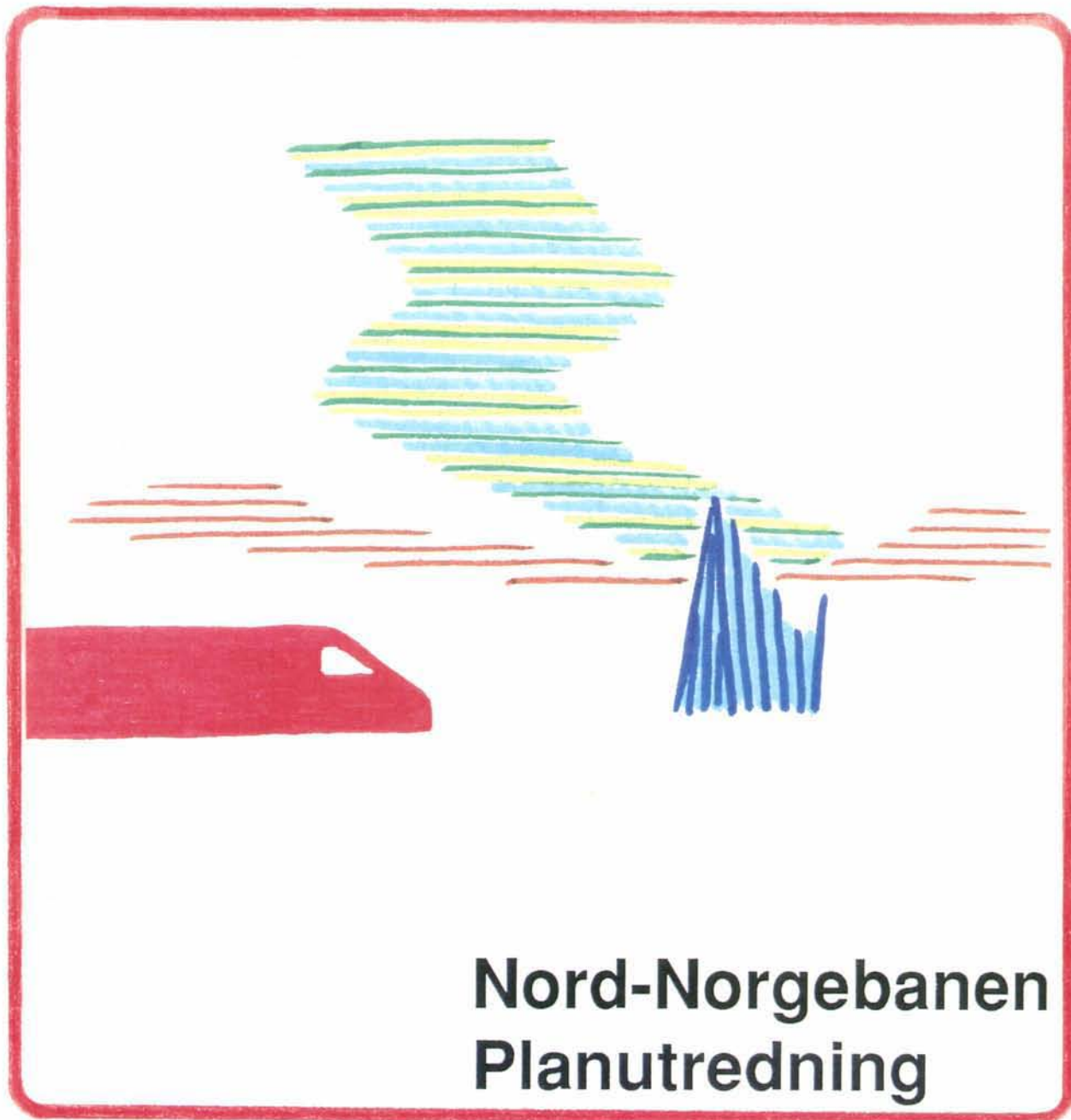


5



OPPSUMMERINGSRAPPORT FRA
DAGSSEMINAR I TROMSØ 5.12.1991

FREMTIDENS RAMMEBETINGELSER I NORD-NORGE



Nord-Norgebanen Planutredning

NSB, Hovedkontoret
Avd. for strategi og miljø

30.1.1992

INNHOOLD:

- 1 INNLEDNING**
 - 1.1 Fremtidens jernbanekonsept i Norge
 - 1.2 Økonomiske parametre
- 2 SAMFERDSELSDEPARTEMENTET** Innlegg v/Kjell Rosanoff
 - 2.1 Spørsmål og kommentarer
- 3 TROMS FYLKESKOMMUNE** Innlegg v/Torill Finnestrand
 - 3.1 Spørsmål og kommentarer
- 4 FORSVARSDEPARTEMENTET** Innlegg v/O. Weiseth
 - 4.1 Spørsmål og kommentarer
- 5 FISKERIDEPARTEMENTET** Innlegg v/Steinar Larsen
 - 5.1 Spørsmål og kommentarer
- 6 LANDBRUKSDEPARTEMENTET** Innlegg v/Morten Furunes
 - 6.1 Spørsmål og kommentarer
- 7 NORDLAND FYLKESKOMMUNE** Innlegg v/Helge Moldjord
 - 7.1 Spørsmål og kommentarer
- 8 SJ, PROSJEKTER I SVERIGE** Innlegg v/Stellan Lundberg
 - 8.1 Spørsmål og kommentarer
- 9 HANDELSFORBINDELSER MOT ØST ETC.** Innlegg v/Stig Winther
 - 9.1 Spørsmål og kommentarer
- 10 TEKNOLOGIUTVIKLING** Innlegg v/Rune Grov
 - 10.1 Spørsmål og kommentarer
- 11 FINNMARK FYLKESKOMMUNE** Innsendt innlegg
- 12 OLJE- OG ENERGIDEPARETEMENTET** Innsendte innlegg
- 13 ANDRE KOMMENTARER**
- 14 MOMENTER SOM ER LITE BERØRT**
- 15 AVSLUTNING - VIDERE ARBEID**

INNLEDNING

Pågående planutredning om Nord-Norgebanen involverer en rekke fagmiljø og offentlige institusjoner.

For å drøfte hvilke rammebetingelser som vil gjelde for togtransport i landsdelen etter år 2000, ble det gjennomført et dagseminar i Tromsø den 5.12.91.

Deltakerne på seminaret kom fra de miljøer som forventes å ha størst innsikt om og ansvar for utviklingen i landsdelens utfordringer.

Gjennom innleggene og diskusjonen på dette seminaret, ønsket en å få fram bakgrunnsstoff for å definere et basisalternativ. Et slikt basisalternativ anses som den mest sannsynlige samfunnsutviklingen og gir forutsetninger for beregninger av Nord-Norgebanens attraktivitet og lønnsomhet.

Samtidig var det viktig å få synliggjort elementer i samfunnsutviklingen som kan virke til at utviklingen vil ta en annen retning enn det som defineres i basisalternativet.

Seminaret i Tromsø 5.12.91 hadde dermed også som formål å sette søkelyset mot ytterpunkter som kan korrigere det definerte basisalternativet. Slike ytterpunkter kan koples sammen i flere scenarier som blir testet i følsomhetsberegningene.

På seminaret deltok ca 30 representanter fra offentlige myndigheter og private institusjoner, hvorav 11 holdt innledninger om ulike emner. Etter hvert innlegg var det en plenumsdiskusjon.

Referatet er redigert slik at kopi av transparente og/eller foredragsmanuskriptet er presentert for de ulike emner. Deretter følger en punktvis oppsummering av spørsmål og kommentarer knyttet til hvert enkelt innlegg. Synspunkter som kom fram under kommentarrunden vil naturlig nok være noe sprikende, og til dels peke i flere retninger.

Enkelte innbudte instanser hadde ikke anledning til å delta på seminaret. Fra disse er det lagt ved notater som omhandler de aktuelle tema.

Vi beklager at det har tatt noe tid å få fram en endelig seminarrapport. Dette skyldes både en omfattende redigeringsjobb og et tidkrevende arbeid med å få manuskript o.l. fra deltakerne.

1.1 FREMTIDENS JERNBANEKONSEPT I NORGE

Prosjektleder for Nord-Norgebanen, Per Overland fra NSB strategi og miljø, innledet seminaret med en vurdering av "Fremtidens jernbanekonsept i Norge".

Han startet med å beskrive NSBs status pr i dag og at holdninger endres. Det er i dag stadig bedre grunnlag og vilje til å satse på jernbanen - det er grunnlag for nytt håp! Per Overland beskrev også NSB's prioriteringer m.h.t. strekninger som bør opprustes.

Videre presenterte han europeernes forslag til et høyhastighetsnettverk. Reisetider mellom Oslo og endel europeiske byer med et slikt nett ble vist.

Til slutt presenterte Overland jernbanenettet i Norge og ulike reisetider som et tilsvarende høyhastighetsnett vil medføre.

Plansjene som Overland viste på seminaret følger på de neste sidene.



DAGENS SITUASJON

- Utviklingen i Europa påvirker Norge
- Nordisk samarbeid -> CNR
- Økende miljøproblemer: Politikerne bør velge oss
- Kundene velger oss p.g.a. pris og kvalitet!
- Norsk høyhastighet: 200 km/t og R 2400 m
Satsing der det er trafikkgrunnlag
- Norge i Europas periferi - Krever gode kommunikasjoner / transportårer
- 0) Flyplass holdes utenfor
- 1) Østfold et naturlig førstevalg
- 2) Vestfold til Larvik
Eidsvoll-Lillehammer
Ringeriksbanen
- 3) Vestfold-Sørlandsbanen
Lillehammer-Trondheim
Hønefoss-Bergen
Gjøvik-Moelv/Lillehammer



SITUASJONEN I NORGE

- Bortsett fra Lier tunnel og utbyggingen i Oslo ingen nye linjer siden 1962.
- Politikere har vært negative til NSB - subsidiesluk og uinteressant
- NJP 1990-93 med lavere ambisjonsnivå enn NSBs eget forslag
- Materiell ? Gjennomsnittsalder på lokm er 23 år.
BM69 er fra 1971 -> 20 års gammelt konsept
E117 / B7 prøver med krengeing; prøver X2000 til vinteren
- Også X2000 vil kreve en forbedret infrastruktur
- Visjon om høyhastighet -> ny debatt i Norge.



GRUNNLAG FOR NYTT HÅP

- Fornyet politisk interesse
- Sysselsettingsbehov
- Planleggingsmidler
- Positiv presse -> Manglende punkt lighet en fare
- Planer etterspørres
- Viktig med åpen planprosess: "Vi alene vite" holdninger skaper motstand
- Satsingsfilosofien er på- veg til å bli godtatt
- 3 milliarder pr. år er nå "stuerent"
- NJFs "90-årene - jernbanens tiår" -> Felles mål.

NARVIK

TRONDHEIM

ÅNDALSNES

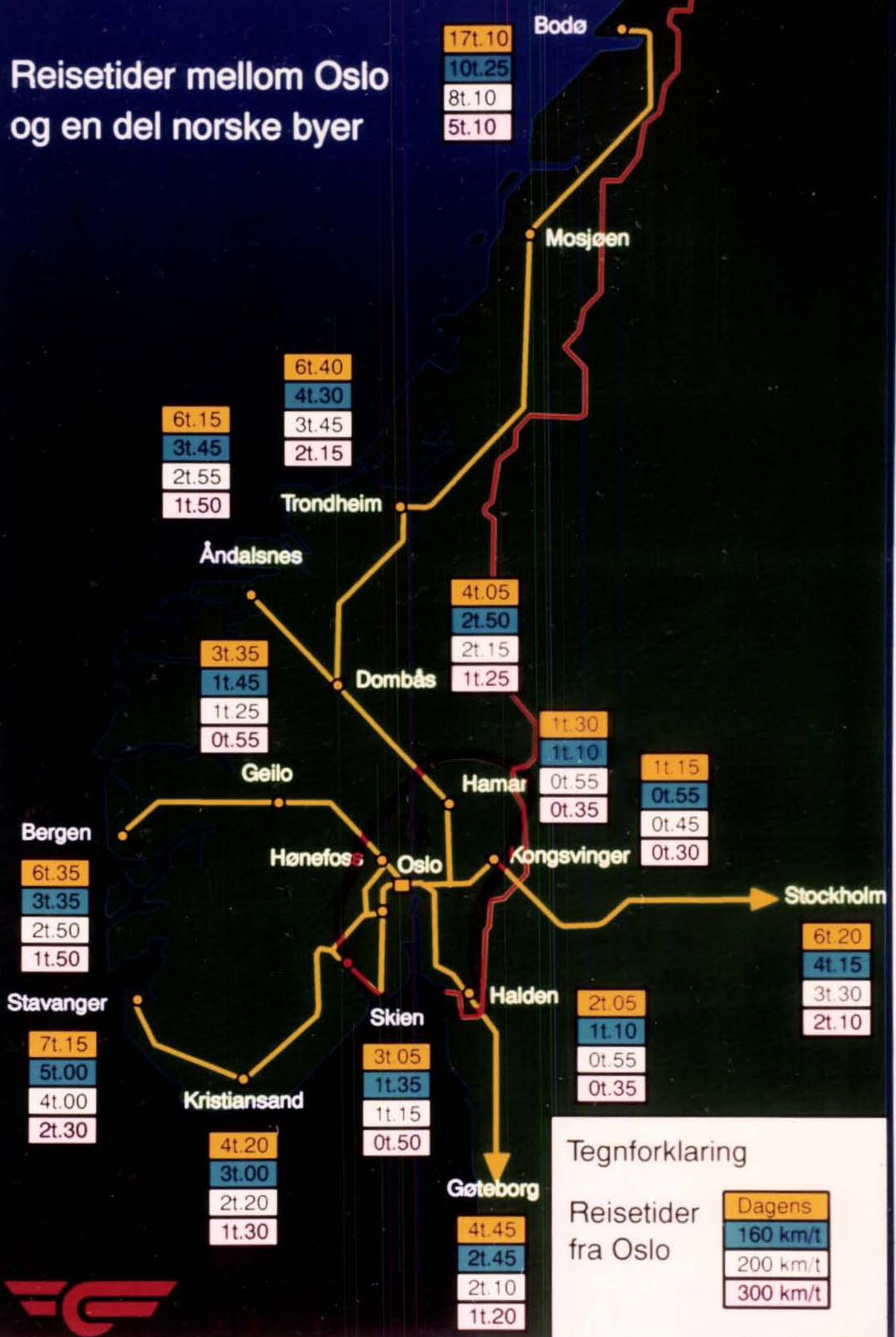
BERGEN

OSLO

STAVANGER



Reisetider mellom Oslo og en del norske byer



Tegnforklaring

Reisetider fra Oslo	Dagens
	160 km/t
	200 km/t
	300 km/t



PROPOSALS FOR A EUROPEAN HIGH-SPEED NETWORK



JANUARY 1989

Reisetider mellom Oslo og en del europeiske byer



Tegnforklaring
 Reisetider fra Oslo
Dagens
Framtidige



1.2 ØKONOMISKE PARAMETRE

Parametrene nedenfor beskriver endel overordnede forutsetninger som er hentet fra transportanalysen for Gardemoen. De samme parametrene vil bli benyttet i analysene i utredningen av Nord-Norgebanen.

	% PR. ÅR 1988-2000	% PR. ÅR 2000-2025
BNP	2.0	1.7
INNENLANDS FORBRUK	2.1	1.9
PRIVAT KONSUM	2.2	2.2
BRUTTO DISP. REALINNTEKT	2.7	1.7
PRIS NORSK RÅOLJE	3.0	0.6
PRIVAT DISP. REALINNT.	2.5	1.9
REALPRISØKN. DRIVSTOFF	(25% - 1990-2010)	

KLØKT: Den interdepartementale klimagruppen

TRANSPORTANALYSE HOVEDFLYPLASS

1

Arbeidsnotat 43
27.09.91
E. Kolstad

OM FORUTSETNINGER I TRANSPORTANALYSEN EKSTERNE OG FORUTSETNINGER SOM ER TATT I PROSJEKTET

Oppbygging av en transportanalysemodell som den vi nå har etablert for hovedflyplassprosjektet, vil i hovedsak bety at den viten en har tilgjengelig gjennom erfaringer og registreringer, systematiseres inn i en matematisk sammenheng slik at det blir mulig å nyttegjøre seg dette som grunnlag for å trekke slutninger i en planprosess. Grunnlaget for modelletableringen er data fra reisevaneundersøkelser.

I Transportanalysearbeidet har det, i tillegg til data fra reisevaneundersøkelsene, vært nødvendig å bruke en del forutsetninger. Noen styres av eksterne forhold, prognoser etc, mens andre er gjort i prosjektet. Noen av forutsetningene kan dokumenteres gjennom andre prosjekter som har vært premissgivende for analysearbeidet, mens andre er gjort fordi det ikke har vært mulig å skaffe data som belyser enkelte forhold i modellen.

Dette notatet tar sikte på å redegjøre for de ulike forutsetningene som er brukt i arbeidet.

Eksterne forutsetninger.

De viktigste eksterne forutsetningene knytter seg til prognoser, data, etc. som er lagt til grunn i modellarbeidet.

- Flytrafikkprognoser. TA bruker Luftfartsverkets prognoser for flytrafikk, utarbeidet med TØI's prognosemodell. 11,7 mill. årspassasjerer i 1998, 16,7 mill. i 2010. For 2020 har prognosene 22,3 mill. årspassasjerer.

For alternativene med delt drift, Sammenligningsgrunnlaget, er transfertrafikken mellom de to flyplassene (innland/utland) etter samråd med Luftfartsverket satt til 7% av det totale antall flypassasjerer.

Flyplassprognosene følger de samme forutsetningene som er gjenngitt i økonomisk analyseskjema, basert på Den interdepartementale klimagruppens "KLØKT"-rapport. Forutsetningene om årlig vekst er der:

	1988-2000	2000-2025
- BNP	2.0	1.7
- Innenlandsk forbruk	2.1	1.9
- Privat konsum	2.2	2.2
- Brutto disponibel realinntekt	2.7	1.7

- Pris på norsk råolje 3.0 0.6

Utviklingen i prisen på drivstoff, eksklusive avgifter, forutsettes å følge råoljeprisen.

- Arbeidsplasser på flyplassen. Det er forutsatt 1000 arbeidsplasser på flyplassen pr. mill. årspassasjerer. Dette er brukt for alle tre beregningsårene.
- Bilholdsprognoser. Nytt sett prognoser for bilhold, antall biler pr. 1000 innbyggere, fra Vegdirektoratet, statistikkontoret, mai 1991. Utarbeidet i forbindelse med retningslinjer for NVVP-arbeidet. Forutsetningene bygger på klimagruppens makroøkonomiske beregninger. Oppsummert er forutsetningene i bilholdsprognosene:

	1990-2000	2000 ->
- Privatdisponibel realinntekt	2.5	1.9
- Realprisøkning på drivstoff	25% i perioden 1990-2010	

Det er videre lagt inn forutsetninger om redusert drivstofforbruk pr bil slik at drivstoffutgiftene pr. km. går ned selv om drivstoffprisen øker.

- Sammenligning mellom flytrafikkprognoser og bilholdsprognoser. Forskjeller som kan være til sted mellom forutsetningene i de to prognosene er vanskelig å kvantifisere, da det synes å være brukt ulike definisjoner og størrelser i de to kildene jeg har brukt. For å få oversikt over betydningen av eventuelle forskjeller, er det gjort en beregning med bilholdsprognose-modellen der forutsetningene fra flypassasjerprognosene er lagt inn. Denne beregningen ga bare ubetydelige avvik fra de bilholdstallene som er brukt i modellen, fase 3.
 - Bolig og arbeidsplassdata. Prognoser for bolig og arbeidsplassutvikling på sonenivå tilpasset de ulike alternativene er utarbeidet av Miljøverndepartementet.
- Grunnlaget for bolig- og arbeidsplassprognosene er demografiske koeffisienter i SSB's fremskriving K1 87. Videre er det brukt forskningsresultater, samt eksisterende planer og drøftinger mellom Miljøverndepartementet, Oslo Kommune og Akershus fylkeskommune. Med dette som utgangspunkt er det etablert rammer for boligbygging og arbeidsplassutvikling frem til 2015 for regionene totalt og mellom del-regioner.
- Veinett. Forutsetninger som følger Oslo-pakken og innspill fra Vegkontorene.
 - Kollektivnett. Fått data fra PROSAM's koding i PROSAM-området. I de øvrige områdene bygger det på rutetabeller og kontakt med selskapene. NSB har gitt premissene for koding av jernbanesystem i alternativene med jernbane til Gardermoen, mens bussprosjektet er styrende for utforming av bussalternativene.

Forutsetninger som er gjort som del av modellarbeidet

Det har vært nødvendig å gjøre en del forutsetninger i selve modellarbeidet der en ikke har hatt data å holde seg til som gir sikre holdepunkter f.eks. om fremtidig utvikling. De viktigste forutsetningene som har vært gjort er listet opp nedenfor.

- Fordeling av turer for flypassasjerer. Forutsatt at det er som for Fornebu i 1998, med en gradvis overgang til avstandsuavhengig fordeling. 50% tilpassing i 2010.

Følsomhetsberegninger viser at beregningsresultatene er svært lite påvirket av forutsetningene om hvor fort turfordelingen tilpasser seg den nye lokaliseringen.

- Arbeidsreiser til flyplassen. Mange av de ansatte på Fornebu vil følge med til Gardermoen. For 1998 er det i modellen forutsatt at 2/3 (8000) av arbeidsplassene er bemannet med arbeidstagere som bor som om flyplassen ligger på Fornebu, resten er tilpasset plassering på Gardermoen.

For 2010 og 2020 er det forutsatt at bolig mønsteret for de flyplassansatte har tilpasset seg den nye situasjonen.

- Astansfordelingen for ansatte på flyplassen er forutsatt å være som for andre arbeidstagere i regionen. Det er ingenting i RVU-dataene som tyder på at dette ikke er tilfelle.

En ny fordelingsmodell der data fra Arlanda er trukket inn i kalibreringen, er under uttesting. Fordelingen fra Arlanda tyder på at flyplassansatte er noe mindre følsomme for lange arbeidsreiser enn øvrige arbeidstagere, eller at det vil kunne bli lengre arbeidsreiser til flyplassen enn til gjennomsnittsarbeidsplassen. Dette vil kunne gi flere arbeidsreiser mellom Gardermoen og spesielt Oslo-området også på lengre sikt enn dersom vi bruker samme avstandsfunksjon som for andre arbeidstagere. Et større antall reiser til Oslo-området kan også synes logisk ut fra det gode transporttilbudet en vil få i korridoren Oslo-Gardermoen.

- Valg av reisemåte til flyplassen. Bygger på en modell som er kalibrert med utgangspunkt i reisevaneundersøkelse, RVU, på Fornebu kombinert med data fra en undersøkelse av passasjerenes preferanser rettet mot Gardermoen som TØI gjennomførte våren 1991.

Modellen tar hensyn til følgende parametre:

- Reisetid til Gardermoen med bil, taxi og kollektivtransport. Dør til dør.
- Kostnader med bil og kollektivtransport
- Om det er en privatreise eller en forretningsreise. Har betydning for hvem som betaler for reisen.
- Op passasjerer er bosatt på Østlandet eller i andre enden av flyturen. Har betydning for tilgang til bil for reisen til/fra Gardermoen.
- Parkeringsavgift på Gardermoen.

- Reisetid på veinettet. For å kompensere for fremkommelighetsproblemer i veinettet, er reisetiden til flyplassen med bil regnet etter en hastighet som er halvparten av skiltet hastighet. Denne forutsetningen synes å overdrive fremkommelighetsproblemer på veinettet, og det gjøres følsomhetsberegninger for å teste virkningen av regne med bedre fremkommelighet.
- Prisnivået for reiser med bil og kollektivtrafikk er ikke forutsatt å endre seg vesentlig fra dagens situasjon. For reiser med tog til Gardermoen har NSB gitt priser som ligger i samme prisleie som i SL-systemet, ca. kr. 70 som gjennomsnittspris for flypassasjerer. For flybussalternativene er prisen pr. reise satt ut fra kravet om inndekking av driftskostnader pluss 10%. Dette gir gjennomgående ca. kr. 10 lavere pris pr. reise enn i de togbaserte alternativene.

Endringer i modellen fremover.

I en prosess som transportanalysen for Gardermoen vil en hele tiden få inn nye data og forutsetninger som kan bidra til forbedring av modellen. Det vil bli tatt en oppfølgingsrunde (TA-4.0) i oktober/november for å samle opp nye data og parametre som kan ha innvirkning på modellen. Til nå har vi oversikt over følgende som skal tas inn i TA-4.0:

- Ny modell for turfordeling for ansatte på flyplassen.
- Ny estimering av parametrene i reisemiddelvalgmodellen for flypassasjerer. Data fra en RVU på Arlanda er nå tilgjengelig og kan brukes kalibreringsgrunnlag i tillegg til det vi har fra tidligere.
- En nøyere gjennomgang av kjøretidene med bil til flyplassen
- Justerte sonedata, boliger og arbeidsplasser, for å få med det de siste oppdateringene som er skjedd i Oslo og Akershus, samkjøring med UREPS.
- Nettjusteringer for å fange opp feil som er oppdaget og for å samkjøre med pågående hovedplaner etc.

2 SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Innlegg v/Kjell Rosanoff

TRANSPORTPOLITIKK I NORD-NORGE MOT ÅR 2000
Subsidier/avgifter i transportnæringen

Innlegg på NSBs dagsseminar i Tromsø 5.12.1991

FIG Det kan innledningsvis være grunn til å peke på det, i alle fall blandt oss som arbeider i sektoren, velkjente faktum at transport ikke er et mål i seg selv. Transport er et middel for å tilfredsstille et kontakt- og aktivitetsbehov i samfunnet. Transportpolitikken er avledet av overordnede mål om økonomisk vekst, styrket konkurransevne og sysselsetting, godt miljø, spredt bosetting og effektiv ressursbruk. Disse målene kan dels være motstridende.

Det er en nokså umulig oppgave å si noe særlig konkret og detaljert om transportutviklingen i Nord-Norge på så lang sikt som her er antydnet (10 - 40) år. Dette vil kreve betydelig kunnskap om den demografiske og næringsmessige utviklingen i landsdelen, og i deler av den. Dette seminaret har vel bl.a. som hensikt å foreta en slik kartlegging.

Før en ser framover kan det være lurt å ta en titt bakover i tid. Hva har skjedd med transportmønsteret de foregående 40 år? To figurer gir et raskt bilde av dette.

FIG Persontrafikkarbeidet har vokst med nær 800 pst. i denne perioden, og det er i all hovedsak vegtransporten - og da særlig personbilen (de individuelle reisene) - som har tatt veksten.

FIG Godstrafikkarbeidet har vokst noe mer beskjedent - omlag 430 pst. Her er heller ikke fordelingen på transportmidler like dramatisk endret - sjøtransporten har med vår særegne geografi kunnet holde stand.

Alt i alt har vi altså hatt en fullstendig revolusjon i transportmønsteret, ved at vegtransporten er blitt dominerende - særlig gjennom privatbilen og individuell mobilitet. Selv om dette i dag i økende grad erkjennes som et problem er det grunn til å peke på at det har vært en ønsket utvikling som en naturlig del av vår velstandsutvikling.

Mange har sett framover - men de fleste prognoser opererer med kortere sikt. År 2000 er fortsatt den vanligst brukte horisont (til nød 2005). Det er også betydelige ulikheter i metode - og i mål med framskrivningene. Det skjer et betydelig modellutviklingsarbeid på dette området - kanskje særlig drevet fram av interessen for de langsiktige miljøkonsekvensene.

Det eksisterer ingen "autorisert" framskrivning eller prognose - og det er vanskelig å sammenlikne de som finnes. Jeg skal nøye meg med kort å vise en framskrivning, bare for å gi et visst bilde. Framskrivningen er ikke et mål for framtidig transportomfang - men er den referansebane som ble brukt i Klima-utvalgets rapport fra mars i år. Den er altså rimelig fersk, nokså langsiktig (2025) og er basert på en videreføring av det en i dag vet om hovedtrekk og atferdsmønstre i økonomien. For ordens skyld: usikkerheten er betydelig.

FIG. Det mest interessante ved denne framskrivningen er ikke veksten i seg selv (59 pst for persontransport og 139 for gods), men at godstransporten vokser raskere enn persontransporten - motsatt av den langsiktige tendensen vi så i historiske tall. Dette er i rimelig samsvar med det en

kunne forvente ut fra analyser som er gjort med annet analytisk utgangspunkt.

Det kan her være på sin plass å si noe kort om enkelte sentrale drivkrefter bak transportutviklingen, før vi ser nærmere på utviklingstrekk ved transportpolitikken. Den viktigste forklaringsfaktor bak det totale transportomfang er den økonomiske aktiviteten i samfunnet, målt ved BNP. Særlig for godstransport er det en nær sammenheng - det er ikke urimelig å snakke om noe nær en 1:1 sammenheng. Transportpris relativt til andre innsatsfaktorer vil over tid også spille en rolle (jf. substitusjon fra kapital til transport). For lokale transportstrømmer kommer naturlig nok også lokaliseringsspørsmål inn som en sentral størrelse.

For persontransport er bildet noe mer komplisert. Også her er økonomisk aktivitet, slik den gir seg uttrykk i disponibel inntekt, en sentral størrelse. Her er imidlertid også andre typer drivkrefter framtrepende: Livsstil, utvikling av familie- og samlivsformer, "tidsklemmen", førerkortinnehav og biltilgang. De første av disse er vel særlig av betydning for de helt lokale transporter - men jeg skal si litt mer om de to siste fordi de utgjør en betydelig forklaringsvariabel både når det gjelder reiseomfang og reisemiddelfordeling.

Biltallet har vist seg å øke parallelt med førerkorttallet. Stadig flere grupper har sett det som naturlig og økonomisk mulig å kvalifisere seg til bilførere. I ungdomsgruppene har vi nå nådd noe nær et metningspunkt. I eldre grupper, og spesielt blandt eldre kvinner er andelen vesentlig lavere. Denne generasjonseffekten er årsaken til en fortsatt nettoøkning av førerkorttallet. Det har på denne bakgrunn vært antydnet at vi over en 20-årsperiode vil nå et totalt metningspunkt. Dette betyr at denne type drivkrefter vil avta i betydning - og dermed at de grunnleggende økonomiske forhold vil få større forklaringskraft

også for persontransport (totalt og for reisemiddel-
fordelingen).

Sammensetningen av transportarbeidet vil avhenge av rela-
tive priser samt transportmidlenes og infrastrukturens
kvalitet i forhold til transportbehovet. Dette er
forhold som mer direkte påvirkes av den transportpolitikk
som føres.

I resten av mitt innlegg skal jeg gå nærmere inn på de
trender i transportpolitikken som kan observeres i dag, og
så si noe om sannsynligheten for at de skal vedvare -
eventuelt hva som skal til for at de skal brytes. I denne
sammenhengen har det lite mening å se isolert på Nord-
Norge. Vi har ikke en egen overordnet transportpolitikk
for de enkelte landsdeler. Det geografiske elementet i
transportpolitikken er skillet mellom de større byene på
den ene siden og distriktene på den andre - det er ulike
utfordringer vi her står utenfor, og dermed ulik politikk.
Det ligger en klar konflikt her.

FIG De trender jeg har valgt å gå noe nærmere inn på er
følgende:

- innretting av infrastrukturens satsingen
- deregulering
- miljøspørsmål fokuseres
- desentralisering av ansvar og virkemidler
- subsidierte transporttilbud
- teknologiske utvikling

Jeg skal knytte noen kommentarer til hver enkelt av disse:

- Infrastrukturens satsing

Et sentralt punkt i regjeringens strukturpolitikk er en
bedre utnyttelse av ressursinnsatsen i samferdsels-
sektoren. Det legges vekt på å redusere næringslivets
transportkostnader, som er høyere i Norge sammenliknet med
våre viktigste konkurrentland - også når vi korrigerer for

våre lange avstander. Samtidig ønsker en å fremme transportløsninger som gir reduserte miljøbelastninger.

Samferdselsinvesteringer må underlegges samfunnsøkonomiske lønnsomhetskalkyler eller nytte/kostnadsvurderinger. Transportbrukernes kostnader og miljøkostnader må inngå i slike vurderinger. Dette er tilsynelatende selvfølgeligheter - det foretas selvsagt slike beregninger i forbindelse med aktuelle prosjekter. Imidlertid er det slik at en i prioriteringen av hvilke prosjekter som skal realiseres er vel så opptatt av den geografiske fordeling som av lønnsomheten. Klarest ser en det i veiplansammenheng, hvor det er stor oppmerksomhet omkring fylkesfordelingen. Også i valget mellom ulike typer infrastrukturtiltak - der det er alternativer - vil samfunnsøkonomisk lønnsomhet måtte tillegges avgjørende vekt.

Vi må gå ut i fra at vektleggingen av lønnsomhet på bekostning av geografisk fordeling vil øke. Dette er nødvendig for å få til de betydelige omstillinger norsk økonomi står overfor - og de effektivitetskrav vi må leve opp til. En slik utvikling av samferdselspolitikken vil måtte bety en vridning av investeringene mot de områder som genererer de tyngste transportstrømmene. Det er her lønnsomheten i de fleste tilfeller er størst - og det er også her miljøgevinstene kan være størst.

- Deregulering

Vi har i de senere år sett en betydelig deregulering av transportsektoren. Godstransport er i dag helt ut deregulert nasjonalt - etterhvert vil også utenlandske transportører i økende grad få tilgang til dette markedet. For kollektiv persontransport gjelder fortsatt konsesjonsregler, men det har skjedd en viss oppmyking av håndhevingen, samtidig som anbudssystemer er på vei inn. Som vi har sett har imidlertid utviklingen gitt en "deregulert" persontransport gjennom den kraftige veksten i

personbiltransporten.

Selv om vi kan oppleve politisk bestemte svingninger er det liten grunn til å tvile på at den langsiktige trenden også videre vil være økt deregulering - selv om det alltid vil være et visst element av regulering vis-a-vis subsidiert kollektivtransport. Dette er også en klar tendens i det øvrige Europa - og et bærende element i EFs transportpolitikk, noe vi vil måtte forholde oss til uavhengig av hvordan vi løser vårt forhold til EF. Poenget er at vi gjennom brukernes frie valg oppnår en samfunnsmessig rasjonell transportmiddelfordeling. Forutsetningen er da imidlertid at alle typer transport bærer sine totale kostnader, noe som naturlig bringer meg over til neste punkt.

- Miljø

Transportsektoren er en betydelig forurensere, og miljøproblemene knyttet til transport er kommet stadig mer i fokus de senere år. Miljøsidene vil ha stor betydning for transportpolitikken framover. Signalene fra regjeringen går klart i retning av å preferere økonomiske virkemidler som de mest effektive. Kort sagt: Forurensere skal betale, gjennom at eksterne kostnader internaliseres. Isolert sett øker dette de minst forurensende transportformenes konkurransekraft. Videre vil transport i bystrøk - der de lokale miljøproblemene er store, og arealkonfliktene størst - trolig bli dyrere enn transport i mer grisgrendte strøk.

Politikken i dag er gradvis å ta i bruk miljøavgifter - og å øke dem. På dette området er det riktig å karakterisere Norge som et foregangsland - en ønsker gjennom å ligge i forkant å være en pådriver for å få til forpliktende internasjonale avtaler om miljøavgifter. På kort sikt er det liten tvil om at denne trenden vil vare ved. På lengre sikt er spørsmålet om en lykkes i å få til internasjonale avtaler. Uten slike avtaler kan denne

politikken gi et for stort gap mellom vårt avgiftsnivå og andre lands - noe som nok allerede føles i en del bransjer. Dette vil opplagt være en motkraft.

- Desentralisering av ansvar og myndighet

Betydelige oppgaver i transportsektoren er i dag tillagt fylkeskommunene, hva persontransport angår. For lokal kollektivtransport på veg og sjø er det knapt virkemidler igjen på statens hand - statens oppgave er gjennom inntektssystemet å sette fylkeskommunene i stand til å yte et kvalitativt likt tilbud. Det faktiske tilbud er et spørsmål om lokal prioritering. Infrastrukturen er (i stor grad) et statlig ansvar.

Det er all mulig grunn til å anta at dette har gitt mer effektiv lokaltransport - og at desentraliseringen vil vare ved. Det kan reises spørsmål om ikke også jernbanens lokaltrafikk og kortbanerutene burde ligge under samme regime. Det kan være uheldig at to ulike forvaltningsnivå har ansvar for ulike subsidierte transporttilbud. Dette har imidlertid flere sider - og det ligger ingen signaler om en desentralisering også på dette området.

Spørsmålet om et statlig kollektivtrafikkdirektorat har vært reist - særlig med sikte på en styrking og koordinering av kollektivtrafikken. Dette vil nok trekke i motsatt retning - en slik satsing fra statens side vil kreve statlige virkemidler.

Spørsmålet om videre desentralisering eller sentralisering over tid har altså ikke et klart svar.

Infrastrukturen er (i stor grad) et statlig ansvar. et vil være mulig å tenke seg en videre desentralisering ved omklassifisering av riksveger - men igjen: det er ingen klar trend her.

- subsidiert transport

Det ytes betydelige subsidier til transport i dag. Det er ikke grunn til å forvente at disse vil øke. Det er også et spørsmål om økonomien i lengden vil tåle samme overlapping av subsidierte transportformer som i dag. Stikkord framover vil være effektivisering - bl.a. ved at ulike subsidierte tilbud ikke i lengden kan opprettholdes parallelt.

Eksempelvis er kortbanenettet i dag trolig overdimensjonert. Dette skyldes bl.a. at standarden i den øvrige samferdsel er blitt bedre (hurtigbåter, bro- og tunnel-samband), slik at flyplassene nå ligger "nærmere" hverandre. Det kan være grunn til å spørre om ikke kortbanenettet ville sett anderledes ut om tilskuddet her skulle prioriteres sammen med andre tilskudd (jf. forrige pkt.).

Videre er det grunn til å anta at tilskuddsmidler i større grad vil bli styrt mot områder der de gir størst samfunnsmessig og miljømessig avkastning. Dette innebærer en vridning mot de tettest befolkede områdene, bort fra distriktene.

Spesielt for kysten kan nevnes Stortingets vedtak om at Hurttigruta skal være tilskuddsfri fra 2001 - en regner med at hurtigbåtene vil overta store deler av de transportoppgavene Hurttigruta i dag utfører i distriktene. Det eventuelle tilskuddsansvar for hurtigbåtene påligger fylkeskommunene.

Konklusjon: Subsidiene vil i alle fall ikke øke - og innsatsen trolig vris mot byene. dessuten vil de bli gitt mer åpent - som konkrete offentlige kjøp av transporttjenester.

Teknologisk utvikling

Den teknologiske utvikling på transportsektoren har vært betydelig - og antas å vedvare. Motorene blir gjennomgående mer energieffektive. Internasjonale avtaler om miljøavgifter vil kunne forsterke dette.

I overskuelig framtid vil vegtyransporten dominere, og fossilt brennstoff vil være viktigste drivmiddel. I noen grad vil alternative drivstoff komme inn - men ingenting i dag tyder på dramatiske endringer.

Hurtigbåtene er nevnt - sammen med hurtiggående ferjer kan dette få konsekvenser for i hvor stor grad det satses på fastlandssamband.

På togsiden skjer det i Europa en betydelig satsing på høyhastighetstog. Norske transportstrømmer er tynne - og vi ligger naturlig etter på dette området. I det tidsperspektiv vi her snakker om må vi imidlertid anta at slik teknologi introduseres, og da først der lønnsomheten er høyest. Hvorvidt dette vil ha betydning for Nord-Norge skal jeg la ligge.

TRANSPORT ER IKKE ET MÅL I SEG SELV

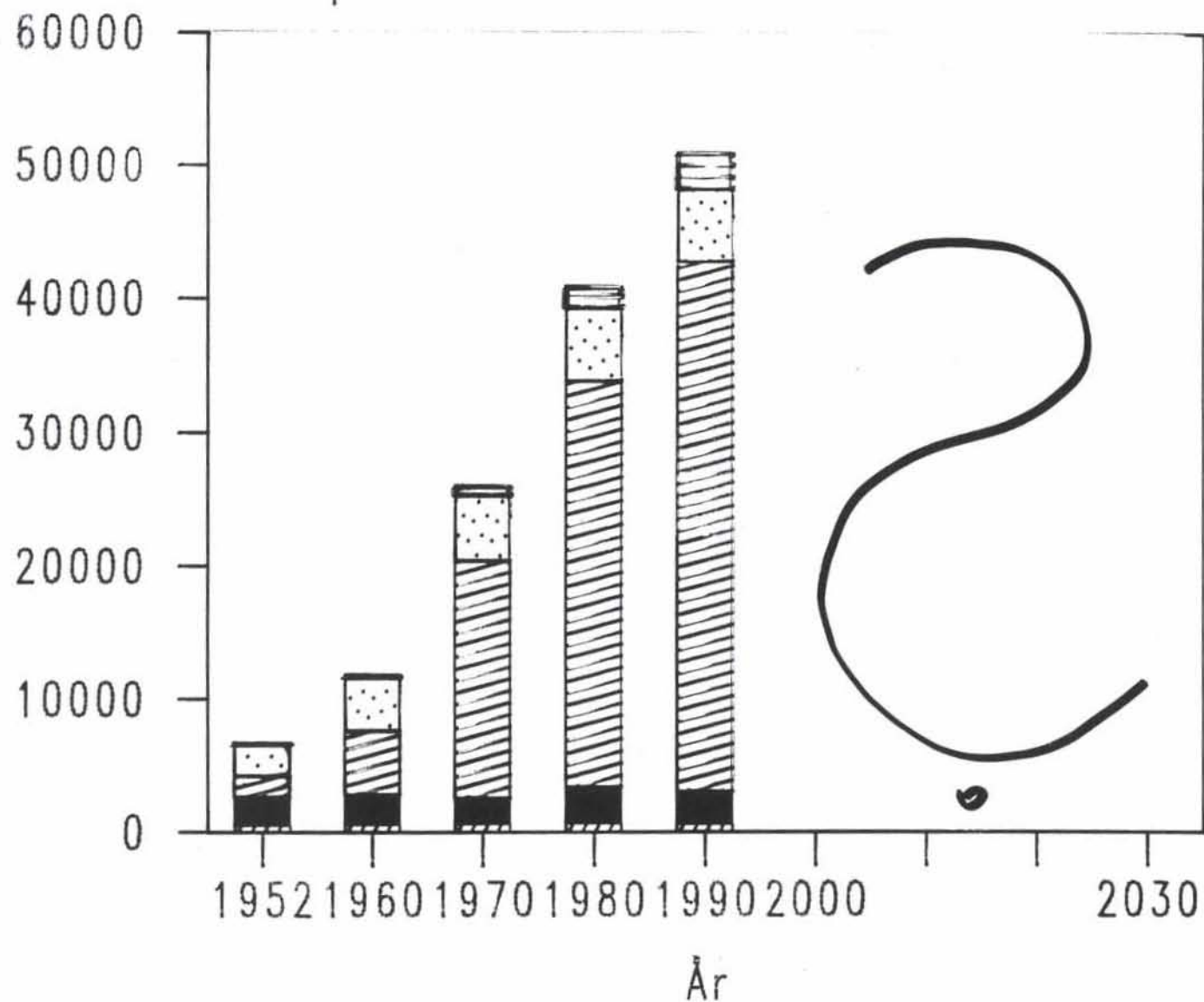
*Transportpolitikken er avledet av over-
ordnede mål om:*

- økonomisk vekst
- konkurranseevne
- sysselsetting
- bosetting
- effektiv ressursbruk
- miljø

Innenlands persontrafikkarbeid

Utvælgte år

Mill. personkm.



Transportmåte



Sjø



Skinne



personbil



Annen veg

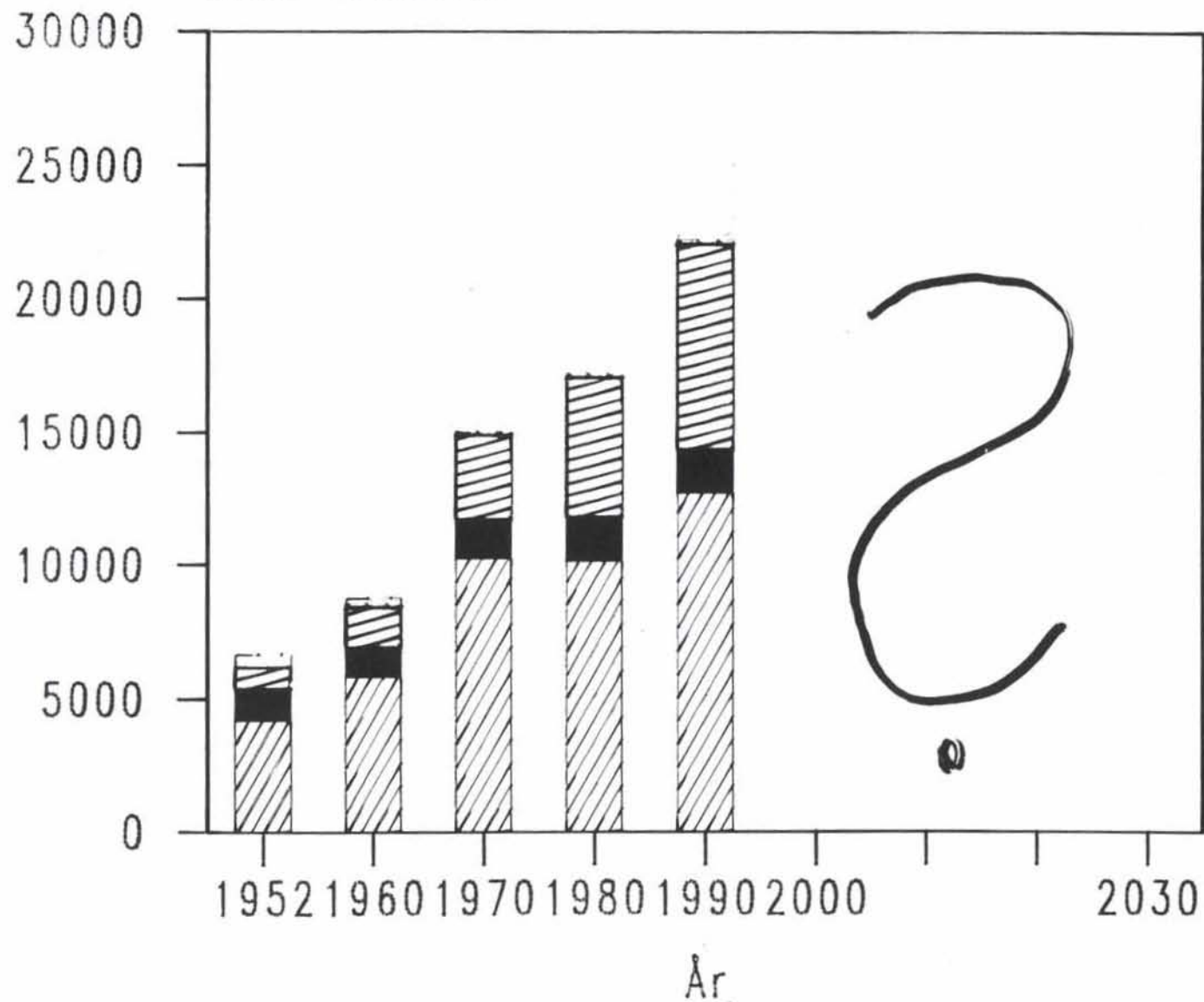


luft

Innenlands godstrafikkarbeid

Utvalgte år

Mill. tonnkm.



Transportmåte



Sjø



Skinne



Veg



Luft

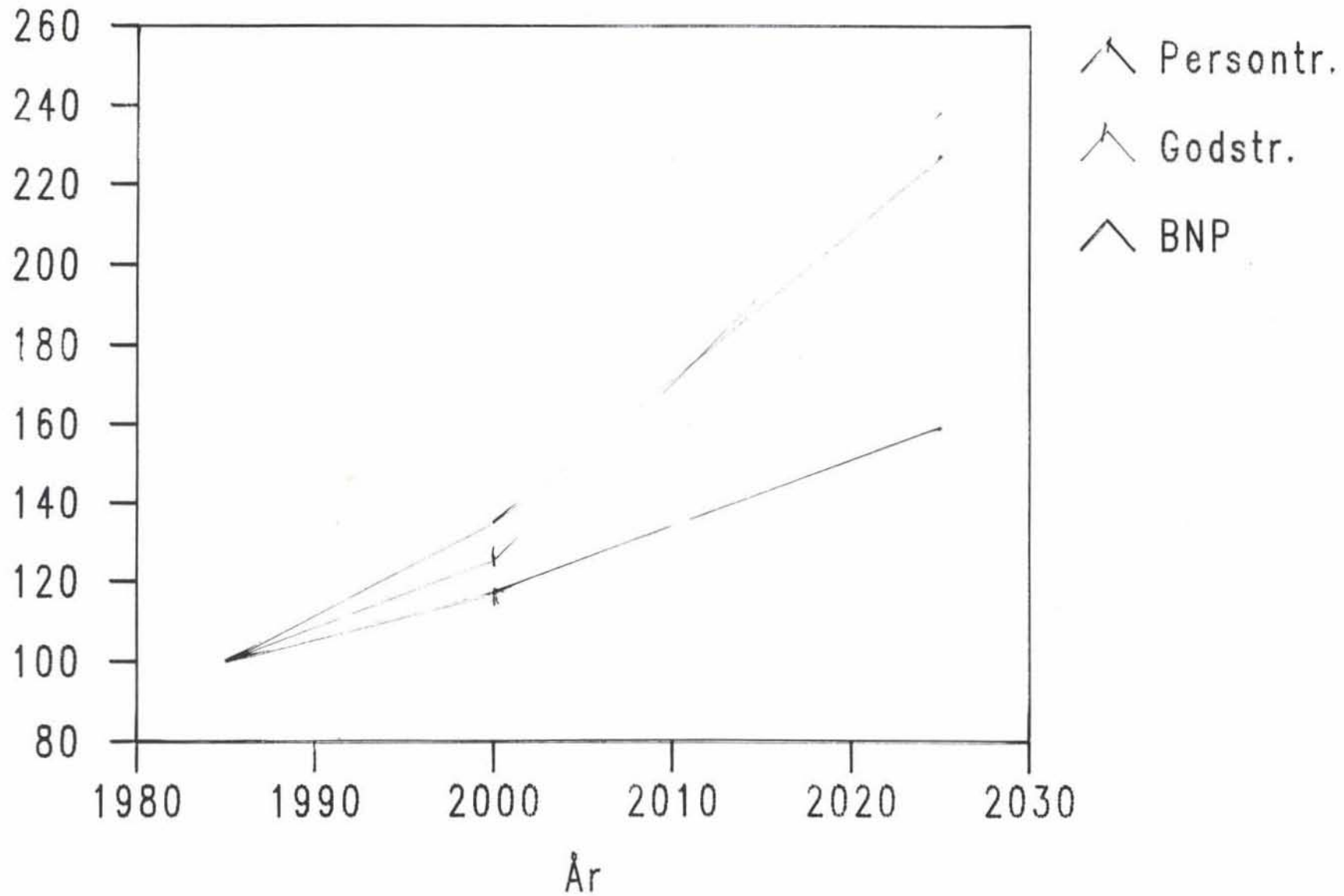


Fløting



Rør

FRAMSKREVET TRANSPORTOMFANG (TØI 1991)



- *Innretting av infrastruktursatsingen*
- *Deregulering*
- *Fokusering på miljøkonsekvenser*
- *Desentralisering av ansvar og virkemidler*
- *Subsidierte transporttilbud*
- *Teknologisk utvikling*

2.1 **SAMFERDSELSDEPARTEMENTET**
v/Kjell Rosanoff

SPØRSMÅL OG KOMMENTARER

Energiutvikling og transport.

Energi prisen for bensin/olje vil trolig stige. Dette vil få konsekvenser for politiske prioriteringer m.h.t. ulike transportmidler og energiformer. Vi kan forvente en satsing på miljøvennlig og energieffektiv transport.

Transportstatistikk.

I analysen er det viktig med god statistikk på regionalt nivå. Et generelt problem er at transportstatistikken er mangelfull på et slikt nivå. Dette gjelder særlig på godssida.

Bedriftsøkonomiske kriterier og nasjonale ringvirkninger.

En vurdering av transportsystemets effektivitet ut fra bedriftsøkonomiske kriterier, tilsier en satsing på østlandet med dets store befolkningsmengde. Ved å se på utbygging av transportsystemet på nasjonalt nivå, kan det være viktigere å fokusere på hvilke ringvirkninger transport har for andre samfunnsområder.

Parallele subsidier.

I dag subsidierer staten ulike parallelle transportformer i landsdelen. Dette gjelder blant annet buss, hurtigrute og kortbanerute. Staten har delegert myndighet i transportsaker til fylkeskommunene. Det vil si at fylkene gir tilskudd, og avgjør subsidiene. På sikt kan det ikke være aktuelt å opprettholde parallelle subsidier. En subsidiering av kollektivtrafikken kan være tenkelig, men én forutsetning som settes, er at godstransport ikke skal subsidieres og må gå med overskudd.

Økende miljøavgifter - satsing på energieffektive transportformer.

Staten legger opp til høyere drivstoffpriser gjennom økte miljøavgifter. Sentrale spørsmål er hvilke konsekvenser dette vil få for landsdelens transportkostnader og Nord-Norges tilknytning til Europa. Selv om drivstoffprisene øker, vil ikke dette automatisk bety økte totalkostnader. En kan motvirke en slik utvikling ved å satse på energieffektive transportformer. EF vil i prinsippet ikke akseptere subsidier til godstransport. Norsk industris konkurransedyktighet er avhengig av lave transportkostnader.

3 TROMS FYLKESKOMMUNE

Innlegg v/Torill Finnestrand

NORD-NORGEBANEN. PLANUTREDNING. DAGSSEMINAR I TROMSØ
05.12.91

BIDRAG FRA TROMS FYLKESKOMMUNES PLAN- OG NÆRINGSETAT

1. INNLEDNING

Sammen med de andre fylkeskommunene er Troms invitert til å komme med synspunkter på langsiktige strategier og utviklingstrekk som har betydning for spørsmålet om en forlengelse av Nord-Norgebanen.

I denne sammenhengen er det viktig å presisere at det etablerte planleggingssystemet i fylkeskommunen opererer med kun 4 års-perspektiver. I neste uke skal fylkestinget behandle fylkesplanen for 1992-95, mens tidsperspektivet i denne sammenhengen er år 2000 - 2030 !

Som planleggere har vi innenfor dette systemet ikke mulighet til å si noe om strategier for utviklingen fram mot år 2030, men vi kan selvsagt si noe generelt om utviklingstendenser, basert på historisk kunnskap og kunnskap om dagens samfunn.

Dette vil jeg gjøre med utgangspunkt i de analyser som er gjennomført i forbindelse med utarbeidelsen av fylkesplanen for 1992-95. Det sier seg selv at vi ikke har hatt mulighet til å gjennomføre egne analyser av utviklingstrekk for dette formålet på den korte tiden vi har hatt til forberedelser.

Jeg vil først presentere noen prognoser for befolkningsutviklingen i Troms fram mot år 2015. Deretter vil jeg gå nærmere inn på sammenhengen mellom næringsutvikling og bosettingsstruktur. Og til slutt vil jeg forsøke å si noe om mulige konsekvenser for transportbehovet framover.

2. UTGANGSPUNKT: FYLKESPLANEN FOR TROMS 1992-95

Fylkesplanen for Troms 1992-95 er temaorientert, det vil bl.a. si at sektorbidrag har fått relativt liten plass i planen. Følgende tema skal fokuseres i planperioden:

- befolkning og bosetting
- næringsutvikling
- internasjonal utvikling
- forskning og utvikling
- miljø, ressursforvaltning og arealbruk
- finansielle forhold

Disse temaene er valgt ut fordi de er faktorer som vil ha stor betydning for utviklingen i fylket framover. Samtidig fokuseres det på at målene for bosettingsstruktur og befolkningsutvikling er avhengig av at man klarer å skape en positiv næringsutvikling. Næringsutvikling er derfor hovedtema i planen.

Målsettingene i planen er som følger:

- Bidra til å utvikle lønnsomme og konkurransedyktige virksomheter, samt gjenopprette full sysselsetting.
- Legge forholdene til rette for balanse mellom inn- og utflytting slik at fylket kan beholde sin naturlige befolkningstilvekst.
- Opprettholde bosettingsmønsteret i hele fylket så langt det lar seg gjøre gjennom å styrke hele senterstrukturen og skape livskraftige bygdesamfunn.
- Sikre samfunnsservice og bedre levevilkårene til innbyggerne i alle deler av fylket.
- Bevare og utnytte ressurser og naturkvaliteter i fylket på en positiv måte for befolkningen og næringslivet.

3. BEFOLKNINGSUTVIKLING FRAM MOT ÅR 2015

Jeg vil her starte med å si noe om historien (utviklingen fra 1970 til 1990) før jeg går over på framtida og prognosene.

I 1990 hadde Troms et innbyggertall på rundt 146.000. Mellom 1970 og 1990 vokste fylkets befolkning med rundt 10.000 innbyggere, men befolkningsveksten har vært noe svakere enn for landet som helhet, 7,4 % mot 9 %. Troms har imidlertid hatt en klart mer positiv befolkningsutvikling enn Nordland og Finnmark.

Fordeling på regioner:

Bare to av planregionene, Tromsø og Harstad, har hatt vekst i folketallet. Indre Sør-Troms og Nord-Troms har hatt en betydelig nedgang i folketallet, mens reduksjonen i Midt-Troms har vært moderat.

Fylket har fortsatt en desentralisert bosettingsstruktur, selv om det har skjedd en betydelig sentralisering i løpet av 1980-tallet. I deler av kysten og i en del fjordbygder er tilbakegangen stor. Befolkningsgrunnlaget er lite og befolknings sammensetningen er så skjev at det er fare for avfolking på lengre sikt.

I fylkesplanen er det pekt ut 6 hovedsentra for service som viktig redskap i styrkingen av senterstrukturen og dermed bosettingsmønsteret. I perioden 1980-89 har disse stort sett klart seg bra, selv om utviklingen har vært noe forskjellig.

Fruktbarheten i Troms ligger i dag på et nivå under landsgjennomsnittet, og befolkningsutviklingen i fylket er derfor blitt mer sårbar for svingninger i flyttebalansen enn tidligere.

Hvordan er så befolkningsutsiktene framover ?

Framskrivninger av befolkningen bygger på antagelser om forventede endringer i tilvekstfaktorene fruktbarhet, dødelighet og nettoflytting. Det er stor usikkerhet knyttet til hvordan nivået på tilvekstfaktorene vil utvikle seg fram mot år 2015. SSB opererer derfor med flere alternative framskrivninger.

I befolkningsrapporten som ligger til grunn for fylkesplanen er fire ulike framskrivningsalternativer analysert. I planen er oppmerksomheten konsentrert om en framskrivning som har betegnelsen KM1 (konstant fruktbarhet, middels innvandring). Ifølge denne vil folketallet i Troms stige ubetydelig fram til år 2015.

Kun en av planregionene, Tromsø med omland, vil få befolkningsvekst på anslagsvis 8000 som i sin helhet vil komme i Tromsø kommune. Kommunens store andel av befolkningen i de særlig fruktbare aldersklasser bidrar sterkt til denne utviklingen. I de andre regionene vil det være en tilbakegang.

Når det gjelder den yrkesaktive delen av befolkningen, vil den holde seg noenlunde konstant fram til år 2010 uansett framskrivningsalternativ.

4. SAMMENHENGEN MELLOM NÆRINGSLIVSUTVIKLING OG BOSETTINGSSTRUKTUR

Historisk sett er bosettingsmønsteret nært forbundet med lokalisering av og tilgang til naturressurser. Fiske og jordbruk har lagt grunnlaget for store deler av det spredte bosettingsmønsteret langs kysten og i fjordområdene i Troms.

I tillegg er dagens bosettingsmønster i stor grad preget av veksten i de tjenesteytende næringene. Store deler av virksomheten er senterdannende. Det gjelder både offentlig og privat tjenesteproduksjon.

Men det er ikke bare strukturendringene i næringslivet som styrer bosettingsutviklingen. Andre viktige faktorer er velferdsordninger, endringer når det gjelder utdanning og likestilling, lokal kultur og identitet. Selv om mange av disse forholdene har virket i en viss sentraliserende retning, er det ikke gitt at alle forhold til enhver tid vil gå i samme retning.

Et annet viktig poeng er at hvis arbeidsledigheten fortsetter å være høy både i byene og i distriktene, er det lite trolig at bosettingsmønsteret vil endre seg drastisk.

Strukturendringer i næringslivet:

Når det gjelder fiske og fiskeindustri vil både ressurstilgangen og markedstilknytningen til EF ha stor betydning framover.

De bosettingsmessige konsekvensene kan være tosidige. På den ene siden vil kysten som region kunne styrke sin stilling noe. På den andre siden kan det komme til å skje en sentralisering innad i kystområdene.

Selv om det ser mørkt ut idag, vil en positiv utvikling i oppdrettsnæringen virke desentraliserende.

Jordbruk er en næring hvor vedlikehold eller redusert aktivitet mest sannsynlig vil prege utviklingen. Dette vil relativt sett få størst konsekvenser i deler av Sør-Troms og i innlands- og fjordbygdene.

Innenfor industri foregår det en reduksjon i sysselsettingen p.g.a. ulike former for rasjonalisering. I og med at vi er et industrifattig fylke, vil slike endringer få mindre betydning i Troms. Dessuten har verkstedindustrien allerede vært gjennom dyptgripende omorganiseringer.

Innenfor fiskindustrien er det muligheter for produksjons- og sysselsettingsvekst. Dersom Snøhvitfeltet vedtas utbygget, kan petroleumsvirksomhet også føre til en viss vekst i Troms (spesielt Harstad).

En fortsatt vekst i reiselivsnæringen vil også ha positive konsekvenser for bosettingsstrukturen i fylket.

Når det gjelder forsvarets aktivitet i Troms, så er det stor usikkerhet knyttet til hvor stor reduksjonen vil bli, og hvordan den vil slå ut geografisk i Troms. Skulle nedgangen bli stor, vil Indre Sør-Troms og Midt-Troms trolig bli sterkt berørt. Dersom det ikke kan skaffes alternative arbeidsplasser, er det fare for betydelig utflytting og befolkningsreduksjon i mange kommuner i de to regionene.

Det som er beskrevet ovenfor, er en del betraktninger rundt hva som er sannsynlig utvikling ut fra den kunnskap vi i dag sitter inne med.

Men det er klart at det i løpet av en 40-årsperiode vil komme enormt mange nye ukjente faktorer inn som vil ha betydning for næringsliv og bosetting i fylket.

Ut fra dagens situasjon kan vi f.eks. tenke oss både skrekkvisjoner og drømmebilder for utviklingen framover.

En skrekkvisjon er knyttet til en økologisk katastrofe i nordområdene, med store oljeutslipp, radioaktivitet osv, osv. Det er klart at dette vil være en katastrofe for det natur- og råvarebaserte næringslivet i Troms.

Men man kan jo også tenke seg "drømmebilder" med blomstrende handel østover mot Nordkalotten, mot Sovjet og videre østover, og med stor aktivitet innefor økologisk turisme i fylket. Innenfor en slik ramme blir jernbane en viktig faktor for utviklingen.

5. KONSEKVENSER FOR TRANSPORTBEHOVET

Ut fra det vi vet i dag, så vil det ikke bli noen drastiske endringer i næringsaktiviteten i fylket. Fiskerinæringen vil fortsatt være basis for næringsaktiviteten og for bosettingsstrukturen. Nedtrapping av forsvarsaktiviteten kan forsterke fylkets kystavhengighet.

Hva innebærer så dette for transportbehovene i fylket ?

På næringssida vil mye av aktiviteten fortsatt være knyttet til kysten. Dette kan innebære at havnesystem og sjøtransport fortsatt vil være viktig i transportsammenheng.

På persontransportsiden internt i fylket kan man også anta at dagens transportbehov vil gjelde en god del år fram i tiden.

Noe mer enn dette er det vanskelig å si om transportbehovet. Det er klart at valg av strategier for utviklin-

gen framover vil ha stor betydning for det transportbehovet som vokser fram. Og ettersom vi bare planlegger for 4 år av gangen, vil det derfor være vanskelig/svært politisk å antyde transportbehov i år 2030.

Fig. 3.12

Befolkningsutvikling i Troms 1990 – 2015
etter alle 4 prognosealternativene

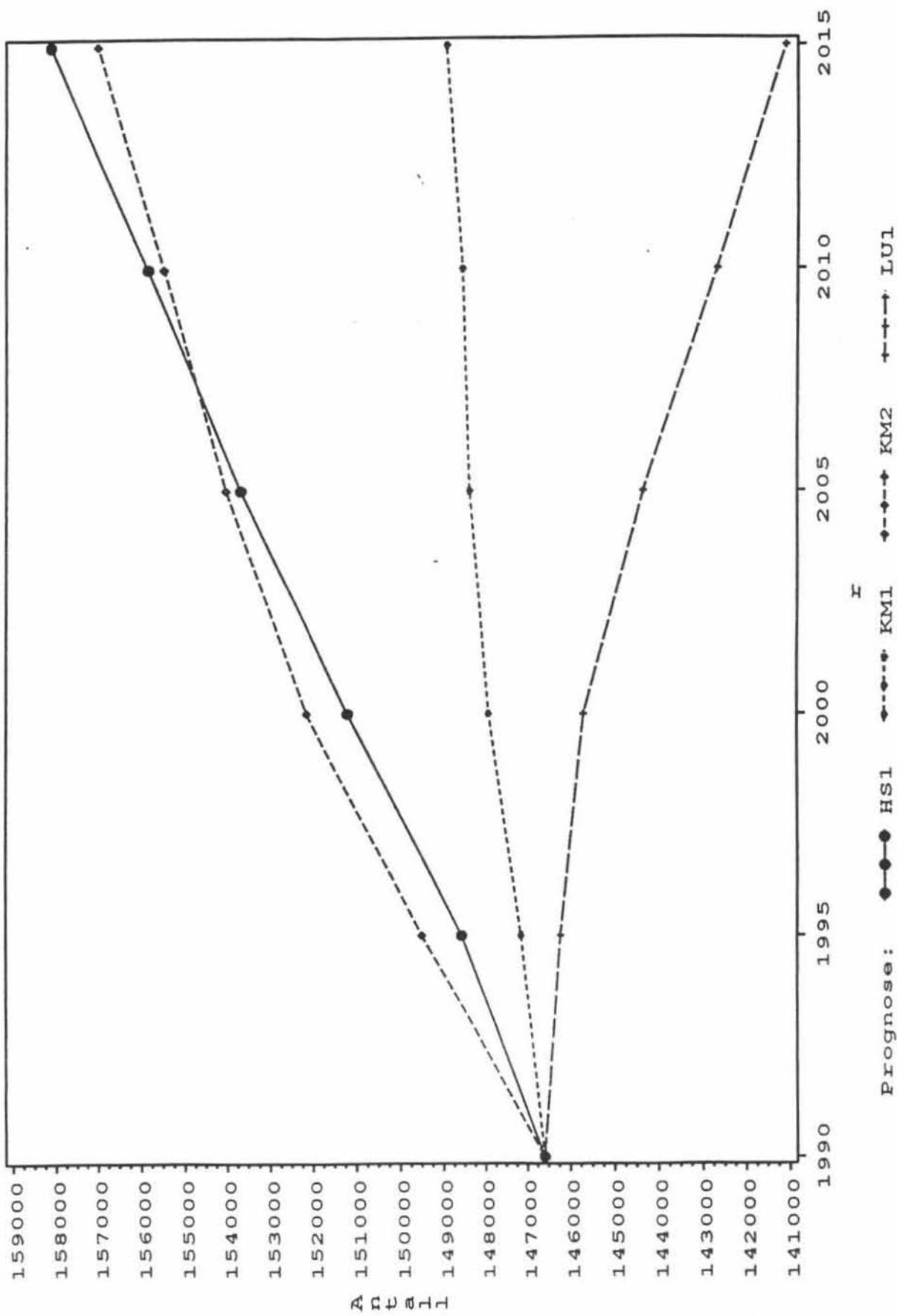
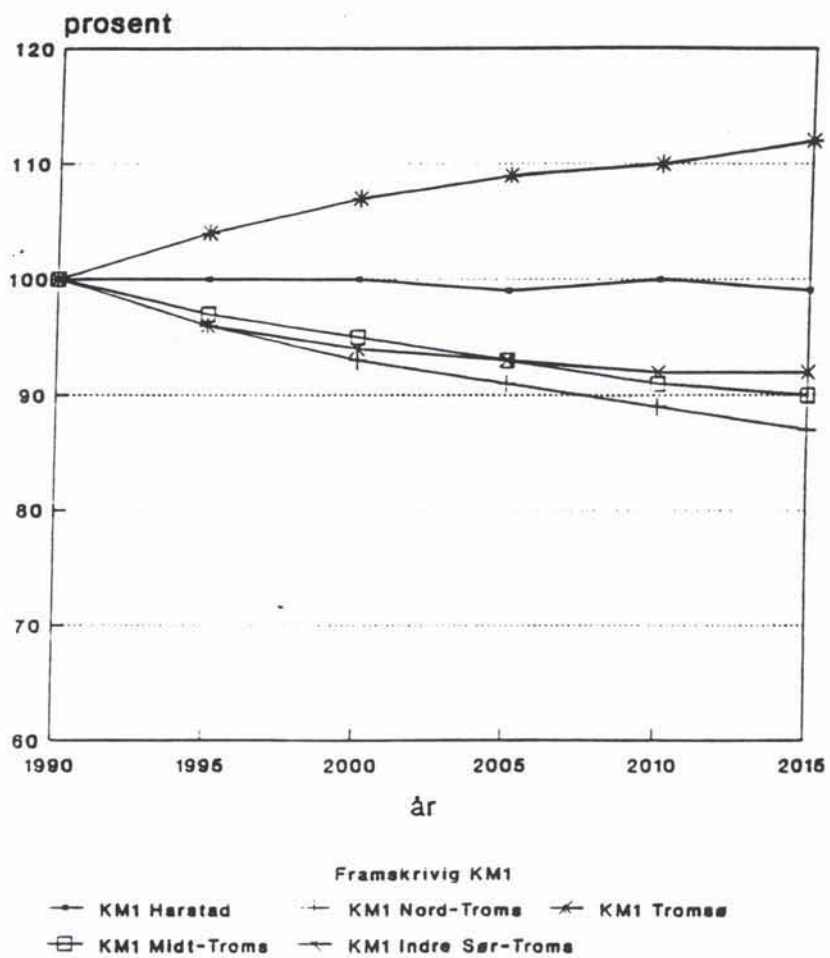


Fig 3.13 Framskrivning av befolkningsmengden i planregionene i fylket 1990-2015



Tromsø

Harstad

Indre Sør-Troms
Midt-Troms
Nord-Troms

3.1 TROMS FYLKESKOMMUNE
v/Torill Finnestrand

SPØRSMÅL OG KOMMENTARER

Stor offentlig sektor i Troms.

Troms er et tertiærnæringsfylke. Troms har landets høyeste andel sysselsatte i de tjenesteytende næringer utenom Oslo. Andelen tjenesteytende næringer er 75%. Troms har totalt sett hatt en positiv utvikling i motsetning til andre fylker i landsdelen. Den offentlige sysselsettingsveksten er årsaken til dette. Forsvaret kommer også inn med en betydelig andel. Trekker en fra denne andelen, ligger Troms på landsgjennomsnittet, men likevel godt over resten av Nord-Norge. 2% av landets totale industri finnes i fylket.

4 FORSVARSDEPARTEMENTET

INNLEGG AV SJEF FOR INGENIØRSTABEN FORSVARSKOMMANDO
NORD-NORGE, OBERSTLØYTNANT OVE WEISÆTH

VIRKSOMHETSNIVÅ I NORD-NORGE, FREMTIDENS FORSVAR, MOBILITETSKRAV

Forsvaret skal bidra med sin fagkompetanse i det utredningsarbeidet som NSB har igangsatt. Dette arbeidet er i gang, i hovedsak skal Forsvaret svare på størrelsen av personell og materielltransporten som kan overføres til jernbane. Videre skal vi uttale oss om traségeometrien, hvilke traséer er best for Forsvaret.

Forsvarskommisjonen skal være ferdig med sitt arbeide våren 1992. Forsvarsstudie 91 skal være ferdig vinteren 92. Dette arbeidet tar for seg hvordan Forsvaret skal være organisert i framtiden. De økonomiske forutsetninger som er lagt inn, og dagens krav, gjør at vi i framtiden må satse på kvalitet framfor kvantitet. Dette betyr at antall soldater/avdelinger og materiell vil reduseres, mens kravet til mobilitet vil øke.

Forsvarets utredning vil gi svar på hva som i dag kan overføres til jernbane av personell og materielltransport. Det er grunn til å tro at disse tallene vil reduseres i framtiden grunnet organisasjonsendringer, reduksjon av avdelinger, og at soldatene blir utdannet nærmere hjemstedet enn tidligere.

Forsvaret skal også planlegge for beredskap og krig. Utredningsarbeidet vil gi svar på Forsvarets behov i fred. Ved beredskap vil det være behov for å få tilført ca. 15.000 tonn forsyninger i døgnet. Dette er forsyninger både til sivile og Forsvaret. Alt dette kan ikke overføres til jernbane. Oljeprodukter er f.eks. basert på sjøveis transport. Forsvaret disponerer følgende muligheter:

- * Sjøtransport. Fleksibel vanskelig å slå ut. Sjøforsvaret beskytter transportene. Teoretisk kan et døgnns behov fraktes på en kjøle. Blir den ødelagt, mister vi et døgnns forsyninger. Beredskapsmessig er det derfor gunstig å frakte materiellet på mange kjøler. Blir noen få slått ut, betyr ikke dette så mye.
- * Lufttransport. Hurtig, men kan ikke frakte store mengder. Antall fly og tilgang på flyplasser er begrensende faktor. Ved luftherredømme vanskelig å slå ut.

- * Landeveistransport. Snart 2 akser til Nord-Norge. Svakeste punkter er de store bruene som det er vanskelig å reparere ved skade. Det er mulig ved hjelp av ferger og landgangsfartøy å omdirigere transporten. Enkelte plasser er det også muligheter å kjøre en omvei. Dette blir en begrensende faktor for bruk av vei.
- * Jernbanetransport. Nord-Norgebanen. Den er bundet til et jernbanespor. Det er forholdsvis enkelt å ødelegge deler av jernbanelinja. Dette gjør at transporten stopper opp i lang tid. Materiell og personell må lastes over på annet transportmiddel. Jernbanen er ikke like fleksibel som landeveistransport. Beredskapsmessig må hele jernbanenettet nordover vurderes. Det må være nok lokomotiv, kryssningsspor, og vi må være forberedt på at kraftforsyningen til elektriske lokomotiver kan falle ut.

Forsvaret vil benytte jernbanen i fred der hvor det er hensiktsmessig. Jernbanen er et godt transportmiddel ved beredskap, forutsatt tilstrekkelig kapasitet/kryssningsmuligheter. Ved krigshandlinger må vi regne med at jernbanen på et tidlig tidspunkt blir slått ut. Forsvaret må da nytte sjøtransport. Etablering av NNB vil ta godstransport fra sjøen. Dette kan bety at det går utover antall båter og havner. Dette vil fra Forsvarets side være meget betenkelig. Hvis NNB fører til at antallet fraktestartøy som i dag opererer langs kysten går ned, vil etableringen av NNB føre til dårligere transport beredskap i krig.

Kommentarer til trasévalg

Forsvaret kan ikke akseptere en trasé gjennom Sverige. Forsvaret ønsker ingen store bruer, undersjøiske tunneler er bedre. Traséen bør være i nærheten av eksisterende vei. Den beredskapsmessig beste traséen er Fauske - Bognes - Evenes - Tromsø, med undersjøiske tunneler. Alternativt den indre trasé til Bjørnfjell (på norsk side) og til Bones (på norsk side) til Tromsø.

Forsvarets prioriteter på samferdselssektoren i Nord-Norge

1. Opprettholde antall fartøyer og havnefasiliteter langs kysten.
2. Vei-prioritet til E6 med fergefri forbindelse over Tysfjord.
3. Kystriksveien - 2 veier nordover.
4. Jernbane.

4.1 FORSVARSDEPARTEMENTET
v/O. Weiseth

SPØRSMÅL OG KOMMENTARER

Kvalitet framfor kvantitet.

Ved forsvarspolitiske strategiutforminger er kvalitet viktig framfor kvantitet. Brigaden vil fortsette i Nord-Norge, selv om beredskapen er fjernet. Landsdelen utdanner soldater til mob.hæren, og ikke lenger til beredskapen. Personellmengden og antall soldater reduseres. Dette medfører at kvaliteten på mannskap og utstyr må vektlegges.

Overføringer fra sør til nord?

Forsvaret kan komme til å legge ned avdelinger i Sør-Norge, for å overføre disse til Nord-Norge. Et ønske er at hele førstegangstjenesten skal være på samme sted. Men det er ikke kapasitet til alle førstegangstjenende, og det vurderes å gjøre denne tjenesten kortere. Forsvarssjefen varsler en reduksjon av staben på 25%.

Andre sidespor.

Forsvaret vil muligens foreslå andre sidespor når en eventuell trasé er bestemt.

5 FISKERIDEPARTEMENTET

Innlegg v/konsulent Steinar Larsen hos Fiskerisjefen i Troms

TILLEGGSOPPLYSNINGER OM FANGSTVOLUMER I BARENTSHAVET

Det er vanskelig å fastslå hvilke transportvolumer som er aktuelle når det gjelder fisk og fiskeprodukter fra Nord-Norge.

En kan imidlertid ta utgangspunkt i det potensielle langtidsutbytte for de viktigste bestander i Barentshavet.

Torsk	500 - 700.000 tonn
Hyse	130 - 150.000 tonn
Sei	130 - 200.000 tonn
Blåkveite	30 - 40.000 tonn
Uer	70 - 80.000 tonn
Reker	40 - 45.000 tonn

I tillegg kommer lodde og sild.

Disse tall er et estimat for et langsiktig uttak av de ulike bestander. Det er norsk-sovjetiske fellesbestander, og norsk andel vil normalt være i underkant av halvparten av kvantum. Imidlertid gjøres det bytte av kvoter mellom Norge og Sovjet/Russland, slik at Norge enkelte år fisker mer enn halvparten av noen bestander, og mindre enn halvparten av andre bestander.

Hvor mye som vil bli landet i Norge utover norsk andel av totalkvotene er usikkert. Dette avhenger av den politiske utviklingen. EØS-avtalen vil regulere andre lands adgang til å lande fisk i Norge, og andre lands adgang til transitt gjennom Norge. Vi kjenner ikke avtalen enda, og vil derfor ikke ha noen mening om hva som blir tillatt.

Av fangst som ilandføres til norsk fiskeindustri vil transportbehovet avhenge av hvordan fangsten anvendes. Dette er igjen avhengig av resultatet av EØS-avtalen, og i hvilken grad norsk fiskerinæring får markedsadgang i EF-området.

I tillegg vil aktiviteten i de tradisjonelle fiskerier komme virksomheten i havbruksnæringen. I 1990 var produksjonen av laks i Nord-Norge 46.500 tonn, og dette er i hovedsak solgt som råvare eller halvfabrikat. Dette er imidlertid en næring i sterk utvikling. I dag er produksjon av laks den dominerende virksomheten. I de nærmeste årene ventes oppdrett av marine arter å komme med større tyngde. Det er imidlertid vanskelig å anslå volumer for denne type virksomhet. Men en kan jo se tilbake på oppdrett av laksefisk som kom i gang i 60-årene og har vokst til et volum på landsbasis på 160.000 i 1990.

5.1 **FISKERIDEPARTEMENTET**
Representert v/Steinar Larsen hos Fiskerisjefen i Troms

SPØRSMÅL OG KOMMENTARER

Transport og konkurransedyktighet.

Fiskerinæringa vil i framtida være den viktigste næringa for landsdelen. En transportpolitikk som medfører høyere avgifter, vil redusere transportstandarden i Nord-Norge, og vanskeliggjøre situasjonen for fiskerinæringa med økte kostnader. Transporten blir dyrere og tilgjengeligheten dårligere. Konkurransesevnen vil dermed svekkes, og næringa vil få problemer med markedstilpasning, særlig for ferskvarer.

Ulike lagrings- og transportbehov.

Fisk har ulik lagrings- og transportbehov differensiert etter type vare. Grovt sett kan man si at tørrfisk og salt fisk har tilnærmet uendelig holdbarhet. Denne fisken transporteres sjøveien, og er ikke avhengig av daglige avganger. For fersk fisk eller frossenfisk er det derimot et daglig transportbehov, og fisken må fraktes hurtigst mulig fram til kundene.

Tilgjengelighet mellom havner og stasjoner.

Jernbanestasjoner må lokaliseres gunstig i forhold til havnene. Den viktigste oppgaven blir å tilpasse det øvrige transportnett i forhold til stasjoner og havner. Lofoten og Vesterålen er havner som det blir særlig viktig å tilknytte et godt transportnett.

Sentrale spørsmål.

To politiske spørsmål vil være viktige for fiskerinæringas rammebetingelser. Det første dreier seg om Norges tilknytning til EF, det andre om hvordan transporttilbudet vil bli.

Andel fersk vare har økt i de senere år. Kvalitetsfisk er en etterspurt vare, og det lønner seg for Norge å satse på kvalitet. Hurtigere transport vil medføre ferskere vare og at rekkevidden økes. I framtida regnes det med å ha Øst-Europa som et viktig marked, og mengden fersk fisk/frossen fisk med fly til USA og Japan forventes å øke.

Oppdrett av laks og marine fiskearter.

Den enorme utviklingen i oppdrett (i første rekke laks), som Norge har opplevd de senere år, kan neppe forventes å fortsette. Nord-Norge har imidlertid store muligheter, og utsiktene for oppdrett av marine fiskearter er gode. Enkelte fiskearter kan lagres levende til det er best marked, slik at vi får et utjevnet salg. Det er vanskelig å si noe om kvantum, men dersom vi oppnår en lønnsom drift, kan vi få en tilnærmet eksponensial utvikling.

Fangstpotensiale og transportbehov.

Et eksempel illustrerer at en ilandføring av 500.000 tonn hvitfisk fra Barentshavet i året, vil medføre et behov for å frakte 10.000 tonn ut av landsdelen i uka, tilsvarende et tog om dagen teoretisk sett. Høyeste stabile nivå på hvitfiskearter i Barentshavet er ca. 1,5 mill. tonn i året. Sett i et langsiktig perspektiv kan det være mulig å komme opp mot et slikt fangstnivå. Men tallene er svært usikre. En ny type handel kan dukke opp med EØS. Transittandel kan komme til å utgjøre en betydelig andel. Med en effektiv jernbane kan det være mulig at disse transittandlerne velger å ilandføre fisken i Nord-Norge og frakte den sørover via banen.

LANDBRUKSDEPARTEMENTET

Innlegg v/Fylkeslandbrukssjef Morten Furunes

FRAMTIDIG LANDBRUK I NORD-NORGE

Innlegg på seminar om Nord-Norgebanen, Tromsø, 05.12.1991.

Landbruk er av natur ei langsiktig næring. Investeringer og utbygging skjer minst i perspektiv på 20 - 30 år. I skogbruket tar det 70 - 100 år før en kan høste fruktene av investeringer i skogkultur og planting.

Slik sett skulle landbruk være ei forutsigbar næring, og det skulle være lett å skissere utviklinga innen en tidsperiode på 20 - 30 år.

Men framtida for landbruket ligger ikke like fast som før. Hittil har det vært stor enighet om norsk landbrukspolitik. Det er mer usikkert om enigheten framover blir like stor. Ytre forhold som GATT-forhandlingene, EØS-avtale og eventuelt EF-medlemskap kan komme til å gi store endringer i rammebetingelsene.

Men fortsatt vil det være den nasjonale, politiske vilje til å opprettholde et norsk landbruk som er avgjørende.

Jeg vil i stor grad ta utgangspunkt i Alstadheimutvalgets innstilling - NOU 1991: 2 om **Norsk landbrukspolitik - utfordringer, mål og virkemidler**, som danner grunnlaget for ei stortingsmelding om landbrukspolitikken som ventes lagt fram våren 1992. Videre vil jeg i det vesentlige ta utgangspunkt i eksempler fra Troms, men forholdene er hovedsakelig de samme i Nordland og Finnmark.

Utfordringene som det norske landbruket vil møte framover, kan deles i internasjonale eller globale forhold, og reine nasjonale utfordringer.

Befolkningsutvikling, kosthold, bioteknologi og miljøforstyrrelser virker avgjørende på verdens matvaresituasjon. Verdens befolkning vil øke med 1 milliard i løpet av de neste 10 år, og øke videre til 8,2 milliarder i 2025.

FAO regner med at den globale matproduksjonen må øke med 3 - 4 prosent pr. år fram mot år 2000, dersom ernærings- og forsyningsstandarden skal opprettholdes. Likevel vil antallet mennesker som lider av sult og underernæring øke med 100 millioner fram mot århundreskiftet. 80 - 90 millioner av disse vil være i Afrika. Det er fra før 350 - 400 millioner underernærte i verden i dag.

Skal vi for framtida unngå hungerskatastrofe, kreves det i den nærmeste 10-årsperioden:

- sterk vekst i verdensøkonomien
- kraftig økning av produktiviteten i landbruket
- avtakende befolkningsvekst
- sterk vekst i landbruksareal
 - netto økning på 800 mill. daa, det samme som Europas samlede jordbruksareal i dag. Brutto økning må være 50 % høyere p.g.a. tap ved jorderosjon, forørkning m.v.
- kunstig vatning
- økt bruk av kunstgjødsel, fordobling på 10 år
- økt bruk av plantevernmidler

Konklusjonen må være at det vil bli bruk for de som driver med matvareproduksjon, også i framtida, og også i vår del av verden. På kort og mellomlang sikt vil det imidlertid være en kamp om markedsandeler.

Av nasjonale utfordringer kan vi se for oss et krav om kostnadseffektivisering av landbruket og økt krav om samfunnsøkonomisk effekt av de ressurser som settes inn også i landbruksproduksjonen.

På den andre siden kan krav om reduserte forurensninger og miljø-ødeleggelser fra landbruket og utvikling av et mer miljøvennlig landbruk, sammen med regionalpolitiske hensyn tale til fordel for distriktslandbruket.

Alstادهimutvalget setter opp matvaresikkerhet som overordna mål for norsk landbrukspolitik. Matvaresikkerhet er et mer omfattende begrep for den langsiktige matvareforsyningen enn matvareberedskap. Matvareberedskapen er mer knyttet til varetilgangen i et kortsiktig tidsperspektiv hvor lagerbeholdning er en viktig faktor.

Det er den løpende produksjonen som på lang sikt kan sikre matvareforsyningen. Det er bare på den måten at en kan bevare kunnskaper, dyremateriell, jordressurser og en industrivirksomhet som kan ivareta den langsiktige matvareforsyningen i Nord-Norge.

Derfor må det være riktig å fortsatt ha regionale produksjonsmål for de viktigste produksjonene i Nord-Norge, hvor målet må være å dekke størst mulig del av behovet for basisprodukter fra landbruket for befolkningen i landsdelen.

Astادهimutvalget, som mener at det ikke er ønskelig å fastsette regionale produksjonsmål, mener likevel at det kan gjøres unntak for Troms og Finnmark, ut fra forsynings-situasjonen i de nordligste fylkene, og fordi dette ikke vil gå på bekostning av den nasjonale beredskapen.

Utvalget sier også at det "Av beredskapsmessige grunner bør (det) rettes en spesiell oppmerksomhet mot situasjonen i Nord-Norge når det gjelder matvareforsyningen. Dette vil kreve spesielle tiltak rettet mot jordbruksproduksjonen i landsdelen," og utvalget foreslår derfor "at det bør utredes nærmere hvilke særlige tiltak som bør iverksettes i Nord-Norge når det gjelder å sikre matvareforsyningene."

Når de totale overføringene til landbruket nok ikke kommer til å øke, blir bruken og fordelingen av virkemidlene desto viktigere. Signalene fra landbruksministeren i forbindelse med oppstart av arbeidet med stortingsmeldinga om ny landbrukspolitikk går ut på å satse sterkere på distriktsjordbruket enn det som kommer fram av Alstadheim-utvalgets innstilling.

Budskapet fra statsråden går bl. a. ut på at bønder i distriktene som har gården som hovednæring skal prioriteres, landbruks- og distriktpolitikken skal samordnes i sterkere grad enn hva tilfellet er i dag, effektiviseringen av det tradisjonelle jordbruket skal kombineres med satsing på bygdeutvikling, og norske kvalitetsfortrinn på matvarer skal tillegges større vekt. Videre tyder signalene som er gitt på at de mer varige støttetiltak til jordbruket i sterkere grad blir knyttet til miljø- og distriktsmålsettinger, mens den generelle prisstøtten blir redusert.

De viktigste distrikts- og bygdepolitiske utfordringene for landbruket ligger i den rolle som næringa har for å opprettholde bosettingsgrunnlaget i kommuner der landbruket er viktigste næringsgrunnlag (ensidige landbrukskommuner), eller generelt i områder med utpreget spredt bosetting. I disse områdene utgjøre landbruket hovedforutsetningen for bosettingen.

Landbrukets betydning for bosettingsmønsteret er større enn antallet årsverk skulle tilsi, fordi svært mange har landbruk som en del av inntektsgrunnlaget sitt. Tilknytningen til landbruket avgjør imidlertid bosted. Derfor har landbruk sammen med andre naturressursbaserte næringer så avgjørende betydning for bosettingsmønsteret i denne landsdelen.

Bosettingsmønsteret er avgjørende for å kunne nyttiggjøre seg også andre naturressurser enn de som går direkte inn i landbruksproduksjonen. Ikke minst vil jeg tro at utvikling av reiselivsnæringa i landsdelen er avhengig av at vi har levende bygder og at vi tar vare på kulturlandskapet.

Utvikling av tilleggsnæringer i kombinasjon med eller i tillegg til landbruk muliggjøres dersom vi har landbruket som basis, men er også en nødvendighet for at vi skal kunne opprettholde den spredte landbruksaktivitet som vi har. Derfor vil mer av de distriktpolitiske virkemidlene settes inn for å utvikle slike tilleggsnæringer. Men skal bosettingsmønsteret bevares, må tilleggsnæringene komme i tillegg til, og ikke i stedet for den tradisjonelle landbruksproduksjonen.

I forbindelse med Alstadheimutvalgets arbeid har Statistisk Sentralbyrå analysert nasjonale og regionale virkninger av ulike utviklingslinjer i norsk jordbruk.

Beregningene bygger på mange usikre faktorer, og det vil føre for langt å komme inn på detaljene, men la meg likevel nevne hovedpoengene.

Trendalternativet er referansealternativet, og bygger på utviklingen fra 1962 til 1987. Det kan nevnes at Nord-Norges andel av bruttoproduksjonen i jordbruket sank fra 1973 til 1980, men så har andelen økt igjen til et nivå høyere enn i 1973.

Miljøalternativet tar sikte på å illustrere hvordan en uten drastiske endringer i dagens jordbrukspolitikk kan tenkes å redusere omfanget av de negative miljøvirkningene for å oppnå en mer samfunnsmessig optimal ressursanvendelse.

Dereguleringsalternativet forutsetter fjerning av importvernet, samtidig som næringsstøtten reduseres og gis vesentlig mer produksjonsuavhengig enn i dagens system.

Distriktsalternativet forutsetter at jordbrukets bidrag til å styrke sysselsettingen i distriktene tillegges betydelig vekt i den framtidige landbrukspolitikken, at samlet produksjon holdes konstant, og at sysselsettingsreduksjonen skjer i sentrale strøk av landet.

I år 2006 viser beregningene produksjonsendringer på -10 % både for hele landet og for Nord-Norge ved miljøalternativet. dereguleringsalternativet gir nedgang på 45 % for hele landet og omlag 50 % i Nord-Norge, mens distriktsalternativet gir uendret produksjon for hele landet, men en økning på 17 % i Nordland og 31 % i Troms. Finnmark forblir uendret etter dette alternativet.

Grunnlaget for den framtidige landbruksproduksjonen i Nord-Norge må fortsatt være de tradisjonelle produksjoner: Melk, geitmelk, kjøttproduksjon på storfe og sau, poteter og grønnsaker.

Visse utviklingsmuligheter finnes det opplagt i nord-norske kvalitetsvarer, særlig grønnsaker og bær, og under "Rein mat"-konseptet. Vi må i sterkere grad kunne utnytte det faktum at Troms er landets minst forurensede fylke. Sikre oppgaver over salg av sprøytemidler i jord- og hagebruk viser at bare 2 % av jordbruksarealet i Troms ble sprøytet mot ugras eller insekter i fjor. Dette er kvaliteter som jeg tror det blir lagt større vekt på etter hvert, og som vi kan bli langt flinkere til å utnytte i denne landsdelen.

Etter tusenårsskiftet vil en også kunne begynne å høste fruktene av den omfattende innsatsen i skogplanting som har foregått siden femti-tallet, og avvirkningen av bartrevirke vil kunne mangedobles i forhold til i dag.

En skal generelt være forsiktig med å spå om framtida. Dette bør i særlig grad gjelde for landbruk i disse tider.

Grunnlaget for min konklusjon er at jeg vanskelig kan tenke meg et Nord-Norge i framtida uten et bosettingsmønster i hovedsak som i dag. Dette bosettingsmønsteret kan ikke beholdes uten at grunnlaget er landbruk og andre naturressurs- og arealbaserte næringer.

Min forsiktige konklusjon må derfor bli: Forutsatt at vi fortsatt kan føre en nasjonal landbrukspolitikk og distriktpolitikk, vil vi ha jordbruksproduksjon på dagens nivå eller over dette i Nord-Norge også i de nærmeste ti-årene. Ved å rette virkemiddelbruken i jordbruket mer mot miljø- og distriktsmålsettinger, kan det også være grunnlag for økning av de tradisjonelle produksjoner. Det vil samtidig være muligheter for nord-norske spesialproduksjoner - både husdyrprodukter og kanskje helt spesielt for bær.

05.12.1991

M.F.

6.1 **LANDBRUKSDEPARTEMENTET**
Representert v/fylkeslandbrukssjef Morten Furunes

SPØRSMÅL OG KOMMENTARER

Konkurransen fra Sør-Norge?

Jernbanen utgjør ingen trussel mot landsdelen. Det eksisterer heller ikke i dag noen avstandsbeskyttelse for konkurranse fra sør-norsk produksjon. Det er ikke transportkostnadene som er avgjørende for dette i dag.

Nye muligheter for nord-norsk produksjon.

Nord-Norgebanens betydning for internt transport i regionen vil ikke være størst. Derimot kan jernbanens tilknytning til Europa kan få stor betydning. Den kan åpne nord-norsk landbruks muligheter for å markedsføre og selge eksklusive varer. Troms er f.eks. det reneste fylket ilandet. Dette gjør det mulig for Troms å dyrke og markedsføre kvalitetsprodukter. Jernbanen er et sentralt middel for å få varene hurtig fram til Europa. Om en slik produksjon kan gjennomføres, vil bli et pris- og kostnadsspørsmål, og avhenger av en rekke politiske valg.

Den globale matvaresituasjonen.

Fra landbrukshold etterlyses en analyse av den globale matvaresituasjonen. Vi har et fordelingsproblem samtidig som vi har et overskuddsproblem. Vi trenger en ny verdensmarkedspris for å jevne ut skjevhetene.

Barskogreising gir transportbehov.

Skogsproduksjonen er også avhengig av transport. En barskogreising som ble startet i 1950, kan vi snart høste fruktene av. Avvirkningen på 5- 6.000 m³ barskog i dag forventes å øke til 100.000 m³. Her ligger det et transportbehov.

7 NORDLAND FYLKESKOMMUNE
Innlegg v/Helge Moldjord

1. INNLEDNING

De forhold som spesielt ønskes belyst, er

- de utviklingstrender som påvirker bosetting, sysselsetting, næringsliv
- konkurranseforholdet mellom ulike transportmidler i Nord-Norge og
- transportbehovet, deriblant endringer i marked/handelsforbindelser.

Tidsperspektivet er år 2000 - 2030.

2. AVGRENSNING

Jeg vil i dette innlegget primært drøfte våre vurderinger om det som inngår i del 1 og 2, og i mindre grad om transportbehovene og endringer i markeds-/handelsforbindelsene.

I Nordland har vi ikke foretatt spesifikke analyser på sammenhengen mellom befolkning, sysselsetting og næringsutviklingen i et langsiktig perspektiv. Årsakene til dette er at i forbindelse med utarbeidelsen av felles planforutsetninger som primært skal ta opp og drøfte disse forhold, var ikke den nye planmodellen - Panda operativ.

GENERELLE UTVIKLINGSTREKK

Befolkning

SSB's befolkningsprognoser angir at uansett flyttealternativ vil befolkningen i Nordland i år 2015 ligge på mellom 230.000 og 250.000. Dette betyr en relativt stabil befolkningsutvikling. Usikkerheten er knyttet til flyttingene, som igjen på mange måter styres av utviklingen i næringslivet, både her i fylket og i landet forøvrig.

Nordland har i dag en relativt lav nettoutflytting, men dette skyldes i første rekke eksterne forhold.

Tidsperspektivet framover

0 - 5 år : Sannsynligvis svakt arbeidsmarked både internt og eksternt
=> små endringer i dagens flyttenivå.

5 -> : En konjunkturoppgang vil etter tidligere erfaringer komme først i Sør-Norge (erfaringer fra 1983 - 87). Dette vil innebære økende fraflytting fra Nordland, i alle fall i den første perioden før utviklingen stabiliseres/utjevnes.

Ut fra SSB's framskrivninger vil vi få nedgang i ungdomsgruppene av demografiske årsaker. Disse gruppene er de mest mobile, og dette vil kunne påvirke nivået på flyttingene.

Dersom vi skal prøve oss på en konklusjon hva angår befolkningsutviklingen i Nordland, synes denne å bli at vi vil få en relativt stabil befolkning på rundt 230.000 - 250.000.

Intern utvikling i fylket

Erfaringen fra perioden 1980 - 86 som vi tidligere har analysert, viser at det skjer en sentralisering av befolkningen i fylket. Denne utviklingen må vi være innstilt på vil fortsette.

I Nordland har vi klart å samle oss om 9 regionale sentraer. Litt uklart for Lofoten. Det er i disse sentraer vi venter vekst, mens folketallet ventes å gå ned i omegnskommunene. 7 av disse viser vekst ut fra KM 290.

Hva betyr dette for transportsiden?

1. Vi kan vente en økning i de "mobile" aldersgruppene 18 - 70 år.
2. økt kontakt, nettverksoppbygging.
F.eks. venter vi økt bruk av desentraliserte utdanningsopplegg innen høyskolesystemet.

Disse tre faktorer trekker alle i retning av at vi vil få økt reise- og transportaktivitet i årene framover.

2. NÆRINGSUTVIKLINGEN

I forhold til både tidligere fylkesplaner og andre sektorplaner innen næringssektoren har vi i kommende fylkesplan beveget oss bort fra begrepet satsingsnæringer (vekstnæringer). Derimot har vi innført programsatsing (reiseliv, bergverk, fisk/havbruk). Infrastruktureltiltak innen næringen.

Målsettingen er å utvikle et variert og lønnsomt næringsliv i Nordland.

I dette ligger et signal om at bredden i næringslivet må videreutvikles.

I dag er det nok riktig å si at næringslivet i fylket preges av følgende forhold:

1. Markedslukningen er lokalt orientert.
2. Utviklingen av bedriftene har vært og er prod.orientert.
3. Prod.bedriftene er orientert mot lokale råstoffer.
4. Produksjonen er preget av lav bearbeidingsgrad.
5. Den typiske eksportindustrien vår (fisk, metall) har liten direkte markedskontakt.

Denne trenden og situasjonen må vi snu.

I vår fylkesplan har vi poengtert at for å nå målene, må vi være villig til å satse langsiktig. Vi tenker her på et strategisk perspektiv på 10 - 15 år.

Hva er noen av våre strategisk viktige innsatsområder?

1. Bedriftsutvikling/nyskapning.
2. Naturressursutnyttelse
 - fiskeriressursene
 - stabil energiforsyning (kobling mot marked/bedrifter i Europa)
 - bergverk.
3. Internasjonalisering.

Disse strategiene og med utgangspunkt i målet og beskrivelsen av dagens situasjon, kan vi konkludere med at vi vil prioritere bedrifter som jobber mot et

- internasjonalt marked
- nasjonalt marked
- regionalt marked.

For Nordland er samhandelen mot øst av stor interesse på lengre sikt. Vi har allerede i dag en utstrakt kontakt mot Leningrad-området. Dette gjelder både på det kulturelle og det næringsmessige området.

Bedriftssamarbeid, nettverksoppbygging vil også være en følge av den satsing som er angitt tidligere.

Virkingen av dette vil bli økt reise- og transportaktivitet.

3. ENDRINGER I KONKURRANSEFLATER MELLOM TRANSPORT- MIDLER

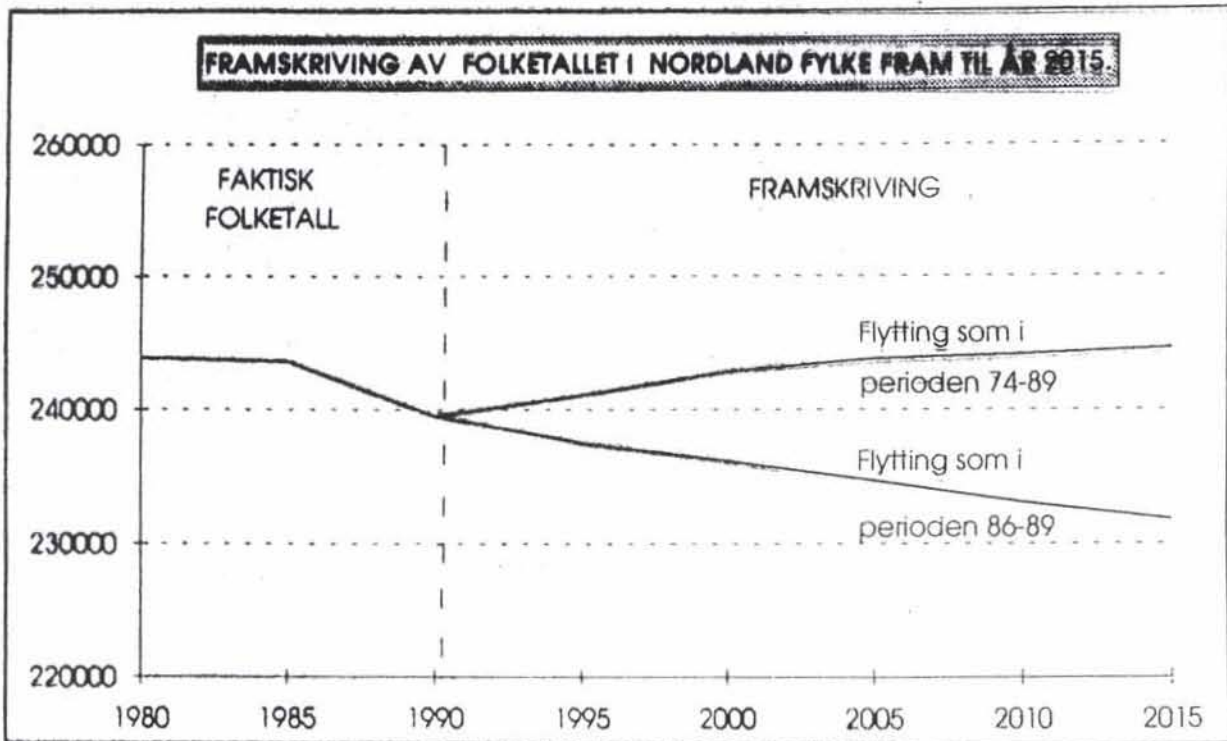
	Endringer	
	Fortrinn	Ulemper
<u>Godstransport</u> <u>Veibasert</u>	<ul style="list-style-type: none"> - 10 t akseltrykk 1994 - Nye samband (??E6) - Lavere pris pga.EoS (?) - Mindre vareparti/ordrer 	<ul style="list-style-type: none"> - økte drivstoffkostn., miljøavgifter
<u>Sjøbasert</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Ny miljøvennlig teknologi, mindre utslipp - Nord-øst-passasjen. - Narvik som transitthavn. - Hastighet (økt) 	<ul style="list-style-type: none"> - Drivstoffkostnader, miljøavgifter - Mindre vareparti - Tid/fleksibilitet som konk.faktor
<u>Jernbanebasert</u>	<ul style="list-style-type: none"> - økt hastighet - Utbygging i Europa - økt fleksibilitet (?) 	<ul style="list-style-type: none"> - Omlastninger - Mindre parti
<u>Persontransport</u> <u>Veibasert</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Bedre veier, nye samb. 	<ul style="list-style-type: none"> - økte driftskostn.
<u>Jernbanebasert</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Kan arbeide på toget - Tid - Komfort 	
<u>Flybasert</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Tids 	<ul style="list-style-type: none"> - økte priser, færre forbindelser

KONKLUSJON, ENDRINGER I KONKURRANSEFLATER

	Noe sterkere konkurransekraft	Relativt uendret	Noe svakere konkurransekraft
<u>Veit</u> transport	*		
<u>Sjø</u> transport		*	
<u>Jernbanetransport</u>	*		
<u>Fly</u> transport			*

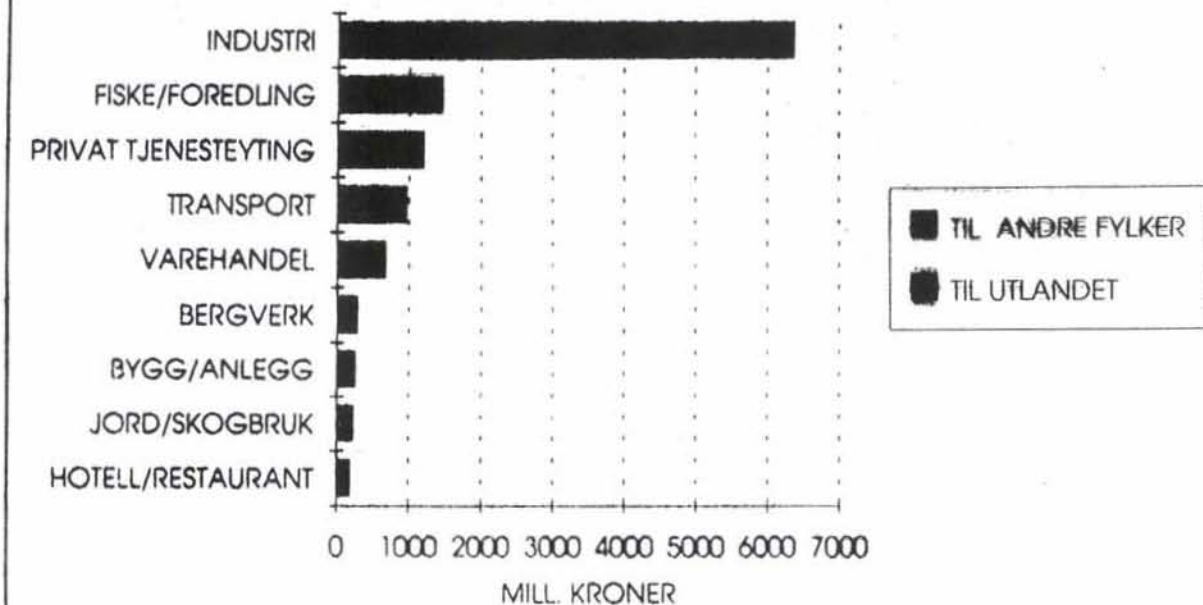
GROV VURDERING

Hypotese: økende grad av overføring av trafikk (person) fra fly til jernbane.



FIGUR 25

EKSPORT FRA NORDLAND 1986 ETTER NÆRING.



FIGUR 24

7.1 **NORDLAND FYLKESKOMMUNE**
v/Helge Moldjord

SPØRSMÅL OG KOMMENTARER

Veinettet i Nordland.

Det er spesielt for Nordland fylke at både riks- og fylkesveier har dårligere standard enn i Troms og Finnmark.

Troverdig prognose?

Vi har konflikter mellom målet om opprettholdelse av bosettinga og målet om full sysselsetting i fylket. Befolkningssammensetningen i Nordland er veldig skjev, og nettverket er i ferd med å rase sammen i enkelte distrikter. Årsaken er sentralisering mot tettstedene og virkningen er økt behov for landbasert transport. Hva kan vi med bakgrunn i dette si angående framtidig persontrafikk? Det vi trenger er en troverdig prognose som tar hensyn til en slik utvikling. Befolkningsframskriving tar ikke i tilstrekkelig grad hensyn til næringsutviklingen som egentlig er den styrende faktor. Næringsutviklingen vil derfor være bestemmende for befolkningens mengde og transportbehov.

Nye næringsetableringer som følge Nord-Norgebanen?

Det etterlyses en utredning som undersøker hvilke bedrifter som er etablert i Nordland som en følge av jernbanen. Flere av bedriftene langs Nordlandsbanen har sin eksistens på grunnlag av jernbanen. En liknende utvikling kan vi heller ikke utelukke ved en videreføring av banen. Ikke alle næringer er avhengig av togtransport. Viktige næringspolitiske mål er å øke industriens produksjonsvolum og sysselsetting. Industrien er blant de næringer som lettest kan dra nytte av togtilbudet.

At jernbanen har vært og er en viktig lokaliseringsfaktor for enkelte av dagens bedrifter, gir ikke svar på framtidige lokaliseringsfaktorer. Vi må vurdere hvilke nye bransjer og bedrifter som er aktuelle i framtida. Vi vil få mer kunnskapsbaserte næringer, noe som kan redusere behovet for transport av gods.

Mer kunnskap inn i industrien.

Kunnskapsbasert næring er en viktig vekstfaktor, men råstoffbasert næringsutvikling vil også være viktig i framtida. Det er derfor kunstig å sette skarpt skille mellom kunnskapsbasert næring og annen næringsvirksomhet. Det er behov for mer kunnskap inn i vareproduksjonen. Nord-Norges næringslivs problem er en lav FOU-aktivitet. Økningen av FOU-aktivitetene sammen med bedret transport kan bedre lønnsomheten og dermed også konkurransedyktigheten. Jernbaneforlengelsen kan spille en rolle i denne sammenheng.

8 SJ, PROSJEKTER I SVERIGE

Innlegg v/Stellan Lundberg, konsulent med oppdrag for SI i Sverige som prosjektleder for Kustbanan.

AKTUELLE JERNBANEPROSJEKTER I SVERIGE

SJ utreder flere prosjekter, hvorav de viktigste er knyttet til høyhastighetsforbindelser til Europa.

Stellan Lundberg er imidlertid engasjert for å utrede en kystbane i Nord-Sverige. Kystbyene i Nord-Sverige har i dag ikke et gjennomgående togtilbud, da banen har en trasè et stykke inn i landet.

Et nytt jernbanetilbud vil imidlertid knytte en allerede samvirkende region tettere sammen. Jernbanetilbudet gjør dagpendling mulig mellom endel byregioner, eksempelvis Ørnsk; Øldervik - Umeå. Fordi byregionene er større og avstanden mellom byene mindre, antas det å være andre vilkår for å oppnå økt trafikk av daglige reisende i Nord-Sverige enn i Nord-Norge.

8.1 **SJ, PROSJEKTER I SVERIGE**
v/Stellan Lundberg

SPØRSMÅL OG KOMMENTARER

Nord-norsk jernbane sammenliknet med en bane i Nord-Sverige.

I Nord-Sverige vil en ny jernbane langs kysten forårsake en betydelig økning av persontransporten ved økt dagpendling. På grunn av større avstand mellom tettstedene, mindre befolkningsgrunnlag og lav turtetthet, vil denne effekten bli mindre i Nord-Norge. Ukependling kan derimot bli et alternativ. Avviklingen av godstransporten i Nord-Norge vil få bedre vilkår. Men sammenliknet med Nord-Sverige, har ikke godsstrømmene tilsvarende omfang.

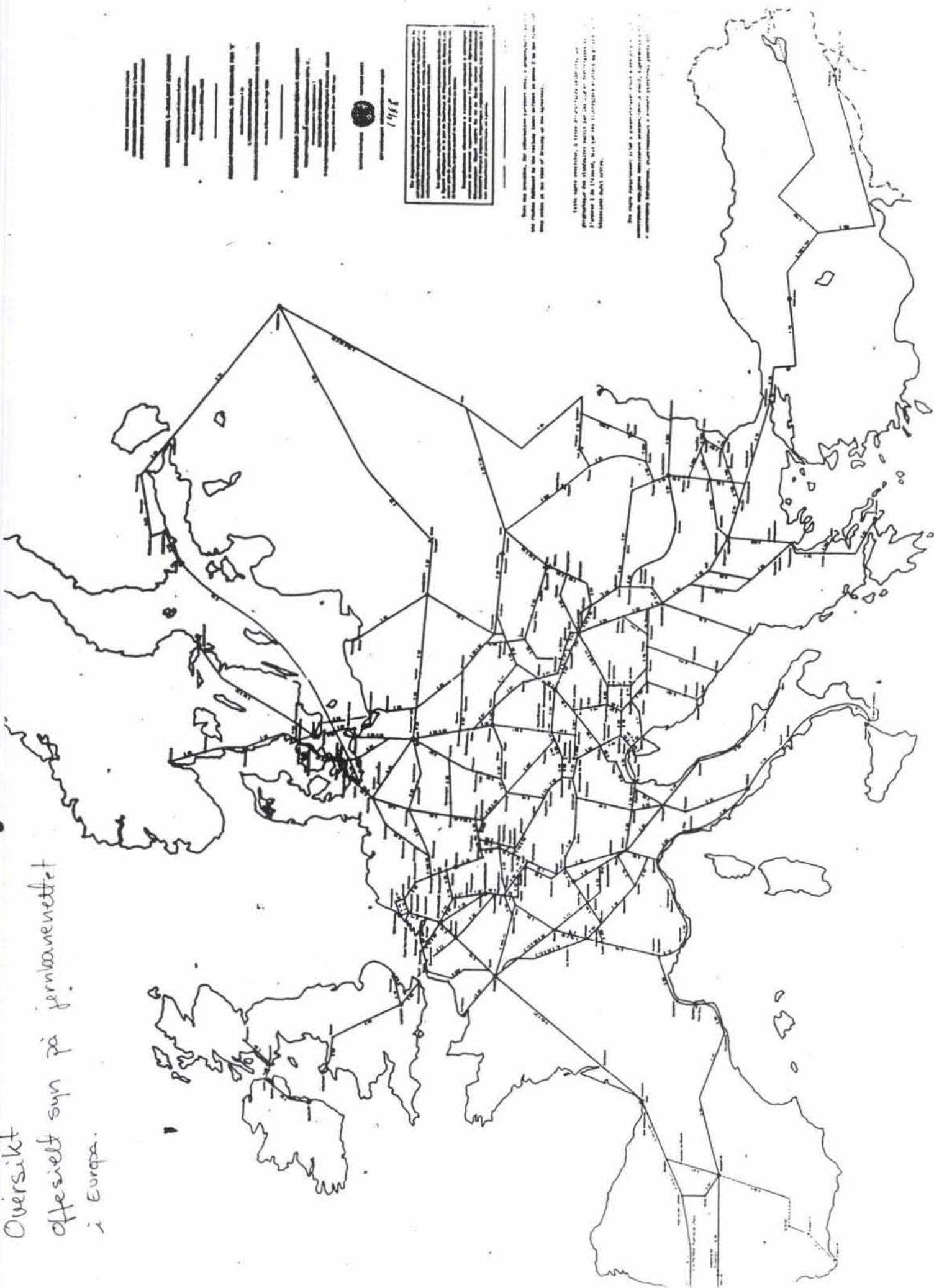
Godstransport til kontinentet.

Nord-Norgebanens desidert viktigste funksjon er å transportere gods til Sør-Skandinavia og kontinentet. Men deler av banestrekningen vil også få betydning for internttransport i regionen, deriblant pendling. Det blir viktig med en kostnadseffektiv bane.

9 HANDELSFORBINDELSER MOT ØST ETC

Innlegg v/Stig Winter

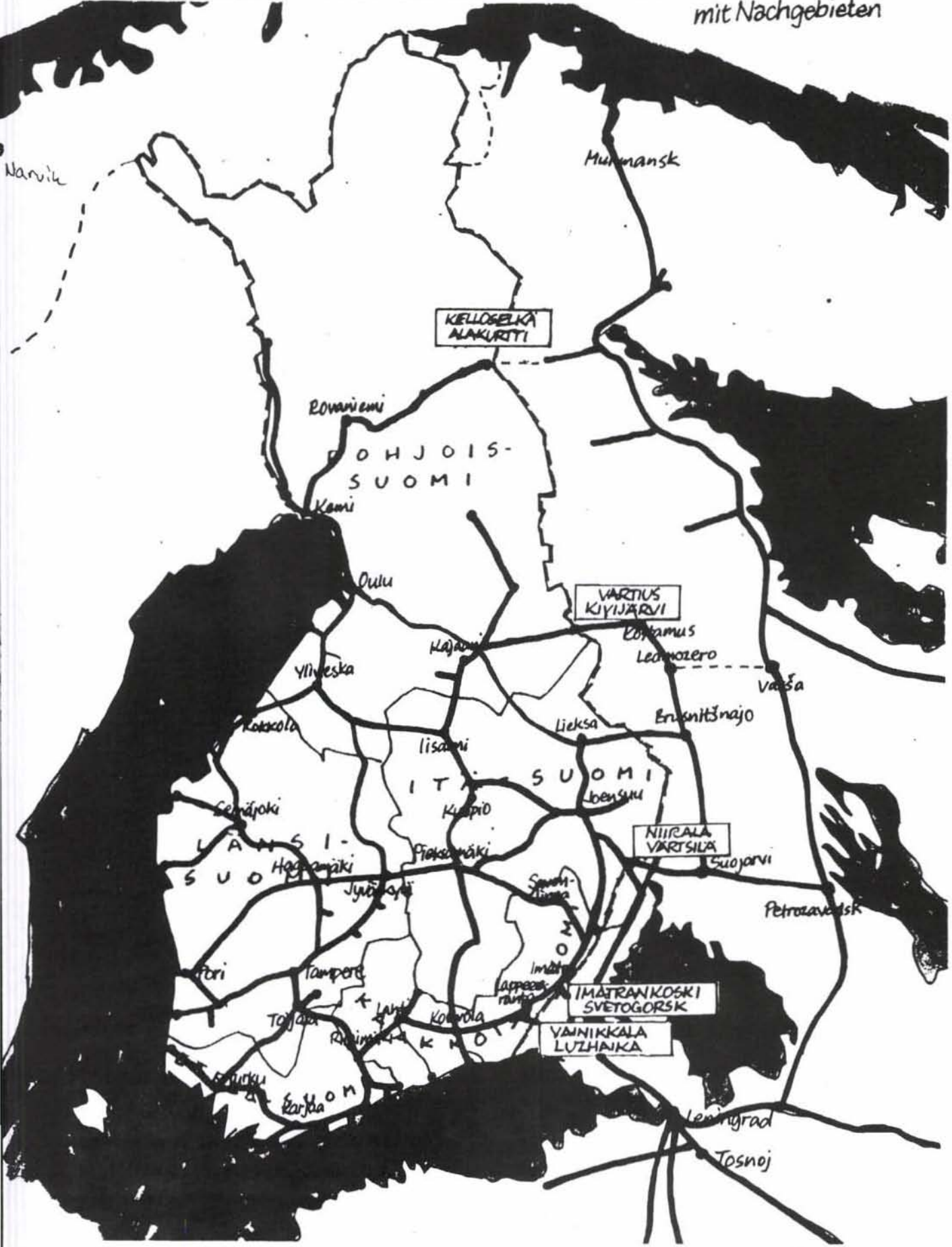
Oversikt
 affesielt syn på jernbanelinjet
 i Europa.



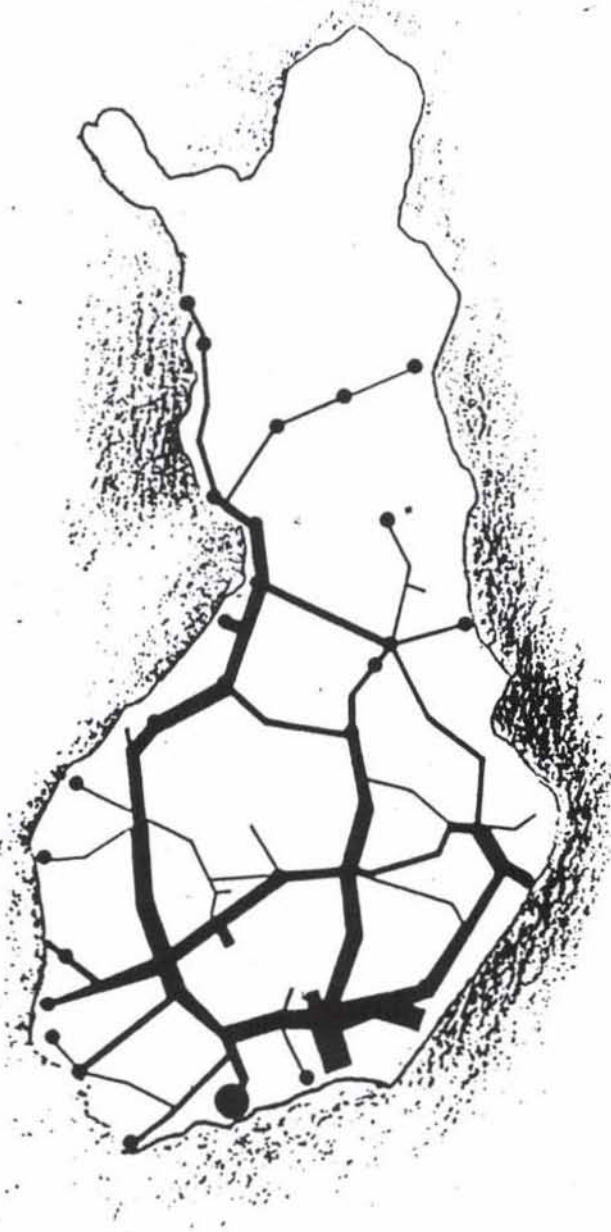
Finland's railway network incl. adjacent areas

Streckennetz der finnischen Eisenbahn mit Nachbargebieten

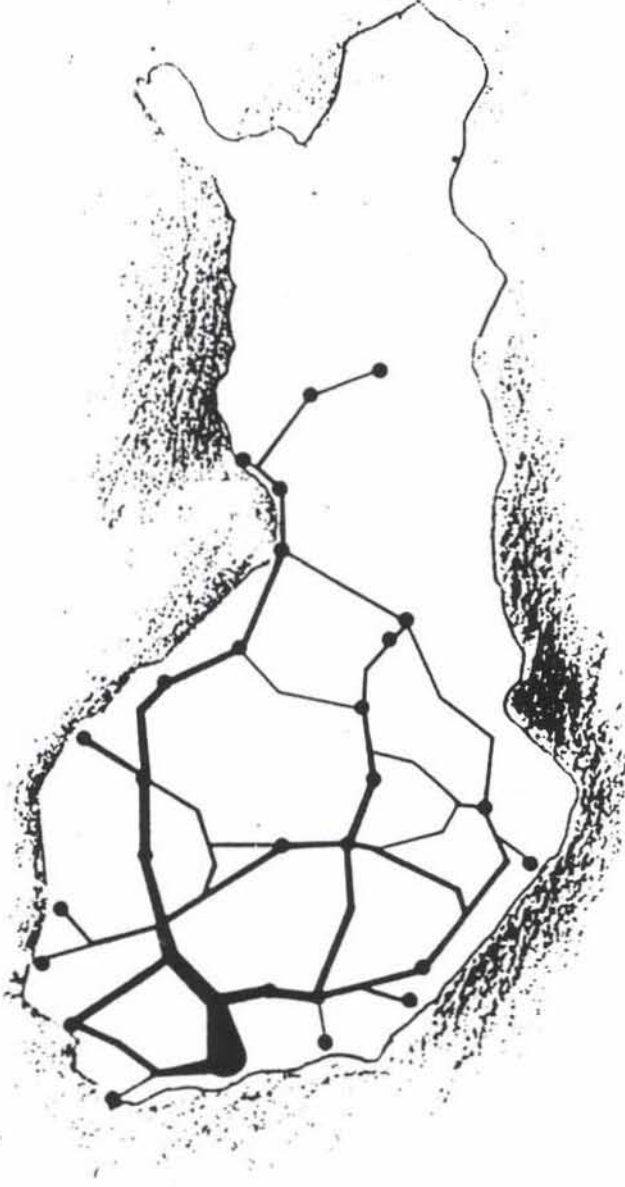
mit Nachbargebieten

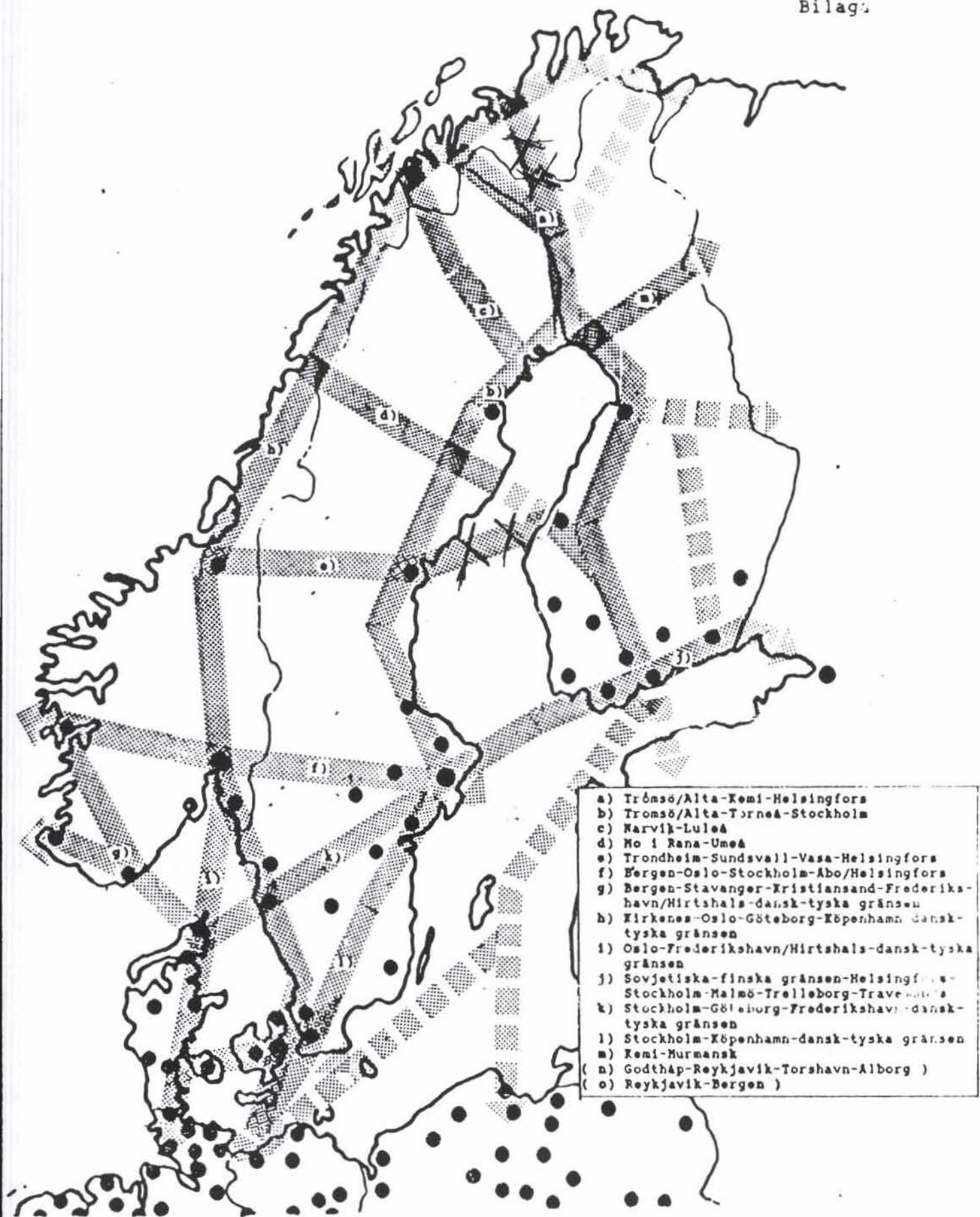


Godstrafikströmmar



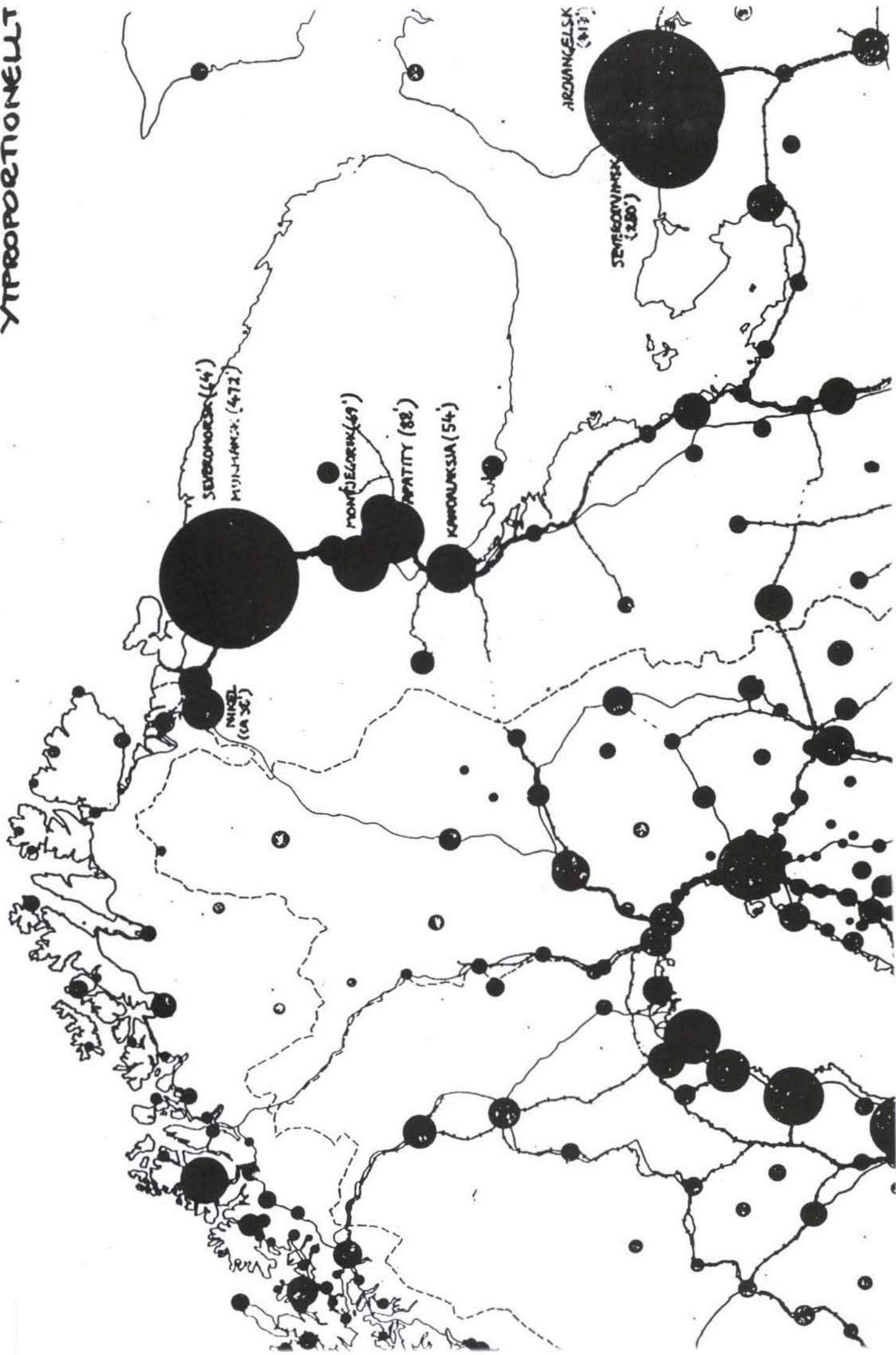
Persontrafikströmmar



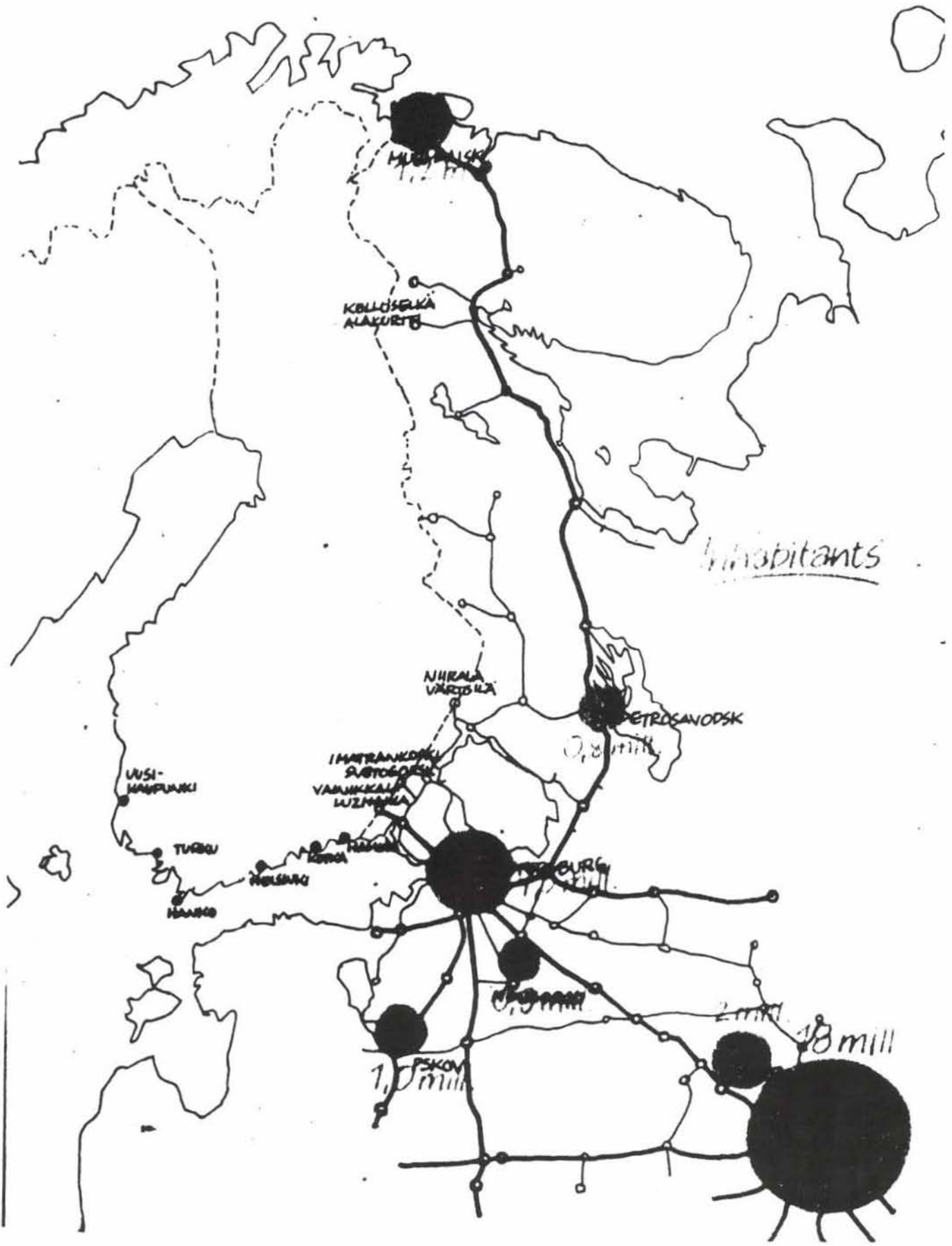


TÖI:s FÖRSLAG TILL NORDISKA TRANSPORTVORRIDORER
MED FÖRSLAG TILL KOMPLETTERING

BEFOLKNING YTPROPORTIONELLT



October Railway



9.1 **HANDELSFORBINDELSER MOT ØST ETC.**
v/Stig Winther

SPØRSMÅL OG KOMMENTARER

Utskipningsmuligheter.

Utskipning av varer fra Russland over havner i østersjøen og Narvik er gode. Murmanskbanen er overbelastet, og dermed er det interessant å se på utskipningsmulighetene i nordiske havner. Det er et potensiale for varer som trelast, malm og tømmer. Malm fra Kasakhstan går til norske oppkjøpere og skipes ut i dag i Petrograd.

For å nyttiggjøre seg utskipning av russiske varer, må det finnes omlastningspunkter ved svensk/finsk grense pga. ulikheter i sporvidde.

Valutasituasjonen - en begrensende faktor.

Valutasituasjonen er i dag en begrensende faktor for at en kan dra full nytte av samhandelen med det tidligere Sovjet.



10 TEKNOLOGIUTVIKLING Innlegg v/Rune Grov

Prosjektleder Rune Grov
Sivilingeniørutdanningen i Narvik

NSB har invitert til å legge fram synspunkt på teknologiutviklingen fram mot år 2000–30 i forbindelse med utredningen av Nord–Norge banen.

Siden det er en svært kort tidsfrist er det ikke mulig å få til noen utredning med dokumentasjon, men det mer blir synspunkter på utviklingen ut fra eksisterende tendenser.

Det vil særlig være produksjonsindustriens teknologiske utvikling som vil bli berørt. Å spå om teknologiutviklingen så langt inn i framtiden er en nesten umulig oppgave. Vi kan bare gå 20–30 år tilbake i tiden og se på den endringen som har vært fram til nå. Jeg skulle tro det var de færreste som kunne tenke seg denne utviklingen.

I en slik beskrivelse kan det heller ikke forutsettes teknologiske sprang i utviklingen, dvs. at en helt nye teknologier blir utviklet. Dette fordi at det er umulig å forutsi slike hendelser. Vi har gjennom vår industrielle historie hatt slike sprang, som helt har endret forutsetningene for produksjonen og dermed samfunnsutviklingen.

Tre av de viktigste sprangene i vår industrielle historie er etter min mening: Oppfinnelsen av "Spinne –Jenny" som sammen med dampmaskinen la grunnlaget for den industrielle revolusjon. Det andre er anvendelsen av elektrisiteten, som frigjorde energibrukeren fra energikilden og la dermed grunnlaget for samlebåndproduksjonen. Det tredje er oppfinnelsen av halvlederteknikken som la grunnlaget for vår tids datateknikk. Alle disse hendingene har gitt store konsekvenser for samfunnsutviklingen, på godt og ondt.

Bokmålsordboka definerer teknologi som: *læren om og studiet av praktiske framgangsmåter i håndverk og industri; bearbeiding av råvarer.*

Det er derfor et mangesidig begrep som ikke kan sees isolert, men spiller sammen med marked, kapital, rammebetingelser og andre samfunnsmessige forhold.

Det er i denne sammenheng man må se teknologisk utvikling.

I noen stikkord vil jeg forsøke å få fram noen element i utviklingen som vil ha betydning for industriens vilkår.

Internasjonalisering.

Vi er inne i en trend med nedbygging av tollbarrierer og handelshindringer både regionalt og globalt. Dette medfører større konkurranse på tidligere beskyttede markeder og større muligheter på nye markeder. Forutsetningen er da at man kan levere de riktige varer til riktig tid og riktig pris. Konkurransedyktighet er forutsetningen for å lykkes.

Det vil hele tiden være en internasjonal overkapasitet på produksjonssiden på nesten alle områder.



Produkter.

Det er ikke noe poeng i å forsøke å beskrive et framtidig produktspekter. Det vil være allsidig, men et mål vil være å få maksimal bearbeidingsverdi og verdiskaping ut at produktene.

Man bør maksimalt forsøke å utnytte de fortrinn som våre naturressuser gir til størst mulig verdiskaping. For landsdelen gjelder det i særlig grad fiske og fangst, energi, bergverk og at området er lite forurenset. Samtidig bør spredt bebyggelse utnyttes som et aktivum. Det er særlig viktig å utnytte kreative og dyktige personer, la de få muligheter for å utnytte sine evner uansett hva de produserer. Det vil være av større betydning for industriutviklingen enn ensidig konsentrasjon på spesielle satsingsområder.

Levetiden på produktene vil bli kortere. Kontinuerlig produktutvikling vil være et must for å overleve. Bedriftene (og det offentlige) må satse mer på forskning og utviklingsarbeid. Bedriftene må ha kompetanse for å kunne ta i bruk og realisere nyvinninger innen FoU-virksomheten.

Delleveranser og delprodukt til større industriprodukt og konsern vil bli stadig mer vanlig. Det er i dag sjelden at en bedrift som lager sammensatte produkt, produserer alt selv. De kjøper deler fra hele verden og fra sterkt spesialiserte bedrifter og monterer de sammen til et sluttprodukt. Funksjonalitet og design er det som skiller produktene framfor innholdet. Dette vil bli av større betydning for små og mellomstore bedrifter. De store konsern vil i kraft av sin tyngde på markedsføring og FoU bli mer dominerende på ferdige produkter. Flere små- og mellomstore bedrifter vil finne sin plass som delleverandør. Dette betyr en sterk spesialisering for bedriften på området. To faktorer er avgjørende for om bedriftene kan spille en slik rolle: Leveringssikkerhet og kvalitet. Hovedbedriften må være sikker på at delproduktene kan leveres til riktig tid med riktig kvalitet. Dette vil være avgjørende om SMB kommer inn på dette markedet. Kvalitet i dag betyr ikke bare at man skal gjøre de riktige ting til rett tid, men at man skal gjøre det riktige hele tiden. (0-feil).

Kvalitetskravet vil bli skjerpet på alle produkter og produksjon. Bedriftene må legge opp systemer som sikrer kvaliteten på produktet med minst mulig feil. Dette både av markedshensyn og egen økonomi.

Nisjeprodukt vil være et vesentlig marked for våre produkter. Store serieprodukter er lite egnet for norske forhold. Til det er kostnadene for høye og konkurransen for sterk tilat det vil gi god lønnsomhet.

Spesialisering. Bedriftene vil bli mer spesialiserte. De må satse på å bli sterke og verdensmestre på ett område.

Nettverksbygging vil bli en vitig del av bedriftenes strategi og aktivitet. Det er et resultat av spesialiseringen slik at bedriftene kan samarbeide om produkter, der den enkelte gjør den del den er spesialisert på. Et annet formål med nettverksbyggingen, er at flere bedrifter kan samarbeide om store prosjekt, der hver enkel er for liten for hele prosjektet. Dette åpner for muligheter som mindre bedrifter ellers ikke ville ha fått.



Produksjonsteknologi.

På dette området vil det bli store endringer. Datateknikken vil overta , og det vil bli utviklet integrerte datasystemer som vil omfatte hele bedriftens virksomhet. (CIM, dataintegret produksjon). Fleksibiliteten i produksjonen vil bli mye større og bedriftene kan i en helt annen grad lage skreddersydde produkt etter kundenes behov til en pris som ikke behøver bli større enn et serieprodusert liknende produkt.

Material- og produksjonsstyring vil ut fra konkurransesituasjonen og krav til kostnadseffektivitet bli av stadig større betydning for bedriftenes evne til å overleve. Lagerkostnadene , både på input og output, må minimaliseres. Dette fordrer sikre og hurtige kommunikasjoner .

Datateknikken vil bli dominerende i teknologiutviklingen. Det blir integrerte systemer fra produktutvikling via produksjon og til administrative rutiner som ordremottak, fakturering m.v.

Dette vil fordrer en betydelig datakompetanse i bedriftene. Særlig på anvendt datateknologi. Denne teknologien blir stadig billigere , mer avansert og enklere å bruke.

Automasjonen vil bli mer utbredt, med større muligheter for måling, kontroll og styring av produksjonen.

Kompetanse blir på mange måter det viktigste stikkordet for bedriftenes muligheter til å være med i den framtidige teknologiutviklingen. Det gjelder for alle nivå i bedriften. Det vil være behov for en kontinuerlig kompetanseoppbygging i bedriftene. Med den teknologi som er på veg inn, vil dette kunne gjennomføres uavhengig av hvor bedriften befinner seg. Telekommunikasjonene åpner for muligheter på dette området. Ved hjelp av datamaskin, modem og telefonlinje kan man søke på databaser over hele verden. En bedrift i Berlevåg vil ha like god og hurtig tilgang på informasjon innen et område som en bedrift i Oslo. Fjernundervisning gjennom TV, billedtelefon og video vil bli tilgjengelig over alt. Det gjelder både generelle kurs og mer spesialiserte kurs for den enkelte bedrift. Forutsetningen er at man bygger ut telekommunikasjonene til en slik standard og til en slik pris at de kan anvendes.

Utdannings- og forskningsmiljøene vil også spille en større rolle mot bedriftene. Ikke minst med å utvikle nye kunnskaper og å formidle forskningsresultat fra resten av verden.

Miljø vil påvirke teknologiutviklingen på en helt annen måte enn det har gjort til nå. Ikke av etiske grunner, men fordi samfunnskostnadene fra miljøbelastningene vil bli for store. Miljøarbeidet vil bli flyttet fra den reparerende delen med rensing o.l. til den forbyggende, fordi det er det mest effektive. Det vil bli stilt krav til miljørenhet for produktene, fra opprinnelsen via produksjon og bruk til sluttdeponering eller resirkulering. Materialer og produksjonsprosesser som er for belastende vil bli forbudt. Ikke minst vil energiforbruket bli et viktig aspekt.

Energi i ren form vil bli en minimumsfaktor i den nærmeste framtid. I alle fall så lenge fusjonsenergien ikke er teknologisk anvendbar, eller andre rene energibærere er blitt utviklet. Energi basert på forbrenning av karbon vil bli minimalisert på grunn av drivhuseffekt. Ved det forbruket man har i dag, vil oljealderen gå mot slutten i midten av det neste århundre. Bl. a. vil det ha stor betydning for transportsystemet. Petroleumbasert transport vil bli betydelig dyrere. Om man finner opp metoder for å rense karbondioksyd fra utslippene, vil de sannsynligvis bli av en slik karakter at anleggene må være stasjonære dvs. tilknyttet varmekraftverk eller andre store forbrukskilder.

Oppsummering.

Jeg har forsøkt å skissere noen linjer for en sannsynlig teknologiutvikling de nærmeste årene. Viktige stikkord er: Internasjonalisering, produkt, levetid, datateknikk, fleksibilitet kompetanse, tid, kvalitet, leveringssikkerhet, miljø og energi.

Dette forutsetter en utvikling uten sprang, hverken i samfunnsforhold eller teknologi. Teknologien er tilpassningsdyktig og vil til enhver tid tilpasse seg nye utfordringer. På mange måter styrer den samfunnsutviklingen.

Teknologiutviklingen skaper nye utfordringer, men samtidig nye muligheter.

Det viktigste for nasjonen er å ha en verdiskaping som gjør at vi kan opprettholde en ønsket levestandard med god sosial sikkerhet. Da gjelder det å ta hele landet i bruk, med mennesker og de store naturressursene vi har. En symbiose av naturressusene, moderne teknologi og høy kompetanse hos de mennesker som skal betjene dem vil gi vårt største konkurransefortrinn i framtidens industrisamfunn.

Teknologiutviklingen gjennom den økende fleksibiliteten den gir, åpner for helt nye muligheter for industriell virksomhet over hele landet. Forutsetningen er at nødvendig infrastruktur blir bygd ut. Ikke minst når det gjelder kommunikasjoner.

Ved utbygging av infrastrukturen må det legges mye mer vekt på verdiskapende effekter framfor snever lønnsomhet for hvert enkelt prosjekt. Det er også utfordringen til utredningen om Nord_Norgebanen.

Narvik 1/12

Rune Grov

10.1 TEKNOLOGISK UTVIKLING v/Rune Grov

SPØRSMÅL OG KOMMENTARER

Jernbane gir miljøgevinster.

Forbruk av fossile brennstoffer vil bli dyrere pga. mangel på råvarer og den miljøskade forbrenningen forårsaker. Dette vil også få konsekvenser for kostnadene for andre energiformer. Jernbanens største fordel oppnår vi ved at den forbruker mindre energi enn andre transportformer. Dette vil gi oss miljøgevinster.

Tidligere scenarier

Det finnes scenarier fra 25 år tiloake. Forhold som beskrev den teknologiske utviklingen har slått best an. Scenariene som tok for seg spørsmål knyttet til menneskenes måte å organisere samfunn og hverdagsliv, har hatt lavere treffsikkerhet. Det sentrale spørsmål for framtida er hvordan samfunnsorganisasjonen og enkeltmenneskene tilpasser seg utviklingen. I den forbindelsen blir bosetting, næringsutvikling og transporttilbud bestemmende faktorer.

Sentralisering kontra desentralisering.

Nærhet til marked er viktig, det samme er lave transportkostnader og hurtig varelevering. En konklusjon er at vi må få lettere adgang til kontinentet for produserte varer.

Nord-Norge ligger i utkanten av en utkant. Dersom industrien skal overleve i landsdelen, er transporten og energitilgangen helt avgjørende. Jernbanen er et "must" i denne sammenheng. Bedriftene trenger ikke være lokalisert kloss inntil jernbanelinja for å få utnyttet muligheten. Produksjonen i seg selv kan lokaliseres spredt. Vi sentraliserer industrien, men det er ikke nødvendig ut fra produksjonsteknologien. Ingen kommune har f.eks. tapt så mange industriarbeidsplasser som Oslo de siste åra.

Teknologisk utvikling.

Den teknologiske utviklingen foregår sprangvis (f.eks. gjennom satsing på bioteknologi). I Vekstpakka fra stortingsmeldingen av 1985 legges det vekt på en teknologisk revolusjon. "Pakka" har ikke medført det resultat som var ventet.

Det er viktig å ta vare på folk, og ressurser hos folk som er dyktige og vil satse. Vi må dempe ned fokuseringen på utpekte satsingsområder eller spesielle forskningsprogrammer. Ny industri må utvikles gjennom den eksisterende. Et viktig punkt er spesialisering. Mye virksomhet legges ned. En mulighet i framtida ligger i nisjeprodukter.

Mangelfull konsekvensanalyse?

Hovedsvakheten i konsekvensutredningen er at vi bygger på dagens bransje- og handlemønster hos industri og befolkning. Dette gir oss en mangelfull konsekvensanalyse. Framtidige teknologiske sprang og menneskers evne til å organisere samfunnet er slik sett ukjent når konsekvensanalysen utarbeides. Likeså vil en eventuell jernbanes virkninger være ukjent. En kan også stille spørsmålet om hvilke framtidige rammebetingelser næringsliv og bosetting vil ha uten en jernbaneforlengelse.

Eksport av elektrisk kraft?

Det skjer endringer innenfor energiutviklingssida. Norge eksporterer nå elektrisk kraft. Det er et paradoks at Norge selger kraft til Sverige for en lavere pris enn småbedriftene må betale her i landet. Det må være en nasjonal oppgave å utnytte de ressursene vi har på beste måte, og da må det diskuteres om det vil være lønnsomt for Norge å eksportere energi. Vi kan se to mulige framtidbilder:

1. Vi beholder energien selv.
2. Vi selger energien til utlandet.

Fleksibel spesialisering.

I utlandet praktiseres fleksibel spesialisering, dvs. at flere små bedrifts-enheter jobber sammen i et industrinettverk og produserer spesialprodukter. Endel bedrifter her i landet har også begynt å opprette nærmere kontakt med hverandre, og begynt å se muligheter for nærmere samarbeid.

11 FINNMARK FYLKESKOMMUNE

Innsendt innlegg

UTDRAG FRA FYLKESPLAN 1992-95

1. OVERORDNA MÅL OG STRATEGIER

HOVEDMÅL

EN BÆREKRAFTIG UTVIKLING DER FINNMARKINGEN SELV HAR ANSVAR

KVINNER OG
UNGDOM
VELGER
FINNMARK
SOM BO OG
ARBEIDSSTEDEN DYNAMISK
SAMISK
KULTUR-
UTVIKLING
MED BÆRE-
KRAFTIGE
SAMISKE
SAMFUNN

SIKRE BEFOLKNINGENS VELFERD OG LEVEKÅR

DELMÅL

ET ROBUST
BOSETTINGS-
MØNSTER MED
VARIERT AR-
BEIDSMARKEDSIKRE MILJØ-
OG RESSURS-
GRUNNLAGETFREMME
FINNMARKS
INTERESSER
NASJONALT OG
INTER-
NASJONALTPLASSERE
ANSVAR PÅ
RETT STEDET ARBEIDS-
MARKED SOM
FUNGEREROFFENTLIGE
TJENESTER AV
GOD KVALITET
OG I TIL-
STREKKELIGE
MENGDERGODE
OPPVEKST-
VILKÅR FOR
BARN OG UNGESIKRE BE-
FOLKNINGENS
FRITIDS-
INTERESSER

STRATEGIER

Styrke befolkningens selvfølelse og tro på en fremtid i Finnmark

Variert arbeidsmarked

En kulturproduksjon som bidrar til å styrke folka identitet, fellesskapsfølelse, engasjement og trivsel

Øke kvinneandelen, og spesielt andelen av unge kvinner i befolkningen

Utvikle kommunesentrene

Bygge ned barrierer som gjør at næringsmessige fortrinn ikke kan utnyttes

Sikre tid og virkemidler til omstilling i forsvarskommunene ved eventuell nedbygging

Basere beskatningen av fornybare ressurser på langsiktighet og flerartsbetraktninger

Bevare fylkets naturarv og genetiske ressurser

Redusere eksisterende forurensning og følge "føre-var"-prinsippet i utbyggingsspørsmål

Styrke de regionale politiske interessene på bekostning av sektorinteressene

Bygge allianser og spesielt videreutvikle landsdelsamarbeidet

Utvikle bedre internasjonal kontaktflate

Forberede Finnmark på en eventuelt tettere EF-tilknytning

Opprettholde forsvarsevnen

Øke kompetansen i det politisk/administrative systemet om forhold som påvirker den regionale utviklingen

Påvirke sentrale myndigheter til å påkynne prosessen i retning av regionalisering av de næringspolitiske virkemidlene

Fylkeskommunen påtar seg større ansvar for den regionale utviklingen

Ansvarliggjøre våre samarbeidspartnere

Målgruppene skal prioriteres innenfor områder som:

- arbeidsmarked og næringsutvikling
- utdanning og forskning
- helse og sosial samferdsel
- arealplanlegging
- kultur og fritid

Sikre grunnlaget for bevaring og utvikling av samisk identitet, språk, kultur og samfunnsliv i Finnmark

Utvikle fylkeskommunens egen kompetanse i samiske spørsmål

Etablere en fast rutine for samarbeidet med sametinget

Legge til rette for gjennomføringen av språkbestemmelser i sameloven i offentlig virksomhet i de samiske bosettingsområdene og i den forbindelse bidra til at det utarbeides handlingsplaner for denne gjennomføringen

Tilrettelegge for oppretting av sameutvalg i kommuner hvor den samiske befolkningen er i mindretall

Et lønnsomt, konkurransedyktig og variert næringsliv bygd på fylkets fortrinn

En velkvalifisert arbeidstøkk

Redusere arbeidsledigheten

Tilrettelegge for inntreden i arbeidslivet for ungdom og spesielt for unge menn

Sikre kvinners deltakelse og karrieremuligheter i arbeidslivet

Tilrettelegge for næringskombinasjoner i samiske områder

Videreutvikle tiltakssonen

Målgruppene skal prioriteres ved tildeling av kommunale næringsfond

Sikre kvinners og ungdoms rettigheter i primærnæringene

Motivere kvinner til å søke lederstillinger

Rette opp kommunesektorens økonomi

Tilpasse omsorgsfunksjonen til småbarnsforeldres yrkedeltakelse

En kvalitativt god og lokalorientert utdannings- og forskningssektor

Utdanningsmotivering spesielt rettet mot unge menn

Et helhetlig, effektivt og omstillingsdyktig helse- og sosialtilbud med god kvalitet og tilgjengelighet utformet.

Gi funksjonshemmede levekår og muligheter på linje med den øvrige befolkning

Gi næringsliv og Finnmarks befolkning et tilfredsstillende transporttilbud

Sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet

En trygg omsorgs- og livssituasjon for barn og unge

Samarbeid mellom offentlige og private organisasjoner for å fremme et godt og trygt nærmiljø

Ivareta det offentlige ansvar for å sikre barn og unge tilbud

Fokusere på sammenhengen mellom situasjonen i arbeidsmarkedet og barns oppvekstvilkår

De gode muligheter som Finnmarks befolkning har til friluftsliv skal bevares og utvikles

Sikre befolkningens mulighet til helårige idrettsaktiviteter

Bidra til at befolkningens skapertrang stimuleres

Gode og varierte kultur- og fritidstilbud

2. STATUS OG UTVIKLINGSTREKK

2.1 INNLEDNING

I dette kapitlet vil det bli gitt en beskrivelse av status og utviklingstrekk innenfor områder som vil være av sentral betydning for utviklingen i Finnmark i planperioden, og i et lengre tidsperspektiv.

Norge, i likhet med størsteparten av Europa, gjennomgår for tiden kraftige endringsprosesser. De kommer som følge av omstruktureringer i næringsliv, i offentlig sektor og i regionalpolitikken. Samtidig endrer forholdene seg sterkt på det sikkerhetspolitiske- og handelspolitiske området. I Finnmark kommer ressurskrisen i fiskeriene og reindriften på toppen av dette.

For folk flest oppfattes situasjonen som uoversiktlig og framtiden som uvis. Følelse av avmakt og utrygghet preger både enkeltmennesker og lokalsamfunn. Denne planen legger opp til å ha et realistisk og aktivt forhold til forandringene. Gjennom det sett av mål og strategier vi presenterer forsøker vi å stake ut en kurs som gjør at forandringene kan skje under forhold som gir trygghet for folk.

I målstrukturen er begrepet robust bosettingsmønster brukt. I St. meld. nr 32 (1989-90) "Framtid i Nord" sier om robust bosettingsmønster:

"Et mer robust bosettingsmønster betinger vekstkraftige sentra lokalt og regionalt.

Avgjørende vekt må legges på utvikling av næringsvirksomhet og for bedring av sysselsettingsmulighetene. Den beste måten å oppnå dette på er etter Regjeringens mening å gi næringslivet i Nord-Troms og Finnmark anledning til å utnytte de fortrinnene regionen har. Et lønnsomt næringsliv som gir arbeid og inntekt er samtidig den viktigste forutsetningen for gode levekår."

Regionalpolitikk går på å tilrettelegge for en ønsket utvikling i en gitt region. Den omfatter så vel fysiske, økonomiske, sosiale som kulturelle faktorer. I regionalmeldinga (st.meld. nr. 29 1988/89) blir nærings- og sysselsettingspolitikk, areal- og miljøpolitikk og velferds- og servicepolitikk presentert som de sentrale retningene som den regionale planleggingen bør forholde seg til. Disse innsatsområdene er gjensidig knyttet til hverandre i et avhengighetsforhold. Et effektivt næringsliv legger grunnlaget for verdiskapningen som igjen legger grunnlaget for forbruket i både privat og offentlig sektor. Langt på vei er det den materielle fremgangen som har vært selve basisen for velferdsutviklingen. Så langt har velferdsøkninger vært nært knyttet til økonomisk utvikling. Denne utviklingen har i stor grad skjedd på bekostning av naturmiljøet. Det synes derfor klart at ytterligere velferdsforbedringer ikke entydig lenger kan knyttes opp mot ytterligere økonomisk vekst.

Dette er en erkjennelse som er i ferd med å befeste seg. Dette har resultert at begrepet bærekraftig utvikling er introdusert som politisk rettesnor også for fylkesplanarbeidet i Finnmark. Til grunn for arbeidet har vi lagt følgende definisjon:

En bærekraftig utvikling er:

- et overordnet politisk begrep for økonomisk og sosial utvikling.

- er å tilfredstille dagens behov uten å ødelegge framtidige generasjoners muligheter til å tilfredstille sine behov.
- forutsetter en prosess i retning av en jevn fordeling av goder.

Omstilling mot en mer bærekraftig utvikling vil legge føringer på fortsatt økonomisk vekst og velstandsøkning. Koblingen mellom miljøvern og levekår og livskvalitet vil bli en sentral utfordring innen en rekke velferdspolitiske områder.

Den lokale og regionale planlegging og politikktutforming er gjennom de senere års reformer i kommunesektoren, nytt inntektssystem, desentralisering av oppgaver og plan- og bygningsloven, gitt stadig større ansvar for velferdsutviklingen. Det er i denne sammenheng blitt naturlig å snakke om velferdskommunen istedenfor velferdsstaten.

Gjennom en sterkere kobling mellom regionalpolitikk og velferdspolitikk vil det være store og gode muligheter for å løse opp den sterke sektoriserings som dagens velferdspolitikk har vært preget av. Gjennom bedre samordning og utnyttelse av ressursene vil dette kunne gi velferdsmessige gevinster.

Det er også behov for aktiv informasjon overfor brukerne fra det offentlige. Ikke minst fylkeskommunen bør oppmuntre og stimulere til deltakelse ut fra tanken om at det skal være mulig for folk å påvirke og delta i saker som angår dem. For å oppfylle et slikt ideelt demokratisk mål er informasjon nødvendig. Det er stort sett det samme for brukerne hvem som yter de tjenester de har bruk for, men brukerne bør f.eks. kjenne beslutningsprosessene i samfunnet og vite forskjellen på de tre forvaltningsnivåene innen det offentlige for å kunne delta og ha mening om det som skjer. Publikum har behov for informasjon og det offentlige har behov for å gi informasjon. Større åpenhet fra det offentlige side ved aktiv informasjonsvirksomhet kan bidra til økt tillit og oppslutning fra publikum.

Ønsket om bedre ressursutnyttelse og høyere kvalitet har økt behovet for, og rettet oppmerksomheten mot målstyring og en sterkere resultatorientering. Resultatene av det offentlige innsats for brukerne blir det sentrale, og ikke hvem som gjør hva.

Velferdsnivået bestemmes både av tilgangen og kvaliteten på tilbudene. Gjennom den utvikling av velferdsnivået som har funnet sted de siste 10-20 årene er det i dag et stort forventningsspress til det offentlige velferdssystemet. I dette ligger det paradoks at jo flere oppgaver det offentlige løser jo flere uløste oppgaver får vi. Med knappe ressurser vil det i fremtiden bli stilt sterkere krav til prioriteringer, som naturlig nok vil kunne gå ut over både nivå, volum og hvor skal vi lo kalisere våre tilbud. Prioriteringene vil ofte gå på å forbedre servicen og kvaliteten i det allerede eksisterende tilbudet, eller å forbedre fordelingen, eller å gi tilbud til nye grupper og møte nye behov. På mange områder ser vi i dag at det foreligger vanskelige prioriteringer mellom oppgaver innen helse-, utdannings- og kultursektoren.

2.2 FINNMARKSKULTUREN

I 70- og 80 åra har kulturlivet fått sin plass på offentlige budsjet-

ter, organisert i kommunale- og fylkeskommunale kulturetater. Samtidig, og kanskje som et resultat av organiseringen, er kultur i den offentlige bevissthet isolert til et sektorfenomen.

Kultur omfatter langt mer enn det som nå er lagt inn i kultursektoren. Slik defineres kultur i denne planen:

"Kultur omfatter den sammensatte helhet av materielle og ikke-materielle verdier som mennesket gjennom sosial læring og over tid tilegner seg, skaper, bruker, omformer og overleverer."

Denne definisjonen innebærer at kultur

- omfatter det menneskeskapt, skapt i samspill med naturen
- har en sterk tidsdimensjon, bindeledd gjennom fortid og nåtid til framtid
- i prinsippet er sektorovergrepene og altomfattende
- omfatter materielle og ikke-materielle verdier
- handler om hvordan vi ser på oss selv, om verden og våre framtidssikter.

Et særtrekk ved Finnmark er det kulturelle mangfold og variasjoner i kulturytringen. Fylket har gjennom historia vært møteplass for flere etniske grupper som hver på sin måte har ivaretatt sin kulturelle egenart. Dette er verdi i seg selv som skaper identifisering gjennom etnisk tilhørighet.

Kunnskap om menneskers overlevelsessevne gjennom 10000 år kan gi dagens finnmarkinger den forankring, stolthet og trygghet som er nødvendig for å kunne forholde seg til massiv påvirkning fra andre kulturer, gjennom massemedia og andre påvirkningskanaler.

Vår måte å se verden på - og vår plass i verden - er betinget av vår livsstil, natur, næringsstruktur og omgangsformer. I utviklingen fremover er de dynamiske elementer i finnmarkskulturene et viktig utgangspunkt. Ingen kultur er statisk, endringer har alltid skjedd og vil fortsatt skje. Både når det gjelder ressursgrunnlag og bosettingsstruktur. I slike endringsprosesser er det viktig å ha en kulturell forankring som gjør oss i stand til å foreta de riktige valg. Utfordringer ligger i å ta vare på kulturell egenart samtidig som vi forholder oss offansivt til framtiden og til omverden.

Det begrepsinnhold "kulturliv" og "kultursektor" har hatt innen offentlig forvaltning og politikk er derfor på langt nær dekkende for det kulturbegrepet som er brukt over. Dette innebærer ikke at kulturlivet, med dagens begrepsinnhold, er mindre vesentlig. Tvert imot vil kulturarbeidernes evne til å produsere kunst, utløse folks skaperevne, skape fellesskap og følelse av identitet og å provosere våre tilvante forestillinger, få en mer fremtredende plass. Som følge av dette må kultursektorens plass i offentlig forvaltning styrkes.

2.3 BOSETTINGS- OG FOLKETALLSUTVIKLING

Folketallet i Finnmark har siden toppunktet på midten av 1970-tallet (ca. 80000) hatt en negativ utvikling, og er pr. 1.1.91 på rundt 74100. Den sterke nedgangen på midten av 80-tallet bremset opp mot slutten av 80-tallet, og vi har først på 90-tallet opplevd en svak vekst i fylkets innbyggertall.

Fylkestallene skjuler imidlertid tildels store regionale vari-

asjoner. Folketallets utvikling siden toppen rundt 1975 viser at kommunene Alta og Kautokeino har hatt en jevn vekst i hele perioden. Utviklingen i Tana, Vadsø, Porsanger og Karasjok har vært meget stabil. For de andre kommunene har det funnet sted en tildels meget sterk nedgang i folketallet. Det er m.a.o. kystkommunene og Sør-Varanger som spesielt har merket nedgangen i folketallet. Som en illustrasjon på hvor forskjellig utviklingen har vært, så har Alta hatt en vekst i perioden etter 1975 på ca. 20%, mens Måsøy i motsatt ende av skalaen har opplevd en befolkningsnedgang på nærmere 35 %.

Dette betyr at de interne virkningene av folketallsendringene er sterkere enn folketallsreduksjonen alene skulle tilsi. Samtidig med en sterk nedgang i fylkets totale folketall, har det også skjedd en intern sentralisering av befolkningen. Denne har funnet sted på to nivåer. For det første en sentralisering av befolkningen mot kommunene med såkalte regionsenterfunksjoner. Samtidig har det også funnet sted en intern sentralisering i den enkelte kommune, hvor hvert enkelt kommunesenter har økt sin andel av kommunens befolkning.

Hovedårsaken til den sterke befolkningsnedgangen i fylket fra midten av 70-tallet skyldes den høye utflyttingen fra fylket kombinert med et synkende fødselsoverskudd. Denne kombinasjonen sammen med en avtagende innflytting til fylket gjennom hele 80-tallet førte til at folketallet totalt ble redusert med ca 5200 innbyggere. Den yrkesaktive delen og den eldre delen av befolkningen har økt. Gruppen under 20 år er redusert med ca 9100.

Flyttingen er imidlertid ikke jevnt fordelt i befolkningen. Kjennetegn ved utflytterne er at det i hovedsak er unge mennesker, særlig kvinner, mellom 20-39 år som flytter. Denne sammensetningen har konsekvenser for både aldersstrukturen og kjønnsbalansen i kommunene. Dette har ført til at de fleste kommuner har et tildels stort kvinneunderskudd, og flere er i ferd med å utvikle en mer ugunstig aldersstruktur, som kjennetegnes ved en sterk reduksjon i antallet barn og unge kombinert med en økning av eldre over 67 år. Denne utviklingen er felles for hele landet, og kan på sikt føre til en skjerpet kamp om ungdommen, særlig de med utdannelse.

Bakgrunnen for denne utviklingen som har funnet sted må forklare ut fra flere ulike faktorer. En viktig årsak som betydde mye på 1960- og 70-tallet er den omforming av næringsstrukturen som fant sted. Overgangen fra primærnæringsamfunnet til industri-/servicesamfunnet medførte en dreining i sysselsettingen fra fiske, fangst og landbruk til industri og offentlig og privat serviceproduksjon. Denne omfordelingen av arbeidsstyrken er en viktig forklaring til de endringer som har funnet sted i bosettingsmønstret mot en sentralisering av befolkningen til kommune- og regionsentra.

Samtidig er det også andre viktige forhold som er med og virker inn på valget av bosted og har stor betydning for den regionale utvikling. Tradisjonelt er forhold knyttet til arbeidsmarkedet blitt tillagt størst betydning som motiv ved flytting mellom regioner. Det å skaffe arbeidsplasser har derfor vært viktigste strategi i arbeidet med å bevare bosettingsmønstret. Det vil det i fremtiden også være, men kravene til arbeidsplassene har forandret seg. Det er i dag viktig å kunne tilby arbeidsplasser både til menn og kvinner, samt at økt utdanningsnivå stiller andre krav til type arbeidsplasser. Det er heller ikke lenger så sikkert at ungdom vil slå seg ned på hjemstedet bare de er sikret jobb. Økt utdanningsnivå, endret familiestruktur og større likestilling mellom kvinner og menn, gjør at kravene til ulike

typer service og kulturtilbud øker.

80-tallet innebar et skifte fra desentralisering av befolkningen og over mot en sterkere konsentrasjon av befolkningen i sentrale strøk av landet. Konsekvensen for Finnmark var flere år med en meget høy nettoutflytting, og en sterk nedgang i folketallet. Samtidig med denne utviklingen har det også funnet sted en intern sentralisering i fylket. De større kommunesentraene har styrket sin stilling på bekostning av sin periferi. En slik utvikling er det naturlig å forvente også vil skje på 90-tallet.

2.4 SITUASJONEN I ARBEIDSMARKEDET

2.4.1 BESKRIVELSE AV ARBEIDSSTYRKEN

Statistikk over folkemengde etter alder viser at det til tross for nedgangen i folketallet har funnet sted en økning av antall personer i yrkesaktiv alder. Regionalt gir dette seg ulikt utslag. Tilgangen på arbeidskraft har økt i de mer sentrale strøk av fylket samt i indre Finnmark. Nedgangen har kommet i kystkommunene. Arbeidsstokken er yngre enn landsgjennomsnittet.

Utdanningsnivået på arbeidsstyrken karakteriseres ved at flere enn landsgjennomsnittet har grunnskole som høyeste utdanning (hhv 34% og 41%). Finnmark ligger under landsgjennomsnittet når det gjelder personer som gjennomfører videregående skole og søker til høyere utdanning. Utdanningsnivået er imidlertid ikke spesielt lavt sammenlignet med andre distriktsfylker sterkt preget av primærnæringer som Hedmark, Oppland og Nordland. Det har dessuten vært en positiv utvikling gjennom en årrekke. Forskjellene i utdanningsnivå mellom Finnmark og landsgjennomsnittet er klart mindre i de yngre aldersgruppene enn i de eldre.

I over halvparten av kommunene er det kvinnene som har høyest utdanning, og særlig de unge kvinnene. I tillegg viser det seg å være flere jenter enn gutter som skaffer seg studiekompetanse. Blant personer med høyere universitetsutdanning er det imidlertid en overvekt av menn.

De regionale forskjellene er betydelige, og henger i stor grad sammen med næringsstrukturen i kommunene. Både andelen med videregående utdanning, andelen med høyere utdanning, og studietilbøyeligheten er høyest i sentrale kommuner og Sør-Varanger. Nivået ligger på eller like under landsgjennomsnittet. Kystkommunene kommer dårligst ut.

En stor del av den ledige arbeidsstyrken er på ulike kvalifiseringstiltak, ofte kurs av kortere karakter. Dette bidrar til at arbeidsstyrken innenfor næringer med svak utdanningstradisjon vil stå bedre rustet til å møte fremtiden. Samlet sett er arbeidsstyrken bedre kvalifisert til å møte utfordringene i både offentlig og privat sektor enn tidligere.

Den positive utviklingen av utdanningsnivået kan i stor grad tilskrives satsingen som har vært på utdanningssektoren. Bedre lærerdekning i grunnskolen, godt utbygde tilbud innenfor videregående skoler og Finnmark DH begynner å gi resultater. I tillegg kommer satsingen på Finnmark som egen utdanningsregion. Dette muliggjør satsing og spesiell tilpassing av utdanningen til den situasjonen som er i Finnmark. Samordningen mellom utdanningssektoren, arbeidsmarkedsetaten og utbyggingse-

taten er en del av det positive bildet.

Det finnes imidlertid også utviklingstrekk i arbeidskraftssituasjonen som ikke kan betegnes som positive. Et trekk som kjennetegner regioner med ensidig næringsstruktur og ensformige, eller fysisk tungt belastende yrker, er stor tendens til uføretrygding. Et moment som også er generelt, er at lange perioder med stor arbeidsledighet øker denne tendensen. Begge disse kjennetegnene har preget Finnmark de to, tre siste årene. I følge tall fra Arbeidsdirektoratet er det særlig personer under 30 år som rammes av arbeidsledighet. Dette er personer som er registrert arbeidsledige ved arbeidsformidlingen, og som ved utgangen av januar 1991 utgjorde 52 % av de helt ledige. Av disse var 39 % menn og 14 % kvinner. Med andre ord kan en trekke den konklusjon at det er særlig unge menn som har problemer på dagens arbeidsmarked.

Det finnes en rekke momenter som kan forklare forskjellen i ledighet mellom kjønnene. En av disse er at det er færre kvinner enn menn i aldersgruppen. En annen forklaring er at flere kvinner enn menn er under utdanning. Samtidig bør en også være klar over at Arbeidsdirektoratets tall ikke fanger opp den skjulte arbeidsledigheten, dvs. de personer som er uten inntektsgivende arbeid men som av ulike årsaker velger å ikke registrere seg som arbeidssøker. Dette er forhold som kan være med å undervurdere ungdoms- og kvinnearbeidsledigheten. Imidlertid har Finnmark et høyt tiltaksnivå, sammenlignet med landet forøvrig. En kan derfor anta at den skjulte arbeidsledigheten i Finnmark er forholdsvis lav.

På landsbasis er det kun Oslo som har større andel sosialhjelpsmottakere enn Finnmark. Kystkommunene ligger 2-3 ganger over landsgjennomsnittet. Servicekommunene ligger ubetydelig over. Aldersfordelingen av sosialhjelpsmottakere viser samme tendens som for de arbeidsledige. Det er relativt flere yngre mennesker under 30 år som får sosialhjelp, og denne tendensen er stigende. Den mest typiske sosialhjelpsmottaker er en ung, arbeidsledig mann som ikke er etablert med familie og barn.

En særlig viktig oppgave blir å ta vare på den formelle kompetanse som utdanningsmotiverte kvinner og ungdom representerer. I dag mister fylket i unødvendig stor grad denne kompetanse fordi bosteds- og arbeidsforhold ikke er tilstrekkelig attraktive for kvinner og ungdom, og fordi de har problemer med å vinne innpass i de deler av arbeidslivet som har vært tradisjonelt dominert av menn med lang erfaring, men med svak formell kompetanse.

2.4.2 ETTERSPORSELSSIDA

I landet som helhet er arbeidsmarkedet blitt meget anstrengt. Problemstillingen vi står ovenfor preges av to forhold. Det ene er et arbeidsmarked der det er ubalanse mellom tilbud og etterspørsel etter arbeidskraft. Det andre er den svært vanskelige sysselsettingssituasjonen som følge av ressurskrisen.

Et trekk som er framtrødende i privat sektor er sesongsvingningene i etterspørsel etter arbeidskraft. Dette preger i første rekke fiskerinæringa, men også andre næringer. Tendensen til å tilsette og permittere eller avsette arbeidskraft hyppig er med på å forklare rekrutteringsproblemene i fiskerinæringa. En undersøkelse gjennomført av Nordlands Forskning viser at bedriftslederne er mer bekymret for ressursen på havet enn for ressursen på land. De ser ikke faren ved at det i framtida kan bli problematisk å rekruttere arbeidskraft til fiskeindustrien.

Samme problemer gjør seg gjeldende i turistnæringa og i bygg- og anleggsbransjen. Felles for alle er at toppen kommer i sommersesongen.

Den direkte effekten av en reduksjon i aktiviteten i fiskerinnæringa har skjedd på kort sikt i flåte og industri, først og fremst i de mest fiskeavhengige kystkommunene. Deretter sprer effekten seg til de underleverandørene som er koplet opp mot næringa. Dersom en slik utvikling går langt nok, vil det etter hvert oppstå kritiske nivåer for omsetning, produksjon og folketall som gjør at utviklingen vil kunne bli selvforsterkende og skyte fart nedover.

Fra utgangen 1989 til utgangen 1990 har bruttoledigheten økt fra 9,9 % til 11,8%. Antall personer på tiltak har økt med 1000. Nettoledigheten har følgelig gått ned. Som tidligere nevnt er ungdomsandelen av de helt ledige gjennomgående høy, og en finner forskjeller i ledighet mellom kvinner og menn. Et felles trekk ved de ledige er at de har lav utdanning. Grunnskole som høyeste utdanning, eller avbrutt videregående utdanning er vanlig.

En undersøkelse gjort blant Hammerfestungdom og i næringslivet i Hammerfestregionen viser på den ene siden at det lokale arbeidsmarkedet ser ut til å ha svært liten betydning for ungdommens utdanningsvalg. På den andre siden viste arbeidsgiverne svært liten interesse for ungdommen som arbeidskraft. Denne undersøkelsen bekreftes av at selv med gunstige utplasseringsordninger for teknikere, ingeniører og økonomer etterspør næringslivet i liten grad denne typen arbeidskraft. Samtidig vet en at det samme næringslivet sliter både med teknologiske og økonomiske styringsproblemer.

Det lave utdanningsnivået må en anta har hatt negative konsekvenser for daglig drift og for utviklingspotensialet. Mistilpasningen mellom tilbud av arbeidskraft fra en stadig bedre kvalifisert arbeidsstyrke og etterspørsel etter kompetanse kan få som følge at utdannende finnmarkinger pumpes ut av fylket.

I Finnmark, og i Nord-Norge generelt arbeider omlag halvparten av de yrkesaktive kvinnene innenfor offentlig sektor, og langt de fleste finner vi innen den offentlige sosiale tjenesteyting. Disse yrkene ekspanderte på 70-tallet samtidig med at kvinner i stadig større grad tilbød sin arbeidskraft. Den offentlige sosiale tjenesteyting representerte trygge og stabile arbeidsplasser for såvel kvinner med utdanning som for kvinner med liten eller ingen formell utdanning. Kvinners sysselsettingsmuligheter var i denne perioden bedre enn noen gang tidligere.

80-årenes lavkonjunkturer og økonomiske nedgangstider har imidlertid også rammet offentlig sektor i form av stagnasjon i utbyggingen av offentlige arbeidsplasser. Dermed har vi fått en skjerpert konkurranse om de ledige jobbene innen de tradisjonelle kvinneyrkene. Konkurransen medfører økt krav til kompetanse, noe som kan gi seg utslag i at denne sektoren på sikt vil bli mindre tilgjengelig for kvinner med lav utdanning. Inngangsbilletten til dette arbeidsmarkedet kan bli dyrere for de kommende kvinnegenerasjoner enn hva den var for kvinnegenerasjoner på 70-tallet.

Forsvaret er den delen av offentlig sektor der omlegginger og nedlegginger diskuteres sterkest. Den gledelige politiske utviklingen i blokkpolitikken gjør at det er nødvendig å bruke mindre ressurser på forsvar av landet. Teknologit utviklingen og forsvarskommisjonens arbeid med omorganisering og omstrukturering vil også få følger for forsvarets organisering.

Forsvaret er en betydelig arbeidsgiver i flere finnmarkskommuner. Konsekvensene vil spesielt bli store for arbeidsmarkedet i Porsanger, men også Vardø, Nordkapp, Sør-Varanger og Tana vil få problemer dersom endringer gjennomføres slik de er diskutert.

Problemet i et regionalt perspektiv er tosidig. For det første kan disse arbeidsplassene ikke raskt erstattes med arbeidsplasser i privat sektor. For det andre bidrar forsvarets arbeidsplasser til å skape en bredde i arbeidsmarkedet som i regionalpolitisk sammenheng ansees som positivt. Det vil trenge betydelige ressurser og tid til planlegging for å motvirke de negative konsekvensene av endringene. Fylkeskommunen vil i samarbeid med de berørte kommunene skaffe seg kunnskap om foreliggende planer og alternativer. Hensikten er å komme fram til mål, strategi og handlingsplaner for hvordan fylket og kommunene skal møte virkningene av forsvarets planer.

Innen televerk, postverk, arbeidstilsyn, politi og rettsvesen og tollvesen pågår det for tiden rasjonalisering, omorganisering og sentralisering. Disse er mindre iøynefallende enn forsvarsreduksjonene, men i de samfunnene dette rammer har det samme effekt når det gjelder bredden i arbeidsmarkedet som forsvarsreduksjonene. Det virker som ulike departementer og direktorater ikke vurderer virkningene i arbeidsmarkedet av de ulike tiltakene. Dette skjer samtidig som man er klar over at bredden i arbeidsmarkedet er en vekstbetingelse. Effekten av en type statlig politikk undergraver det statlige målet om å bidra til å skape et robust bosettingsmønster, tilsynelatende uten at dette er et diskusjonstema. Effektivisering ender derfor ofte med sentralisering. Dagens teknologinivå muliggjør andre løsnings-ger.

2.5 PRIVAT SEKTOR

2.5.1 UTVIKLING OG UTFORDRINGER I NÆRINGENE

Sett under ett kan en hevde at en i løpet av de siste årene ikke har hatt en positiv næringsutvikling i Finnmark. Bildet er imidlertid nyansert.

En kombinert markeds- og ressursvikt har gjort situasjonen i fiskerinnæringa ekstra vanskelig de siste årene. Utviklingen i andre deler av landet har også vært negativ, men Finnmark har relativt sett tapt mest i den nasjonale fiskeripolitikk.

Økonomien i flåten har vært og er vanskelig. Dette er en av forklaringene på at fartøy med og uten rettigheter er solgt ut av fylket. Bildet er imidlertid ikke entydig negativt. Mange fiskere har greid seg godt selv med fjorårets rekordlave kvoter på torsk.

I gjeldende fylkesplan ble det fastslått at fiskeindustrien hadde økonomiske problemer som følge av overkapasitet både i forhold til ressursgrunnlag og arbeidskraftgrunnlag. Ressurssvikten har forsterket utviklingen og gjort omstillingen vanskeligere. Arbeidsoppgavene i fiskeindustrien har vært tradisjonelt utført, de har vært ensidige og svært kjønnsbestemte. Dette har bl.a. medført at kvinner og ungdom i stadig større grad har funnet tiskeindustrien lite attraktiv. Undersøkelser viser imidlertid at de gjerne vil jobbe innen denne sektoren men de ønsker ikke å gå en usikker framtid i møte i filethallen.

Til tross for denne situasjonen har enkelte bedrifter gått relativt godt. Dette sammen med kapasitetsreduksjon gjør at denne sektoren har et rimelig godt utgangspunkt å jobbe ut fra. Utfordringene for framtidens fiskeindustri ligger såvel i ressursen på havet som i ressursen på land. En fremtidsrettet fiskeindustri vil bl.a. være avhengig av å kunne ta i bruk informasjonsteknologi innen de ulike produksjonsledd samtidig som behovet for markedskontakt vil øke. Dessuten vil det bli behov for å satse på produktutvikling. Arbeidsoppgavene vil endres i takt med utviklingen innen fiskeindustrien og med dem behovet for en annen type kompetanse. Her ser man jobbmuligheter for kvinner og ungdom som i dag er i ferd med å tilegne seg kompetanse innenfor bl.a. EDB, økonomi, administrasjon og markedsføring.

Også havbruksnæringa har slitt tungt i 80-årene. Årsakene er dårlig settefisk, oppstartvansker inkl. uhell, svak kompetanse og lave priser på laks. Konesjonsutdelingene har i høy grad reflektert kjønnsrollemønstret i næringa der kvalifiserte kvinner er forbigått ved at andre kriterier er lagt til grunn. Kravene til formell kompetanse er imidlertid ofte jenters eneste mulighet til å komme inn i næringa. I dag kan vi se at kompetansen har økt, smoltkvaliteten er betydelig bedret, sykdomsfrekvensen ser ut til å være lavere enn i resten av landet og produksjonskostnadene på veldrevne anlegg står ikke tilbake fra veldrevne anlegg i resten av landet. På grunn av overproduksjon har oppdrettsnæringa kommet opp i store markedsproblemer. Dette vil prege utviklinga i alle fall på kort sikt.

Også innenfor den andre store næringa, bergverksnæringa er bildet nyansert. Mens enkelte deler av næringa går svært godt og natursteinsida ser ut til å ekspandere, er bildet dystert for resten av næringa.

Finnmark har kommet relativt gunstig ut av den pågående omlegging av landbrukspolitikken. Antall bruk har imidlertid fortsatt å gå tilbake samtidig som bruksstørrelsen har økt. Det er varslet store omlegginger i landbrukspolitikken. Hvordan dette slår ut for Finnmark er usikkert. Gjennomsnittsalderen i landbruket er ca. 55 år. Generasjonsskiftet i landbruket skjer ikke i den takt som skulle vært ønskelig.

Reindriften er vesentlig som samisk kulturbærer. I ly av reindrifftsavtalen har imidlertid reintallet vokst seg større enn beitegrunnlaget tåler. Problemet er erkjent av næringa selv og av myndighetene. Kvinner har tradisjonelt stått strekt som selvstendige reinieiere med egne rein og merker, men reindrifftslovgivningen sammen med avtaleverket har redusert kvinnens stilling som selvstendig utøver i næringa. Loven knytter rettigheter og plikter kun til en person i familien, en rett som vanligvis tilfaller mannen. Ved tildeling av nye driftsenheter blir yrkespraksis vektlagt. Gjennom de gjøremål som direkte knyttes til utøvelsen av reindrift er mannens utgangspunkt for å få tildelt driftsenhet bedre enn kvinnens, som bl.a. pga. omsorgsforpliktelser har vanskeligheter med å skaffe seg den nødvendige yrkespraksis. Dessuten er reindrifftskvinnens manglende sosiale rettigheter, som rett til sykepenger, en medvirkende årsak til den skjeve kjønnsmessige rekrutteringen til næringa. Hovedutfordringen vil være å få til en riktig ressursutnyttning, samt å sikre flest mulig et økonomisk utkomme innen næringa.

De fleste av utøverne i næringa, dvs. de som ikke har egen driftsenhet er unge menn, som rekrutteres internt fra reindrifftsfamilieene. De starter rett etter grunnskolen eller enda tidligere, og målet er oftest egen driftsenhet. Problemene i reindriffts næringa vil derfor i sterk grad ramme ungdom.

Reindrifften vil ikke kunne absorbere ungdom som er og som kommer ut på arbeidsmarkedet de nærmeste årene. Ungdom fra reindriffts familier vil i økende grad måtte finne seg annet arbeid. Lavere formell utdanning blant dem enn i resten av befolkningen gjør at de vil ha vansker med å konkurrere på lokale arbeidsmarked som al lerede har rik tilgang på ufaglært arbeidskraft.

Kommunaldepartementet har vedtatt et tre-årig prosjekt kalt "Næringskombinasjoner i samiske områder". I tillegg til de tradisjonelle kombineringene reindrift, jordbruk og fiske er det viktig at også typiske kvinnenæringer som duodji, husflid, kunst/kultur, varehandel m.fl. blir regnet som en del av denne kombinasjonen. Målet er at det i sum skal gi en person full beskjeftigelse.

Reiselivsnæringa er den eneste store næringa som har ekspandert både i omsetting og sysselsetting de siste årene. Potensialet for Finnmark som reiselivsfylke synes ennå ikke fullt utnyttet. Nye produkter kan utvikles. Deler av næringa sliter imidlertid også med økonomien.

Bygge- og anleggsbransjen og private tjenesteproduserende næringer har vanskelige tider. Dette kommer av generell lavkonjunktur, meget lavt offentlig investeringsnivå og fiskerikrisen. Utsiktene er heller ikke spesielt gode.

Det er i de siste årene foretatt en rekke studier med tanke på økonomisk utnyttelse av gassreservene på Snøhvitfeltet. Llandføringssted vil i så fall bli Slettnes på Sørøya.

Anleggstiden ved en eventuell utbygging vil strekke seg over 4-5 år. I anleggsfasen vil arbeidskraftbehovet variere over tid, med en planlagt toppbemanning på ca 1500 personer. Mesteparten av utstyret vil bli bygd utenfor Finnmark. Anleggsarbeidene vil likevel gi betydelige leveranser til Nordnorsk næringsliv.

Ringvirkningene i Finnmark av en eventuell utbygging regnes å gi en samlet sysselsettingseffekt på 1400 årsverk over hele byggeperioden. Samlet sett vil total sysselsetting i Finnmark som følge av driftsfasen ligge rundt 650 personer. Driftsfasen vil tidligst komme i 1997.

2.5.2 TREKK VED ØKONOMIEN

Finnmark har en åpen økonomi og er svært avhengig av det som skjer på internasjonale markeder. Både fiskeindustrien og mineralindustrien er i utpreget grad avhengig av internasjonal etterspørsel og derfor svingninger i internasjonal økonomi. Med relativt lav bearbeidingsgrad på produktene, er produsentene utsatt for konkurranse fra land med minst like store naturforekomster og lavere kostnader. Evnen til å tilpasse seg endringer i internasjonale etterspørselsmønstre er derfor en forutsetning for å lykkes. Tilsvarende avhengighet vil gjelde for olje/gass og reiseliv.

Fylket er også avhengighet av naturressurser. Fiskeri, jordbruk, reindrift og i stor grad også turisme er avhengig av fornybare ressurser. Bergverksnæringa og den eventuelle olje/gassnæringa er avhengig av lagerressurser.

Den tredje vesentlige avhengigheten for fylket, er knyttet til offentlig sektor. Denne understrekes bl.a. av de store overføringer fra sentralt hold over en rekke budsjettposter til befolkningen generelt, særlige overføringer til grupper av befolkninger.

til offentlig sektor og til næringslivet.

Det er i hovedsak to forhold som vil ha betydning for utviklinga fram over. Disse er meget svak evne i næringslivet til selv å komme på fote og store muligheter for kapital utenfra til å få kontroll over næringslivet i Finnmark.

Manglende inntjening, store tap og manglende forventninger til vekst i næringslivet, gjør at kapitaltilgangen for private investorer og bankvesenet er meget begrenset. Dette forsterker de negative tendensene i økonomien. Som eneste risikovillige investor har etterspørselen etter midler fra utbyggingsfondet i Finnmark (UIF) økt. Samtidig har oppmerksomheten rundt fondets disposisjoner økt kraftig.

Den store muligheten som ligger i situasjonen er at det vil være lettere å få til omstruktureringer av produksjonslivet. Denne kan enten komme som et resultat av markedskreftene, som resultat av offentlig styring, eller som en kombinasjon av disse. Det er også fullt mulig å bruke offentlige virkemidler til å motvirke omstrukturering.

2.6 OFFENTLIG SEKTOR

2.6.1 UTVIKLINGSTREKK OG UTFORDRINGER

1970-åra var preget av en relativt sterk ekspansjon i de personrettede tjenester, som i stor grad besto av en voksende offentlig aktivitet. Det har vært hevdet at framveksten av offentlige arbeidsplasser har bidratt til å konsolidere bosettinga i distriktene. En slik konsolidering ser ut til å henge sammen med at kvinner i større grad har fått innpass på det lokale arbeidsmarked, og i mindre grad at menn har gått over i nye jobber. Distriktskvinner ønsker lønnet arbeid på lik linje med kvinner i de sentrale områder, noe som betyr at yrkesmuligheter for begge ektefeller har fått økt betydning for bosettinga i distriktskommunene.

De nye arbeidsplassene som har vokst fram i kjølvannet av ekspansjon i offentlig sektor er også avhengig av sosiale endringer og av demografiske forhold. Hjemmehjelp, hjemmesykepleie, alders- og sykehjem er alle eksempler på arbeidsplasser som forutsetter at det finnes en viss andel av gamle og omsorgstrengende i befolkningen, og uten barn blir det ingen barnehager og skoler. Sysselsettings- og velferdsinteresser er knyttet intimt sammen på en måte som lett fører til en gjensidig forsterkende prosess når befolkningssammensetningen endres.

Det nye inntektssystemet for kommunene fra 1986 uttrykker i stor grad ønsket om en mer desentralisert økonomisk politikk. Det innebærer bl.a. at overføringene til kommunene, som har det driftsmessige og økonomiske ansvaret for de fleste velferdstjenester, skjer via rammetilskudd i stedet for gjennom prosentrefusjoner for de enkelte tjenester. I følge den nye loven skal kommunene selv avgjøre hvilke sektorer som skal prioriteres, og all offentlig satsing må skje innenfor tilskuddsrammen. Hovedsiktet er å øke kommunenes økonomiske ansvar. Dette har skapt en situasjon som skiller seg vesentlig fra 1970-tallet og begynnelsen av 80-åra.

Ser vi på befolkningsutviklingen i fylket over de siste 10-15 år, og på hvilke steder som har tunge innslag av offentlige ar-

beidsplasser er det klare mønster som trer frem. Den offentlige sosiale tjenesteyting har vært en del av sysselsettingsgrunnlaget for kvinner i distriktene. En stagnasjon i utbyggingen av denne typen tjenester samt framveksten av kommunesentra med tunge innslag av kommunale-, fylkeskommunale- og/eller statlige arbeidsplasser har ført til at distriktene blir uaktuelle bo- og arbeidsteder for mange kvinner. Kommunesentrene vokser på bekostning av distriktene.

2.6.2 DEN OFFENTLIGE ØKONOMIEN

Finnmark er det fylket der den gjennomsnittlige inntekten i kommunene ligger høyest i landet. I 1989 lå gjennomsnittet ca 23% høyere enn landsgjennomsnittet. Kommunene i Finnmark er svært overføringsavhengige. I landet utgjør skattene gjennomsnittlig 47% av inntektene mens de i Finnmark utgjør 25%.

I likhet med kommunene er Finnmark fylkeskommune den fylkeskommunen hvor inntektene er høyest pr innbygger. Igjen er det overføringene og ikke skattene som sikrer dette nivået. 28% av inntektene kommer fra skatter.

Tiltross for dette er fylkeskommunens og kommunenes økonomi anstrengt. Det er altså ikke inntektsnivået som i utgangspunktet er spesielt problemskapende for økonomien. De store akkumulerte underskuddene som både kommunene og fylkeskommunen har pådratt seg forklares med kostnadsnivået. Netto rente og avdragsbelastning for kommunene i Finnmark er omlag tre ganger høyere enn overskuddet på den løpende driften og utgjør drøyt 20% av inntektene. Rente- og avdragsbelastningen er størst i fiskerikommunene der Øst-Finnmark topper statistikken. En viktig forklaring til denne situasjonen er de store investeringer kommunene i fylket foretok gjennom 1970- og 80-tallet, samt at mange finnmarkskommuner påtar seg oppgaver som i andre deler av landet løses av andre organisasjoner.

Det er også på det rene at driftsnivået i finnmarkskommunene er høyt. For å rette opp økonomien kan en enten rasjonalisere driften eller foreta nedskjæringer i tilbudet til befolkninga. I begge tilfellene vil det bety færre ansatte.

2.6.3 UTDANNING

Utdanningsnivået i Finnmark ligger klart lavere enn landsgjennomsnittet. Men det er ikke spesielt lavt sammenlignet med fylker som det er naturlig for oss å sammenligne oss med.

I hele landet er det 13 % av kvinnene og 16 % av mennene som har høyere utdanning. I Finnmark er andelen omtrent 10 % for begge kjønn, med en liten overvekt for kvinner. I over halvparten av kommunene i fylket er det en større andel kvinner med høyere utdanning enn menn. Dette kan blant annet forklares ut fra fylkets næringsstruktur. De fleste jobbene i fylket som krever høyere utdanning er å finne innen utdannings- og helsevesenet, som tradisjonelt sysselsetter flest kvinner.

Samtidig er det store regionale variasjoner internt i fylket. De største og mest sentrale kommunene i fylket har et utdanningsnivå som nærmer seg landsgjennomsnittet, mens fiskerikommunene igjen ligger klart under fylkesgjennomsnittet.

Lærerdekningen i grunnskolen og i den videregående skole har blitt vesentlig forbedret de senere år. Bedre kvalifikasjoner og

økt stabilitet gjør det mulig å se lysere på framtiden. En av årsaken til denne positive utviklingen kan en finne i de statlige virkemidler som er satt inn, og da spesielt ordningen med nedskrivning av studielån.

Det gis i skoleåret 1989/90 videregående skoletilbud i 17 av fylkets 20 kommuner, hvorav 8 er filialer. Å øke tilgjengeligheten til utdanning vil være et godt virkemiddel for å høyne utdanningsnivået i fylket. Konsekvensen av mindre barnekull vil gi seg utslag i kommende planperiode, og kan medføre et ytterligere press mot en sterkere sentralisering av skolene. Det er også viktig å foreta avveininger mellom kvalitet og kvantitet på de tilbud som gis.

Finnmark som egen utdanningsregion ble etablert 1.1 1988. Virksomheten omfatter hele utdanningsområdet fra barnehager til høyere utdanning. Erfaringene så langt har vist at etableringen av utdanningsregionen har ført til initiativ for en bedre samordning av de ulike nivåene innen utdanningssektoren.

2.6.4 HELSE OG SOSIAL

Helsetjensten i Norge har i all vesentlighet til nå bygd på prinsippet om tilbudslikhet. I tråd med utviklingen mot en mer målstyrt virksomhet legges det nå større vekt på resultatlikhet i helse etter endt behandling.

Finnmark har hatt den laveste levealder for kvinner og menn i Norge etter krigen, og levealderen er fortsatt under gjennomsnittet for landet. Mulige årsaker ligger i hva folk utsettes for i arbeidssituasjonen og hva den enkelte utsetter seg for gjennom livsstil og levevaner. Finnmark ligger på topp i landet når det gjelder forbruk av alkohol og tobakk, og det drikkes mye kaffe.

På hele 80-tallet har antall årsverk i sykehustjenestene pr. innbygger ligget lavere enn landsgjennomsnittet, mens det motsatte er tilfelle for sykehjemmene. Dette kan bl.a. tilskrives at den oppgavefordelingen som eksisterer mellom sykehus og sykehjem er annerledes enn ellers i landet. I Finnmark dekker sykehjemmene flere funksjoner enn det som er vanlig i mer sentrale strøk av landet der sykehustjenester er mer tilgjengelige for befolkningen.

Innen spesialisthelsetjenestene er det stor mangel på kvalifisert personell. I allmenlegetjenesten er det enkelte kommuner stor gjennomtrekk i stillingene og kort tjenestetid pr. ansatt. I store deler av pleie-, omsorgs- og støttefunksjonene er det relativt stabile personellforhold, men et økende behov for fagfolk. Innen psykisk helsevern er det først og fremst mangel på psykiatere som er følbart.

Forbruket av sykehustjenester varierer fra fylke til fylke. I Finnmark blir folk hyppigere innlagt på sykehus enn i andre deler av landet. Dette er en av årsakene til at det samlede forbruket av slike tjenester ligger høyere i Finnmark enn ellers i landet. Sammenhenger som manglende polikliniske behandlingstilbud og lange avstander til sykehusene medfører hyppigere innleggelser og lengere liggetid.

2.6.5 BARN- OG UNGES OPPVEKSTVILKÅR

Barn- og unges oppvekstvilkår er av regjeringen sterkt prioritert. Både Plan- og bygningsloven og rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, fremhever at det skal tas ekstra hensyn til denne gruppens særskilte behov. Målgruppen ifølge rikspolitiske retningslinjer er 0-18 år. Pr. 1.1.90 utgjorde denne gruppen ca. 28 % av befolkningen i Finnmark. Ungdomssatsingen i Finnmark omfatter ungdom mellom 16-25 år.

Gruppen barn og unge er sammensatt. Gruppen vil omfatte alt fra små barn til deres foreldre. I tillegg til et betydelig alderssprang vil det være forskjeller mht. kjønn, etnisitet - samt sosiale, økonomiske, geografiske og kulturelle forhold. Når en skal legge forholdene til rette for en slik sammensatt gruppe vil det naturlig nok innebære ulike typer av mål og strategier. Barn og unges oppvekstvilkår må i sterk grad sees i lys av et oversektorielt perspektiv fordi en rekke faktorer vil ha betydning for forholdene og fremtidsmulighetene for denne gruppen. Faktorer som har betydning for barn og unge vil bl.a. være alt fra et fysisk, psykisk og sosialt godt oppvekstmiljø, barnehage, skole-fritidsordning, gode og varierte kultur og fritidstilbud, gode sosial og helsetilbud, trygge boligforhold, servicetilbud, utdanning og arbeidsmuligheter. En bør også i sterk grad fokusere på sammenhengen mellom situasjonen i arbeidsmarkedet og barns oppvekstvilkår.

Det bør utvikles gode og hensiktsmessige samarbeidsrelasjoner mellom aktører som har betydning for barn og unges oppvekstvilkår, slik at hensynet til barn og unge blir ivaretatt på en best mulig måte.

I forhold til barn og unge er det viktig at en legger vekt på faktorer som bygger opp under identitetsskapning og tro på en fremtid i fylket. Det at en tar barn og unge på alvor og at de fyller reelle, meningsfulle funksjoner i samfunnet vil være den beste garantien for en god oppvekst og oppbygging av lokal tilhørighet.

I regjeringens satsing på barn legges det nå vekt på faktorer som bedre barnevern, økt barnehagedekning, skole-fritidsordning og tilbud til 6-åringer.

En bør i sterk grad vektlegge forebyggende arbeid for å hindre at barn og unge får problemer. De barn og unge som allerede har problemer skal sikres et kvalitativt godt tilbud.

Barnehageutbyggingen er et viktig element i den samlede omsorgen for barn. Et felles omsorgs- og undervisningstilbud bidrar til å utjevne utviklingsmulighetene for barn fra ulike miljøer. Utbygging av barnehager er også et viktig tilbud til småbarnsforeldre i den fasen som er mest anstrengende.

En eventuell senket skolestart vil ytterligere forsterke hensynet til trafikk sikre veier, fordi ordningen innebærer en økning av antallet små barn på vei til og fra skole. Lokalisering av barnehage, skole, fritidsanlegg bør forøvrig legges i en rimelig avstand fra hjemstedet.

For større barn/ynge ungdom bør en i sterk grad vektlegge faktorer som kvalifisering, informasjon og motivasjon samt gode og varierte kultur/fritidstilbud som er i samsvar med gruppens ønsker og behov og som vektlegger aktiv deltakelse, medvirkning og medbestemmelse fra barn og unge selv.

Ettersom gruppen blir eldre blir forholdet til videre utdanning og fremtidig arbeid dominerende. Ungdom må sikres et kvalitativt godt undervisningstilbud, som gir studiekompetanse. Med tanke på ungdom uten førerkort og bil er det viktig å tilrettelegge et kollektivtilbud som gir mulighet for kombinasjon av skolegang og å opprettholde tilknytning til hjemkommunen. Ca. 40% av elevene i videregående skole er borteboende. Det er derfor særskilt viktig at forholdene tilrettelegges for denne gruppen.

Det største problemet for eldre ungdom i dag er i forhold til arbeidsmarkedet. Ungdom utgjør hoveddelen av de arbeidsløse. Å sikre et arbeidsmarked som rekrutterer ungdom etter endt utdanning vil være av stor betydning og en viktig strategi for å sikre ønsket utvikling.

2.6.6 FUNKSJONSHEMMEDE

I Regjeringens Handlingsplan for funksjonshemmede 1990-93 signaliseres en ny forståelse av samfunnsansvaret for at mennesker med funksjonshemninger kan nå målet om full deltaking og likestilling. Regjeringen vektlegger nå tiltak som kan gjøre samfunnet mindre funksjonshemmende.

En slik målsetting vil måtte få gjennomslag på alle områder og på alle nivåer. Det vil involvere alle sektorer og alle forvaltningsnivåer. Allerede idag er det samfunnets vanlige serviceorganer som har ansvaret for å legge forholdene til rette og yte tjenester til funksjonshemmede i alle aldre. Det er imidlertid fortsatt et behov for å bevisstgjøre sektorene om deres ansvar for å ha større bredde i sine tilbud og tjenester.

Samtidig er det et stort behov for instanser i form av Råd for funksjonshemmede, interesseorganisasjoner og spesielle institusjoner som arbeider med og ivaretar oppgaver for funksjonshemmede.

Det føres ingen samlet statistikk over antallet funksjonshemmede i vårt land. Begrepet funksjonshemmet er heller ikke klart definert, og en vurdering av hvem som faller innenfor gruppen vil variere avhengig av definisjon og hvem som vurderer.

Det er ønskelig med en bedre kartlegging av antall mennesker med funksjonshemninger i fylket og hvilke behov disse har for tilrettelegging og offentlige tjenester.

Det man vet, er at Finnmark har en betydelig høyere andel uførepensjonerte enn landet forøvrig og at en stor andel av disse er pensjonert p.g.a. sykdommer innen støtte- og bevegelsesapparatet. Fylkeslegen har påpekt at det for disse og andre grupper er et sterkt behov for opprettelse av rehabiliteringstilbud.

Tilgjengeligheten til tjenestetilbudene på førstelinjenivå er generelt god i Finnmark. På andrelinjenivå har det innen psykisk helsevern vært bevisst satset på desentraliserte tilbud. Samme prinsipp er lagt til grunn for utformingen av den nye spesialisthelsetjenesten for funksjonshemmede som er under etablering.

Spesielle utfordringer for en politikk for funksjonshemmede i Finnmark er knyttet til følgende problemstillinger:

* hvordan bedre tilgjengeligheten til spesialister/spesialinsti-

tusjoner som ikke er etablert i fylket?

* hvordan skaffe funksjonshemmede som ønsker det arbeid på sine hjemsteder til tross for at de bor på steder med et ensidig næringsliv og stor arbeidsledighet?

* for mange finnmarkinger er livskvalitet sterkt knyttet til natur- og friluftsliv. Hvordan øke mulighetene for at funksjonshemmede skal få ta del i dette?

* hvordan kan det offentlige støtte opp under det arbeid interesseorganisasjonene for funksjonshemmede driver i et fylke med lange avstander og få medlemmer?

2.7 RAMMEBETINGELSER

Med rammebetingelser menes alle forhold som påvirker bedrifters lønnsomhet, beslutninger og strategiske valg. Dette omfatter både betingelser som settes av de offentlige myndigheter og i det private marked, samt at vi opererer i et internasjonalt samfunn.

2.7.1 INTERNASJONALE FORHOLD

Det er to forhold i den internasjonale utviklingen som preger den offentlige debatten. Dette er forholdet til Øst-Europa og forholdet til EF.

Utviklingen som er på gang i Sovjet kan på lang sikt gi gode utsikter for Finnmark innenfor næringsliv, natur- og ressursforvaltning og kulturliv. På kort sikt er imidlertid situasjonen uoversiktlig og uforutsigbar. Sammenbruddet i den sentralstyrte kommandoøkonomien har ført til sterkt synkende produksjon- og forsyningsknapphet. Ambisiøse russiske planer om raske omlegginger bærer med seg betydelig risiko for ikke å lykkes. På kort sikt er det derfor ikke utsikter til at utviklingen i øst skal bli en av drivkreftene i Finnmarks økonomi.

Finnmarksmeldinga gir bred plass til østhandelsproblematikken. Her påpekes det at det er mulighet til å gi Nord-Troms og Finnmark et konkurransefortrinn som baserer seg på den naturlige fordelen nærhet gir. Gjennom aktiv kompetanseoppbygging kan fordelene økes ytterligere. Målet må i hht. meldinga være å bygge opp kunnskap som er så attraktiv at foretak sørfra og fra utlandet lokaliserer produksjons- og salgsaktiviteter her. Det er viktig at man i Finnmark medvirker til å legge forholdene tilrette gjennom fysisk infrastruktur og kommunikasjoner, slik at den geografiske nærhet til Nordvest-Russland også blir et reelt konkurransefortrinn for næringslivet i fylket.

På kommunikasjonssiden er det kommet flyforbindelse, og telekommunikasjonene er sterkt forbedret gjennom samarbeid mellom Vadsø teleområde og telemyndighetene i Nordvest-Russland. Den kompetansen som så langt er bygd opp er det strategisk viktig å beholde regionalt. Den vil være et viktig element i satsingen østover.

Internasjonale industriinvesteringer på Kola og norsk deltakelse i sovjetisk olje- og gasssektor i de sovjetiske nordområdene er også utviklingstrekk som i løpet av noen år kan gi positive ringvirkninger for næringslivet i Finnmark. Økt internasjonal trafikk gjennom Nordøstpassasjen er en annen mulighet på litt lengre sikt.

Forholdet til EF er nå under endring. Norge er i ferd med å inngå

en omfattende EØS avtale. Det spekuleres dessuten stadig sterkere i at EF medlemskap vil være en realitet i løpet av 90-tallet.

EØS-avtalen er nå ferdigforhandlet og under ratifisering. Det er klart at vi vil bli underlagt konkurransereglene om reduksjon av handelsvridende statsstøtte. Avtalen inneholder konkrete bestemmelser om helt eller gradvise tollreduksjoner på endel viktige foredlede fiskeprodukter. Laks og fiskemel/olje faller imidlertid utenom. Totalt sett kan dette slå gunstig ut for Finnmark. Landbruket er holdt utenom avtalen og EF har ikke fått gjennomslag for kravene om kvotebytte for tollreduksjoner. Den tosidige fiskeriavtalen med EF er imidlertid foreslått utvidet. Inn i denne avtalen ligger bytte av torsk i nord mot utvidede kvoter i EF-sonen. Hvordan fiskerne i nord kommer ut av avtalen vil avgjøres i interne norske forhandlinger. Dersom man ikke greier å komme fram til en regional rettferdig fordelingsnøkkel kan fiskerne i nord i praksis ende opp med å betale tollreduksjoner med kvoteavståelse.

Utviklingen i EF går mot større regionalt samarbeid over landegrensene. Dette gjelder spesielt på det økonomiske området. Hovedstedene har fått mindre betydning i og med at regionale programmer diskuteres direkte med EF-byråkratiet. En forutsetning for å utvikle denne typen samarbeid er at det finnes regional handlefrihet og regional kompetanse. I Norge styrkes nå sentralstyringen på bekostning av regional styring. Eksempelene kan hentes fra opprettelsen av den nye statlige næringsbanken, "filialiseringen" av regionkontorene i større statsbedrifter (post og tele) og det at noen av intensjonene som lå bak kommunelovrevisjonen synes forlatt. Statlig sentralistisk sektorpolitikk vil ikke bli erstattet med lokal- og regional samordning. Bevist eller ubevist; er dette hovedstadsregionens EF-tilpassning?

GATT (Generalavtalen for toll og handel) er det sentrale regelverket for internasjonal handel. Dette er også Norge bundet av. Innenfor avtaleverket forhandles det om reduksjon i bruk av handelshindrende tiltak i tillegg til handelsvirkninger av ulike støtteordninger til næringslivet. Dette vil kunne få betydning for norsk næringspolitikk og også for bruken av distriktspolitiske virkemidler. USA har brukt anvendelse av distriktspolitiske virkemidler i oppdrettsnæringen som argument for å innføre straffetoll. Forhandlingene har vist seg svært vanskelige. USA og EF har sterke interessekonflikter. Dersom man ikke kommer til enighet fryktes det vanskeligere forhold for internasjonal handel. En slik utvikling vil Norge tape på.

2.7.2 EFFEKTENE AV STATENS OG FYLKEKOMMUNENS REGIONALPOLITIKK

Dette avsnittet vil være et kort forsøk på evaluering av den politikken som er ført ovenfor og i Finnmark. Det vil dreie seg om hvordan interessene er ivaretatt utad, hvordan regionalpolitikken har virket som næringspolitikk og hvilke endringer som er på gang i regionalpolitikken.

Tidligere strategier og resultater.

Det har vært vanlig å plassere ansvar for kriser og løsninger utenfor Finnmark. Dette har vært framtrepende i den offentlige debatten siden 60-årene. Den strategien er fremdeles i bruk og

kan kalles - "Hva har dere i Oslo tenkt å gjøre" - strategien. Det å ha kjørt denne linjen så vidt lenger har etterlatt et bilde i opinionen av en vedvarende krise i Finnmark.

Det å beskrive Finnmarkssituasjon med overvekt på negative trekk hadde sin topp da levekårsdebatten gikk som hetest. Dette bunner i helt klare realiteter. På de fleste områder har vi tidligere kunnet vise til dårligere levekår og svakere offentlige tilbud enn ellers i landet. St.meld. nr. 32 dokumenterer imidlertid at vi på de fleste levekårsfaktorer nå er på nivå med sammenlignbare fylker. Der vi fremdeles skårer dårligst er når det gjelder utsiktene til et trygt arbeid.

Som politikk har dette vært vellykket. For det første synes den å ha vært populær på hjemmebane, og for det andre har den unektelig gitt synlige uttelling. Her kan ramses opp noen goder som Nord-Troms og Finnmark har fått gjennom bl.a. tiltakssonen, og som landet som helhet enten ikke nyter godt av, eller får i langt mindre grad enn oss:

- Lavest skatt i landet.
- Ingen arbeidsgiveravgift.
- Ingen elektrisitetsavgift.
- Høyest barnetrygd.
- Høyest tilskudd til barnehager.
- Høyest DU-tilskudd til næringslivet.
- Høyest overføringer til kommunesektoren.
- Gunstige tilbakebetalingsordninger for studiegjeld.
- Gunstige særfordeler for enkelte yrkesgrupper.
- Finnmarkspakker, tiltaksprogram og handlingsplan.

Et forhold som nå må vies oppmerksomhet er at distriktspolitikken legitimitet synes å ha blitt svekket gjennom 80-åra. Svekking av legitimiteten kan bunne i to forhold. Det ene er en styrket konkurranse fra byregioner om fokusering på de sosiale og miljømessige problemene som byliv medfører. Det andre forholdet er at det i stadig sterkere grad reises kritikk både mot at virkemidlene ikke når de gruppene som trenger de mest eller at de tilsynelatende ikke gir målbar resultater i form av f.eks. redusert fraflytting eller lønnsomt næringsliv. Det synes også å være tvil om de som begunstiges har gjort seg fortjent til dette. Spørsmålet er med andre ord om fordelingen av statlige støttemidler oppfattes som rimelig og rettferdig av opinionen. Fortsatt økning av arbeidsledigheten på nasjonal basis vil forsterke problemstillingen i årene som kommer.

Den ganske ensidige fokuseringen på kriser og problemer har imidlertid gjort at de positive sidene ved fylket og de mulighetene som tross alt er her, har druknet eller er blitt sterkt nedtonet. - Hvordan er det f.eks. mulig å markedsføre Finnmark på en positiv måte overfor interesserte investorer når bildet som til stadighet presenteres er entydig negativt - og i perioder grenser opp til ren svartmaling?

En annen strategi har også vært prøvd. Denne kan kalles - "Nå er det opp til oss selv!" - strategien. Denne hadde et blaff på midten av 80-tallet. I følge denne strategien var det opp til oss selv i Finnmark å utnytte de mulighetene som var så rikelig tilstede i "Mulighe tenes fylke". Nå viste det seg at endel muligheter dukket aldri opp og at forutsetningen for å utnytte mulighetene ikke alltid er tilstede. Denne strategien har aldri vært så dominerende som den første. Den døde ut av seg selv med sterkt avtagende fiskeressurser.

Både "Hva har dere i Oslo tenkt å gjøre?" - strategien og "Nå er det opp til oss selv!" - strategien har elementer som en framtidig

politikk kan bygge på. Det er klart at vi må gjøre ting selv, samtidig som det er klart at så lenge vi har de problemene vi har og tilhører Norge så har det sentrale statsnivå interesse, plikt og rett til å bidra til konstruktive løsninger. Problemet er at disse strategiene i sin mest ytterliggående form på den ene siden innebærer total ansvarsfraskrivelse for egen situasjon og på den annen side har ambisjoner om å påta seg et totalt ansvar som det nok er umulig å bære. Poenget blir da å anlegge en strategi som balanserer, som bygger på en realistisk analyse av forholdene i Finnmark, og av Finnmarks forhold til om verden, og som gir et troverdig inntrykk i opinionen.

Dette innebærer at vi må forsøke å komme fram til hvor ansvaret for å løse aktuelle problemer ligger og sørge for at problemet løses der ansvaret ligger. Dette har konsekvenser for hvordan vi tilnærmer oss sentrale myndigheter og utøver innflytelse innenfor fylkets grenser.

Dette leder opp til at følgende avklaringer må foretas.

- Hvilke problemer kan løses på den politiske arena?
- Hvilke problemer er det kommunene og fylkeskommunen skal løse?
- Hva er det som må løses på den nasjonale politiske arena?
- Hvilke problemer bør hver enkelt og bedriftene selv løse?

Regionalpolitikkenes næringspolitiske resultater.

Det har vært sterk tradisjon i norsk distriktpolitikk å bruke selektive virkemidler. Dvs. virkemidler som en får etter søknad og individuell behandling av sentrale eller regionale myndigheter. En utredning (utført av FINNUT) trekker slike konklusjoner:

- bedriftene i regionen har sterke lettelser i arbeidsgiveravgift, men likevel høyere lønnskostnader enn for DU-området som helhet,
- bedriftene i regionen har høyest tilskudd og subsidiert kapital, men likevel de desidert høyeste finanskostnadene,
- de små bedriftene får relativt sett mest DU-støtte, men har svakest lønnsomhet og sterkeste tilbakegang.

Dette reiser spørsmål ved om denne politikken overhode lar seg forene med det å drive regional næringsutvikling.

I den senere tid har en i tillegg fått opparbeidet et sett av generelle virkemidler ved siden av de selektive. Dette er virkemidler som alle, eller alle innenfor en nærmer definert gruppe får (f.eks. redusert personbeskatning).

Bankvesenet i Nord-Norge stiller store spørsmål ved bruk av selektive virkemidler og anbefaler at en går ytterligere i retning mot bruk av generelle virkemidler. Det samme gjør NHO. Samtidig advarer fagøkonomer mot bruk av generelle virkemidler fordi de er dyre, er lite målrettet og har en tendens til å virke konserverende. Deres resept er en mer målrettet bruk av selektive virkemidler.

Ny regionalpolitikk?

Skiftende regjeringer har signalisert omlegginger i regionalpolitikken. Målet om å sikre hovedtrekkene i bosettingsmønsteret og å sikre like levekår over hele landet ligger imidlertid fast. Et overveldende stortingsflertall står bak hovedtrekkene i denne politikken.

Både regionalmeldinga og finnmarksmeldinga baserer sin diskusjon om bosettingsmønster på drivkreftene bak den regionale utviklingen. Det framgår av begge meldingene at kombinasjon av økt krav til service, kvinnes stadig sterkere inntreden på arbeidsmarkedet (toinntekts familien), økt utdanning og økt krav til kompetanse, vil være bestemmende for bosettingsmønsteret. På sentralt hold ser en det som en nødvendighet å få til en sterkere regional senterdannelse for å opprettholde bosettingsmønsteret. Dette innebærer altså en oppfatning av at de utviklingstendensene vi har hatt i Finnmark i etterkrigstiden bør fortsette. Samtidig understrekes det i finnmarksmeldinga at det er opp til fylkeskommunen og de enkelte kommunene å ta ansvaret for utviklingen av bosettingsmønsteret innenfor sine grenser. Med andre ord så går regjeringens bosettingsmål på fylkesnivået, hvordan fordelingen skjer internt i Finnmark er opp til oss selv å bestemme. Denne fordelingen av ansvar henger sammen med den utvikling i overføring av ansvar, myndighet og ressurser fra stat til kommunesektoren som gir muligheten for regional styring innenfor nasjonale rammer.

Omleggingen i regionalpolitikken ligger bl.a. i at:

- Regjeringen trekker opp nasjonale rammer for distriktpolitikken og stiller regionale virkemidler til disposisjon. Volumet på virkemidlene avhenger av de regionale utfordringene.
- Det synes å være økende vilje til å dreie virkemidlene fra næringsstøtte og til regionalstøtte.
- Kommunene og fylkeskommunene må i større grad selv ta ansvar for bosettingsmønsteret i egen region.

Regionalmeldinga gir også sterke signaler når det gjelder kvinnes stilling i distriktpolitikken. Bakgrunnen er at tradisjonell distriktpolitikk ikke lar seg kombinere med økt likesstilling uten at dette er en trussel mot distriktene. Jentene flytter fra distriktene inn til mer sentrale strøk for å få seg utdanning og for å få et arbeid tilpasset deres ønsker og behov. I de senere år har en fått mer kunnskap om kvinners viktige rolle i utviklingen av lokalsamfunn. Vi vet at kvinners valgmuligheter på bostedet har stor betydning for løsningen av en rekke lokale oppgaver, og at deres valgmuligheter i stor grad begrenses av forhold på det lokale arbeidsmarkedet. En mer kvinnerett distriktpolitikk innebærer bl.a. at den distriktpolitiske tankegangen må utvides til å omfatte mer enn en erkjennelse av at kvinner er nødvendige. Kvinner er en ressurs og ikke et problem for distrikterne. Dessuten må en hovedoppgave for distriktpolitikken være å mobilisere og utvikle vekstvilkårene for denne ressursen der den finnes.

Et annet ledd i omleggingen er innføringen av lokalt tapsansvar for lån gitt gjennom DU systemet. Dette innebærer at det vil bli opprettet tapsfond. Fra dette tapsfondet vil det for Finnmarks tilfelle bli dekket opp til 1,5 ganger landsgjennomsnittet og tap over 2,2 ganger landsgjennomsnittet. Det mellomliggende (0,7 ganger landsgjennomsnittet) kan ikke dekkes over utbyggingsfondets midler. Det må dekkes over fylkeskommunes ordinære driftsbudsjett. Det gis ikke økt rammeoverføring for å kompensere for tapspotensialet. Tapspotensialet er på ca. kr. 15 mil. pr. år.

Samlet sett representerer dette følgende trusler:

- Tap i næringlivet vil medføre nedskjæring av offentlig virksomhet. Tap vil da gi en dobbel effekt. Dårlig funderte investeringer vil både gi tap av arbeidsplasser i privat- og offentlig sektor.
- Regional uenighet om virkemiddelbruk og strategier kan

før anlegg etableres.

2.9 SAMISKE SPØRSMÅL

Samene er en etnisk minoritet i Norge, men danner flertallet av befolkningen i flere kommuner i Finnmark. Det kulturelle og etniske mangfoldet i fylket er av sentral verdi, og et overordnet mål må derfor være vern og utvikling av dette mangfold. Dette med sikte på at framtidige samepolitiske tiltak får en bredest mulig oppslutning i de lokalmiljø tiltakene iverksettes. Et godt utviklet samarbeid med Sametinget vil bidra til en slik utvikling. Dette også med sikte på en mest mulig harmonisk sameksistens både mellom ulike samiske grupper og mellom samisk, norsk og kvensk kultur i fylket.

Det er de statlige myndigheter som først og fremst har ansvaret for å legge forholdet til rette for at den samiske folkegruppe i landet kan sikre og utvikle sitt språk, sin kultur og sitt samfunnsnivå. Samtidig har fylkeskommuner og kommuner ansvar for at den mer allmene samfunnsplanleggingen ivaretar hensynet til samiske interesser (jfr. Stortingsmeld. nr. 32 (1989-90) "Framtid i Nord" avsnitt 4.2 s.34). Det må derfor tas spesiell hensyn til samiske forhold i all fylkeskommunal planvirksomhet, og det må også gis bred plass for samiske spørsmål i den kommunale planleggingen. Å gjennomføre nasjonale samepolitiske retningslinjer for forholdet til samene er en utfordring i denne sammenheng. Oppbygging av kompetansen om samiske forhold på det kommunale og fylkeskommunale plan er en forutsetning for dette.

Foruten de kommunene der samene er i flertall, er større eller mindre deler av befolkningen i de øvrige kommunene også samer. NOU 1984:18 "Om samenes rettsstilling" tas det til orde for opprettelse av sameutvalg på kommune- og fylkesnivå. Hensikten med utvalgene er å ivareta samiske interesser og å sette samiske spørsmål på dagsorden også i kommuner der samene er i mindretall. Da fylkestinget behandlet ovennevnte NOU i desember 1984 sluttet det seg til opprettelsen av slike utvalg innenfor de rammene som eksisterende lovgivning gir.

Sametinget har i sin plan for perioden 1991-1993 uttalt at strategien for den fremtidige nærings- og samfunnsutvikling i de samiske områdene nå bør legges om fra å betrakte disse som distriktpolitiske norske utkanter til samiske sentra med behov for ekstraordinære tiltak. Finnmark fylkeskommune slutter seg til dette synspunktet.

I gjennomføringen av tiltak overfor den samiske befolkningen er det viktig å legge til grunn en vid oppfatning av kulturbegrepet. Begrepet må omfatte både åndelige og materielle verdier. Det vil derfor være tale om tiltak innenfor de fleste samfunnssektorer under hensyn til helhetlige løsninger.

Primærnæringer som jordbruk, fjordfiske, reindrift og kombinasjoner av disse er viktige i de samiske områdene. Disse er viktige også som samiske kulturbærere. Derfor må grunnlaget for slike næringer sikres. På den annen side vil tilpasninger til endringene i det øvrige samfunn også gjøre det til en oppgave å finne omstillingsløsninger innenfor tradisjonelt næringsliv og å utvikle nye levedyktige næringer. Utfordringen i de samiske områdene er å utvikle nye næringer med utgangspunkt i tradisjonell virksomhet. Kulturbasert næringsutvikling er et sentralt stikkord i denne sammenheng.

Samisk kultur har en særlig status i kraft av å være den eldste

kulturform i fylket med kontinuitet frem til vår moderne tid. Likevel er den sårbar og fordrer en kulturpolitisk innsats. Spesielt gjelder dette tiltaket for samisk språk. De nye språkreglene i sameloven representerer en stor utfordring med hensyn til praktisk oppfølging (jfr. §§ 1-5 og 3-1 - 3-12). Samisk språklige tilbud for samiske barn er spesielt viktig i vår internasjonale mediatid.

Skolemotivasjonen synes å være lav blant samisk ungdom. De er også sterkt orientert mot hjemsted og lokalsamfunn. Derfor er det en utfordring å gi de unge livsbetingelser og utdanningsmuligheter lokalt, men også med sikte på framtidige jobbmuligheter i det nasjonale arbeidsmarked.

2.10 BEREDSKAP

2.10.1 SIVILT BEREDSKAP

Norge har valgt å legge en totalforsvarsløsning til grunn for landets forsvarsberedskap, hvilket innebærer at en tar i bruk landets samlede ressurser for de oppgaver en kan bli stilt overfor. Totalforsvaret omfatter alle tiltak på ulike områder som tar sikte på å opprettholde forsvarsviljen, yte størst mulig motstand mot væpnede angrep, verne liv og helse og opprettholde et organisert samfunn og livsviktig produksjon for å råde bot på skader i krig.

Forsvarets oppbygging og planer for innsats forutsetter en betydelig direkte og indirekte støtte fra sivil side. I den forbindelse under streker Regjeringen at forsvaret ikke vil kunne fylle sin oppgave uten opprettholdelse av et funksjonsdyktig sivilt samfunn der også tjenester kan oppfylles.

Endringer i befolknings- og næringsstruktur de senere år har bidratt til at ressurskildene har blitt svekket. En tilbakegang i folketall og næringer medfører økte vanskeligheter for sivilsamfunnet til å oppfylle de krav som totalforsvaret stiller. Fortsetter denne utviklingen vil den få beredskapsmessig betydning. Fylket blir i enda større grad avhengig av å beredskapsplanlegge overføringer av ressurser fra andre landsdeler for å være i stand til å utføre de oppgaver som totalforsvaret forutsetter. I tillegg vil de praktiske sidene ved gjennomføringen av beredskapsplanene kompliseres ettersom man blir avhengig av store overføringer av ressurser i en krisesituasjon.

Et overordnet mål for fylkesplanleggingen blir derfor at de sektorer som har livs- og krigsviktige oppgaver må ta hensyn til de beredskapsmessige krav som stilles i totalforsvarskonseptet. Hovedmålsettingen for fylkets sivile beredskap er at vi skal være selvforsynt i en rimelig lang periode ved en eventuell krise/krigsituasjon. I en situasjon der faren for krig ikke lengre synes å være tilstede i vårt område, er det viktig med hensyn til overstående at holdningen til beredskapsarbeid ikke svekkes i politiske og administrative organer.

Beredskapsmessige hensyn rettet mot totalforsvarskonseptet i fylkesplanen vil i sterk grad kunne bidra til et bedre beredskap mot katastrofer i fredstid.

2.10.2 FORSVARSEVNEN

Endringene i den sikkerhetspolitiske situasjonen har ført til omfattende nedrusting i størstedelen av Europa. Dette gjelder

i liten eller ingen grad for de sovjetiske styrkene plassert på Kolahalvøya. Selv om det kan sansynliggjøres at væpnet konflikt ikke vil inntreffe, fører det massive militære nærværet til bekymring i befolkningen. Det virker derfor uforståelig for folk flest at forsvaret i denne situasjonen forbereder tiltak som vil svekke forsvarsevnen. Fra før er man klar over at vi opererer med et minimumsforsvar og at forsvarets oppgaver i Finnmark er begrensede. Det er fare for at redusert forsvarsevne også vil medføre redusert forsvarsvilje.

Endringene har ført til at nordområdenes strategiske betydning relativt sett er viktigere nå enn før. Dette kommer også av at de sjømilitære styrkene ikke er redusert. Det er derfor bred enighet på høyt politisk nivå i Finnmark om at en vil sterkt motsette seg tiltak som reduserer forsvarsevnen.

3. STRATEGIER

3.1 INNLEDNING

Presentasjon av strategiene er disponert etter målstrukturen. Det er etterstrebet innbyrdes sammenheng mellom målene. Plassering av enkelte delmål under hovedmål og plassering av noen strategier under delmålene har vært vanskelig. Plasseringene er imidlertid gjort ut fra en oppfatning om hvor de mest "naturlig" hører hjemme.

Summen av delmål utgjør hovedmål og summen av hovedmål utgjør det overordnede målet. Strukturen skal ikke leses slik at det er en sterk prioritering mellom de ulike hovedmålene eller delmålene. Målene danner grunnlag for prioriteringer.

En del av strategiene har utfyllende elementer, andre har det ikke. Det kommer i hovedsak av to ting. Det er funnet riktig å fokusere på elementer for å konkretisere og presisere innholdet og også som kommentarer til "ting i tiden". Andre står uten utfyllende elementer fordi de kan stå alene.

3.2 POLITIKK FOR EN BÆREKRAFTIG UTVIKLING

En politikk for bærekraftig utvikling er avhengig av et robust bosettingsmønster og et sikkert miljø- og ressursgrunnlag.

3.2.1 ROBUST BOSETTINGSMØNSTER

Følgende strategier prioriteres for å skape et robust bosettingsmønster:

Befolkningens selvfølelse og tro på en framtid i Finnmark må styrkes. Dette er en erkjennelse av at den negative siden ved levekårsdebatten er overfokusering på negative trekk og en underfokusering på positive trekk. Dette innebærer ikke en forsert optimisme, men at man i sterkere grad må balansere de signalene man både gir utad og innad. En negativ oppfatning av Finnmark vil øke tendensen til at Finnmark velges bort som bosted og arbeidssted. Strategien har bl.a følgende elementer:

- Man fokuserer sterkere på en vellykket gjennomføring av tiltak enn oppstartning av nye tiltak.
- Sikrer samisk språkutvikling ved blant annet å ivareta krav-

ene i samisk språklov.

Et mer variert arbeidsmarked, er en nødvendig forutsetning for å kunne tiltrekke og holde på arbeidskraft. Et ensidig sammensatt arbeidsmarked vil spesielt gjøre det vanskelig å rekruttere hushold der begge partene etterspør arbeid. Dette er i dag regelen. Strategien har bl.a. følgende elementer:

- Ved lokalisering av både offentlige og private arbeidsplasser skal ensidighet motvirkes.
- Det skal arbeides for å få offentlige landsdekkende institusjoner til Finnmark.
- Arbeide for etableringen av Distriktskvinnesentret
- Arbeide mot "filialisering" av statsetater og statsbedrifter

En kulturproduksjon som bidrar til å styrke folks identitet, fellesskapsfølelse, engasjement og trivsel.

- Stimulere frivillige lag og organisasjoner til å slutte opp om kulturproduksjonen.
- Gi varierte tilbud som også bidrar til å dra inn uorganiserte - spesielt uorganisert ungdom.

Øke kvinneandelen og spesielt andelen av unge kvinner i befolkningen. Ved bl.a. å:

- prioritere kvinner ved bruk av distriktpolitiske virkemidler.
- gi kvinner reell innflytelse på utviklingen bl.a. ved å legge til rette for kvinners deltakelse i de ulike beslutningsprosesser.

Utvikle kommunesentrene.

Bygge ned barrierer som gjør at næringsmessige fortrinn ikke kan utnyttes.

Sikre tid og virkemidler til omstilling i forsvarskommunene ved ev. nedbygging.

3.2.2 SIKRE MILJØ- OG RESSURSGRUNNLAGET

Å sikre miljø og ressursgrunnlaget betyr at det gjøres klare veivalg. Det innebærer at kortsiktige hensyn, uansett hvordan de er begrunnet, ikke kan komme foran hensynet til en langsiktig ressursforvaltning. Konsekvensen er at arbeidsmarkedet ikke kan få lov til å ekspandere på bekostning av ressursgrunnlaget. Ønsker vi å opprettholde bosettingen på dagens nivå, og å ha en lav arbeidsledighet, betyr dette at det må skapes arbeidsplasser som i større grad er basert på menneskelige forutsetninger. Dette vil si at vi må få mer lønnsom sysselsetting ut av ressursene og at vi må lykkes på områder som vi ikke har lykkes til nå.

Følgende strategier prioriteres for å sikre miljø og ressursgrunnlaget:

Basere beskatningen av fornybare ressurser på langsiktighet og på flerartsbetragtninger. En slik strategi har følgende elementer:

- Påvirke sentrale myndigheter til å prioritere riktig gjennom politiske innspill og gjennom egne prioriteringer bl.a. av utbyggingsfondets virkemidler.
- Sikre et vedvarende høyt langtidsutbytte fra Barentshavet
- Tilpasse reintallet til beitegrunnlaget.
- Beskytte lakseførende vassdrag mot uønsket påvirkning fra oppdrettsnæringa.

medføre at virkemidlene blir brukt ut fra velferdspolitiske betraktninger - ikke næringspolitiske.

- Svake resultater vil medføre ytterligere svekkelse av distriktpolitikkenns legitimitet samtidig som finnmarkingenes tillit til offentlig sektor vil bli svekket som følge av offentlige nedskjæringer.
- Større overføring av ansvar for regional utvikling og stor delegering av virkemidler kan gi sektordepartementer og næringsinteresser påskudd til ikke å legge regionale premiser i sin virkemiddelutforming.

På den annen side representerer ordningen store muligheter for samordning, lokal problemdefinering og til konsentrasjon av virkemidlene om mer slagkraftige og lønnsomme prosjekter.

2.7.3 KORPORATIVE INTERESSER OG REGIONALPOLITIKK

Maktutredningen, fra slutten av 70- årene, dokumenterte organisasjonenes makt og innflytelse i norsk politikk.

Finnmarksmeldinga og regionalmeldinga argumenterer begge for at det må tas sterkere hensyn til regionale interesser og regionalpolitiske målsettinger i sektorpolitikken.

Før finnmarksmeldinga ble presentert startet Landsdelsutvalget opp sitt fiskeriprogram. Her har de fire nordligste fylkeskommunene gått sammen om en felles overordnet politikk for å sikre landsdelens fiskeriinteresser. Innad i landsdelen har programmet bred støtte.

Arbeidet tar sikte på å bidra til å modernisere norsk fiskeripolitikk og å sikre landsdelens muligheter til å utnytte ressursene utenfor egen kyst. Programmet er ennå ikke ferdig, men det har allerede rullet å markere seg i offentlig debatt. Spesielt kom dette til syne da det ble reist spørsmålsteget ved fordelingen av loddekvotene. Denne markeringen har fremkalt ulike reaksjoner som er verd å merke seg.

Også erfaringene fra gjennomføringene av loddefisket vinteren 1991 kan en merke seg:

- fiskeriinteresser i en monopolsituasjon presset landanleggene sterkt for å overta mest mulig av konsumloddeproduksjonen.
- uten at endringer i markedet skulle tilsi det, ble prisene endret i løpet av sesonen slik at den nordnorske flåten fikk dårligst betalt for sine leveranser.
- staten betalte halvparten av en fraktutjevningssystem og bidro derigjennom til å svekke den fordel som nærhet til rike fiskeressurser gir.

Ikke uventet har de tradisjonelle makthaverne i fiskerinæringa kommet med sterke mishagsyttringer mot forslagene, men også mot at man fra politisk hold i landsdelen har utfordret det korporative systemet.

Det vil være en stor utfordring for Nord-Norge å påta seg å ta hånd om deler av fiskebestandene utenfor kysten på en måte som er tjenelig både for oss og for nasjonen. Dette kan også bli et tveegget sverd. Dersom vi ikke makter å ta vare på de kvotene vi tilkjemper oss, vil dette svekke vår troverdighet meget sterkt overfor resten av nasjonen og gi dem rett som hevder at dette er dårlig nasjonalpolitikk.

Samme problemstilling som er presentert for fisk gjelder også

reindrift og landbruk. Hverken kommunene, fylkeskommunen eller sametinget har særlig innflytelse over de disposisjonene som gjøres i medhold av reindriftsavtalen eller landbruksavtalen. Sentrale myndigheter ønsker i henhold til regionalmeldinga å gi fylkeskommunene større ansvar i regionalpolitikken. Det er lite sannsynlig at dette skal bli vellykket dersom ikke makt, i ovennevnte spørsmål, følger ansvaret. I dag er dette ikke tilfelle.

2.8 NATURRESSURSENE

2.8.1 MILJØSTATUS

Det er en økende erkjennelse for at miljøspørsmål har vært for lite vektlagt i økonomisk tenkning. Finnmark representerer ikke et unntak i så måte.

Finnmark er et av de få områder på den nordlige halvkulen der den tradisjonelle utnyttelsen av matressursene fra utmark og vassdrag har fortsatt fram til i dag. Hovedgrunnlaget for vårt næringsliv, vår bosetting og vår kultur er fortsatt bygd på et nært samspill mellom mennesket og opprinnelig naturmiljø. Dette er et viktig særtrekk for fylket. En viktig forutsetning for å bevare bosetting og kultur er at eksisterende og ny næringsvirksomhet tilpasses ressursgrunnlag. Den økonomiske krisen som vi nå er inne i skyldes for en stor del at så ikke har skjedd. Dette gjelder spesielt fiskerinæringa og reindriftnæringa.

Samtidig som Finnmarks næringsliv er nært knyttet opp mot utnyttelse av naturressurser har fylket en rekke kvaliteter som er unike i Europeisk sammenheng:

- Fylket har ennå store sammenhengende, noenlunde upåvirkete områder med frisk natur. Fylket har også mange intakte forekomster av naturtyper som ellers i landet og Europa forøvrig er blitt mangelvare. Spesielt nevnes rene og upåvirkete vassdrag, urskogsområder, strandområder og elvedaler og vidstrakte myrer og våtmarker.
- Finnmark grenser til Barentshavet, ett av verdens mest produktive havområder. Barentshavets produktivitet er også grunnlaget for våre rike forekomster av sjøfugl, en viktig del av landets fauna og en kilde til naturopplevelser og trivsel.
- Fylket har Europas viktigste laksevassdrag. Det tradisjonelle laksefisket har stor betydning for næring og bosetting i mange kyst, fjord og dalstrøk. Ingen av våre vassdrag er foreløpig smittet av alvorlige fiskesykdommer.
- Fylket har mange arktiske og østlige innslag i plante- og dyreliv, herunder flere arter som er sjeldne eller mangler i resten av Europa.
- Landskapet er åpent og rikt på spor fra istiden. Det åpne landskapet gjør at terrenginngrep og forsøpling er lett synlig over store avstander.
- Finnmark er landets viktigste reindriftsfylke, og reindrifta bruker det meste av arealet.
- Fylket grenser til to land, Finland og Sovjet, med to store viktige vassdrag som grenser. Nær grensa på sovjetisk side finnes sterkt forurensende metallurgisk industri. Det er startet et flemasjonalt samarbeidsprosjekt for å redusere utslippene med 95%. Det ser imidlertid ut til at framdriften hemmes av den generelle samfunnsutviklingen i Sovjet.
- Fylket har gode muligheter for friluftsliv, jakt og fiske, og disse mulighetene er en viktig levekårsfaktor for befolkninga.

gen. Eiendomsforhold, med staten som eier av det meste av grunnen, er en viktig forutsetning for at disse mulighetene kan nyttes av alle til rimelige priser.

Som forvalter av en av Europas siste sammenhengende relativt uberørte områder har vi ansvar for å forvalte denne naturrikdommen både for resten av verden og for våre etterkommere. Dette innebærer restriksjoner på en rekke aktiviteter. Dette gjelder både nærings- og rekreasjonsbruk av områdene. Den store terrengslitasjen som motorisert ferdsel, spesielt på barmark, innebærer en trussel mot en rekke naturkvaliteter.

2.8.2 NATUR- OG RESSURS-FORVALTNING - ARBEIDET FOR EN BÆREKRAFTIG UTVIKLING

Med Finnmarks naturressursbaserte økonomi vil forvaltning av og rettigheter til ressursene være av stor viktighet for framtidig utvikling. Dagens situasjon i fiskeri- og reindriftsnæringa er langt fra gunstig for Finnmark. I begge næringene er det imidlertid lyspunkter.

I reindriftsnæringa er utviklingen kommet kortere enn i fiskerinnæringa. Beitene på store deler av vidda er nedslitte grunnet for mange dyr. Det fryktes for sammenbrudd i reinflokkene i de mest utsatte områdene. Reintallet synes imidlertid å være på vei ned. Forhåpentligvis er dette starten på en positiv prosess for både næringa og miljøet.

Det er to hovedforutsetninger for å få til en bærekraftig økonomisk utvikling. Den første er knyttet til at det finnes et marked for de produktene som produseres i regionen. Siden Finnmark har en svært åpen økonomi innebærer dette at vi må lære oss å forholde oss til markedet på en bedre måte enn vi har maktet så langt. De siste endringene i fiskerilovgivning og åpningen mot øst gir oss større muligheter til dette enn vi har hatt siden begynnelsen av århundret. Det ligger en meget stor utfordring i å kunne utnytte denne situasjonen til å skape en lønnsom videreforedlig av råvarer fra Finnmark.

Den andre forutsetning er å sikre større innflytelse over ressursforvaltningen innenfor nasjonale og internasjonale rammer. Det kan gå mot sterkere regional innflytelse i fiskeripolitikken. Her står arbeidet som er på gang i regi av Landsdelsutvalget sentralt.

Det er en økende forståelse for det som av enkelte er kalt "allmenningens tragedie" I dette ligger at fri tilgang på en allmenningsressurs som fisk (eller for den saks skyld - reinbeiter) medfører overinvestering og ødeleggelse av ressursgrunnlaget. Sentralt i en bioøkonomisk forståelse av problemstillingen ligger reduksjon av innsats og oppbygging av ressursene.

Fortsatt letevirkosomhet etter olje og gass er et mål i denne fylkesplanen. Samtidig målbæres "føre-var"-prinsippet som miljøstrategi.

Før Barentshavet ble åpnet for leteboring, ble det foretatt et omfattende utredningsarbeid for å klarlegge konsekvenser for miljøet. Det var i høringsrunden ulike syn på hva konklusjonen burde være, men Stortinget vedtok åpning for leteboring ut fra en samlet vurdering av muligheter og ulemper.

Selv om oljevernustyr og -beredskap er forbedret siden den tid, er det fortsatt klare begrensninger mht. hva oljevernet kan utrette i en uhellsituasjon. Konsekvensene av store oljeutslipp kan under uheldige omstendigheter bli betydelige. Det må likevel antas at de restriksjonene som pålegges av operatørene i form av tidsbegrensninger, sikkerhetsopplegg, m.v., innebærer sterk begrensning av skadevirkninger ved uhell, og til en viss grad imøtekommer kravet om forebygging av skader.

I den grad det likevel ligger en målkonflikt mellom "føre-var"-prinsippet og fortsatt letevirkosomhet vurderes likevel mulighetene som så betydelige at målet om letevirkosomheten bør bli stående.

En satsing på en bærekraftig økonomisk utvikling betyr at det gjøres klare veivalg. Det innebærer at kortsiktige hensyn, uansett hvordan de er begrunnet, ikke kan komme foran hensynet til en langsiktig ressursforvaltning. Konsekvensen er at arbeidsmarkedet ikke fritt kan få lov til å ekspandere på bekostning av ressursene. Ønsker vi å opprettholde bosettingen på dagens nivå, eller å ha en lav arbeidsledighet, betyr dette at det må skapes arbeidsplasser som i større grad er basert på menneskelige forutsetninger. Dette vil si at vi må få mer lønnsom sysselsetting ut av ressursene og at vi må lykkes på områder som vi ikke har lykkes til nå.

Å sikre en bærekraftig utvikling betyr at vi også må forholde oss til miljøproblematikk. Dette gjelder både de skapt av andre og de skapt av oss selv. Her gjelder det både å ha sans for proporsjoner samtidig som det er viktig å være troverdig. De to viktigste miljøtrusslene er forurensingen fra Nikkel og fra den kjernefysiske aktiviteten som Sovjet driver med opp til våre grenser. Problematikken spenner fra mer eller mindre sikre atomkraftverk via prøvespregninger til påståtte dumpinger av lavradioaktivt avfall. Dette er store problemer ikke bare for Finnmark, men også i internasjonal målestokk.

Det finnes særegne trekk ved vår friluftstradisjon. Den er sterkt matauk- og kvantitativt relatert. Dette sammen med eiendomsforhold og endrede rammevilkår (økt fritid, motorisering), har skapt en rekke uheldige konsekvenser for naturmiljøet. Det økende motoriserte friluftslivet må i større grad kobles til endringer i friluftstavanene på lang sikt.

Motorisert ferdsel i utmark er et kontroversielt tema. De fleste innser at det må settes grenser samtidig som snøscooteren sammenlignes med Finnmarks svar på sørlandets småbåttrafikk. Det er imidlertid liten tvil om at dersom Finnmark ønsker å beholde det uberørte preget så kan ikke snøscootertrafikken få lov til å utvikle seg fritt.

Snøscooteren representerer imidlertid ikke samme terrengslitasje som barmarkskjøringen. Barmarkskjøringen har økt etter som terrengående biler og spesialkonstruerte sykler har blitt vanlige. Dette har medført en økende slitasje rundt eksisterende "traktorveier", i hytteområder og i populære utmarksområder. Dispensasjonspraksis varierer mellom kommuner. I tillegg til at dette etterlater skjæmmende langvarige sår i naturen, legger det jordsmonnet i værharde områder åpen for erosjon.

Gjennom rømming og overdreven antibiotikabruk kan oppdrettsnæringa representere en miljøtrussel mot Finnmarks verdifulle vassdrag. Dette betyr at det vil være nødvendig å sikre vassdragene mot eksisterende anlegg ved å sikre dem mot rømming og å hindre antibiotikabruk i størst mulig grad. Det bør også vurderes å innføre langt strengere miljøvurderinger

Bevare fylkets natuarv og genetiske ressurser.

- Redusere markslitasie som følge av motorisert ferdsel i utmark.
- Fremme det enkle og lite ressurskrevende friluftslivet.
- Begrense reinsperregjerder til et minimum av hva som er nødvendig.
- Hindre utbygging i verneområder.
- Vise stor varsomhet med utbygging i verneverdige områder.

Redusere eksisterende forurensning og følge "føre-var" prinsippet i utbyggingsspørsmål.

- Arbeide aktivt, gjennom direkte kontakt, gjennom nasjonale myndigheter, og gjennom internasjonale kontakter for å redusere luftforurensningen i Sør-Varanger.
- Redusere utslipp av klimagasser i Finnmark og spesielt være oppmerksom på de store utslippene av NOx-gasser fra fiskeflåten.
- Redusere ulempene med avfallshåndtering fra husholdninger til et minimum.
- Utnyttbart organisk avfall fra fiskerinæring, oppdrett og slakterier skal i størst mulig grad gjenvinnes.
- Ivareta forurensningsproblematikken i utbyggingsspørsmål.

En politikk for å ta større ansvar for egen utvikling baserer seg både på å sikre våre interesser utad og å plassere ansvar på rett sted.

3.2.3 FREMME FINNMARKS INTERESSER UTAD

Følgende strategier prioriteres for å sikre Finnmarks interesser utad:

Styrke de regionalpolitiske interessene på bekostning av sektorinteressene.

- Regionalisering av næringspolitiske virkemidler inklusive sektorvirkemidlene
- Arbeide for å basere den nasjonale fiskeriforvaltningen på regionale prioriteringer.
- Avskaffe ordningen med offentlige tilskudd til frakt av lodde ut av Nord-Norge.
- Finne fram til funksjonell arbeidsdeling mellom fylkesnivået og statsnivået som gjør at fylkeskommunene blir i stand til å ivareta ansvaret for den regionale utviklingen innenfor rammene av en nasjonal politikk. For Finnmarks vedkommende er dette spesielt viktig innenfor fiskerinæringen.
- Påse at våre fortrinn ikke oppheves gjennom sektordisposisjoner.

Bygge allianser og spesielt videreutvikle landsdelssamarbeidet.

- Videreutvikle det fiskeripolitiske samarbeidet i landsdelen.
- Bruke de mulighetene som byr seg til å skape allianser som styrker vår posisjon.

Utvikle bedre internasjonal kontaktflate.

- Utvikle kunnskap om forhold i Sovjet, herunder arbeide for at østhandelssenteret gis forutsetninger for kunne fungere.
- Utvikle foretningmessige forbindelser i nordområdene og spesielt østover.
- Utvikle kunnskap om forhold i Sovjetunionen om helsevesen og helseforhold med tanke på et utvidet helsesamarbeid.
- Utvikle et generelt godt naboforhold gjennom samarbeidsprosjekter innen undervisning, idrett, kultur, helsestell.

Forberede Finnmark på en eventuelt tettere EF-tilknytning

- Holde oss orientert om konsekvensene for Finnmark av eventuelle endringer i forholdet til EF
- Påvirke sentrale myndigheter til å vektlegge momenter som er av stor viktighet for Finnmark, herunder nasjonale prioriteringer.
- Tilpasse virkemiddelbruken til EF's regelverk i god tid.

Opprettholde forsvarsevnen

- Fokusere på styrkeforholdet på Kola.
- Fokusere på at sjømilitære styrker ikke er inne i samme positive rustningsforløp som de øvrige forsvarsgrenene
- Påpeke betydningen reduksjoner i et "minimums-forsvar" har på forsvarsviljen.

3.2.4 Plassere ansvar på rett sted

Foran er tidligere strategier beskrevet. Det er konkludert med at vi må ha en strategi som fastlegger ansvar til riktig nivå. Dette må ikke oppfattes som et opplegg for ansvarsfraskrivelse. Det er en klargjøring av hvem som har hovedansvar for hva. På denne bakgrunnen kan det samarbeides konstruktivt om å finne løsninger.

Følgende strategier prioriteres for å plassere ansvar:

Øke kompetansen i det politisk/administrative systemet om forhold som påvirker den regionale utviklingen.

- Skolere fylkespolitikere og administrasjonen.

Påvirke de sentrale myndigheten til å påskynde prosessen i retning av regionalisering av de næringspolitiske virkemidlene.

Fylkeskommunen påtar seg større ansvar for den regionale utviklingen.

- Styrke samordningsfunksjonen mellom forvaltningsnivåene og mellom sektorene.
- Løse flest mulig oppgaver uten statlig medvirking.
- Delegere oppgaver til kommunene som best lar seg løse der.
- Påpeke overfor det sentrale statsnivået at med økt ansvar for regional utvikling må det følge økt makt/mulighet for å følge opp ansvaret.
- Finne konstruktive samarbeidsformer med staten i oppgaver som vi ikke kan løse på egen hånd eller på regionale utfordringer som må løses med sentral medvirking.

Ansvarliggjøre våre samarbeidspartnere.

- Hovedansvaret for næringslivets lønnsomhet ligger i bedriftene.
- Hovedansvaret for lokalsamfunnsutviklingen ligger i lokalsamfunnene.
- Det påhviler hver og en av oss et ansvar for å bidra positivt til fylkets utvikling.

3.3 POLITIKK FOR Å FÅ KVINNER OG UNGDOM TIL Å VELGE FINNMARK SOM BO OG ARBEIDSSTED

Målgruppene skal prioriteres innenfor områder som:

- arbeidsmarked og næringsutvikling
- utdanning og forskning

- helse og sosial
- Samferdsel
- arealplanlegging
- kultur og fritid

3.4 EN DYNAMISK SAMISK UTVIKLING MED BÆRE- KRAFTIGE SAMISKE SAMFUNN

Fylkeskommunens strategier krever at det etableres et forpliktende samarbeid mellom de organer som arbeider med samiske spørsmål i fylket med sikte på en helhetlig samepolitikk. Spesielt er det nå viktig at kommunene deltar i dette arbeidet. Med utgangspunkt i de utfordringer de samiske samfunn står overfor (jfr. avsnitt 2.7), vil følgende strategier bli prioritert:

Sikre grunnlaget for bevaring og utvikling av samisk identitet, språk, kultur og samfunnsliv i Finnmark.

Utvikle fylkeskommunens egen kompetanse i samiske spørsmål

- Opprette en stilling for samiske spørsmål direkte underlagt fylkesrådmannen.

Etablere en fast rutine for samarbeidet med Sametinget

Legge til rette for gjennomføringen av språkbestemmelsene i sameloven i offentlig virksomhet i de samiske bosettingsområdene, og i den forbindelse bidra til at det utarbeides handlingsplaner for denne gjennomføringen.

Tilrettelegge for oppretting av sameutvalg i kommuner hvor den samiske befolkningen er i mindretall.

3.5 POLITIKK FOR Å SIKRE BEFOLKNINGENS VELFERD OG LEVEKÅR

En politikk for å sikre befolkningens velferd og gode levekår bygger, på et arbeidsmarked som fungerer, en offentlig sektor som leverer tilpassede tjenester av god kvalitet og i tilstrekkelige mengder og at befolkningens gis gode muligheter til å dyrke sine fritidsinteresser.

3.5.1 ET ARBEIDSMARKED SOM FUNGERER

Følgende strategier prioriteres for å få til et arbeidsmarked som fungerer:

Et lønnsomt, konkurransedyktig og variert næringsliv bygd på fylkets fortrinn.

Dette innebærer at en næringspolitikk i Finnmark skal bygge på følgen de momenter:

- Virkemidlene skal prioriteres i retning av basisnæringene.
- Ulønnsomhet skal ikke kompenseres gjennom bruk av utbyggingsfondets virkemidler. Et prosjekt som i utgangspunktet er ulønnsomt skal ikke kunne oppnå finansiering ut fra andre kriterier.

- Det skal stilles større krav til egenkapital.
- Det skal vises tilbakeholdenhet med å ha andre målsetninger på bedriftenes vegne enn lønnsomhet.
- Stimulere til større markedsorientering og internasjonalisering.
- Stimulere til økt produktutvikling.
- Det skal kunne gis støtte til prosjekter som kan utløse bedriftsøkonomisk lønnsomme etableringer.

En velkvalifisert arbeidsstokk

- Opprettholde ordningen med ettergivelse av studielån.
- Tilpasse utdanningstilbudene til arbeidslivets behov.
- Arbeidsmakedsordninger skal i større grad gi fagopplæring og studiekompetanse.
- Forberede utdanningssektoren på utbygging av Snøhvit.
- Motivere ungdom til utdanning og arbeidsledige til omskolering.

Redusere arbeidsledigheten.

- Påvirke til snarlig utbygging av Snøhvitfeltet.
- Dra større selskaper med solid kompetanse og kapitalbase med i arbeidsplassutviklingen i Finnmark.
- Tilrettelegge for yrkeshemmede.
- Tilrettelegge for langtidsledige.
- Påvirke til større yrkesmessig- og geografisk mobilitet.

Tilrettelegge for inntreden i arbeidslivet for ungdom og spesielt for unge menn.

- Rekrutteringsstillinger i det offentlige der utdanning prioriteres foran praksis.
- Stimulere næringslivet til å ta inn ungdom på lærlingekontrakt og i ordinært arbeid.
- Etablere gunstige etablererordninger for ungdom.
- Øke antallet lærlingeplasser i offentlig virksomhet.

Sikre kvinners deltakelse og karrieremuligheter i arbeidslivet.

- Moderat kvotering til fordel for kvinnelige lederstillinger i offentlig sektor.
- Premiering av private bedrifter som får fram kvinnelige ledere.
- Gunstige etablererordninger for kvinner.

Tilrettelegge for næringskombinasjoner i samiske områder.

- Tilrettelegge for næringskombinasjoner gjennom samordning av ulike ordninger.
- Støtte sametinget i å få tilstrekkelige ressurser til å arbeide med praktisk og forvaltningsmessig tilrettelegging for næringskombinasjoner.

Videreutvikle tiltakssonen

Målgruppene skal prioriteres ved tildeling av næringsfond.

Sikre kvinners og ungdoms rettigheter i primærnæringen.

Motivere kvinner til å søke lederstillinger.

3.5.2 OFFENTLIG TJENESTER AV GOD KVALITET OG I TILSTREKKELIGE MENGDER

Følgende strategier prioriteres for å tilfredstille befolkningens tjenestebehov:

Rette opp kommunesektorens økonomi.

- Kostnadseffektiv tjenesteproduksjon.
- Nedbetaling av akkumulert underskudd og gjeld.
- Utvikle samarbeid over forvaltningsgrensene for å gi like god service på en billigere måte.
- Begrense UiF sine tap.

Tilpasse omsorgsfunksjonene til småbarnsforeldres yrkesdeltakelse

- Øke barnehagedekningen og innføringen av heldagsskolen.
- En eldreomsorg som avlaster kvinnene.
- Ansvarliggjøring av menn i omsorg for barn og eldre.

En kvalitativt god og lokalorientert utdannings- og forskningssektor.

Utdanningsmotivering spesielt rettet mot unge menn.

Et helhetlig, effektivt og omstillingsdyktig helse- og sosialtilbud med god kvalitet og tilgjengelighet.

- Omsorgsnivået for eldre og pleietrengende skal være minst like godt som i resten av landet.

Gi funksjonshemmede levekår og muligheter på linje med øvrige befolkningen.

Gi næringsliv og Finnmarks befolkning et tilfredsstillende transporttilbud.

- Tilrettelegge et kollektivtilbud som gir mulighet for kombinasjon av skolegang og å opprettholde tilknytningen til hjemkommunen.

3.5.3 SIKRE BARN OG UNGES OPPVEKSTVILKÅR

Følgende strategier prioriteres for å sikre barn og unges oppvekstvilkår:

Sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet

- Basere tjenester som fysisk tilrettelegging og sosiale- og kulturelle aktiviteter på eksisterende kunnskap.
- Synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging.

En trygg omsorgs- og livssituasjon for barn og unge.

Samarbeid mellom offentlige og private organisasjoner for å fremme et godt og trygt næringsliv.

Ivareta det offentlige ansvar for å sikre barn og unge tilbud.

- Gi barn og unge utfordringer og meningsfull oppvekst uavhengig av bosted og sosial og kulturell bakgrunn

Fokusere på sammenhengen mellom situasjonen på arbeidsmarkedet og barns oppvekstvilkår.

3.5.4 SIKRE BEFOLKNINGENS FRITIDSINTERESSER

Følgende strategier prioriteres for å sikre befolkningens fritidsinteresser:

De gode muligheter som Finnmarks befolkning har til friluftsliv bevares og utvikles.

Sikre befolkningens muligheter til helårlege idrettesaktiviteter.

Bidra til at befolkningens skapertrang innenfor organiserte og uorganiserte fritidsaktiviteter stimuleres.

Gode og varierte kultur- og fritidstilbud.

15. SAMFERDSEL

SAMFERDSEL

HOVEDMÅL

Gi næringsliv og Finnmarks befolkning et tilfredsstillende transporttilbud innad i fylket, innad i landsdelen og til/fra sentrale deler av landet.

DELMÅL

Et vegnett som gir god framkommelighet og en trygg trafikkavvikling i fylket

Fergesambandene skal ha kapasitet, rutefrekvens og åpningstider som er tilpasset trafikkmengde, funksjon og standard på vegenettet

Utvikle flytransporttilbudet slik at det gis gode reisemuligheter mellom flyplassene i fylket, innen landsdelen og til/fra landet forøvrig

Kollektivtransporten med buss skal tilpasses behov/etterspørsel, og slik at det oppnås gode korrespondanser med andre transportmidler. Opprettholde et tilpasset godstransporttilbud til strøk med svakt trafikkgrunnlag

Sjøtransporten skal ha kapasitet og rutefrekvenser tilpasset behovet for person- og godstransport, med minimum fastlagt transportstandard. Det tilstrebes gode korrespondanser med andre transportmidler

STRATEGIER

Videreføre utbyggingen av stamvegene som er hovedvegforbindelse øst-vest og nord-sør i fylket

Styrke innsatsen i anleggs- og vedlikeholdssektoren på fylkesvegene

Utbedring av spesielt værutsatte strekninger for at disse kan bli sikre og gode helårsveger

Offensiv satsing på trafikksikkerhetsarbeidet, særlig med tanke på barn og unge

Det forutsettes at tilskuddet fra staten blir opprettholdt på et tilfredsstillende nivå slik at rutetilbudet kan opprettholdes og utbedres i takt med transportbehovene

Det må gis konsesjoner som sikrer et best mulig flyrutetilbud.

Prisene benyttes som et aktivt virkemiddel slik at man gjennom prisdifferensiering kan utnytte setekapasiteten og gi flere grupper anledning til å benytte fly

Der det er praktisk mulig gis linjetaxiflyplassene status som kortbaneflyplasser, og opprustes i samsvar med dette. Betegnelsen kortbaneflyplass endres til sekundærflyplass

Legge forholdene til rette for internasjonal lufttrafikk på flyplassene i Alta, Lakselv og Kirkenes. Dette gjelder først og fremst i reiselivssammenheng, men også i annen næringsvirksomhet

En kontinuerlig vurdering av mulighetene for samordning av skoleruter og ordinære bussruter der dette er hensiktsmessig for å redusere kostnadene

Det vil bli lagt vekt på tilpassing av ruteoppleggene i henhold til foreliggende transportbehov

En kollektivtransportplan vil bli utarbeidet

Transporttilbudet til sjøs tilpasses gradvis i samsvar med fastsatt hurtigbåtplan for Finnmark 1991-2000

DELMÅL

Et godt drosje- og turvogntilbud til befolkningen i fylket

Trafikkhavnene i fylket utbygges i samsvar med behovene

Det militære forsvar, de sivile ledd av forsvaret og befolkningen skal få dekket de nødvendige transportbehov i krig- og beredskapssituasjon

Et best mulig rutetilbud for postføringen i hele fylket.

Utvikle televerket til å fungere rasjonelt og effektivt

STRATEGIER

Løyveantallet for drosjer og turvogner vurderes kontinuerlig og tilpasses trafikkgrunnlaget

Samarbeid og informasjon om transporttjenesten for funksjonshemmede mellom fylkeskommunen, kommunene, brukerne og utøvere, for å gi funksjonshemmede et godt og hensiktsmessig transporttilbud

Opprettelse av transportsentraler (transportservicesentra) for samordning av persontransport i og utenfor rute

Trafikkhavnene må sees i sammenheng med samferdselen generelt. Spesielt må lokaliseringen av havnene tilpasses det lokale næringslivs behov for rasjonell transportavvikling

Transport- og terminalfunksjonene både for sjø- og landtransport bør i den utstrekning det er mulig samles i eller i nær tilknytning til havnene

En havneplan for fylket vil bli utarbeidet

Transportberedskapsorganisasjonen (TBO) vil bli holdt oppdatert i samsvar med foreliggende behov

Videreutvikle samarbeidet med Postverket og transportørene for tilrettelegging av postfremføringen

Et nært samspill mellom Televerket og de politiske myndigheter

15.2 STATUS OG UTVIKLINGSTRÅK

15.2.1 GENERELT

Samferdselen er innordnet sentrale overordnede målsettinger for samfunnsutviklingen. Samferdselen er et virkemiddel for å kunne oppnå generelle samfunnsmessige målsettinger.

Utfordringene innen samferdselen i Finnmark ligger i de store avstandene mellom relativt små befolkningssentra innenfor fylket, de store avstandene til sentrale deler av landet - og de store kostnadene som er forbundet med å opprettholde en akseptert transportstandard.

I vårt fylke har man, i likhet med de fleste andre kystfylker, erfart at godstrafikken går mer og mer over fra sjø- til landtransport, og passasjertrafikken over til flytransport. På sjøtransportsiden skjer ikke forandringene like raskt som på veg- og lufttransportsiden, men ny teknologi i hurtigbåtsektoren gjør at dette bildet er i ferd med å endre seg.

Etterhvert som bru- og vegbyggingen har skjedd, har en del fergesamband blitt avviklet, noe som har bedret trafikkavviklingen i vesentlig grad.

Sett under ett spiller samferdselen en sentral rolle for næringslivet og bosettingen i Finnmark. Undersøkelser har vist at kommunikasjons-tilbudet har stor innvirkning på tilgangen av kvalifisert arbeidskraft.

Et godt utbygd kollektivtrafikktilbud vil være nødvendig i en knapphetssituasjon, og dette vil det bli tatt hensyn til ved utarbeidelsen av kollektivtransportplanen.

15.2.2 RIKSVEGER

Standarden på riksvegnettet i Finnmark har etterhvert blitt meget god. Pr. 1. jan 1991 er sum veglengde på riksvegnettet 2 164,7 km, hvorav 828,1 km er stamveger. Pr. 1. jan 1991 har 100 % av riksvegnettet 10 tonn bæreevne. 100 % av riksvegnettet har fast dekke. Det gjenstår ennå et par store utbygginger - det gjelder helårsveg til Havøysund, helårsveg til Nordkyn, samt en eventuell kystveg mellom Leirbotnvatn og Kvalsund. Ellers er det en prioritert oppgave å oppjustere hele stamvegnettet til fullgod standard.

Om FATIMA-prosjektet har fylkestinget i sak nr. 12/88 uttalt:

"Fylkestinget understreker FATIMA-prosjektets nasjonale betydning for utviklingen av reiselivsnæringen. En snarlig realisering vil gi betydelige positive effekter både regionalt og på landsbasis. Derfor må det sikres ekstraordinære statlige midler til prosjektet".

Samferdselsdepartementet, ved statsråd Opseth, meddelte på møte i Honningsvåg den 17. aug. 1991 at regjeringen vil satse på FATIMA-prosjektet. Man vil gå inn for anleggsstart i 1993, mens forhåndsinnkreving av bompenger kan bli en realitet fra 1. jan. 1992.

Ut fra dette registrerer man at det går mot en gjennomførelse av prosjektet. Saken skal imidlertid avgjøres i Stortinget.

15.2.3 FYLKESVEGER

Fylkesvegnettet hadde pr. 1. jan 1991 en total veglengde på 685,3 km. Dette vegnettet har en nokså variabel standard, både med hensyn til bæreevne og vegdekker. 81 % har en bæreevne på 10 tonn, mens det øvrige vegnett har en bæreevne på 8 tonn. Fast dekke er det på 74 % av den totale veglengde.

Tallene som er oppgitt er det som vanligvis omtales som sommerbæreevne. 59 % av stamvegnettet og 27 % av de øvrige riksvegene har helårs bæreevne på 10 tonn, mens ingen av fylkesvegene har det. Målet for 01.01.1994 er 100 % helårs bæreevne for stamvegene og 91 % for det øvrige riksvegnettet.

På grunn av lave bevilgninger til fylkesveganlegg over flere år, ligger man langt bak tidligere utbyggingsplaner. Det bør nå satses på å styrke fylkesvegsektoren, både på anleggssiden og i vedlikeholdssektoren.

15.2.4 TRAFIKKSIKKERHET

Ulykkessituasjonen på vegene i Finnmark har i 80-åra vært stabil med hensyn til antall ulykker og antall drepte og skadde.

Finnmark har en dominans av utforkjøringsulykker. I perioden 1987-89 gikk disse ulykkene ned med 9 % til 32 % i forhold til perioden 1983-86. I samme periode økte kollisjonsulykkene tilsvarende til 43 %. Fotgjengerulykkene ligger på samme nivå i begge periodene, ca. 19 %.

Ungdom mellom 15 og 24 år har den høyeste andelen av skadde og drepte i trafikken. Imidlertid har denne gruppen gått noe ned, mens det er registrert en økende tendens i den voksne generasjonen. Barn fra 0 til 14 år representerer 12,3 % av de skadde og drepte, mens barn fra 0 til 19 år utgjør hele 35,3 %

Handlingsprogram for trafiksikkerhet i Finnmark 1988-93 tar for seg ulike tiltak for å bedre ulykkessituasjonen på vegene. Denne evalueres hvert år med hensyn til framdrift og omfang.

I rikspolitiske retningslinjer er en av målsetningene bl.a. å sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og som har de fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid er i samsvar med eksisterende kunnskap om barn og unges behov.

Ifølge plan- og bygningsloven skal det i planlegging tas særlig hensyn til barn og unge (dvs. 0-18 år). Spesielt må man være oppmerksom på den store gruppen av 6-åringer som etterhvert skal ut i trafikken som følge av at de skal inn i skolen.

Snøscooteren har etterhvert fått en betydelig utbredelse i Finnmark.

Undersøkelser viser at ulykkesfrekvensen for snøscootere er 3,3 ganger høyere enn for motorkjøretøy på veg. Dette sett i forhold til antall registrerte kjøretøy. Ser en på ulykkene i forhold til kjørte kilometer eller kjøretid, øker ulykkesfrekvensen for snøscooter betraktelig. Alvorlighetsgraden for snøscooterulykker må sies å være høy. Vel halvparten av skadene omfatter hode- og bruddskader.

I april 1991 vedtok utbyggingsstyret å be Vegdirektoratet/

Samferdselsdepartementet om å treffe tiltak for å bedre sikkerheten for snøscooter. På bakgrunn av dette jobber Vegdirektoratet med utarbeidelse av regler for utstyr m.v.

15.2.5 FLYTRANSPORT

Fylket har 11 flyplasser som daglig trafikkeres av rutefly. Det er tre såkalte stamflyplasser, 5 kortbaneflyplasser, og 3 linjetaxiflyplasser. Standarden på linjetaxiflyplassene er ikke tilfredsstillende.

I Fylkesplan for Finnmark 1988-91 er det uttalt følgende:

"Driften av linjetaxiflyplassene må bli et statlig ansvar."

Denne målsettingen må videreføres. Fylkeskommunen har hittil ikke klart å få gehør for dette i Stortinget. Problemet med linjetaxiflyplassene er at vertskommunene har store problemer med å finansiere investerings- og driftssiden. For å avhjelpe problemet har fylkeskommunen i årenes løp bidratt med betydelige midler til driften.

I første halvår 1991 ble det utarbeidet en utredning om flyruter i Finnmark. Utredningen ble forelagt Fylkestinget til behandling som sak nr. 20/91 i juni 1991.

Hovedinnholdet i Fylkestingets vedtak går på følgende:

SAS's forslag til ruteendringer omfatter bl.a. flytting av direkteruten til/ fra Alta om ettermiddagen til Tromsø, og at direkteruten til Alta om kvelden legges via Tromsø. Videre foreslår selskapet at F-50-rutene føres direkte mellom flyplassene i Finnmark og Tromsø, og at det legges inn anløp av Bodø i enkelte av DC-9-rutene mellom Tromsø-Oslo v.v.

Fylkestinget mener det er lite akseptabelt at store deler av flyforbindelsene mellom steder i fylket må skje via Tromsø. Interntransporten kan bli vesentlig bedre ved å knytte Widerøes ruter opp til Fokkerfrekvensene i Alta, Lakselv og Kirkenes. Fylkestinget viser til at flyforbindelsen internt i fylket ikke er tilfredsstillende. Forbindelsen til/fra Vadsø, som administrasjonssenter, må bedres.

Fylkestinget mener at en samordning mellom sivile og militære flyruter vil styrke trafikkgrunnlaget vesentlig, både internt og til/fra fylket. I særlig grad vil dette få betydning for trafikktilbudet til/fra Lakselv og Kirkenes, men også for direkteruten. Fylkestinget er derfor svært tilfreds med at regjeringen har nedsatt en hurtigarbeidende embedsmannsgruppe for å utrede saken, spesielt med tanke på å finne løsninger på trafikkutviklingen i Finnmark.

Stamflyselskaperens driftstillatelser utløper pr. okt. mnd. 1992. I den sammenheng må det åpnes for at også andre interesserte flyselskaper kan gis mulighet for å komme inn på flyrutenettet i Nord-Norge. Dette gjelder både det ordinære stamrutenettet og de rutene som idag betjenes av SAS Commuter.

I tilknytning til flyruteutredningen ble det utarbeidet en konsekvensanalyse for næringslivet ved et endret flyrutemønster.

Konklusjonen her går ut på at konsekvensen av en endring i flyrutemønsteret vil variere både mellom ulike regioner i fylket og mellom ulike næringsgrener. Når det gjelder eksisterende næringsliv, er dette tradisjonelt sterkt knyttet opp mot Tromsø. Særlig gjelder dette fiskeindustrien. Gode kommunikasjoner til Tromsø er derfor en forutsetning for videreutvikling av denne delen av næringslivet.

Med hensyn til utvikling av nye næringsgrener som reiseliv, østhandel, - eksport av ferskfisk og eventuell petroleumsvirksomhet, er bildet mer sammensatt. Her finnes idag ikke etablerte handels- og servicemønstre, og det er lettere for Finnmark å utvikle sine egne strukturer.

I forbindelse med samordningsspørsmålet mellom sivile og militære flyruter har regjeringen i møte den 4. nov. 1991 besluttet at forsvarrets egne charterflyruter skal avvikles, og at forsvarrets flytransportbehov overføres til de sivile flyruter.

Samordningen vil bli iverksatt sommeren 1992.

Etter forhandlinger mellom norske og sovjetiske myndigheter er det inngått avtale om etablering av en internasjonal luftkorridor for direkte flyvninger mellom Kirkenes og Murmansk. Luftleden var operativ pr. 30. mai 1991. Dette innebærer at flytiden mellom Kirkenes og Murmansk er blitt vesentlig nedkortet i forhold til tidligere.

15.2.6 SJØTRANSPORT

Dagens hurtigbåtløsninger er i hovedsak rettet mot deler av befolkningen som bosatt på øyer og vegløse steder. De fleste av dagens anløpssteder er lokalisert slik at det enten er fysisk umulig å oppnå vegutløsning, eller at vegløsninger neppe kan forventes i de nærmeste år. Av de 47 stedene som idag anløpes er det bare 14 som har vegforbindelse til eget kommunesenter. 7 av disse anløpsstedene er kommunesentre.

Hurtigbåtløsninger vil, med et slikt utgangspunkt, ofte være det best egnede transportmiddel, for å kunne oppfylle fylkesplanens målsettinger vedrørende samferdsel.

Samferdsel innenfor tilskuddsberettiget drift kan ikke vurderes isolert, og utelukkende som en kostnad for samfunnet. Transportløsningene er et nødvendig virkemiddel for fremtidig utvikling. Dette presiseres fordi en ofte ser kostnadssiden uavhengig av de tilbud som utarbeides og de ringvirkninger dette får for næringsliv og bosetting.

Svært mange alternative løsninger kan tenkes for det fremtidige hurtigbåtopplegget for Finnmark. Mange av disse alternativene har karakter av rene produksjonstilpasninger (frekvenser og ruteendringer). Slike tilpasninger er imidlertid viktige for den lokale transportstandard og vil måtte skje løpende.

Hurtigruta

Hurtigruta har tradisjonelt hatt stor betydning for transport av gods og passasjerer langs kysten. I løpet av de siste årene er imidlertid både godsmengden og passasjertallet sterkt redusert. Den samlede godsmengden sank i perioden 1976-89 med 30 %, mens passasjerantallet

ble redusert med 40 %.

Som godstransportør har Hurtigruta de senere år blitt stadig mer konkurranseutsatt. Den rutegående godstransporten til sjøs lang kysten fra Rogaland til Finnmark dekkes idag av kystgodsruter og lokale ruter, i tillegg til Hurtigruta. De enkelte selskapene har etter hvert inngått ulike samarbeidsavtaler som blant annet innebærer felles terminaler og ekspeditører. Dette samarbeidet har resultert i et bedre transporttilbud for næringslivet.

Selv om Hurtigruta ha fått redusert sin betydning som gods og passasjertransportør, har den fortsatt betydning for næringslivet langs kysten. Det gjelder særlig i reiselivssammenheng. Nedgangen i det totale passasjerantallet skyldes utelukkende en reduksjon i antallet distansepassasjerer, mens antallet rundreisepassasjerer har økt vesentlig. Hurtigruta er utpekt som en av seks satsingsområder i den nasjonale reiselivsstrategien, og kan av den grunn komme til å få økt betydning som reiselivsprodukt også i tiden framover.

Stortinget har vedtatt at de totale overføringene til Hurtigruta skal trappes ned i en omstillingsperiode fram til år 2002. Omstillingen skal gjennomføres etter en plan som skal utarbeides av Samferdselsdepartementet i samråd med hurtigruteselskapene. Det er forutsatt at det ikke skal bevilges ytterligere tilskudd etter at omstillingsperioden er over.

15.2.7 HAVNER

Det vil bli utarbeidet en havneplan for Finnmark, og i den forbindelse vil man se fiskerihavner og trafikkhavner i sammenheng.

I Stortingsmelding nr. 32 (1990-91) fremgår følgende:

"Ved behandling av Stortingsmelding nr. 36 (1988-89) Om norsk havneplan pekte Stortinget ut fem sentrale trafikkhavner innenfor kystfylkene: Stavanger/Sandnes, Bergen, Trondheim, Bodø og Tromsø. Disse havnene antas å kunne danne ryggraden i et rasjonelt fremtidig sjøvegs transportsystem på kyststrekningen fra Rogaland til Finnmark. Stortinget ba om at fylkeskommunene under behandling av fylkesplanene også burde vurdere følgende havner: Haugesund/Karmøy, Flora, Ålesund, Sandnessjøen, Harstad, Hammerfest og en havn i Øst-Finnmark. Mange av de havnene som ennå ikke er foreslått som sentralhavner, vil også i fremtiden kunne ha viktige transportfunksjoner for et lokalt marked og for trafikk til sentralhavnene."

15.2.8 PERSONTRANSPORT UTENFOR RUTE

Samferdselsdepartementet arbeider med endring av samferdselsloven. Lovforslaget forventes fremlagt i 1992.

Opprettelse av transportservicesentre går i praksis ut på at FFR og taxi har sitt virke i samme lokaliteter. Intensjonen bak servicesentralene er først og fremst å bedre tilbudet overfor publikum, samtidig som man forsøker å oppnå en mer rasjonell utnyttelse av ressursene.

I 1990 ble det første transportservicesenteret i Finnmark etablert i Alta. Liknende prosjekter er under planlegging i Kirkenes, Vadsø, Tana og Honningsvåg.

15.2.9 TRANSPORT AV FUNKSJONSHEMMEDE

Funksjonshemmede skal gis et transporttilbud som er tilnærmet det tilbud som gjelder den øvrige del av befolkningen.

Transporttjenesten for funksjonshemmede (TT) er nå etablert i samtlige kommuner i fylket. Tilbudet til den enkelte bruker må styrkes. En må nå nye mulige brukere ved økt informasjon om tjenesten.

Parallelt med TT er det vesentlig å satse sterkt på utvikling av et kollektivtrafikktilbud tilrettelagt for funksjonshemmede. Samarbeidet mellom FFR og taxi vil kunne gi rasjonelle transportløsninger.

15.2.10 PERSONTRANSPORT I RUTE

Barn, ungdom og eldre må sies å være de gruppene som har størst behov for et godt kollektivtransporttilbud.

Med tanke på ungdom uten bil og førerkort er det særlig viktig å tilrettelegge et kollektivtilbud som gir muligheter for kombinasjon av skolegang, og å opprettholde tilknytning til hjemkommunen.

Det har vært et kontinuerlig arbeide med samordning av personbilruter og skoleruter. Dette arbeidet videreføres og det skal i den forbindelse foretas en utredning av kollektivtransporttilbudet i fylket.

15.2.11 FORHOLDET TIL FFR

En utredning om FFRs fremtidige virksomhet er utarbeidet. Utredningen legges fram for fylkestinget til behandling i desember 1991.

Fylkeskommunen har to roller overfor FFR; a) som tilskuddsmyndighet, b) som eier. Fylkeskommunen som tilskuddsmyndighet fastlegger produksjonsvolum i utkjørte nautiske mil og kilometer basert på selskapets budsjettforslag. Når budsjettet er godkjent i fylkestinget, inngås en tilskuddsavtale mellom fylkeskommunen og selskapet.

Som tilskuddsmyndighet fastsetter fylkeskommunen størrelsen på produksjonen og hvordan den skal leveres. Fylkeskommunen som eier bestemmer gjennom fylkestinget selskapets vedtekter, behandler budsjett og regnskap, og kontrollerer at virksomheten drives i h.h.t. lover og forordninger.

15.2.12 POST

Postverket er avhengig av et gjensidig godt samarbeide med transportselskapene, både i hovedpostgangsframføringen (med fly, tog skip m.m.) og i den lokale/regionale postgang (med offentlige ruteselskap m.m.). Et hverdagslig tilbud til/fra postkontorene er ønskelig i alle deler av fylket.

En god og sikker postgang er en betydningsfull trivselsfaktor for folk flest, og er også av vital betydning for næringslivet i distriktene.

Det er bestemt at fra 1.1.1992 skal antall postregioner reduseres fra 37 til 12. Troms og Finnmark fylker vil utgjøre en region med regionledelse i Tromsø. Antall postområder vil også reduseres. I Finnmark vil det bli 3 postområder (mot 6 idag), nemlig Alta,

Hammerfest og Vadsø.

15.2.13 TELE

Televerket er en kunderettet samfunnsbedrift med hovedoppgave å dekke Norges totale behov for tale-, tekst-, data-, og bildekommunikasjon. Det er en klar målsetting at Finnmark skal ha de samme tilbud som mer befolkningstette områder i Syd-Norge. De tjenestene Televerket tilbyr skal ha høy kvalitet og prisene skal stå i forhold til ytelsene.

Ny og stadig mer effektiv teknologi vil gi mulighet, ikke bare for en økt produktivitetsvekst, men også for nye anvendelser og tjenester både i selve telenettet og gjennom kombinasjon av tele- og datateknikk. Gjennom en aktiv støtte til innføring og bruk av Informasjonsteknologi (IT), vil Televerket bidra til vekst og utvikling i Finnmark.

Vadsø teleområde vil som landets første teleområde være fulldigitalisert i 1993. Dette innebærer at televerket kan tilby kundene et tjenesteintegreert digitalt nett (ISDN) allerede i 1994. ISDN muliggjør at kundene kan benytte alle teletjenester gjennom samme tilknytning. Det dreier seg om en rekke nye tjenester innen tale, tekst, data og bilde. ISDN får derfor betydning for etablering av lokale arbeidsplasser. For Finnmark vil den nye teknologien gi, såvel næringsliv som forvaltning, konkurransefortrinn vis a vis andre regioner i landet.

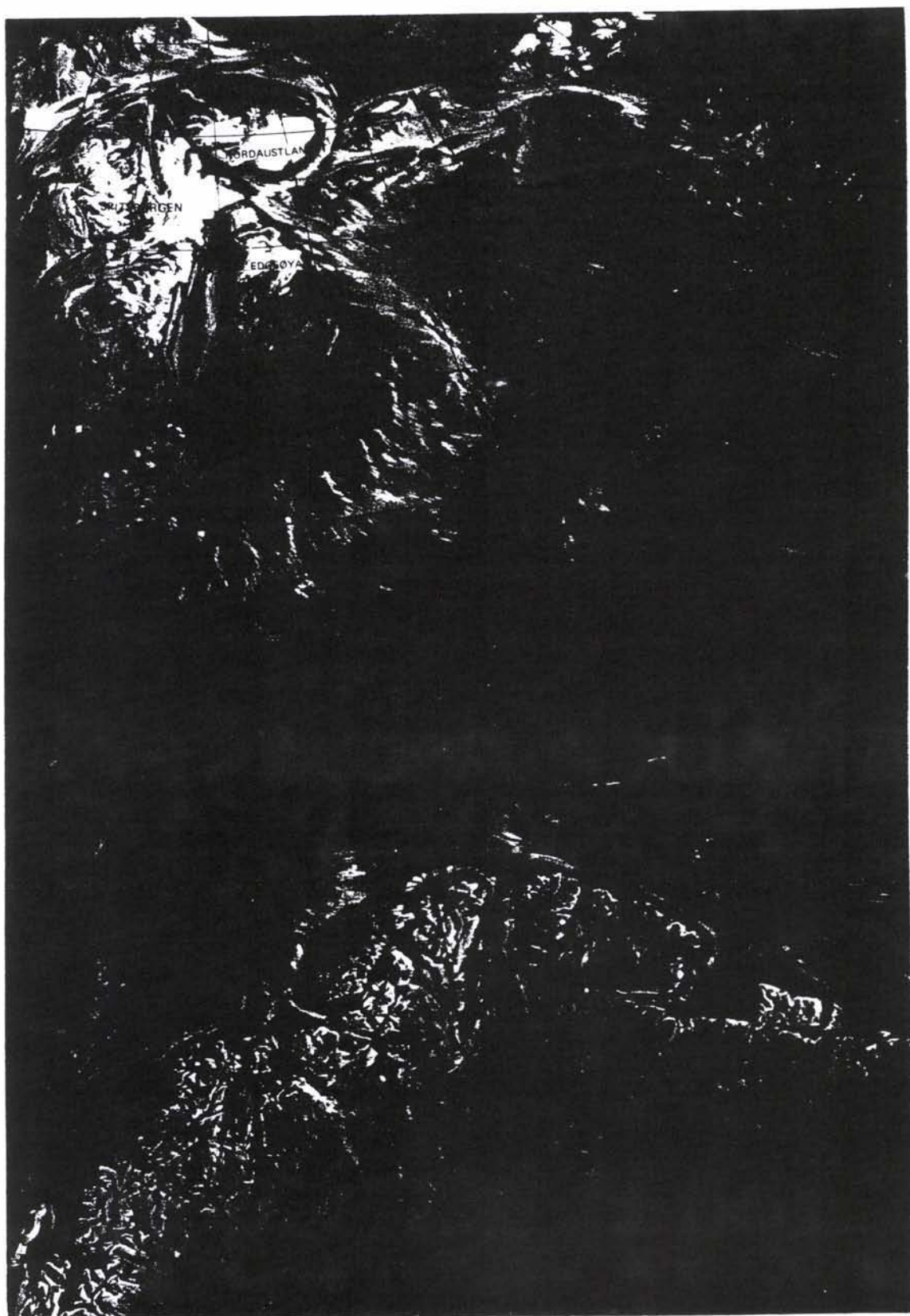
Teletakstene skal fortsatt reduseres. Televerket vil møte økt konkurranse på telesektoren. For å kunne opprettholde fortsatt lønnsomhet og bedre konkurranseevnen, foretar Televerket i 1991 og 1992 en dyptgripende og effektiviserende organisasjonsendring.

I Finnmark vil dette få betydning for de to teleområdene Hammerfest og Vadsø. Den framtidige bemanning i Finnmark er fortsatt under utredning og det er foreløpig usikkert hva omfanget av organisasjonsendringen vil bli. Størrelsen av bemanningen i Finnmark og i andre deler av landet, vil sterkere avhenge av veksten i etterspørselen etter Televerkets tjenester og Televerkets evne til å konkurrere på det framtidige telekommunikasjonsmarkedet.

12 OLJE-OG ENERGIDEPARTEMENTET

Innsendte innlegg

- 1. Olje- og Energidepartementet, Juni-88.
"Åpning av Barentshavet Syd, Troms II, Troms III og
sydlig del av Finnmark Vest for petroleumsvirksomhet."
Konsekvensutredning.**
- 2. Foredrag av Statssekretær Anne-Grete Ellingsen
på Energiverkforbundets styreseminar, 24.4.91.**



Åpning av Barentshavet Syd, Troms II,
Troms III og sydlig del av Finnmark Vest for
petroleumsvirksomhet. Konsekvensutredning

Olje- og Energidepartementet. Oslo, juni 1988

5. Sosio-økonomiske forhold og konsekvenser av petroleumsvirksomhet

Letevirksomheten etter olje i Barentshavet er i utgangspunktet en kostbar aktivitet med heller begrensede ringvirkninger. Siktemålet med slik virksomhet er imidlertid at det skal gjøres kommersielt drivverdig funn. Slike funn vil på noe sikt bidra til å opprettholde både petroleumsproduksjonen og leveransene til denne næringen til tross for den nedgangen i produksjonen som kan ventes i Nordsjøen. Videre kan eventuelle petroleumssfunn bidra til å opprettholde statens inntekter fra denne virksomheten samt eksporten av petroleumprodukter, og derigjennom handlefriheten i landets økonomiske politikk.

I lys av ovenstående har vi funnet det riktig å vurdere virkningene av petroleumsvirksomheten i utredningsområdet i et nasjonalt perspektiv der det også tas hensyn til de inntekter, vareleveranser m.v. denne virksomheten eventuelt kan gi på noe sikt dersom letевirksomheten gir positive resultater. I tilknytning til dette beskriver dette kapittlet hvilke konsekvenser letevirksomhet, og i noen grad eventuell produksjonsvirksomhet kan ha for fiskeriaktiviteten i området i form av arealtap og for de samiske interessene.

Det er gjennomført prosjekter i regi av Olje- og energidepartementets utredningsprogram og Kommunal- og arbeidsdepartementet for å få vurdert h.h.v. nasjonale og regionale virkninger av petroleumsvirksomhet i utredningsområdet. Videre er det gjennomført flere prosjekter for å bedre datagrunnlaget m.h.t. utredningsområdets fiskerimessige betydning. Det er forøvrig igangsatt et forskningsprosjekt ved Nordisk Samisk Institutt om sosiale og økonomiske konsekvenser av petroleumsvirksomhet for samiske bosettingsområder. Dette prosjektet er foreløpig ikke avsluttet.

5.1 Forutsetninger

Omlag halvparten av reservene i petroleumsfelt besluttet utbygget og omlag tre fjerdeparten i felt under vurdering, utgjøres av gass. Gassressursene

er tilstrekkelig til 100 års produksjon på dagens nivå. For olje er situasjonen at før midten av nittitallet vil så godt som alle oljefelt som er påvist være besluttet utbygget basert på den utbyggingsaktivitet vi nå ser foran oss. Dersom en ønsker å opprettholde valgmulighetene med hensyn til utbyggingstakt og produksjonsnivå, er det nødvendig å påvise nye oljeressurser i løpet av få år.

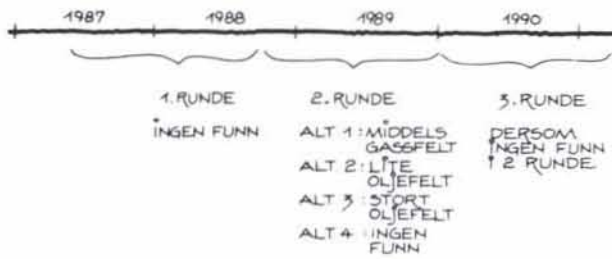
Det har lenge vært myndighetenes målsetting gradvis å forskyve oljevirkksomheten nordover. Dette må sees som en naturlig utvikling at virksomheten på norsk kontinentalsokkel ettersom ressursene i Nordsjøen etterhvert blir klarlagt og utvunnet, og det kan ikke sies å være noe prinsipielt nytt knyttet til oljevirkksomheten nordover. Mulighetene for petroleumssfunn i Barentshavet vurderes generelt som interessante, og det er i hovedsak i Barentshavet at en kan forvente å finne nye store oljefelt.

De samfunnsøkonomiske virkninger av petroleumsvirksomhet i Barentshavet er, foruten den etterspørsels- og sysselsettingseffekt vare- og tjenesteleveransene vil gi, knyttet til de statlige inntektene. Disse inntektene kan i hovedsak deles i to kategorier: Skatter og avgifter til statskassen, samt statens direkte økonomiske engasjement. Staten har dessuten en mindre inntektspost gjennom eierandeler i oljeselskaper. Regjeringen la i 1986 fram forslag om endringer i oljeselskapenes rammebetingelser. Hovedhensikten med endringene var å stimulere lete- og utbyggingsaktiviteten på norsk kontinentalsokkel.

For å kunne tallfeste virkningene av framtidig petroleumsvirksomhet i Barentshavet har det vært nødvendig å konstruere mulige funn- og utbyggingsalternativer. Ved å gjøre forutsetninger omkring kostnader, volumer og framtidige inntekter har det vært mulig å anslå både statens og selskapenes inntekter samt hvilke ringvirkninger aktiviteten vil gi i form av norske leveranser av varer og tjenester. Vurderingene av felttyper er foretatt dels ut fra de geologiske forventninger

til området og dels ut fra hvilke funn som vil være markedsmessig interessante. De samfunnsøkonomiske virkninger av framtidig olje- og gassproduksjon er svært avhengig av hvilke forutsetninger som legges til grunn. Det er viktig å understreke at det knytter seg stor usikkerhet til slike beregninger.

Figur 5.1 illustrerer de forutsetningene som er lagt til grunn for utviklingen i Barentshavet. Det forutsettes at det gjennomføres to tildelingsrunder i Barentshavet med 7 blokker i hver runde. Det gjøres ingen funn i første runde, etter endt leteprogram i 2. runde står en overfor fire alternative utfall med hensyn til funn. Dette er stort oljefelt, lite/middels oljefelt, middels gassfelt eller ingen drivverdige funn. Det siste utfallet resulterer i en tredje leterunde der det forutsettes at det heller ikke gjøres funn.

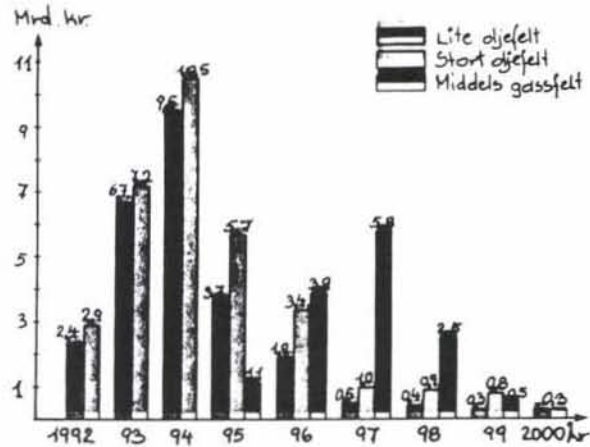


Figur 5.1 Tildelinger, beslutninger og mulige utfall/ref. 46/

For det store oljefeltet forutsettes en størrelse på 200 mill Sm³ (standard kubikkmeter) olje og produksjonsstart i 1997. For det minste oljefeltet forutsettes en utvinnbar reserve på 100 mill Sm³ og samme produksjonsstart som ovenfor. For gassfeltet legges til grunn en utvinnbar reserve på 80 GSm³ (milliarder standard kubikkmeter) og produksjonsstart i 1999.

For oljefeltene er det lagt til grunn en utbyggings- og produksjonsløsning med fast plattform og bøyelastning. De totale utbyggingskostnader for det minste oljefeltet er beregnet til rundt 26 mrd. 1987-kroner og for det store oljefeltet til rundt 33 mrd. 1987-kroner. For gassfeltet er det lagt til grunn en løsning med flytende installasjoner til havs, ledning til land og en terminal med LNG-anlegg. De samlede kostnader er anslått til i underkant av 14 mrd. 1987-kroner. Av dette utgjør LNG-terminalen vel en tredjedel, plattform og rørledning til land står for resten. De årlige driftskostnadene er på bakgrunn av erfaringsmateriale

anslått til 5% av investeringskostnadene. De årlige investeringene for de tre funnalternativene er gitt i Figur 5.2.

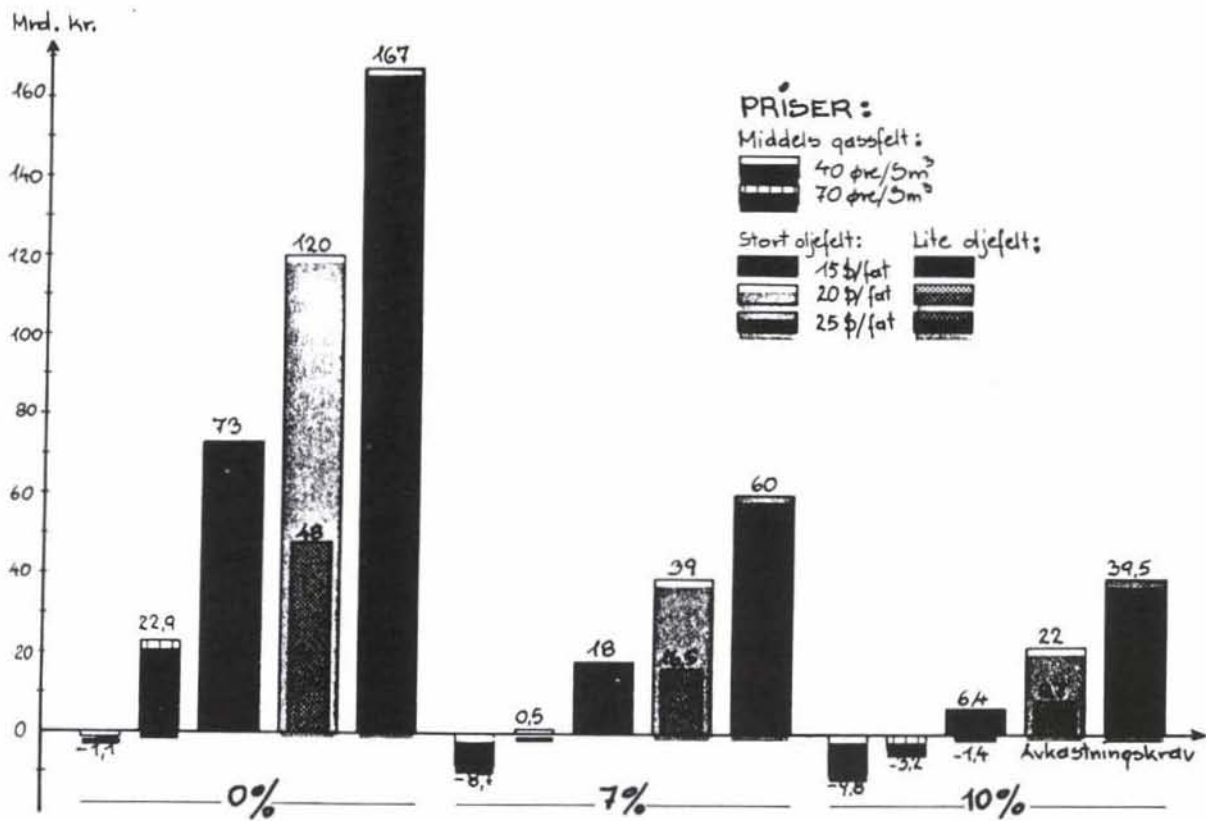


Figur 5.2 Årlige investeringer i milliarder kroner /ref. 46/

Det er foretatt lønnsomhetsberegninger for de definerte alternativer ut fra tre ulike avkastningskrav, henholdsvis 0%, 7% og 10% realrente. Gjennom nåverdien av en investering ved et bestemt avkastningskrav finner vi verdien idag av prosjektets framtidige inntekter og kostnader. Dersom summen av de neddiskonterte innbetalinger er større enn summen av de neddiskonterte utbetalinger har investeringen en positiv nåverdi og anbefales gjennomført. Ved det laveste avkastningskravet vurderes samlede inntekter mot samlede kostnader uten neddiskontering.

Et avkastningskrav på 7% tilsvarer minstekravet for investeringer i offentlig sektor (*samfunnets kalkulasjonsrente*). Vi legger til grunn at selskapenes avkastningskrav er høyere enn dette, i praksis ofte 10% eller høyere. Beregningene er videre foretatt med tre ulike oljepriser, h.h.v. 15\$, 20\$ og 25\$ pr fat ved bøyelastingspunkt i Barentshavet. For gass har vi lagt til grunn h.h.v. 40 øre og 70 øre pr Sm³, korresponderende til laveste og høyeste oljepris. Nåverdien i milliarder 1987-kroner ved ulike olje- og gasspriser og avkastningskrav er gitt i Figur 5.3.

De definerte oljefunn vil ha positiv nåverdi ved alle pris- og avkastningsalternativer, men unntak for det minste oljefeltet ved kombinasjonen oljepris 15\$ pr fat og et avkastningskrav på 10%. For gassfeltet blir nåverdien negativ ved de valgte pris- og avkastningsalternativer, et gassfelt av den definerte størrelse ville derfor sannsynligvis ikke bli bygget ut.



Figur 5.3 Nåverdi i mrd. kroner ved ulike priser og avkastningskrav /ref. 46/

5.2 Nasjonale virkninger

De direkte nasjonale konsekvenser av de alternative utviklingsbaner for petroleumsvirksomheten i Barentshavet er i første rekke:

- norske leveranser av varer og tjenester
- sysselsetting generert av utbygging og drift av feltene
- skatter, avgifter og andre statlige inntekter fra petroleumsvirksomheten.

Norske leveranser av varer og tjenester

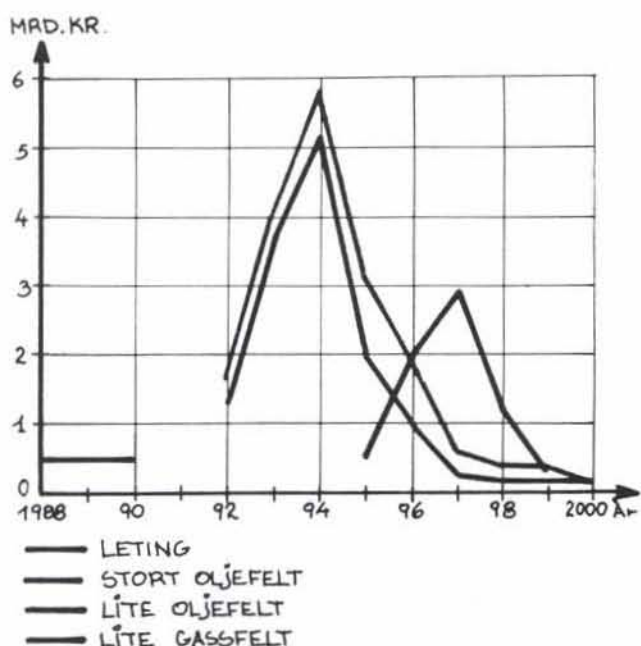
De samlede leveranser til petroleumsvirksomheten utgjorde i 1986 rundt 45 milliarder kroner. Tidligere har en anslått de norske leveransene til å ligge et sted mellom 60 og 70% av totalleveransene. En studie fra Bedriftsøkonomisk Institutt av et utvalg av norske kontrakter/ref. 47/ viser imidlertid en konsekvent overestimering av de norske leveransene. Undersøkelsen avdekker et avvik i størrelsesorden 10-15%, som særlig skyldes ulik oppfatning av hvor mange ledd en skulle gå tilbake i transaksjonskjeden for å avgjøre leveransenes nasjonalitet.

Markedet for leveranser av varer og tjenester til en utbygging i Barentshavet kan grovt deles i letemarkedet og utbyggingsmarkedet. Tradisjonelt er den norske andelen størst i letefasen. I denne fasen som strekker seg over 3-4 år utgjør den norske andel tradisjonelt tre fjerdedeler. Ved vurdering av de norske andelene er kostnadene splittet opp i tre deler, nemlig plattform, rørledning til lands og terminal med LNG-anlegg. De to sistnevnte elementer gjelder bare for gassalternativet.

Følgende norske nettoandeler er benyttet for de ulike utbyggingsoppgaver:

- plattform 55%
- rørledning 25%
- LNG-anlegg 50%

For de to alternativene med oljefunn vil det vesentlige av de norske leveransene sted i årene 1992-96. Ved eventuell utbygging av gassalternativet vil hovedvekten av de norske leveransene finner sted i årene 1995- 98. Fordelingen av de norske leveransene over tid er gitt i Figur 5.4.



Figur 5.4 Norske leveranser i lete- og utbyggingsfasen /ref. 46/

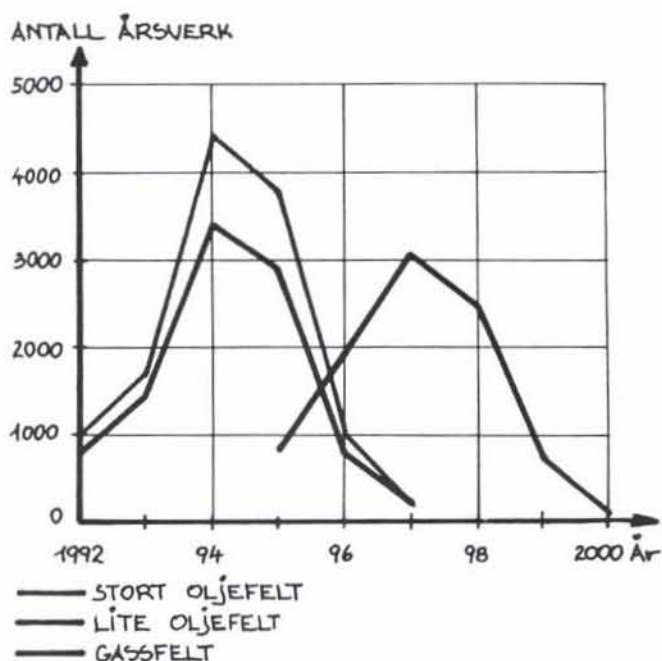
Et kjennetegn ved offshoremarkedet er at det er preget av usikkerhet, blant annet som følge av svingninger i oljeprisene. Dette har tvunget fram mer kostnadseffektive løsninger og nødvendiggjort utvikling av ny teknologi og nye produkter.

På denne bakgrunn kan det tenkes at både de totale kostnadsoverslag og de vare- og tjenesteleveranser som vil falle på norsk leverandører kan endres i forhold til ovenstående. Det er imidlertid søkt tatt hensyn til en slik utvikling i anslagene.

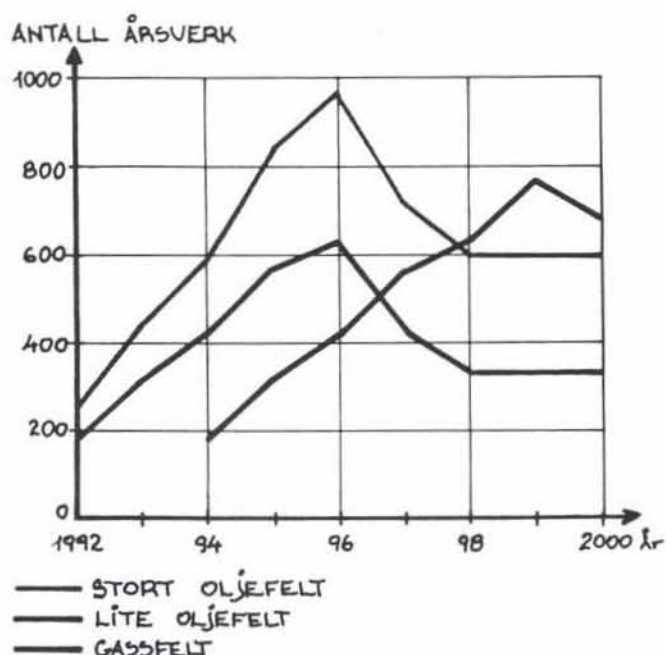
Syssetning i utbyggings- og driftsfasen

På bakgrunn av erfaringsmateriale fra Nordsjøen og oppgaver for felt som står foran utbygging er anleggssyssetningen ved utbygging av de tre funnalternativer beregnet. Anslagene for syssetningen knyttet til de tre funnalternativene er gitt i Figur 5.5. Gassalternativet omfatter både utbygging til havs og terminalanlegg.

For oljefunnalternativene vil anleggssyssetningen for begge alternativene være høyest i perioden 1994-95. Ved utbygging av gassfeltet vil anleggstoppen være i årene 1996-98. Den maksimale anleggssyssetningen ett enkelt år for de tre alternativene ligger mellom 3100 og 4400 årsverk. Uansett hvilket utbyggingsalternativ som vurderes, vil utbyggingen beslaglegge betydelige deler av kapasiteten innenfor den petroleumsrettede industri og i engineeringbedriftene. Hvorvidt en utbygging i Barentshavet kan skape kapasitetproblemer kan ikke vurderes uten nærmere kjennskap til hvilke utbyggingsprosjekter som er aktuelle til samme tid.



Figur 5.5 Gjennomsnittllig anleggssyssetning fordelt på år /ref. 46/

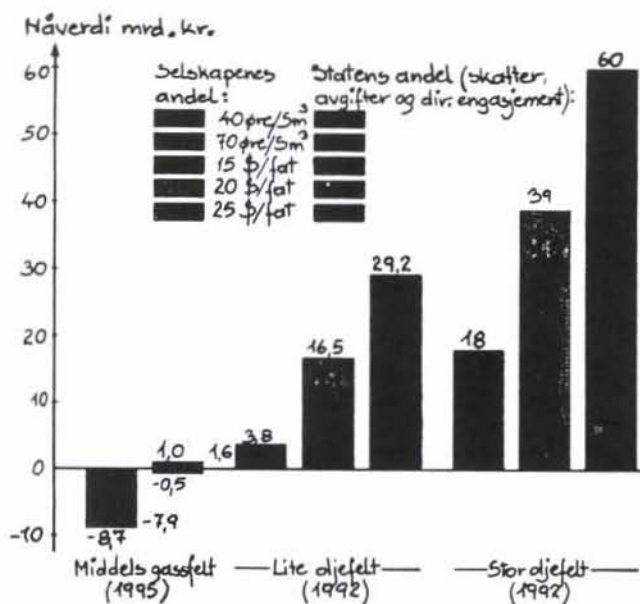


Figur 5.6 Syssetning i utbyggings- og driftsorganisasjonen fordelt på år

Det er videre gjort anslag for hvilken sysselsetting som kan påregnes i utbyggings- og driftsorganisasjonene. Det er lagt til grunn for anslagene at utviklingen i retning av mer «effektive» organisasjoner vil fortsette i årene framover. Anslagene er presentert i Figur 5.6. Det høyeste anslaget gjelder gassalterantivet og omfatter også sysselsetting ved LNG-terminalen. I tillegg til den direkte sysselsetting i oljenæringen kommer de indirekte sysselsettingsvirkninger som ofte ligger i størrelsesorden 2,5-3 ganger de direkte virkninger, men med store regionale variasjoner.

Statens inntekter i form av skatter og avgifter

I Figur 5.7 presenteres beregninger av statens inntekter fra petroleumsvirksomheten i Barentshavet i form av skatter og statens direkte økonomiske engasjement. Avkastningskravet er satt til 7% i disse beregningene.



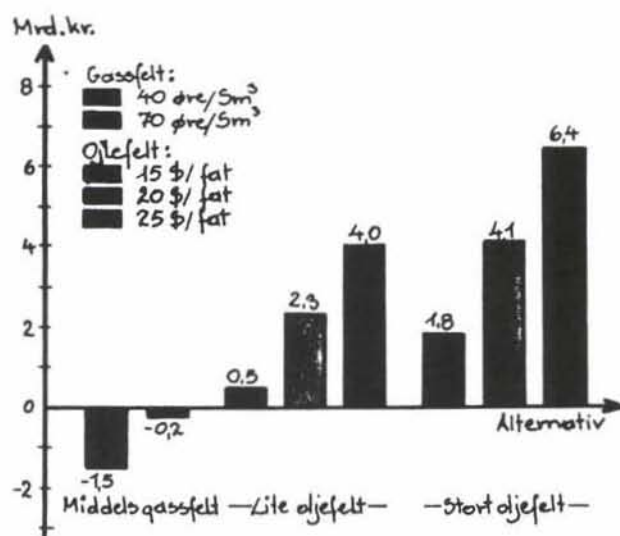
Figur 5.7 Nåverdi ved utbyggingsstart og statens andel av denne /ref. 46/

For oljefeltene framgår det at statens andel av verdiskapningen øker med økende oljepriser. En slik økning skyldes at skatteandelen øker med økende inntekter. Dette er tilsiktet og bakt inn i det nye petroleumsskattesystemet. En økende skatteandel bidrar til at de bedriftsøkonomiske andeler og inntektene fra statens

direkte økonomiske engasjement relativt sett synker ved økende inntekter. For det store oljefeltet varierer nåverdien av de statlige inntekter fra omlag 14 milliarder kroner til omlag 50 milliarder kroner avhengig av hvilken oljepris som legges til grunn. For det minste oljefeltet ligger nåverdien av de statlige inntekter tilsvarende i intervallet fra 1,5 til 23 milliarder kroner. Dersom gassfeltet skulle bygges ut ville begge prisalternativer medføre tap for staten.

Generelt finansierer statens 80-90% av letekostnadene gjennom skatte- og avgiftssystemet. Dette illustrerer at det i vesentlig grad er staten som bærer risikoen ved feilslått letevirksomhet.

Avgjørende for hvorvidt en utbygging blir gjennomført vil være avhengig av hvilken interesse selskapene har i prosjektet. For disse vil det utelukkende være avkastning etter skatt som vil ligge til grunn for vurderingene. I lys av dette er det også vurdert om det er sammenfall mellom bedriftsøkonomisk (min. 10% avkastning) og samfunnsøkonomisk (7% avkastning) vurdering av de alternative funnene. Det framgår av Figur 5.8 at for oljefeltene er nåverdien positiv for alle funn- og prisalternativer. Feltene ville følgelig vurderes som aktuelle for utbygging. For gassalterantivet er selskapenes nåverdi negativ selv ved det høyeste prisalternativ, og feltet ville fra selskapenes synsvinkel være uinteressant å bygge ut.



Figur 5.8 Nåverdi etter skatt ved bedriftsøkonomiske avkastningskrav (10%) for de ulike pris- og funnalternativer

5.3 Regionale virkninger

Befolkning og bosetting

Tabell 5.1 viser befolkningsutviklingen de siste 30-40 årene i Troms og Finnmark sammenliknet med landet som helhet. Det framgår at fylkene hadde vekst i folketallet fram til 1980. I 1980-årene har imidlertid befolkningsutvikling vært negativ, særlig de tre siste årene.

Finnmark har i flere år opplevd en sterk sentralisering, og samtidig mistet mer enn en prosent av sin befolkning årlig. Det er spesielt ungdom som flytter. Skal bosettingsmønster og befolkning kunne opprettholdes kan ikke dette fortsette, man trenger ny virksomhet. I denne situasjon framstår petroleumsvirksomhet som en mulighet.

Ved igangsetting av letevirksomhet nord for Stad i 1980 ble behovet for regional vekst i de berørte landsdelene framhevet. I en situasjon der den framtidige næringsutviklingen syntes usikker, ble oljevirksomheten oppfattet som en vekstfaktor som kunne bidra til en positiv utviklingsprosess. Virksomheten skulle gi regionale virkninger i form av etablering av ny næringsvirksomhet, leveranser av varer og tjenester, bevaring av bosettingsmønsteret m.v. Letefasen synes å gi små bidrag i en slik prosess. Derimot kan feltutbygging og senere produksjon i større grad skape grunnlag for ny aktivitet, bl.a. gjennom etablering av nye arbeidsplasser.

Mange av de oljetilknyttede arbeidsplassene vil imidlertid kreve så spesialisert kompetanse at den lokale og regionale rekrutteringen kan bli beskjeden. En stor del av arbeidsplassene antas derfor å bli fylt opp ved tilflytting av kvalifisert personell fra andre landsdeler. Oljetilknyttede etableringer

kan derfor i mindre grad direkte avhjelpe regional arbeidsledighet, selv om det generelt vil skje en styrking av det regionale næringsgrunnlaget. Økt tilflytting av faglært og høyt utdannet arbeidskraft kan også bidra til å skape vekst i andre sektorer.

En undersøkelse for Kommunal- og arbeidsdepartementet om sosioøkonomiske konsekvenser av petroleumsvirksomhet i Troms og Finnmark /ref. 48/ har vist at Troms de kommende 20 år trolig vil opprettholde sin sysselsetting og befolkningsandel selv uten petroleumsvirksomhet. En fortsatt velstandutvikling vil føre til omstrukturering i næringslivet med overgang av sysselsatte fra landbruk, fiske og industri mot en økende service-sektor. En slik omstrukturering vil virke sentraliserende.

I Finnmark er utviklingsprosessen den samme, men her er de alternative sysselsettingsmulighetene så begrensede at folk istedet flytter sørover. Den undersøkelsen som ble gjennomført for Kommunal- og arbeidsdepartementet viser at uten petroleumsvirksomhet kan befolkningsnedgangen bli på minst 10 prosent de kommende 20 årene. Fortsetter imidlertid dagens trend blir nedgangen over 20 prosent, og da man dessuten får sterkere tendenser til sentralisering mot de store tettstedene, får dette store konsekvenser for bosettingsmønsteret i kyst-Finnmark. I denne situasjon vil sysselsettingen i Troms og Finnmark gå ned med rundt 3000 personer i perioden fram til år 2000-2005, det meste av denne reduksjonen vil komme i Finnmark.

Næringsliv og sysselsetting

En viktig årsak til problemene i Troms og spesielt Finnmark er svikt i næringsgrunnlaget. Generelt gjelder det at desto lengre nord i landet en kommer

Fylke	1950	1960	1970	1980	1987
Troms	117.564	127.771	136.805	146.818	146.476
Finnmark	65.551	72.104	76.331	78.331	74.654
Riket	3.280.296	3.594.771	3.888.305	4.092.340	4.159.335 1)

Kilde: Statistisk Sentralbyrå 1) Gjelder -85

Tabell 5.1 Befolkningsutvikling i Troms og Finnmark

jo mer er sysselsetting og bosetting knyttet til utnyttelse av det stedlige ressursgrunnlaget. Fiskeri-næringen er av særlig betydning for sysselsetting og bosetting i de nordligste fylkene. Foruten den direkte sysselsettingen i fiskeflåten gir den ilandførte fangsten grunnlag for mange arbeidsplasser i fiskeforedlingsindustrien. Dessuten skyldes det ringvirkninger innen mange felt, bl.a. innenfor verkstedindustrien gjennom bygging, reparasjon og vedlikehold av fiske- og fangstfartøyer. Videre skapes det ringvirkninger i servicenæringen.

Næringsliv og sysselsetting i Troms og Finnmark er fortsatt preget av tilknytning til det lokale ressursgrunnlaget. Tidligere var denne tilknytningen helt dominerende, og ga som resultat et sterkt desentralisert bosettingsmønster. Idag skjer det en sterk overgang mot servicenæringene, med rask senterutvikling og sentralisering av bosettingsmønsteret som resultat.

For Troms dominerer idag servicenæringen både på produksjons- og sysselsettingssiden. Denne virksomheten betjener de øvrige næringer, og her er det de ressurstilknyttede virksomheter som jordbruk, fiske og næringsmiddelindustri som står sterkest. Troms har også en del virksomhet som er avledet av disse. Den øvrige industri har et beskjedent omfang. For Finnmark gjelder i hovedsak det samme bildet. Servicenæringene er ikke fullt så dominerende, men er også her knyttet opp til de ressurstilknyttede næringene. Fiske og fiskeindustri står også sterkt sammen med bergverksektoren, men den øvrige næringsvirksomhet er beskjeden.

Overgangen fra produksjonsvirksomhet til serviceaktiviteter har de senere år vært sterk både i Troms og Finnmark, og en må regne med at denne utviklingen vil fortsette. Det tradisjonelle ressursgrunnlaget er idag fullt utnyttet og gir neppe rom for ny aktivitet i særlig omgang. Fortsatt utvikling av akvakultur og turisme kan gi mange verdifulle arbeidsplasser i årene framover, i tillegg til de arbeidsplassene som eventuelt vil bli etablert innenfor petroleumsrettet virksomhet.

Virkninger av petroleumsvirksomhet

Vi vil i det etterfølgende begrense oss til en vurdering av de regionale virkningene ved utbygging og drift av ett av de alternative oljefelt da det definerede gassfelt utfra en bedriftsøkonomisk vurdering ikke synes aktuelt for utbygging. Vi forutsetter at plattformen ikke bygges i landsdelen, men at den landbaserte virksomhet lokaliseres i Troms eller Finnmark.

I og med at plattformene forutsettes bygget utenfor landsdelen, vil ikke selve utbyggingen av feltene resultere i vesentlige regionale leveranser av varer og tjenester. Skal landsdelen oppnå leveranser i denne fasen må en i kompetanse, pris, kvalitet m.v. kunne hevde seg i konkurranse med andre norske eller utenlandske produsenter. De nord-norske andelene av slike leveranser har til nå vært små. Slike leveranser vil i hovedsak være knyttet til driftsfasen. For leveranser i driftsfasen baserer beregningene seg på følgende anslag for landsdelens netto andeler av de norske leveransene:

- verkstedsindustrien	10%
- varehandel	40%
- catering	50%
- transport	25%
- bank og forretningsmessig tjenesteyting	20%

På bakgrunn av disse forutsetningene er de årlige direkte leveransene av varer og tjenester i driftsfasen beregnet til å være i størrelsesorden 200 millioner 1987-kroner og 170 millioner 1987-kroner pr år for h.h.v. det største og det minste oljefeltet. Til sammenligning utgjør fylkenes samlede produksjon av varer og tjenester idag i størrelsesorden 30 milliarder kroner pr år.

Med de forutsetninger om lokale leveranser m.v. som er lagt til grunn i beregningene vil leveringene til de to alternative oljefeltene gi en samlet produksjonsvekst (inkl. indirekte virkninger) på h.h.v. 550 og 750 mill. kroner, dette er i størrelsesorden 2-2,5% av landsdelens samlede produksjon idag. Samlet vurdert synes derfor utbygging av et oljefelt i Barentshavet å ha forholdvis beskjedne virkninger for næringslivet i landsdelen.

Mange av arbeidsplassene i en driftsorganisasjon er av så spesiell karakter at en selv på større steder må regne med begrenset lokal rekruttering. På bakgrunn av landsdelens næringsstruktur idag synes det ikke realistisk med en høyere regional andel enn 30%, dvs 100 til 180 nye arbeidsplasser for de to oljefeltene vedkommende. Dersom vi tar hensyn til både de direkte og de indirekte sysselsettelsesvirkninger viser beregningene at utbyggingen av oljefeltene gir fra 550 til 800 nye arbeidsplasser for det minste og det største oljefeltets vedkommende.

Uansett hvilket alternativ som velges er konklusjonen fra denne analysen at utbyggingen av ett enkelt petroleumsfelt i Barentshavet ikke er tilstrekkelig til å stanse den negative sysselsettings-

utviklingen i landsdelen. Skal sysselsettingen opprettholdes må det derfor skapes vekst innenfor andre næringer i landsdelen.

Forøvrig er det også i regi av Kommunal- og arbeidsdepartementet gjennomført en analyse /ref. 48 og 49/ av sosioøkonomiske konsekvenser av petroleumsvirksomhet i Troms og Finnmark. I denne analysen opereres det med betydelig høyere lokale andeler enn referert ovenfor. Det legges til grunn at næringslivet i landsdelen satser sterkt på å bygge opp kompetanse og at det lokale næringsliv vil ha et betydelig konkurransefortrinn p.g.a. nærhet til markedet. En slik satsing forutsetter at næringslivet i Troms og Finnmark har kapasitet, ressurser og kompetanse til å bygge opp en så omfattende leveransestruktur rettet mot petroleumsvirksomhet.

Et lite og et meget stort utbyggingsalternativ er analysert m.h.t. leveransestruktur og sysselsettingseffekter. Det minste alternativet er et lite gassfelt med ilandføring til LNG-terminal. Det største alternativet omfatter både oljeproduksjon med bøyelasting til havs og gassproduksjon med ilandføring til LNG-anlegg og gasskraftverk, dvs. et langt større prosjekt enn det største oljealternativet referert foran. Lønnsomheten ved prosjektene er ikke vurdert. Denne analysen viser en samlet sysselsettingsvekst i Troms og Finnmark fra 1000 til 3400 personer.

Petroleumsaktiviteten kan være et viktig, men ikke tilstrekkelig bidrag til å opprettholde sysselsettingen i Troms og Finnmark. Skiftordningene på installasjonene åpner mulighet for pendling over ganske store avstander, men operasjonene til havs representerer i seg selv et begrenset antall arbeidsplasser. Det er ringvirkninger i form av ulike typer leveranser til petroleumsvirksomheten som betyr mest i sysselsettingssammenheng. Det vesentlige av slike ringvirkninger vil komme i byene og bynære strøk. Grunnen til dette er at de landbaserte anlegg gjerne er store og krever et vel utviklet og nærliggende senter for å kunne fungere tilfredsstillende. I praksis vil derfor slike anlegg bli lagt nær en stor by eller større tettsted. For andre regioner enn lokaliseringsregionen vil petroleumsvirksomheten i Troms og Finnmark gi små virkninger. Næringslivet utenfor de store byene er for svakt utviklet til å kunne konkurrere om oppdrag fra operatørselskapene. Generelt er petroleumsvirksomheten derfor lite egnet som distriktsnæring. Petroleumsvirksomheten vil i noen grad bidra til å opprettholde de nordlige fylkenes befolkningsandel, men vil indirekte forsterke ubalansen mellom distriktene og

byene og bidra til et mer sentralisert bosettingsmønster i regionen.

5.4 Konsekvenser for fiskerinæringen

Fiskeflåten er redusert over tid både i Troms og Finnmark. Antallet helårsdrevne større fiskefartøyer (over 13 meter lengste lengde) ble redusert med omlag 30 prosent i perioden 1972-86 /ref. 50/. Den generelle nedgangen i de senere årene er bl.a. resultat av en bevisst nedbygging av fiskeflåten pga. overkapasitet.

I utredningsområdet drives det fiske med både fartøyer fra hele landet og utenlandske fartøyer, dette gjelder særlig de store sesongfiskeriene. For fartøyer hjemmehørende i Troms og Finnmark har fisket etter torsk, reke og lodde vært viktigst regnet i verdi.

Svingningene i fisket etter de forskjellige fiskeslag i senere år kan for det meste henføres til svingningene i naturgrunnlaget og reguleringer av deltagelsen innenfor de konsesjonsbelagte fiskerier. Det reduserte rekefisket kan skyldes svikt i rekebestanden bl.a. som følge av økt beitepress fra en voksende torske- og hysebestand.

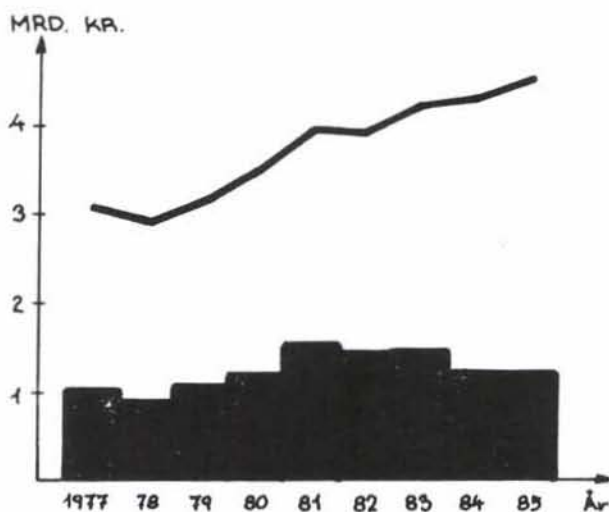
Andelen av driftstiden som fartøyer fra Finnmark driver fiske ved kysten og bankene utenfor Finnmark og i Barentshavet er gradvis blitt lavere siden 1980, men er fortsatt rundt 4/5 av driftstiden /ref. 50/. Reduksjonen skyldes bl.a. at trålere og enkelte ringnotfartøyer fra fylket også deltar i fisket lenger sør ettersom de tildelte kvoter i nord fiskes opp. De siste årene har også deltakelsen på fiske ved Bjørnøya og Spitsbergen økt betydelig.

Fartøyene fra Troms driver også et typisk kyst- og bankfiske utenfor eget fylke. Videre foregår en stor del av driften på kysten og bankene utenfor Finnmark og i fiskerier i Barentshavet og ved Bjørnøya og Spitsbergen /ref. 50/.

Fiskeriene i utredningsområdet

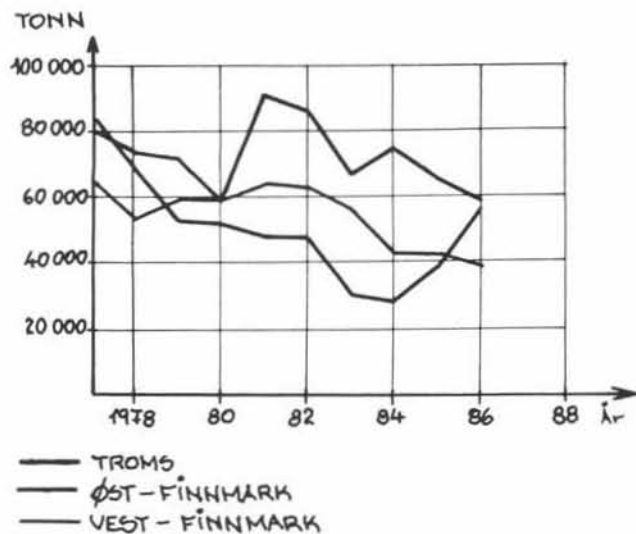
Kysten utenfor Nord-Norge er blant de viktigste fiskeområdene i det nordlige Atlanterhav. Regnet i fangstverdi utgjorde fisket i utredningsområdet i perioden 1977-85 fra 25 til 40% av førstehåndsverdien i de norske fiskeriene /ref. 51/. Førstehåndsverdien av fangsten i utredningsområdet sammenholdt med det samlede norske fisket er illustrert i Figur 5.9. Regnet i fangstmengde har

loddefangstene dominert over fangstene i torskefiskeriene. Regnet i verdi er forholdet det omvendte.



Figur 5.9 Førstehandsverdi av fangst i utredningsområdet sammenlignet med total norsk fangst /ref. 51/

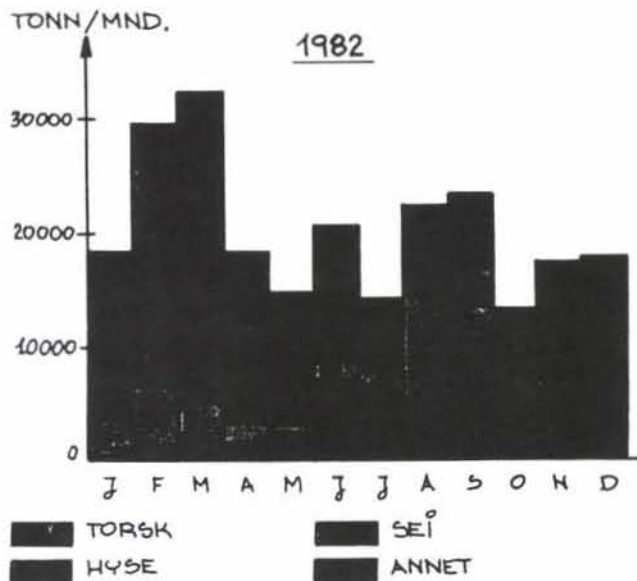
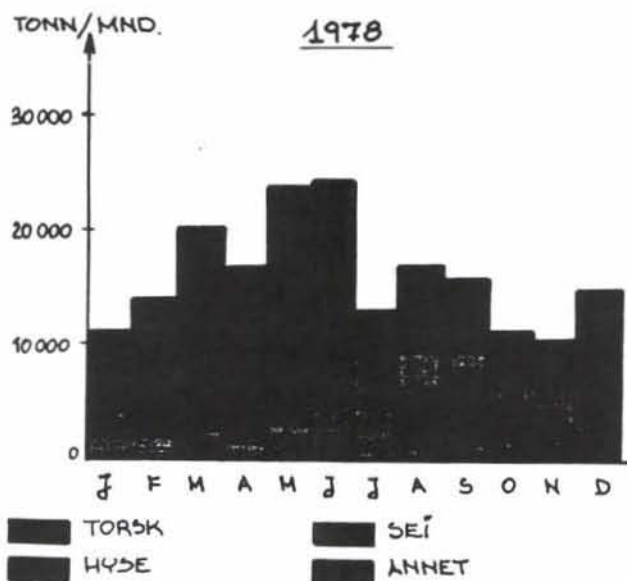
Rapporter som har vært utarbeidet om fisket i utredningsområdet /ref. 51 og 52/ viser at det var en tilbakegang i fangstmengden i perioden 1977-84. Svikten i fisket var spesielt stor i Øst-Finnmark. I perioden 1985-87 var det en viss oppgang i fisket igjen, jfr. Figur 5.10. For torskefiskeriene er 1978 og 1982 brukt som referanseår i konsekvensanalysen.



Figur 5.10 Ilandført fangstmengde av torsk og torskeartede fiskeslag i Troms, Vest-Finnmark og Øst-Finnmark 1978-87 /ref. 51/

Figur 5.11 viser hvordan fangsten av de enkelte fiskeslag innen torskefiskeriene varierer fra måned til måned. Mens fangsten av torsk er størst i første halvår, er fangsten av sei størst på sensommeren. Høysefiskeriet er mer jevnt fordelt på hele året.

Tabell 5.2 viser fordelingen av fangst på de viktigste redskapstyper i årene 1978 og 1982 /ref. 52/. Vi ser at det har vært en markert tilbakegang i trålfisket samtidig som de andre redskapstypene har økt. Den største økningen finner vi i linefisket



Figur 5.11 Fangst i utredningsområdet i 1978 og 1982 fordelt på fiskeslag og måned /ref. 51/

2. FOREDRAG AV STATSEKRETÆR ANNE-GRETE ELLINGSEN PÅ
ENERGIVERKFORBUNDETS STYRESEMINAR, GAUSTABLIKK HØY-
FJELLSHOTELL ONSDAG 24. APRIL 1991

"VÅR ENERGIPOLITIKK FRAMOVER"

Innledning

Utfordringene for norsk energipolitikk ligger både på det nasjonale og internasjonale plan.

Det kommende tiåret vil også være preget av internasjonale forhandlinger med sikte på å løse de globale miljøproblemene. En sterkere bruk av miljøavgifter kan komme til å forandre konkurranseforholdet mellom ulike energibærere. Ikke bare fornybare energikilder, men også naturgass vil trolig få større betydning i det internasjonale energibildet.

Gulf-krisen har på nytt minnet oss om at vi må være forberedt på et ustabilt oljemarked med store svinginger i oljeprisen og våre eksportinntekter. I Europa vil bestrebelsene for å utvikle et indre energimarked komme til å stå sentralt, og dette kan ha betydning for Norges eksportstrategi for energi.

Den politiske og økonomiske utviklingen i Sovjetunion og Øst Europa vil også være av stor betydning for Norge. Utviklingen i Sovjet, verdens største produsent- og eksportør av gass og med ca. 40 prosent av verdens gassreserver, vil utvilsomt påvirke det europeiske gassmarked og Norge som gassnasjon. Videre står både Øst Europa og Sovjet overfor store utfordringer hva angår energieffektivisering og miljøproblemer. Tilgang på vestlig kapital og teknologi vil trolig være en viktig forutsetning i gjenreisningen av disse lands økonomier. Dette representerer en utfordring for norske selskap, særlig innenfor energi- sektoren. Videre vil import av ren norsk energi kunne være et bidrag til å løse disse lands enorme miljøproblemer. Det har vært en økende interesse for norsk gass fra flere østeuropeiske land som et ledd i det å redusere avhengigheten av sovjetisk gassimport. På sikt kan denne utvikling gi interessante markedsmuligheter for norske energi.

Innenlands vil en av de sentrale oppgavene være å gjennomføre de endringer i organiseringen av kraftmarkedet som den nye energiloven legger opp til. Det vil i inneværende vårsesjon bli fremlagt en Stortingsproposisjon vedrørende omorganisering av Statkraft, dannelsen av nettselskapet og eksport av kraft.

En rekke internasjonale miljøavtaler skal forhandles fram i 1990-årene. Forhandlingene om en internasjonal klimaavtale pågår. Det samme gjelder en internasjonal avtale om flyktige organiske stoffer (VOC). Videre står vi foran reforhandlinger av tidligere inngåtte NOx- og SO2-avtaler. Regjeringen ønsker at Norge skal være en pådriver i arbeidet mer å få til internasjonale miljøavtaler, men også sørge for at dette skjer innenfor en

kostnadseffektiv ramme.

Vår energisituasjon

Norge er verdens 6. største vannkraftprodusent. Med en oljeproduksjon på ca. 1,9 millioner fat per dag, er vi en av verdens største oljeeksportører. Norge produserer omlag 4 ganger så mye energi som vi bruker innenlands. Vi er således i en unik energisituasjon.

I motsetning til vår elproduksjon, så eksporterer vi det meste av vår råolje - og all den gass vi produserer. Vi er trolig verdens 4. største eksportør av olje og vi forsyner Vest-Europa med 12 prosent av naturgassbehovet.

Siden Troll-feltet ble oppdaget og gass ble påvist på Tromsøflaket i første halvdel av 80-årene, har Norge utviklet seg til å bli en hovedleverandør av gass til Europa. Tyngdepunktet i vår framtidige produksjon på sokkelen vil etter hvert dreie i retning av gass, dersom ikke betydelig nye oljereserver påvises.

Også vannkraftproduksjonen setter nye rekorder. I 1990 økte produksjonen med 2,1 prosent i forhold til året før og kom opp i over 121 TWh. Stor krafttilgang har gitt utslag i betydelig eksport. Nettoeksporten var i 1990 på vel 16 TWh. Forbruket innen alminnelig forsyning økte med omlag 2 prosent i 1990 i forhold til året før.

Aktuelle olje- og gassspørsmål

Petroleumssektoren har hatt et relativt høyt aktivitetsnivå siden midten av 1980-tallet. Dette synes å ville vedvare til et stykke ut i 90-årene slik vi ser det nå.

Dagens transportkapasitet til kontinentet utgjør ca. 30 mrd. Sm³/år. Med de nye planlagte transportsystemene til Zeebrugge og Emden som skal være klare til drift h.h.v. 1.10.1993 og 1.10.1995, vil samlet transportkapasitet øke til ca. 54 mrd. Sm³/år. Ved installering av kompressorkapasitet, kan en totalt eksportere 68 mrd. Sm³/år samlet til Kontinentet og Storbritania.

Den økte etterspørselen etter gass i Europa vil medføre nye investeringer i gassfelt og gassrørledninger på norsk kontinentalsokkel. Regjeringen vil gå inn for at det bygges ett nytt gassrør til Kontinentet. Saken er lagt fram for Stortinget i 1991.

Figur: Investeringer

Som det fremgår av figuren, vil de samlede årlige investeringene i petroleumssektoren kunne ligge over 30 mrd. 1990-kroner de nærmeste 4-5 årene. Figuren undervurderer investeringsomfanget etter 1995, ettersom en må regne med at nye felt etterhvert vil modnes for utbygging.

Det siste halve året har spørsmål relatert til petroleumsvirksomheten på Haltenbanken, og eventuell industrivirksomhet på land i Midt-Norge, blitt viet betydelig politisk oppmerksomhet.

Til nå er det funnet 10-12 olje- og gassfelt i Haltenbanken-området.

Begynnelsen på utbyggingen av dette området var Stortingets beslutning om å bygge ut Draugenfeltet i desember 1988. Den første oljeproduksjonen fra Haltenbanken skal ifølge planene skje i august 1993. Omlag 2 år senere skal etter planen Heidrunfeltet komme i produksjon. Dette er det største feltet på Haltenbanken. Tidligere i vinter la Regjeringen fram en proposisjon om utbygging av dette feltet. Regjeringen anbefaler der at feltutbyggingen starter straks, men at beslutningen om gassdisponering utsettes inntil februar 1992. Pr. i dag vurderes to ulike alternativer for anvendelse av gassen i feltet. Det ene er reinjeksjon og lagring i reservoaret med eventuell senere reproduksjon. Det andre alternativet går ut på å føre gassen i land i Midt-Norge og benytte den til metanol- og/eller gasskraftproduksjon på ilandføringsstedet.

En utsettelse med å avgjøre hvordan gassen fra Heidrunfeltet skal disponeres, vil gjøre det mulig å vurdere nærmere de miljømessige, industripolitiske og økonomiske sidene ved de ulike alternativene.

Som nevnt i media, arbeides det med å undersøke mulighetene av å levere kraft til Troll-feltet, noe som bør være av spesiell interesse for denne forsamling. Som en følge av at Trollfeltet ligger relativt nær land og at prosesseringsanleggene er lagt på land, kan Troll bli det første feltet som får dekket sitt offshore kraftbehov med vannkraft. Operatøren vil se nærmere på de kommersielle vilkårene i forbindelse med kjøp av elektrisk kraft før det gjøres et endelig valg. Myndighetene vil komme tilbake med sin godkjenning av planene når de foreligger.

Figur: Oljeproduksjon

Norsk produksjonskapasitet for olje har vært under sterk oppbygging de seneste årene. Det er grunn til å tro at norsk oljeproduksjon kan overstige 2 mill. fat/dag om 1-2 år. Dette er 150 prosent høyere enn produksjonen i 1985. Det er videre ikke urealistisk å anta at dette produksjonsnivået kan opprettholdes i 1990-årene.

Gassproduksjonen er nå omlag 26 mrd Sm^3 . Med salgskontraktene som er idag er forpliktet fra selgers side, vil gassproduksjonen øke til over 30 mrd. $\text{Sm}^3/\text{år}$ fra rundt århundreskiftet. Hvis de resterende opsjonene under Troll-gass-salgavtaler utøves, vil vi fra rundt 2005 ha et årlig salg på 45 mrd. Sm^3 til kontinentet. I tillegg forventer de kommersielle selskapene et økt framtidig salg på 15-20 mrd. Sm^3 fra og med 2005. Fra dette tidspunkt, vil vi utifra dette få et salgsvolum på over 60 $\text{Sm}^3/\text{år}$.

Effektivisering av kraftmarkedet

Stortinget vedtok i juni 1990 den forrige regjeringens forslag til ny energilov (Ot. prp. nr. 43 (1989-90)).

Loven trådte i kraft ved årskiftet sammen med forskriftene.

Intensjonen med den nye loven er å skape konkurranse i de deler kraftforsyningen hvor det er mulig. Over tid vil en slik utvikling bidra til en mer effektiv produksjon, mer rasjonelle investeringsbeslutninger, mindre prisforskjeller mellom forsyningsområder. Ikke minst små og mellomstore bedrifter vil ha fordel av dette.

Vannkraftsektoren spiller en meget betydningsfull rolle i fastlands-Norges økonomi. Realkapitalen i vannkraftsektoren var i 1988 189 milliarder og svarte for 8 prosent av våre samlede nasjonalformue. Til sammenligning var realkapitalen i industrien på 211 milliarder kroner.

Dette understreker behovet for at disse investeringene blir best mulig utnyttet. I dag er avkastningen på kapitalen i kraftsektoren langt lavere enn den gjennomsnittlige avkastningen i industrien.

Energiloven legger opp til omfattende reformer i en tradisjonsrik næring. Den norske kraftsektoren er preget av høy teknisk standard, men når det gjelder organisering og funksjonsmåte har det lenge vært rettet oppmerksomhet omkring en del svake sider. Store prisforskjeller over landet har gitt forbrukere ulik motivasjon for energioptimalisering og bruk av alternative energikilder. Prisforskjellene har også gitt ulik regional lønnsomhet ved kraftutbygging.

I 1990 varierte kraftprisen til alminnelig forsyning fra 23,6 øre/kWh i et forsyningsområde i Sogn og Fjordane til 61,3 øre/kWh i et område i Buskerud. Prisforskjellene er vist i denne figuren. En av hovedårsakene til de store prisvariasjonene er at det har vært lagt for stor vekt på lokal egendekning av kraft. Den sterke orienteringen mot egendekning har gitt utbyggingsprosjekter hvor avkastningen har vist seg å bli svært svak. På den annen side kan gode og billige vannkraftprosjekter ha blitt liggende urørt på grunn av at den lokale dekningen har vært tilfredstillende. Dette understreker behovet for et omfattende nasjonalt marked for kraft.

Figur: Priser på kraft til alm. forsyning

Kraftpriser som har vært basert på gjennomsnittskostnadene ved kraftproduksjon har resultert i for billig kraft i forhold til kostnadene ved nyutbygging og har ført til for stor utbygging. Overinvestering i kraftsektoren gir fort store samfunnsøkonomiske tap.

Kraftprisene, som i hovedsak har vært bestemt av sentrale og lokale myndigheter har vært sene til å tilpasse seg svingninger i tilbuds- og etterspørselsforhold som f. eks endrete tilsigsforhold og endringer på oljemarkedet. I vannrike år har vi hatt en betydelig nettoeksport til lave priser. I et mer velutviklet kraftmarked i Norge kunne trolig en del av eksporten erstatte

fyringsolje i alminnelig forsyning. Det rant i 1990 vannmengder med en energimengde med 6,9 TWh forbi driftsklare maskiner. Et effektivt fungerende marked ville antakelig utnyttet en slik ressurs.

Departementet hører imidlertid med bekymring at mange everk er opptatt av å styrke sin markeds kontroll ved blant annet å økte tariffen og mer avtalefestede sammenbindinger enn det energiloven legger opp til. Regjeringen støtter det grunnleggende synet i energiloven og er opptatt av et rasjonelt elektrisitetmarked blir en realitet. Det kan derfor bli aktuelt å vurdere på nytt om de faktiske spillereglene i omsetningen er gode nok. Vi er imidlertid inneforstått med at et rimelig godt fungerende marked vil ta tid å utvikle.

Omorganisering av Statkraft

Arbeidet med omorganiseringen av Statkraft er også et ledd i å møte kravene til et mer fleksibelt kraftmarked. Statkrafts organisasjon er i dag lite tilpasset prinsippene for en markedsbasert kraftomsetning slik de kommer til uttrykk i den nye energiloven.

Statkraft som i dag eier 85 prosent av overføringsnettene, står for 1/3 av produksjonskapasiteten, og har monopol på kraftutveksling med utlandet. Framtidig organisering og bemanning av Statkraft vil ha avgjørende betydning for effektiviseringen av kraftmarkedet.

Departementet ser det som viktig å skille mellom statens rolle som eier av konkurranseutsatt produksjonsvirksomhet og nettfunksjonen som er et naturlig monopol. Regjeringen har nå gitt tilslutning til at Statkrafts produksjonsdel og nettdel organiseres i to statsforetak etter ny lov om statsforetak.

En begrunnelse for dette er at et naturlig monopol som nettvirksomhet, må drives mest mulig nøytralt i forhold til produsentinteresser og under nøye kontroll av myndighetene. I en mer konkurranseorientert kraftsektor vil det skape store kontrollproblemer å ha nettvirksomheten knyttet til Statkrafts produksjonsvirksomhet. Produksjonsvirksomheten må i et marked være konsentrert mot forretningsmessige mål, mens nettvirksomheten skal drives på non-profitt basis. Det vil være svært vanskelig å forene slike ulike målsettinger uten at det går på bekostning av økonomisk styring og kontroll.

Et skille mellom nett og produksjon kan gjennomføres uten at dette går på bekostning av effektiv drift av de to virksomhetene. Der hvor det eksisterer fordeler ved samordnet drift kan dette oppnås gjennom hensiktsmessige samarbeidsavtaler mellom nett og produksjon. Det er en sentral forutsetning at omorganiseringen ikke skal gi svekket koordinering av det norske kraftsystemet. De funksjoner som i dag er innarbeidet for å ivareta den fysiske koordineringen av kraftsystemet forutsettes å bli ført videre.

Omorganiseringen vil dessuten bidra til å rydde opp i enkelte uklare ansvarsforhold som finnes på dette området.

Departementet har etablert en intern arbeidsgruppe som skal gjøre de nødvendige forberedelser til etablering av et eget nettselskap.

Produksjondelen i Statkraft skal skilles ut og blir et eget statsforetak. Selskapet skal operere i markedet på forretningsmessige vilkår. Fra statens side vil det bli lagt vekt på generelle økonomiske mål og gi ledelsen forretningsmessig frihet. Produksjonsvirksomheten vil kunne delta i kraftmarkedet på linje med andre private og offentlige selskaper. Statsforetaket vil imidlertid bli gitt et særlig ansvar for leveringer til kraftintensiv industri og treforedling. En grunn til å velge foretak der staten er ansvarlig for innskutt kapital er ønsket om full kontroll med statens eierskap til viktige nasjonale ressurser.

Industrikontrakter

Statkrafts krafttilgang i midlere år vil etter ferdigstillelse av Svartisen utgjøre om lag 32,5 TWh/år. Statkrafts fastkraftkontrakter og avtaler om foregrepne hjemfall med kraftintensiv industri og treforedlingsindustri utgjør mer enn halvparten av Statkrafts tilgang i midlere år. På grunn av endringene i kraftmarkedet er Statkrafts kontrakter med alminnelig forsyning redusert fra om lag 11 TWh/år før 1.mai 1990 til om lag 3,5 TWh/år pr. idag.

Statkraft har fastkraftleveranser på 15,0 TWh/år til kraftintensiv industri og 2,1 TWh/år til treforedlingsindustrien. I tillegg kommer 2 TWh-ordningen som Regjeringen nylig har tildelt nye prosjekter i disse industrigrenene. Dessuten kan Statkrafts 1 TWh-kvote også gå til denne industrien.

Når det gjelder aluminiumsindustrien har Norsk Hydro tilkjennegitt planer om utvidelser i Årdal og på Sunndalsøra som krever 3,2 TWh/år i løpet av 1990-årene. Også Elkem Aluminium arbeider med utvidelsesplaner for verkene i Mosjøen og på Lista som vil kreve mer enn 2 TWh/år utover på 1990-tallet.

Det er Regjeringens mål å sikre denne industrien vilkår som gir gode utviklingsmuligheter i Norge.

Den kraftintensive industrien og treforedlingsindustrien er storforbrukere av kraft med lang brukstid og jevn uttaksprofil over året og døgnet. Kraften leveres på høyt spenningsnivå og mesteparten av bedriftene er lokalisert nær kraftkildene. Dessuten vil jeg peke på at den kraftintensive industrien og treforedlingsindustrien har anledning til å tilpasse forbruket til prisene på utvekslingskraft. Dette bidrar til å øke det volum som kan tas ut av kraftsystemet og selges på faste kontrakter. Utenom kjelkraftkundene, har svært få andre

forbrukere like gode muligheter til å tilpasse forbruket etter kraftens verdi til enhver tid. Alle disse forholdene innebærer at kraften bør være rimeligere til denne industrien enn til andre forbrukere.

Industrien vil ha gode muligheter til å operere i kraftmarkedet. Disse storforbrukerne vil kunne ha direkte kontakt med kraftprodusentene, vil ha betydelig forhandlingsstyrke og vil være villige til å binde seg til langsiktige kontrakter. Industrien vil i større grad enn andre kunne tilby kraftleverandørene en risikofordeling gjennom fleksible kontrakter blant annet med hensyn til leveringssikkerhet. Industrien kan også lettere enn andre forbrukere påvirke fremtidige utbyggingskostnader, blant annet ved kontaktsutforming og gjennom selv å foreta utbygginger. Departementet ser utviklingen av et kraftmarked som et viktig tiltak for å gi industrien større handlefrihet og utviklingsmuligheter.

Både industrien og Statkraft bør få avklart de nye kontraktsvilkårene i god tid før kontraktene med Statkraft utløper. Dette gjelder særlig 1976-kontraktene og treforedlingskontraktene som utløper i 1995. Samtidig skal også prisene for de foregrepne hjemfallene revideres. Regjeringen arbeider med dette. En tar sikte på at saken kan behandles før Statkraft blir omorganisert. En slik tidlig avklaring vil være av driftsmessig og strategisk betydning både for Statkraft som produsent og for industrien som forbruker av elektrisk kraft.

Organisering av eksport

Som en del av arbeidet med omorganisering av Statkraft, ser departementet også på hvordan statens monopol på kraftutveksling med utlandet skal organiseres. Det vil ikke være hensiktsmessig at en aktør i markedet har enerett på kjøp og salg av kraft til utlandet. Alle aktørene i det norske markedet må sikres like muligheter på eksportmarkedet. Departementet ser det derfor viktig å komme fram til en løsning som fremmer utviklingen av et mer fleksibelt marked samtidig som en får størst mulig nasjonal gevinst av kraftutvekslingssamarbeidet med utlandet.

Organiseringen av norsk krafteksport må videre ta hensyn til at den norske kraftsektoren er splittet opp i en rekke mindre enheter som hver for seg ikke har tilstrekkelig kompetanse eller kapasitet til selv å stå for forhandlinger med større utenlandske aktører. Det vil derfor bli nødvendig å sikre en balanse mellom den norske organiseringen av eksport og den markedsstrukturen vi møter i våre naboland. Kartellpreget opptreden på kjøpersiden eller store forhandlingssterke kjøpere kan trekke fordeler av en oppsplittet kraftforsyning med mange aktører på norsk side.

En optimal tilpasning og en utnyttelse av de årvisse tilsigsvariasjonene i det norske vannkraftsystemet stiller særlige krav til vurderinger av den totale

leveringssikkerheten i det norske systemet. Midlertidig leveringssvikt i tørre og kalde år kan få store økonomiske konsekvenser for næringsvirksomhet forøvrig.

Statkraft har nylig inngått en avtale med det danske kraftselskapet ELSAM om bygging av en tredje kabel over Skagerrak og utveksling av kraft. Kapasiteten på kabelen blir på 440 MW. Hovedelementene i avtalen er at Statkraft skal levere kraft på dagen mot å kunne få kraft tilbake på natten. Statkraft skal videre eksportere 1 TWh/år fastkraft fra 1993 til 1. juli 1996. Utover dette skal kabelen utnyttas til utvekslingskraft. Jeg ser positivt på denne avtalen, som nå skal oversendes til Stortinget for behandling. Avtalen gir grunnlag for en bedre utnyttelse av både det norske vannkraftsystemet og det danske varmekraftsystemet. En ny kabel vil føre til investeringer i underkant av 1 milliard kroner og kan gi positive stimulanser til økt aktivitet i industrien i Norge.

EFs energipolitikk og konsekvenser for Norge

Vår energipolitikk må også ta hensyn til den utvikling som skjer innenfor EF. Kravene i EF ved utviklingen av et indre energimarked kan over sikt legge klare føringer på de alternativer vi har for organisering av kraftmarkedet. Under en eventuell EØS-avtale vil alle EFs regler komme til anvendelse. Det er spesielt EFs konkurranseregler og reglene om statsstøtte som kan legge viktige føringer på rammevilkårene for det innenlandske energimarked.

EFs arbeid med det indre energimarked har i stor grad vært preget av motsetninger. Energipolitiske spørsmål har vært betraktet som et nasjonalt anliggende. Resultatet er store forskjeller i utformingen av energipolitikken i de forskjellige land. Energibeskatningen og organisering av de nasjonale energimarkeder varierer sterkt. I tillegg har de enkelte EF-landene forskjellig ressurstilgang. Dette har ført til at noen land baserer seg på kull eller naturgass, mens andre har valgt å satse på kjernekraft for å redusere importavhengigheten på energisiden.

Kommisjonen er av den oppfatning at et enhetlig og effektivt energimarked er en viktig forutsetning for å få til like og de gunstigste konkurransebetingelser for næringslivet i EF-landene.

Kommisjonen har pekt ut seks hovedinnsatsområder:

- Fjerning av tekniske handelshindre i energisektoren gjennom harmonisering av tekniske regler og normer i EF.
- Harmonisering av skatter og avgifter på de enkelte energibærerne i EF.
- Sikre energiproduktene mulighet til fri bevegelse innenfor EF gjennom bl.a. eliminering av de store energiselskaperes særrettigheter til import, eksport,

overføring eller distribusjon.

- Offentliggjøring av energipriser, slik at mulighetene for prisdiskriminering og nasjonal særbehandling reduseres.
- Sikre at økt konkurranse på energimarkedet ikke kommer i konflikt med strengere miljøkrav.
- Utvidelse av EFs regler for offentlige innkjøp til også å omfatte energiområdet.

Det foreligger nå direktiver vedrørende transitt av elektrisitet, prisinnsyn i gass- og elektrisitetssektoren, samt informasjonsplikt overfor Kommisjonen ved infrastrukturinvesteringer innenfor energiområdet. Videre foreligger det forslag til direktiv om transitt av gass. Dette bygger i hovedsak på samme prinsipper som direktivet om transitt av elektrisitet.

Transittdirektivene gjelder den ledningsbundne energi, dvs. gass og elektrisitet. I dag kan eierne av ledningsnettet hindre overføring av gass og kraft fra ett område til et annet. I første omgang ønsker Kommisjonen gjennom disse direktivene å legge forholdene til rette for overføringer av store mengder energi mellom energiselskapene i medlemslandene. Direktivene gir rett til transport av energi gjennom tredjelands ledningsnett.

Norge vil kunne ha nytte av dette direktivet. Ved en eventuell EØS-avtale, vil norske eksportører få rett til transitt gjennom f.eks. det ledningsnett som finnes i Danmark dersom det er ledig kapasitet i nettet og dersom vi eksporterer til en godkjent mottaker. I dag er det kun store elektrisitetsprodusenter som har denne retten. Dersom en slik EØS-avtale ikke blir inngått vil ikke norske eksportører få denne retten. Men her vil mottakeren kunne påberope seg direktivet dersom denne er et EF-land.

I en rekke land foregår det imidlertid arbeid med å omorganisere kraftsektoren. Til tross for valg av form på løsningene varierer, er det viktig å være oppmerksom på at hovedtrekkene av de endringer som er blitt eller som planlegges gjennomført, følger et felles mønster og har mange likhetstrekk med det arbeid som er satt i gang i Norge. Et viktig trekk er en klar tendens i retning av å skille transmisjon og distribusjon fra produksjon. Dette er nå situasjonen i nær halvparten av EF-landene. Tiltak som direkte tar sikte på å fremme konkurranse og markedsorientering av kraftindustrien er til nå bare gjennomført i et fåtall land; Storbritania, Nederland, Portugal og Spania. Flere land arbeider imidlertid med å omstrukturere sektoren mot systemer som i større grad tar bruk et marked. Norske myndigheter følger denne utviklingen nøye og vil gjøre nødvendige tilpasninger etter behov.

Så noen ord om energiøkonomisering og departementets vurdering av e-verkenes innsats på dette feltet.

La meg først få understreke betydningen av enøkarbeidet generelt. Det er i dag et viktig satsingsområde innen energipolitikken innenlands, og har fått fornyet aktualitet med de nye klimautfordringene vi står overfor. Realisering av enøkpotensialet vil være en rimelig måte å dekke den forventede økningen i energietterspørselen og det vil dessuten kunne redusere behovet for nye vassdragsutbygginger.

La meg kort peke på de enøk-potensialer som er beregnet:

- et enøkpotensial på 9,8 TWh/år i yrkesbygg og boliger
- et enøkpotensial på 9,2 TWh/år i industrien
- et enøkpotensial for opprustning og utvidelser av eldre kraftanlegg på tilsammen 9,6 TWh/år
- et enøkpotensial for bruk av varmepumper på 15 TWh i dag og 25 TWh i år 2000.

Det er usikkerhet knyttet til de beregnede potensialene. Tallene illustrerer de teoretiske mulighetene og er nyttige illustrasjoner og påminnelser på de muligheter som eksisterer for mer effektiv bruk av energi.

Det er også viktig å være klar over at ved beregning av potensialer, er det lagt ulike prisforutsetninger til grunn. Ved beregning av potensialet på elsiden, har en benyttet kostnadene ved utbygging av ny kraft. Potensialene er derfor langt mindre når en har perioder med store overskudd slik det har vært i de siste årene. På en tilsvarende måte vil potensialet for enøk på brenselssiden variere i takt med utviklingen i oljeprisene.

I 1990 ble det innført en ordning med statlige lån og tilskudd til investeringer i kommunale og fylkeskommunale bygg, industri og næringsbygg. Ordningen administreres av Industribanken og Kommunalbanken. Ordningen er omfattet med stor interesse og har gitt betydelige resultater. Ved de tilsagnene om tilskudd, som ble gitt i 1990, vil det anslagsvis bli frigjort omlag 460 GWh, tilnærmet like mye kraft som produksjonen ved kraftverket i Alta! Rammen til budsjettet i 1991 er, som ifjor, på 111 millioner kroner.

NVE har i flere år arbeidet med å vurdere mulighetene for å øke produksjonen i eksisterende verk. NVE har beregnet at potensialene for øke energitilgangen ved å modernisere og oppruste produksjonsverk er 9,6 TWh/år. Av dette tallet, vil prosjekter med et potensial på 0,7 TWh kun behøve elkonsesjon. Videre er 4,0 TWh unntatt fra Samlet Plan og 4,9 TWh er i kategori 2 og 3.

Det er igjen viktig å presisere at NVE har lagt

kostnadene ved å bygge ut ny vannkraft til grunn. Det vil derfor ikke vil være lønnsomt i dag å realisere dette potensialet i dagens situasjon, men det gir interessante perspektiver på hva som vil være aktuelt på lengre sikt.

Det er imidlertid lav aktivitet på dette området i dag. Hovedårsaken er markedssituasjonen for elektrisk kraft. Departementet er likevel interessert i at everkene satser på modernisering og opprustning og vil vurdere å innføre tilskudd til slike aktiviteter. Vi vil komme tilbake til dette i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett.

Avslutning

I tiåret som kommer, vil energibransjen møte en rekke utfordringer. Vi må nå som tidligere takle en labil situasjon på oljemarkedet med mulighet for store prisendringer. Miljøspørsmålene og særlig spørsmålet om utslipp av karbondioksid har i løpet av et par år rukket å komme til topps på den internasjonale dagsorden. En strategi for å begrense utslippene av klimagasser vil ha stor betydning for energi-sektoren og vil sette vannkraftens rolle i et nytt lys.

Den nye energiloven setter nye krav til kraftsektoren. Å følge opp de endringer i organiseringen av kraftmarkedet som loven legger opp til, blir en krevende oppgave. Jeg vil derfor invitere bransjen til et godt samarbeid i årene som kommer og ønske lykke til med felles oppgaver.

Takk for oppmerksomheten!

13. ANDRE KOMMENTARER

Viktige punkter.

Konsulentenes hovedoppgave må være å se framover og fokusere på teknologiutviklingen og på mulig framstilling av olje og gass. Vi må danne oss et bilde av internasjonaliseringen. Miljø og energispørsmål er vesentlig. Det samme gjelder angående fiskerinæringas betingelser. Det er viktig å danne en bærekraftig utvikling for denne næringa. Vi må se rammebetingelser og infrastruktur i forhold til EØS og EF.

Oljeprisutviklingen.

Det er umulig å forutsi oljeprisutviklingen, da det er for mange usikkerhetsfaktorer. Dersom denne utviklingen er viktig for sluttkonklusjonen, bør det utarbeides to alternativ.

Bruk av kjøretidshåndboka?

Det er avgjørende at forutsetningene for analysene er gode. Transportkostnader og tidskostnader hentes fra kjøretidshåndboka. Burde vi benytte andre enhetskostnader i utredningen av Nord-Norgebanen?

14 MOMENTER SOM ER LITE BERØRT:

- Østhandel generelt
- Nordkalotthandel
- Nordøstpassasjen
- Europamarkedet (EØS,EF)
- Fremtidens regionale støttetiltak
- Klimaendringer
- Turistnæringen

15 AVSLUTNING - VIDERE ARBEID

For å utarbeide planutredningen om NNB har NSB knyttet til seg en rekke kompetansemiljøer som utreder:

- trasèer
- trafikkprognoser
- samfunnsmessige virkninger

Tromsøseminaret den 5.12.91 ga viktige bidrag til de som er ansvarlige for disse delutredningene. Opplysninger og vurderinger fra dette seminaret har blitt tilført kompetansemiljøene for innarbeiding i rapportene. Dette gjelder ikke minst for dem som har ansvaret for samfunnsmessige virkninger av realisering av Nord-Norgebanen.

Også NSB selv, som står ansvarlig for utarbeidelsen av hovedrapporten, som skal gå til Samferdselsdepartementet vil nytte innspill som kom fram gjennom dette seminaret.

I første omgang gjelder det å få definert et basisalternativ som må betraktes som den mest sannsynlige utviklingen i Nord-Norge. Parallelt med dette utarbeides det andre scenarier som åpner for en beregning av forutsetninger som vil avvike fra basisalternativet.