kompetanse øker, samt at små kommuner sjelden oppfattes som attraktive arbeidsplasser av personer med høy kompetanse, da fagmiljøet i slike kommuner ofte er svært lite eller fraværende. Nedgangen i folketallet som har skjedd i kommunene i Salten de seneste årene er også direkte med på å forsterke rekrutteringsproblemene. Mange bedrifter i Nordland og i Salten har problemer med å skaffe nok arbeidstakere som har den riktige yrkesrettede kompetansen. Samtidig er behovet for nyskaping stort for den enkelte bedrift som skal konkurrere i et marked som blir stadig større og mer internasjonalt.

2. AVSTANDER, KJØRETIDER OG TRANSPORTKOSTNADER

I og med at avstander alltid er et sentralt tema i diskusjoner om kommunestruktur, gis det i tabell 2.1 en oversikt over avstanden langs vei mellom alle kommunesentrene i Salten.

Tabell 2.1: Avstander mellom alle kommunesenter i Salten langs vei. Kilometer.

	Oppeid	Ørnes	Moldjord	Rognan	Inndyr	Straumen	Fauske	Bodø
Leinesfjord	103	305	240	192	278	145	160	226
Oppeid		304	239	191	277	144	159	225
Ørnes			160	160	42	160	145	121
Moldjord				53	133	96	80	108
Rognan					133	43	29	93
Inndyr						134	118	94
Straumen							16	77
Fauske								60

Som tabell 2.1 viser er den korteste avstanden mellom kommunesentrene Straumen og Fauske med 16 kilometer, mens det er lengst avstand mellom Ørnes og Leinesfjord med 305 kilometer.

I tabell 2.2 gis en oversikt over avstander og kjøretider mellom alle kommunesentrene i Salten og Bodø. Basert på anbefalte kjøre- og tidskostnader er også transportkostnadene beregnet.

Tabell 2.2: Avstander, kjøretider og transportkostnader fra alle kommunesenter i Salten til Bodø for personbiler og tunge kjøretøy.²

	Avstand (km)	Kjøretid (minutter)		Totale transportkostnader	
		Personbiler	Tunge biler	Personbiler	Tunge biler
Fauske (Fauske)	60	55	63	199	852
Sørfold (Straumen)	77	80	90	267	1 154
Gildeskål (Inndyr)	94	95	108	322	1 397
Rognan (Rognan)	94	90	104	316	1 370
Beiarn (Moldjord)	108	110	128	526	1 631
Meløy (Ørnes)	121	120	135	580	1 771
Hamarøy (Oppeid)	226	216	245	1 062	3 260
Steigen (Leinesfjord)	225	215	240	1 057	3 220

Tabell 2.2 viser for eksempel at avstanden mellom Bodø sentrum og Fauske sentrum er 60 km og at forventet kjøretid er 55 minutter. Totale transportkostnader anslås til 199 kr for personbiler og 852 kr for tunge kjøretøy.³ Den lengste avstanden har vi fra Oppeid til Bodø. Her er avstanden langs veg 226 km, med en anslått kjøretid på 215 min (3 t 35 min) og totale transportkostnader på 1 062 kr for personbiler og 3 220 kr for tunge kjøretøy.

² Avstander og kjøretider for personbiler er beregnet ved å benytte programmet Visveg (<http://visveg.vegvesen.no/visveg>). Kjøretider for tunge kjøretøy er skjønsmessig anslått ut fra kjøretider for personbiler, avstand og vegstandard. De totale transportkostnadene er beregnet med utgangspunkt i anbefalinger fra Vegdirektoratet (2004). For personbiler har vi benyttet kjøretøykostnader på 2,15 kroner pr. kilometer samt tidskostnader på 76 kroner pr. persontime og 160 kroner pr. persontime, henholdsvis for reiser på under og over 100 kilometer. Tilsvarende tall for tunge kjøretøy er satt til 7,18 kroner og 401 kroner.

³ Totale transportkostnader på 199 kr består av kjøretøykostnader på 129 kr og tidskostnader på 70 kr.

3. PENDLING

I dette kapitlet har vi beskrevet omfanget av pendling mellom Saltenkommunene. En pendler er definert som en person som har sin arbeidsplass utenfor den kommunen personen i følge folkeregisteret er bosatt. Dermed inkluderer pendlertallene både dag- og ukependling samt eventuelt andre "pendlingsintervall". I og med at tallmaterialet er fra 2004, har vi også tatt med pendling til/fra Skjerstad. Omfanget av pendling mellom kommunene i Salten er vist i tabell 3.1.

Tabell 3.1: Pendling mellom kommunene i Salten (inkl. Skjerstad). 4. kvartal 2004. Sysselsatte personer mellom 16 og 74 år.⁴

Til/fra	Bodø	Meløy	Gildeskål	Beiarn	Saltdal	Fauske	Skjerstad	Sørfold	Steigen	Hamarøy	Sum
Bodø	20 788	163	162	85	164	524	96	71	94	36	22 183
Meløy	40	2 680	52	7	12	16	6	9	0	1	2 823
Gildeskål	29	23	707	6	1	4	1	0	3	1	775
Beiarn	15	0	0	381	5	3	5	3	0	0	412
Saltdal	26	5	1	17	1 813	67	14	4	2	0	1 949
Fauske	68	5	1	1	92	3 026	0	146	1	6	3 346
Skjerstad	11	1	1	1	4	3	302	0	0	0	323
Sørfold	3	0	1	0	7	207	0	588	0	0	806
Steigen	15	1	1	1	0	0	0	2	1 026	16	1 062
Hamarøy	4	1	0	0	1	3	1	2	38	652	702
Sum:	20 999	2 879	926	499	2 099	3 853	425	825	1 164	712	34 381

Kilde: Statistisk Sentralbyrå.

Av tabell 3.1 kan vi blant annet lese følgende: I Bodø kommune (ekskl. Skjerstad) var det for eksempel 40 personer som arbeidet i Meløy kommune og 68 som hadde jobb i Fauske kommune. I Steigen kommune var det for eksempel 94 personer som arbeidet i Bodø kommune og 38 i Hamarøy kommune. Hvis vi tar differansen mellom innpendling og utpendling får vi det vi kan omtale som nettoppendling. Se figur 3.1.

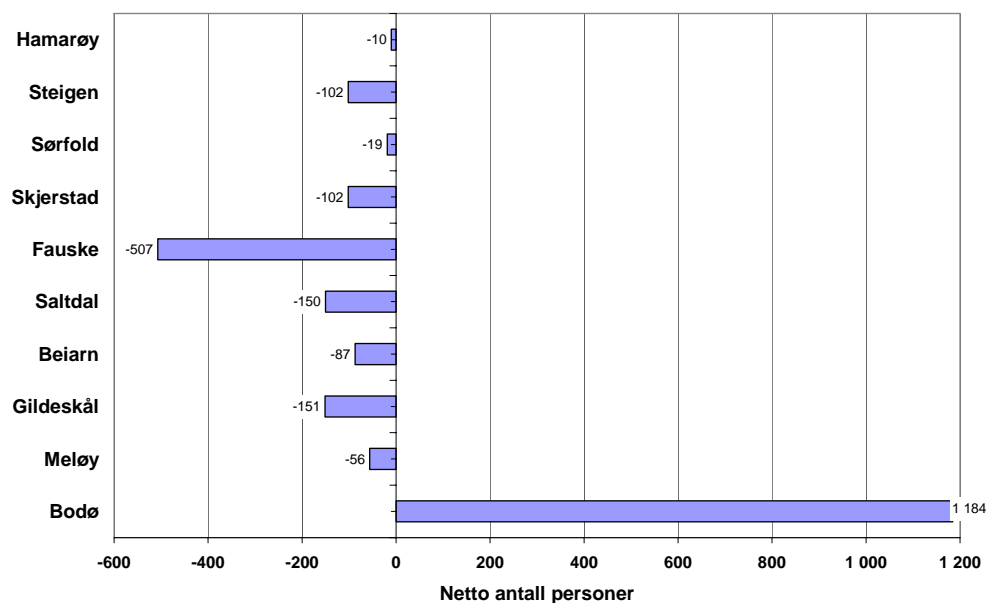
En kommune med positiv nettoppendling har således flere personer som pendler *inn* til kommunen enn som pendler *ut* av kommunen. Motsatt vil det da være for en kommune som har negativ nettoppendling.

Figur 3.1 viser et svært entydig bilde. Av kommunene i Salten er det kun Bodø som kan oppvise positiv nettoppendling, da det i 2003 var 1 184 flere personer som pendlet til Bodø fra andre Saltenkommuner enn det var personer fra Bodø som pendlet til andre kommuner i regionen. Målt i absolutte tall er det Fauske kommune som har størst negativ nettoppendling med 507 personer. Av tabell 3.1 ser vi at Fauske "avgir" spesielt mange personer til Bodø.

Hvis vi ser på pendling fra Saltenkommunene til andre kommuner enn de andre Saltenkommunene (inkl. kontinentalsokkelen), så har de ulike kommunene følgende *utpendling*:

Bodø (3 249), Meløy (246), Gildeskål (94), Beiarn (27), Saltdal (194), Fauske (409), Skjerstad (26), Sørfold (253), Steigen (50) og Hamarøy (122).

⁴ Den registerbaserte sysselsettingsstatistikken omfatter personer mellom 16-74 år som var registrert bosatt i landet på referansetidspunktet, og som har utført arbeid av minst en times varighet i referanseuken i november 2004, eller var midlertidig fraværende fra slikt arbeid.



Figur 3.1: Netto pendling mellom kommunene i Salten (inkl. Skjerstad). 4. kvartal 2004. Sysselsatte personer mellom 16 og 74 år.

I Bullvåg og Skjemstad (2005) er pendlingen mellom Saltenkommunene uttrykt som *andel* av yrkesaktive i kommunene som har arbeidssted utenfor den kommunen de er bosatt i. Det bildet som tegnes her er om lag det samme som figur 3.1 viser.

4. TRANSPORTINFRASTRUKTUR OG SENTRALE TRANSPORT- TILBUD

I dette kapitlet gis det en beskrivelse av den sentrale transportinfrastrukturen i Salten samt viktige transporttilbud innad i regionen samt ut av regionen.

4.1 Innledning

Saltenregionen har en stamvegdel bestående av en gjennomgående E6 i nord-syd retning (gjennom Hamarøy, Sørfold, Fauske og Saltdal), med sidearm til Bodø (Riksvei 80). Regionen har også et nord-syd vegmønster via Kystriksveien (Riksvei 17), som går gjennom Bodø, Gildeskål og Meløy og videre til Helgeland. Mellomriksveien (Riksvei 77) går fra Saltdal og over mot Sverige. Via Arvidsjaur i Sverige tilknyttes regionen det svenske stamvegnettet og jernbanenettet. I Arvidsjaur er man direkte tilknyttet "Innlandsbanan" og indirekte tilknyttet stambanenettet. Kommunene Steigen og Beiarn har relativt kort veg inn til E6.

4.2 Veinettet

I tabell 4.1 gis en beskrivelse av lengden på veinettet i alle Saltenkommunene.

Tabell 4.1: Vegnettet i Saltenkommunene. Kilometer. 2003.

	Europa- og riksveier	Fylkesveier	Kommunale veier	Samlet veglengde
Bodø	174	70	332	576
Saltdal	117	52	109	278
Fauske	93	48	124	265
Steigen	70	112	82	264
Meløy	69	72	110	251
Sørfold	91	57	67	215
Hamarøy	104	55	52	211
Gildeskål	70	63	63	196
Beiarn	26	43	57	126
Sum:	814	572	996	2 382

Kilde: KOSTRA.

Som det framgår av tabell 4.1, så har Bodø kommune det klart mest omfattende vegnettet med i alt 576 kilometer. Det er spesielt det kommunale vegnettet som trekker Bodø opp.⁵ Ellers er det Steigen som har det klart lengste fylkesvegnettet med 112 km. Beiarn har minst veger med en total veiglengde på 126 km.

Hvis vi ser på hele Nordland fylke, så har fylket 2 706 km Europa- og riksveier, 2 576 km fylkesveger og 3 561 km kommunale veger. Dette innebærer at Salten har 30 % av Europa- og riksveinettet, 22 % av fylkesvegnettet og 28 % av det kommunale vegnettet i Nordland.

⁵ Her kan det nevnes at Bodø fikk tilført 110 km mer veg ved sammenslåingen med Skjerstad 1. januar 2005.

4.3 Jernbanen og togets rolle

Nordlandsbanen går gjennom kommunene Bodø, Fauske og Saltdal. Nordlandsbanen gir Salten jernbanemessig tilknytning til Sør-Norge via Rørosbanen eller Dovrebanen, og tilknytning til Sverige og kontinentet via grensepasseringer i Sør-Norge og via Meråker i Nord-Trøndelag. Nordlandsbanen benyttes både til godsfrakt og personbefordring. Hovedfunksjonen til jernbanen er imidlertid transport ut av og inn til Saltenregionen.

4.3.2 Persontransport

Innad i regionen har jernbanen en ikke ubetydelig funksjon i forhold til personreiser på strekningen Rognan-Fauske-Bodø. Pendlertoget (Agendatoget) mellom Rognan og Bodø, som ble opprettet i 2001 har 5 daglige avganger til/fra Rognan og 6 daglige avganger til/fra Fauske. I 2003 reiste vel 92 000 passasjerer med toget, noe som tilsvarer 47 passasjerer pr. avgang. I 2004 reiste om lag 100 000 passasjerer med lokaltoget, dvs. at trafikkveksten fra foregående år var på ca. 11 %. Reisetiden mellom Bodø og Rognan er 60 minutter mens den er 40 minutter mellom Bodø og Fauske. Som "pendlertog" mellom Bodø og Fauske/Rognan har Agendatoget en viktig funksjon, og er med på å styrke Saltenfjorden som en BAS-region. Det arbeides for tiden med å få etablert stopp også på Tverrlandet, og i følge NSB forventes holdeplass etablert i 2008.

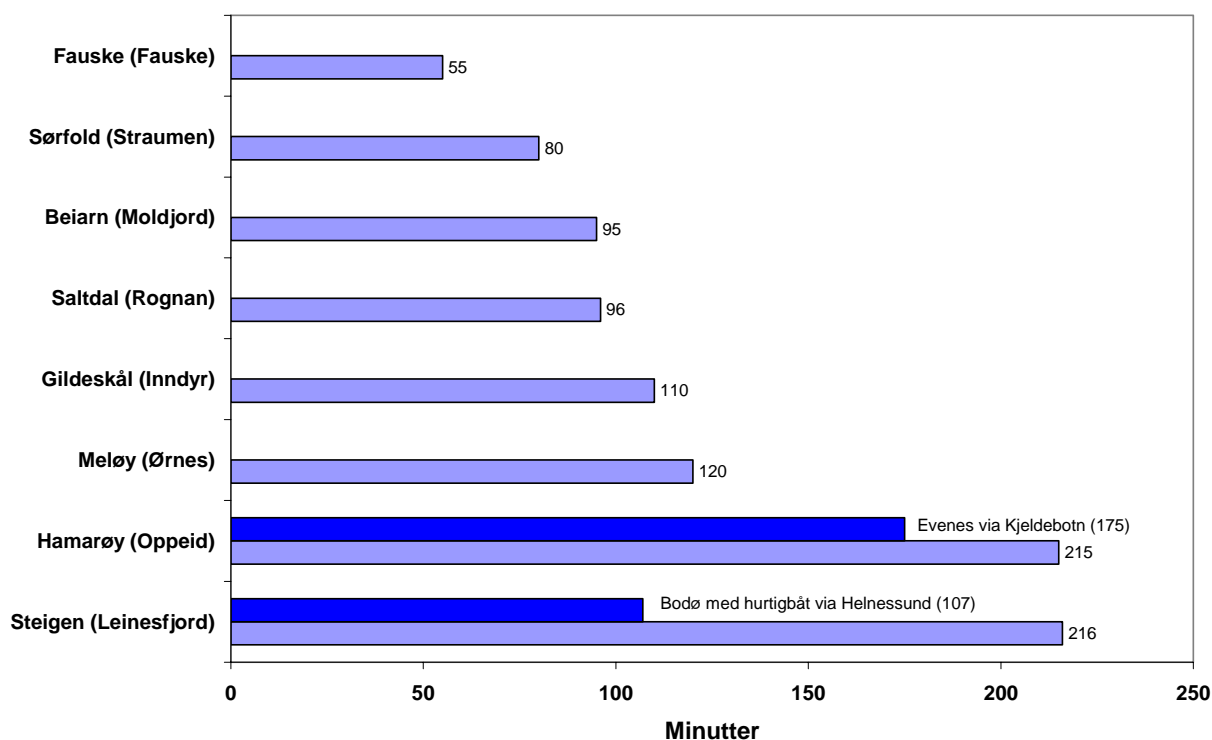
4.3.3 Godstransport

Jernbanen har naturlig nok ingen andel av godstransporten innad i Salten og praktisk talt heller ingen betydning for godstransport innad i Nordland. Nordlandsbanen transporterer årlig ca. 450 000 tonn gods til/fra Salten, noe som utgjør over halvparten av samlet tonnasje på Nordlandsbanen. Det aller meste av dette er containertrafikk. I 2001 ble det transportert 28 000 containere til/fra Bodø og ca. 10 000 til/fra Fauske. Containertransporten til og fra Salten er voksende og utgjør over 70 % av all containertransport på Nordlandsbanen. I følge Jernbaneverket har jernbanen en markedsandel på rundt 50 % når det gjelder frakt av gods mellom Oslo og Bodø.

4.4 Lufthavner og luftfartens rolle

Saltenkommunene benytter i all hovedsak Bodø lufthavn for reiser både nordover og sørover samt til/fra Lofoten. For innbyggerne i Hamarøy kommune er imidlertid Harstad/Narvik lufthavn Evenes et alternativ til bruk av Bodø lufthavn.⁶ Reisetiden med bil fra kommunesentrene i Saltenkommunene til Bodø lufthavn vil være identisk med reisetidene som er oppgitt i tabell 2.1. Disse reisetidene er vist i figur 4.1.

⁶ En betydelig del av reisene med fly går til Oslo. Når en ser på *total* reisetid, må en ta hensyn til at flytiden er vel 10 minutter lengre mellom Evenes og Oslo enn mellom Bodø og Oslo.



Figur 4.1: Reisetider fra kommunesentrene i Saltenkommunene til Bodø lufthavn.

Som det framgår av figur 4.1, har vi vist reisetiden fra Oppeid til Harstad/Narvik lufthavn Evenes ved en reise via Kjeldebotn i Ballangen kommune. Reisetiden er anslått til 175 minutter.⁷ Videre er reisetiden fra Leinesfjord med hurtigbåt fra Helnessund til Bodø vist.⁸ Som figuren illustrerer kan reisende fra Leinesfjord, ved å benytte hurtigbåt, komme ned på om lag samme reisetider til Bodø som reisende fra Rognan og Inndyr.

4.5 Sjøtransport

Samtlige Saltenkommuner har tilknytning til sjøen, dog med noe varierende avstand til kystleia, og med varierende havne- og kaiforhold. Bodø havn har direkte tilknytning til Nordlandsbanen og dermed det nasjonale/internasjonale jernbanenettet. Havna er det største intermodale knutepunkt i Nord-Norge, med stor omlasting mellom bl.a. bane og sjø. I 2000 ble det transportert mer enn 650 000 tonn gods over Bodø havn. Dette bidrar også til at Bodø er i særklasse den største containerhavn nord for Dovre, med 11 300 containere over havn i 2001.

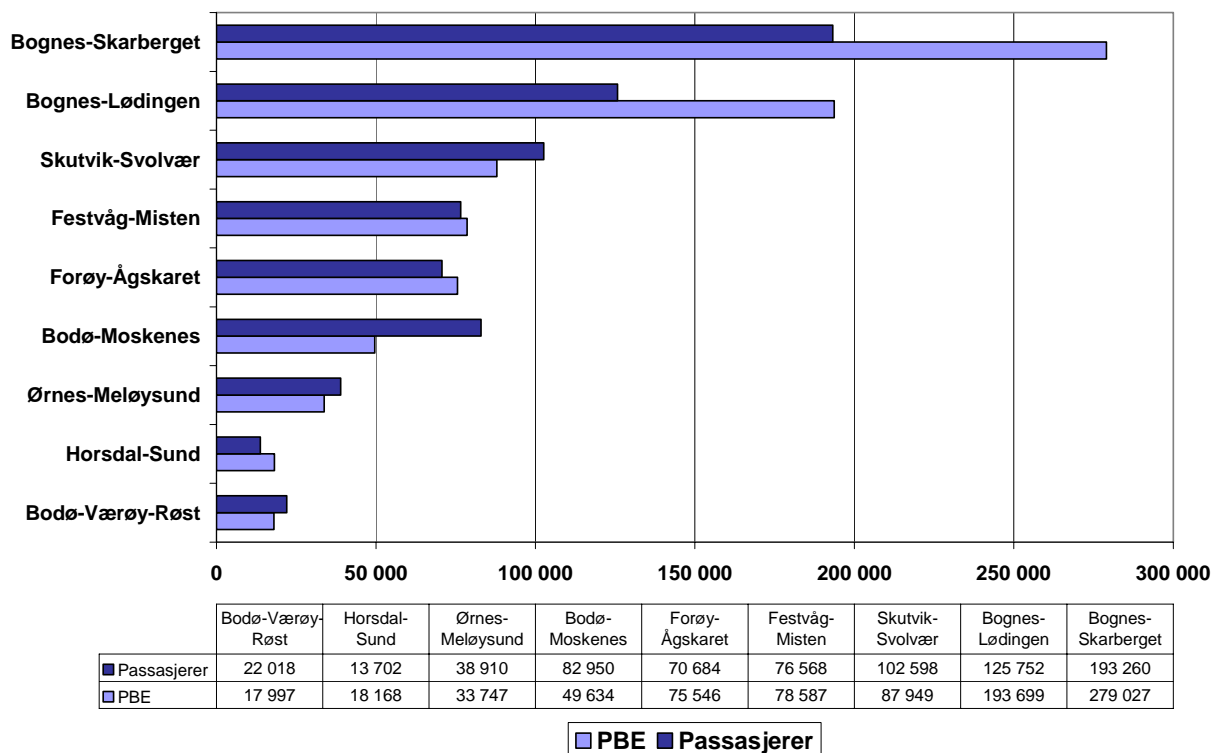
Containere fraktes mellom Bodø og henholdsvis Lofoten, Vesterålen, Troms og Finnmark. Transporten skjer i hovedsak med Nord-Norges hittil eneste regulære containerfartøy (M/S Tege), men også med andre kystgodsruter. Det skjer også containertransport med rutegående skip mellom Sørfold (Elkem Salten) og kontinentet. Denne containerbåten benyttes i noen grad også av andre vareeiere, men potensialet kan utnyttes ytterligere. Flere av kommunene har regulære anløp av kystgodsruter. I tillegg har Bodø og Ørnes (Meløy) anløp av Hurtigruten to ganger i døgnet. Regionen har et betydelig omfang av ferje- og hurtigbåtruter.

⁷ Reisetiden er beregnet som kjøretid langs veg, overfartstid ferje (Bognes-Skarberget), overfartstid skyssbåt (Kjeldebotn-Evenes) pluss ventetid på ferje og skyssbåt samt reisetid med buss fra skyssbåt til lufthavnterminal.

⁸ Reisetiden består av kjøretid Leinesfjord-Helnessund, reisetid med hurtigbåt, reisetid med buss/drosje fra hurtigbåtterminal til Bodø lufthavn samt ventetid på hurtigbåtavgang i Helnessund.

4.5.1 Ferger

Fergetilbudet er viktig for flere av kommunene i Salten både i forhold til person- og godstransport samt for kommunikasjonen innad i regionen samt ut av regionen. I Salten er det ferjekaier i Bodø, Festvåg, Misten, Horsdal, Sund, Sørarnøy, Ørnes, Vassdalsvik, Meløysund, Forøy, Ågskaret, Skutvik og Bognes. I figur 4.2 vises trafikken på de aktuelle ferjesambandene.

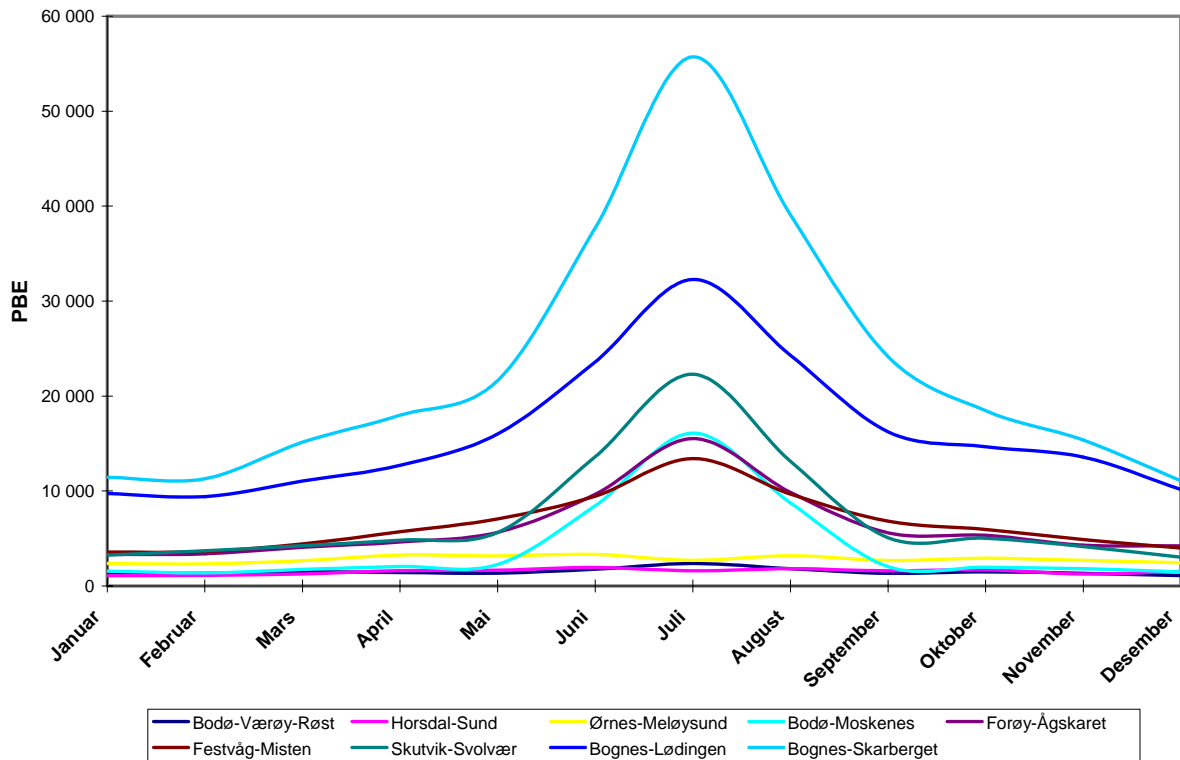


Figur 4.2: Antall PBE (personbilenheter) og antall passasjerer (ekskl. fører) på ferjesambandene i Salten, 2003.

Figur 4.2 viser at ferjesambandet Bognes-Skarberget på E6 er det mest trafikkerte, målt både i PBE og antall passasjerer. Lavest trafikk finner vi på sambandene Horsdal-Sund-Sørarnøy og Bodø-Værøy-Røst.

Årstrafikken skjuler imidlertid store sesongvariasjoner på de fleste av sambandene. Det er om sommeren at trafikken er klart størst på grunn av turisttrafikken. Dette forholdet illustreres godt i figur 4.3.

Som det framgår av figur 4.3, er det spesielt to samband; Bodø-Moskenes og Svolvær-Skutvik der sesongvariasjonene er betydelige. På disse sambandene foregår henholdsvis 67 % og 56 % av årstrafikken i de 3 sommermånedene. Når det gjelder lokalsambandene Bodø-Værøy-Røst, Horsdal-Sund-Sørarnøy og Ørnes-Meløysund-Vassdalsvik, så er trafikken her relativt jevn over året.

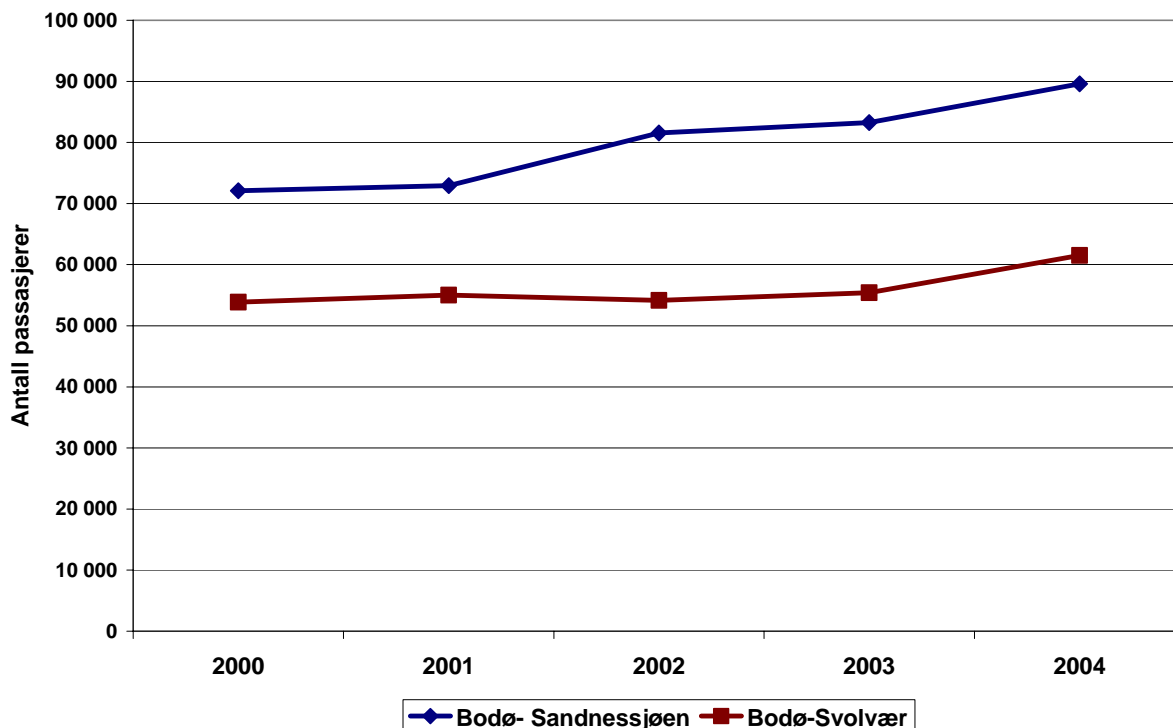


Figur 4.3: Antall PBE (personbilenheter) på ferjesambandene i Salten. 2003.

4.5.2 Hurtigbåter

Hurtigbåttilbudet er viktig for personbefordring og godsfrakt både nord og sør for Bodø. Nordlandsekspressen er i så henseende en sentral rute. Sørøver anløper båtene fast Sandhornøy (Våg), Sørarnøy, Ørnes og Grønøy. Nordover anløpes Helnessund, Bogøy og Skutvik fast.

I tillegg til disse rutene, og anløpsstedene, finnes det noen andre lokale ruter til/fra Bodø samt materuter til/fra Nordlandsekspressen. Hurtigbåtrutene i regionen (og Nord-Norge) er i de fleste tilfeller også godsførende, noe som skiller de nordlige fylker fra resten av kystfylkene. Antall reisende med Nordlandsekspressen er vist i figur 4.4.



Figur 4.4: Årlig antall passasjerer med Nordlandsekspressen. 2000-2004.

Trafikkutviklingen de siste 4 år viser en trafikkvekst som er størst sørover. I 2004 reiste det i alt 89 594 passasjerer til/fra anløpssteder på strekningen Bodø-Sandnessjøen og 61 514 passasjerer til/fra anløpsstedene fra Bodø og nordover. Basert på tall fra Solvoll (1990), reiste vel 30 % til/fra Bodø, 13 % til/fra Ørnes, 7 % til/fra Grønøy mens 6 % reiste til/fra Sørarnøy på Nordlandsekspressen mellom Bodø og Sandnessjøen. Nordover reiste 28 % til/fra Bodø, 9 % til/fra Helnessund, 6 % til/fra Bogøy og om lag 4 % til/fra Skutvik.

Når det gjelder reisemulighetene med hurtigbåt, har vi i tabell 4.2 og 4.3 vist reisetidene med Nordlandsekspressen på henholdsvis sørgående og nordgående rute.

Tabell 4.2: Reisetider med Nordlandsekspressen, Bodø-Sandnessjøen, mellom anløpsstedene i Salten. Tilbud pr. 15. juni 2005.

Til/fra	Bodø	Sandhornøy (Våg)	Sørarnøy	Ørnes	Grønøy
Bodø	-	35 min	30 min	1t 30 min	1t 55 min
Sandhornøy (Våg)	35 min	-	x	x	x
Sørarnøy	45 min	10 min	-	1t	1t 25 min
Ørnes	1t 30 min	1t 5 min	55 min	-	25 min
Grønøy	1t 45 min	1t 20 min	1t 10 min	15 min	-

Kilde: www.rutebok.no

Tabell 4.2 viser for eksempel en reisetid på 1t 30 min mellom Bodø og Ørnes. Fra Gildeskål (Våg og Sørarnøy) er reisetiden mellom 30 og 45 minutter alt etter reiseretning.

Tabell 4.3: Reisetider med Nordlandsekspressen, Bodø-Svolvær, mellom anløpsstedene i Salten. Tilbud pr. 15. juni 2005.

Til/fra	Bodø	Helnessund	Bogøy	Skutvik
Bodø	-	1t	2t 10 min	2t 30 min
Helnessund	1t	-	1t	1t 20 min
Bogøy	2t 5 min	1t 5 min	-	20 min
Skutvik	2t 30 min	1t 30 min	25 min	-

Kilde: www.rutebok.no

Ut fra tabell 4.3 ser vi for eksempel at reisetiden mellom Bodø og Helnessund (Steigen) er 1 time mens reisetiden mellom fylkeshovedstaden og Skutvik (Hamarøy) er 2t 30 min.

Når det gjelder selve rutetilbudet i form av frekvenser og rutetider, så er det en del misnøye med dette både i Nord- og Sør-Salten. En del av kommunenes synspunkter framkommer i kapittel 6, mens en mer detaljert gjennomgang finnes i en rapport skrevet av Salten Reiseliv AS i 2003.

4.5.3 Hurtigruta

Hurtigruta har kun 2 anløp i Salten; Bodø og Ørnes. Hurtigruta har således minimal betydning for person- og godstransport innad i regionen.

4.6 Bussrutetilbudet

Nor-Way Bussekspress har ruter til/fra Bodø og Narvik samt til/fra Bodø og Sortland via Fauske. Ellers er det lokalruter i alle kommuner, men tilbudet, kanskje med unntak av de sentrale deler av Bodø kommune er svært begrenset. Mange ruter er tilpasset skolestart og skoleslutt, slik at tilbudet om sommeren er ekstra dårlig. Det er også mulig å reise mellom Bodø og Skellefteå med "Silvarekspressen".

Når det gjelder reisemuligheter med buss mellom kommunesentrene i Salten, så er det vanskelig å gi en kortfattet beskrivelse av de reisemuligheter som finnes. I prinsippet kan en reise med buss til/fra alle kommunesentrene bare en tar tiden til hjelp. I tabell 4.4, har vi vist reisetiden med bruk av kun buss mellom alle kommunesentrene i Salten.⁹ Reisealternativ som gir reisetiden over 10 timer er ikke tatt med.

Tabell 4.4: Reisetider med buss mellom kommunesentrene i Salten. Tilbud pr. 15. juni 2005.

Til/fra	Bodø	Rognan	Fauske	Leinesfjord	Ørnes	Straumen	Oppeid	Inndyr	Moldjord
Bodø	0	1t 55 min	1 t 10 min	3t 55 min	2t 25 min	1t 30 min	4t 15 min	2t	2t 30 min
Rognan	1t 50 min	0	30 min	4t 45 min	4t 15 min	1t 50 min	5t	3t 50 min	4t
Fauske	1t 10 min	30 min	0	2t 50 min	3t 35 min	20min	3t 5 min	3t 10 min	3t 20 min
Leinesfjord	4t 15 min	3t 30 min	2t 40 min	0	x	3t 55 min	2t 5 min	x	6t 15 min
Ørnes	2t 15 min	9t 20 min	3t 50 min	9t 50 min	0	5t 45 min	8t 25 min	55 min	6t 30 min
Straumen	1t 50 min	1t 15 min	20 min	2t 20 min	5t	0	2t 40 min	4t 35 min	4t 45 min
Oppeid	4t 15 min	4t 15 min	2t 55 min	2t 40 min	x	3t 15 min	0	x	6t 30 min
Inndyr	1t 50 min	8t 55 min	3t 25 min	9t 50 min	50 min	5t 20 min	8t 25 min	0	8t 20 min
Moldjord	2t 35 min	9t 40 min	4t 35 min	x	x	5t 10 min	x	x	0

Kilde: www.rutebok.no

⁹ På en del relasjoner, for eksempel til/fra Hamarøy, Steigen, Meløy og Gildeskål, vil buss i kombinasjon med hurtigbåt gi et bedre kollektivt tilbud enn det som isolert sett kan leses ut av tabellen. Til/fra Saltdal og Fauske, vil bruk av buss i kombinasjon med tog være et godt reisealternativ.

Som tabell 4.4 viser, så blir reisetiden på en del relasjoner svært lang. Reisetiden inkluderer både tid på bussen, tidsbruk ved bytte av buss, og ventetid der korrespondansen er dårlig. Det kan selvfølgelig diskuteres om en bussreise fra Rognan til Moldjord på 9t 40 min er et aktuelt reisealternativ. I tillegg til svært lang reisetid på en del strekninger, kan også reisetidspunktene bli ugunstige. Dersom buss skal være et aktuelt transportmiddel på flere av relasjonene i Salten, må et helt annet tilbud etableres.

Når det gjelder selve bussrutetilbudet i form av frekvenser og rutetider, så er det en del misnøye med dette både i Nord- og Sør-Salten. Dette er dokumentert i en rapport skrevet av Salten Reiseliv AS i 2003.

4.7 Datainfrastruktur og bredbåndsdekning

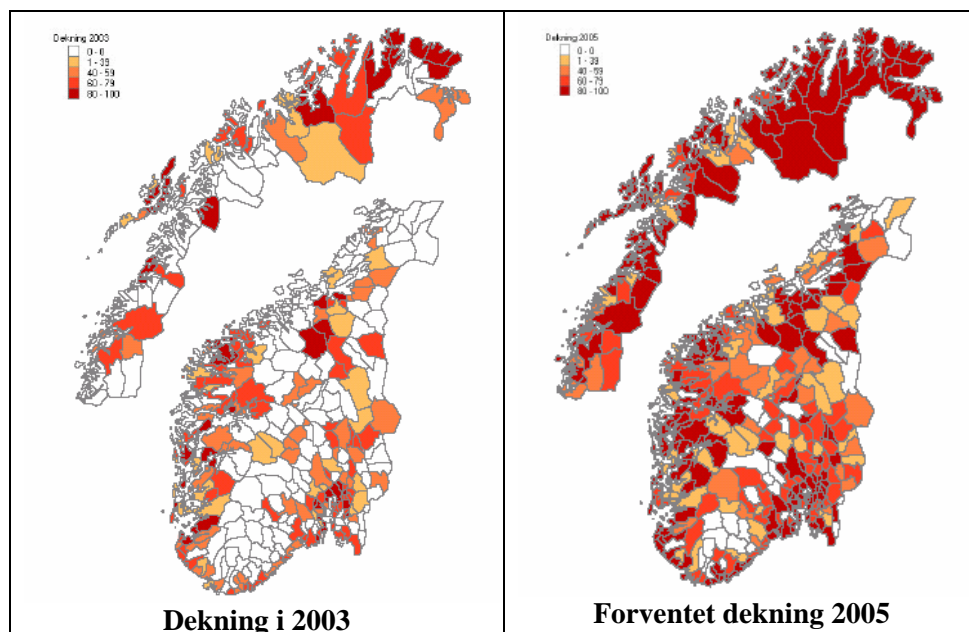
Den digitale infrastrukturen blir stadig viktigere både for bedrifter, offentlige etater og privatpersoner. Nedenfor er det redegjort for datainfrastrukturen i kommunene i Salten, med fokus mot bredbåndsdekningen. Informasjonen er i hovedsak basert på ECON (2003) og Samferdselsdepartementet (2002). Utviklingen skjer imidlertid svært raskt, og dekningsinformasjon blir således raskt foreldet. I dag kan i prinsippet de fleste få tilgang til bredbånd, men prisen for enkelte kan imidlertid bli svært høy.

Bredbånd er en samlebetegnelse på teleinfrastruktur med høy overføringskapasitet. Båndbredden er et mål på hvor store datamengder som kan overføres gjennom det aktuelle mediet pr. sekund. I dag er det vanlig å omtale hastigheter over 1-2 Mbit/sekund som bredbånd. Det finnes ulike overførings-teknologier for bredbånd:

- *Fiberoptiske kabler.* Dette er den teknologien som gir klart høyest kapasitet, men medfører høye kostnader til graving.
- *DSL.* Dette er en samlebetegnelse for ulike standarder for høyhastighets dataoverføring som benytter eksisterende lokale telefonlinjer (kobberkabel) til abonnentene, for eksempel ADSL. Kapasiteten kan oppgraderes vesentlig, men er uansett lavere enn for fiber. DSL-løsninger krever i liten grad graving.
- *Radioaksess.* Det benyttes frekvenser i GHz-området for trådløs overføring av signaler mellom abonnentene og operatørens basestasjoner. Radioløsninger gir mindre kapasitet enn fiber, men i utgangspunktet noe større kapasitet enn dagens DSL-løsninger.
- *Satellitt.* Bredbåndskommunikasjon over satellitt er i sterk utvikling, og har fortrinn i områder med spredt bosetting. Slik kommunikasjon har hittil vært kostbart, men kostnadene er nå synkende.
- *Kabel-TV-nett.* Her benyttes en mer avansert kobberkabel (koaksialkabel). Dagens nett er dels avhengig av en betydelig oppgradering for å nå høy overføringskapasitet for data.

ECON gjennomførte i 2003 en kartlegging av bredbåndsdekningen i Norge. Med dekning legger de til grunn at det finnes et tilbud om bredbåndstilknytning til konkurransedyktige priser. Med dette som utgangspunkt er det i analysen tatt med overføringsteknologier som omfatter DSL og trådløs. Da kan en hevde at Norge har 100 prosent bredbåndsdekning siden Telenor har leveringsplikt på leide linjer opp til 2 Mbit/s. Det største problemet med denne argumentasjonen, er imidlertid at leide linjer i de aller fleste tilfellene koster langt mer enn tilsvarende hastighet realisert over andre aksessmetoder. Siden forutsetningen for dekningsstudien var å estimere andelen som kan få tilgang til bredbånd til konkurransedyktige priser, er derfor leide linjer utelatt i dekningsanalysen.

I figur 4.5 vises det hvordan bredbåndsdekningen var i kommunene i Norge i 2003 samt forventet dekning i 2005.



Figur 4.5: Bredbåndsdekning i privatmarkedet pr. kommune. Prosent. (Kilde: ECON, 2003).

Som det framgår av figur 4.5, var det mange hvite flekker på kartet i 2003. I år (2005) forventes situasjonen å være betydelig forbedret. Hvis vi tar utgangspunkt i kartene i figur 4.4 og ser spesielt på kommunene i Salten, får vi følgende ”dekningsbilde”. Se tabell 4.5.

Tabell 4.5: Bredbåndsdekning i kommunene i Salten. Status 2003 og forventet status 2005. Prosent.

Kommune	Dekning 2003	Forventet dekning 2005
Bodø	80-100	80-100
Saltdal	0	80-100
Fauske	60-79	80-100
Steigen	0	80-100
Meløy	0	1-39
Sørfold	0	80-100
Hamarøy	0	0
Gildeskål	0	80-100
Beiarn	0	60-79

Som det framgår av tabell 4.5, er det kun Meløy og Hamarøy som ligger dårlig an når det gjelder muligheter til bredbåndstilknytning. I forhold til å kunne drive en effektiv og fremtidsrettet kommune, er en slik situasjon langt fra ønskelig.

I tilknytning til tabell 4.5 bør det bemerkes at alle kommunene i Salten 9. juni 2005 inngikk en avtale med en bredbåndsleverandør som skulle sikre at det fra 5. september 2005 ble etablert bredbånd mellom alle de ni rådhusene i Salten. I tillegg skulle leverandøren innen 26. september 2005 sørge for utbygging av 30 telefonsentraler som vil gi innbyggerne i alle de ni Saltenkommunene langt bedre mulighet til å få installert bredbånd privat.

Her kan det bemerkes at leverandøren støtte på tekniske problemer og ble forsinket. Den siste kommunen ble derfor ikke tilkopledd fellesnettet før i januar 2006. Med dette er det lagt et grunnlag for økt samarbeid, bedre bruk av kritisk spisskompetanse på tvers av kommunegrensene, kostnadskutt og effektivisering i form av bl.a. redusert linjeleie/færre fagsystemer og bedre innkjøpsvilkår. I første

omgang har kommunene fått vesentlig raskere og bedre tilgang til Internett og fire kommuner har gått sammen om innkjøp og drift av felles barnevernsprogram. For tiden (januar 2006) er kravspesifikasjon på IP-telefoni, under utarbeidelse og det jobbes med felles sikkerhetspolicy i fellesnettet.

For de i første omgang 30 definerte bygdene som gjennom prosjektet har fått bredbåndstilgang, betyr dette mye for både husholdningene og næringslivet. Også her har det vært forsinkelser og fire av de 30 definerte lokasjonene er pr. januar 2006 ikke operative slik det er beskrevet i avtalen. Prosjektet har for noen av disse stedene også fått den virkning at aktører som tidligere ikke har ønsket å tilby bredbånd til nettopp disse, nå er kommet på banen og skapt reell konkurranse. Interessen blant husholdninger og næringsliv har vært større enn leverandøren regnet med.

5. TRANSPORTSTANDARD OG TRANSPORTBEHOV

Nedenfor gis en kortfattet beskrivelse av sentrale forhold knyttet til transportinfrastrukturen og samferdselsløsningene i Saltenkommunene, samt kommunenes egne vurderinger av viktige transportinfrastruktur- og samferdselstiltak. Kapitlet er i sin helhet basert på ”Transportplan for Salten” utarbeidet av Salten Regionråd i 2002.¹⁰ De forhold som tas opp her er på ingen måte ment å være uttømmende, men gir et bilde av dagens transportstandard samt en del sentrale investeringsbehov sett fra den enkelte kommune.

5.1 Meløy

Kystriksveien (riksvei 17) går gjennom kommunen. Denne gir fergefri forbindelse til Bodø. Vegforbindelsene nordover er imidlertid ikke tilfredsstillende. Dette gjelder spesielt strekningen Godøystraumen-Tverrlandet, men også innfartsvegen til Bodø langs riksvei 80. Sørøver gir riksvei 17 forbindelse til indre Helgeland (Mo i Rana) samt ytre/søndre Helgeland (Nesna, Sandnessjøen m.v.). Vegstrekningen er sterkt belastet med tungtrafikk. Fra Kilboghavn og sørøver er vegstandarden dårlig. Vegforbindelsene sørøver medfører også flaskehals i form av flere fergestrekninger. Vegtransport til Mo i Rana (180 kilometer) innebærer bl.a. bruk av to ferger. Dette er Forøy-Ågskardet (10 min.) og Jektvik- Kilboghavn (60 min.).

Av tunneler representerer bl.a. Svartistunnelen (7.6 km) et problem for den voksende trailertrafikken og oppdrettsnæringen. Tunnelen har en profil som ikke er tilpasset de største kjøretøyene. Dette medfører at flere kjøretøyer må foreta gjennomfarten i tunnelen ”langs midtstripa” for å unngå berøring av tunneltaket. Dette representerer både et transportmessig- og et ikke ubetydelig sikkerhetsmessig problem.

Sjøtransporten i kommunen må kunne betraktes som relativt omfattende. I tillegg til store industri-transporter som gjennomføres i egenregi av de største bedriftene, har kommunen (Ørnes) regulære anløp av både Hurtigruten og Nor-Cargo. I tillegg finnes en hurtigbåtforbindelse og en fergeforbindelse som sørger for lokale transport i Meløybassenget. Flere steder i kommunen (Støtt, Ørnes, Grønøy og Bolga) har også anløp av Nordlandsekspressen. Nordlandsekspressen gir tilgang til Bodø og dermed muligheter til å reise videre nordover. Kommunen har en variert kaistruktur som stort sett består av private kaier. Målt etter volum er de største kaiene i Glomfjord (Hydro Agri/kunstgjødsel), Ørnes (Nor-Cargo/Sea-Trans/Hurtigruten/Nordlandsekspressen) og Halså (fisk/fôr).

De største utfordringer er knyttet til oppgradering av vegforbindelsen til Bodø, men også vegforbindelsen sørøver til Rana er viktig. Kommunen ser også planlagt tunnel på riksvei 17 mellom Spildra og Eibukt (mellom tettstedene Ørnes og Neverdal) som en stor kommunal utfordring, og kommunen vil fortsatt prioritere denne vegløsningen høyt overfor Statens vegvesen og andre sentrale myndigheter. I tillegg betraktes en oppgradering av Nordlandsbanen som en vesentlig regional utfordring.

5.2 Gildeskål

Vegmessig ligger Gildeskål langs riksvei 17 som gjør at kommunen har tilknytning mot Bodø uten fergeforbindelser. Mot syd grenser Gildeskål mot Meløy kommune og vil således ha de samme sydvendte vegløsninger som Meløy.

Sjøverts tilknytning er basert på hurtigbåter, og en fylkeskommunalt støttet kystgodsroute som anløper Sør-Arnøy. Ellers er nærmeste Hurtigruteanløp/kystgodsroute Ørnes i Meløy kommune eller Bodø.

¹⁰ Informasjonen er innhentet ved at det ble avholdt separate møter med samtlige kommuner i 2001.

Kommunen har en intern fergeforbindelse mellom Sund-Horsdal-Sør-Arnøy. Denne fergeforbindelsen er avgjørende for oppdrettsaktiviteten på Arnøyene. Nordlandsekspressen anløper Sør-Arnøy som er siste anløp før Bodø.

Kaistrukturen består av mindre kaier på Arnøy, Våg (betongkai på 15 m) og Nygårdssjøen (dypvannskai).

Viktige kommunale utfordringer er knyttet til pendlerproblematikk til/fra Bodø. Bl.a. er det ønskelig med en hurtigbåtrute i indre Gildeskål mot Bodø. På sikt vil man også kunne tenke seg pendling inn til kommunen, bl.a. for å kunne dekke behovet for arbeidskraft i kommunen. Ivaretagelse av transportbehovene for en voksende oppdrettsnæring er også en viktig utfordring.

Bygging av Fjordvegen (Gildeskål-Beiarn) ses på som en viktig utfordring for å styrke forbindelsen mellom Gildeskål og indre deler av fylket (Beiarn, E6, jernbane m.v.). Se for øvrig avsnitt 6.3.

5.3 Beiarn

Kommunens eneste vegforbindelse er riksvei 813 over Beiarfjellet. Riksvei 813 er tilknyttet riksvei 812 som gir forbindelse til Bodø og Rognan. Buss går daglig til og fra Bodø, og enkelte dager til og fra Rognan. Beiarn har sjøverts tilknytning via Beiarfjorden (Tverrvika) til Kjelling (Gildeskål). Lokalbåt går 6 ganger i uka fra Kjelling. Kai finnes i Tverrvika. Denne er renovert i forbindelse med tidligere kraftutbygging. Kaien er bygget i betong og dybdeforholdene er gode.

De største kommunale utfordringer er knyttet til utbygging av Fjordvegen på sørsiden av Beiarfjorden, jf. avsnitt 6.3. Ved stengning av Beiarfjellet vinterstid isoleres kommunen veimessig, samt at Beiarfjorden har isproblemer (fryser ut til Øynes). Fjordvegen vil også gi kortere veg fra kommunesenteret Moldjord til Bodø enn dagens alternativ. I dag (2006) er utbedringer av riksvei 813 er prioritert høyere enn Fjordvegen. Både utvikling av Nordlandsbanen og en utbedret mellomriksvei til Sverige (tunnel Kjernfjellet) ses på som viktige regionale utfordringer.

5.4 Saltdal

Kommunen ligger langs E6 og er tilknyttet Bodø via riksvei 80 på Fauske og Kystriksveien (riksvei 17), enten via riksvei 812 over Skjerstad eller via riksvei 80 (Tverrlandet). Riksvei 77 sørger for tilknytning til Sverige via E6/Junkerdalen. Mellomriksveien har så langt hatt lav offentlig prioritet noe som har bidratt til en høyere ulykkesfrekvens enn ønskelig, redusert regularitet og dermed til mindre bruk. På E6 mellom Sørrelva (Saltfjellet) og Borkamo gjenstår ca. 10 km som må utbedres.

Kommunen har ikke regulær sjøtransport, men enkelte anløp i forbindelse med lasting/lossing av hovedsakelig bulkprodukter. Kaiforholdene i kommunen er ikke tilfredsstillende for næringslivet. Kabelfabrikken Nexans har en spesiell utfordring knyttet til lasteanlegg for kabel til kabelskip. Høsten 2004 ble ny industrikai på Rognan ferdigstilt. Denne har forbedret kaiforholdene betydelig.

Nordlandsbanen går gjennom kommunen (stasjoner på Rognan, Røkland og Lønsdal). Gods lastes/losses ikke på Rognan, men må kjøres til/fra Bodø eller Fauske. Unntaket er partilaster med egne togsett fra kabelfabrikken Nexans. Her er det problemer med å få prioritet fra CargoNet mht. bruk av vognmateriell (skurtømmervogner).

De største kommunale utfordringer er knyttet til utbedring av E6 (Borkamo-Sørrelva), tunnel gjennom Kjernfjellet mot Junkerdal (riksvei 77) og etablering av tilfredsstillende havneforhold. Bedrede transportforhold på Nordlandsbanen har også høy prioritet. Det er i den sammenheng svært viktig å sikre transporten av ferdigproduserte spesialkabler fra Nexans. Kommunen er i tillegg opptatt av at tilbudet med Agendatog på strekningen Rognan-Fauske-Bodø videreutvikles.

5.5 Fauske

Selv om viktige utbedringer gjenstår, må vegforbindelsene karakteriseres som gode, både som følge av beliggenheten langs E6, men også forbindelsen mot Bodø via riksvei 80. Fauske tilknyttes også kystriksveien (riksvei 17) via Tverrlandet og Sverige via riksvei 77 (Mellomriksveien). Nordover er det fra lastebilnæringen ytret ønske om flere avganger på ferjesambandet Drag-Kjøpsvik, noe som vil gi bedre tilgang til regionen nord for Tysfjorden.

Fauske har i tillegg sjøverts forbindelse ut Saltenfjorden. Det er ca. 50 årlige anløp av mindre kystgods- og bulkfartøyer. Kaiforholdene er rimelig gode og tilknyttet næringsområde under utvikling (70 da). Den kommunale kaia er bygget i betong, med 125 meters lengde, 9 meters dybde og ligger i nærhet til E6 og jernbane.

De største kommunale utfordringer er knyttet til veirelaterte forhold. Bl.a. nevnes tunnel gjennom Kjernfjellet (riksvei 77), utbedring av riksvei 80, forbedret veistandard (E6, øvre Saltdal), utbedring av veg til Steigen og Hamarøy, samt flere fergeavganger Drag-Kjøpsvik. Kommunen ser det videre som viktig at trafikkforholdene i Fauske forbedres ved at E6 legges utenom sentrum. Det påpekes også at dagens transportløsninger medfører at alt gods transporteres til Bodø, for deretter å bli omlastet før transport til Fauske. Videre utvikling og bruk av Nordlandsbanen er en sentral utfordring for Fauske kommune.

5.6 Bodø

Bodø ligger ved riksvei 80 vestlige endepunkt og er tilknyttet E6 via Fauske og kystriksveien via Tverrlandet. Som følge av Bodøs beliggenhet og transportfunksjoner har byen en relativt høy andel av tungtrafikk som påvirker behovet for ytterligere forbedring av veistandarden.

Bodø havn er en av to nasjonalhavner i Nord-Norge. Havnen har i tillegg status som EØS-havn/fiskerihavn og er lokalisert til Nordlandsbanens endepunkt.

Bodø har regulære anløp av Hurtigruten, kystgodsflåten, fiskeriflåten, hurtigbåter, ferjer og noen cruiseskip. Det er i tillegg svært mange fritidsbåter som anløper byens småbåthavneanlegg. Hvert år håndteres det 600-700 000 tonn gods over havna og mer enn 300 000 passasjerer reiser til/fra byen. I godsmengdene inkluderes ca. 11 000 containere (TeU). Om lag 25 000 tonn er knyttet til utenriks gods. Hvert år anløper 9 000 fartøyer inkludert fiskeri- og fritidsbåter.

Bodø har en variert havnestruktur med havnefasiliteter for håndtering av alle typer gods- og passasjertrafikk. Passasjertrafikken skjer over Dampskipskaia i sentrum, der det i 2004 ble ferdigstilt en ny terminal med tilhørende flytebrygge for hurtigbåtanløpene i kombinasjon med langrutebusser, og over Bodøterminalen som har anløp av Hurtigruta og kombinerte passasjer- og godsfartøyer pluss et titalls cruiseskip.

Godstrafikken skjer i hovedsak over Bodøterminalen/Jernbanekaia, der både containerisert og andre typer gods håndteres. Fiskerifartøylene benytter seg av kaianlegg flere steder i havna. Ved havnevesenets kaier Bodøterminalen/ro-ro kaia håndteres fisken til/fra et fryserianlegg, i tillegg til at det i samme område er liggekaier for fiskeflåten. Utenom dette leveres det fiskefangster til Bodø Fiskeindustri og sildoljefabrikken på Burøya (private kaianlegg).

Bodø er knutepunkt for flere av fylkets hurtigbåtruter. Disse fartøylene anløper som tidligere nevnt i mer sentrumsnære områder tilpasset passasjerenes behov. Bodø er Nordlandsbanens endepunkt og betjenes både av passasjer- og godstog. Over jernbaneterminalen håndteres mer enn 28 000 containere pr. år. Det nye Agendatoget sørger for gode pendlerforbindelser fra indre Salten og inn til Bodø.

De største utfordringer for Bodø som regionalt trafikknutepunkt er forbedring av en variabel, og stedvis dårlig, standard på veg- og jernbaneinfrastrukturen innad i, og ut av, regionen.

5.7 Sørfold

Kommunens beliggenhet i forhold til E6 gir kommunen gode vegforbindelser i nordlig og sydlig retning. Flere lokale vegforbindelser har imidlertid ikke en tilfredsstillende standard. Sørfold har sydvendt jernbanetilknytning via Fauske.

Sjøtransporten i kommunen domineres av de store industribedriftenes transportbehov. Både Elkem og Hammerfall har egne dypvannskaier som primært opereres av bulkskip men også av mindre containerskip. Containerskipene anløper Sørfold hver 14. dag. Skipene er "routet" sydvendt (kontinentet, England) og har ledig kapasitet som kan utnyttes av annet næringsliv. Også i Elvkroken, innerst i Leirfjorden, ligger en dypvannskai i tilknytning til et kommunalt industribygg. Kommunen vedtok i desember 2005 å bygge ei ny offentlig kai beliggende ved fabrikk til Elkem.

De største kommunale utfordringer er stort sett sammenfallende med Fauskes. Dog bemerkes en del lokale vegforhold som ikke er tilfredsstillende.

5.8 Steigen

E6 går gjennom nabokommunene, og er viktigste veiforbindelse til Fauske/Bodø i sør og Narvik i nord for næringstransporter. Internt i kommunen er riksvei 835 svært viktig for uttransport mot E6. Fra Høydal og utover mot kommunesenteret Leinesfjord og Helnessund har riksvei 835 en akseltrykkbegrensning på 8 tonn, noe som gir betydelige problemer for næringstransportene. Flere andre internveier i kommunen har dårlig standard med bl.a. manglende fast dekke.

Uttransport av fisk skjer i hovedsak på veg nordover mot Narvik og Ofotbanen og sørover på E6, bl.a. mot Fauske/Bodø og Nordlandsbanen. Inntransport til fiske- og havbruksnæringen, for eksempel emballasje, foretas også med bil.

Nordlandsekspressen anløper Helnessund, Bogen, Holkestad og Nordskott i Bodøruta. I tillegg er det hurtigbåtrute på Nordfolda. Lastevolumet til Nordlandsekspressen fylles av fersk fisk til Bodø, og er viktig for havbruksprodusentene.

Helnessund har to større kaier, nemlig fiskerikaia med 7 meter dybde og Brødr. Aasjords kai som har en dybde på ca. 5 meter. I tillegg er det ca. 200 meter med mindre, private kaier og ny molo fra 1992. I Bogen er det tre kaier, hvorav en ny dypvannskai med containerarealer er under bygging. Det ansees viktig at de andre kaiene også rehabiliteres, fordi bruksfrekvensen vil øke når nytt lakseslakteri er operativt.

Steigen er tilknyttet jernbane via E6 til Fauske/Bodø (Nordlandsbanen) eller Narvik (Ofotbanen). Begge banene benyttes som tidligere nevnt til godstransport, mens passasjertrafikken skjer med buss til Fauske og videre sørover med tog.

Et klart pendlerproblem er at Nordlandsekspressen fra Svolvær kan være full i høysesongen (sommer), slik at pendlere risikerer å bli stående igjen. Plass-/ billettbestilling er ikke mulig.

De største kommunale utfordringer er knyttet til utbedring av vegstandarden fra 8 tonn til 10 tonn. Dette gjelder området sør for Høydal og vil forbedre forholdene for begge de store fiskeribedriftene i kommunen. Videre påpeker kommunen utfordringer knyttet til forbedret lastekapasitet på Nordlandsekspressen, sterkere tilknytning til Bodø, forbedringer av lokale bussruter samt mangelfull asfaltering på deler av veinettet i kommunen.

5.9 Hamarøy

Kommunens geografiske plassering gir stor avstand til regionsenteret Bodø og transportknutepunktene i Bodø, Narvik og Fauske. Kommunen har derfor behov for gode logistikk-løsninger til disse stedene, og til Harstad og Sortland. Det har man ikke i dag på grunn av relativt dårlig veistandard.

E6 går gjennom kommunen, som videre har fergeforbindelse med Svolvær via sambandet Skutvik-Svolvær. Det vesentligste av næringslivets transporter går på E6 til/fra Bodø, Fauske og Narvik. Ingen av disse veiene har imidlertid tilfredsstillende standard.

Utenom fergeforbindelsen har kommunen anløp av Nordlandsekspressen, som gir forbindelse til Bodø. I tillegg til passasjerer tar Nordlandsekspressen også mindre volumer fra havbruksproduksjonen.

I tillegg til dårlig kommunikasjon Nordlandsekspressen/fly i Bodø, sees det som et problem at Nordlandsekspressen fra Svolvær til Bodø i høysesonger ikke har nok kapasitet til passasjerer fra Hamarøy til Bodø, og at det ikke er mulig å forhåndsbestille plass.

Kaiforholdene i kommunen er ikke tilfredsstillende. Det finnes i dag kaier på Skutvik/Tranøy og Innhavet/Tømmernes. Det er nå under prosjektering ny/rehabiliterert kai på Skutvik, hvilket ansees som svært viktig for næringslivet i kommunen, særlig for å dekke havbruksnæringens transportbehov. Det foregår også en viss rehabilitering av kaia på Tranøy.

Kommunens største transportutfordringer ligger helt klart på infrastrukturensiden. Oppgradering av E6 og riksvei 81, samt rehabilitering og utbygging av ny kai i Skutvik prioriteres. Kommunen ønsker også at fylkesvegen Finnøy-Innhavet (Finnøyveien) opprustes, og er opptatt at fergeforbindelsen Skutvik-Svolvær opprettholdes. Videre er man opptatt av å få etablert helikopter-/flyforbindelse til Bodø eller Evenes for å korte ned dagens lange reisetid til disse flyplassene; alternativt direkte hurtigbåtforbindelse til Evenes lufthavn.

6. PLANLAGTE OG POTENSIELLE INVESTERINGER I TRANSPORT-INFRASTRUKTUR

Som tidligere vist, er det store avstander innad i Salten, noe som innebærer betydelige reisetider mellom enkelte steder. Investeringer i vegnettet kan til en viss grad gjøre regionen ”mindre” ved redusert reisetid og bedret regularitet (større sikkerhet knyttet til reisetiden).

Når det gjelder veginvesteringer i tilknytning til kommunesammenslåinger, vil det også være naturlig å trekke inn hvilken nytte en utbygging mellom aktuelle ”sammenslutningskandidater” kan gi, spesielt i forhold til å kunne utnytte stordriftsfordeler innenfor kommunal administrasjon og tjenesteproduksjon. Dersom slike nytteeffekter kan identifiseres og kvantifiseres, er dette gevinster som ideelt sett burde godskrives det aktuelle prosjektet. Dette gjøres imidlertid ikke i de nytte- kostnadsanalysene som gjennomføres i dag.¹¹

Når det gjelder mulige vegprosjekter som kan ha slik betydning, er naturlig nok dette flere, men det er kun et fåtall prosjekter som realistisk sett kan startes opp og gjennomføres i løpet av de nærmeste 10 år. Prosjekter i Salten som er nevnt i handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan 2006-2015, og som er aktuelle for oppstart etter 2009 er:¹²

- Vegpakke Salten (Røvika-Straumsnes, Løding-Vikan (riksvei 80) samt Tverlandet-Godøystraumen (riksvei 17)).
- E6 Sommarset-Ulvsvåg.

Andre aktuelle prosjekter i Salten som er omtalt i fylkesplan for Nordland (2000-2003) er:¹³

- Fjordvegen i Beiarn
- Tunnel gjennom Kjernfjellet (riksvei 77)
- Fergeforbindelse Bodø-Leknes
- Forlengelse av kystriksveien fra Bodø til Steigen.

Av disse prosjektene er det Fjordvegen i Beiarn og forlengelsen av kystriksveien, som vil være interessante i en diskusjon om kommunestruktur. Det er også et veivønske i Hamarøy, Finnøyveien. I forbindelse med kommunesammenslåingen mellom Bodø og Skjerstad ble også en innkorting av riksvei 812 (”tunnel Kvikstadheia”) vurdert som et viktig veiprojekt. Dette prosjektet er også av interesse i kommunestrukturdebatten. Til slutt kan vi også nevne prosjektet Storvika-Reppen, (ferjefri kryssing av Holandsfjorden i Meløy), som tidligere har vært konsekvensutredet. Alle de ovenfor nevnte prosjektene omtales kort nedenfor.

I tilknytning til spørsmålet om finansiering av prosjektene ovenfor, vil kommunesammenslutninger i Salten i seg selv kunne åpne muligheter til å få fortlgang i gjennomføringen av noen av prosjektene. For det første er veibygging en aktivitet som kan finansieres blant annet innenfor bevilgninger til ordningen med kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift (RDA-midler).¹⁴ I tilknytning til kommunesammenslutninger, vil en kunne argumentere for at veibygging vil være et viktig tiltak for å redusere avstandsulempene for næringslivet, og således kvalifisere for RDA-midler. For det andre gir frivillige kommunesammenslutninger et forhandlingskort i forhold til KRD og statlige gaver til de kommunene

¹¹ Se for eksempel Hervik og Rye (2002).

¹² I tillegg til disse prosjektene vil det også bli gjennomført en del mindre utbedringer på andre vegstrekninger, blant annet rassikring.

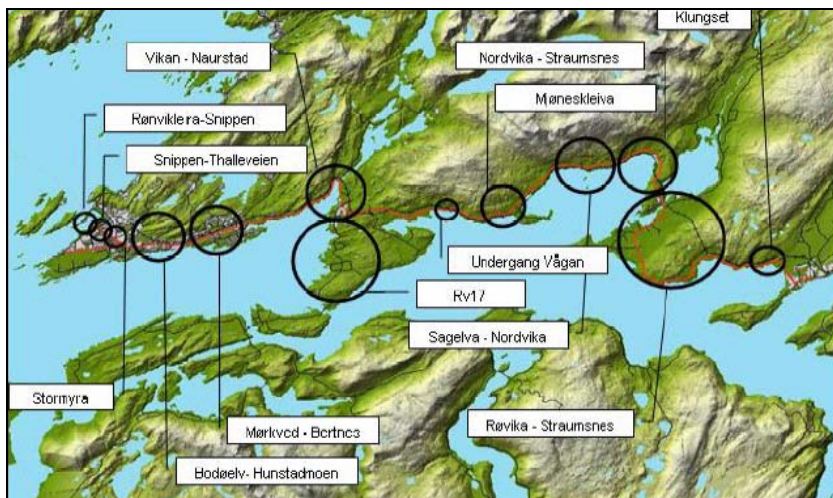
¹³ Viktigheten av investeringer i transportinfrastrukturen, er også påpekt i Fylkesplan for Nordland 2004-2007 samt i Samferdselsplan for Nordland 2004-2007, men aktuelle prosjekter er ikke listet opp så konkret som i den omtalte fylkesplan.

¹⁴ Her kan det nevnes at prosjektet E12 Umkartet blant annet finansieres ved bruk av RDA-midler.

som velger å inngå ekteskap. Jf. bredbåndsgaven til Bodø og Skjerstad. En storstilt endring av kommunestrukturen i Salten, burde således kunne gi grunnlag for en betydelig ”infrastrukturgave” til de aktuelle kommuner.

6.1 Vegpakke Salten

Nordland fylkeskommune og Fauske og Bodø kommuner har fattet prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering av Vegpakke Salten. Forslaget omfatter strekningsvise investeringstiltak på stamvegnettet og øvrig riksveinett samt mindre investeringstiltak og midler til planlegging. Den foreløpige kostnadsrammen for Vegpakke Salten er om lag 1,6 mrd. kroner. Det er foreløpig anslått et bompengebidrag på om lag 1 200 mill. kroner. På grunn av plansituasjonen er det fortsatt knyttet stor usikkerhet til kostnadene for de fleste prosjektene. Prosjektene er vist på kartet i figur 6.1 nedenfor. For en nærmere beskrivelse og analyse av de ulike delprosjektene viser vi til Norconsult (2004).



Figur 6.1: Aktuelle prosjekter i vegpakke Salten.

Det er foreløpig forutsatt tre bomstasjoner, herav to på riksvei 80 og én på riksvei 17. Se kartskisse i figur 6.2. Start på innkrevningen er forutsatt knyttet opp mot ferdigstillelse av prosjekter i nærheten av innkrevingsstedet.



Figur 6.2: Aktuelle plasseringer av bomstasjoner i forbindelse med gjennomføringen av vegpakke Salten.

Vegpakke Salten vil, etter at alle prosjektene er gjennomført, innebære en innkorting av riksvei 80 på om lag 9 kilometer og ca. 10 minutter kortere kjøretid mellom Fauske og Bodø. Riksvei 17 prosjektet vil, sammen med prosjektet Vikan-Naurstad innebære om lag 3 kilometer kortere veg mellom Bodø og kommunene i sør. Kjøretidsreduksjonen er ca. 5 minutter. Endringen i avstand og reisetid mellom alle kommunesentrene i Salten og Bodø er vist i tabell 6.1, mens endringen i transportkostnader vises i tabell 6.2.

Tabell 6.1: Avstander og reisetider fra alle kommunesenter i Salten til Bodø for personbiler etter vegpakke Salten

	Avstand (km)	Reduksjon		Reisetid (min)	Reduksjon	
		Km	Relativ		Min	Relativ
Fauske (Fauske)	51	9	15 %	45	10	22 %
Sørfold (Straumen)	68	9	12 %	70	10	14 %
Beiarn (Moldjord)	91	3	3 %	90	5	6 %
Saltdal (Rognan)	85	9	10 %	80	10	12 %
Gildeskål (Inndyr)	105	3	3 %	105	5	5 %
Meløy (Ørnes)	118	3	2 %	115	5	4 %
Hamarøy (Oppeid)	217	9	4 %	206	10	5 %
Steigen (Leinesfjord)	216	9	4 %	205	10	5 %

Av tabell 6.1 ser vi for eksempel at den relative reduksjonen i reisetid er 22 % fra Fauske og 5 % Leinesfjord.

Tabell 6.2: Transportkostnader¹⁵ for personbiler og tunge kjøretøy mellom kommunesentrene i Salten og Bodø langs veg etter gjennomføringen av vegpakke Salten.

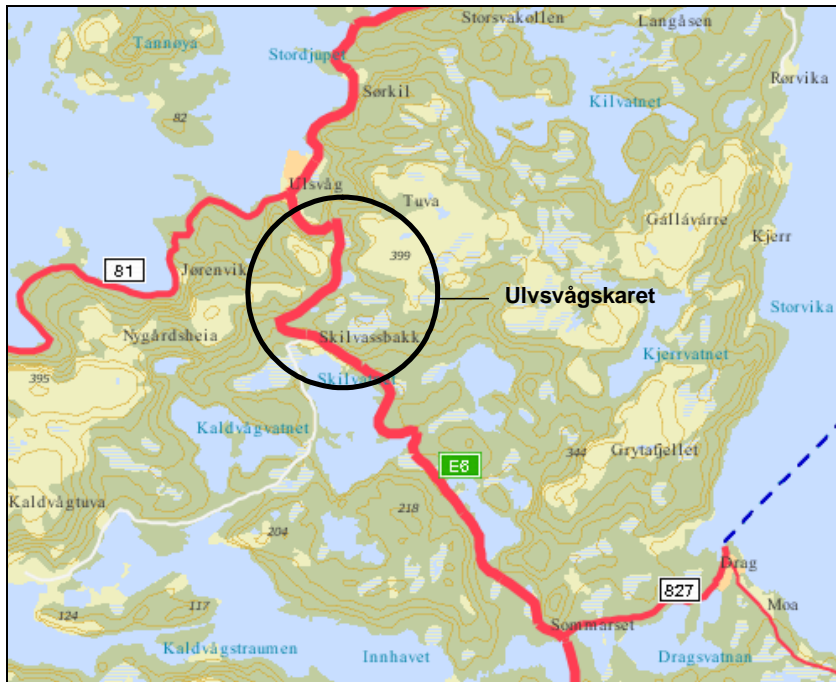
	Personbiler			Tunge kjøretøy		
	Transp. - kostn. (kr)	Reduksjon		Transp. - kostn. (kr)	Reduksjon	
		Kr	Relativ		Kr	Relativ
Fauske (Fauske)	167	32	16 %	734	131	15 %
Sørfold (Straumen)	235	32	12 %	1 023	131	11 %
Beiarn (Moldjord)	310	13	4 %	1 342	55	4 %
Saltdal (Rognan)	290	26	8 %	1 245	125	9 %
Gildeskål (Inndyr)	506	20	4 %	1 576	55	3 %
Meløy (Ørnes)	560	20	3 %	1 716	55	3 %
Hamarøy (Oppeid)	1 016	46	4 %	3 129	131	4 %
Steigen (Leinesfjord)	1 011	46	4 %	3 088	131	4 %

Tabell 6.2 viser at reduksjonen i transportkostnader for personbiler og tunge kjøretøy fra Fauske blir henholdsvis 32 kr og 131 kr. Dette tilsvarer en reduserte kostnader på vel 15 %.

¹⁵ De totale transportkostnadene er beregnet med utgangspunkt i anbefalinger fra Vegdirektoratet (2004). For personbiler har vi benyttet kjøretøykostnader på 2,15 kroner pr. kilometer samt tidskostnader på 76 kroner pr. persontime og 160 kroner pr. persontime, henholdsvis for reiser på under og over 100 kilometer. Tilsvarende tall for tunge kjøretøy er satt til 7,18 kroner og 401 kroner.

6.2 E6 Sommarset-Ulvsvåg

Eksisterende E6 har sterk stigning og dårlig kurvatur. Stigningsforholdene medfører at tungtrafikken har problemer med å komme fram vinterstid. Årsdøgntrafikken er om lag 1 100 kjøretøy. Prosjektet omfatter bygging av om lag 12 km ny veg, inklusive 2,5 km tunnel. Omleggingen vil gi en innkorting av E6 på vel 2 km. Det blir imidlertid vurdert enklere løsninger, kombinert med økt vintervedlikehold. Det aktuelle prosjektområdet er vist på kartskisse i figur 6.3.



Figur 6.3: Aktuelt veiprosjekt, Ulsvågskaret E6.

6.3 Fjordvegen i Beiarn

Allerede på begynnelsen av 1960-tallet var det planer om å bygge "Fjordvegen" i Beiarn. Imidlertid ble byggingen av vegen utsatt til fordel for byggingen av riksvei 812 over Beiarfjellet. En skisse av den tenkte vegtraseen er vist i figur 6.4.



Figur 6.4: Planlagt trase for Fjordvegen i Beiarne.

Fjordvegen i Beiarne innebærer en forlengelse av dagens riksvei 813 fra Tverrvik i Beiarne til Kjellingstraumbua på riksvei 17 i Gildeskål. Prosjektet har en forventet kostnad på vel 260 millioner 2004-kroner. Vegen vil være dimensjonert for 10 tonn akseltrykk og ha en bredde på 6,5 meter.

Fjordvegen vil, på strekningen mellom Moldjord og krysset riksvei 812/riksvei 17, gi en redusert kjørelengde på 27 kilometer eller om lag 26 minutter kortere kjøretid sammenlignet med å kjøre riksvei 813 og 812. All trafikk fra riksvei 17 i Gildeskål (sør for Kjellingstraumbua) og Meløy får 29 km kortere veg til E6 i Saltdal sammenlignet med å kjøre riksvei 812. Dette innebærer en reduksjon i reisetiden på 25-30 minutter. Videre vil avstanden mellom Gildeskål (Inndyr) og Beiarne (Moldjord) bli redusert fra 129 kilometer i dag til 47 kilometer med Fjordvegen på plass. Dette er en innkorting på 82 kilometer noe som tilsvarer en reduksjon i reisetiden på rundt 75 minutter.¹⁶

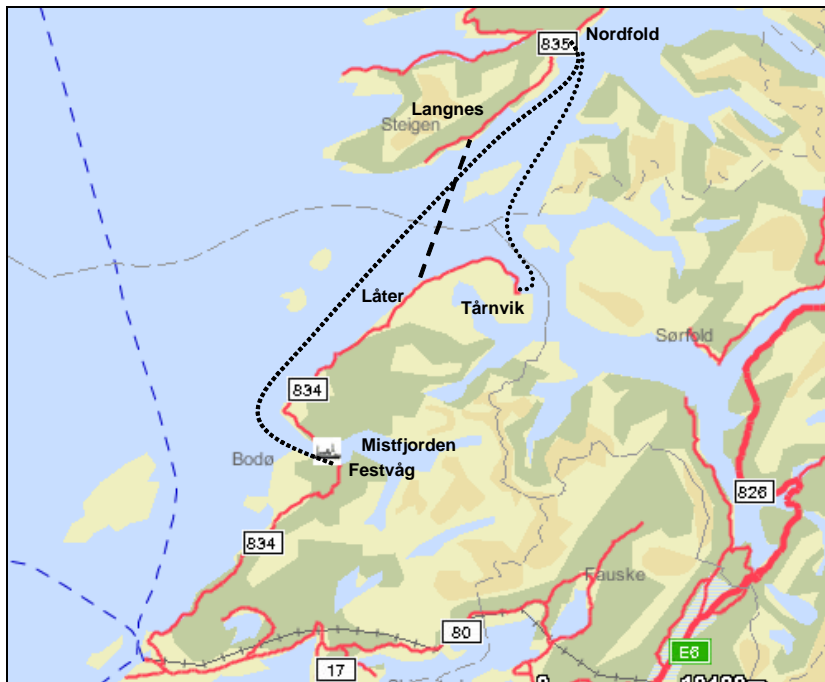
6.4 Forlengelse av kystriksveien fra Bodø til Steigen

Litt forenklet kan vi si at forlengelsen av kystriksveien innebærer opprettelse av et ferjesamband for å knytte sammen dagens riksvei 834 og 835 samt bygging av en mulig undersjøisk tunnel på riksvei 834 for å eliminere dagens ferje mellom Festvåg og Misten, se figur 6.5. I Solvoll (1994) er de samfunnsmessige konsekvensene av dette prosjektet vurdert. De enkelte kystriksveialternativ som blir vurdert er som følger:

- Alternativ 0: Dagens vegsystem uten tiltak.
- Alternativ 1: Ferje Festvåg - Nordfold.
- Alternativ 2a: Ferje Tårnvik - Nordfold.
- Alternativ 2b: Ferje Tårnvik - Nordfold samt tunnel under Mistfjorden.
- Alternativ 3a: Ferje Låter - Langnes.
- Alternativ 3b: Ferje Låter - Langnes samt tunnel under Mistfjorden.

¹⁶ I beregningene er Moldjord benyttet som referansepunkt i Beiarne. Besparelsene i reisetid vil naturlig nok reduseres desto lenger øst i kommunen vi beveger oss. Fra Storfjord til krysset riksvei 812/riksvei 17 vil kjørelengden reduseres med ca. 9 kilometer noe som tilsvarer en redusert reisetid på knapt 10 minutter. Mellom Inndyr og Storfjord vil kjørelengden reduseres med 64 kilometer eller vel 1 time reduksjon i reisetiden.

I tabell 6.3 beskrives endringer i avstander, reisetider og transportkostnader ved de ulike alternativene.



Figur 6.5: Ulike alternativer for en forlengelse av kystriksveien (riksvei 17) fra Bodø til Steigen.

Når det gjelder forlengelsen av kystriksveien fra Bodø til Steigen, så vil et slikt prosjekt ha følgende regionale virkninger:

- Deler av tungtrafikken og personbiltrafikken mellom Bodø og Steigen vil overføres fra riksvei 835 - E6 - riksvei 80 til kystriksveien. Trafikkmengden vil avhenge av valg av alternativ; Mest trafikk ved alternativ 2b og 3b (ferje mellom Tårnvik-Nordfold eller Låter-Langnes og tunnel under Mistfjorden) og minst trafikk ved alternativ 1 (ferje Festvåg-Nordfold).
- Et kystriksveialternativ betyr muligheter til å utvikle mer fleksible transportopplegg enn i dag blant annet gjennom rundturmogigheter (Bodø-Fauske-Sørfold-Steigen-Bodø). Dette vil kunne øke kapasitetsutnyttelsen på kjøretøyene, redusere utkjørt distanse pr. år og dermed redusere transportkostnadene.
- 10 tonn akseltrykk er en kritisk faktor for at kystriksveien skal være et attraktivt transportalternativ for tungtrafikken.
- Sammenlignet med dagens reisemulighet reduseres de totale transportkostnader mellom Leinesfjord og Bodø for tunge kjøretøy med knapt 25 % ved alternativ 3a og ca. 40 % ved alternativ 3b.
- Kystriksveien er et viktig bidrag til en fortsatt positiv utvikling i reiselivsnæringen i Steigen og på Kjerringøy. Alternativene (2 og 3) med ferje mellom Kjerringøy og Steigen vil være bedre enn alternativ 1 med en lang ferje mellom Festvåg og Nordfold.

Tabell 6.3: Avstander, reisetider og kostnader for transporter mellom Steigen og Bodø ved de ulike kystriksveialternativer.

	Avstand langs vei	Reisetid		Totale kostnader ¹⁷	
		Personbiler	Lastebiler/ trailere	Personbiler	Lastebiler/ trailere
Alternativ 0					
Leinesfjord-Bodø	218 km	3t 07 min	3t 36 min	489 kr	2 079 kr
Nordfold-Bodø	234 km	3t 21 min	3t 54 min	522 kr	2 219 kr
Alternativ 1					
Leinesfjord-Bodø	48 km	3t 26 min	3t 36 min	533 kr	1 673 kr
Nordfold-Bodø	28 km	3t 06 min	3t 12 min	488 kr	1 485 kr
Alternativ 2					
Leinesfjord-Bodø a)	81 km	3t 15 min	3t 32 min	502 kr	1 727 kr
Leinesfjord-Bodø b)	81 km	2t 45 min	3t 02 min	407 kr	1 446 kr
Nordfold-Bodø a)	61 km	2t 55 min	3t 08 min	457 kr	1 539 kr
Nordfold-Bodø b)	61 km	2t 25 min	2t 38 min	362 kr	1 241 kr
Alternativ 3					
Leinesfjord-Bodø a)	80 km	2t 52 min	3t 09 min	444 kr	1 582 kr
Leinesfjord-Bodø b)	80 km	2t 22 min	2t 39 min	343 kr	1 247 kr
Nordfold-Bodø a)	66 km	2t 35 min	2t 49 min	408 kr	1 438 kr
Nordfold-Bodø b)	66 km	2t 05 min	2t 19 min	307 kr	1 103 kr

6.5 Finnøyvegen i Hamarøy

I Solvoll (1994) er de samfunnsmessige konsekvensene av å bygge Finnøyveien fra Innhavet til Skutvik, eller nærmere bestemt til Steinsland i Hamarøy kommune vurdert. Denne veien vil da blant annet bli et alternativ til riksvei 81 for reiser til/fra Lofoten. Alternativet til å bygge denne veien er å utbedre eksisterende riksvei 81 fra Ulsvåg til Skutvik. Alternativene som er vurdert er:

- Alternativ 0: Utbedring av riksvei 81 (Ulsvåg-Skutvik).
- Alternativ 1: Bygging av Finnøyveien (Innhavet-Skutvik).

Det er imidlertid ikke helt korrekt å snakke om en *ny* vei siden det i dag er en vei (fylkesvei 662) som går fra Innhavet og ut til Finnøy, ytterst på Finnøya. Det vil være snakk om en forsterkning og generell utbedring av eksisterende fylkesvei 662, og bygging av en bru fra Finnøy til Nes på "fastlandet". Fra Nes vil veien følge dagens fylkesvei 661 til Steinsland, der Finnøyveien er tenkt å komme inn på riksvei 81. Fra Steinsland til Skutvik er det omlag 1,5 kilometer. Litt forenklet kan vi derfor si at Finnøyveien vil gå fra Innhavet over Finnøya til Skutvik, en strekning på ca. 29 kilometer. Veien er beregnet å koste omlag 127 millioner 1993-kroner. Se skisse i figur 6.6.

¹⁷ Alle kostnader er i 1994-kroner.



Figur 6.6: Skisse av en mulig bru som vil knytte Finnøyveien til riksvei 81.

Tabell 6.4 viser at Finnøyveien vil halvere avstanden mellom Innhavet og Skutvik, fra 62 kilometer til 30 kilometer. Reisetidene i de sentrale delene av Hamarøy kommune (nord for Innhavet) ligger i dag innenfor et tidsintervall på omlag 50 minutter for personbiler og 1 time for tyngre kjøretøy (lastebiler og trailere). Fra Innhavet vil en reise til Skutvik med bil ta omlag 53 minutter. En reise med personbil langs Finnøyveien vil medføre at reisetiden til Skutvik blir ca. 26 minutter, altså en halvering av reisetiden slik situasjonen er i dag. Reisetiden vil også halveres for tunge kjøretøy (lastebiler og trailere), fra omlag 62 minutter i dag, til 30 minutter ved bruk av Finnøyveien. En person som befinner seg på Innhavet og ønsker å reise til Oppeid, vil ved en framtidig Finnøyvei være stort sett indifferent mellom å kjøre "gammelveien" kontra å kjøre den nye Finnøyveien i følge beregningene i tabell 6.4. Dette gjelder både for tunge og lette kjøretøy.

Tabell 6.4: Avstander, reisetider og kostnader for transporter mellom Innhavet og sentrale steder i Hamarøy ved bruk av Finnøyveien eller riksvei 81.

	Avstand	Reisetid		Totale kostnader	
		Personbiler	Lastebiler/ trailere	Personbiler	Lastebiler/ trailere
Innhavet-Skutvik					
Riksvei 81 (alt. 0)	62 km	53 min	62 min	136 kr	543 kr
Finnøyveien (alt. 1)	30 km	26 min	30 min	66 kr	264 kr
Innhavet-Hamsund					
Riksvei 81 (alt. 0)	47 km	40 min	47 min	103 kr	412 kr
Finnøyveien (alt. 1)	41 km	35 min	41 min	90 kr	358 kr
Innhavet-Oppeid					
Riksvei 81 (alt. 0)	42 km	36 min	42 min	92 kr	368 kr
Finnøyveien (alt. 1)	46 km	39 min	46 min	100 kr	402 kr
Innhavet-Ulsvåg					
Riksvei 81 (alt. 0)	26 km	22 min	26 min	57 kr	228 kr
Finnøyveien (alt. 1)	62 km	53 min	62 min	136 kr	542 kr

Når det gjelder de totale transportkostnader mellom Innhavet og Skutvik, så vil også disse omlag halveres ved bruk av Finnøyveien. Dette gjelder både for lette og tunge kjøretøy.

Nå bør det imidlertid nevnes at dersom E6 mellom Sommarset og Ulvsvåg blir utbedret ved at strekningen blir vel 2 kilometer kortere samt at Ulvsvågs karet som flaskehals elimineres gjennom bygging av tunnel, vil dette innebære at alternativ 0 blir noe gunstigere enn det reisetider og kostnader i tabell 6.4 viser. Konklusjonene påvirkes imidlertid ikke i noen stor grad på grunn av dette vei-prosjektet, men en viktig flaskehals på E6 spesielt for tungtrafikken, blir altså eliminert.

6.6 Riksvei 77 (Kjernfjellet)

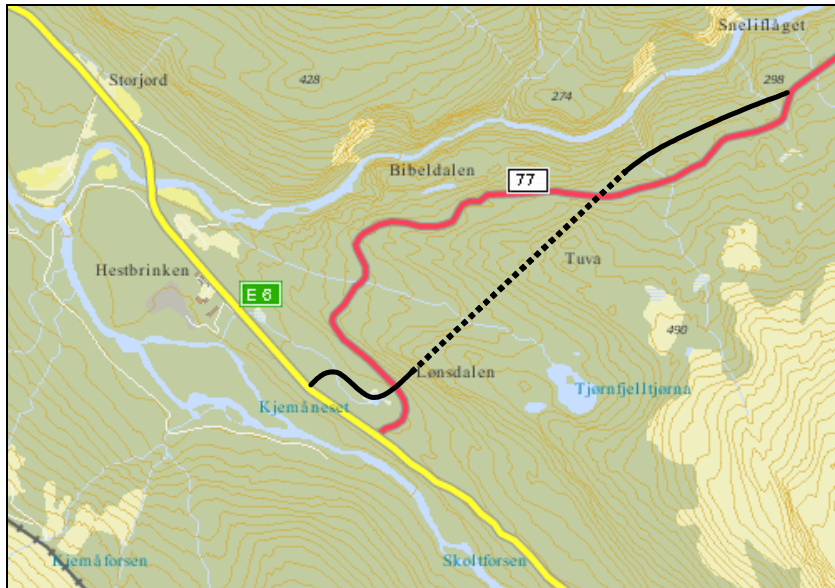
Riksvei 77 er den 24 km lange mellomriksveien fra Øvre Saltdal (E6) til svenskegrensen, hvor den fortsetter som svensk riksvei 95 (Silvervägen) til Skellefteå. Vegen er en av tre viktige mellomriksveier i Nordland (i tillegg til E10 over Bjørnefjell og E12 over Umbukta). Trafikken består av:

- Lokal trafikk til/fra Junkerdal.
- Yrkestrafikk mellom Nord-Sverige og Salten/Nordland, dominert av godstransport til Norge (trelast, stål, drivstoff, etc.).
- Yrkestrafikk mellom Nord-Norge og kontinentet som kjører via Sverige. Rundt 60 % av tungtrafikken antas å være handel med tredjeland.
- Reiseliv og turisme. Vegen har stor betydning for turismen i Nord-Sverige, i tillegg en økende busstrafikk mellom Bodø og Skellefteå.

Riksvei 77 er sjelden stengt og har en høy regularitet på linje med E6 over Saltfjellet, og vesentlig høyere enn de øvrige mellomriksveiene. Bortsett fra strekningen forbi Kjernfjellet, har vegen god standard. Fremkommelighet knyttet til passering av Kjernfjellet er hovedproblemet på riksvei 77. Vegen har her sterk stigning, liten bredde, dårlig kurvatur og er plassert mellom fjellvegg på ene siden og stup (Junkerdsura) på andre siden. Tungtransporten velger alternative ruter pga. risiko for uhell eller ulykker. Dette kan løses med en tunnel på 2,4 km gjennom Kjernfjellet. Se kartskisse i figur 6.7. Prosjektet er kostnadsberegnet til 130 mill. 2003-kroner.

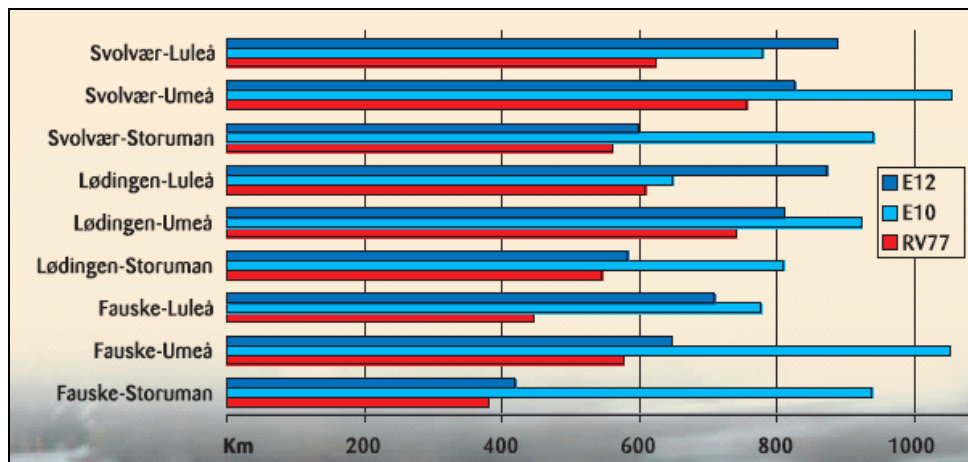
Beregninger foretatt av Salten regionråd, som en del av transportprogram Salten, viser at prosjektet kan være samfunnsøkonomisk lønnsomt å gjennomføre.

Riksvei 77 er den eneste mellomriksveien fra Salten mot Sverige. Oppsummert kan vi litt grovt si at riksvei 77/95 over Graddis (Barentsvegen) vil være korteste veg for reiser fra Salten-regionen til kysten i Sverige og innlandet nord og øst for Storuman. Dette illustreres i figur 6.8.



Figur 6.7: Tunneltrasé forbi Kjernfjellet.

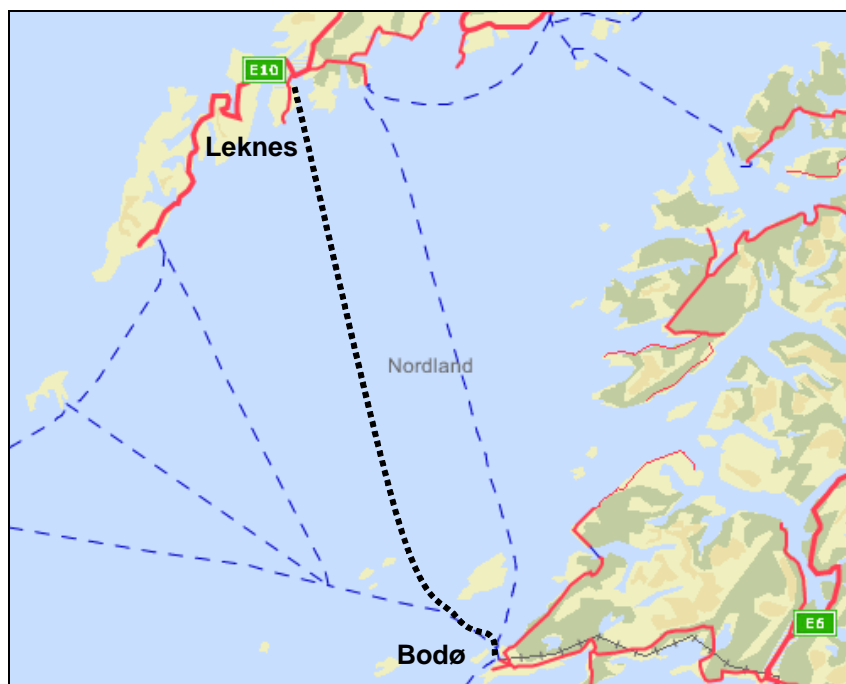
Dersom prosjektet med tunnel gjennom Kjernfjellet realiseres, vil hele riksvei 77 få en fullt ut tilfredsstillende vegteknisk standard og kjøretiden for personbiler vil samtidig reduseres med omlag 3 minutter. For tunge kjøretøy vil tidsreduksjonen bli større. Dette prosjektet sammen med vegpakke Salten, vil gjøre riksvei 80/E6/riksvei 77 til en svært sentral transportkorridor for næringstransporter til/fra Salten.



Figur 6.8: Avstander mellom knutepunkt i nordre Nordland og Nord-Sverige ved ulike veivalg. (Kilde: Salten Regionråd).

6.7 Nytt ferjesamband mellom Bodø og Leknes

I Solvoll (1998) er samfunnsøkonomisk lønnsomhet av å opprette en ferjerute mellom Bodø og Leknes analysert. Den mulige ferjeruten er tegnet inn på kart i figur 6.9.



Figur 6.9: Mulig framtidig ferjerute mellom Bodø og Leknes.

Følgende ferjealternativer er analysert og holdt opp mot nullalternativet som er dagens ferjetilbud (Moskenes-Bodø og Svolvær-Skutvik):

Alternativ 1: Det opprettes et helårig ferjesamband mellom Leknes og Bodø i tillegg til de eksisterende sambandene Bodø-Værøy-Røst-Moskenes og Svolvær-Skutvik.

Alternativ 2: Det opprettes et helårig ferjesamband mellom Leknes og Bodø samtidig som Moskenes kuttes ut som anløpssted på det eksisterende sambandet Bodø-Værøy-Røst-Moskenes. Dette betyr at både tilbudet mellom Moskenes og Bodø og mellom Moskenes og Værøy/Røst forsvinner.

Analysene viser at alternativ 1 har en årlig samfunnsøkonomisk lønnsomhet på 2,9 mill. 1998-kroner mens alternativ 2 gir en samfunnsøkonomisk gevinst på 4,2 mill. kroner pr. år. Begge ferjealternativene er med andre ord samfunnsøkonomisk lønnsomme.

Ferjealternativ 1 innebærer et nytt ferjetilbud slik at alle ferjebrukerne kommer like godt eller bedre ut. Ved alternativ 2 (Moskenes kuttes ut som anløpssted) vil store deler av befolkningen og næringslivet i Moskenes og Flakstad komme dårligere ut på grunn av økte transportkostnader. Analysene viser årlige merkostnadene på vel 1,7 mill. kroner. Resten av befolkningen og næringslivet i Lofoten og Vesterålen vil komme bedre ut og oppleve en reduksjon i transportkostnadene på omlag 10 mill. kroner pr. år. Av disse 10 mill. kronene er omlag 6,6 mill. kroner (66 %) reduserte transportkostnader for næringstransportene.

I analysen er det lagt til grunn et *kortsiktig* perspektiv. Dette innebærer at det ikke er sett på mulige regionale virkninger av de ulike ferjealternativene. I den grad ferjetilbudet mellom Bodø og Vest-Lofoten kan tenkes å påvirke den framtidige lokaliseringen av grossistlagre og terminaler, vil det samfunnsøkonomiske regnskapet kunne endres. Det er ikke urimelig å se for seg en at en ferje mellom Leknes og Bodø vil kunne bidra til å styrke Bodø som et viktig distribusjonsknutepunkt i Nordland. Sett i et slikt perspektiv vil nytten av en ferjerute mellom Leknes og Bodø kunne være større på lang enn på kort sikt. Dette er imidlertid usikkert.

6.8 Tunnel Kvikstadheia (riksvei 812)

Forut for kommunesammenslutningen mellom Skjerstad og Bodø, ble et mulig prosjekt for å bedre veistandarden og kjøretiden mellom kommunene analysert, jf. Gjertsen m. fl. (2003). Prosjektet som ble vurdert var bygging av en tunnel på riksvei 812 mellom Hoset og Børelv. Dette veiprojektet har en estimert kostnad på vel 260 mill. 2004-kroner. Tunnelen er vist på kartskisse i figur 6.10.



Figur 6.10: Mulig prosjekt for utbedring av riksvei 812 mellom Skjerstad og Bodø.

Et slikt prosjekt vil eliminere en tidvis flaskehals om vinteren (Kvikstadheia), samt redusere avstand og kjøretid mellom Bodø og Skjerstad med henholdsvis 10 % og 12 %. Prosjektet innebærer at avstand og kjøretid mellom Misvær og Bodø blir tilnærmet den samme som mellom Fauske og Bodø i dag. Prosjektet, som innebærer en innkorting i veilengden med 7,5 kilometer og en redusert kjøretid på 7 minutter for lette kjøretøy og 8 minutter for tunge kjøretøy, vil også medføre betydelige besparelser for gjennomgangstrafikken på riksvei 812 mellom E6 (Medby) og riksvei 17 (Tuv).¹⁸ Trafikk mellom Beiarn og Bodø vil også ha stor nytte av et slikt prosjekt.

6.9 Storvika-Reppen (riksvei 17)

Dette veiprojektet omfatter parsellen Storvika-Reppen på riksvei 17 i Meløy og Rødøy kommune. Riksvei 17 har stor betydning for kystkommunene den går gjennom og er et alternativ til E6 over Saltfjellet for gjennomgangstrafikk mellom nord- og sørfylket. Kystriksveien er de siste årene styrket ved utbygging av parsellen Reppen-Jektvik (åpnet i 1992) og tunnel gjennom Storvikskaret (åpnet i 1995). Begrunnelsen for prosjektet er ønsket om eliminering av ferjestrekningen Forøya-Ågskardet og heving av vegstandarden innen planområdet til vegnormalnivå.

Dagens ferjesamband på ca. 3 kilometer oppleves isolert sett ikke som et vesentlig problem. Sambandet har en normal frekvens på hverdager på 12 turer. I perioden 4/7 - 27/8 har ferjen gått med 18 turer i døgnet. Eliminering av ferjesambandet Forøya-Ågskardet vil gi Rødøy kommune "fastlands-tilknytning" til Bodø.

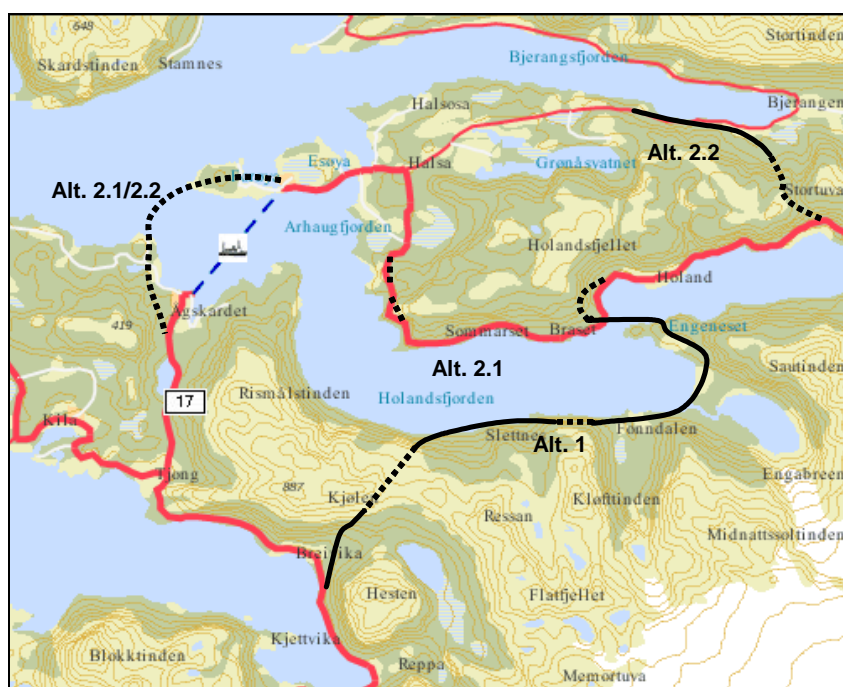
¹⁸ Hvor stor innkorting og dermed kjøretiden blir, vil avhenge av lengden på tunnelen samt hvor en velger å legge tunnelinnslaget på begge sider av fjellet.

Det er vurdert 2 løsninger med henholdsvis bru og undersjøisk tunnel. Alternativet med undersjøisk tunnel har to varianter på strekningen Storvika-Halsa. Se kartskisse i figur 6.11.

Anleggskostnadene er beregnet ut fra løpemeterpriser basert på erfaringer med andre anlegg i og utenfor fylket. Usikkerheten på beregningene er ca. +/- 30 % og prisnivået er 1995-kroner. Kostnadene er som følger:

	Alternativ 1	Alternativ 2.1	Alternativ 2.2
Anleggskostnad	350 mill. kr	400 mill. kr	410 mill. kr
Nåverdi ¹⁹	366 mill. kr	418 mill. kr	429 mill. kr

For alternativ 2.1 og 2.2 er det regnet med 200-210 mill. kroner til utbedring og omlegging av eksisterende vei slik at vegnormalstandard oppnåes innenfor hele strekningen Storvika-Reppen. Undersjøisk tunnel Moen-Ågskardet kan bygges for ca. 200 mill. kroner.



Figur 6.11: Mulig prosjekt for utbedring av riksvei 17 mellom Storvika og Reppen.

De ulike alternativene for veiprojektet er nærmere beskrevet i tabell 6.5

¹⁹ Nåverdien av anleggskostnadene inkluderer renter i byggeperioden. I beregningen er det regnet med en byggetid på 3 år for alle alternativ.

Tabell 6.5: Beskrivelse av ulike alternativer for utbedring av riksvei 17 mellom Storvika og Reppen.

Alt.	Beskrivelse	Lengde(km)	
0	Dagens veg med ferje.	Totalt	29,9
1	<u>Bru over Holandsfjorden</u> Dagens vegkorridor fra Storvika til Braset. Krysser over Holandsfjorden fra Braset til Engen med 560 m lang bru. Seilingshøyden er 30 m over 80 m bredde. Langs sørsiden av Holandsfjorden til om lag 2,5 km vest for Rendalsvik. Rendalsvik - Breivikvatnet går vegen i tunnel på ca. 2,3 km. og videre til Breivik langs vestsiden av Reppahesten. På strekningen Breivik - Reppen følges dagens vegkorridor.	Totalt:	20,9
		Bru:	0,56
		Tunnel:	3,60
2.1	<u>Undersjøisk tunnel</u> Følger eksisterende veg fra Storvika til Forøya. Det er nødvendig å utbedre store deler av denne strekningen dersom vegnormalstandard skal oppnås. Fra Forøya til Moen vest for Ågskardet går traseen i en ca. 4,7 km undersjøisk tunnel. Maksimal stigning i tunnelen er 8 % og dybde til fjell ca. 100 m. Moen - Reppen følges dagens Rv 17 med utbedring til vegnormalstandard.	Totalt:	33,5
		Undersj. tunnel:	4,7
		Tunnel:	0,3
2.2	<u>Undersjøisk tunnel og via Bjærangsfjorden</u> Tar av fra eksisterende veg ved Storvika og går i ca. 1,5 km tunnel til Bjærangsfjorden. Fra Bjærangsfjorden til Forøya følges dagens veg. Det er nødvendig å utbedre store deler av denne strekningen dersom vegnormalstandard skal oppnås. Fra Forøya til Reppen er traseen identisk med alternativ 2.1.	Totalt:	29,2
		Undersj. tunnel:	4,7
		Tunnel:	1,5

Kilde: Statens vegvesen, region nord.

6.10 Oppsummering

I dette kapitlet har vi redegjort for en del veiprojekter som på ulike måter vil ha nytte i forbindelse med en endring av kommunestrukturen i Salten.

Prosjektene vegpakke Salten, Ulvsvågskaret, Fjordvegen i Beiarn, forlengelse av kystriksveien, Finnøyveien i Hamarøy, tunnel gjennom Kvikstadheia og Storvika-Reppen, vil alle gi viktige bidrag til å styrke de *interne* kommunikasjonene i Salten ved at regionen gjøres "tettere". En eventuell ny ferjeforbindelse til Leknes samt tunnel gjennom Kjernfjellet (riksvei 77) vil gi viktige bidrag til de *eksterne* kommunikasjonene mellom Saltenregionen og henholdsvis vestover (Lofoten) og østover (Sverige).

7. KOMMUNESTRUKTUR OG TRANSPORT

Ved konsekvensutredninger av kommunesammenslutninger, blir det ofte fokusert mye på *økonomi* både knyttet til kostnadssiden (tjenesteproduksjon) og inntektssiden (rammeoverføringer gjennom inntektssystemet). I de tall som presenteres knyttet til effektivisering av tjenesteproduksjonen, blir det sjelden tatt høyde for økte utgifter til transport. Dette er problemstillinger som blant annet diskuteres i Høyer m. fl. (2003). Et sentralt spørsmål er om sammenslåing av kommuner og endringer i institusjonsstrukturen fører til mer transport, samt hvilke konsekvenser dette vil ha.

7.1 Kommunesammenslutninger og transportbehov

Kommunesammenslåinger kan føre til større avstander for innbyggerne inn til sentrum av kommunen der beslutninger fattes og det folkevalgte organ er samlet. Dette fører til mer transport. Økt mobilitet blir derfor et vilkår for å delta i politisk virksomhet. På den annen side kan økt avstand og tidsbruk reise barrierer for slik virksomhet og således føre til mindre transportaktivitet for enkelte. Økte avstander på grunn av kommunesammenslutninger, kan derfor få direkte konsekvenser for kommunens rolle som demokratiutvikler.

Dersom kommunesammenslåinger innebærer endringer i institusjonsstrukturen, vil dette direkte påvirke reisebehovet til de *kommunalt ansatte* tilknyttet de aktuelle institusjonene, både i forhold til reiser til/fra arbeid og tjenestereiser (reiser i arbeid). Den første typen reiser vil kunne påvirkes ved at den *interne* transportavstanden (avstanden mellom arbeidsplass og bosted til de kommunalt ansatte) endres. Typiske transportavstander som kan bli påvirket er mellom de ansattes bosted og lokaliseringen av kommuneadministrasjonen (kommunehuset), helse- og sosialtjenesten, skoler og barnehager. Eksempel på den siste typen reiser er transport mellom tjenestested og det stedet der arbeidsoppgavene skal utføres. Innenfor pleie- og omsorgssektoren gjelder dette reiser fra basen og til den pleie- eller omsorgstrengendes bopel. Innenfor skolesektoren kan det være vaktmesteren sine reiser fra basen til den enkelte skole.

Kommunesammenslåinger som innebærer endringer i institusjonsstrukturen, vil også direkte påvirke reisebehovet til *brukerne* av tjenestene ved at den *eksterne* transportavstand mellom brukerne og de offentlige tjenestetilbudene øker. Således vil en realisering av stordriftsfordeler innenfor kommunal tjenesteproduksjon påføre innbyggerne et krav om økt mobilitet fordi avstandene til tjenestene øker. De viktigste transportavstandene som vil kunne øke for brukerne av kommunale tjenester er avstand til barnehage, skole, helsetjenester og tekniske tjenester (byggesaks kontor, vann, avløp, renovasjon etc.). På den annen side vil økt bruk av ny informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) medføre at den fysiske plasseringen til kommuneadministrasjonen vil få mindre betydning framover. Når produksjonen av og tilgangen til de rent administrative kommunale tjenestene øker i omfang, og nye generasjoner som er fortrolig med og behersker bruk av IKT kommer på banen, vil således behovet for fysisk kontakt med kommuneadministrasjonen reduseres, noe som i stor grad vil påvirke transportbehovet til innbyggerne. Således vil utbygging av bredbånd, jf. avsnitt 4.5, på en del områder kunne oppfattes som et delvis substitutt til utbygging av fysiske transportinfrastrukturen. Transportinfrastrukturen, både den *fysiske* og *digitale*, vil ha stor betydning for kommunens rolle som tjenesteproducent, spesielt der det foretas en sentralisering av tjenesteproduksjonen.

7.2 Forbedret transportinfrastruktur og transportkostnader

For å lettere kunne ta ut stordriftsfordeler i kommunal tjenesteproduksjon, uten at avstander og dermed transportkostnader skal få en dramatisk økning, vil investeringer i både fysisk og digital infrastruktur ha betydning.

Utbygging av den *digitale* infrastrukturen (bredbånd) gjør kommunene i stand til å utvikle nettbaserte tjenester som på sikt både vil effektivisere tjenesteproduksjonen, øke servicenivået (døgnåpne tjenester) samt redusere innbyggernes behov for fysisk forflytning. Dersom Salten skal fungere som *en* effektiv region, er det derfor av stor viktighet å ha en digital infrastruktur som binder de ulike delene av regionen sammen.

Når det gjelder den *fysiske* infrastrukturen (spesielt veinettet), så vil investeringer her direkte påvirke transportavstander og transportkostnader både i forhold til arbeids- og tjenestereiser til kommunalt ansatte samt innbyggernes reisekostnader for å få tilgang til kommunens ulike tjenestetilbud. Investeringer i veinettet som reduserer reisetiden og forbedrer regulariteten, blir viktigere desto mer omfattende sentraliseringen av privat og offentlig tjenesteyting blir. I og med at det er Bodø som framover vil være motoren i utviklingen av regionen, vil alle prosjekter som direkte styrker kommunikasjonene til/fra Bodø være sentrale uansett framtidig kommunestruktur.

8. KARTLEGGING AV KUNNSKAPSINFRASTRUKTUREN I SALTEN

Nedenfor redegjøres det for status for følgende deler av Salteregionens kunnskapsinfrastruktur: skolestruktur på videregående nivå (del 8.1.); utdanningstilbud på høyskole/universitetsnivå (del 8.2.); forsknings- og kompetansemiljøer (del 8.3.); og konsulentsektoren og offentlige utviklingsinstitusjoner (del 8.4.). Enkelte supplerende variabler tas også med i oversikten (del 8.5.).

8.1 Skolestruktur på videregående nivå

Nordland fylkeskommune har det faglige, økonomiske og administrative ansvar for all videregående opplæring i Nordland. Opplæringen skjer i 29 videregående skoler og tre spesialinstitusjoner som har om lag 10 000 elevplasser og 1600 lærlingkontrakter. Fylkeskommunen har ansvar for elevinntak og eksamen, koordinering av voksenopplæring og administrasjon av fagopplæring i arbeidslivet.

Nordland har et eget elevombud. Elevombudet er brobygger mellom elever/lærlinger og den enkelte skole/bedrift og politikerne. Vi driver et offentlig informasjonskontor for ungdom, Unginfo, som skal hjelpe ungdom å finne svar på ulike spørsmål. Fylkeskommunen har også utviklet et verktøy for å dokumentere realkompetanse i næringslivet. Om lag 2500 medarbeidere jobber med utdanning i fylkeskommunen. Utdanningssektoren forvalter i 2003 et budsjett på nesten 1,3 milliarder kroner, som tilsvarer ca 49 prosent av fylkeskommunens totale budsjett.

I Salten er det 6 videregående skoler som med sin avdelingsstruktur er lokalisert på 11 steder i 8 kommuner. Det er kun i Sørfold kommune man ikke har videregående skole. Dette er de videregående skolene i Salten:

- Bodin videregående skole
- Bodø videregående skole
- Fauske videregående skole
- Saltdal videregående skole
- Saltdal videregående skole, avd. Beiarn²⁰
- Meløy videregående skole, Glomfjord
- Meløy videregående skole, Ørnes
- Meløy videregående skole, Inndyr
- Knut Hamsun videregående skole, Hamarøy
- Knut Hamsun videregående skole, Steigen
- Knut Hamsun videregående skole, Drag

Disse skolene har følgende studietilbud på grunnkursnivå (tabell 8.1.). I tillegg tilbyr disse skolene en rekke videregående kurs tilbud innenfor de ulike fagområdene.

LOSA-modellen - Lokalt opplæringstilbud i samarbeid med arbeidslivet

LOSA-modellen er etablert ved Knut Hamsun videregående skole og i Beiarn kommune skoleåret 2005–2006. LOSA-modellen innebærer at Knut Hamsun videregående skole og Beiarn kommunene, i samarbeid med nettskolene (Nordland fiskerifagskole og Saltdal videregående skole) tilbyr nettstøttet grunnkursopplæring innenfor flere studieretninger. Følgende grunnkurs er utviklet innenfor LOSA-modellen: Mekaniske fag, elektrofag, hotell- og næringsmiddelfag, naturbruk, trearbeidsfag, formgivingsfag, helse- og sosialfag, salg og service og allmenne, økonomiske og administrative fag.

²⁰ Se LOSA-modellen nedenfor.

Andre videregående opplæringstilbud:

- Bilakademiet AS, Bodø
- Bodin videregående skole, Bodø – Teknisk fagskole
- Vensmoen hjelpepleierskole, Saltdal

Ser vi på Yrkesopplæringsnemndas årsmelding for 2001 og kikker på tall som formidlet til videregående opplæring i bedrift (vel 650 elever per år), løpende lærekontrakter (om lag 1.500 per år) og avlagte fag- og svenneprøver (vel 1.000 per år) så er det en viss reduksjon fra 2000 til 2001. Til tross for mye positivt (bedre tilrettelagt teoriundervisning, desentraliserte opplæringskontorer, internasjonalisering med muligheter for å hospitere på bedrifter i andre land, entreprenørskap i fagopplæring, utdeling av priser, lærlingens dag mv) ser det ut til at avlagte fag- og svenneprøver i Nordland fortsatt er svakt nedadgående.²¹

Prosjektet med dokumentasjon av realkompetanse gjør at alle voksne i Nordland (som i landet for øvrig) lett kan få dokumentasjoner av sine faktiske kunnskaper slik at en både kan ta fagopplæring og høyere utdanning lettere enn tidligere.

Skole	B e i r n	B o i ø	B o ø	F a s k e	S a d e	M e l l y, G	M e l l y, Ø	M e l l y, I	K. H a m s u n, H	K. H a m s u n, S	K. H a m s u n, D
Grunnkurs											
Allmenne, øk. og adm. fag	x	x	x	x	x		x		x	x	x
Byggfag			x	x					x		
Elektrofag	x	x	x	x	x	x			x		
Formgivingsfag	x	x			x	X			x	x	x
Helse- og sosialfag	x	x	x	x	x	X			x	x	x
Hotell- og næringsmiddelfag	x		x	x					x	x	x
Idrettsfag		x		x							
Kjemi- og prosessfag				x		x					
Medier og kommunikasjon		x									
Mekaniske fag	x	x	x	x	x	X			x	x	x
Musikk, dans og drama			x								
Dans			x								
Kirkemusikk			x								
Naturbruk	x							x	x	x	x
Salg og service	x		x				x		x	x	x
Tekniske byggfag			x	x							
Trearbeidsfag	x				x				x	x	x

Tabell 8.1. Videregående skoler i Salten med studietilbud på grunnkursnivå

²¹ Basert på "Prognoser for utviklingen på arbeidsmarkedet i Nordland 2002-2003" utgitt av Aetat Nordland og gjengitt i "Utviklingstrekk for Nordland – Vedlegg til Fylkesplan for Nordland 2004-2007" utgitt av Nordland Fylkeskommune.

8.1.1 Ungt entreprenørskap i Salten

Ungt Entreprenørskap er en fri og uavhengig medlemsorganisasjon, etablert i 1997 som engasjerer elever og studenter over hele landet i elev-, ungdoms- og studentbedrifter.²²Arbeidet med entreprenørskap i skolen skal stimulere elevenes kreativitet, lærevilje og skaperevne. I tillegg gir det en viktig opplæring i hvordan næringslivet fungerer, slik at elevene står bedre rustet på arbeidsmarkedet i fremtiden. Ungt Entreprenørskap vil

- fremme kreativitet, samarbeidsevne og ansvarsbevissthet og lyst til selv å etablere bedrift
- bidra til forståelse for betydningen av verdiskaping og nyskaping i næringslivet
- gi innsikt i nærings- og arbeidslivets vilkår og fremme god forretningsskikk i samsvar med grunnleggende etiske prinsipper.

Dersom organisasjonen lykkes med sin satsing vil dette komme næringsutviklingen i Salten til gode i og med at det per i dag er registrert 67 ungdoms- og studentbedrifter i Salten. Det er hittil i år registrert 33 studentbedrifter i Salten, alle i tilknytning til Høgskolen i Bodø. Det er hittil i år registrert 34 ungdomsbedrifter i Salten som fordeler seg på følgende videregående skoler: Bodø (samlet) 16, Glomfjord 8, Rognan 5, Innstyr 2, Hamarøy 1, Moldjord 1 og Fauske 1.

8.2 Utdanningstilbud på høyskole/universitetsnivå

Her omtales først utdanningstilbud på studiestedene til Høgskolen/Universitetet i Bodø samt studiesenterordningen. Deretter omtales en del andre studietilbud i Salten.

8.2.1 Høgskolen/Universitetet i Bodø

Den sentrale kunnskapsinfrastrukturen i Salten er i stor grad knyttet opp til Bodø og Høgskolen, som med sine om lag 430 ansatte, hvorav 269 fagtilsatte (deriblant 26 professorater og 45 med førstekompetanse (doktorgrad) innenfor den faglige staben) og 4 800 studenter, har en etablert posisjon som undervisnings- og forskningsinstitusjon i Nordland. Høgskolen har et omfattende og differensiert studieprogram. Det tas opp studenter til over 80 forskjellige studier, som omfatter både grunnfag, flerårige profesjons- og yrkesutdanninger, mellomfag, videreutdanninger, hovedfag og doktorgradsutdanning. Høgskolens faglige styrke gir grunnlag for videre utvikling av forskerutdanning innenfor marine fag og ressursforvaltning, profesjonskunnskap, samt helse, velferd og rehabilitering, i tillegg til den forskerutdanningen innenfor bedriftsøkonomi som allerede er etablert.

Høgskolen i Bodø er en av høgskolene i Norge som ligger an til å få status som universitet i nær framtid. Ambisjonene er høye, og en sentral oppgave vil være å bygge ut institusjonen som et kraftsenter for høyere utdanning og forskning både nasjonalt og regionalt, og å bidra til å heve det lave utdanningsnivået i landsdelen.

For kommunene i Salten gir Høgskolen og det framtidige universitetet muligheter til bedre å kunne takle den vanskelige situasjonen på kompetanseområdet. Nærheten til dagens høgskole og det framtidige universitetet gir kommunene en unik mulighet til å rekruttere nye medarbeidere samt til å etterutdanne medarbeidere som trenger faglig påfyll for å holde seg kompetansemessig oppdatert.

Flere av Saltenkommunene har støttet byggingen av universitetet både økonomisk og verbalt. Slik støtte er viktig og viser i praksis at kommunepolitikerne ser de direkte fordeler som både befolkningen og kommuneadministrasjonene vil ha av et sterkt utdannings- og forskningsmiljø i regionen.

²² Ungt Entreprenørskap er etablert av følgende institusjoner og organisasjoner: Handels- og Servicenæringens Hovedorganisasjon; Utdannings- og forskningsdepartementet; Statens Nærings- og Distriktsutviklingsfond; Kommunal- og Regionaldepartementet; Landbruksdepartementet; Nærings- og handelsdepartementet; Næringslivets Hovedorganisasjon; Sparebankforeningen i Norge; Brønnøysund-registrene; Skattedirektoratet.

Høgskolen har spredt sin virksomhet flere steder i Nordland, med filialer i Mo i Rana og Stokmarknes, og undervisning i Steigen²³, Tysfjord²⁴, Sør-Helgeland og ved Vensmoen studiesenter i Saltdal kommune. I tilknytning til faglig oppdatering, er det viktig med fleksibilitet i forhånd til studieform. Den tradisjonelle klasseromsbaserte undervisningen gir ingen muligheter for tilpasning til individuell behov og således legges mer av undervisningen ved Høgskolen opp hjemmebaserte studier med innlagte fellessamlinger. For å kunne nyttiggjøre seg denne formen for undervisning er bredbåndstilgang viktig.

8.2.2 Etablering av studiesentre

Pr. desember er studiensentre i Gildeskål, Beiarn, Saltdal og Steigen finansiert og under oppstartning.

Bakgrunn²⁵

Kompetanseutvikling og oppbygging av lokale kompetansemiljøer er sentralt i fylkesplanen og i regionalpolitikken. Ideen om etablering av studiesentre som en felles, nivåovergripende arena for utvikling av desentralisert opplæring har stått på dagsorden i mange år i Nordland. Arbeidet med konkret tilrettelegging har imidlertid kommet kort. Det er etablert enkelte studiesentre i fylket, men dette har skjedd tilfeldig, og de har i liten grad klart å overleve over tid. Årsakene kan være mange, men det har vært ulik oppfatning av hva et studiesenter skal være. Det har vært uklart hvem som har ansvaret for et slikt tiltak og hvem som skal bære det økonomiske ansvaret for driften. Det har vært uklare roller i forhold til tilbud/etterspørsel og forholdet mellom tilretteleggere/meglere/brukere. Dessuten har fylkeskommunens rolle og ansvar i arbeidet vært uklart.

Hensikten med regionale studiesentre er bl.a.:

- Øke utdanningsnivået i Nordland
- Bedre tilgjengeligheten til utdanning
- Tilpasse utdanningstilbudet i Nordland til den enkeltes, arbeidslivets og samfunnets behov
- Gjennomføre kompetansereformen i hele fylket
- Øke samarbeid mellom ulike utdanningsaktører for å få bedre og mer robuste tilbud

Det har i lengre tid vært arbeidet aktivt sammen med en rekke kompetansemiljøer i hele fylket og kommuner/regionråd om et samarbeidsprosjekt som kan løfte regionale studiesentre opp som et felles, nivåovergripende kompetansetiltak.

Det er nå utarbeidet en skisse for et felles prosjekt som har som mål å få etablert slike sentre spredd rundt i hele fylket og lokalisert i henhold til prinsippet om BAS-regioner. Sentrale samarbeidsaktører i dette prosjektet er fylkesmannen, høgskolene, kommuner, regionråd, bibliotek, ressursentre, etablerte studiesentre, næringshager og enkelte studieorganisasjoner. Dette prosjektet er medtatt i utviklingsprogram Nordland (UPN) og følges opp gjennom rulleringen der.

Hva er et studiesenter

Et studiesenter kan defineres på ulike måter, og er ikke et entydig begrep. Begrepet brukes både om store fysiske sentre hvor en tilrettelegger høyere utdanning (høgskolesentre), det brukes om selve organiseringen av opplæring, d.v.s. svært fleksible læringsmetoder (studieverkstedmodell) og/eller det brukes om et senter hvor en driver et avgrenset opplæringstilbud.

²³ Høgskolen i Bodø startet opp IKT-basert desentralisert allmennlærerutdanning ved Kvinneuniversitetet i Steigen høsten 1999.

²⁴ Høgskolen i Bodø har samarbeidet med Arran (Lulesamisk senter) siden dette senteret ble etablert. Studiene "Lulesamisk språk 1" og "Lulesamisk språk 2" gjennomføres fra Arran. Fra Fylkestingssak 9-2005 – 15. februar:

²⁵ Fra Fylkestingssak 9-2005 datert 15. februar.

Nedenstående **definisjon** er ment som et felles utgangspunkt for en felles satsing i Nordland og bygger på prinsippet om at et studiesenter både er en organisasjon og en eller flere fysiske enheter:

”Et studiesenter er en koordinerende enhet som har til hovedoppgave å legge til rette for utdanning og kompetanseutvikling i egen region. Studiesenteret skal sørge for at regionen til enhver tid tilbys relevant utdanning til enkeltindivider, privat og offentlig næringsliv, organisasjoner og lokalsamfunn. Et studiesenter består av en eller flere møteplasser/studiesteder, hvor en kan komme og studere ulike fag på ulike utdanningsnivåer i det omfang og til den tid som passer den enkelte. Studiesentre forutsetter et nært og forpliktende samarbeid mellom næringsliv/kommuner/fylkeskommunen og utdanningstilbydere.

Lokal forankring

Det er en forutsetning med lokal forankring hvis en skal lykkes i dette arbeidet. Ansvar og eierskap må ligge lokalt/regionalt. En må videreutvikle eksisterende miljøer/utdanningsaktører, og ikke bygge nye institusjoner/organisasjoner.

Fylkeskommunens rolle i forhold til regionale studiesentre

Verken fylkeskommunen eller kommuner, regionråd, høyskoler eller videregående skoler har noe formelt eller lovpålagt ansvar for etablering og drift av studiesentre. Slike sentre må heller ses på som en samarbeidsarena hvor en kan koordinere utdanningstiltak fra mange og små aktører som i fellesskap bør kunne få mer utdanning ut til folk.

Økonomi

Det synes å være forskjellige oppfatninger av hva fylkeskommunens rolle skal være i forhold til tilskudd/drift av studiesentre. Det har derfor vært viktig at også den økonomiske rollen avklares i denne saken slik at ulike parter har reelle forventninger til hverandre også når det gjelder økonomi. I denne saken legges det opp til at fylkeskommunens hovedrolle i forhold til studiesentrene er å sørge for at samarbeidet mellom de ulike aktørene videreutvikles. I dette ligger ansvar for koordinering, kvalifisering, motivering, samordning av tilbud og møtepunkter. Kostnader til dette vil kunne dekkes over et felles prosjekt slik det omtales i utredningen, jfr. vedtatt UPN.

I tillegg bør fylkeskommunen kunne bruke regionale utviklingsmidler som støtte også til studiesentre. Det vil si at en kan benytte ulike tiltaksmidler til konkret å støtte etablering (ikke fast drift) av nye studiesentre. Dette som en støtte for å komme i gang. Slik støtte bør gis til etablering eller samarbeidsmodeller på regionalt/interkommunalt nivå. Det bør ikke være en fylkeskommunal oppgave å gi drift/etableringsstøtte til studiesentre på kommunenivå eller studiesentre som kun omfatter enkelte bransjer eller noen få aktører. Premisser for når og hvordan slik støtte kan gis, framkommer på s. 9 i utredningen - ”Felles forutsetninger”.

Oversikt over og inndeling av type aktører i studiesentrene.

Tradisjonelt har utdanningsinstitusjoner og skoler definert tilbudene og behovene ut fra egen kompetanse, egne ressurser og ofte også egne behov for å ha et visst antall studenter/elever. Utdanningstilbudene har i for stor grad vært standardiserte i hele landet uavhengig av ulikheter i næringsliv og kompetansebehov. En av hovedutfordringene i et fylke som Nordland er derfor å vri etterspørselen og definisjon av behov slik at det blir de som trenger kompetanse som setter ”dagsorden”.

En måte å sortere aktører i studiesenterdiskusjonen på er å dele disse inn i 3 (se tabell 8.2.):

- **Etterspørrere** – eller brukere – eller kunder (eks. kommuner, bedrifter, enkeltpersoner)
- **Tilbydere** – utdanningsaktører som tilbyr utdanning (eks. videregående skoler, studieorganisasjoner, høyskoler)
- **Meglere** – de som formidler utdanning mellom etterspørrerne og tilbyderne (eks. a-etat, RKK, regionale kompetansekontor opplæringskontor, fylkesmannen, fylkeskommunen)

Brukere/kunder	Tilrettelegger/institusjoner som har et ansvar for økt kompetanseutvikling – ”Meglere”	Tilbydere
Små og store private bedrifter	A-etat	Høgskoler
Kommunale bedrifter og etater	RKK	Bransjeopplæringsorg.
Statlige bedrifter	Kommunene*	
Fylkeskommunale arbeidsplasser	Bibliotekene	Ressurssentre/OPUS
Flyktningkontor/mottak	Fylkeskommunen*	Videregående skoler
Fagbevegelsen	Fylkesmannen	Studieorganisasjoner
Enkeltindivider	Off. næringssselskap	Fjernundervisningsinst.
	Opplæringskontor*	Opplæringskontor*
	Kommunal kompetanse*	Kommunal kompetanse*
	Fagbevegelsen	Næringsakademiet
	Interesseorganisasjoner	Private videreg. skoler
		Konsulentfirma

*Har flere roller

Tabell 8.2. Aktører i studiesentre

For å få etablert gode studiesentre er det viktig at alle tre typer aktører er med og at flest mulig av tilbyderne trekkes inn. Det er imidlertid ikke disse som skal definere behovene. Deres rolle er å gi gode tilbud.

Oversikt over de aktørene som pr. mai 2004 var med i arbeidet med å organisere regionalt studiesenter i Salten.

- Kommuner: Meløy, Gildeskål, Saltdal, Beiarn, Steigen, Hamarøy og Fauske.
- Kompetansemiljøer: Høgskolen i Bodø, voksenopplæringa i Bodø kommune, OPUS Bodø, OPUS Saltdal, OPUS Fauske, Kunnskapssenteret i Gildeskål, Kvinneuniversitetet i Steigen, Vensmoen eiendom/studiesenter, Folkeuniversitetet, AOF, voksen-opplæringa i forsvaret, Hamsun videregående skole, Meløy videregående skole, Saltdal videregående skole, Vensmoen hjelpepleierskole
- Bedrifter: Meløy bedriftsservice, Opplæringskontorene i Gildeskål, Bodø og Indre Salten,
- ”Meglere”:

Salten Regionråd, RKK Indre Salten, a-etat

8.2.3 Andre utdanningsinstitusjoner

Kvinneuniversitetet Nord

Kvinneuniversitetet Nord er en stiftelse som ble etablert høsten 1991. Stiftere er fylkeskommunen, kommuner, kvinneorganisasjoner og enkeltpersoner. Hovedformålet er å være et kunnskapssenter der kvinners erfaringer og kunnskaper synliggjøres, verdsettes, videreutvikles og dokumenteres. Det skal være et møtested mellom teoretisk og praktisk kunnskap, formell og uformell kunnskap, samt være et sted for utvikling av nettverk, utdanningstilbud og arbeidsmetoder.

Prosjekter

Kvinneuniversitetet Nord arbeider med prosjekter og utviklingsarbeid innenfor mange ulike felt og tema. For eksempel integrering av likestillings- og kjønnsperspektiv, demokratiutvikling og samfunnsplanlegging, kommunalhelsetjenester og tjenesteyting i utkantkommuner og opplæringsprogram for crisesentre i Barentsregionen. Oppdragsgivere er kommuner, fylkeskommuner, departementer, ulike organisasjoner samt næringsliv. KUN har siden starten hatt et bredt internasjonalt engasjement, og samarbeider med organisasjoner i flere land.

NæringsAkademiet Bodø

NæringsAkademiet er en landsdekkende skole som tilbyr undervisning på ulike nivåer. Det tilbys både studier, etter- og videreutdanningskurs, samt bedriftsintern opplæring! Fagområdene er IT, regnskap, økonomi, markedsføring, salg, reiseliv, ledelse, interiør, grafisk design, helse- og kontorlag. NæringsAkademiet er en del av NKI-gruppen. NæringsAkademiet Bodø tilbyr korte åpne kurs for ansatte i privat og offentlig arbeidsliv; bedriftsinterne kurs; yrkesrettede kveldsstudier og dagstudie-tilbud; og support og konsulenttjenester til lokalt næringsliv

NæringsAkademiet Bodø har virksomhet i Glomfjord i samarbeid med Meløy Bedriftsservice AS, som er et selskap eid av blant annet bedriftene i industriparken i Glomfjord og Meløy Næringsutvikling. MBS disponerer kurslokalene etter Yara og disse skal nå benyttes til samarbeidet med NA. MBS tilbyr selv flere faglige kurs, mens NA tar seg av datakurs som skal tilbys lokalt på dagtid og kveldstid i Glomfjord.

Politihøgskolen – Avdeling Bodø

Politihøgskolen er den sentrale utdanningsinstitusjonen for politi- og lensmannsetaten. Politihøgskolen hører inn under Politidirektoratet og har som oppgave å gi grunnutdanning for tjeneste i politi- og lensmannsetaten og etter- og videreutdanning til de ansatte i etaten. Politihøgskolen driver forsknings- og utviklingsarbeide og faglig formidling innenfor sine fagområder. Politihøgskolen, avdeling Bodø, er en liten høgskole med ca. 140 studenter og 20 ansatte.

Folkeuniversitetet

Folkeuniversitetet Bodø er en av 12 avdelinger i Nordland som er med i Studieforbundet Folkeuniversitetet (Norges største studieforbund). Folkeuniversitetet, tidligere Friundervisningen, har lang tradisjon innen voksenopplæring og kulturarbeid. Virksomheten spenner vidt fra enkle hobbykurs, kurs for spesielle grupper som f. eks. funksjonshemmede, til kompetansegivende kurs og høgskolekurs.

AOF

AOF er en av landets største voksenopplæringsorganisasjoner og har en rekke landsomfattende organisasjoner som medlemmer. AOF Nordland er leverandør av forskjellige kurs og utdanning for privatpersoner, bedrifter, kommunen/fylkeskommunen, organisasjoner/foreninger, fagforeninger og deres medlemmer samt Aetat. Kurstilbud omfatter blant annet dataopplæring; helse, miljø og sikkerhet; språkundervisning; VGS allmennfag; og VGS Yrkesfag.

OPUS – Opplærings- og utviklingssenter

OPUS Saltdal

OPUS Saltdal står for opplærings- og utviklingssenteret i Saltdal, og er en egen avdeling underlagt Saltdal videregående skole som eies av Nordland Fylkeskommune. Den primære oppgaver er opplæring og utvikling knyttet både til offentlige og private bedrifter.

OPUS Saltdal disponerer personell som er tilknyttet skoleverket i og utenfor regionen, og i tillegg et nettverk av forelesere innenfor mange bransjer. De er en betydelig regional kompetansetilbyder på de fleste områder og tilbyr alt fra tradisjonell grunnutdanning til spesialtilpassede kursopplegg for nisjer i markedet. Kursene tilpasses oppdragsgiver. I hovedsak er tilbudene delt i tre:

- *Kompetansegivende kurs:* Den videregående skolen har eksamensrett. Dette innebærer at de opplæringsløp som arrangeres av OPUS Saltdal etter godkjente læreplaner, også gir formell kompetanse ved avlagt og bestått eksamen. Denne formelle kompetansen kan bygges ut til den dekker det totale kravet som de enkelte fagområder krever f.eks. avleggelse av fagprøve, generell studiekompetanse o.l.
- *Bransjerettet videre- og etterutdanning:* OPUS Saltdal er fleksibel innenfor utdanning. Dette betyr at man arbeider etter kundens behov for utførelse av tjenester. OPUS kan lage ulike opplegg slik at

man tilfredsstill kundens behov. Noen eksempler kan være: hospitering i moduler i ordinære klasser, oppdragsutviklede kurs for et firma eller en bransje og kurs som kjøres utenfor regionen.

- *Kompetansekartlegging og -styring*: Hvilke kompetanseutfordringer står man ovenfor i tiden framover? OPUS har personell som kan hjelpe til i kompetanseprosesser i bedrifter og etater. Utgangspunktet for dette arbeidet er at man utnytter eksisterende kompetanse bedre, og tilegner seg ny der det mangler. Kompetansestyring og kompetanseutnyttning vil i tiden framover være et viktig konkurransefortrinn spesielt for bedrifter i Nord-Norge.

OPUS Bodø

OPUS Bodø er Nordland Fylkeskommunes kurs- og utviklingssenter i Ytre Salten. OPUS Bodø er opplærings- og tjenesteleverandør for det offentlige, bedrifter og private. Det viktigste produktet er opplæring for voksne, men man tilbyr også andre tjenester som systemutvikling og utleie av datarom. Fagfeltene omfatter IT-fag; helsefag; hotell- og næringsmiddelfag; byggfag; elektrofag; og salg og servicefag. Studier og kurstilbud omfatter skreddersydde kortere kurs; studiekompetanse på ett år; teorikurs til fagbrev; teorikurs for lærlinger; sertifiseringskurs; datakorttesting.

OPUS Fauske

OPUS Fauske står for opplærings- og utviklingssenteret i Fauske og er en opplærings- og tjenesteleverandør for det offentlige, bedrifter og private. Senteret er en egen avdeling underlagt Fauske videregående skole. Studier og kurstilbud omfatter datakurs – IKT; varme arbeider; komprimertkurs studiekompetanse; sertifiseringskurs; lærer IKT; fagopplæring – kjemi- og prosessfag og tekniske byggfag; og vegen til fagbrev (praksiskandidat).

Voksenopplæring

I Bodø kommune:

Bodø voksenopplæring - Undervisning for voksne innvandrere og flyktninger. Det arrangeres kurs i norsk og samfunnskunnskap for fremmedspråklige voksne.

Vanlig voksenopplæring - Voksenopplæring kan gis i form av eksamensrettede kurs i grunnskolefag.

Særskilt voksenopplæring - Voksne som etter sakkyndig vurdering har særlig behov for spesialundervisning på grunnskolens område, har rett til opplæring.

8.3 Forsknings- og kompetansemiljøer

I denne delen omtales forsknings- og kompetansemiljøet i Saltenregionen, nærmere bestemt: Nordlandsforskning, Kunnskapsparken, Norsk institutt for landbruksøkonomisk forskning (NILF), Planteforsk, Gildeskål forskningsstasjon AS (GIFAS), Kunnskapsenteret i Gildeskål, Kunnskapsenteret i Steigen,

8.3.1 Nordlandsforskning

Nordlandsforskning er en frittstående stiftelse som ble etablert i 1979. Instituttet har ca 34 faste ansatte forskere og ca 9 i bistilling, som arbeider på oppdrag fra Norges forskningsråd, offentlige myndigheter, privat næringsliv og organisasjoner. De ansatte har høy kompetanse innen økonomi, sosiologi, statsvitenskap, pedagogikk, antropologi og geografi og er organisert i tre faglige grupper. Denne kompetansen er grunnlaget for bred samfunnsvitenskapelig forskning.

Nordlandsforskning har en nasjonal forskningsprofil samtidig som den regionale beliggenheten utnyttes til nær kontakt og samarbeid med offentlige og private partnere i Nordland og Nord-Norge. Nordlandsforskning vil være med på å bidra til kunnskapsutvikling både teoretisk og til praktisk bruk. Instituttet arbeider på flere fagområder og har organisatorisk organisert områdene i grupper: organisasjons- og kommunalforskning, regional- og næringslivsforskning, velferdsforskning og økonomiskforskning og bedriftsutvikling.

8.3.2 Kunnskapsparken i Bodø

Kunnskapsparken Bodø AS er et privat selskap etablert i samarbeid mellom næringslivet, Nordland Fylkeskommune og SIVA. Selskapet representerer en nasjonal senterfunksjon for innovasjon og entreprenørskap, og skal bidra til å utvikle og finansiere forsknings- og utviklingsoppgaver der næringslivet og forskningsmiljø samarbeider.

SIB AS - Senter for Innovasjon og bedriftsøkonomi

SIB AS er et kompetansesenter for anvendt innovasjons- og økonomisk forskning. SIB AS eies av Handelshøgskolen i Bodø og Kunnskapsparken Bodø AS, sistnevnte som forretningsfører. Selskapet ble etablert i juni 2004, og har så langt arbeidet med transport- og logistikkforskning. SIB AS er samlokalisert med HHB.

8.3.3 NILF - Norsk institutt for landbruksøkonomisk forskning

Norsk institutt for landbruksøkonomisk forskning (NILF) er et frittstående og uavhengig statlig forskningsinstitutt med tilknytning til Landbruksdepartementet. NILF skal være et FOU-miljø på høyt faglig nivå og ledende innen nærings- og foretaksøkonomi i landbruk og landbruksbasert industri. NILF skal bidra til god ressursutnyttelse i samfunnet og til et godt grunnlag for landbrukspolitiske beslutninger og for økonomiske avgjørelser i tilknytning til produksjon, foredling og omsetning av landbruksprodukter.

8.3.4 Planteforsk

Vågønes ble opprettet i 1920 som den første forsøkgården i Nord-Norge. Formålet var å fremme jordbruket og matproduksjonen i landsdelen. Vågønes forskningsstasjon er en av enhetene til Planteforsk i Nordland fylke. Forskningsstasjonen ligger i et tradisjonsrikt jordbruksområde nær Bodø sentrum. Stasjonen ledes av en stasjonsleder som har ansvaret både for den faglige og den administrative organiseringen av stasjonen hvor det er ansatt 3 forskere og 10 i teknisk-/administrative stillinger.

Som grunnlag for en lønnsom og kvalitetsmessig god produksjon av melk og kjøtt, skal Vågønes utvikle og formidle kunnskaper om dyrking av grovfôr med hovedvekt på god fôr kvalitet. Det skal drives næringsutvikling basert på forskningsstasjonens kompetanse og regionens behov. Vågønes forskningsstasjon har i dag som oppgave å arbeide innenfor det nasjonale innsatsområdene "Landbruk i nord". Videre å engasjere seg i næringsutvikling og service basert på enhetens kompetanse.

Kompetansen er knytte til kvalitetsvurdering av fôr til drøvtyggere ved hjelp av fôrings- og produksjonsforsøk med storfe, grønnfôrvekster, poteter, gjødsling og kalking samt bærdyrking.

8.3.5 Gildeskål forskningsstasjon AS (GIFAS)

GIFAS er en selvfinansierende forskningsinstitusjon innenfor havbruk Det viktigste fundamentet for FoU-virksomheten ved GIFAS er forsøk i full kommersiell skala, men det tilbys også forsøk innenfor tekniske og biologiske problemstillinger i modellskala og småskala. GIFAS ble etablert i 1989 som et samarbeid mellom Nordland fylkeskommune og Gildeskål kommune for å drive forsøk innenfor havbruk. I dag er de største eierne i GIFAS Nordland fylkeskommune, Gigante og Sea Farm Invest.

Med hensyn til faglige målsetninger skal GIFAS skal være Norges ledende havbruksstasjon for fullskala forskningsprosjekter. GIFAS skal også være Norges ledende på testing av oppdrettsutstyr. I tillegg skal GIFAS utvikle ny havbruksteknologi som bidrar til å:

- styrke norsk oppdrettsnæring mht. konkurranseevne og miljøvennlig profil
- øke eksport av norskprodusert oppdrettsutstyr.
- øke produksjon av varer og tjenester i Nord Norge.

GIFAS skal videre være konkurransedyktig på gjennomføring av oppdragsforskning, noe som innebærer at GIFAS skal:

- bidra til å styrke kompetansen lokalt ved å være en sentral institusjon mht. praksis for elever ved Meløy VGS avd. Inndyr.
- belyse relevante problemstillinger sammen med næringsaktører og andre FoU-institusjoner på et faglig nivå som tilfredsstillende krav til offentlig finansiering og internasjonal publisering.
- bidra til å implementere faglige forskningsresultater for oppdrettsnæringen ved å utarbeide forbedrede driftsrutiner og publisere disse.

Kunnskapssenteret i Gildeskål – KiG

Kunnskapssenteret i Gildeskål er stiftet av Gildeskål kommune, Meløy videregående skole, Opplæringskontoret for fiskerifag i midtre Nordland og Gildeskål forskningsstasjon AS (GIFAS).

- KiG tilbyr opplærings- og utviklingstiltak til fiskeri- og havbruksnæringa spesielt og til lokalt og regionalt nærings- og samfunnsliv generelt.
- Kjerneområdet for fiskeri- og havbrukstiltak er midtre Nordland, men ved behov arbeides det også utenfor denne regionen.
- KiG har ansvaret for drift av Opplæringskontoret for midtre Nordland

Kunnskapssenteret tar mål av seg til å være et av landets mest kreative og opplevelsesrike ressurscenter og skal gjennom det bidra både til å utvikle kompetansen i fiskeri- og havbruksnæringa og til å styrke nærings- og samfunnsliv ellers i regionen og fylket slik at det blir enda mer attraktivt å bo og arbeide i kystsamfunnene.

8.3.6 Kunnskapssenteret i Steigen (jordbruk)

Forsøksringene i Nordland (FIN) formidler aktuell rådgivning innen planteproduksjon til sine medlemmer i fylket. Foruten nyheter, aktuelle kurs, møter, marknader og annen faglig virksomhet i FIN får man som medlem fagstoff og forsøksresultat på tvers av ringgrenser. Nord-Salten Forsøksring som ble dannet i 1978 dekker kommunene Steigen, Hamarøy og Tysfjord. Ringens kontor ligger på Furulund i Steigen, 6 km fra kommunesenteret Leinesfjord. Hovedsakelig drives rådgivning og forsøk innen grovfôr. Litt potet- og grønnsaksdyrking foregår også i området, slik at en også på disse felt kan bidra med rådgivning.

8.3.7 Forsknings- og kompetansemiljøer utenfor Salten

Det finnes også eksempler på at næringsmiljøene i Salten har kontakt med forsknings- og kompetansemiljøer utenfor Salten.

Industrimiljøet i Meløy har etablert samarbeid med forskningsmiljøet ved SINTEF i Trondheim.

8.4 Offentlige utviklingsinstitusjoner og Konsulentsektoren

I denne delen omtales først kommunale, interkommunale, fylkeskommunale og statlige utviklingsinstitusjoner. Deretter omtales konsulentsektoren i regionen.

8.4.1 Offentlige utviklingsinstitusjoner

Først beskrives de fire kommunale næringsutviklingselskapene i Salten. Deretter beskrives RKK Indre Salten, Nordland Fylkeskommune, Norges Forskningsråd og Innovasjon Norge.

Team Bodø KF

Team Bodø KF er et kommunalt foretak som arbeider med nærings- og samfunnsutvikling i Bodøregionen. Team Bodø løser oppgaver i Bodøs strategiske næringsplan, driver bedrifts- og etablererservice i førstelinje og er kommunens fagetat i næringsspørsmål. Foretaket ble etablert 1. mars 2003. Team Bodø hadde 8 medarbeidere høsten 2005. Kommunen bidrar med ca 5,4 mill kr til

driften av foretaket. I tillegg genereres eksterne prosjektmidler. Styret består av 5 personer - tre folkevalgte og to representanter fra Bodøs næringsliv.

Team Bodø KF skal bidra til at Bodø framstår som en næringsvennlig kommune.

Team Bodø KF skal bidra til et godt lagspill i løsning av utviklingsoppgavene. Dette gjelder innad i kommuneorganisasjonen og utad i forhold til næringsliv, statlige og fylkeskommunale enheter og med organisasjonene i Bodø.

Det er et nært, løpende samarbeid med bl.a.:

- Nordland fylkeskommune (som også er nedfelt i en partnerskapsavtale)
- Bodø Næringsforum (næringslivets interesseorganisasjon i Bodø), bl.a. gjennom Transportforum Bodø
- Salten Regionråd, bl.a. gjennom Innovasjonsprogram Salten
- Høgskolen i Bodø om universitetsutviklingen
- Kunnskapsparken i Bodø om innovasjon og entreprenørskap
- Luftfartsforetakene, formalisert gjennom Luftfartsforum Bodø
- Marine foretak, formalisert gjennom Marint nettverk Bodø
- IT-foretakene, formalisert gjennom IT-Forum Bodø

Meløy Næringsutvikling og Meløy Bedriftsservice

Meløy Næringsutvikling AS (MNU)

MNU ble etablert i 1992 med formål å drive med forretnings- og næringsutvikling som skal bidra til:

- etablering av lønnsomme bedrifter og arbeidsplasser i Meløy
- økt innovasjon, nyskaping og entreprenørsatsing
- interkommunalt samarbeid om næringsutvikling

MNU skal være en aktiv samarbeidspartner og pådriver med:

- Forretningsutvikling i etableringsfase
- Kompetanse og nettverk
- Finansiering
- Eier- og styreengasjement
- Eiendomsselskap

Hovedoppgavene er knyttet til bedriftsrettet næringsutvikling;

- Økonomiske virkemidler - investor
- Rådgiving og veiledning
- Kompetanseutvikling
- Prosjektering
- Nettverksbygging
- Utvikle forretningsmuligheter og prosjekter med potensialer
- Eiendomsforvaltning og drift: Eier og utleier av 4.200 m² produksjonslokaler og 800 m² kontorlokaler

Meløy Bedriftsservice AS (MBS)

MBS ble opprettet i 2002 av Meløy Næringsutvikling med formål å drive industriservice og produksjon. Mer spesifikt skal MBS gjøre andre bedrifters sekundæraktiviteter til sine kjerneaktiviteter. Bedriften som hadde 26 ansatte i 2004 omsatte for 15,2 mill. NOK. Aktivitetene omfatter:

- Opplæringskontor som tar seg av opplæring og administrasjon av lærlinger. Administrerer i dag 60-70 lærlinger for bedriftene i Glomfjord Industripark
- Godshåndtering
- Transport – intern transport av gods og materiell for Yara
- Lageradministrasjon
- Vaktmestertjenester
- Portvaktjeneste
- Sentralbord
- Kantine
- Arbeidstøysentral
- Fokus på et helhetlig arbeidsliv

SALTIN AS

Saltdal Industri- og Næringshage

Strategi

Saltin skal, i nært samarbeid med sitt nettverk, bygge videre på de sterke sidene Saltdal har innenfor industriproduksjon, rehabilitering av mennesker, knoppskyting fra eksisterende bedrifter, utnyttning av potensialet i oppfinnere, gründere, kompetente mennesker, bygninger, anlegg og arealer.

Mål

Målet er å få knoppskyting fra eksisterende bedrifter, tilføre lokale bedrifter ny produksjon og nye produkter, etablere nye bedrifter, sette Saltdal på kartet som (plast)industrikommune og kommune som gir resultater innen rehabilitering av mennesker, og gi Saltdal en sentral rolle i utviklingen av Salten regionen.

Tjenester

Saltin AS bistår bedrifter, gründere, oppfinnere og produktutviklere med design, tekniske tegninger, prototyper, utvikling av forretningsplaner, markedsundersøkelser, skaffe samarbeidspartnere, kontakt med finansieringsinstitusjoner, rådgivning, brosjyrer og produktark, fargekopiering o.l.

Oppfinnere

Saltin AS har kontakt med en rekke oppfinnere fra hele landet. I samarbeid med oppfinneren søkes det å kartlegge om oppfinnelsen er unik, om det fins et marked for den, hvordan den kan produseres, hvem som kan produsere, sikre oppfinneren vern og inntekt av oppfinnelsen o.l. Saltin AS kan holde foredrag om oppfinning og oppfinnere, illustrert med faktiske eksempler samt formidle kontakt til oppdragsoppfinnere.

Indre Salten Vekst

Indre Salten Vekst er inne i en omstillingsperiode som blant annet innebærer flytting til Sørfold.

Sjøfossen Næringsutvikling a/s

RKK Indre Salten - Regionalt kompetansekontor

RKK's hovedoppgave er å samordne kompetanseutvikling og stimulere til utviklingsarbeid der dette er hensiktsmessig i forhold til kvalitet, omfang og/eller økonomi. RKK skal være et bindeledd mellom de enkelte kommuner, Statens Utdanningskontor, Fylkesmannen i Nordland, høyskoler og eventuelt andre samarbeidsparter når det gjelder kvalitetsutvikling, etter- og videreutdanning og utviklingsarbeid. Kommunene i Salten er involvert i RKK-ordningen på følgende måte:

RKK Indre Salten

RKK Indre Salten er et interkommunalt samarbeid mellom kommunene Beiarn, Fauske, Saltdal, Steigen og Sørfold samt Statens Utdanningskontor i Nordland og Fylkesmannen i Nordland. Disse utgjør også styret i RKK sammen med en representant fra organisasjonene.

Hamarøy kommune sogner til **RKK Ofoten** og er også vertskommune for RKK Ofoten.

Kommunene i ytre Salten - Bodø, Meløy og Gildeskål – er pr. i dag ikke med i RKK-ordningen.

Nordland Fylkeskommune

Plan- og næringsavdelingen

Plan- og næringsavdelingens hovedoppgaver er oppfølging av de fire satsingsområdene i Strategisk næringsplan: kompetanse, innovasjon og entreprenørskap, regional utvikling og infrastruktur. Avdelingen har i samråd med politisk ledelse valgt å profilere to områder som er viktige for Nordland:

- Havbruk
- Fylkeskommunens regionale utviklingsrolle

Havbruk

Marin sektor er et nasjonalt satsingsområde for næringsutvikling. Nordland har i forhold til andre fylker en rekke fortrinn og gode forutsetninger for produksjon av marin biomasse gjennom at:

- Nordland har 1/4 av Norges kystlinje
- gode lokaliteter for havbruk
- høy kompetanse
- store nasjonale aktører i næringen har hovedkontor i Nordland

Det vil i løpet av 2001 bli utlyst ny konsesjonsrunde for laks og ørret. Nordland bør med sine fortrinn ha mulighet for å få en stor andel av de konsesjonene som utlyses, dersom det blir lagt til rette for dette.

Nordland er allerede størst i landet når det gjelder slakting av laks. Nordland bør ha ambisjoner om å bli det fremst havbruksfylket i landet. Dette krever at næringen ligger i forkant når det gjelder utvikling av nye arter og at det investeres både av det offentlige og av næringen selv i næringsrettet forskning og utvikling.

Fylkeskommunen har en tilretteleggende rolle for utviklingen av havbruksnæringen. Viktige oppgaver er kystsonoplanlegging, transportplanlegging og investering i transportmessig infrastruktur, utdanne arbeidskraft til næringen og skape rammebetingelser for økte offentlige investeringer i forskning og utvikling.

Regionale utviklingsrolle

Fylkeskommunen har en tilretteleggende rolle for den regionale utviklingen. Dette er en oppgave som vil bli enda mer framtrødende når Stortinget har behandlet oppgavefordelingsmeldingen i vår. I hovedtrekk vil oppgavefordelingen bli følgende:

- Kommunen og staten: Ansvar for innbyggernes velferd og velferdstjenester
- Fylkeskommunen: Ansvar for regional utvikling
- Fylkesmannen: Ansvar for innbyggernes rettssikkerhet og samordning overfor kommunesektoren.

Innenfor fylkeskommunens ansvar for den regionale utviklingen ligger områder som:

- overordnet planlegging, herunder fylkesplan

- samferdsel
- næringsutvikling
- miljøvern
- kultur
- videregående utdanning

Som ansvarlig for den regionale utviklingen har fylkeskommunen et særskilt ansvar for å koordinere og avveie mellom ulike interesser i fylket. Dette skal skje gjennom medvirkning og utvikling av partnerskap i og mellom offentlig sektor og privat sektor. Dette betyr at fylkeskommunen fremover vil ta en mer utadrettet og synlig rolle i forhold til samfunns- og næringsutviklingen i Nordland.

Norges Forskningsråd

Fra 1. april 2004 har Forskningsrådet sju spesialrådgivere ansatt rundt i landet som sine regionale representanter, med kontor plass ved Innovasjon Norges distriktskontorer i følgende regioner: Troms, Nordland, Sør-Trøndelag, Hordaland, Rogaland, Oppland og Oslo/Akershus/Østfold. Hensikten er å bidra til å videreutvikle aktiviteten i regionene i samarbeid med andre regionale aktører.

De regionale representantene skal betjene de regionale aktørene ved å være til stede og bistå, og ved å målbar regionale FoU-behov og prosjekter inn i Forskningsrådets prosesser. De skal synliggjøre aktiviteter og FoU-resultater som er relevante for aktørene slik at de kan tas hensyn til i planlegging av egen aktivitet. De skal også bidra til at FoU-perspektivet bygges inn i regionale utviklingsplaner og i de regionale myndighetenes samarbeid med næringslivet, som et virkemiddel i et langsiktig perspektiv.

Det er en forutsetning at Forskningsrådets regionale representanter skal samarbeide aktivt med andre regionale aktører, og oppgavene vil variere fra region til region avhengig av situasjonen.

Regionenes betydning øker

Over store deler av Europa ser en nå hvordan regionene får en viktigere rolle i forhold til å øke både økonomisk verdiskaping og allmenn velferdsutvikling. Forskningsrådet har registrert et økende behov for regional tilstedeværelse, blant annet ved at samordning av flere økonomiske virkemidler nå legges direkte til fylkeskommunene. Bedriftene viser også et økende behov for å ha direkte kontakt med ansatte i Forskningsrådet.

Parallelt med at fylkeskommunens rolle som regional utviklingsaktør graderes opp, arbeider en regjeringsoppnevnt distriktskommisjon med å finne mer robuste løsninger for at regionene kan ta større helhetsansvar enn det dagens fylkeskommuner kan evne. Det næringsrettede virkemiddelapparatet samarbeider derfor om å etablere en felles kundefront ute i regionene gjennom distriktskontornettet til Innovasjon Norge.

Det er i dag en betydelig forskningsaktivitet både nasjonalt, og ikke minst internasjonalt innenfor temaer som har spesiell relevans for regional utvikling og innovasjonssystemer. Gjennom sine nettverk bør Forskningsrådets regionale representanter bidra til å koble de regionale aktørene til disse forskningsaktivitetene.

Arbeidsoppgaver og roller

På et overordnet nivå skal Forskningsrådets regionale representanter informere, veilede, koble kompetanse og samordne virkemidler innen fire hovedkategorier:

- FoU-programmene (innovasjon)
- Innovasjonstiltakene
- SkatteFUNN og EU-programmene
- Innovasjon Norges komplementære virkemidler.

Betydningen av og etterspørsel etter de ulike virkemidlene vil variere mellom regionene, og det vil være en viktig oppgave for de regionalt ansatte å sørge for at virkemidlene blir samordnet og utnyttet best mulig i forhold til behov og muligheter. Samtidig vil de regionalt ansatte få en spesiell markedskontakt og erfaring som kan gi viktige innspill for å fornye virkemidlene. Arbeidsoppgavene for de regionale representantene vil blant annet være:

- informasjon og veiledning om Forskningsrådets næringsrettede tilbud, inkludert SkatteFUNN, EUREKA og EU-arbeidet
- promovere regionale aktørers bruk av foreliggende FoU-resultater, inkludert nettverksbygging
- ressursperson i regionale FoU-spørsmål
- aktiv deltakelse i regionalt samarbeidet
- tilbakemelding og interaksjon med Forskningsrådets ledelse i forbindelse med strategi og politikk.

Regionale samarbeidspartnere

I tillegg til Innovasjon Norges distriktskontor vil NHO og LOs regionale kontorer, fylkeskommunen og regionale FoU-miljøer være viktige samarbeidspartnere i regionene. Sammen med næringslivet er disse aktørene sentrale i det regionale innovasjonssystemet. Dessuten vil det være naturlig å samarbeide med "ildsjeler" knyttet til andre institusjoner som også spiller en betydelig rolle i det regionale innovasjonssystemet.

Innovasjon Norge

Innovasjon Norge tilbyr produkter og tjenester som skal bidra til å utvikle distriktene, øke innovasjonen i næringslivet over hele landet og profilere norsk næringsliv og Norge som reisemål. Innovasjon Norge overtok fra 1. januar 2004 oppgavene til Statens nærings- og distriktsutviklingsfond (SND), Norges Eksportråd, Statens Veiledningskontor for Oppfinnere (SVO) og Norges Turistråd.

IN har kontorer i alle fylker og i mer enn 30 land over hele verden: IN har totalt ca. 700 medarbeidere med kunnskap om lokale og internasjonale forhold som skal bidra til at kundenes ideer blir forretningssuksesser. Innovasjon Norges kontor i Nordland har følgende hovedtjenester;

- Finansiering: tilskudd, stipender, lån, garantier og egenkapital
- Kompetanse: informasjon, kompetanseutvikling, kurs og rådgivning
- Nettverk: internasjonale, nasjonale, regionale samt næringsutvikling og bistand
- Profilering: bygdeturisme og reiseliv

Som oftest skreddersyr IN løsninger for sine kunder som er en kombinasjon av disse hovedtjenestene.

8.4.2 Konsulentsektoren

I tabell 8.3. gis det en oversikt over antall bedrifter i konsulentsektoren i Saltenregionen kommunevis.

Bodø:	Antall
Bedriftsutvikling og -rådgivning	9
Bedriftsøkonomisk rådgivning	2
Brannsikringsrådgivning	1
Butikkdata	1
Butikkmaskiner og -utstyr	1
Call Center	1
Datamaskiner og -utstyr	1
Dataprogramvare og -utvikling	12
Eiendomsforvaltning og -utvikling	3
Finansiering	8
Forsikring	9
Grafiske designere	1

Grafiske tjenester	1
IT-konsulenter og rådgivning	7
Informasjonsrådgivning	1
Internett design og programmering	1
Kvalitetssikring	1
Markedsføringskonsulenter	1
Medie- og reklameformidling	1
Næringsetablering og -utvikling	2
Organisasjonskonsulenter	1
Regnskapstjenester	17
Rekruttering	1
Rådgivende ingeniører	35
Vikartjenester	3
Fauske:	
Bedriftsutvikling og -rådgivning	1
Dataprogramvare og -utvikling	1
Energioptimalisering	1
Forsikring	2
Regnskapstjenester	6
Rådgivende ingeniører	5
Gildeskål:	
Regnskapstjenester	1
Hamarøy:	
Forsikring	1
Regnskapstjenester	1
Meløy:	
Forsikring	2
Regnskapstjenester	1
Taksering	1
Saltdal:	
Bedriftsutvikling og -rådgivning	1
Forsikring	1
Markedsføringskonsulenter	1
Regnskapstjenester	2
Rådgivende ingeniører	1
Steigen:	
Forsikring	1
Landbrukstjenester	1
Regnskapstjenester	3

Tabell 8.3. Antall bedrifter i konsulentsektoren kommunevis. Kilde: Gule Sider.

8.5 Oppsummering – kartlegging av kunnskapsinfrastruktur

Nordland Fylkeskommune oppsummerer statusen for kunnskapsinfrastrukturen i Nordland på følgende måte ”Høy realkompetanse, færre med høyere utdanning, og liten forskningsaktivitet”.²⁶ I Nordland er det mange arbeidstakere som har liten formell utdanning, men som har opparbeidet seg en høy realkompetanse gjennom mange år i arbeidslivet. Dette er særlig framtreddende i primærnæringene og i industrien. Dette er en type kompetanse det er svært viktig å være bevisst betydningen av i fremtidig utviklingsarbeid. Utdanningsnivået i Nordland har økt de siste årene, og det er like mange i Nordland som tar videregående utdanning som ellers i landet. Det er imidlertid færre med høyere utdanning; i Nordland har 16 % utdanning på høgskole- og universitetsnivå, mens landsgjennomsnittet er 22 %. Innen forskning er det et svært lavt nivå i Nordland i forhold til andre fylker. Forskningsinnsatsen pr. innbygger er beregnet til cirka kr. 500 pr. innbygger, mens gjennomsnittet for Norge er kr 4000. Dette har sammenheng både med lite forskning i institusjoner og lite FoU-aktivitet i næringslivet.

Dersom man ser på den foregående kartlegginga av kunnskapsstrukturen og de lokaliserte institusjonene er bildet at vi finner størst bredde i strukturen i og omkring de sentrale steder. Dette vises ved at man i de sentrale strøk (som Bodø) både har en næringsstruktur som er knyttet til administrasjon og tjenesteytende næringer. Dette finner vi igjen innenfor kunnskapsstrukturen i form av en høy differensiering i retning av tilgang på formelle FoU-, kunnskapsaktører og utdanningstilbud.

I andre kommuner finner vi et høyt innslag av realkompetanser og spisskompetanser som er nært knyttet til næringsstruktur som er preget av industriproduksjon, prosessindustri og primærnæringer. Et slikt mønster er i og for seg ikke overraskende og illustrerer at det man lettere vil kunne utvikle størst bredde i både tilbud og etterspørsel i sentrale strøk.

I sum viser disse trekkene at det er en nær sammenheng mellom den næringsstruktur som finnes i Salten-kommunene og de kunnskapsstrukturere vi finner innenfor kommunene. Det ligger en sentrum-periferi-dimensjon i denne strukturen når det gjelder bredden av kunnskapsstrukturen i knyttet til hver kommune i den forstand at de mer sentrale steder/områder har en større bredde av strukturen representert lokalt, mens man i større grad må hente inn og organisere tilbudet mer situasjonsbetinget i de mindre sentrumsnære områdene.

En felles utfordring for kommunene vil være hvordan man kan sikre utviklinga av lokalsamfunn, befolkningsgrunnlag og næringsgrunnlaget på en slik måte at man makter å koble på/utvikle ny (og mer) kunnskapsintensiv næringsvirksomhet og tilhørende kunnskapsstruktur enn man i dag har. I disse prosessene vil kommunestruktur og kommunenes oppgavestruktur spille en viktig rolle, men er mer differensiert utvikling vil også være avhengig av hvordan samspillet med kunnskapsstruktur og næringsgrunnlag fungerer og i hvilken grad man greier å skape et grunnlag for mer differensiert næringsvirksomhet i distriktene (motvirke uttynning og øke differensiering).

²⁶ ”Fylkesplan for Nordland 2004-2007” utgitt av Nordland Fylkeskommune. s. 8-9. Denne beskrivelsen er også dekkende for Saltenregionen.

9. KUNNSKAPSINFRASTRUKTUR OG KOMMUNESTRUKTUR

Med utgangspunkt i den kartlagte statusen og utviklingen i Saltenkommunenes kunnskapsinfrastruktur skal følgende to hovedproblemstillinger drøftes og analyseres i dette kapitlet:

1. Hvilken betydning kan Saltensregionens kunnskapsinfrastruktur ha som rammebetingelse for kommunenes utførelse av det territorielle oppdraget innenfor dagens kommunestruktur?, og
2. Hvilke konsekvenser kan kommunenes utførelse av det territorielle oppdraget innenfor de fire ulike modellene for kommunestruktur ha for Saltenregionens framtidige kunnskapsinfrastruktur?

Det første spørsmålet dreier seg om aspekter ved hvordan dagens kunnskapsinfrastruktur i Saltenregionen utgjør et premiss for dagens kommunale aktivitet og organisering. Det andre spørsmålet dreier seg om aspekter ved hvordan kommunal aktivitet og organisering innenfor ulike alternative kommunestrukturer vil kunne påvirke den framtidige kunnskapsinfrastrukturen i regionen.²⁷

Hvordan påvirker kunnskapsinfrastruktur kommunal aktivitet og organisering? For å synliggjøre hvordan dagens kunnskapsinfrastruktur i Saltenregionen kan ha effekter på kommunenes framtidige utførelse og organisering av sitt territorielle oppdrag må denne infrastrukturen betraktes som en premiss for den framtidige utviklingen på de andre tematiske områdene som omhandles av denne utredningen. Spørsmålene vi skal belyse på et generelt grunnlag er hvilke betydninger den kartlagte kunnskapsinfrastrukturen kan ha for kommunene på de ulike tematiske delområdene som skal utredes i Kommunestrukturprosjektet i Salten.

9.1 Sammenhenger knyttet til utvikling av kommunestruktur

Som påpekt av bl.a. Baldersheim (2003a) vil de strukturelle omgivelser i form av befolkningsgrunnlag, besetningsmønster og avstander danne grunnlaget for utviklinga av kommunens rolle og rasjonale. I forhold til at reorganiseringa av kommunene skal bidra til å konsolidere (eller motvirke uttynning av) grunnlaget for både samfunns- og næringsutvikling, vil kommunesammenslåing kunne tenkes å ha noen virkninger på og sammenhenger med utviklinga av kunnskapsstrukturer innen det området som kommunene i dag representerer.

Kommunens betydning i forhold til utvikling av kunnskapsstruktur ligger også i form av at kommunal virksomhet representerer en form for kompetanseetterspørsel som er relativt avansert i "tynne" næringsdistrikter. I dette ligger at den kommunale tilstedeværelse er med å opprettholder en mer differensiert etterspørsel av kunnskap og kunnskapsstruktur. Omorganisering og omlokalisering av kommunale institusjoner i Salten vil også ha konsekvenser for hvilken framtidig kunnskapsstruktur man vil få og hvordan institusjonene blir lokalisert.

Noe av motivasjonen for denne konsolideringa vil være å kunne oppnå forvaltningsmessig effektivisering gjennom skalafordeler knyttet til en bedre tilpasning mellom befolkningsgrunnlag og tjenesteproduksjon innen kommunen. I forhold til problemer med avstander mellom folk innen kommuner (og til andre kommuner/steder) vil ikke sammenslåing ha noen direkte effekt, men det kan vurderes som hensiktsmessig for å oppnå større ekstern og politisk legitimitet i rollen som samfunnsutvikler.

²⁷ Den gitte utredningsstrukturen innebærer at den følgende drøftingen begrenser seg til å se på hvilke måter kunnskapsinfrastrukturen kan være hhv. *premiss for* og *effekt av* hvordan kommunene utfører sitt territorielle oppdrag. Selve utførelsen av oppdraget gjennom de tre rollene som samfunnsutvikler, tjenesteprodusent og demokratiutvikler behandles i delutredningene B, E og F.

Økt kommunestørrelse kan også sees som en bedre ekstern tilpasning for å kunne løse infrastrukturutfordringer utover dagens kommunegrenser. Sammenslåingen kan dermed bidra til økt slagkraft i forhold til løsningen av fysiske og næringsmessige infrastrukturopp-gaver og medføre utvikling av bedre kommunikasjonsstruktur og dermed redusere avstandsuremper. Reduserte avstander/bedre kommunikasjoner kan også bidra til at det blir mulig å utnytte næringsdynamikken i sentrale strøk i et nærmere samspill med et større omland.

9.2 Kommunestruktur og regionale innovasjonssystemer

Diskusjonen av kommunestruktur i Salten kan også sees i sammenheng med den økende politiske vektlegging av behovet for å støtte opp om nyskaping innenfor alle sektorer av regional utvikling. I denne sammenheng legger man vekt på at innovasjon er avhengig av et tett samspill mellom myndigheter, næringsliv og kunnskapsaktørene som til sammen utgjør regionale innovasjonssystemer. En regions nyskapingsevne vil dermed ikke alene avhenge av en av de tre aktørgruppene (myndigheter inkludert kommunenes virksomhet), men av samspillet mellom disse aktørene i praksis.

I forhold til hva som er de viktigste sammenhengene mellom kunnskapsstruktur, kommunestruktur, og næringsstruktur kan man i drøftingen også se på hvordan kommunikasjoner og nettverksorganisering av kunnskapstilbud kan bidra til å redusere problemer knyttet til avstand og beliggenhet i de mer perifere områder av disse kommunene i forhold til manglende lokale tilbud.

I tråd med denne tenking er det med støtte fra SIVA siden slutten av 1990-tallet vokst fram nye innovasjonsrettede virkemidler og aktører som for eksempel næringshager og kunnskaps-parker. Disse nye institusjonene har som hovedformål å understøtte lokal og regional næringsutvikling gjennom

- samlokalisering og støtteaktivitet mot gründere/nyetableringer innenfor kunnskapsintensiv virksomhet (den lokaliserte rollen)
- økt samspill mellom eksisterende næringer og nye næringer (den regionale utviklerrollen – samfunnsentreprenøren)

I forhold til å støtte opp om entreprenørskap representerer disse nye arenaaktørene både nye og delvis overlappende virksomhet i forhold til kommunenes territorielle oppgaver på disse områder. Man har et klart definert mål og kompetanse knyttet til mer (generelt) kunnskapsintensiv næringsutvikling der de nye institusjonene både skal fungere som regionale møteplasser for næringsutvikling og kompetanseutvikling i et samspill mellom offentlige, private og kunnskapsaktører. Næringshager/kunnskaps-parker vil gjennom sin regionale organisering kunne bidra til å støtte opp om de interkommunale/regionale utviklingsaktivitetene.

Etableringa av studiesentra blir ofte sett i sammenheng med framveksten av utviklingsopp-gaver som næringshager/kunnskaps-parker kan medvirke til. I andre regioner er det eksempler på at man også har samlokalisert deler av den kommunale næringsutviklingsaktiviteten som for eksempel sekretariatsfunksjoner for strategisk næringsplanlegging. På denne måten ser man muligheter til å forsterke den totale utviklingsinnsatsen og samspillet mellom offentlig og privat innsats.

9.3 Økt omfang av regional nettverksstøtte

Et annet element i diskusjonen om fremtidig kommunestruktur vil være hvordan utviklinga blir påvirket av kommunikasjonsstruktur. Forbedret kommunikasjonsstruktur medfører at avstander i tid krymper og avstandshandikaps kan reduseres. Selv om ikke dette er tema for denne delen av utredningen vil det også være et element av analysen av sammenhengene mellom kommunestruktur og kunnskapsstruktur.

Noen av avstandsurempene kan tenkes redusert gjennom nettverksorganisering understøttet av for eksempel bruk av IKT og bredbåndsinfrastruktur. Man kan tenke seg løsninger av typen studiesentre som en form for nettverksbasert koordinering som kan understøtte mer desentraliserte kunnskaps tilbud som er bedre tilpasset lokale behov og som gir en mer direkte påkobling til kunnskapsmiljøer som er lokalisert utenfor kommunen. Utvikling av hensiktsmessig IKT/kommunikasjonsstruktur vil være en viktig forutsetning for å kunne skape et mer distribuert tilbud av kunnskap fra sentrale strøk til distrikter. Ved å gå aktivt inn i denne typen prosesser kan kommunene også kunne påvirke utviklinga.

9.4 Drøftinger

Kommentarer til analysemodellene

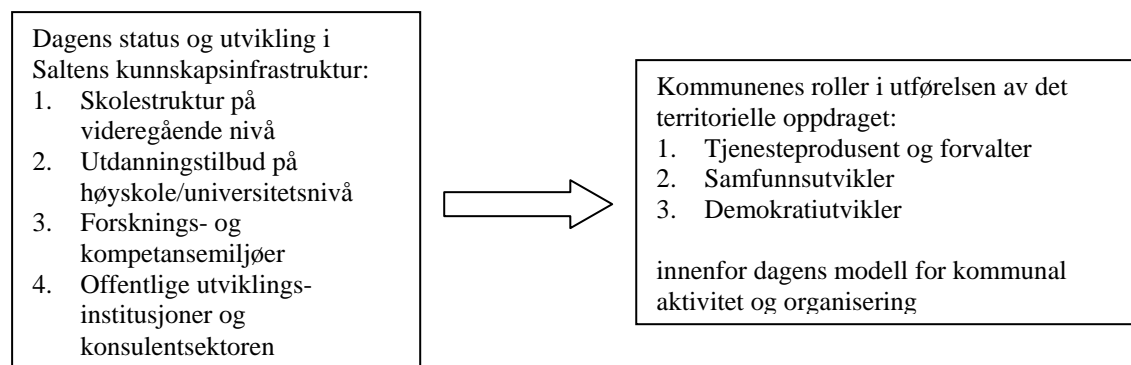
De fire hovedalternativene representerer to ytterpunkter og to mellomløsninger med hensyn til grad av *endringer* i struktur og oppgaveinnhold for kommunene med implikasjoner for deres kunnskapsbehov i sine ulike roller. Status Quomodellen impliserer ingen endring, mens storkommunemodellen innebærer en betydelig endring både med hensyn til kommunale funksjoner/roller og kunnskapsbehov tilknyttet disse. Mellom disse ligger Regionkommune- og Saltenfjordkommunealternativene som gir større kommunale enheter som er administrativt forankret i fire-fem lokale/regionale senterområder. Felles for alle løsninger er at befolkningsstruktur og næringsstruktur på kort sikt ligger fast. For alle alternativer kan man tenke seg at det vil være nødvendig med utvikling av innholdet og kompetansebehov i de kommunale rollene ut over det man i dag gjør.

Et utgangspunkt for diskusjonen av forskjellene som disse fire alternativene vil innebære for sammenhengene

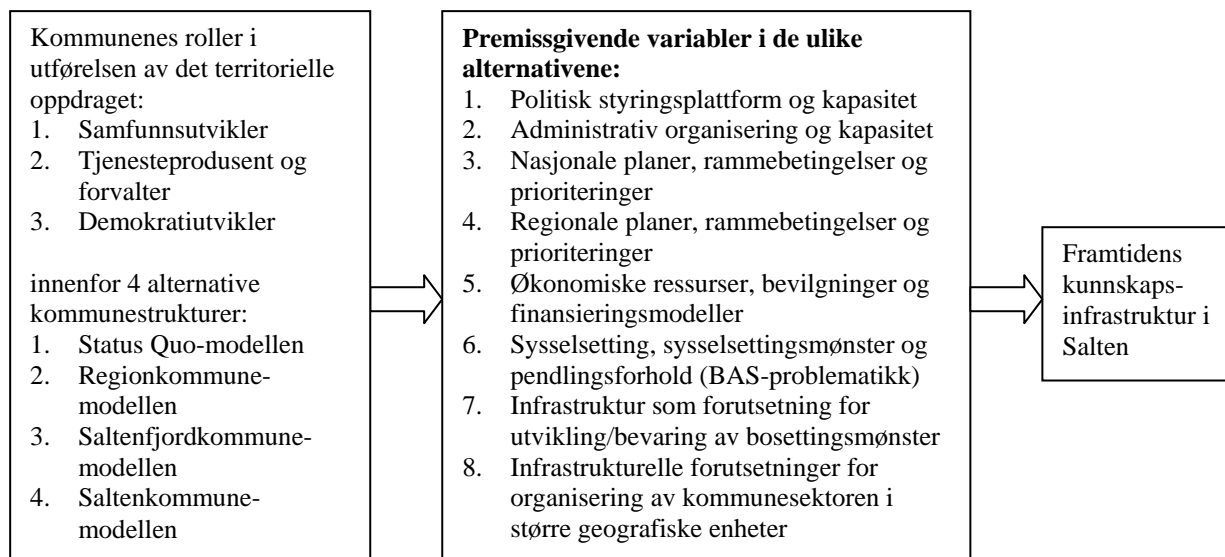
- Utviklinga av kommunal organisering og roller som premiss for kunnskapsstruktur
- Kunnskapsstrukturen som premiss for utviklinga av kommunens organisering og roller

I denne drøftingen har vi lagt størst vekt på diskusjonen av sammenhengene mellom kommunestruktur og kunnskapsstruktur gjennom rollen som samfunns- og næringsutvikler. Drøftingen er gjort ut fra de premisser som dagens befolknings- og næringsstruktur gir for utvikling på kort og noe lengre sikt, og hvilke endringer som en omorganisering av kommunestrukturen som alternativene medfører. Et felles krav til alle løsninger vil være at de bidrar til en utvikling og konsolidering av kommunenes ulike roller på lang sikt.

Analysemodeller



Figur 9.1. Analytisk modell av kunnskapsinfrastruktur som premiss for kommunenes organisering og utførelse av sitt territorielle oppdrag i Salten.



Figur 9.2. Analytisk modell av mulige effekter på den framtidige kunnskapsinfrastrukturen i Salten av kommunenes organisering og utførelse av sitt territoriale oppdrag.

9.4.1 En innledende drøfting av Saltenkommunemodellen

Dette alternativet medfører en sammenslåing av kommunene og gir grunnlag for en økt administrativ sentralisering av kommunestrukturen til Bodø, noe som også vil ha innvirkning langs de variabler som er skissert som grunnlag for diskusjonen av alternativene:

- Infrastruktur som forutsetning for utvikling/bevaring av bosettingsmønster
- Sysselsetting, sysselsettingsmønster og pendlingsforhold (BAS-problematikk)
- Politisk styringsplattform og kapasitet
- Nasjonale planer, rammebetingelser og prioriteringer
- Regionale planer, rammebetingelser og prioriteringer
- Administrativ organisering og kapasitet
- Økonomiske ressurser, bevilgninger og finansieringsmodeller
- Infrastrukturelle forutsetninger for organisering av kommunesektoren i større geografiske enheter
- Supplerende variabler

Variabellisten i analysedelen av utredningsmandatet vedrører ulike viktige sider ved en eventuell omorganisering. Vi kan se *infrastrukturelle forutsetninger og BAS-problematikk* som en generell type strukturelle forutsetninger som er knyttet til avgrensning av samspillet mellom bosetning-, arbeid- og servicestruktur og som gir strukturelle forutsetninger for framtidig utvikling av befolkningsgrunnlag og næringsstruktur.

De variabler som har med politisk styringsplattform, nasjonale og regionale rammebetingelser/prioriteringar og administrativ organisering og kapasitet bidrar til å beskrive *den politiske rollen* som den kommunale reorganiseringa kan medvirke til å forandre. Jo mer omfattende regionale og befolkningsmessige hensyn den nye organiseringa kan sies å representere, jo større ekstern politisk legitimitet og slagkraft for næringspolitikk kan det være grunn til å forvente seg av løsningen.

Effektområder av kommunal omstilling og reorganisering i Salten

Ut fra variablene ovenfor kan man grovt sett fokusere på noen typer av effekter som de alternative strukturalternativer for kommunestruktur vil påvirke;

- det politiske grunnlaget for kommunen(e) som samfunns- og næringsutvikler i Salten
- kommunenes oppgavestruktur og bidrag til utvikling av nærings- og kunnskapsstruktur
- befolkningsstruktur og utvikling av legitimitet i kommunal organisering og roller
- støtte og alternativer til kommunal organisering (infrastruktur, nettverksorganisering)

Den politiske rollen

En omfattende sammenslåingsprosess som skissert i Saltenkommunemodellen vil medføre at den kommunale organiseringa i stort vil sammenfalle med det geografiske området for en BAS-region i Salten. Politisk og administrativt vil dette bidra til at den kommunale organiseringa i større grad sammenfaller med det regionale utviklingsområde som det er grunnlag for å videreutvikle på basis av strukturen i næringsvirksomhet, kommunikasjonsstruktur, bo- og sysselsettingsforhold.

I et slikt perspektiv vil denne modellen både kunne bidra til økt grad av politisk og administrativ slagkraft både gjennom sitt utvidete territorielle helhetsansvar knyttet til samfunns- og næringsutvikling, og gjennom økt ekstern politisk legitimitet. Organiseringa kan også bidra til å lette regional samordning og prioriteringer av utviklingstiltak på tvers av kommunegrensene, og vil dermed kunne bidra til en bedre ekstern innretning av utviklingsaktivitetene i forhold til hvordan man blir synlig og gjør seg gjeldende i forhold til overliggende politiske nivåer og prosesser. Dette vil kunne lette tilgang til nasjonale strukturmidler for å utvikle samfunnsmessig infrastruktur for regional næringsutvikling.

I forhold til kommunens rolle som demokratiutvikler vil en sterkere fokusering på næringsutvikling og ekstern slagkraft gjennom sentralisering oppfattes som å bidra til økt avstand til befolkninga i ytterkantene og deres muligheter for deltakelse i demokratisk politisk virksomhet. En forankring i et BAS-perspektiv vil kunne bidra til å utvikle større helhetlighet i det politiske innholdet ved at næringspolitikk sees i sammenheng med de øvrige politikkområder som har føring på befolkningsstruktur og tjenesteproduksjon.

Med hensyn til ressurstilgang og de omstillingsincentiver som det legges opp til i omorganiseringa vil denne modellen også medføre økte inntektsoverføringer til kommunen på kort sikt, samtidig som den vil kunne frigjøre ressurser i form av at støttefunksjoner i den kommunale virksomheten vil effektiviseres i betydelig omfang ved at disse fordeles/utnyttes på et større antall brukere.

Kommunen som nærings og samfunnsutvikler

I analysen av kunnskapsstruktur har vi argumentert for at kommunene i et regionalt perspektiv vil kunne spille en viktig rolle for utviklinga av kunnskapsstruktur i Salten gjennom sitt bidrag til nærings- og samfunnsutvikling. Kunnskapsstrukturen i dag er som påpekt i beskrivelsen svært forskjelligartet mellom kommunene og nært knyttet til utviklinga av næringsstruktur.

Dagens næringsstruktur gir muligheter og føringer for utvikling av framtidig kunnskapsstruktur der kommunens rolle vil ligge i et *samspill* med næringsliv og kunnskapsstruktur som grunnlag for å skape et mer dynamisk og kunnskapsintegret næringsliv i regionen. Kommunalt entreprenørskap vil kunne bidra til å styrke ”det regionale innovasjonssystemet” i Salten. Viktige forutsetninger for å styrke disse prosessene vil være å utvikle samhandling og samspill med næringsliv og kunnskapsstruktur.

I forhold til Saltenkommunealternativet vil en mer sentralisert kommuneløsningen bidra til å gjøre kommunens bidrag i utviklinga av økt innovasjon i næringsstrukturen tydeligere ettersom denne inndelinga samsvarer med en BAS-struktur-tenkning. Antakelig vil den sterkeste sammenhengen mellom kommunestruktur og kunnskapsstruktur være avhengig av bidraget til utvikling av en mer differensiert næringsstruktur. Økt avstand til kommunesentrum (Bodø) kan være et problem for kommunen for å kunne delta i samspillprosesser i næringsmiljøer som ligger langt unna målt både i avstand og ulikhet i næringsstruktur.

Saltenkommunealternativet vil gjennom sin lokalisering av kommunesenterstruktur i liten grad være utsatt for de begrensninger som er påpekt i Status Quo-løsningen gjennom sviktende rekruttering av og utvikling av relevant kunnskap for å opprettholde sin tjenesteproduksjon. Som påpekt i beskrivelsen av kunnskapsstrukturen finner vi det største og mest differensierte tilfanget av ulike kunnskapsstrukturer i de sentrale stedene og mest i Bodø.

Støtte og alternativer til kommunal organisering (infrastruktur, nettverksorganisering)

Valget mellom de ulike modellene for kommunestruktur i Salten innebærer etter vår oppfatning ulike dilemmaer i den forstand at ingen alternativer vil score høyest på alle dimensjoner av analysen som vist ovenfor. Det vil eksistere et motsetningsforhold mellom graden av sentralisering og den avstand som skapes mellom administrativt sentrum og faktisk befolkningsstruktur i den nye organiseringa (sentrum-periferi-dimensjonen).

Når det gjelder kommunenes rolle som ivaretaker av velferd og tjenesteprodusent overfor befolkninga vil dagens lokaliserte befolkningsstruktur legge begrensninger på ønskverdigheten av økt sentralisering dersom dette medfører at tjenesteproduksjonen bidrar til flytting/sentralisering for å kunne oppnå slike velferdsgoder. Den institusjonelle strukturen i kommunenes tjenesteproduksjon i dag er i stor grad utviklet i skjæringspunktet mellom bosetningsstruktur og kravet til effektiv (lokal) tjenesteproduksjon og opprettholdelse av nødvendig kompetanse for å drive tjenesteproduksjonen..

På lengre sikt kan det tenkes at det vil være mulig å se for seg en annen romlig organisering av tjenestetilbudet og bosetningsstruktur, men dette vil i liten grad være tilfelle på kort sikt. I noen grad kan en mer nettverksbasert kommunal kompetansestruktur som vi noen eksempler på i dag, utvikles i et nettverkssamarbeid med statlige helseforetak og kompetanseressurser.

Vi tror også at det kommunale (nærings)utviklingsbidraget kan styrkes ved å satse på utviklinga av regionale institusjoner og arenaaktører som kan fungere som møteplass i nyetablering og næringsutvikling. Økt samordning av offentlige og private ressurser og aktiviteter vil være nødvendig for å få til en mer differensiert og vekstkraftig lokal næringsstruktur med muligheter for ekstern attraktivitet, rekruttering og kunnskapsutvikling. Eksempler på slike lokale arenainstitusjoner vil være næringshager/kunnskapsparker (eller tilsvarende institusjoner) som tilretteleggere for lokal kobling og utvikling av lokalt forankret utviklingsarbeid og kompetanseutvikling. De vil også kunne være viktige forankringspunkter i forhold til næringslivets muligheter til å trekke til seg FoU-ressurser og utvikle lokal kapasitet til å delta i nasjonale og internasjonale kunnskapsnettverk samtidig som lokale ressurser og fortrinn danner grunnlaget.

Økt grad av slik nettverksorganisering kombinert med økt fokusering på samspillet mellom kommunal og øvrig utviklingsinnsats vil antakelig kunne utfylle noe av dette motsetningsforholdet som er tilstede i overgangen fra Status Quomodellen til Saltenkommunemodellen og de øvrige (mellomliggende) alternativer for sentralisering og konsolidering av kommunestrukturen. Det prosessmessige bidraget i samspillet med de øvrige utviklingsaktørene er antakelig mer viktig enn spørsmålet om kommunestrukturen i seg selv som premiss for næringsutvikling og samfunnsutvikling som motvekt mot uttynning.

10. KONKLUSJONER

Samferdselsinfrastruktur

Når det gjelder diskusjonen om framtidig kommunestruktur og den betydningen samferdsel og transportinfrastruktur har i denne sammenheng, vil vi *uavhengig* av hvilken framtidig kommunestruktur en velger for Salten påpeke følgende:

- Avstandene innad i Salten er store. Det er derfor viktig å styrke transportinfrastrukturen og transporttilbudet i regionen, spesielt til/fra regionsenteret Bodø.
- Det er viktig å tilrettelegge for effektiv pendling. I så henseende er veistandarden og hurtigbåttilbudet til/fra Bodø svært viktig.
- Bredbåndstilgangen i regionen må bli bedre slik at spesielt kommunale etater og bedrifter får muligheter til å utnytte de mulighetene som ligger i høyhastighets datakommunikasjon.

Hvis vi ser nærmere på de ulike prosjektene omtalt i kapittel 6, så vil i og for seg *alle* de skisserte prosjekter ha nytte i forhold til å skape en tettere Saltenregion. Nyten vil imidlertid være noe ulik alt etter hvilken kommunemodell en betrakter. Når det gjelder de ulike kommunemodellene, holdt opp mot de transportinfrastrukturprosjektene som ble redegjort for i kapittel 6, vil vi bemerke følgende:

- *Regionkommunemodellen.* Modellen består av 4 kommuner. For alternativet Steigen og Hamarøy, vil spesielt utbedringer av E6 samt Finnøyveien være viktige prosjekter. En kommune bestående av Bodø og Beiarn, vil ha spesielt stor nytte av vegpakke Salten, Fjordveien samt tunnel Kvikstadheia.²⁸ Videre vil en kommune med Meløy, Gildeskål og eventuelt nordre del av Rødøy, ha spesielt stor nytte av ferjefri kryssing av Holandsfjorden (Storvika-Reppen).
- *Saltenfjordmodellen.* I denne modellen vil en storkommune bestående av kommunene Bodø, Sørfold, Fauske, Saltdal, Beiarn og Gildeskål ha spesielt stor nytte av veipakke Salten, Fjordveien, samt tunnel gjennom Kvikstadheia.
- *Saltenmodellen.* Salten som en storkommune vil ha nytte av alle prosjektene som skisseres i kapittel 6.

Avslutningsvis vil vi presisere at transportinfrastrukturen og samferdselstilbudet isolert sett ikke favoriserer noen spesiell kommunestruktur i Salten.²⁹ Framtidig kommunestruktur og kommunal organisering, vil imidlertid være en viktig premissleverandør i forhold til både investeringer i infrastrukturen samt utvikling av transporttilbudet.

²⁸ Når det gjelder Fjordveien, så vil dette prosjektet, rent kommunikasjonsmessig, gjøre en kommunesammenlutning mellom Gildeskål, Beiarn og Meløy interessant.

²⁹ Her kan det imidlertid bemerkes at diskusjoner om mindre justeringer av dagens kommunegrenser, for eksempel Hamarøy og Tysfjords vestsida, er en *direkte* konsekvens av utviklingen av transportmåter og transportmønstre

Kunnskapsinfrastruktur³⁰

En rekke aktører påpeker behovet for å styrke kunnskapssamfunnet i Nordland i en tid hvor kompetanse er en av de viktigste faktorene for samfunnsutviklingen. Nordland er fortsatt ett av de fylkene som har det laveste gjennomsnittlige utdanningsnivået. Dette gjelder særlig personer med lang høyskole- eller universitetsutdanning. Bare 2,4 % av alle personer over 16 år i Nordland har høyere utdanning utover 4 år, mot 4,8 % på landsbasis. Også når det gjelder kortere høyskole- og universitetsutdanning 1- 4 år har Nordland lavere tall enn landsgjennomsnittet – 14,2 % av personer over 16 år, mot 17,5 % på landsbasis.

På videregående skoles nivå ligger Nordland akkurat på landsnivået når det gjelder utdanning, mens vi for personer med grunnskoleutdanning som høyeste utdanning ligger over landsgjennomsnittet 26,9 % mot 21,2 % på landsbasis.

I Rekrutteringsundersøkelsen 2001 fra Aetat Arbeidsdirektoratet heter det bla.: «Andelen av de ledige stillingene som var besatt av personer uten utdanning på ideelt nivå var høyest i Nordland,..» Men som både rekrutteringsundersøkelsen og praksis viser så er det vel så mye spesialister og fagarbeidere på videregående skoles nivå som mangler som det er mangel på høgskole- og universitetsutdannede personer i fylket.

Som denne gjennomgangen viser så er det mye å ta tak i når det gjelder å øke utdanningen i Nordland slik at tilbudet av arbeidskraft i fylket kan bli bedre enn det er i dag. Dette gjelder både å få eget Universitet til Nordland, øke andelen av ungdommer som tar ulike former for høyere utdanning, øke andelen som tar fagopplæring i ulike fag osv. Økt utdanning har imidlertid et noe tvetydig preg i forhold til sysselsetting og bosetting i Nordland. På den ene side skaper økt utdanning flere folk som kan rekrutteres til mange stillinger i fylket. På den annen side gjør utdanning at folk blir mindre stedsavhengige og at sjansen for at de flytter fra fylket øker.

En hovedutfordring er knyttet til at flere av kommunene i Salten sliter med å rekruttere kvalifiserte medarbeidere innenfor ulike tjenesteområder. Dette skyldes blant annet at krav til kompetanse øker, samt at små kommuner sjelden oppfattes som attraktive arbeidsplasser av personer med høy kompetanse, da fagmiljøet i slike kommuner ofte er svært lite eller fraværende. Nedgangen i folketallet som har skjedd i kommunene i Salten de seneste årene er også direkte med på å forsterke rekrutteringsproblemer. Mange bedrifter i Nordland og i Salten har problemer med å skaffe nok arbeidstakere som har den riktige yrkesrettede kompetansen. Samtidig er behovet for nyskaping stort for den enkelte bedrift som skal konkurrere i et marked som blir stadig større og mer internasjonalt.

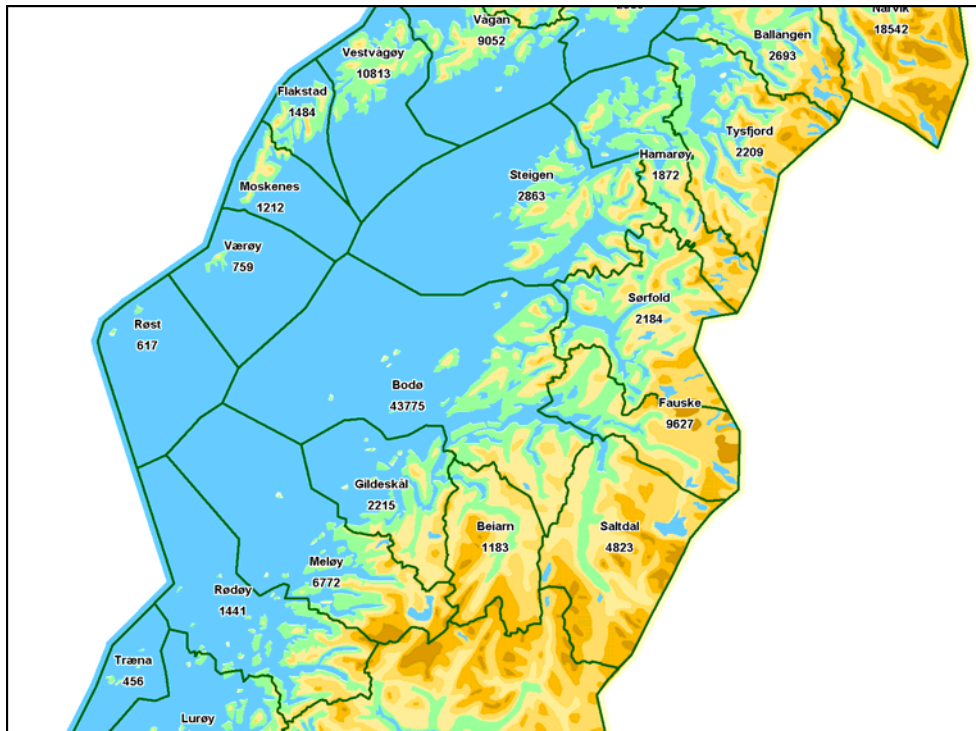
Enkeltmennesket er den viktigste ressursen når det gjelder kompetanseoppbygging. Å bygge videre på den kompetanse den enkelte allerede har er viktig og effektivt. Det må derfor satses videre på prosjekt innen realkompetanse og livslang læring. Grunnlaget for bosetting i kommunene ligger i et allsidig næringsliv. Det er igjen avhengig av tilgang på riktig arbeidskraft både i dag og i fremtiden. For å sikre dette må kompetanse bygges opp planmessig og langsiktig. Kompetanseoppbygging gjennom utdanning og FoU er både en sentral utfordring og en viktig forutsetning for å løse mange av de utfordringene og oppgavene som kommunene står ovenfor. De tre høgskolene og forskningsinstitusjonene i Nordland (Nordlandsforskning og andre sektororienterte forskningsinstitusjoner) skal være sentrale aktører i utviklingen av kunnskapssamfunnet. For å få dette til kreves det økt innsats og bedre samarbeid mellom regionale myndigheter, næringsliv og institusjonene selv. Opprettholdelse eller nedleggelse av grunnutdanningen (grunn- og videregående skoletilbud) kan være avgjørende for bosettingen og etablering av nye arbeidsplasser.

³⁰ Delvis basert på "Prognoser for utviklingen på arbeidsmarkedet i Nordland 2002-2003" utgitt av Aetat Nordland og gjengitt i "Utviklingstrekk for Nordland – Vedlegg til Fylkesplan for Nordland 2004-2007" utgitt av Nordland Fylkeskommune. Denne beskrivelsen er dekkende også for Saltenregionen.

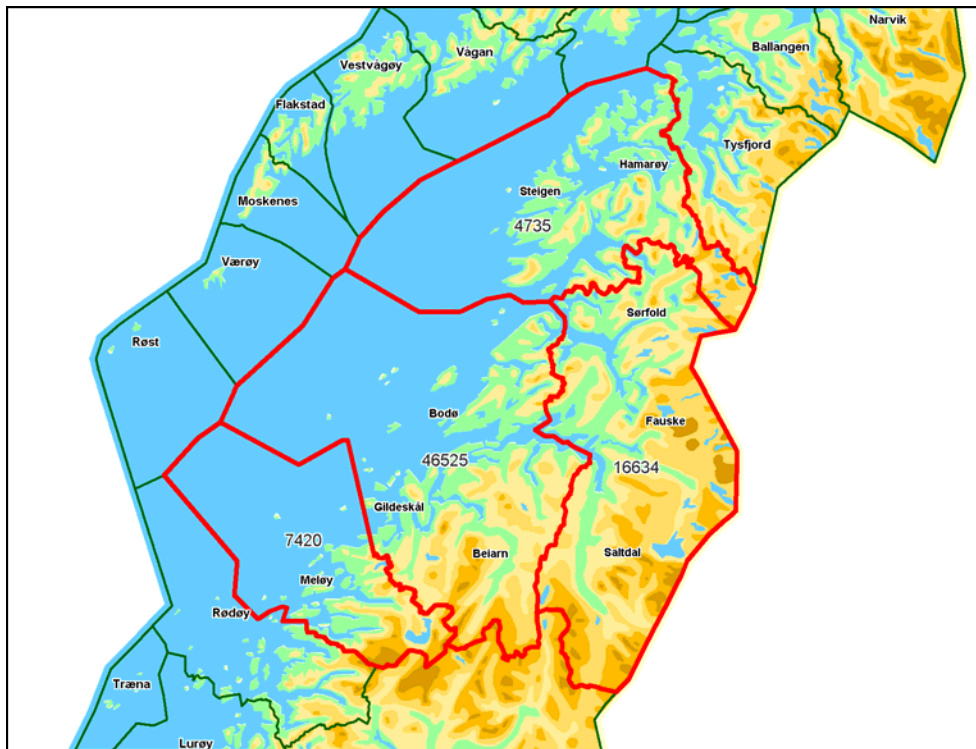
REFERANSER

- Aarsæther N og SI Vabo (2002): Fristilt og velstyrt ? Fokus på Kommune-Norge. Samlaget.
- Aasbrenn K (1989): Uttynningssamfunnene - en utfordring for velferdsstaten, ØF-notat 11/1989, Østlandsforskning
- Baldersheim H, G Gustafsson, J Johansson, B Sundstrøm og G Törnquist (2003): Demokratins geografiske granser - en antologi om storlek, demokrati och effektivitet. Svenska kommunförbundet. Landstingsförbundet.
- Baldersheim H, PA Pettersen, L E Rose og M Øgård (2003): Er smått så godt? Er stort så flott? Analyser av kommunestrukturens betydning. Forskningsrapport 1/2003. Institutt for statsvitenskap UiO.
- Bullvåg, E og Skjemstad, E (2005): Næringsanalyse av Saltenregionen. En analyse av næringslivet i Steigen, Hamarøy, Sørfold, Fauske, Saltdal, Beiarn, Bodø, Gildeskål og Meløy. Handelshøgskolen i Bodø.
- Dølvik, T og G Vinsand (2005): Bør kommunene ha forskjellige oppgaver. Generalistkommuneprinsippet og differensiert oppgavefordeling. Agendarapport.
- ECON (2003): Oppdatering av status for bredbåndsdekning og –tilknytning i Norge. Rapport nr. 2003-056.
- Fylkesplan for Nordland (2000-2003): Nordland fylkeskommune.
- Fylkesplan for Nordland (2004-2007): Nordland fylkeskommune.
- Gjertsen, A, Elvehøy O-M og Solvoll G (2003): Fra naboskap til ekteskap? Sammenslåing av Skjerstad og Bodø kommune. NF-rapport nr. 4/2003. Nordlandsforskning, Bodø.
- Hervik A og Rye M (2002): Færre kommuner - flere tunneler. Samferdsel nr. 3, 2002.
- Høyen KG m. fl. (2003): Effekter og konsekvenser ved endring av kommunestruktur for kommunikasjon og transport. VF-rapport 8/2003. Vestlandsforskning, Sogndal.
- Kommunal- og regionaldepartementet (2004): Analyseveileder kommuneinndeling. Kommunal- og regionaldepartementet.
- Nasjonal transportplan 2006-2015. Forslag til handlingsprogram 2006-2015. region nord.
- Norconsult (2004). Utredning RV80. Rapport datert 19.01.2004.
- Salten Reiseliv AS (2003): Koordinering av rutemønsteret i Salten. Rapport datert 31.10.03.
- Samferdselsdepartementet (2002): Bredbånd i kommunene. Hva er bredbånd, hvorfor er det nyttig og hvordan kan det brukes? Veileder.
- Samferdselsplan for Nordland 2004-2007. Nordland fylkeskommune.
- Solvoll, G (1990): Hurtigbåtnæringen i Nordland fylke. Analyse av etterspørselsstruktur og drøfting av nytt takstsystem. NF-rapport nr. 75.01/90. Nordlandsforskning, Bodø.
- Solvoll G (1994): Med ferje til Steigen. Hva innebærer en forlengelse av kystriksveien? NF-rapport nr. 18/94. Nordlandsforskning, Bodø.
- Solvoll G (1998): Med ferje til Leknes. Hvilke konsekvenser får en ny ferjerute? NF-rapport nr. 10/98. Nordlandsforskning, Bodø.
- St.meld. nr. 24 (2003-2015): Nasjonal transportplan 2006-2015. Samferdselsdepartementet.
- Transportplan for Salten 2015. Salten Regionråd, 2002.

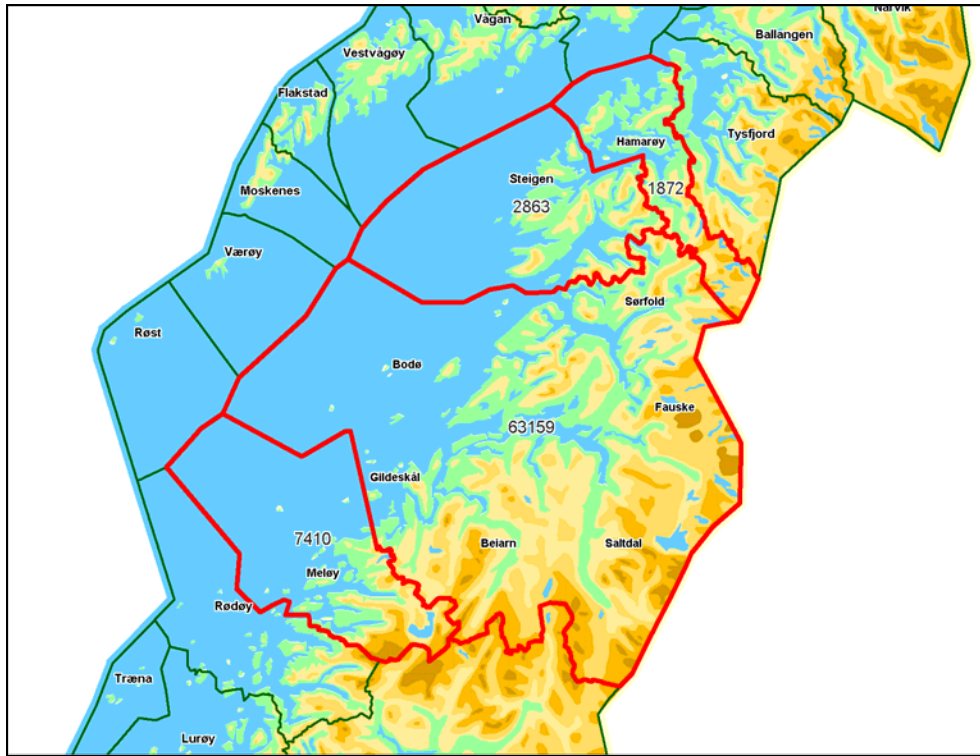
VEDLEGG 1



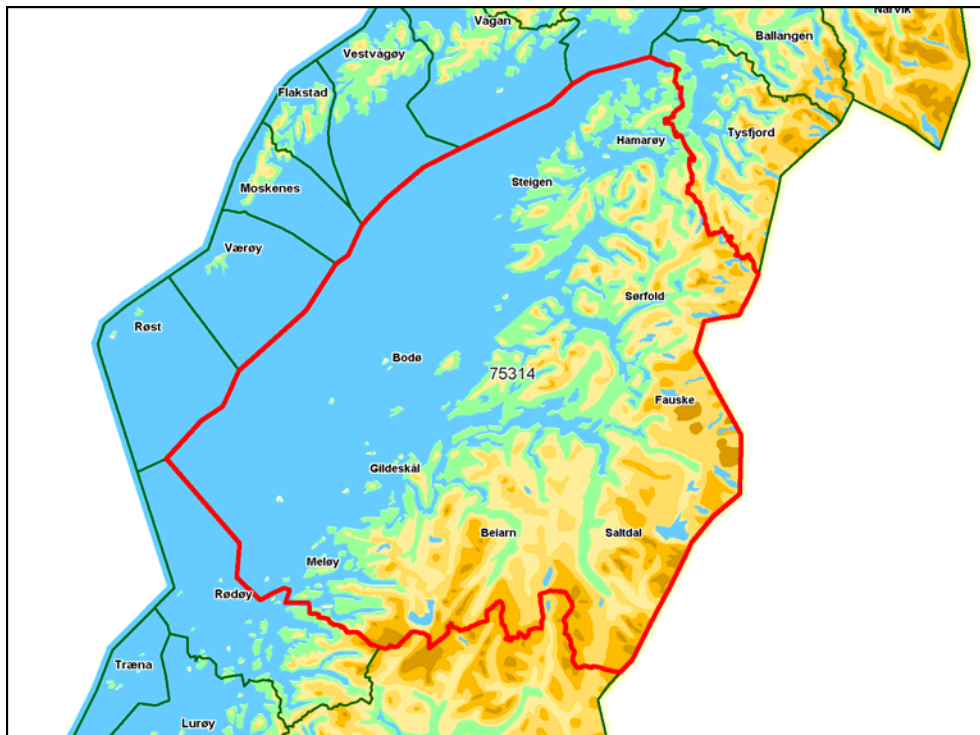
Status Quo-modellen



Regionkommunemodellen



Saltenfjordmodellen



Saltenkommunemodellen