

# NORD-NORGEBANEN

## OFFENTLIG TJENESTEYTING





FORUT (etablert 1984) er en frittstående forskningsstiftelse som utfører forsknings-, utviklings- og utredningsoppdrag for næringsliv og forvaltning.

FORUT har konsentrert FoU-virksomheten på utvalgte områder innenfor informasjonsteknologi, marin bioteknologi, anvendt samfunnsforskning og bygge- og materialteknologi.

FORUT skal være en nasjonal FoU-ressurs for næringsliv og forvaltning, og ønsker å bidra til kompetanseoppbygging og næringsutvikling i Nord-Norge.

FORUT samarbeider med en rekke forskningsinstitusjoner i inn- og utland. De to viktigste samarbeidspartnerne er Universitetet i Tromsø og Narvik Ingeniørhøgskole.



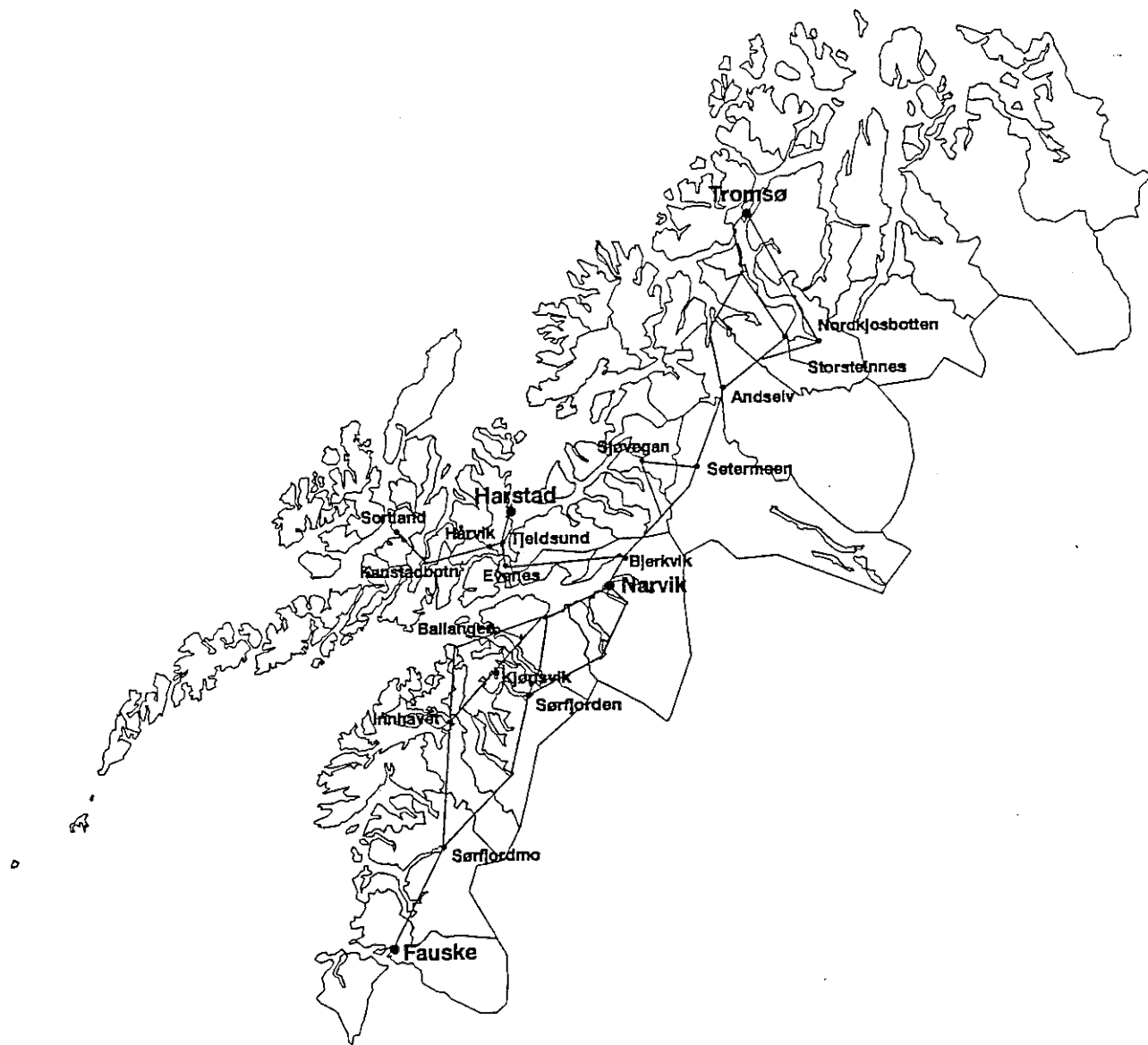
FORUT, founded in 1984, is an independent research foundation performing research and development (R&D) on a contract basis for industry, business and public administration.

FORUT's R&D activities are concentrated on chosen areas of marine biotechnology, information technology, applied social sciences, structural engineering and materials technology.

FORUT cooperates closely with the University of Tromsø and the Narvik College of Engineering, as well as other research institutes at home and abroad.

# NORD-NORGEBANEN

## OFFENTLIG TJENESTEYTING



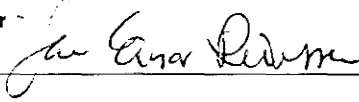
**Nord-Norgebanen**  
**Offentlig tjenesteyting**

Hans-Kristian Hernes  
2.3.92



# FORUT

FORSKNINGSSTIFTELSEN  
VED UNIVERSITETET I TROMSØ

<b>Oppdragsgiver</b> NSB Hovedkontoret, Utviklings- og miljøavdelingen	<b>Oppdragsgivers ref.</b> 91/614 555.9
<b>FORUT-avd.</b> FORUT Samfunnsforskning AS	<b>Prosjekthenvvisning</b> 4141.02.92
<b>Forfatter(e)</b> Hans-Kristian Hernes	<b>Dokumenttype</b> Notat
	<b>Dokumentnr.</b> SN 1992-102
	<b>ISSN</b> 0802-2003
	<b>ISBN</b>
<b>Tittel</b> Nord-Norgebanen. Offentlig tjenesteyting	<b>Status</b> Konfidensielt
	<b>Antall sider</b> 13
	<b>Versjonsnr.</b> 1
	<b>Dato</b> 2.3.92
	<b>Faglig sensor</b>
	<b>Signatur</b> 
<b>Resymè</b> Notatet tar for seg ressursbehovet i offentlig sektor i Nord-Norge dersom planene om Nord-Norgebanen blir videreført. Opplysninger som er innhentet viser at planene foreløpig er for lite konkrete til at offentlige institusjoner kan gi anslag over sitt ressursbehov. Det pekes på årsaker til dette, samt mulige organisasjonsløsninger som kan gi en mer effektiv planlegging og utbygging dersom Stortinget vedtar å gå videre med planene.	
<b>Emneord</b> Offentlig sektor-utbygging-ressursbehov	
<b>Noter</b>	
<b>Distribusjon</b>	

Avdeling for  
marin bioteknologi  
Stakkevollvn. 23  
9000 Tromsø  
Telefon: 083 - 85 544  
Telefax: 083 - 82 420

Avdeling for  
samfunnsplanlegging  
Sjølundvn. 9, Norranafeltet  
9000 Tromsø  
Telefon: 083 - 80 300  
Telefax: 083 - 80 195

Avdeling for  
informasjonsteknologi  
Forhåpningen 21 B  
9000 Tromsø  
Telefon: 083 - 80 150  
Telefax: 083 - 82 420

Satellittfermåling  
Prestvannvn.  
Telefon: 083 - 58 622

Avdeling for  
byggeteknikk og materialteknologi  
Omestvn. 1  
8500 Narvik  
Telefon: 082 - 44 020  
Telefax: 082 - 47 890

## FORORD

FORUT Samfunnforskning AS fikk hovedansvaret for følgende delutredninger i forbindelse med planutredningen om Nord-Norgebanen:

4.4 Kommunale og regionaløkonomiske vurderinger.

4.5 Sosiale, kulturelle og velferdsmessige konsekvenser.

4.6 Offentlig tjenesteyting

Arbeidet er gjort med utgangspunkt i tilbudsinvitasjonen fra NSB og presisert gjennom prosjektbeskrivelsene i de enkelte delprosjektene.

I søknaden går det fram at FORUT Samfunnsforskning AS og Prosjektgruppen NSB-Nord i Alta sammen vil gjennomføre utredningsarbeidet. De to miljøene er blitt enig om at FORUT SAMFUNN har hovedansvaret for 4.4 og 4.6, mens Alta-miljøet står for 4.5. FORUT SAMFUNN har det koordinerende ansvaret.

Det er avholdt to-tre fellesmøter, hvor vi har fordelt arbeidsoppgavene. Det har likevel ikke vært mulig å unngå at det er noen overlappende punkter i analysene, spesielt når det gjelder resonnerement knyttet til pendlingsdata. Av praktiske grunner er vi blitt enig om at det lages en rapport for hver av de tre deloppgavene.

Temaene som skulle belyses i delanalysene er svært omfattende. Datagrunnlaget har vært begrenset. Når vi i tillegg har hatt begrenset tid til disposisjon, har det vært nødvendig å tilpasse analyseopplegget deretter.

Jan Einar Reiersen  
Adm. direktør  
FORUT SAMFUNN

## INNHold

1) INNLEDNING .....	1
2) MATERIALET .....	1
3) USIKKERHET KNYTTET TIL NORD-NORGE-BANEN .....	1
4) RESSURSBEHOVET .....	4
5) ORGANISATORISKE TILTAK OG UTGIFTSREDUKSJON .....	5
6) AVSLUTNING .....	7

## 1) INNLEDNING

Bygging av jernbane fra Fauske til Tromsø med sidearm til Harstad eller Sortland, vil, ved siden av en eventuell utbygging for ilandføring av gass fra Snøhvit-feltet, representere den største investering i Nord-Norge i overskuelig framtid. Selv om Nord-Norge-banen skiller seg ut med et stort omfang, både økonomisk og geografisk, er det viktig å ha som utgangspunkt at det har skjedd relativt store utbygginger i Nord-Norge de siste 10-15 årene. Det dreier seg om *store kraftutbygginger*, som Alta, Kobbelv og den pågående Saltfjell/Svartisen; *utbedring av veinettet*, som mellomriksveien mellom Narvik og Kiruna, fjerning av ferjesambandet mellom Sommarset og Bonnåsjøen på E6, og nå sist omleggingen av E6 over Saltfjellet; det dreier seg om *byggeaktivitet* for å gi infrastruktur til offentlige institusjoner som Regionsykehuset i Troms, Universitetet i Tromsø og Høgskolesenteret i Nordland; og det er også bygge- og anleggsaktivitet knyttet til utbygging av *forsvarsinstallasjoner*.

Planlegging og utbygging av Nord-Norge-banen vil dermed skje i en del av landet hvor store utbyggingsprosjekter har vært håndtert av både private firma og offentlige myndigheter. I dette notatet skal vi sette fokus på hvilke *ressursbehov* som kan oppstå i *offentlig sektor* i Nord-Norge dersom det blir vedtatt å foreta videre planlegging og eventuelt også utbygging av jernbane nord for Fauske. Med *ressursbehov* mener vi både tilføring av økonomiske ressurser og behov for ekspertise eller kompetanse som ulike deler av offentlig sektor ikke har i dag.

## 2) MATERIALET

For å skaffe oversikt over ressursbehovet er det innhentet opplysninger hos et stort antall offentlige etater, på kommunalt, fylkeskommunalt og statlig nivå. I vedlegget til dette notatet er det gitt en oversikt over hvilke institusjoner som har gitt opplysninger. Det er lagt spesiell vekt på kontakt med kommunene, fordi det er de som direkte berøres, og ikke minst fordi delegering av myndighet fører til at dette forvaltningsnivået sitter med et større ansvar enn tidligere. Slik vi skal komme tilbake til, er det svært mange offentlige etater som har problemer med å definere et mulig ressursbehov, og ved siden av å stille spørsmål har vi også lagt vekt på å spørre om en eventuell jernbaneutbygging har vært diskutert. På den måten har vi ønsket å få fram opplysninger om hvilke spørsmål som bør avklares for at institusjonene skal ha mulighet til å definere et mulig ressursbehov i planleggings- og utbyggingsfasen.

## 3) USIKKERHET KNYTTET TIL NORD-NORGE-BANEN

De personene innen offentlig sektor vi har vært i kontakt med, har hatt ulik informasjon om Nord-Norge-banen som prosjekt, men generelt er planene kjent, både når det gjelder traseforslag og hensikten med arbeidet som pågår nå. Kunnskapen har ikke minst kommet som følge av at de har vært involvert som høringsinstans, men også gjennom omtale i media og deltakelse på møter der planene har vært presentert.

Informasjonsgrunnlaget er imidlertid for lite til at offentlige myndigheter har hatt mulighet til å gi noe entydig og klart svar på sitt ressursbehov dersom Stortinget vedtar at planene skal føres videre. Institusjonene har i diskutert sitt ressursbehov, og har også uttrykt overraskelse over å få et slikt spørsmål på det de oppfatter som et svært tidlig tidspunkt i arbeidet med Nord-Norge-banen. Usikkerheten er størst i kommunene, som ikke vet om og hvordan de berøres, og heller ikke har klart definerte oppgaver.



Selv om det skjer under betydelig usikkerhet, er det litt enklere å gi anslag for offentlige myndigheter som har lovpålagte og relativt avgrensede oppgaver. Det gjelder for eksempel miljøvernavdelingene og arbeidstilsynet som har hatt tilsyns- og kontrollansvar i forbindelse med andre store prosjekt. At også slike etater har problemer med å anslå et eventuelt behov for ekstra ressurser illustreres godt ved at vi har fått svært ulike signaler fra samme etat i ulike geografiske områder. Vi skal trekke fram fire generelle forhold som belyser hvorfor offentlig sektor har problemer med å anslå sitt ressursbehov.

#### a) Tidsperspektivet

Problemene her knytter seg til når en videre planlegging og utbygging skal skje. Delvis er det knyttet til at Nord-Norge-banen er et relativt diffust prosjekt, som det har vært vurdert tidligere uten at det har ført til konkrete vedtak. Dermed er man usikker på om det bør vurderes i forhold til egen aktivitet. I tillegg er det et generelt problem å forutse framtida og hvilke oppgaver man vil ha. Dette gjelder for eksempel miljøvernavdelingene hos fylkesmennene, fordi større myndighet og ansvar delegeres til kommunene. I tillegg er det lite grunnlag for å anslå hvilke oppgaver som vil dukke opp i framtida, og som Nord-Norge-banen skal relateres til. Dermed vet man lite om hvilken kapasitet som finnes på det tidspunkt det kreves mest i forbindelse med jernbaneprosjektet. Et tredje, og viktig poeng i denne sammenheng, er muligheten til omstilling. Etter manges mening er Nord-Norge-banen et prosjekt som ligger relativt langt fram i tid. Dersom det legges en relativt romslig tidsplan til grunn gir det mulighet for at aktivitet kan legges om og tilpasses de behov som som prosjektet vil stille. Det vil eksempelvis gjelde det videregående skoleverket som kan bygge opp utdanningstilbud for fagfolk som det blir stor etterspørsel etter i forbindelse med utbyggingen<sup>1</sup>. Det har igjen som konsekvens at arbeidsmarkedsetaten ikke trenger ekstra ressurser for å sette igang spesielle kurs for slike grupper.

#### b) Traseene

For de ulike strekningene er det utarbeidet ulike trase-forslag, og dette gir usikkerhet knyttet til hvor sterkt aktiviteten blir berørt av jernbaneutbyggingen. Det gjelder særlig kommuner som i noen forslag blir fysisk berørt, mens det i andre fører til at jernbanen vil gå utenom. I tillegg er det viktig hvordan traseene er tilpasset den eksisterende fysiske strukturen. Føres linjene på en slik måte at det berører annen aktivitet gir det som konsekvens at kommunene må foreta mer grundige endringer enn om traseen legges utenfor områder som er tatt i bruk. Også i forhold til forminner og naturvern får trase-forslagene ulike konsekvenser. Enkelte kan gi strid med andre brukerinteresser, og føre til at konfliktene føres over i rettsapparatet som må stilling til ekspropiasjon og erstatninger. Dette vet man imidlertid ikke før det er avklart hvilke traseer som velges, og hvor langt andre brukere vil føre saken i rettsapparatet.

Noen av traseene kan gi store arbeidsoppgaver for eksempelvis fylkeskonservatorene, mens mye tunneler betyr at denne etaten berøres lite. Disse etatene mener de ikke har mulighet til å gi et tilfredstillende overslag over mulige utgifter før det klarlagt

---

<sup>1</sup> I rapporten fra prosjekt 4.2 pekes det på at det ikke er kapasitetsproblemer i utdanningssystemet, og at det ikke bør være noe problem å tilby tilstrekkelig med fagfolk til utbyggingen av Nord-Norge-banen.

hvilken trase som skal legges til grunn, og det er gjort nærmere undersøkelser i det berørte området. Overfor oss er det blant annet pekt på at en stor del av trase-for-slagene ligger utenfor områder som har vært kartlagt tidligere i forbindelse med utarbeidelsen av økonomisk kartverk. Derfor vet man også lite om mulige funn, og hvilke behov for utgravninger som kan utløses når traseene undersøkes nærmere.

#### c) *Anleggsarbeidets organisering*

Et delproblem under dette punktet er den fysiske lokaliseringen av anleggsvirksomheten og plasseringen av de anleggsfolkene som blir sysselsatt gjennom arbeidet. Dette berører kommunene og de behov for infrastruktur som må oppfylles, for eksempel ved at det må legges til rette for boliger. Mange av kommunene har for påpekt at de trolig blir lite berørt av utbyggingen, fordi traseen går gjennom ubebodde områder og de tviler på at anleggsaktiviteten vil ha utgangspunkt i deres kommune. Lokaliseringen av anleggsleirene blir også viktig for mulige politioppgaver. For eksempel er det blitt påpekt at etablering av "anleggs-ghettoer" kan representere et større ordensmessig problem enn om man forsøker å integrere anleggsarbeiderne i eksisterende befolkning, og at de er rekruttert lokalt slik at de kan reise hjem ofte.

I denne sammenheng er det også viktig å trekke fram at plassering av anleggsvirksomhet i større sentra kan gi mindre ressursbehov enn om det skjer på mindre steder. Politimessig er det for eksempel forskjell på om et lite lensmannskontor med små ressurser får det ordensmessige ansvaret, eller om det innpasses i aktiviteten til et politikammer som har større muligheter til å omdisponere ressurser.

#### d) *Utbyggers kompetanse*

De fleste offentlige institusjoner vi har vært i kontakt med, mener at de har den nødvendige kompetansen som skal til for å gjennomføre planlegging og utbygging av jernbane nord for Fauske. Samtidig som de understreker at jernbane er noe nytt, mener de at vedkommende etat har erfaring, fra annen stor anleggsvirksomhet, veiutbygginger, tunnelarbeid o.l., som er relevante for det oppgavene i forbindelse med Nord-Norge-banen. Dette gjelder både kommunene og statlige etater som har kontrolloppgaver i forbindelse med slike utbygginger.

Derimot er det usikkerhet knyttet til hvilken kompetanse Norges Statsbaner har, og hvordan de vil legge opp arbeidet. Dels skyldes det at man ikke har samarbeidet med NSB tidligere, og vet hvordan de vil gjennomføre arbeidet. NSB er også relativt perifer i forhold til kommunale og fylkeskommunale myndigheter i landsdelen i forbindelse med driften av jernbanenettet. På den andre sida har de samarbeidet med andre utbyggere, som Statens vegvesen og Statkraft, som har bygd opp en betydelig kompetanse som gjør at oppgavene til offentlige kontrollinstanser blir mindre omfattende. Både arbeidstilsynet og miljøvern-avdelingene legger for eksempel vekt på at tilsyn knyttet til arbeids- og naturmiljø blir organisert inn, og ivaretatt av utbyggeren og de som har oppgaver på vegne av vedkommende. Selv skal kontrollmyndighetene kun ha en *revisorrolle*: De skal delta i utformingen av opplegget og kontrollsystemene, og senere gjennomføre stikkprøver for å sjekke at det fungerer som forutsatt, og eventuelt komme med pålegg overfor utbygger. Følges ikke et slikt opplegg betyr det at de må langt sterkere inn i utbyggingen og tilføres flere ressurser enn det revisoroppgavene tilsier.

#### 4) RESSURSBEHOVET

Med utgangspunkt i de usikkerhetsmomentene som er gjengitt foran blir det svært vanskelig å gi en god og dekkende oversikt over et mulig ressursbehov i offentlig sektor. Det er helt nødvendig å konkretisere prosjektet og gi entydige signaler om utbyggingens omfang og trasevalg før viktige deler av offentlig sektor i landsdelen kan signalisere sitt ressursbehov. Vi skal imidlertid peke på noen punkter som helt klart vil føre til utgifter.

Fylkeskonservatorene i Troms og Nordland, Tromsø Museum. Slik det er trukket fram må traseene kartlegges, og utgiftene er avhengig av hvilke funn som blir gjort og må undersøkes. En feltsesong med to prosjektledere samt feltassistenter kan gi utgifter på *2 millioner kroner*.

Fylkeslandbrukskontorene i Nordland og Troms har ulik oppfatning om behov for ekstra personell, men for hele etaten i de to fylkene kan det ligge på omlag *1 million kroner* for hele planfasen.

Miljøvernavdelingene i Nordland og Troms gir også ulike signaler om utgiftsbehov. Forutsatt rolle som miljørevisor kan det for planfasen anslås et samlet utgiftsbehov på et årsverk. Med utgangspunkt i lønnstrinn 18, gir det en utgift på *350 000 kroner*. Det samme behovet legges til grunn også for utbyggingsfasen. Dette er trolig et relativt lavt anslag.

Arbeidstilsynet vil komme inn i utbyggingsfasen, og det er problemer for denne etaten å gi et overslag over potensielle utgifter. Ved OL-utbyggingen på Lillehammer er det opprettet en stillingshjemmel og det anslås at behovet kan ligge på dette nivået. Strækker utbyggingen seg over åtte år blir den samlede kostnaden *2,8 millioner kroner*.

Ingen kommuner har gitt signaler om et mulig utgiftsbehov dersom Stortinget vedtar å føre planene videre. Foreløpig har de konsentrert seg om å gi uttalelser til traseforslagene, og vet ikke hvordan planlegging og utbygging av Nord-Norge-banen kan påvirke den kommunale aktiviteten. I forbindelse med kraftutbyggingsprosjekter er det imidlertid ikke uvanlig at de berørte kommunene tildeles planstillinger finansiert av utbygger. Nord-Norge-banen er et annerledes prosjekt i den forstand at det ikke vil berøre en enkelt kommune i like stor grad som en kraftutbygging som foregår i det samme området over flere år. Av den grunn vil det ikke være riktig å legge til grunn at hver kommune kan få behov for en planstilling. Et mulig regnestykke er å ta utgangspunkt i at kommunene får behov for ekstra hjelp i en periode på fem år. Legger vi til grunn at det etableres interkommunale samarbeidsordninger hvor stillingene lokaliseres, vil eksempelvis fem stillinger gi et årlig ressursbehov på *1,7 millioner*, noe som over fem år gir *8,7 millioner kroner*.

Summeres dette opp blir utgiftene i *planfasen på 12,05 millioner*, mens det i *utbyggingsfasen er på 3,15 millioner*. Ut fra det som er skissert er det ikke mulig for oss å antyde hvor stort slingringsmonn det er for disse utgiftene. Vi vil også legge vekt på at det er sannsynlig at de kan stige ut fra de presiseringer som gjøres i det

videre arbeidet med prosjektet, og det er nødvendig å innhente nye overslag når det er mer avklart hvordan utbyggingen eventuelt skal skje.

## 5) ORGANISATORISKE TILTAK OG UTGIFTSREDUKSJON

Slik det er trukket fram i det foregående avsnittet har offentlig sektor i Nord-Norge et relativt lite ressursbehov sammenlignet med omfanget og den økonomiske uttellingen selve utbyggingen av Nord-Norge-banen vil kreve.

Avslutningsvis i dette notatet skal vi peke på noen problematiske sider knyttet til den videre fasen i arbeidet, problemer som blir nødvendige å løse for å få til en effektiv plan- og utbyggingsprosess. Vi skal forholde oss både til opplysninger som er samlet inn i forbindelse med prosjektet og supplere med undersøkelser som er relevante for de tema som tas opp.

Utbyggingens karakter er spesiell på den måten at den direkte berører mange kommuner, tre forvaltningsnivå som består av flere ulike offentlige sektorer, og i tillegg bringes Norges Statsbaner inn som en relativt ny samferdselsaktør i denne delen av landet. Slik vi også har pekt på er det også uttrykt usikkerhet til den kunnskap NSB har om håndteringen av slike utbyggingsprosjekt. På den måten står man overfor et klart *samordningsbehov*. Vi skal ta utgangspunkt i behovet for samordning både på fylkes- og kommunenivå smat at manglende ekspertise gjør det nødvendig for NSB å trekke inn kunnskap utenfra.

### a) Fylkesmannen eller fylkeskommunen som koordinator

I undersøkelser av fylkeskommunalt planarbeid har det kommet fram at kontakten med kommunene er for svak, og at statlige etater, som NSB og Televerket, også blir stående utenfor fylkesplanprosessen<sup>2</sup>. Dermed får ikke fylkesplanene tilstrekkelig tyngde, og fungerer heller ikke samordnende i forhold til den samlede offentlige aktiviteten innen fylkesgrensene.

Både i Nordland og Troms fylkeskommuner har det vært pekt på at kontakten med kommunene er bra i forbindelse med fylkesplanprosessen<sup>3</sup>. Kommunene gir selv et mer sammensatt bilde av situasjonen. Enkelte opplever at kontakten er rimelig god, andre påpeker at fylkesplanen, til tross for høringsrunder og kontakt, i første rekke er fylkeskommunens plan og ikke blir et fellesdokument der også kommunenes standpunkter tas hensyn til. Kommunene er i større grad opptatt av hva de selv kan

---

<sup>2</sup> Fimreite, Anne Lise og Fred Jakob Vike (1988): *Brubygging i fylkesplanarbeidet?* Bergen: LOS-senteret, rapport 88/8.

From, Johan og Per Stava: *Samhandling mellom kommunar og fylke, rettleiing, kontroll eller planlegging?* Oslo: NIBR-rapport 1985:1.

Horrisland, Svein (1981): *Samferdselsplanlegging i fylkene: Statlige etaters deltakelse*. Oslo: Transportøkonomisk institutt, rapport.

<sup>3</sup> Kontakten med fylkeskommunene har skjedd i forbindelse med NNB-prosjekt 4.4, "Kommunale og regionaløkonomiske vurderinger".

få til i samarbeid med sine nabokommuner, og på direkte spørsmål er det ikke fylkeskommunene som framheves å være den mest naturlige samordningsinstansen. I en kommune ble det for eksempel pekt på at fylkesmannen muligens er en mer naturlig koordinator enn det fylkeskommunen kan være dersom arbeidet med Nord-Norge-banen føres videre.

Det er flere problematiske sider ved en løsning der fylkesmannen skal ivareta koordineringsansvaret. For det første vil det bryte med utviklinga der *politiske organer* på fylkeskommunalt og kommunalt nivå tillegges større ansvar og mulighet til å utforme lokale løsninger. Et annet poeng, er at fylkesmannen, til tross for sentral rolle i miljøspørsmål, ikke har en sentral rolle i forbindelse med den kommunale planleggingen, distriktpolitiske virkemidler og samferdselsspørsmål. Dermed står denne delen av statsapparatet relativt perifert i forhold til de spørsmål som er viktige i forbindelse med planlegging og utbygging av Nord-Norge-banen, og det vil være mer rimelig å plassere koordineringsdelen hos deler av forvaltningen som er mer sentrale i forhold et slikt prosjekt. I så måte er fylkeskommunen en nøkkelaktør, fordi dette forvaltningsnivået har ansvar for både næringsrettede virkemidler og den lokale samferdselspolitikken. Samtidig er det også viktig å understreke at det er motsetninger mellom kommunene og fylkeskommunene, og at det kan gi konflikt knyttet til oppgavefordelingen.

#### *b) Interkommunalt samarbeid*

I samtalene med kommunene har det kommet klart fram at de er svært opptatt av de frivillige relasjonene de har etablert med nabokommunene, og som etter deres mening er hensiktsmessige samarbeidsorgan. Når disse ordningene blir omtalt av kommunene legges det vekt på at de baseres på frivillighet, og at det dreier seg om funksjonelle enheter der grensene ikke er trukket opp etter fylkeskommunenes planregioner. Fra kommunenes ståsted baseres samarbeidet på at det er hensiktsmessig, og at det er mulig å oppnå gevinster ved å søke sammen i større enheter. Samtidig oppleves det som et bedre alternativ enn forslagene om formell sammenslåing<sup>4</sup>. For kommunene er det interkommunale samarbeidet dermed et godt alternativ for arbeidet med Nord-Norge-banen.

Etter vår mening kan disse samarbeidsordningene være et bra utgangspunkt for å koordinere aktiviteten. Ikke minst fordi det fører en reduksjon i antall kontaktpunkter for blant annet fylkeskommunene, men også fordi det gir kontakt på tvers av fylkesgrensene<sup>5</sup>. Fire forhold gjør likevel at også interkommunalt samarbeid har problematiske sider. Selv om det er etablert flere ordninger, er det for det første ikke alle kommuner som deltar i samarbeid knyttet til plan- og næringssspørsmål som er mest interessant i denne sammenheng. For det andre er det også et poeng at samarbeidet har varierende formell status. Noen kommuner, som Evenes, Tjeldsund og Skånland

---

<sup>4</sup> Spørsmålet blir utredet av det såkalte Christiansen-utvalget som skal legge fram sin innstilling i løpet av våren 1992.

<sup>5</sup> Det er for eksempel kontakt mellom ordførerkollegiet i Sør-Troms og Ofotsamvirket, og en av samarbeidsordningene omfatter kommuner på begge sider av fylkesgrensene (Evenes, Tjeldsund og Skånland i ETS-samarbeidet.

har utviklet et relativt tett samarbeid, blant annet knyttet til felles næringsfond, mens samarbeidet i Indre Sør-Troms (Gratangen, Lavangen, Salangen og Dyrøy) ikke er så tett.

Et tredje moment er at ulike kommuner deltar i forskjellige og overlappende samarbeidsordninger. Evenes og Tjeldsund, er eksempelvis også medlem av Ofotsamvirket sammen med Narvik, Lødingen, Tysfjord og Ballangen, mens Skånland er en del av ordførerkollegiet i Sør-Troms. Dermed blir det et spørsmål om hvilke interkommunalt samarbeid som skal legges til grunn i arbeidet. For det fjerde vil vi trekke fram at slikt samarbeid sjelden har en formell maktbasis, kommunene avgir ikke beslutningsmyndighet til ordningene som dermed får en uklar status i forhold til de vedtak kommunene gjør selv. I en landsomfattende undersøkelse kommer det blant annet fram at beslutninger som fattes i forbindelse med slikt samarbeid lett kan bli frikoblet i forhold til de prioriteringer som den enkelte kommune gjør. Denne undersøkelsen viser også at det er interkommunale ordninger som omfatter enkle tekniske spørsmål som fungerer best, mens det lettere oppstår problemer og er mer misnøye knyttet til områder som krever avveining mellom ulike interesser<sup>6</sup>.

Samtidig som det i det videre arbeidet med Nord-Norge-banen er viktig å ta utgangspunkt i det samarbeidsfundamentet som kommunene har startet, gjør disse momentene også at det er nødvendig å: (1) Integrere alle berørte kommuner i samarbeidsordninger. (2) Etablere klare regler for hvilke oppgaver de skal ha i forhold til jernbaneutbyggingen, og hvordan det skal innpasses i forhold til det kommunale myndighetsområdet. (3) Etablere koblinger til kommunene slik at det blir klarering i forhold til kommunenes ansvar og beslutninger.

#### *c) Tilføring av utbyggingskompetanse*

Slik vi har trukket fram tidligere er det reist spørsmål ved om NSB har kunnskap om hvordan man skal håndtere store anleggsutbygginger. Trolig er det mulig å oppnå effektiviseringer ved å trekke inn den ekspertise som finnes i Statens vegvesen og Statkraft. Det gjelder ikke bare i forbindelse med håndteringen av selve anlegget, men også de samarbeidskanaler som er opprettet mellom disse etatene og offentlige myndigheter innen miljøvern, arbeidsmiljø, arbeidsmarked, landbruket o.l. På den måte blir det ikke nødvendig å starte helt fra bunnen, men mulig å overta et etablert organisatorisk apparat og kontaktkanaler som er utviklet over tid, og som i alle fall delvis er opprettet for å ivareta oppgaver av samme art. Gjennom å ta i bruk dette apparatet kan det også raskt være mulig å få etablert gode kontaktpunkter til fylkeskommunene og kommunene.

## **6) AVSLUTNING**

I dette notatet har vi pekt på årsaker til at offentlige institusjoner i Nord-Norge har hatt vansker med å definere et mulig ressursbehov for å kunne bistå i forbindelse med videre planlegging og eventuelt utbygging av Nord-Norge-banen. Ressursbehovet som er anslått, er av den grunn svært lavt, ikke minst i forhold til kostnadene knyttet til

---

<sup>6</sup> Weigård, Jarle (1991): *Interkommunalt samarbeid. Et alternativ til kommunesammenslåing?* Oslo: NIBR-rapport 1991:22.

selve utbyggingen. Både statlige, fylkeskommunale og kommunale myndighet mener imidlertid at de har relativt god kunnskap om hvordan man skal håndtere store anleggsutbygginger, og mener de står godt rustet til oppgavene som kan komme. Det er også trukket fram eksempler på organisatoriske løsninger som kan bidra til en mer effektiv utbygging.

## **Institusjoner som har vært kontaktet:**

Balsfjord kommune, kommuneplanlegger Stian Skjærvik  
Bardu kommune, assisterende rådmann Dagfinn Reiersen  
Evenes kommune, rådmann Asbjørn Johansen  
Fauske kommune, rådmann Birger Schjølberg  
Gratangen kommune, rådmann Bjarne Sæterbø  
Harstad kommune, rådmann Arne Johansen  
Lavangen kommune, rådmann Wivi Ann Bjerkmo  
Lødingen kommune, rådmann Karin Ytterstad  
Målselv kommune, rådmann Harald Killi Hansen  
Narvik kommune, ordfører Odd Andreassen  
Salangen kommune, fungerende rådmann Arild Bratsberg  
Skånland kommune, rådmann Stein Gaute Endal  
Sortland kommune, rådmann Willy Bowitz  
Sørfold kommune, rådmann Torbjørn Winther  
Sørreisa kommune, rådmann Kåre Rasmussen  
Tjeldsund kommune, rådmann Per Stølan  
Tysfjord kommune, rådmann Konrad Sætra

Miljøvernavdelingen, Fylkesmannen i Troms, miljøvernleder Bjørn Johansen  
Miljøvernavdelingen, Fylkesmannen i Nordland, miljøvernleder Ola Bjerkås og  
saksbehandler Svein Stuen

Arbeidstilsynet i Nordland, distriktssjef Håkon Eggesvik  
Arbeidstilsynet i Troms og Finnmark, distriktssjef Hallgerd Sjøvoll

Fylkesarbeidskontoret i Nordland, kontorsjef Thomas Mathisen  
Fylkesarbeidskontoret i Troms, fylkesarbeidssjef Einar Eriksen

Fylkeslandbrukskontoret i Nordland, fylkesskogsjef Nils Olav Kaasen  
Fylkeslandbrukskontoret i Troms, fylkeslandbrukssjef Morten Furunes, saksbehandler  
Astrid Haug

Nordland fylkeskommune, samferdselsavdelinga, samferdselssjef Per Munkerud  
Troms fylkeskommune, samferdselsavdelinga, samferdselssjef Fridtjof A. Kjæreng

Nordland fylkeskommune, planseksjonen, plansjef Nils Ole Aune

Fylkeskonservatoren i Nordland, saksbehandler Hein Bjerk  
Fylkeskonservatoren i Troms, Anne Karine Sandmo/Keth Lind

Narvik politikammer, politimester Ernst Høier  
Senja politikammer, politimester Odd Jørgensen  
Sorenskriveren i Trondenes, Lars Borge-Andersen





# FORUT

FORSKNINGSSTIFTELSEN  
VED UNIVERSITETET I TROMSØ

**Sentraladministrasjon**

Postboks 2806 Elverhøy  
9001 Tromsø  
Telefon: 083 - 80 150  
Telefax: 083 - 89 626

**Avdeling for  
informasjonsteknologi**

Postboks 2806 Elverhøy  
9001 Tromsø  
Telefon: 083 - 80 150  
Telefax: 083 - 82 420

**Avdeling for  
marin bioteknologi**

Postboks 2806 Elverhøy  
9001 Tromsø  
Telefon: 083 - 85 544  
Telefax: 083 - 85 544

**Avdeling for  
samfunnsplanlegging**

Postboks 2806 Elverhøy  
9001 Tromsø  
Telefon: 083 - 80 300  
Telefax: 083 - 80 195

**Avdeling for  
byggeteknikk og  
materialteknologi**

Ornesv. 1  
8500 Narvik  
Telefon: 082 - 44 020  
Telefax: 082 - 47 890

MIKROMARC  
BIBLIOTEKSYSTEM



71592167