

– Offentlig privat samarbeid (OPS) har vist seg som en effektiv gjennomføringsmetode for prosjekter

HELGE ORTEN, vegpolitisk talsmann for Høgre

Taktskifte for vegbyggingen

VEGHISTORIE

Den 15. juni var en merkedag for alle med interesse for vegbygging. Stortinget vedtok da vegreformen og en ny epoke i norsk veghistorie vil begynne.

Planlegging og bygging av veg vil nå gjøres på en mer moderne måte. Fra stykkevis og delt, til effektivt og helt.

Vegreformen «På rett vei» inneholder tre hovedelementer som skal bidra til en mer effektiv og samfunnsøkonomisk lønnsom transportsektor.

Forutsigbarhet. Selv om Statens vegvesen fremdeles vil være det viktigste navet i norsk veibygging, gjør vi nye grep og etablerer et eget utbyggingselskap, tar i bruk offentlig-privat samarbeid og effektiviserer bompengerekruteringen.

Vegselskapet vil få ansvaret for planlegging, utbygging og drift av flere sammenhengende veistreknings på hovedveinettet vårt. Det gir

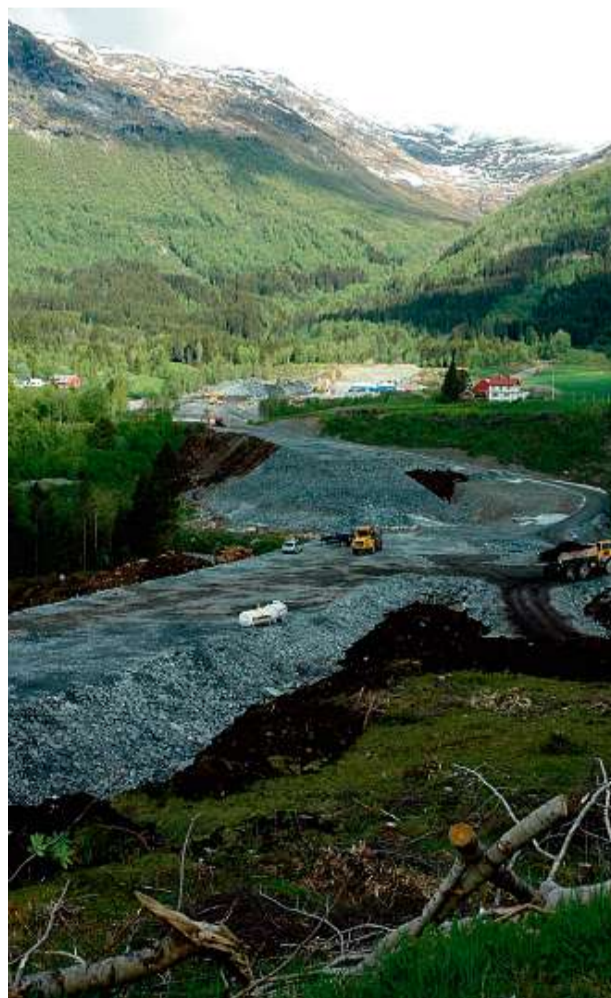
forutsigbarhet og mer helhetlig tenkning, i motsetning til den stykkevis og delt tenkningen vi har sett de siste årene.

OPS. Offentlig privat samarbeid (OPS) har vist seg som en effektiv gjennomføringsmetode for prosjekter. Det sikrer full finansiering fra første stund, garanterer vedlikehold i 25 år og stimulerer til innovasjon fordi en entreprenør får det helhetlige ansvar for å planlegge, bygge og holde vegen ved like. Nå tar vi i bruk dette virkemiddelet som de rødgrønne valgte å putte i skuffen.

Forenkling. Vi forenkler bompengesektoren, og legger til grunn at antallet bompengeselskaper skal reduseres dramatisk. Når vi har valgt å bruke bompenger som virkemiddel i vegbyggingen, så skylder vi bilistene å gjøre innkrevningen så rasjonell og brukervennlig som mulig.

Alt er klart for en ny epoke i norsk vegbygging!

HELGE ORTEN (H)
Stortingsrepresentant,
vegpolitisk talsperson



VEG: Klart for en ny epoke i norsk veghistorie. FOTO: ANNE-MARI TOMASGARD

Fragmentering eller mob

KRONIKK

ØIVIND STRAND, ERIK NESSET OG HARALD YNDESTAD, HØGSKOLEN I ÅLESUND

SAMARBEID

«Nord-Vestlandet – liv laga?» Dette spørsmålet var tittelen på ein antologi som Gammelesæter, Bukve og Løseth redigerte i 2004 og gav ut på Sunnmørsposten sitt forlag. Bidraga kom frå forskingsinstitusjonane i nordvest, og var eit resultat av forskingsprogrammet «Regional utvikling» som vart gjennomført i perioden 2000-2004 og leia av Jørgen Amdam.

No er det gått 11 år sidan denne antologien kom ut. Spørsmålet er kanskje like, om ikkje enda meir, brennbart no?

Kva meiner vi så med Nordvestlandet? I nettavisene si tid er den gamle definisjonen av Nordvestlandet som «nedslagsfeltet til Sunnmørsposten» av noko avgrensa verdi. Ein annan definisjon seier at Nordvestlandet også dekkjer fylka Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal. Karakteristisk for regionen er oppdeling av fylka i kvar sine tre fogderi og mange relativt små kommunar. Dette gjev grunnlag for kamp om ressursar på alle tre nivå. Det er ikkje utan årsak at ein sentral politisk har karakterisert Nordvestlandet som eit helsepolitisk Balkan.

Vegval og fjordkryssing for E39 i baa fylka har skapt mykje debatt. Politireforma foreslår å legge ned Sogn og Fjordane som

eige politidistrikt. Kommunalministeren har opna for prøveordningar der sterke byregionar kan overta oppgåver som ligg til fylkeskommunane.

Lokaliseringsstrid. Pålegg frå sentrale styresmakter om utgreiing av ny struktur i universitets- og høgskulesektoren har òg skapt mykje debatt. Høgskulane har valt ulike fusjonspartnarar og orienterer seg kvar sin veg. I Møre og Romsdal har vi vore vitne til ein opprivande lokaliseringsstrid for nytt sjukehus. Prosessane kring kommunesamanslåing går sin gang over heile Fjordregionen. Kommunane på Nordmøre vurderer å søke nærare tilknytning til Trøndelag. Mange vil hevde at dei nye reformene med auka målstyring ser ut til å nøre opp under både sentralisering og byråkratisering.

Parallelt med dei regionale og innanrikspolitiske endringane har ei halvering av oljeprisen og endringar av viktige eksportmarknader for fisk gitt skremmeskot til næringslivet i regionen.

Dystert bilete. I denne situasjonen kan ein stille spørsmålet om det er fragmentering eller mobilisering som karakteriserer den regionale utviklinga i Fjordregionen vår. På Nordvestlandet ser vi mange indikasjonar på auka fragmentering og liten vilje til regional mobilisering. Det kan vere grunn til å stille det same spørsmålet som for 11 år sidan: Er Nordvestlandet liv laga?

Midt i dette noko dystre biletet har folk frå dei ulike høgskulane samla seg om å arrangere Fjordkonferansen i Loen i juni kvart av dei tre siste åra. Resultata frå konferansen i 2014, med tema regional utvikling, ligg no føre som Fjordantologien 2014. Denne antologien samlar arti-



– Ein sentral politisk har karakterisert Nordvestlandet som eit helsepolitisk Balkan

Hurtigruten – mellom haier og havner

HAVNELOV

Hurtigruten har tatt initiativ til en opprydning i det som kan se ut som en systematisk feilbruk av ny havnelov.

Vi har avdekket at mange havner opptrer stikk i strid med intensjonene av havneloven. En gjennomgang utført av revi-

sjonsselskapet KPMG gir grunn til å tro at mange havner tar seg systematisk overbetalt uten å kunne dokumentere hva pengene går til.

Truer skipsnæringen. Men dette er ikke bare et problem for Hurtigruten. Det er en trussel mot hele den sårbare norske skipsnæringen. Behovet for en opprydning er stort. Havnene er en

viktig del av norsk infrastruktur. Likevel viser disse sakene at det er liten eller ingen kontroll med hvordan de styres og utvikles. Derfor varsler vi nå en rettslig prosess overfor fem havner samtidig som vi har klaget inn ti havner til Kystverket.

Monopolister. Siden den nye havneloven trådte i kraft for fem år siden, har flere havner utnyt-

– Mange havner opptre stikk i strid med intensjonene av havneloven

ANNE MARIT BJØRNFLATEN, kommunikasjonsdirektør i Hurtigruten

Mobilisering? Regional utvikling i nordvest



KAMP: Møre og Romsdal har hatt ein opprivande lokaliseringsstrid for nytt sjukehus. Her er helseminister Bent Høie avbilda under eit besøk på sjukehuset i Ålesund i slutten av april. FOTO: STAALE WATTØ

og evne og vilje til å omsetje kunnskapen til arbeidsplassar i regionen. Variasjon i næringsliv kan gi høve til å overføre kunnskap frå ei næring til ei anna og såleis styrkje båe. Kunnskap, innsikt og perspektiv frå eit kunnskapsfelt kan òg gi høve til å styrke andre felt. Høgskulane i regionen må balansere mellom satsing på spiss akademisk kunnskap på den eine sida og regional, relevant kunnskap på den andre. Dette er ein særskilt krevjande linedans der den eine grøfta er regionale høgskular dominerte av framifrå utanlandske akademikarar utan kunnskap, språk, nettverk og kontaktpunkt i regionen. Den andre grøfta vil vere høgskular dominerte av lokalt forankra praktiskarar som manglar evne og vilje til å kunne henge med i den globale kunnskapsutviklinga på sine fagfelt og difor ikkje kan formidle denne kunnskapen vidare til studentar og samfunnet ikring.

Møtestad for dugnad. Kunnskapsøkonomien er ein merkelapp som ulike forskarar har sett på i vår tid. I alle høve er kunnskap ein av dei viktigaste, om ikkje den viktigaste, ressursen vi har. Korleis vi saman klarer å utnytte denne ressursen, vil avgjere framtida til Nordvestlandet. Dette er sjølvsagt eit politisk spørsmål med fleire ulike svar. Historikarane vil dømme oss og våre politikarar etter dei vala vi gjorde.

Men ein premiss for å få til ei positiv utvikling er at det finst møteplassar og kommunikasjon mellom dei ulike samfunnsaktørane. Fjordkonferansen er ein slik dugnadsbasert møtestad. Resultatet av møtet i 2014 ligg no føre i Fjordantologien 2014.

klar og innlegg frå konferansen og er eit godt døme på mobilisering av regionale krefter.

Regionar utviklar seg langs ulike vegar gjennom eit samspel av politiske, økonomiske og kulturelle krefter. I desse prosessane er produksjonskultur, læringsevne og finansiell styrke viktige byggesteinar. Produksjonskulturen er knytt til dei næringane der regionen har utvikla konkurransemessige fortrinn. Læringsevne heng saman med dei institusjonane

som lagar og spreier kunnskap, men òg med kunnskap og innsikt i næringslivet og offentleg forvaltning. Frå forskingslitteraturen er det semje om at ulike typar læring, både basert på formell akademisk kunnskap og meir erfaringsbasert kunnskap, kan gi opphav til innovasjon. Nokre forskarar har hevda at ein kombinasjon av desse kunnskapstypane ser ut til å gje best resultat. Når dei ulike aktørane i ein region spelar saman, kan dette løfte evna til innovasjon

frå ein skilde verksemdar og institusjon opp på eit meir systemorientert nivå. I mange samanhengar vert metaforen «Trippel Helix» nytta for å beskrive eit balansert samspel mellom næringsliv, styresmakter og kunnskapsinstitusjonar. Dette samspillet kan gi auka innovasjonsevne og meirverdi (synergi) for aktørane i regionen.

Lære frå andre. Kva er så dei viktigaste hindringane for å få

til innovasjon i slike regionale innovasjonssystem? Dette er eit politisk kvefsebol. Forskarar som til dømes Tødtling og Trippel hevda at dei tre viktigaste hindringane er: Fragmentering (mangel på samarbeid og koordinering mellom aktørane), «lock-in» (manglande lærings- og vilje) og «institutional thinness» (for svake og lite relevante kunnskapsinstitusjonar). Sentralt i desse faktorane ligg evna til å lære frå andre, både lokalt, regionalt og globalt, men

tet sin posisjon som monopolister. Skipsnæringen er fratatt forhandlingsretten og mottar regninger for tjenester vi verken har bedt om eller mottatt. Sammen med blant andre NHO er vi alvorlig bekymret for de langsiktige konsekvensene denne praksisen kan få. Vårt poeng, som også er av stor viktighet for alle brukere av norske havner, er mangelen på forutsig-

barhet og etterprøvarbarhet som regjerer i norske havner.

Uoversiktlig led. Hurtigruten har gått først i vanskelige farvann tidligere. Men sjelden har vi gått opp en mer uoversiktlig led enn denne.

Slik praksisen har utviklet seg går den lokale autonomien på bekostning av viktige forvaltningsprinsipper og nasjonale

hensyn. Mangelen på dokumentasjon og behovet for å gå havnenes krav etter i sømmene kan også tyde på at det mange steder mangler kompetanse i hvordan etterfølge den nye havne- og farvannsloven.

Tungt skyts. Norsk Havneforening leder Arnt-Einar Litsheim har rettet stadig tyngre skyts mot Hurtigruten. Kanskje burde

Norsk Havneforening heller vurdere å stake ut en ny kurs i denne saken.

I stedet for hardnakket å insistere på suvereniteten i dagens praksis, ville det vært svært konstruktivt om Litsheim bidro til transparens og økt lokal kompetanse.

Slik ville Havneforeningen sikret effektive, konkurranse-dyktige og brukerorienterte

havner til beste for både de lokale havnestyrene og norsk skipsnæring.

ANNE MARIT BJØRNFLATEN
Kommunikasjonsdirektør i Hurtigruten