

## 3. Regionalpolitiske utfordringer

Fylkeskommunene har en viktig oppgave i regionalplanleggingen. I fylkesplanene samordnes statens, fylkeskommunens og hovedtrekkene i kommunenes virksomhet i fylket. Fylkesplanene for de tre nordnorske fylker trekker opp en rekke mål for den regionale utviklingen. For gjeldende fylkesplaner 1992-95 er ikke Nord-Norgebanen et sentralt tema. Dersom Stortinget beslutter å videreføre planleggingen av banen, vil dette danne en viktig premiss for fylkesplanleggingen. For planutredningen har det vært en viktig oppgave å vurdere hvorvidt baneforlengelsen er i samsvar med regionalpolitiske mål slik disse kommer til uttrykk i gjeldende fylkesplaner.

### 3.1 TRANSPORTSYSTEM OG DISTRIKTPOLITISKE TILTAK

Nord-Norgebanen vurderes ikke bare ut fra spørsmålet om å skape et nytt transportsystem nord for Fauske som skal frakte gods og personer. Banen vurderes også i forhold til i hvilken grad den vil bidra til å innfri nærings- og distriktpolitiske mål. En annen innfallsvinkel er å vurdere banens miljøpolitiske gevinst, mens atter andre igjen fokuserer på hvilken effekt selve utbyggingen vil ha for sysselsettingen i Nord-Norge.

Fordi baneutbyggingen er kostbar, står det strid om slik bruk av offentlige investeringsmidler. Nord-Norgebanen vil konkurrere med andre infrastrukturprosjekter i landet. Den kan også sies å være i konkurranse med andre samferdselsprosjekter i Nord-Norge. Å vurdere annen bruk av investeringsmidlene ligger imidlertid utenfor mandatet for planutredningen.

### 3.2 INFLUENSOMRÅDET OG LANDSDELEN

Selv om banens influensområde er definert til å gjelde Nord-Norge nord for Saltfjellet, vil mange av de regionale problemstillingene gjelde for hele landsdelen. I enkelte av analysene er blikket rettet mot Nordland og Troms fylker, mens andre temaer bare berører de kommunene som traséen føres gjennom. Finnmark på sin side vil med banens framføring til Tromsø, fortsatt ikke være tilknyttet det norske jernbanenettet. For dette fylket vil raskeste veg til Sør-Norge og kontinentet fortsatt gå gjennom Finland og Sverige. I Finnmark er derfor interessen for Nord-

Norgebanen langt mindre enn i de to øvrige nord-norske fylker, og i deler av næringslivet må holdningen sies å være skeptisk til å satse på jernbanebygging i nord.

Nordland fylke sør for Saltfjellet har jernbane i dag, men Nord-Norgebanen vil skape helt andre rammebetingelser også for denne regionen. Dette skyldes i hovedsak at Nord-Norgebanen er planlagt som en høyhastighetsbane. Det er derfor forutsatt at hvis det skapes et slik togtilbud nord for Fauske, vil det samtidig på sikt føre til en opprusting av Nordlandsbanen til høyere standard. Litt enkelt sagt vil Nordlandsbanens fremtid kunne være avhengig av hvilken beslutning som fattes om Nord-Norgebanen.

### 3.3 UTFORDRINGER FOR NORD-NORGE

I delrapporten om regionale konsekvenser av Nord-Norgebanen vises det til at Nord-Norge ofte beskrives i motsetningsfulle termer.

Mulighetenes landsdel er en beskrivelse som understreker landsdelens ressursrikdom og et eksportrettet næringsliv. Nord-Norge har en åpen økonomi med stor utførsel og en enda større innførsel av varer. Nord-Norges salg til Sør-Norge er beskjedent. Ca. 3/4 av produksjonen beregnet for markedet utenfor landsdelen går til utlandet. Nord-Norge kjøper imidlertid mye fra det øvrige landet.

Motsatt mulighetenes landsdel beskrives Nord-Norge ofte som en tilbaketragende landsdel med et ensidig, ressursbasert næringsliv, lav lønnsomhet og svakt kompetansenivå. Uansett hvilken måte en

velger å betrakte denne problemstillingen på, er det i hovedsak enighet om hva som er landsdelens utfordringer, selv om det vil stå strid om virkemiddelbruken.

Nord-Norge må som resten av landet tilpasse seg endringer i internasjonale rammebetingelser og da i første rekke de integrasjonsprosesser som finner sted i Europa. Uansett tilknytningsform til EF må en påregne høyere krav til norsk næringslivs konkurransevne. Samtidig vil reduksjonen av handelshindre bortfalle. De øst-europeiske landene kan i fremtiden utgjøre et marked for nord-norske produkter, men det må også tas i betraktning at disse landene vil konkurrere med landsdelens næringsliv. Den russiske fiskeindustrien med lave driftskostnader kan utgjøre en slik konkurrent.

Nasjonalt må de private delene av fastlandsøkonomien være en drivende kraft for å oppnå ny vekst. En sentral forutsetning for dette er at utnyttelsen av ressursene effektiviseres og produktiviteten øker. God vekst i den private sektor er en forutsetning for at den offentlige sektor kan opprettholde sitt aktivitetsnivå uten skatte- og avgiftsøkning.

Samtidig er det klarere enn noen gang at veksten i økonomien må skje innenfor en økologisk forsvarlig ramme. Uttrykket "en bærekraftig utvikling" innebærer en økonomisering av ressursene og tiltak mot forurensende virksomheter. Dette innebærer bruk av miljøavgifter og etterlevelse av forpliktende internasjonale avtaler. Energisektoren, petroleumsvirksomheten, samferdselssektoren og industrien er særlig berørt av disse miljøkravene. Nye krav til teknologien og til samfunnsorganiseringen blir følgen av disse utfordringene

### 3. REGIONALPOLITISKE UTFORDRINGER

innenfor det økonomiske og miljøpolitiske området.

I Stortingsmelding nr. 29, Regionalmeldingen, er foruten næringsmessig fornyelse og bærekraftig utvikling også sikring av kvinners og barns interesser i samfunnet satt opp som et overordnet mål. Med dette fokuseres det på levekårsforhold som er av betydning for trivsel og velferd. Lavekårsforholdene griper om samfunnsområder som arbeid, utdanning, boforhold, sosial kontakt, helse og fritidsaktiviteter. Gode levekår er en forutsetning for livskvaliteten til enkeltmenneskene.

Stortingsmelding nr. 29 legger også vekt på at det i distriktpolitikken videreutvikles lokalt folkestyre og lokalt ansvar for å fremme utviklingen i eget område. Dette innebærer også, som Troms fylkesplan påpeker, at samarbeidet mellom kommunene må styrkes.

Distriktpolitiske tiltak i Nord-Norge skal derfor i sum legge forholdene til rette for at hovedtrekkene i bosettingsmønsteret opprettholdes, og at det sikres likeverdige levekår i alle deler av landet.

Fylkesplanene for de nord-norske fylkene slutter seg til disse målene. Fylkesplanene har også utformet strategier for hvordan en skal nå disse.

Om Nord-Norgebanen vil bidra til å oppfylle de distriktpolitiske målene i betydelig grad, har stått sentralt i planutredningen. Under bestemte forutsetninger kan banen gi næringslivet et bedre transportsystem og dermed bidra til å utvikle lønnsomme og konkurransedyktige virksomheter. Banen kan gi en miljøgevinst ved elektrisk drift basert på vannkraft, og banen kan også gjøre sitt til at levekårene for befolkningen i nord blir forbedret. Om den virkelig vil utgjøre et slikt bidrag, er avhengig av flere forhold, hvorav det viktigste er at det eksisterer et marked for jernbanetransport i fremtiden i landsdelen.