



Universitetet
i Stavanger

DET TEKNISK-NATURVITENSKAPELIGE FAKULTET

MASTEROPPGAVE

Studieprogram/spesialisering: Industriell økonomi / kontraktsadministrasjon	Vårsemesteret, 2018 Åpen
Forfatter: Oddrun Grønnestad	<i>Oddrun Grønnestad</i> (signatur forfatter)
Fagansvarlig: Kristin Helen Roll	
Tittel på masteroppgaven: Infrastrukturprosjektet Rogfast -mulige konsekvenser av Rogfast på Bokn kommune. Engelsk tittel: The infrastructure project Rogfast –possible consequences of Rogfast in Bokn municipality.	
Studiepoeng: 30	
Emneord: Ringvirkninger Infrastruktur Ferjeavløsning Bokn kommune Rogfast	Sidetall: 75 + vedlegg/annet: 16 Stavanger, 15. juni 2018

Sammendrag

Infrastrukturen er viktig for en regions velferd og økonomiske utvikling, spesielt i Norge hvor utfordrende topografi og spredt befolkning har ført til mange små adskilte regioner.

Rogaland har i dag to byregioner; Stavangerregionen og Haugalandet, som er skilt av Boknafjorden og ferjesambandet Mortavika-Arsvågen. Det nye ferjeavløsningsprosjektet Rogfast, som skal stå ferdig rundt 2025, vil redusere reisetiden med 40 minutter og samtidig øke fleksibiliteten på strekningen.

En slik utbygging av vegnettet har i hovedsak to direkte virkninger; reduserte reisetider og reduserte transportkostnader, men de direkte virkningene fører etter hvert andre indirekte virkninger med seg, også kalt ringvirkninger. Ringvirkninger er nyttevirkninger utover den vanlige samfunnsøkonomiske nytten, og dermed en del av de positive konsekvensene knyttet til prosjektet.

Denne masteroppgaven utforsker hvilke konsekvenser, man sannsynligvis vil få i Bokn kommune, en av kommunene som Rogfast utbyggingen vil berøre direkte, etter at prosjektet står ferdig. Bokn vil, etter Rogfast, ligge midt mellom sentrumskjernene i Stavanger og Haugesund med en 30 minutters kjøretur hver veg, noe som potensielt sett kan gi vekst i kommunen. Problemstillingen til oppgaven er derfor: «*Undersøke mulige konsekvenser av Rogfast prosjektet på Bokn kommune*». Det er konsekvensene knyttet til bosetting, arbeidsmarked og næringsliv som vil stå sentralt da disse danner fundamentet for utviklingen i en kommune. Kommunene selv har mulighet til å påvirke fremtidig utvikling gjennom å skape attraktivitet, men dette avhenger av styringsevne. Av den grunn ser oppgaven også på hvordan Bokn kommune legger seg i forkant av prosjektet for å dra nytte av disse konsekvensene. Datagrunnlaget er hentet fra rapporter, intervjuer og statistikk.

Casestudien viser at Bokn kommune trolig vil bli mer attraktiv for bosetting etter åpningen av Rogfast, men at dette vil avhenge mye av bompengesatsene som blir satt i tunnelen. Da pendlere måler avstand i tid og kroner snarere enn i antall kilometer, vil pendlerkostnadene bestemme hvor langt fra arbeidsplassene man ønsker å bo. Bokn er avhengig av utpendling da de ikke har tilstrekkelig med arbeidsplasser i kommunen, og pendlingsmulighetene vil derfor være avgjørende for vekst i innbyggertallet. Funn fra lignende prosjekter som Rennfast og Finnfast peker også mot at arealpresset man har hatt i Stavangerregionen kan være med å styre boligbyggingen nordover, men det forutsetter at presset blir større enn det er i dag. I tillegg vil både det eksisterende næringslivet og arbeidstakerne på Bokn nyte godt av et større arbeidsmarked, hvor bedriftene vil få bedre tilgang til kvalifisert personell, og arbeidstakerne vil få mer variasjon og dybde i arbeidsplassene.

Effektene knyttet til etableringer i næringslivet er mindre. Da man har relativt lite næring på Bokn fra før, kan eksisterende store industriområder langs E39 i nabokommunene skape konkurranse om næringsetablering. Et lite kundegrunnlag i kommunen vil også gjøre at bedrifter som er avhengig av nære kunderelasjoner vil trekke lengre inn i sentrumsområdene.

Bokn står i studien frem som en kommune som er positiv til endring og vekst, men på grunn av mye usikkerhet blant annet knyttet til fremtidig innbyggertall opplever de vanskeligheter med å legge fremtidsrettede planer som sikrer en stabil vekst. Studien viser også at man gjerne ikke har vært flinke nok i å markedsføre Bokn som en god plass å bo. Dette er et virkemiddel som kan bli viktig for kommunen fremover, da man kan dra fokuset bort fra ulempene, som for eksempel de høye bompengene, og over på fordelene med å bo på Bokn, som for eksempel de flotte omgivelsene.

Abstract

The infrastructure is important for a region's welfare and economic growth. Especially in Norway where challenging topography, and scattered population, has led to many small segregated regions. Currently, Rogaland has two city regions; the Stavanger region and the Haugesund region, which are separated by the ferry between Mortavika and Arsvågen. The new tunnel project Rogfast, which will be completed around 2025, will replace the ferry, and reduce the travel time by 40 minutes while also increasing the flexibility of the route. Road investments, like this, has essentially two direct effects; reduced travel times and reduced transport costs, but the direct effects may also lead to other indirect consequences beyond the usual socioeconomic benefits.

This Masters thesis examines the consequences that are likely to be seen in Bokn municipality, one of the municipalities that Rogfast will affect directly, after the project is completed. In the completion of Rogfast, Bokn will be located in the centre between Stavanger and Haugesund with a 30-minute travel distance each way. The main object of this thesis is therefore: "Investigate possible consequences of the Rogfast project in Bokn municipality". The central elements will be the consequences related to settlement, labour market and business, as they form the basis for development in a municipality. The municipalities themselves also have the opportunity to influence future development by creating attractiveness, but this depends on the municipalities' motivation for development. For this reason, the task also looks at the way Bokn municipality puts itself ahead of the project to make the most out of these consequences. The data are derived from reports, interviews and statistics.

This case study shows that Bokn is likely to be more attractive to settlement after the opening of Rogfast, but that this will depend much on the toll rates imposed on the new tunnel. As commuters measure distance in time and money rather than in kilometres, commuter costs will determine how far from the workplaces one are willing to live. Bokn is dependent on expatriation as they do not have sufficient jobs in the municipality, and commuting opportunities will therefore be crucial for its population development. Findings from similar projects, such as Rennfast and Finnfast, suggests that the pressure on the housing market in the Stavanger region contributed to pushing new housing development northwards, but for this to occur in Bokn the pressure will need to be greater than it is today. In addition, both the existing business and the employees at Bokn will benefit from a larger labour market, where companies will get better access to qualified personnel, and workers will get more variety and depth in the workplaces. The effects associated with business establishments are smaller. Existing large industrial areas along the E39 in neighbouring municipalities will most likely win the battle for new business settlements. A small customer base in the municipality will also make companies, that are dependent on close customer relations, move further into the centre areas.

Bokn, appears in the study, to be a municipality that is positive for change and growth, but due to much uncertainty, among other things, related to future population, they are experiencing difficulties in making forward-looking plans. The study also shows that one might not have focused enough to promote Bokn as a good place to live. This is an instrument that can be important for the municipality in the future, as it will compensate for the disadvantages related to settling in Bokn, and focus on the benefits.

Innhold

SAMMENDRAG	II
ABSTRACT	III
INNHold	IV
FIGURLISTE	VI
TABELLISTE	VI
FORORD	VII
1 INTRODUKSJON	1
2 ROGFAST PROSJEKTET	5
2.1 ROGFAST	5
2.2 TRAFIKKEN OVER BOKNAFJORDEN	8
2.3 SAMMENLIGNINGS CASER	9
3 INTERNE FORUTSETNINGER FOR VEKST I BOKN KOMMUNE	11
3.1 BELIGGENHET	11
3.2 BEFOLKNING	12
3.3 AREAL	14
3.4 INFRASTRUKTUR	17
3.5 OFFENTLIGE TILBUD	18
3.6 NÆRINGS LIV	18
3.7 KOMMUNEØKONOMI	21
4 TEORI	23
4.1 REGIONALISERING	23
4.2 INVESTERINGER I INFRASTRUKTUR	23
4.3 RINGVIRKNINGER	24
4.4 EFFEKTER PÅ BOSETTING	25
4.5 EFFEKTER PÅ ARBEIDSMARKED	26
4.6 EFFEKTER PÅ NÆRINGS LIV	27
4.7 HVORDAN KAN KOMMUNER FREMME EGEN VEKST?	28
5 METODE	30
5.1 UTFORMING AV PROBLEMSTILLINGEN	30
5.2 FORSKNINGSDESIGN	30
5.3 METODISK TILNÆRMING	31
5.4 DATAINNSAMLINGSMETODE	32
5.5 UTVALG AV ENHETER	33
5.6 DRØFTING AV RELIABILITET OG VALIDITET	34
5.7 TOLKNING AV DATA	34

6 HVORDAN VIL ROGFAST PÅVIRKE BOSETTING, ARBEIDSMARKED OG NÆRINGSLIV I BOKN KOMMUNE?	36
6.1 BOSETTING	36
6.2 ARBEIDSMARKED	45
6.3 NÆRINGSLIV	47
7 HVORDAN VIL BOKN LEGGE SEG I FORKANT OG DRA NYTTE AV KONSEKVENSENE ROGFAST VIL MEDFØRE?	50
7.1 OFFENTLIGE PLANER	50
7.2 HVILKE KONSEKVENSER TROR MAN ROGFAST VIL GI?	52
7.3 HVA TROR MAN BLIR DE STØRSTE MULIGHETENE OG TRUSLENE MED ROGFAST?	53
7.4 HVORDAN LEGGER BOKN TIL RETTE FOR MULIGHETENE ROGFAST GIR?	54
7.5 BOKN KOMMUNE SIN KAPABILITET FOR VEKST	55
8 DISKUSJON / KONKLUSJON	57
9 REFERANSER	63
10 VEDLEGG	69

Figurliste

Figur 1.1: Bokn kommune.	3
Figur 2.1: Illustrasjon av Rogfast.	5
Figur 2.2: Den værutsatte Boknafjorden gir lav fleksibilitet. Her er utsikten fra styrehuset til MF Stavangerfjord en stormfull dag.	6
Figur 2.3: Arsvågen ferjekai sett fra sør.	8
Figur 3.1: Vestre Bokn med Boknasundet og Boknafjellet sett fra øst.	11
Figur 3.2: Kart over hvor langt man kan komme på 30 og 45 minutter fra Bokn.	12
Figur 3.3: Øyene tilhørende Bokn kommune med stedsnavn.	12
Figur 3.4: Demografi i Bokn kommune.	13
Figur 3.5: Antall personer i Bokn kommune som jobber innenfor de ulike sektorene.	13
Figur 3.6: Boligfeltene på Bokn.	15
Figur 3.7: Boknasundet sett fra nord, med Øyrenfeltet til venstre og Alvestadkroken til høyre.	15
Figur 3.8: Knarholmen vist på kart over Bokn.	16
Figur 3.9: Bokn skule, med ungdomsskuleavdelinga øverst til høyre.	18
Figur 3.10: Flerbrukshallen Bokn Arena.	18
Figur 3.11: Anlegget til Bokn Plast i Føresvik.	19
Figur 3.12: Anlegget til High Comp i Føresvik.	19
Figur 3.13: Grieg Seafood sitt anlegg på Trosnavåg.	19
Figur 6.1: Boknafjorden sett fra nordvest.	36
Figur 6.2: Graf over antall innbyggere i Rogaland og Bokn kommune de siste 20 årene.	37
Figur 6.3: Endring i befolkningen i Klepp kommune de siste 30 år.	38
Figur 6.4: Endring i befolkningen i Fræna kommune de siste 30 år.	38
Figur 6.5: Endring i befolkningen i Sveio kommune de siste 30 år.	39
Figur 6.6: Endring i befolkningen i Rennesøy kommune de siste 30 år.	39
Figur 6.7: Endring i befolkningen i Finnøy kommune de siste 30 år.	39
Figur 6.8: Endring i befolkningen i Averøy kommune de siste 30 år.	40
Figur 6.9: Endring i befolkningen i Stord kommune de siste 30 år.	40
Figur 6.10: Graf over gjennomsnittlig kvadratmeterpris på eneboliger i Rennesøy, Finnøy, Randaberg og Klepp.	42
Figur 6.11: Graf over gjennomsnittlig kvadratmeterpris på eneboliger Averøy, Fræna, Molde og Kristiansund.	43
Figur 6.12: Graf over gjennomsnittlig kvadratmeterpris på eneboliger på Stord, Bømlo, Sveio og Tysvær.	43
Figur 6.13: Forventet folketall i Bokn.	44
Figur 6.14: Endring i befolkningen i Bokn kommune de siste 30 år.	44
Figur 6.15: Inn- og utpendling i casekommunene fra 2000 til 2017.	46
Figur 6.16: Antall sysselsatte med arbeidssted i casekommunene fra 2000-2017.	46
Figur 6.17: Antall virksomheter i Bokn kommune fra 2009 til 2018.	48

Tabelliste

Tabell 1: Oppsummering av sammenligningscaser.	10
Tabell 2: SWOT- analyse av Bokn kommune.	60

Forord

Denne studien markerer slutten på min mastergrad i industriell økonomi ved Universitetet i Stavanger. Fem fine og spennende studieår er nå over, og en ny epoke i livet skal begynne.

Oppgaven ble valgt på grunn av det store og interessante prosjektet Rogfast som ble satt i gang i samme periode som masteroppgaven ble laget, samt et ønske om å se på hvilken betydning et slikt prosjekt kan få for min hjemkommune Bokn.

Jeg ønsker å rette en takk til:

Min veileder ved UIS, professor Kristin Helen Roll, for den gode veiledningen og støtten til oppgaven. Gode råd og innspill har vært til stor hjelp gjennom semesteret.

Bokn kommune ved rådmann, Jan Erik Nygaard, kommunalsjef, Solrunn Alvestad og teknisk sjef, Kåre Bua for engasjement og interesse rundt oppgaven. Takk også til de mange flinke fotografene i Bokn som har sørget for flotte bilder til oppgaven.

Utrolig kjekke klassekamerater som gjennom 5 år har bidratt til gode diskusjoner og en fin studietid.

Til slutt vil jeg også rette en takk til min familie og venner for deres innsats som korrekturlesere og motivatorer. Og ikke minst til min flotte samboer Oddbjørn.

Tusen takk!

Oddrun Grønnestad,

Stavanger 15.06.2018

1 Introduksjon

I Norge har fjorder og fjell mye å si for regioninndelingen og infrastrukturen mellom regionene¹. Regioner som er avgrenset av fylkesgrenser trenger ikke nødvendigvis å være det samme som de naturlige regionene. Spesielt langs norskekysten ser man at regionene er preget av landskapsutformingen. Der hvor man har lange og brede fjorder er ofte ferjesamband en god løsning på infrastrukturen, men et ferjesamband kan også fungere som et hinder for integrasjon av nabokommunene i et fylke.

Rogaland er et fylke i vekst, og har de siste årene opplevd en formidabel befolkningsøkning. De siste ti årene har befolkningen økt med 16,7 prosent, noe som er 4,4 prosent mer enn på landsbasis. Sentralisering og urbanisering har lenge vært i vinden, og byene vokser stadig mer på bekostning av utenforliggende strøk. Dette gjør at Stavanger i dag har en av de høyeste befolkningstetthetene i landet (Statistisk sentralbyrå [SSB] 2017). Det som imidlertid har vist seg å bli ett problem de siste årene er at kapasiteten i Stavanger er sprengt, og at det begynner å bli mangel på areal å drive utbyggingen på. På grunn av fortsatt høy tilvekst og arealmangel har byområdene tidvis hatt boligpriser som er blant de høyeste i landet. Disse problemstillingene gjør at man i fremtiden vil måtte bygge mer utenfor de største pressområdene, og en analyse utført av Econ Pöyry (2008) viser at det da er sannsynlig at også Haugalandet vil få en del av tilstrømmingen fra Stavangerregionen. Haugalandet har også opplevd vekst de siste ti årene, og Haugesund kommune vokser stadig tettere på nabokommunene Karmøy, Tysvær og Sveio. Bokn på sin side har også god kontakt med Haugesund gjennom T-forbindelsen² som ble åpnet i 2013.

I dag er det to økonomiske regioner i Rogaland; Stavangerregionen³ og Haugesundsregionen⁴. Disse er adskilt av Boknafjorden og ferjesambandet Mortavika-Arsvågen. Rogfast, som er et undersjøisk tunnelprosjekt, skal gjøre strekningen mellom Stavanger og Haugesund ferjefri når det står ferdig rundt 2025. Reiseavstanden mellom sør og nord i Rogaland vil da bli redusert med 40 minutter, noe som vil føre til tettere bånd og etter hvert bedre integrasjon mellom de to regionene. Store deler av områdene i Rogaland vil bli knyttet sammen, og avstanden mellom dem vil bli redusert. Næringsforeningen (2017) i Stavangerregionen mener derfor at når Rogfast står ferdig så vil Rogaland være det nest største bo- og arbeidsmarkedet i Norge med over 400.000 innbyggere.

Potensialet til Rogfast er stort, men hvilke effekter som vil slå ut på de lokale kommunene er fremdeles usikkert. Målet med denne oppgaven er å studere hvilke konsekvenser Rogfast vil medføre for Bokn kommune, en av kommunene som blir direkte berørt, og problemstillingen er satt som følger: «Undersøke mulige konsekvenser av Rogfast prosjektet på Bokn kommune». I mulighetsbildet finner man blant annet et blomstrende næringsliv med flere nye og diversifiserte arbeidsgivere. I trusselbildet ser man økt konkurranse med nabokommunene om innbyggere og bedrifter, samt trusselen om å bli en enda større gjennomfartsåre.

¹ En region defineres som et nivå under staten.

² Vegtunell som binder sammen Tysvær, Haugesund og Karmøy.

³ Regionen sør for Boknafjorden; Rennesøy, Finnøy, Kvitsøy, Randaberg, Stavanger, Sola, Sandnes, Gjesdal, Klepp, Time og Hå.

⁴ Regionen nord for Boknafjorden; Bokn, Tysvær, Karmøy, Haugesund, Utsira, Vindafjord og Sveio. Også kalt Haugalandet.

Konsekvensene av Rogfast knyttet til bosetting, arbeidsmarked og næringsliv i Bokn vil stå sentralt. Studert litteratur viser at infrastrukturprosjekter ofte trekker bosettingen lenger ut i landet da man kan kjøre lengre avstander på samme tidsbruk, og dette kan gi vekst i distriktene. For arbeidstakere vil en større region gi bredde, variasjon og dybde i arbeidsplassene, noe som blant annet gjør det lettere for par å skaffe arbeid. For bedriftene vil det bli større tilgang til kvalifisert arbeidskraft, samtidig som veginvesteringene kan gjøre bedriftens transportkostnader mindre. Dette gjør at de kan trekke lenger ut fra sentrumsområdene, da det ofte er billigere å lokalisere seg utenfor sentrum. Grunnen til at akkurat disse studieområdene er valgt er at bosetting, arbeidsmarked og næringsliv på mange måter er fundamentet i et samfunn og har mye og si for en kommune sin vekst, samtidig som de ulike områdene er sterkt knyttet sammen.

Som med bedrifter så er det også en konkurranse mellom kommuner, og mellom regioner, noe som skaper en ujevn utvikling (Gundersen 2002). Regionsutvikling har mye å si for hvor attraktiv regionen er for næring, og for hvor folk velger å arbeide og bosette seg. Studert litteratur viser at norske kommuner har mulighet til å påvirke fremtidig utvikling gjennom å skape attraktivitet, men at dette i stor grad avhenger av styringsevne og vilje (Variiede 2018). Attraktiviteten kan skapes, blant annet, gjennom areal planlegging, gode kommunale tjenester, godt omdømme, samt at man har et åpent og vennlig samfunn. Den sentrale beliggenheten mellom Stavanger og Haugesund i en attraktiv næringsregion vil gi Bokn et godt utgangspunkt for vekst og utvikling. Det vil derfor være positivt for Bokn å ligge i forkant av ferjeavløsningsprosjektet slik at man kan tilrettelegge kommunale planer og strategier etter den nye regionstrukturen. Oppgaven vil på bakgrunn av dette, gjennom intervjuer med sentrale personer i kommuneadministrasjonen, se på Bokn sine muligheter for å skape endring og vekst i egen kommune.

Forskningsspørsmålene til oppgaven er på bakgrunn av dette formulert som:

- «*Hvordan vil Rogfast påvirke bosetting, arbeidsmarked og næringsliv i Bokn kommune?*», og
- «*Hvordan vil Bokn legge seg i forkant og dra nytte av konsekvensene Rogfast vil medføre?*».

Metoden for studiet vil være en casestudie. For forskningsspørsmål 1 vil oppgaven basere seg på eksisterende litteratur, samt en undersøkelse av hva man har sett ved andre lignende utbygginger. For forskningsspørsmål 2 vil man gjennom studie av kommuneplanen og intervjuer undersøke hvilke konsekvenser kommuneadministrasjonen tror at Rogfast vil gi, og hva kommunen gjør for å forberede seg på disse konsekvensene.

Bakgrunnen for valg av problemstilling er at store deler av tidligere forskning på Rogfast dreier seg om de totale samfunnsøkonomiske konsekvensene man vil få i landet, mens få studier ser på de mer lokale konsekvensene. Studier som har undersøkt de lokale konsekvensene i andre prosjekter har mange interessante funn, og det gir både innbyggerne, og kommunestyret, en pekepinn på hva man kan ha i vente. Ved noen tidligere tilfeller har kommuner selv leid inn utenforstående firmaer til å lage en konsekvensutredning, men i mange tilfeller gjøres det ikke, dette på tross av at de lokale kommunene ville hatt stor nytte av å undersøke muligheter og trusler slike prosjekt kan medføre. Formålet med denne oppgaven er å belyse konsekvensene til Rogfast, utover redusert reisetid og reduserte transportkostnader, og undersøke hvordan Bokn kan utvikle seg videre de neste 30 årene. Årsaken for at man har valgt 30 år er at etter prosjektet er ferdig rundt 2025 vil man ha en ca.

15 års lang nedbetalingsperiode. Oppgaven vil undersøke hvilke endringer man kan få både i og etter denne bompengerperioden.



Figur 1.1: Bokn kommune. Kilde: Wikipedia (2006).

Bokn er en liten øykommune i Rogaland med 844 innbyggere. Den har ett areal på 47,17 kvadratkilometer fordelt på 125 øyer og holmer. 3 av øyene er bebodde, og 77 prosent av innbyggerne bor på den største øya Vestre Bokn (Thorsnæs 2017). Figur 1.1 viser Bokn kommune sin lokasjon på norgeskartet. Kommunen ligger nord for Boknafjorden og grenser mot Karmøy i vest, Tysvær i nord, Rennesøy i øst og Kvitsøy i sør. Kommunen ble landfast i 1991 med bruforbindelse til Tysvær, og da åpnet også ferjesambandet Mortavika-Arsvågen som ble bindeleddet mellom nordre og søndre del av fylket.

Lokalsamfunnet på Bokn gjennomgikk store endringer etter fastlandsforbindelsen (Berentsen 1992). Før bruene ble bygget var det ferja mellom Føresvik på Bokn og Kopervik på østsiden av Karmøy som bandt det lille øysamfunnet til fastlandet. Denne ferja gikk ikke mer enn et par ganger til dagen. Kommunen lå da usjenert til i regionen og samfunnet var i liten grad tilknyttet kommunene utenfor. I dag fungerer Bokn mer som en gjennomfartsåre mellom Stavanger og Bergen, med en årsdøgntrafikk (ÅDT)⁵ på godt over 4000 kjøretøy. Selv om folketallet i Rogaland årlig har økt med 1,6 prosent de siste 10 årene, har folketallet tilsvarende bare økt 0,8 i Bokn. Dette er en beskjeden vekst, noe kommunen ønsker å endre på.

Turen mellom Bokn og Haugesund tar rundt 30 minutter, noe som er innenfor rimelig pendleravstand for mange (Aarhaug mfl. 2014). Når Rogfast står ferdig vil det ta rett i overkant av 30 minutter fra Bokn til Stavanger, noe som gjør at også denne strekningen blir innenfor pendleravstand. Arbeidsmarkedet tilknyttet Bokn vil da kunne øke, i tillegg til at også velferdstilbudet vil øke da det blir kortere veg til flere kultur- og servicetilbud. På grunn av den sentrale plasseringen mellom to større byer vil det altså kunne bli mer aktuelt for flere å bosette seg i Bokn. Alternativt kan høye bompengeravgifter i den nye tunnelen gjøre

⁵ Årsdøgntrafikk: gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde ved et punkt på en vegstrekning.

avstandsfriksjonen til Stavanger større, og Bokn kan tape terreng for de andre nabokommunen og ende opp som en enda større trafikkåre, med lekkasje både av befolkning og næringsliv.

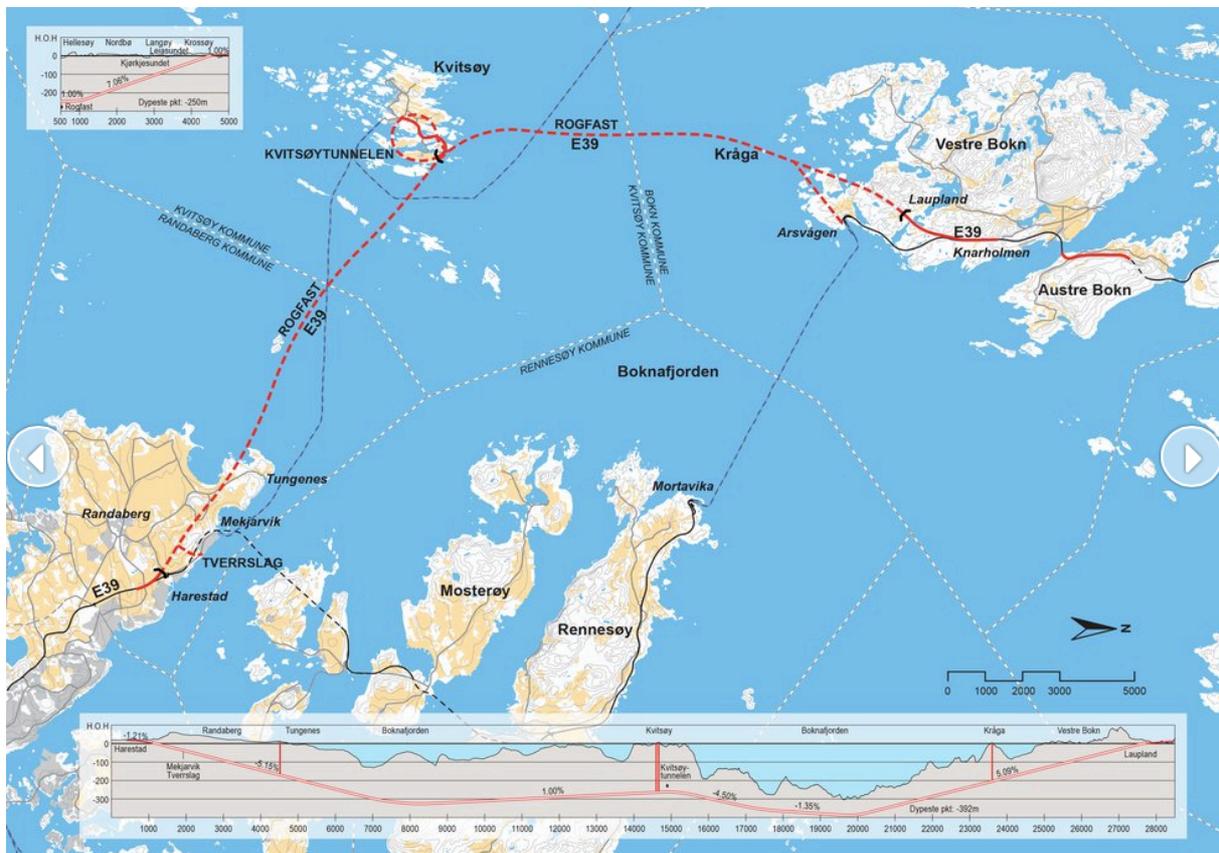
Bokn vil kunne ligge i en unik posisjon mellom to byer når Rogfast er ferdigstilt, og det vil være positivt for kommunen å ligge i forkant slik at de kan utnytte eventuelle muligheter på best mulig måte. Bokn kommune vil bli videre analysert i kapittel 3: Interne forutsetninger for vekst i Bokn kommune.

Oppgavens videre oppbygning er organisert som følger: Kapittel 2 presenterer selve Rogfast prosjektet, mens man i kapittel 3 vil se på hvilke forutsetninger Bokn kommune har for utbyggingen. Kapittel 4 beskriver den teoretiske rammen som diskusjonen er plassert innenfor, og kapittel 5 beskriver metoden og dataene som er brukt i studien.

Selve analysen til oppgaven vil komme i den neste delen. I kapittel 6 vil man se på det første forskningsspørsmålet; Hvordan vil Rogfast påvirke bosetting, arbeidsmarked og næringsliv i Bokn kommune? Dette undersøkes ved å se på hva som er sannsynlige konsekvenser av slike infrastrukturprosjekter ifølge litteraturen, samt en undersøkelse av sammenligningscaser på hva man har opplevd andre steder, hvor lignende utbygginger har vært gjort.

I kapittel 7 vil man undersøke det andre forskningsspørsmålet; Hvordan vil Bokn legge seg i forkant og dra nytte av konsekvensene Rogfast vil medføre? Kapittelet vil se på de mulighetene og truslene som kommuneadministrasjonen tror man står ovenfor, samt styrkene og svakhetene man har i Bokn kommune, slik at man er klar over eventuelle begrensninger man har for å skape vekst. Det er her utført intervjuer med noen sentrale personer fra kommuneadministrasjonen. Kapittel 8 inneholder diskusjon og konklusjon av funn.

2 Rogfast prosjektet



Figur 2.1: Illustrasjon av Rogfast. Kilde: Statens vegvesen (2017a).

2.1 Rogfast

Ideen om ferjefri kryssing av Boknafjorden ble først diskutert i 1985, men en konsekvensutredning ble ikke godkjent før i 2003 (Statens vegvesen 2018a). I mellomtiden åpnet sambandet Mortavika-Arsvågen som har vært hovedfartsåren mellom Stavanger og Bergen siden.

I nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029 står det ”Regjeringen vil utvikle effektive transportkorridorer som binder landet sammen”, og Rogfast kan sies å være et godt eksempel på en slik korridor (Samferdselsdepartementet 2017, s. 11). Landskapet langs Vestlandskysten, som er preget av høye fjell og brede fjorder, har gjort sitt til hvordan de naturlige regionene er utformet, men ny teknologi og nye metoder for infrastruktur gir i dag muligheten til å binde landet mer sammen. Ferjesamband blir i mange tilfeller en flaskehals på vegstrekninger, i tillegg til at den værutsatte Boknafjorden gir lite fleksibilitet, og tidvis er helt stengt, på grunn av værforholdene. Tunneler og broer fører derfor til økt fleksibilitet, som i fremtiden, vil gjøre landet mer sammenkoblet.



Figur 2.2: Den værutsatte Boknafjorden gir lav fleksibilitet. Her er utsikten fra styrehuset til MF Stavangerfjord en stormfull dag. Foto: Lars Johan Storækre.

Rogfast

Rogfast er et stort undersjøisk tunnelprosjekt som skal binde Rogaland sammen, og er det første ferjeavløsningsprosjektet i prosjektet om å gjøre strekningen mellom Kristiansand og Trondheim ferjefri. Tunnelen som skal gå under Boknafjorden og Kvitsøyfjorden, som vist i figur 2.1, blir verdens lengste og dypeste undervannstunell når den står ferdig rundt 2025. Den vil ha en lengde på 26.7 kilometer hvor det dypeste punktet vil være 392 meter under havet (Statens vegvesen 2017b). Det skal være firefelts veg med to adskilte løp, og den blir med dette også den bredeste tunnelen i Norge. Boknafjordtunnelen er tegnet for å gå fra Hanasand, i Randaberg, i sør til Are, i Bokn, i nord, med en vegarm som også skal gjøre Kvitsøy landfast. Prosjektet hadde startskudd 4. januar 2018, og i tillegg til tunneløpene omfatter det også flere vegstrekninger, ombygginger av kryss og utfylling av tunnelmasse.

Målene med Rogfast

Statens vegvesen sine mål med Rogfast er formulert slik:

- *“E39 Rogfast skal medverke til å utvikle E39 som viktig sambindingsveg for Vestlandet som ein del av den nasjonale transportkorridoren langs Vestlandskysten.*
- *Prosjektet skal medverke til å utvikle eit samanhengande godstransportsystem med tilførsel mot dei sentrale hamnene og andre knutepunkt langs Vestlandskysten.*
- *E39 Rogfast skal medverke til å utvikle ein felles bu- og arbeidsmarknad for Nord-Jæren og Haugalandet”. (Statens vegvesen 2018c).*

Rogfast antas å gi store fordeler både for persontrafikk og for godstrafikk når der står ferdig. I hovedsak vil det korte ned reisetiden, fjerne ventetiden, og gi en fleksibel reisestrekning over Boknafjorden. Fleksibiliteten vil øke ved at man kan reise når som helst på døgnet, men også ved at man kan reise når værforholdene er dårlige. Dette vil gi lavere transportkostnader for bedriftene, og av den grunn være gunstig for næringslivet både lokalt og nasjonalt.

E39 Kyststamvegen

Rogfast er en del av prosjektet Ferjefri E39 som tar sikte på å fjerne de sju ferjesambandene man i dag har langs Kyststamvegen mellom Kristiansand og Trondheim. Målet er å halvere reisetiden og redusere reisestrekningen med totalt 50 kilometer. I dag inkluderer Kyststamvegen rund 1000 kilometer med veg, noe som tilsvarer rundt 15 prosent av det totale stamvegnettet i landet, og den tar ca. 21 timer å kjøre (Statens vegvesen 2017b). Strekningen er lite effektiv til å binde Vestlandet sammen på en helhetlig måte, og døgnåpne forbindelser vil i større grad være med på å skape større og mer robuste regioner mellom by punktene Stavanger, Haugesund, Bergen og Ålesund. Det overordnede målet for prosjektet er derfor formulert som ”*et strategisk grep for å skape en sterk region på Vestlandet*” (Statens vegvesen 2018b).

Finansiering

Da Ferjefri E39 ble presentert første gang i 2007 var kostnadene estimert til 50 milliarder kroner, men ti år senere har det vært en enorm økning i estimerte kostnader (Garathun 2017). De totale kostnadene for Ferjefri E39 er nå estimerte til 340 milliarder kroner, hvorav Rogfast er lagt inn til å koste rundt 16.8 milliarder. Staten vil i utgangspunktet dekke 3.6 milliarder av Rogfast, og resten skal dekkes av bilistene gjennom bompenger (Statens vegvesen 2017c). Det er knyttet stor usikkerhet til bompengetaksten, og den vil også avhenge av de reelle totalkostnadene til prosjektet. En bompengesats på i over 200 kroner for personbil etter rabatt er derimot ikke utenkelig (Minken 2013).

Analyser gjort av Transportøkonomisk institutt (TØI), i regi av Statens vegvesen, har sett store forskjeller på lønnsomheten til tunnelprosjektet, avhengig av hvilken bompengesats som blir satt (Minken 2013). Dess større krav man har til bompengefinansiering, jo lavere vil lønnsomheten av Rogfast bli, men selv på et realistisk nivå mener TØI at man ikke vil klare å finansiere like mye som det er lagt til grunn for i NTP. TØI konkluderte i 2013 med at Rogfast ville være samfunnsøkonomisk lønnsomt under forutsetning av en trafikk på minst 4500 kjøretøy, med bompengesats på 200-300 kroner for personbiler. De har i sine beregninger estimert ÅDT over Boknafjorden til å være rundt 4650 når prosjektet står ferdig. De fant at dersom bompengetakstene er høyere enn 300 kroner vil folk reise mindre, noe som vil føre til lavere inntekt og dermed et mindre lønnsomt prosjekt. Dette avhenger også mye av sluttsommen, en sum som man ikke kan fastsette før prosjektet er helt ferdigstilt.

2.2 Trafikken over Boknafjorden



Figur 2.3: Arsvågen ferjekai sett fra sør. Foto: Lars Johan Storækre.

I dag trafikkeres boknafjordsambandet med 3 gassferjer med avgang hvert 20. minutt på dagtid. På kveldstid og nattetid er avgangene noe sjeldnere. Overfartstiden er satt til ca. 22 minutter. Sambandet er i dag landets nest mest trafikkerte, og ferjene har kapasitet på 589 passasjerer eller 212 (242 for MF Boknafjord) personbilenheter. Foreløpig er tilbudet tilstrekkelig med tanke på trafikken, men på grunn av fremtidig trafikkøkning vil det fra 1. januar 2019 komme en 4. ferje inn i sambandet. Mortavika-Arsvågen er i dag den raskeste vegen mellom Stavanger og Haugesund. En annen reiserute er å kjøre via Finnøy og ta ferje mellom Judaberg–Nedstrand, dette er i midlertid en mye lengere rute, og tar godt over 2 timer lengre tid. I tillegg har man ferje her også, så fleksibiliteten øker ikke. Det er i dag heller ingen hurtigbåter som driftes mellom Stavangerregionen og Haugalandet.

Data fra ferjeselskapet viser at ÅDT over Boknafjordsambandet i 2017 var 4151, og dette var en liten økning fra året før da den var 4125 (Statens vegvesen 2017d). Av dette var 16 prosent tunge kjøretøy. Døgnetrafikken er høyest i sommermånedene, og lavest på vinteren. I 2017 var trafikken lavest i januar, med 3141 kjøretøy, og høyest i juli, med 5149 kjøretøy. Denne trenden vises igjen de siste 10 årene, og prosenten tunge kjøretøy har også holdt seg stabil i denne perioden. Økningen i sommermånedene er i stor grad på grunn av ferieavvikling og turisme, og er derfor helt naturlig. Fra 2006 har det vært en økning av trafikken hver år, utenom fra 2015 til 2016 da det var en liten nedgang. Denne negative endringen skyldes, ifølge TØI, i hovedsak en nedgang i markedet. Oljepris nedgangen har ført til en merkbar nedgang i næringen på Vestlandet, og da spesielt i Rogaland. Oppsigelser og lave aktivitetsnivåer har ført til mindre pendling og en nedgang i godstransporten. Muligheten som åpnet seg for tunge kjøretøy med å ta Fjordline sin ferje mellom Stavanger og Bergen kan også ha påvirket trafikkbildet. Vedtaket om at Fjordline fra 2016 får frakte tungtransport innenlands betyr at gods flyttes fra veg til sjø, noe som er ønskelig både med tanke på sikkerheten og miljøet.

Trafikkøkningen man har sett de siste 20 årene med ferjer over Boknafjorden har vært enorm. Flere av årsakene for den store økningen har å gjøre med de fullførte tunnelprosjektene som Rennfast (binder Rennesøy sammen med Stavanger), Trekantsambandet (binder Sunnhordaland sammen med Haugalandet) og nå T-forbindelsen (mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær). Disse prosjektene har de siste årene ført til mer trafikk over boknafjordsambandet, men ut ifra den tidligere nevnte analysen til TØI er det lite trolig at man kan ha en lignende økning de neste 10 årene.

2.3 Sammenlignings caser

For å se nærmere på hvilke endringer Rogfast vil føre med seg i Bokn når det står ferdig vil det være til stor hjelp å se på andre lignende prosjekter og hvordan disse påvirket lokalsamfunnet. I denne oppgaven har vi plukket ut følgende fire prosjektene til å bruke som erfaringsmateriale:

Rennfasts påvirkning på Rennesøy

Rennfast ble ferdigstilt i 1992 og er fastlandsforbindelsen til Rennesøy kommune mot Randaberg kommune langs E39. Ferjesambandet ble erstattet av to undersjøiske tunneler og to broer. Reisetiden fra Rennesøy til Stavanger ble redusert med ca. 150 minutter etter at vegene ble ferjefri (Gutiérrez mfl. 2015). Kostnadene ble finansiert gjennom bompengerevingen som varte til 2006. Personbil uten rabatt kostet 90 kr, og lastebil uten rabatt kostet 475 kr (Eik-Nes og Josefsen 2009).

Finnfasts påvirkning på Finnøy

Finnfast er fastlandsforbindelsen til Finnøy kommune nord for Stavanger. Tunnelen var ferdig 30. oktober 2009, hvor hovedtunnelen går mellom Finnøy og Rennesøy, med en vegarm til øya Talgje. Finnfast halverte reisetiden til Stavanger sentrum fra 70 minutter til 35 minutter (Jøssang 2018). Fremdeles er det flere bebodde øyer i kommunen som ikke er forbundet til fastlandet. Totalprisen ble 530 millioner kroner, og bompengeperioden er enda ikke avsluttet (Statens vegvesen u.å). Bompengetaksten for personbil og lastebil uten rabatt koster henholdsvis 150 kr og 590 kr (Ferde 2018).

Atlanterhavstunnelen på Averøy

Atlanterhavstunnelen som forbinder Averøya med Kristiansund åpnet i 2009 (Pedersen 2009). Tunnelen er en den andre fastlandsforbindelsen for Averøy, og førte til en tidsbesparelse på ca. 25 minutter (Larsen 2015). Totalprisen ble 830 millioner kroner, hvor mesteparten skal finansieres gjennom bompengereving (Aftenposten 2011). Bompengetaksten for personbil og store kjøretøy er i dag henholdsvis 98 kr og 745 (Atlanterhavstunnelen 2018). Averøy er en mindre sentral kommune enn Rennesøy og Finnøy, da de to byene som ligger i nærheten, Kristiansund og Molde, er mindre enn Stavanger.

Trekantsambandets påvirkning på Stord

Trekantsambandet som var ferdig i 2001 binder Sunnhordaland opp mot Bjørnafjorden sammen med Haugalandet langs E39 (Thorsnæs 2015). Sambandet går mellom Stord, Bømlo og Sveio, og erstattet fire ferjesamband med 3 broer og 1 tunnel. Bompengerevingen varte til 2013, hvor prisen for personbil og tunge kjøretøy var henholdsvis 85 kr og 270 kr (Samferdselsdepartementet 2009, s.6). Trekantsambandet er i likhet med Rogfast en binding mellom to regioner; Haugalandet og Sunnhordaland.

Rennfast og Trekantsambandet er begge prosjekter langs E39. Rennesøy ligger i dag ca. 30 minutter fra Stavanger, noe Bokn også vil gjøre etter Rogfast, og er kanskje det beste sammenligningsgrunnlaget. Bokn kan hente mye erfaring fra utviklingen man har sett i Rennesøy kommune etter Rennfast. Samtidig er allerede Bokn landfast med Haugesundregionen, noe som gjør at flere "landfast" fordeler som for eksempel nærheten til et større senter ikke endres. En annen vesentlig forskjell er nærheten til Haugesund, som også har mye aktivitet. Mens Rennesøy har nærhet til Stavanger, vil Bokn i 2025 få nærhet både til Stavanger og Haugesund.

Tabellen under viser en sammenligning av de viktigste parameterne for vegprosjektene.

Tabell 1: Oppsummering av sammenligningscaser.

	Rogfast	Rennfast	Finnfast	Atlantehavstunnelen	Trekantsambandet
Åpning:	Estimert til 2025-2026	1992	2009	2009	2001
Type prosjekt:	Undersjøisk tunnel	Fastlandsforbindelse	Fastlandsforbindelse	Undersjøisk tunnel	Undersjøisk tunnel
Tidsbesparelse ca.:	40 min	150 min	35 min	25 min	30 min
Binder kommunene:	Bokn, Kvitsøy og Rennesøy	Rennesøy og Randaberg	Finnøy og Rennesøy	Averøy og Kristiansund	Stord, Bømlo og Fitjar
ÅDT (2017):	4151 (over ferjesambandet)	9648	1206	2377	8063
Bompengetakst for personbil (før rabatt):	Ikke fastsatt	Avviklet i 2006 (Før: 90 kr)	150 kr	98 kr	Avviklet i 2013 (Før: 85 kr)
Avstand fra by:	30 min (Haugesund og Stavanger)	30 min (Stavanger)	35 min (Stavanger)	10 min (Kristiansund)	0 min (Stord)
Befolkning i byen:	37167, 132913	132913	132913	24442	18821

3 Interne forutsetninger for vekst i Bokn kommune



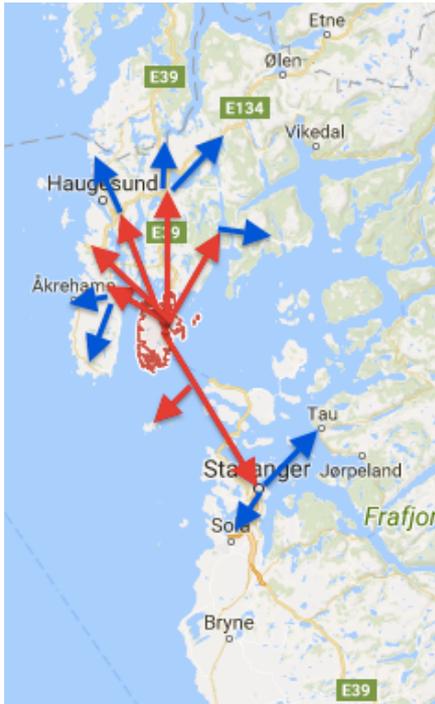
Figur 3.1: Vestre Bokn med Boknasundet og Boknafjellet sett fra øst. Foto: Marie Vågshaug.

3.1 Beliggenhet

Bokn ligger nord for Boknafjorden, som er fjorden som skiller Stavangerregionen fra Haugalandet. Bokn vil, når Rogfast blir tatt i bruk, ligge midt mellom Stavanger og Haugesund med litt over 30 minutters kjøring hver veg. Dette er innenfor hva mange i Norge mener er en tilfredsstillende pendleravstand ifølge en undersøkelse gjennomført av DNB Eiendom (2013), og Bokn vil kunne markere seg som en attraktiv plass å bo. Med T-forbindelsen er også Karmøy, hvor man blant annet finner Hydro, SolstadFarstad samt andre store virksomheter, bare en liten halvtime unna. Kårstø ligger også nært plassert i Tysvær, bare 5 minutters kjøring fra kommunegrensen i Bokn.

Bokn ligger fint til for ferdsel langs E39, og store deler av øya har også gode forbindelser til sjøen. Sjøvegen vil bli stadig viktigere ettersom stortinget jobber med å frigi tungransport fra norske veger og legge det over til skipsfart.

Et kart over hvor langt man kan komme på ulike tidsbruk fra Bokn er vist i figur 3.2. Utgangspunktet er fra kommunesenteret i Føresvik. De røde pilene viser hvor langt man kan komme på 30 minutter, og de blå hvor langt man kan komme på 45 minutter. Som man ser fra figuren så vil man rekke ut til store deler av både Haugalandet og Stavangerregionen på 30 minutter (røde piler) og 45 minutter (blå piler), og arbeidsmarkedet innenfor disse områdene er store. Arbeidstakere både innenfor og utenfor Bokn vil derfor få tilgang til et større og mer variert arbeidsmarked.



Figur 3.2: Kart over hvor langt man kan komme på 30 og 45 minutter fra Bokn. Kilde: Google Maps.

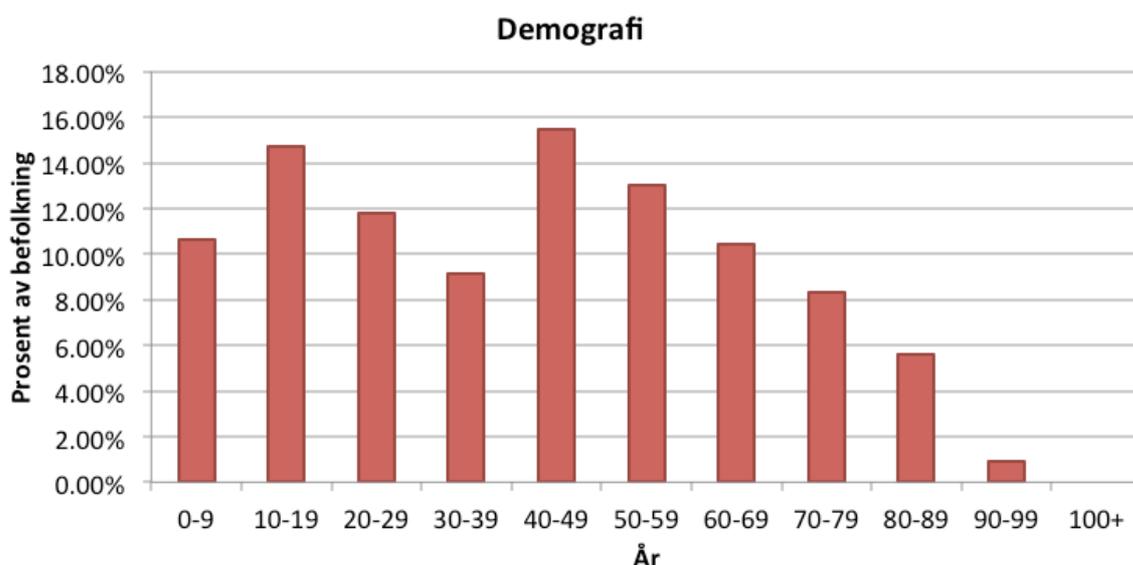


Figur 3.3: Øyene tilhørende Bokn kommune med stedsnavn. Kilde: Google Maps.

3.2 Befolkning

Per januar 2018 er det 844 innbyggere i Bokn kommune (SSB 2018b). Selv om folketallet i Rogaland årlig har økt med 1,6 prosent de siste 10 årene, har folketallet tilsvarende bare økt 0,8 prosent i Bokn. Største delen av befolkningen bor på Vestre Bokn, men Austre Bokn har også hatt økt boligbygging de siste årene, da man har fått et boligfelt her. De største byggefeltene ligger i Føresvik og Alvestadkroken på Vestre Bokn og på Øyren på Austre Bokn som er vist i figur 3.3. Føresvik er også kommunesenteret hvor man blant annet finner kommuneadministrasjonen, skole, barnehage og matvarebutikk.

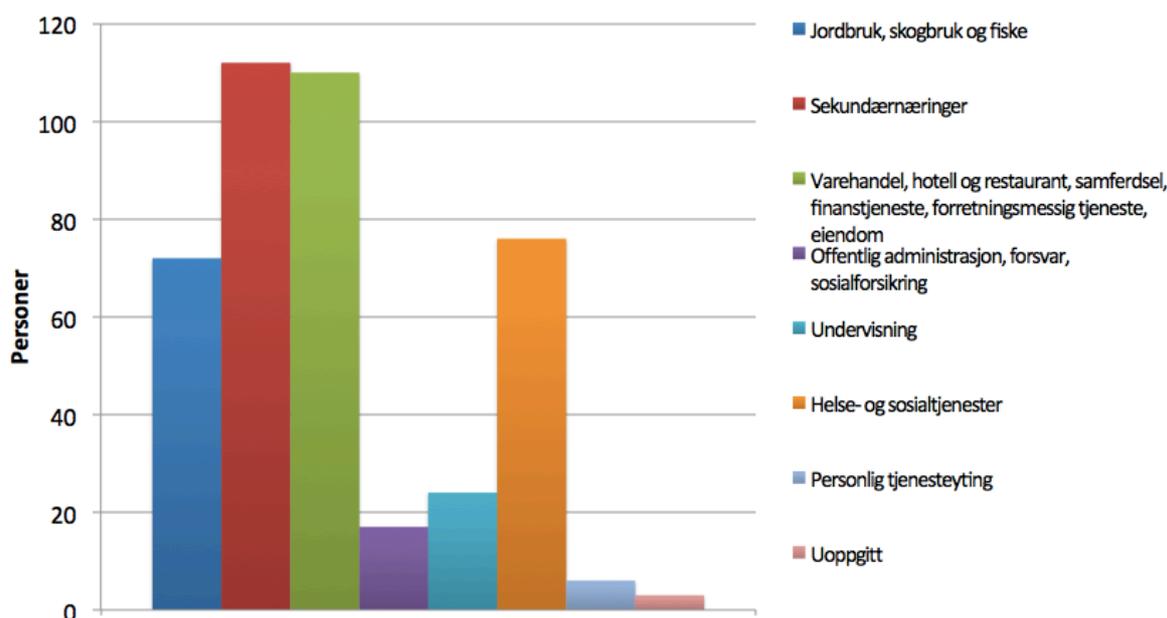
Demografi



Figur 3.4: Demografi i Bokn kommune. Kilde: SSB (2018b).

Fra figur 3.4 ser man at den største gruppen av innbyggere er mellom 40-49 og 10-19 år. Grafen synker i aldersgruppene mellom 20 og 40 år, noe som sammenfaller med det teorien senere vil si om at mange velger å flytte bort, både for å gå på skole, og gjerne jobbe noen år, før man eventuelt flytter hjem igjen (Sørli 2006). Den lave prosenten mellom 0 og 9 år er et resultat av at den aldersgruppen som gjerne starter familie er underrepresentert. En spredt demografisk sammensetning er ønskelig i et samfunn blant annet som kunde grunnlag for næringsetablering. Gjennomsnittsalderen i kommunen er 41 år, noe som er en del høyere enn Rogaland fylke hvor den er 37,8 år. Til sammenligning er landsgjennomsnittet 39,9 år. Likt som i mange andre kommuner ser man at man kan vente en eldrebølge om noen år.

Arbeid og utdanning



Figur 3.5: Antall personer i Bokn kommune som jobber innenfor de ulike sektorene. Kilde: SSB (2018b).

Figur 3.5 viser hvilken sektor innbyggerne i Bokn jobber innenfor. Flest innbyggere i Bokn arbeider i sekundærnæringen tett etterfulgt av gruppen innen varehandel, hotell og restaurant, samferdsel, finanstjenester, forretningsmessig tjenester, eiendom. Også antall ansatte innen helse- og sosialtjenester er høyt. Jordbruk, skogbruk og fiske er også en stor næring, og det finnes mange små og større gårder på øya. Mange har imidlertid tilleggsarbeid utenom gårdsdrift.

Over halvparten av befolkningen har fullført videregående skole, men fremdeles har 3 av 10 ikke mer enn grunnskolenivå (SSB 2018b). Dette kan komme av den høye gjennomsnittsalderen, og at tilgangen til utdanning var dårligere før bruforbindingen. Videre har 18 prosent av befolkningen innen arbeidskyndig alder høyere utdanning. Dette er den klart laveste prosentandelen blant alle kommunene i Rogaland, noe som er svært uheldig med tanke på kompetansebehov til lokale bedrifter. I Stavanger er andelen hele 43,4 prosent (SSB 2018g), og dette er interessant da man her kan knytte sammen litteraturen om at stadig flere velger å flytte til byene for å ta seg en utdanning, og at de da gjerne blir boende. På tross av lav andel høyere utdanning, har Bokn høyere prosent med fullført videregående skole samt fagskoleutdanning enn de andre kommunene i fylket. Fagskoleutdannelsen innebærer blant annet sjøoffiser utdannelsen, og mange av innbyggerne jobber på sjøen.

3.3 Areal

Bokn kommune har et areal på 47,17 kvadratkilometer, men store deler av arealet er LNF-områder⁶, og derfor areal som ikke kan benyttes til videre utbygging (Bokn kommune 2013). I tillegg har man en arealkrevende EP2⁷ gassledning som går tvers gjennom kommunen. Gassledningen følger mange restriksjoner med seg, og derfor flere begrensninger for arealbruk. I dag er ca. 750 daa nedbygd, og i de fleste utbyggingssakene har man hatt problemer rundt strandsonevern eller interesser med landbruk og kulturminne. Dette vil man trolig også ha på videre utbygging ifølge kommuneplanen, som følge av lang kystlinje og store jordbruksområder.

Boligbygging

Av registrerte boliger i Bokn er 360 eneboliger, 42 tomannsboliger, 21 rekkehus og 4 leiligheter ifølge SSB (2018c). I tillegg er det rundt 200 hytter og fritidseiendommer. Man har da ca. 2,43 personer per husholdning (SSB 2018b). Det er en spredt bebyggelse i kommunen, mye på grunn av gårdsdrift. Den klart vanligste boligtypen er eneboliger, men de siste årene har man bygget flere mindre boligtyper. Dette er viktig for å ha et tilbud til unge og eldre som gjerne foretrekker mindre boliger.

⁶ Landbruks-, natur- og friluftsområder. Områder som er begrenset til bygge- og anleggsvirksomhet forbundet med stedbundet næring og landbruk.

⁷ Europipe 2 (EP2) er en 42" gassledning som eksporterer gass fra Kårstø anlegget til Tyskland (Gassco 2018).



Figur 3.6: Boligfeltene på Bokn. Kilde: Google Maps.



Figur 3.7: Boknasundet sett fra nord, med Øyrenfeltet til venstre og Alvestadkroken til høyre. Foto: Tom Inge Aksdal.

Den største utbyggingen av boliger har man langs Boknasundet, med boligfeltet i Alvestadkroken, Føresvik og Øyren (se figur 3.6 og 3.7). Strategien i kommuneplanen er også å få mer av den fremtidige byggingen inn i disse områdene. Alle de tre boligfeltene er i nærheten av hverandre, og kommunesenteret ligger i Føresvik nord i Boknasundet. Her er det også de fleste tjenestene sentrert. I kommuneplanen for Bokn kommune (2013, s. 16) står det følgende: *”Det er ynskjeleg å utvikla og styrka Føresvik vidare som eit attraktivt og mangfaldig senter for innbyggjarane i kommunen, og at utviklinga har fokus på kvalitet, estetikk og universell utforming”*. Føresvik skal derfor vidare utvikles som sentrum både for tjenestetilbud og som boligområde. I tillegg til stort fokus på Føresvik har man også hatt fokus på områdeutvikling i Alvestadkroken i kommuneplanen. Ulike løsningsalternativer er presentert, og mye tid er ifølge rådmannen brukt for å få gode og fremtidsrettede løsninger.

Naturmiljø

I kommunen er det mange kilometer med tilrettelagt tursti og utbygde friluftsområder. Man har gode turmuligheter med Boknafjellet og Vardafjellet som er de høyeste punktene på henholdsvis Vestre og Austre Bokn. Boknafjellet ble verdens første utsiktspunkt for blinde i 2011 da det ble åpnet informasjonstavler med blindeskrift på toppen, og begge fjellene har utsiktsskikkerter hvor man på fine dager kan se store deler av Rogaland.

Med en kystlinje på 164 kilometer, har man muligheter for både privatbruk og næringsetablering. I dag er under 20% brukt, og fremdeles er store områder ledige. Et viktig område de neste årene vil være kystlinja langs E39 mellom Knarholmen og Arsvågen som vist i figur 3.8. Den minste ringen viser et område på 300 mål, som man ifølge rådmannen, har laget en områdeplan på, mens den store ringen viser tilgjengelig avsatt areal på 2000 mål. Her vil man ligge sentralt til sjøen langs Boknasundet samtidig som E39 går rett gjennom, noe som er ideelt for transportintensiv næring. I tillegg er dette området utmark, slik at det ikke kommer i konflikt med boliger. Ved bygging ved sjøen må man imidlertid ta hensyn til 100-metersbeltet som er utarbeidet av plan og bygningsloven. Her er det spesielt strenge regler for å sikre en bærekraftig utvikling som skal sikre at sjølinjen blir tilgjengelig til friluftsliv for alle. Stortinget har valgt å differensiere regler etter hvor stort press det er på areal i ulike områder, og Bokn er i sone 3, noe som betyr at det er lite press på området og at utbygging langs 100 metersbeltet kan tillates dersom lokale forhold legger til rette for det.



Figur 3.8: Knarholmen vist på kart over Bokn.
Kilde: Google Maps.

3.4 Infrastruktur

Infrastruktur er de underliggende strukturer som trengs for at et samfunn skal kunne fungere effektivt. I en kommune som Bokn vil de viktigste infrastrukturene innebære blant annet veg, vann og telekommunikasjon. Avfallshåndteringen er interkommunal med resten av Haugalandet.

Veg

Europaveg:

E39 går tvers gjennom Bokn kommune og gir god tilgjengelighet til resten av Vestlandet. Europavegen er i god stand, men den er bygget etter gamle normer, og med nye krav til bredde vil den måtte utbedres ytterligere når Rogfast kommer. Det er uklart hvordan denne utbedringen skal foregå, og selv om det er vedtatt at det må bygges nye broer og nye kryss i kommunen er det enda ikke bestemt hvordan dette skal gjøres, ifølge rådmannen.

Fylkesveger og kommunalveger:

Deler av vegnettet på Bokn er klassifisert til 8 tonn akseltrykk, maks lengde 12,6 meter og totalvekt 32 tonn, ifølge teknisk sjef. Dette gjør blant annet tungtransporten vanskelig innad i kommunen. Med transportintensive næringer både i plastproduksjon og oppdrett setter det store begrensninger til transport av innsatsfaktorer og ferdige varer. I tillegg har man som i resten av landet vedlikeholdsproblemer og etterslep, men ikke i noen større skala. Det er nødvendig med en utbedring av vegene, da spesielt på de vegene som ikke opprettholder dagens standard. Utbedringen er blant annet påbegynt på strekningen Knarholmen (krysset til E39)– Føresvik hvor vegen skal bygges ut til tofelts veg med fortau og gatelyst. Det er viktig å merke seg at økende trafikk på smale og dårlig vedlikeholdte veger kan øke risikoen for ulykker.

Vann

I disse dager er man i ferd med å sette i drift et nytt vannverk i kommunen, hvor april måned vil bli brukt som innkjøringsperiode. Det nye vannverket fører, ifølge teknisk sjef, til en kapasitetsøkning fra 250 til 1000 kubikkmeter i høydebassenget. Kapasiteten er også økt fra 7-8 liter per sekund til 17-20 liter. Prosjektet er gjennomført mye på grunn av at Statens vegvesen trenger rent vann til bygging og drift av Rogfast, men også fordi en kapasitetsøkning var nødvendig innenfor kommunen. Prosjektet har vært diskutert i lang tid, men på grunn av Rogfast fikk man nå sponset deler av utbyggingen. Torlandsvatnet som blir brukt som vannkilde til vannverket ble antatt å ha en kapasitet på 30 år i kommuneplanen fra 2013.

Selv om store deler av Bokn, inkludert hele Ognøy og Austre Bokn, i dag er tilknyttet vannverket, gjelder det ikke hele kommunen. Fremdeles brukes private vannverk som brønner og dypvannshull i utkantområdene på Vestre Bokn (Dagsland, Grønnestad, Jøsen og Loden). Dette kan tidvis være et problem, da man kan få ugunstige humusstoffer i vannet på høsten og de private vannverkene ikke har tilstrekkelig rensing. Det er imidlertid planlagt utbygging av vann nettet for resten av kommunen, selv om detaljplaner enda ikke er vedtatt.

Telekommunikasjon

Mobilnettet er godt utbygd i Bokn, og det er tilnærmet god dekning på store deler av øya. Det er fremdeles noen områder hvor man ikke får dekning, men det skjer stadig forbedringer. Hele kommunen fikk i 2016 også tilgang på fiber gjennom Haugaland Kraft sitt samarbeid med Lyse og Altibox. Mange husstander valgte å koble seg til fibernettet, selv om tallet var noe lavere enn forventet, ifølge kommunalsjefen.

Det er et lite utbygd kollektivtilbud i kommunen. Man har to skolebussar som går, en til Haugesund og en til Føresvik, med retur på ettermiddagen. I tillegg går Kystbussen langs E39, som man kan følge til Stavanger, Haugesund eller Bergen, men dette tilbudet er noe dyrere enn vanlig buss.

3.5 Offentlige tilbud



Figur 3.9: Bokn skule, med ungdomsskuleavdelinga øverst til høyre. Foto: Jardar Havikbotn.



Figur 3.10: Flerbrukshallen Bokn Arena. Foto: Jardar Havikbotn.

Bokn har i dag kommunehus, barnehage, barne- og ungdomsskole, sykehjem, legekontor, bibliotek, kirke og matvarebutikk som alt er lokalisert i Føresvik på Vestre Bokn. Her ligger også den nyoppførte flerbrukshallen, Bokn Arena, som ble ferdigstilt september 2016 og som fungerer som kombinert kultur- og idrettshus i kommunen. I tillegg er det en drøss av ulike fritidsaktiviteter man kan delta i som er opprettet gjennom private initiativer.

De kommunale byggene er sentralisert i umiddelbar nærhet, noe som, ifølge rådmannen, gir et godt samarbeid. Barnehagen ble påbygd i 2016 og har nå plass til 84 barn. Av omsorgstilbud har man per i dag 12 sjukehjemsplasser og 15 omsorgsboliger som alle ligger tilknyttet kommunehuset. Kommunen holder våren 2018 på med en utbygging av dette tilbudet, og når det nye utbygget står ferdig vil man ha økt kapasiteten til 15 sjukehjemsplasser og 22 omsorgsboliger ifølge teknisk sjef. Dersom behovet for slike boliger er lavere, vil det bli vurdert å bruke noen av de gamle boligene til andre formål. Før hadde man også bank og tannlegekontor, men disse er flyttet til nabokommunene.

3.6 Næringsliv

Visjonen i Næringsplanen for Bokn kommune (2013, s. 18) er uttrykt som følger: *”Bokn er Haugalandssporten, der muligheter for bærekraftig vekst innan næring og busetting møtest”*. Hovedmålene innebærer å legge til rette areal både for nærings- og boligbygging med tilhørende god infrastruktur. Videre skrives det at *”Med eit godt omdømme, god livskvalitet og satsing på folkehelse skal målet om fleire innbyggjarar og arbeidsplassar i kommunen bli nådd”*. En satsing på næringsetablering- og utbygging vil, som man senere skal se i litteraturen, føre til et mer attraktivt samfunn, da mange velger å bosette seg etter hvor jobbmulighetene ligger.

I tillegg til offentlige instanser har man tre hjørnestensbedrifter på Bokn. Dette er Bokn Plast, High Comp og Grieg Seafood.



Figur 3.11: Anlegget til Bokn Plast i Føresvik. Foto: Jardar Havikbotn.



Figur 3.12: Anlegget til High Comp i Føresvik. Foto: Jardar Havikbotn.

Bokn Plast som i 2008 ble kjøpt opp av Vestfold Plastindustri er lokalisert på kaien i Føresvik. De har produksjon av alle typer glassfiber tanker, blant annet slamavskillere, fett utskillere og bensintanker. ”Plasten” som virksomheten kalles lokalt har drevet produksjon i snart 50 år, og har med sine 15 ansatte vært en stor og viktig arbeidsgiver lokalt.

High Comp som ligger bare et steinkast sør for Bokn Plast i Boknasundet driver i hovedsak med konstruksjoner for beskyttelse av utstyr på havbunnen, blant annet oppdrettskar og beskyttelse til offshore utstyr. Selskapet ble stiftet i 2006, og har i dag 16 fast ansatte i tillegg til 11 på prosjekt.



Figur 3.13: Grieg Seafood sitt anlegg på Trosnavåg. Foto: Tor Henning Mæland.

Grieg Seafood har settefiskanlegg og lakseoppdrett anlegg både i sjø og på land. I dag har de lokalitet 4 steder på Vestre Bokn, hvor to er på land og to er i sjø. Grieg har gjort store investeringer på Bokn, og siden 2016 har det vært gjennomført en stor utbygging på anlegget på Trosnavåg, som skal stå ferdig våren 2018. Dette prosjektet innebærer økt kapasitet på settefisk, i tillegg til at man nå skal ha settefisken lenger på land for å korte ned produksjonstiden i sjø slik at man skal kunne produsere mer i sjøanleggene. Landanlegg vil også minske risikoen for sykdommer man kan få i sjøen. Grieg Seafood Rogaland avdeling

Bokn har i dag 17 tilsette fordelt på de to landanleggene, men man forventer å kunne ansette flere når det nye anlegget er klart til bruk. I tillegg er det rundt 10 stykker i arbeid på sjøanleggene.

Mange i Bokn jobber innen landbruk, men stadig flere har dette som tilleggsnæring. Det er også flere registrerte fiskebåter, blant annet en større havtråler. Man har den lokale matvarebutikken Coop Bokn, hvor man også kan fylle drivstoff. I Knarholmen, helt sør i Boknasundet, har man to virksomheter som tilbyr salg, service og reparasjon av båter. Man har også et stort utleiemarked av private hytter, da mange fra utlandet kommer hit for å fiske.

Som man ser har man flere bedrifter på øya, og en grei spredning i næring. Bedriftene er imidlertid spredt over hele Vestre Bokn, noe som kan gjøre blant annet transport tungdrevet. Flere bedriftene er avhengig av sjøen som transportbane, og man har derfor en sentral lokasjon på Bokn i forhold til regionen. I 2017 ble også losstasjonen lagt til Alvestadkroken, da mye båttrafikk passerer områdene rundt Bokn.

Videre har Bokn kommune valgt ut 5 strategiske næringer som de vil satse videre på i næringsplanen:

- Sjørettede virksomheter,
- Industri,
- Akvakultur,
- Landbruk, og
- Stedsuavhengige arbeidsplasser

De fire første av disse næringene står sterkt allerede i dag, og da både areal og beliggenhet er ideelt for slik næring vil det kunne resultere i vekst i fremtiden. Stedsuavhengige arbeidsplasser er blitt mer og mer populært ettersom telekommunikasjon gjør det mulig å samarbeide uavhengig av fysisk avstand. Dette konseptet har ikke slått røtter i Bokn enda, men ved tilrettelegging av kontorlandskaper etc. kan det være en mulighet, spesielt nå når avstanden blir kortere til Stavanger, noe som gjør møter lettere å gjennomføre.

Næringslivet generelt i Rogaland

Rogaland betalte mest skatt til staten i fjor, og er en av Norges fremste verdiskapere for samfunnet (NTB 2018). I Rogaland har man store ressurser knyttet til olje og gass, hav, vann og vind, og selv om det er spekulert i om næringen er for sterkt preget av sokkelvirksomheten, er det større variasjon enn mange tror (Simonsen 2015). Blant annet er Rogaland Norges største matfylke, og det produserer mer mat enn noe annet fylke her i landet, både innenfor jordbruk og havbruk. På Vestlandet blir det også satset enormt på turisme for tiden. Fylket har imidlertid mye av sin næring innenfor vareproduserende industri, hvor sokkelvirksomheten har hatt stor påvirkningskraft. Oljeindustrien har ført til en stor vekst i mekanisk industri, og man har i dag en særegen kompetanse blant annet på subsea teknologi. Den maritime næringen er også viktig særlig til transport med utlandet.

Det største næringsområdet i Rogaland er Forus. Forus som lokalt blir kalt for "Norges viktigste næringsområde" har de siste årene blitt betydelig utbygd, og huser i dag over 2500 virksomheter fordelt på 6500 daa (Skien 2013). Beliggenheten til Forus midt på grensen mellom Stavanger, Sandens og Sola gjør det perfekt til næring i tillegg til at det ligger rett ved motorvegen til E39. Her har både store og små bedrifter vokst opp, og er i dag arbeidsstedet til over 40 000 ansatte.

Pendling

I 2017 var det 420 sysselsatte med bosted i Bokn kommune (SSB 2018h). Av disse pendlet 213 ut av kommunen for arbeid, noe som utgjør over halvparten av de sysselsatte. 96 personer pendlet inn til kommunen. Dette gjør at man har 117 flere ut-pendlere enn inn-pendlere, og dermed ser man at det ikke er tilstrekkelig med arbeidsplasser innad i kommunen. Dette har vært trenden hele tiden så langt statistikken går tilbake til 2000, og på tross av vekst i de store bedriftene de siste årene, har et økt innbyggertall økt utpendlingen. På bakgrunn av dette er det klart at arbeidsmarkedet innenfor Bokn kan virke som en begrensning når man står ovenfor valg av bosted.

3.7 Kommuneøkonomi

Driftsresultatet⁸ for Bokn kommune, er ifølge SSB (2018b) sin publikasjon om foreløpige nøkkeltall per 15. februar, 2,1%, men ifølge årsmeldingen til kommunen er det korrigerede tallet 5,0% (Bokn kommune 2018, s. 4). Til sammenligning er de foreløpige nøkkeltallene 5,4% i Stavanger (SSB 2018g), og 5,1% i Haugesund (SSB 2018e). Det er mulig at også disse tallene kommer til å endres, da de endelige tallene ikke blir publisert før 16. juni. Bokn har lavere driftsresultat sammenlignet med de nære by kommunene, og selv om driftsinntektene er høye, mye takket være Kårstø⁹, er også driftsutgiftene høye. Spesielt høye er utgiftene knyttet til administrasjon og styring i forhold til byene. Dette er imidlertid naturlig da man har færre folk å dele disse nødvendige utgiftene på. Utgiftene knyttet til grunnskoleopplæring er også høye sammenlignet med de to andre kommunene, mens utgiftene til barnehage er lavere. Dette kommer av at de er få barn i barnehagealder i kommunen i dag. Driftsutgiftene knyttet til sosialtjenester, barnevern, kultur og vann, avløp og renovasjon er også lavere enn i byene. Tallene er fra 2017, og vann utgiftene er ventet å stige noe nå når man har bygget nytt vannverk. Store mengder vann vil gå med til Rogfast byggingen, men her har man en egen avtale med Statens vegvesen om kompensasjon.

Kommunens lånegjeld per innbygger er høy. Bokn har 96 400 kroner, mens både Stavanger og Haugesund har under 60 000. De siste årene har man ifølge kommunalsjefen utført store kapitalkrevende prosjekter, deriblant den nyoppførte flerbrukshallen Bokn Arena. Man har også lagt fiber til store deler av øya, og bygget et større vannverk. I tillegg til dette har man flere prosjekter som ligger på vent, men som ikke lar seg gjennomføre før man får inn mer kapital. Blant annet er barneskolen gammel og vil i fremtiden enten kreve mye opprustning, eller nye lokaler.

Bokn kommune er ifølge kommunalsjefen en av få kommuner som enda ikke tar inn eiendomsskatt av innbyggerne. Dette kan være en fremtidig inntektskilde, men da det er relativt få eiendommer er det begrenset hvor mye man vil kunne ta inn på dette. En annen ting er at man frem til nå har fått støtte som en liten kommune men at man i fremtiden, avhengig av regjeringen, kanskje vil miste mye av denne stønaden. Tapte inntekter fra staten vil gi større press på kommuneøkonomien, og derav mindre å bruke til investeringer. Det henvises

⁸ Driftsresultatet viser ifølge SSB hva kommunen har til disposisjon til avsetninger og investeringer når året er slutt. Tallet er driftsoverskudd etter at renter og avdrag er trukket fra, og brukes som en indikator på den økonomiske balansen hos regjeringen. Det anbefales at nivået er over 1,75% over tid.

⁹ Bokn inngikk avtale med Tysvær kommune om å få kompensasjon for at Kårstø ble lagt til Tysvær kommune og ikke Bokn.

videre til den rullerende økonomiplanen for mer informasjon (se Bokn kommune 2017).

Man har nå sett på den innledende delen av oppgaven og vil gå videre mot teorien og metodedelen som oppgaven er bygget på.

4 Teori

Dette kapitlet vil presentere litteraturen som vil gi et teoretisk rammeverk for analysen. Empirien som presenteres senere skal derfor analyseres opp mot den følgende teorien.

Først i dette kapitlet presenteres regions begrepet og regionalisering. Videre ser man på infrastruktur investeringer i Norge, og hvilke effekter disse har på samfunnet. Her dukker begrepet ringvirkninger opp, et begrep som står sentralt i oppgaven. Det identifiseres, ut ifra eksisterende forskning, hvilken påvirkning veginvesteringer kan ha på bosetting, arbeidsmarked og næringsliv. Teorien vil deretter se på hva som er viktig for attraktiviteten til et sted, og kommunens egne muligheter for å fremme en slik attraktivitet og vekst.

4.1 Regionalisering

Regions begrepet refererer til det politiske mellomnivået, et sted mellom det sentrale og lokale (Fernandez 2000). Begrepet har blitt mer og mer vanlig de siste tiårene etter hvert som globaliseringen har tredd frem da større deler av samfunnet har gått sammen for å skape bedre konkurransekraft. Flyten innenfor regionene har også naturligvis blitt forbedret ettersom man bygger ut veger og andre transportbaner.

De ulike regionene konkurrerer med hverandre, både nasjonalt og internasjonalt, om næringsliv og om kvalifisert arbeidskraft (Gundersen 2002). Det er ønskelig å ha store og robuste regioner som inneholder et diversifisert næringsliv og dermed et attraktivt arbeidsmarked. Hvor attraktiv en region er for en bedrift avhenger ifølge Vareide og Nygaard (2014) mye av hvor bred og utviklet næringsaktivitetene er fra før, og hvilke faktorer som ligger til rette for at bedriften kan slå seg ned. Samtidig er analyser av attraktivitet preget av mye usikkerhet, og man har derfor ikke en eksakt kunnskap på hvordan man kan skape attraktivitet. Ulike bedrifter har ulike behov. Blant annet er det for noen næringer viktig med gode og stabile transportårer, mens andre er mer opptatt av god kundekontakt. Hvor attraktiv en region er for bosetting henger i stor grad sammen med næringslivet, da bosetting og næringsaktivitet er gjensidig avhengige av hverandre.

4.2 Investeringer i infrastruktur

Infrastrukturen er viktig for en regions velferd og økonomiske utvikling, og investeringer er derfor nødvendig for skape funksjonelle regioner. Spesielt i Norge hvor lange avstander, utfordrende topografi og spredt befolkning har ført til mange små adskilte regioner, er investeringer innenfor samferdsel en forutsetning for økonomisk vekst.

Investeringer og utbedringer av vegnettet har i hovedsak to direkte virkninger; reduserte reisetider og reduserte transportkostnader (Gjerdåker og Lian 2008). De direkte virkningene fører etter hvert andre indirekte virkninger med seg, og disse er kalt ringvirkninger eller mernytte. Ringvirkninger er nyttevirkinger utover den vanlige samfunnsøkonomiske nytten. Ringvirkninger kan være effekter man får innenfor befolkning, næringsliv eller arbeidsmarked, og de er med på å prege hvor vellykket et prosjekt er i det lange løp. Hvilke, og hvor store, ringvirkninger man opplever i regionene og kommunene

avhenger av geografisk avstand. Dess lenger avstand til prosjektet dess mindre effekt vil man få.

Selv om investeringer i infrastrukturen som tidligere nevnt er viktige for en regions utvikling og økonomiske vekst er ikke slike investeringer alene tilstrekkelig for å skape vekst (Hansen mfl. 2014). Tilgang på areal, arbeidskraft og naturressurser er viktig for å ha mulighet for vekst. Det samme er sosial kapital, styringsstrukturer og andre politiske tiltak. God infrastruktur kan derfor være en nødvendighet for videre vekst, men ikke en avgjørende faktor.

Det finnes imidlertid også forskning som peker imot at veginvesteringer gir vekst (Aarhaug mfl. 2014). Et argument går på at transportkostnadene bare er en liten del av de totale kostnadene til bedrifter, og at en reduksjon derfor ikke vil ha så stor effekt som det påstås. I tillegg skal det ofte store, og langsiktige, kostnadsbesparelser til før bedriftene velger å omorganisere seg. Et annet argument er at veginvesteringer går på bekostning av andre investeringer i samfunnet, som gjerne kunne vært mer samfunnsnyttig. Spørsmålet om nyskapt vekst eller omfordeling er også viktig her. Nyskapt vekst kommer av bedre utnyttelse av ressurser, mens omfordeling av aktivitet vil si at man mister lønnsomhet i andre områder, noe som ikke er samfunnsmessig økonomisk i det lange løp. Dette er gode argumenter som man må ta hensyn til når man undersøker hvilken mernytte man kan skape av et prosjekt.

4.3 Ringvirkninger

Holvad og Preston (2005) har i en publisering sett på sammenhengen mellom veginvesteringer og den økonomiske utviklingen i en region utover de direkte virkningene, altså mernytten av prosjekter. De fant at infrastrukturprosjekter kan påvirke den økonomiske veksten både nasjonalt, regionalt og lokalt. Blant annet kan det gi stordriftsfordeler, økt regional handel, økt konkurranse, agglomerasjonsfordeler og redusert kø og forurensing i en region. Stordriftsfordeler er at man kan ha større produksjon og lagrer samt en mer rasjonell transport. Økt regional handel vil si at bedriftene forsyner ett større marked med flere kunder og ofte har mer transportintensiv distribusjon. Økt konkurranse inntreffer på grunn av at flere bedrifter kan forsyne et større mer tilgjengelig marked, noe som igjen kan gi et mer diversifisert leverandørmarked. Agglomerasjonsfordeler beskriver fordelene man har av at bedrifter og konsumenter er nær hverandre. Redusert kø og forurensing kommer for eksempel av at investeringene kan motvirke kødannelse ved å spre trafikken og gi reduserte reisetider.

Hansen (2015) beskriver flere av de samme mekanismene som Holvad og Preston (2005) gjør. Hansen beskriver fire mekanismer som gir mernytte av investeringer, og disse er; økt produksjon i imperfekte markeder, økt konkurranse i imperfekte markeder, arbeidsmarkedsvirkninger og agglomerasjonseffekter. Økt produksjon kommer av at profittmaksimerende monopolister har marginalkostnadene lik grenseinntektene. Når marginalkostnadene synker på grunn av de reduserte transportkostnadene vil bedriften derfor øke produksjonen. Økt konkurranse er et resultat av den økte tilgjengeligheten. Nye bedrifter vil komme inn på markedet på grunn av at transportkostnadene knyttet til markedet minker. Arbeidsmarkedsvirkninger er for eksempel at arbeidstakeres valg av arbeidssted og –tid vil bli påvirket av lavere reisekostnader. Arbeidsmarkedet kan da øke. Den siste effekten med agglomerasjonseffekter er som tidligere nevnt produktivetsgevinster som følge av at bedrifter og kunder er knyttet tettere sammen.

Slike effekter kan være vanskelig å skille fra hverandre, og en utfordring ligger derfor i å ikke overestimere den positive virkningen. De konkrete ringvirkningene er også vanskelige og måle da dette er forhold som endrer seg over lengre tidsperioder.

Konsekvensene av ulike infrastrukturinvesteringer vil variere da utgangspunktene er forskjellige. Ifølge Rietveld og Bruinsmas referert i Lian mfl. (2010, s.17) har man følgende punkt av betydning;

- Dersom vegnettet i utgangspunktet er dårlig er det større sannsynlighet at utbyggingen vil være fordelaktig. Dette gjelder spesielt flaskehals veger som hemmer trafikkflyt.
- Utviklingspotensialet i regionen er viktig. Man bør blant annet ha et godt utviklet næringsliv med tilgang til kvalifisert arbeidskraft. I tillegg må man ha politisk vilje til endring og vekst.

Det første punktet er også argumentert for av Banister og Berechman (2001) som sier at investeringer alene ikke vil gi særlig økonomisk vekst dersom vegnettet allerede er godt utbygd. Dersom vegnettet allerede har tilstrekkelig kapasitet og kvalitet vil effekten bli minimal. Hvor store ringvirkninger man får av infrastrukturprosjekter avhenger også mye av de geografiske avstandene som prosjektet binder sammen. For å ha en funksjonell region kan ikke avstandene være for store da dette hemmer kommunikasjon og integrasjon.

En annen ting som kan være med å påvirke den økonomiske lønnsomheten av vegprosjekter er bompenger. Bompengesatser har stor betydning på ÅDT (Minken 2013). Ved en for høy bompengesats er det vist at trafikken ofte minker, da folk gjerne velger å bruke kollektivtilbud eller samkjøring. Det er særlig fritidsreiser som minker, da disse i større grad påvirkes av kostnads- nytte forholdet enn det forretningsreiser gjør. For at vegprosjektene skal være lønnsomme må man derfor sette bompengesatsene på et nivå som ikke hemmer den fremtidige bruken.

Det er vanskelig å finne hvilke virkninger og hvordan disse virkningene er knyttet til infrastruktur prosjekter. Dette kommer av at virkningene kommer gradvis, samt at man har andre investeringer og annen aktivitet som også påvirker resultatene. Det er altså umulig å vite hvordan resultatene hadde vært annerledes dersom infrastruktur investeringene ikke hadde blitt gjort. I tillegg er investeringene på hovedveger som fungerer som gjennomfartsårer enda vanskeligere. Virkningene går da lenger ut i landsdelene, slik at de blir vanskeligere å konkretisere. Videre skal vi gå mer i dybden på effektene av veginvesteringer knyttet til bosetting, arbeidsmarked og næringsliv.

4.4 Effekter på bosetting

Studert litteratur viser at større bo- og arbeidsmarkedsregioner ofte er mer konkurransedyktige enn mindre regioner (Aarhaug mfl. 2014). Det er ønskelig med en befolkning over 30.000 i en region for at effektene av investeringer skal bli størst. De store regionene er mer attraktive både til næringsliv og til bosetting, noe som vises i at den største veksten i både arbeidsplasser og folketall er nettopp i disse større regionene. Stadig flere ønsker i dag å bo i byområder, og stortingset har i lang tid lagt til rette for utbygging av byer og sentralisering av tilbud. Samtidig finnes det ulemper med at man nå opplever mangel på areal i de store byene og at en enda mer fortynnet befolkning i distriktene skaper tungdrevne distriktskommuner.

Når vegbaner blir bedre og det tar kortere tid å kjøre samme avstand blir tilbøyeligheten til å kjøre lenger økt. Man klarer da å nå destinasjoner lenger unna med samme tidsbruk, og dette gjør at boliger kan legges lenger unna arbeidsplasser og andre tilbud. Befolkningsvekst vil da kunne finne sted lenger ut ifra de sentrumsnære områdene, da den samme reisetiden når ut til et større areal. En rapport av Lian og Rønnevik (2010), som studerte infrastrukturprosjekter mellom 1990 og 2008, indikerer at for hver milliard kroner man investerer så øker befolkningen med 1 prosent i de områdene som ligger innenfor en time fra prosjektet. Denne virkningen ble funnet å være enda større i de små men relativt sentrale kommunene. Fra forskningen ble det vist at når store regioner bindes sammen får det store positive effekter, mens når mindre regioner bindes sammen er effektene langt mindre og mer usikre.

I en analyse utført av Sørli (2006) som ser på bosettingspreferanser og flyttemotiver ser man at bosettingsmønsteret er sentralisert fra land til by, men samtidig ser man at over halvparten av befolkningen i midten av 30 årene bor i den kommunen de har vokst opp i. Selv om dette kan virke motstridende ligger forklaringen i at de fleste som velger å flytte, flytter til storbyområdene. Man ser at det meste av flyttingen til storbyene skjer i ungdomsårene og tidlig i voksen alder, ofte før man etablerer seg med familie. For familier har bosettingsmønsteret endret seg fra primært å være i distriktene og til å bli storbyomlandet. Sørli påpeker at mange i dag er opptatt av å ta en utdanning og deretter finne et yrke hvor man kan tjene mest mulig. Hvor man velger å bo vil derfor avhenge av arbeidsmarkedet. Dette støttes opp av en studie utført av Angell mfl. (2013) om arbeidsregionene i Nord-Norge som har fått lignende resultater om at arbeidsmarkedet har mye å si for bosetting. Mange arbeidsplasser i seg selv er ikke nok, det er nødvendig med bredde, variasjon og dybde slik at man finner interessant arbeid. Dette setter byområdene i en god posisjon da de store kompetanseintensive bedriftene ofte har lokalitet nær de store byene. Veginvesteringer som gir større arbeidsmarkeder kan derfor være nødvendig for at folk skal få større frihet rundt hvor de kan bosette seg. Muligheten for å pendle lenger ut i regionen kan derfor gi migrasjon til kommuner med lavere boligpriser enn det man har i byområdene. Dette kan igjen øke befolkningen i omlandet og distriktene. Motsatt kan derimot lokal tilhørighet og stedsidentitet være avgjørende for utdanningsløp. Muligheter til å overta familiebedrifter og lignende kan føre til at man velger bort utdanning, og dette er en av årsakene til at man fremdeles ser et lavere utdanningsnivå i flere distrikter sammenlignet med byene.

Konjekturere i næringen har mye å si for folk, og i gode tider har arbeidsmarkedet mindre å si for flyttingen, enn i dårlige tider når man kan oppleve vanskeligheter med å skaffe arbeid. Kort fortalt kan man ifølge Sørli (2006) si at arbeidsplasser er en nødvendig, men ikke et avgjørende motiv, i flyttingen.

Omlandet til de store byene er som tidligere nevnt populært, spesielt når man er på utkikk etter et sted å etablere seg med familie. Omlandet til de store byene vokser stadig i utstrekning, i takt med infrastrukturutbyggingen som gjør at samme avstand er unnagjort på kortere tid. Pendlingsmulighetene er ofte utslagsgivende for hvor langt ut fra et sentrum man er villig til å bo, og den store utbyggingen i vegnettet, samt et bredere tilbud i kollektivtrafikken i Norge, er dermed med på å dra boligbyggingen lenger vekk fra sentrumsområdene.

4.5 Effekter på arbeidsmarked

I Aarhaug mfl. (2014, s. 7) står det; ”Den geografiske inndelingen av arbeidsmarkeder er et resultat av arbeidskraftens bosettingsmønster, næringslivets lokaliseringmønster,

tilgjengelighet og avstandsfølsomhet (reisemotstand etter avstand)”. En sammensmeltning av to regioner som får mindre avstandsfølsomhet vil derfor kunne øke arbeidsmarkedet. Hvor stort arbeidsmarkedet blir vil ifølge Aarhaug mfl. (2014) avhenge av størrelsen på regions-senteret. Dess større dette senteret er dess flere vil trolig velge å pendle lenger for å komme dit.

En større region vil skape et større arbeidsmarked som vil gi bedre og mer ettertraktede arbeidsmuligheter for befolkningen da man får mer bredde, variasjon og dybde i de tilgjengelige jobbene. Et større arbeidsmarked vil også gi bedriftene bedre tilgang på kvalifisert personell. Ifølge Holvad og Preston (2005) kan reduserte transportkostnader ha effekt på pendling og migrasjon. Arbeidstakere vil kunne pendle lenger enn tidligere på samme tidsbruk og til samme kostnad.

4.6 Effekter på næringsliv

Verden blir stadig mer global. Ny teknologi gir en fleksibilitet og åpenhet som skaper nye muligheter. Globaliseringen fører til at næringslivet har stadig større frihet når det gjelder valg av lokasjon (Scott og Storper 2003). Den umiddelbare virkningen av veginvesteringer for næringslivet er at bedriftene får lavere transportkostnader. Dette gjør at bedrifter kan frakte varer raskere og mer kostnadseffektivt selv om bedrifter velger en lokasjon utenfor sentrumsområdene. Holl referert i Engebretsen og Gjerdåker (2012, s.61) peker også på at nærhet til kunder blir mindre viktig etter hvert som transportkostnadene reduseres. Lave priser for lokaler og innsatsfaktorer kan gjøre at produksjonsbedrifter lokaliseres i tilknytning til gode transportkorridorer utenfor byområdene snarere enn i områder med mer kundekontakt da dette fører til en mer kostnadseffektiv drift.

Ved regional vekst øker markedet virksomhetene opererer i. Næringsvirksomheter kan klare seg bra på grunn av økt marked, eller det kan gå dårligere på grunn av økt konkurranse fra andre virksomheter (Aarhaug mfl. 2014). For virksomhetene har det mye å si om de satser på lokale markeder eller om de i stor grad driver eksport og satser på et større marked. For de virksomhetene som satser lokalt kan konkurranse og handelslekkasje være ødeleggende. Når regioner bindes sammen konsolideres servicetilbudet og dette går på bekostning av de virksomhetene som ligger utenfor ”det nye sentrum”. Derimot har de virksomhetene som driver eksport av varer nytte av transportforbedrings effekten ved veginvesteringer, og slike investeringer kan være en nødvendighet for videre drift hos disse. Ved endringer i bosetting i regionen kan også kundegrnlaget øke, noe som kan gi nye muligheter for næring (Tennøy mfl. 2012).

Ifølge Krugman i Gjerdåker og Lian (2008) har man fire hovedgrunner til at veginvesteringer kan gi vekst i næringslivet:

- 1) Et større marked kan gi stordriftsfordeler ved sentralisering av produksjon.
- 2) Det kan føre til etablering av næringsklynger som blant annet gir utviklet kompetanse og breddefordeler.
- 3) Man får økt konkurranse fra bedriftens underleverandører da flere underleverandører kan entre markedet. Dette reduserer kostnadene til bedriftene som igjen kan føre til lavere priser for konsumentene.
- 4) Arbeidsmarkedet øker ettersom reisetiden blir redusert noe som gir bedriftene bedre tilgang på kvalifisert arbeidskraft som igjen fører til økt produktivitet.

Disse fire effektene vil påvirke bedriftene i større eller mindre grad avhengig av hvilken næring man driver innenfor. Dersom næringslivet i sammensatte regioner supplerer hverandre, blir det også mer robust og tåler bedre eventuelle konjunkturelle svingninger. Et robust marked vil ofte virke mer attraktivt for arbeidstakere enn et usikkert marked.

4.7 Hvordan kan kommuner fremme egen vekst?

Selv om kommunen har stor makt i samfunnsutviklingen har også den regionale, nasjonale og globale påvirkningen mye å si. Regelverk, trender og konjunkturer har stor påvirkning på befolkningen og næringslivet som er de gruppene som er med å skape vekst i en kommune. I en studie utført av Vareide (2018) om hva som gjør at et sted opplever vekst har man skilt mellom ”strukturelle forhold” og ”attraktivitet”. Strukturelle forhold er ytre forhold som påvirker vekst og utvikling men som kommunen selv ikke kan påvirke. Dette er for eksempel kommunens beliggenhet, nasjonale sentraliseringskrefter og markedsøkonomi. Attraktivitet er de faktorer som påvirker utviklingen og som kommunen selv kan påvirke. Dette er for eksempel arealutvikling med gode tomter, gode kommunale tilbud, rikt kulturtilbud og et godt omdømme.

De strukturelle forholdene som for eksempel veginvesteringer vil ifølge Vareide (2018) legge til rette for vekst, men de vil ikke være avgjørende for vekst. Man kan oppleve vekst på tross av dårlige strukturelle forhold dersom attraktiviteten er høy, men man kan også oppleve negativ vekst dersom attraktiviteten er lav selv om strukturelle forhold ligger til rette. Utviklingen i kommunen er da summen av de strukturelle forholdene og attraktiviteten, og kan være både positiv og negativ.

Siden kommunen ikke kan gjøre noe med de strukturelle forholdene vil det være attraktiviteten man må fokusere på i arbeidet med å skape vekst, men hva skaper attraktivitet i en kommune? Vareide (2018) har delt attraktiviteten inn i fire kategorier:

- 1) Areal og bygning; For privatpersoner er dette for eksempel tilgang til boliger, boligtomter og arealer. For bedrifter er det næringsarealer og –bygg.
- 2) Ameniteter; Ameniteter er betegnelsen på tilbud og goder som gir attraktivitet på et sted. For privatpersoner er dette blant annet kommunale servicetilbud og fritidsaktiviteter man har i kommunen. For bedrifter er det tilgjengeligheten på service og økonomiske incentiver.
- 3) Omdømme; Kommunens omdømme har mye å si for hvor folk velger å bosette seg, og for hvor bedriftene velger å etablere seg.
- 4) Stedlig kultur og identitet; Et åpent og vennlig samfunn som er inkluderende og rettferdig er viktig både for privatpersoner og for bedrifter.

Disse kategoriene vil altså være de viktigste å fokusere på når kommunen skal planlegge fremtiden for vekst. Man kan blant annet fremme attraktivitet med å legge gode og fremtidsrettede planer for arealutvikling og generell samfunnsutvikling og man kan fokusere på å få kompetanse inn i kommunen for å skape effektiv drift og tjenester av god kvalitet. Kommunen vil også måtte fokusere på å skape betydningsfulle endringer som gjør stedet mer attraktivt enn nabokommunene i det lange løp.

For å få til slike endringer må man ha et samarbeid mellom politikerne, kommuneadministrasjonen, næringslivet og innbyggerne. Politikerne i kommunestyret lager kommuneplaner som setter mål for utviklingen. Satsingsområdene og føringene til kommunen kan bli sett på som den viktigste påvirkningen for vekst, men de andre aktørene har også mye

å si. Bruken av kommunens ressurser og tilretteleggingen vil legge retningslinjene for de andre gruppene.

Det må nevnes at fylkesplanen setter store begrensninger for arealutnyttelsen i kommunene. Man har derfor mange regionale retningslinjer som kan virke hemmende for ønsket lokal utvikling.

Som man har sett er infrastrukturen viktig for bosetting, arbeidsmarked og næringsliv. Disse er også sterkt avhengig av hverandre, og endringer i en av dem vil ofte føre med seg endringer i de andre. Kommunen sin egen påvirkning har også stor betydning for utviklingen, og en veginvestering i seg selv vil ikke skape vekst. Det å skape et attraktivt samfunn med god tilrettelegging vil derfor være nødvendig. Den presenterte teorien i dette kapitlet danner grunnlaget for studien i kapittel 6 og 7. Man vil i neste kapittel presentere metoden som er brukt i studien.

5 Metode

Dette kapittelet vil redegjøre for de metodiske tilnærmingene oppgaven er bygget på, og forskningsdesignet som er en casestudie vil bli gjennomgått.

5.1 Utforming av problemstillingen

Problemstillingen for oppgaven er: «Undersøke mulige konsekvenser av Rogfast prosjektet på Bokn kommune?». Forskningsspørsmålene til oppgaven er på bakgrunn av dette formulert som: «Hvordan vil Rogfast påvirke bosetting, arbeidsmarked og næringsliv i Bokn kommune?» og «Hvordan vil Bokn legge seg i forkant og dra nytte av konsekvensene Rogfast vil medføre?».

Problemstillingen er forklarende eller kausal, som vil si at man er opptatt av sammenhengen mellom årsak (Rogfast) og virkning (på bosetting, arbeidsmarked og næring) (Jacobsen 2005). I tillegg er problemstillingen eksploderende i den forstand at den har til hensikt å utdype noe man vet lite om fra før. Tidligere forskning av konsekvenser av andre lignende prosjekter var tilgjengelig, men på grunn av ulike forutsetninger for kommunene og ulike dimensjoner av prosjektene vil både fremgangsmåte og resultat være annerledes. Direkte forskning på Rogfast blant annet fra Transportøkonomisk institutt var mye til hjelp for å se det store bildet av prosjektet. Undersøkelsen ble videre utformet fra dette. Utfordringen er å finne empiriske bevis på mernytte av store prosjekter. Dette krever omfattende undersøkelser i ettertid av prosjekter som har vært i drift over mange år, noe man ikke har mulighet til på forhånd.

5.2 Forskningsdesign

Beskrivelsen av hvordan analysen skal svare på problemstillingen er kalt forskningsdesign. I denne oppgaven er det valgt et intensivt forskningsdesign som går i dybden i stedet for bredden av emnet. Av intensivt design har vi valgt å gjennomføre en casestudie, som fungerer bra til å undersøke samspillet mellom en spesifikk kontekst og et fenomen.

Casestudie

En forklaring på hva en casestudie er kan hentes fra Andersen (1997, s. 8-9):

”Betegnelsen ‘case’ [...] understreker betydningen av det enkelte tilfelle. [...] Terminologien vektlegger derfor at det dreier seg om et eller noen få tilfeller som gjøres til gjenstand for inngående studier. Enten fordi det bare finnes kun en eller noen få, eller fordi det bare er en eller noen få caser som er tilgjengelige for forskeren. [...] Ofte er idealet å gå i dybden på en case og presentere en helhetlig analyse som står på egne bein. Undersøkelsesenheten ses på som et komplekst hele, der mange underenheter og deres forhold til hverandre pensles ut”.

En casestudie er derfor godt egnet når man ønsker å beskrive en spesifikt situasjon eller et spesifikt sted. Vår case vil være Bokn kommune og hvilke forandringer man kan vente å få som følge av Rogfast. Denne studien av Bokn er basert på gjennomgang av rapporter, gjennomgang av 4 sammenligningscaser og intervjuer med tre sentrale personer i

kommuneadministrasjonen. Studien vil bruke sammenligningscasene for å se hva som har skjedd i lignende utbygginger i Rennesøy/Rennfast, Finnøy/Finnfast, Averøy/Atlantehavstunnelen og Stord/Trekantsambandet, og trekke ut mulige likheter og ulikheter.

Man må være oppmerksom på utfordringen med generalisering i en slik casestudie. Mens en makrostudie bruker statistikk og datamaterialer til brede undersøkelser for et større utvalg, gjerne over tid, går en casestudie eller mikrostudie mer i detalj. Utfordringen blir derfor at man ikke kan generalisere funnene, da det er vanskelig å vite om konklusjonen også gjenger andre prosjekter.

En annen ting man må påpeke i casestudien er det kontraktfaktiske problem. I undersøkelsen om infrastruktur investeringen har man ikke mulighet til å vite hvordan utviklingen hadde vært uten denne investeringen. Man har ikke et identisk sammenligningsgrunnlag hvor man ser konkret hva som har endret seg på grunn av investeringen og hva som har endret seg av andre årsaker. For å begrense dette problemet har man prøv å bruke kontrollkommuner for alle sammenligningscasene. Disse kontrollkommunene har flere av de samme utgangspunktene som sammenligningscasene, men de har ikke tilknytning til et lignende prosjektet.

I en forklarende studie som er valgt i oppgaven har man ifølge Jacobsen (2005, s. 108-111) tre forhold som studien må tilfredsstille:

1. *"Det må være samvariasjon mellom det vi antar er årsaken, og det vi antar er virkningen.*
2. *Årsak må komme før virkning i tid, og det må være tidsmessig nærhet mellom årsak og virkning.*
3. *Kontroll for alle andre relevante forhold".*

Mens de to første punktene er greit tilfredsstilt i denne casen, kan det være lurt å se på det tredje punktet. Kontroll over alle andre relevante forhold vil si at man har kontroll over de andre forholdene som potensielt kan påvirke bosetting, arbeidsmarked og næringslivet i Bokn. Dette er ikke mulig å få. Det vil alltid være noen forhold som man ikke vet om og/eller som man ikke kan kontrollere. Sentraliseringen man har i Norge vil være et godt eksempel på dette. Teorien vil kunne hjelpe med å fjerne deler av dette problemet, men ikke alt.

5.3 Metodisk tilnærming

Datainnsamlingen er knyttet til en induktiv tilnærming, som vil si at man hadde et åpent sinn om virkeligheten knyttet til problemstillingen. På grunn av dette har oppgaven valgt å ha hovedfokus på kvalitativ data, som egner seg godt til en slik åpen analyse hvor det i mindre grad er forhåndsbestemt hva man skal lete etter. I oppgaven hadde forskeren på forhånd en antakelse om at Rogfast ville føre med seg noen konsekvenser, men hvilke endringer det var snakk om var det de empiriske undersøkelsene som besvarte. Oppgaven blir på denne måten mer nyansert.

Ifølge Glaser og Strauss i Jacobsen (2005, s. 29) bør en teori dannes på grunnlag av observasjoner: *"En grunnlagt teori som er trofast mot hverdagsrealitetene på et substansielt område, er en teori som er grundig induert fra forskjellige data"*. Av denne grunn har forskeren valgt å komplimentere flere tilnærminger med både kvalitative data fra rapporter og intervjuer og kvantitative data fra SSB.

Kvalitativ metode

Problemstillingen er altså styrende for hvilken datainnsamlingsmetode som er valgt. Da problemstillingen er eksploderende og ønsker å få frem informasjon om noe man vet lite om fra før, må metoden være velfungerende på å få frem nyanserte data. Denne oppgaven bygger derfor på en kvalitativ datainnsamlingsmetode som skal belyse ulike sider av casen. Kvalitativ data er empiri i form av ord. Dokumentanalyse er en stor del av forskningen, og på grunn av dette har det vært viktig å få bredde i dokumentene, slik at flere sider av problemstillingen blir belyst. Befolkningens handlinger og holdninger blir generalisert gjennom kvalitative data, noe som gjør det til en velegnet metode for å se på store samfunnsprosjekter (Hoffmann 2013). Intervjuene som gir forståelse av Bokn sin posisjon, interne forutsetninger og ønsker er også viktige i undersøkelsen.

Ulempene med den kvalitative metoden er at den er svært ressurskrevende, da det har vært mye data å gå gjennom. Intervjuer er også tidskrevende og man har derfor prioritert noen nøkkelpersoner å intervjuer. Dette kan by på problemer rundt den eksterne gyldigheten, da intervjuobjektene får mye makt i hva som blir fremstilt. I tillegg er dataene som blir samlet inn svært kompleks og det kan være vanskelig å hente ut alle de viktige punktene. Forskeren har derfor mye å si over hva som blir fremstilt, og hvilke punkter som får oppmerksomhet. Nærheten mellom forskeren og Bokn kommune kan være relevant her, men ved å bruke andre caser med andre forskere har man prøvd å forholde seg mest mulig objektiv. Forskeren har gjennom hele prosessen prøvd å holde seg så objektiv og uavhengig som overhode mulig.

Kvantitativ metode

Den kvalitative metoden er underbygd med kvantitativt datamateriale. Blant annet er statistikk fra Statistisk sentralbyrå (SSB) hentet inn for å se på forutsetningene til Bokn kommune. Tallene rundt befolkning, pendling og næringsaktivitet er noe av det som er interessant her. I tillegg har man brukt estimatene til SSB for befolkningsøkning. For å forså hvordan fremtidsbildet kan se ut, må man først fastsette hvordan bildet ser ut i dag. Trafikkdata er samlet inn fra Statens vegvesen.

5.4 Datainnsamlingsmetode

Primærdata

Intervju:

Oppgaven bruker intervjuer med rådmann, kommunalsjef og teknisk sjef i Bokn kommune i empiridelen. Intervjuene er både planlagt, gjennomført og ferdigstilt av forsker, og er derfor primærdata. Ved å gjennomføre intervjuer med personer fra kommuneadministrasjonen har man fått et klarere bilde på hvilke muligheter og trusler man forbereder seg på i Bokn. Dette settes sammen med de andre dataene hentet fra litteraturen slik at man får en dypere og mer fullstendig forståelse.

Intervjuene er gjennomført med hensyn til de etiske og praktiske avveiningene. Intervjuobjektene har gitt informert samtykke; hvor kompetanse (intervjuobjektet er selv i stand til å bestemme om han/hun vil delta), frivillighet (intervjuobjektet velger fritt selv om han/hun vil delta uten noen form for press), full informasjon (intervjuobjektet har fått informasjon om hensikten med undersøkelsen og eventuelle fordeler og ulemper), og forståelse (intervjuobjektene har så langt det er mulig å se forstått informasjonen som er gitt om undersøkelsen). I tillegg har man tatt i betraktning krav om privatliv og krav om riktig

fremstilling av data. Sistnevnte går ut på at intervjuene er fremstilt slik intervjuobjektet mente det uten å subjektivt forstyrre hans eller hennes meninger. For å sikre dette har intervjuobjektene blitt tilsendt utskriftene av intervjuene, og de har godkjent disse.

Intervjuene ble utført ansikt til ansikt og var relativt åpne intervjuer med en viss grad av struktur. Temaene som skulle tas opp var gitt på forhånd med tilhørende spørsmål, men utover dette var samtalen fri slik at man kunne fange opp eventuelle elementer som man ikke hadde tenkt på forhånd. Hensikten med intervjuene var også kjent, slik at intervjuobjektene hadde bedre mulighet til å tilføre relevant informasjon. Dette er som nevnt en av fordelene med en kvalitative metode. Intervjuobjektene er fagpersoner som har mye å si for den interne kapabiliteten i kommunen. Etter intervjuene ble dataen systematisert og presentert skriftlig i denne rapporten. Utskrift av intervjuene er lagt ved som vedlegg 1, 2 og 3 i oppgaven.

Sekundærdata

Dokumentanalyse:

Ved å lese de ulike dokumentene skrevet om Rogfast fra blant annet TØI, vil man kunne finne de overordnede planene og målene for prosjektet. Ved å sammenligne regionale og lokale planer kan man se mulighetsgrunnlaget. Offentlige planer og rapporter skrevet av blant annet Bokn kommune, TØI og Statens vegvesen er brukt som kilder. På grunn av begrensede midler og tid i en masteroppgave er slike rapporter nødvendige å bruke da de både er ressurs- og tidsbesparende.

Statistikk:

Ved å hente statistikk fra SSB finner man underliggende informasjon både fra kommunen og fra regionen, dette gjelder særlig om Bokn som bosted og arbeidsmarked. Statistikk hentet fra Statens vegvesen om ÅDT gir også mye informasjon om trafikkomfanget og viktigheten av E39 som samferdsels åre på Vestlandet. Passasjertallet på ferjene er fremstilt av billetteringssystemet, og man må merke seg at det her kan være feilkilder som for eksempel svikt i systemet eller at noen ikke betaler. Disse feilkildene er imidlertid så små at de ikke har noen større påvirkning på ÅDT. Nøkkeltall om antall ansatte i bedriftene på Bokn er hentet inn personlig fra de diskuterte bedriftene og er derfor å regne som primærdata.

5.5 Utvalg av enheter

Intervjuobjekter ble valgt på bakgrunn av problemstillingen og hva oppgaven ønsker å undersøke. Intervjuobjektene er plukket fra kommuneadministrasjonen, og ikke fra politikken, noe som er bevisst ettersom man ønsker å få frem de mer objektive sidene. Politikk er styrt av følelser og meninger noe som fort kan virke forstyrrende på resultatet dersom man ikke får frem alle sidene av saken, og på grunn av tidsbegrensninger har man derfor valgt å holde en viss avstand fra politikken.

Statens vegvesen sin sentrale rolle i Rogfast gjør at mye av informasjonen stammer fra dem. Deres analyser er godt utarbeidet og fremstilt. I tillegg har TØI gode og dype rapporter som er utarbeidet over lengre tidsperioder. Bokn kommune er en sentral aktør i undersøkelsen, og deres samfunnsplaner og fremtidssyn har mye å si for resultatene man vil oppleve mange år frem i tid. Man må merke seg at informasjon kan bli borte gjennom undersøkelsen (Jacobsen 2005). Frafallet av informasjon kan derfor ha en del å si for resultatene forskeren finner.

På bakgrunn av de store mengder data som er samlet inn i intervjuene og i studiet av ulike rapporter, har mye av arbeidet ligget i å avgrense informasjonen til det mest relevante. God systematisering og inndeling i de tre ulike nøkkelbegrepene; bosetting, arbeidsmarked og næring var derfor nødvendig.

5.6 Drøfting av reliabilitet og validitet

Reliabilitet -Kan vi stole på de data vi har samlet inn?

Etter en kritisk gjennomgang av resultatene i tillegg til undersøkelser med andre studier virker resultatene sannsynlige. Spørsmålet blir på mange måter om forsker har fått tak i de riktige kildene til informasjonen. Undersøkelsen er bare så god som de dataene man har fått tak i. Man har forsøkt å basere forskning på dokumenter hentet fra kjente aktører for å styrke påliteligheten.

I en undersøkelse er det den objektive virkeligheten som skal studeres, og for å få dette til er det viktig at forskeren har avstand til forskningsobjektet og forstyrrer funnene minst mulig. Dette bringer oss til problemet om nærhet eller distanse til forskningen. Repliserbarhet, som er at en annen forsker som gjennomfører en lik studie vil komme frem til like resultater, er ønskelig, men ikke alltid tilfelle. Mange mener at forskere alltid vil påvirke undersøkelsen blant annet gjennom problemstillingen og hvem de stiller spørsmål til. I denne oppgaven har man prøvd å være så objektiv som mulig. I tillegg har forskeren satt seg inn i rapporter og forskning som er utført av andre, for å se ulike synspunkt og tilnærmelser. Da forskeren kommer fra Bokn, finnes det en nærhet til oppgaven. Forsker har imidlertid ikke noen sterke meninger eller forventninger om fremtiden, mer ett ønske om å finne informasjon. Det kan være nyttig å tilføre at forskeren selv ikke har noe sterkt politisk syn på Rogfast, verken for eller imot.

På grunn av at dette er en masteroppgave som ikke blir skrevet på forespørsel fra noen oppdragsgiver, neglisjerer man det etiske dilemmaet mellom forsker og oppdragsgiver. I forhold til dilemmaet mellom forsker og samfunn har ikke oppgaven blitt lagt opp slik at den prøver å få frem et forhåndsbestemt resultat, snarere forsøker den bare å søke kunnskap. Hva denne kunnskapen brukes til senere er ikke relevant for dette prosjektet. På tross av dette kan man gjerne si at det er anvendt forskning som kan bli brukt som en pekepinn for dem som ønsker det.

Validitet -Har vi fått tak i det vi ønsket å få tak i?

Man har brukt både kvantitativ og kvalitativ data i oppgaven, og disse metodene er forsøkt utfyllende for hverandre. Ved å se på tidligere forskning og teori rundt emnet vil man få empiriske resultat på et generelt grunnlag. Ved å tilføre statistikk, intervju og gjennomgang av ulike planer vil man få resultater spesifikt knyttet opp mot Bokn. Siden oppgaven ser på fremtidsbilde er det umulig å finne presise og sanne resultater, oppgaven vil i større grad finne sannsynlige konsekvenser ved å supplere ord med tall for en styrket sannsynlighet. Svingninger i markedet, befolkningsøkning generelt i landet og lignende har mye å si for estimatene. Dessverre er dette en usikkerhet vi ikke kan eliminere, men bare må akseptere og ta hensyn til at er der.

5.7 Tolkning av data

Det er viktig å understreke at en feil i metodedelen kan være ødeleggende for undersøkelsen og de resultatene man får. Mye tid har derfor gått med på å kvalitetssikre metodevalg og undersøke de ulike alternativene. Utfordringen har vært å være objektiv i studiet da man gjerne lager seg egne tanker om det man finner. I tillegg er det mye usikkerhet rundt prosjektet som kan ha stor påvirkningskraft på resultatet. Man har også en utfordring med å vite hvilke konsekvenser som er direkte knyttet til Rogfast, og hva som er et resultat av generell utvikling. For å styrke casestudien er det derfor viktig å tolke dataen så nøyaktig og nyansert som mulig. Man må i praksis være forsiktig med å trekke konklusjoner ut fra små variasjoner. Oppgaven har også få sammenligningscaser som kan gi skjevheter i resultatet, da man ikke har nok sammenligningsgrunnlag til å trekke sikre konklusjoner. En makrostudie ville vært bedre til dette, men da ville man samtidig ha mistet detaljnivået.

Man har i dette kapitlet sett på metoden som oppgaven er gjennomført etter. Det har blant annet blitt presentert hva en casestudie er og hva den søker å forklare og ulike hensyn som har vært viktige i analysene.

Videre vil man nå presentere analysene som er gjennomført i oppgaven. Kapittel 6 undersøker det første forskningsspørsmålet; Hvordan vil Rogfast påvirke bosetting, arbeidsmarked og næringsliv i Bokn kommune. Kapittel 7 undersøker det andre forskningsspørsmålet; Hvordan vil Bokn legge seg i forkant og dra nytte av konsekvensene Rogfast vil medføre? Kapittel 8 vil drøfting funnene og gi en konklusjon av studien.

6 Hvordan vil Rogfast påvirke bosetting, arbeidsmarked og næringsliv i Bokn kommune?



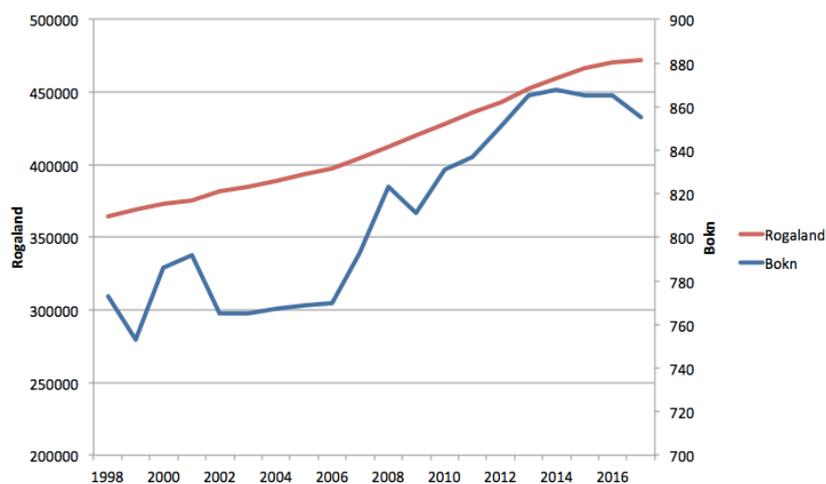
Figur 6.1: Boknafjorden sett fra nordvest. Foto: Oddrun Grønnestad.

I dette kapittelet skal Rogfast sin påvirkning på bosetting, arbeidsmarked og næringsliv drøftes. For å se dette vil oppgaven først presentere hvordan bildet ser ut i dag, deretter vil man se på hvilke endringer man fikk i de ulike sammenligningsprosjektene som er valgt. Tilslutt vil man se på eventuelle ulikheter, og trekke frem hva som er sannsynlige konsekvenser i Bokn kommune.

6.1 Bosetting

Dagens bilde i Rogaland

Per januar 2017 bor det 472 024 personer i Rogaland, mens det i 2007 bodde 404 566 personer, og dette utgjør en vekst tilsvarende 16,7 prosent (SSB 2018d). Norges befolkning har i samme periode steget fra 4 681 134 til 5 258 317 som er en økning på 12,3 prosent. Sammenligner man tallene fra Rogaland og hele landet sett under ett har befolkningsveksten vært over gjennomsnittet i Rogaland. Grunnen til dette kan være den enorme veksten man har hatt i næringen på Vestlandet, og da spesielt den tidvis svært inntektsgivende oljenæringen som blant annet frister med høye lønninger.



Figur 6.2: Graf over antall innbyggere i Rogaland og Bokn kommune de siste 20 årene. Kilde: SSB (2018d).

Fra figur 6.2 ser man at befolkningsøkningen har avtatt noe de senere årene i Rogaland, og det er nærliggende å tro at dette har tilknytning til det siste oljeprisfallet og nedbemanningen som fulgte fra høsten 2014 (Senneset 2015). Oljesektoren har mye å si for Rogaland og Internasjonal Research Institute of Stavanger (IRIS) anslo i 2015 at 40 prosent av de sysselsatte som er bosatt i Rogaland arbeider innen petroleumsrelaterte virksomheter (Blomgren mfl. 2015 s.126). Den høye arbeidsledigheten man hadde i Rogaland og resten av Vestlandet mellom 2015 og 2017 førte til store endringer i bosettingsmønsteret, noe som blant annet kan ses ut fra boligprisfallet man opplevde i områdene tilknyttet Stavanger.

Andre steder, som for eksempel Oslo, som er det fylket som har opplevd den største økningen i folketallet med hele 21,5 prosent siden 2007, har ikke vist slike store svingninger i folketallet. Dette kan i stor grad skyldes at arbeidsmarkedet her ikke er like avhengig av petroleumsvirksomheten og industrien som knyttes opp mot sokkelen. Østlandet og andre delene av Norge har generelt en mer spredt næring, noe som gjør at de ikke rammes på samme måte som Vestlandet. Økningen i byen ser imidlertid ut til å stagnere, noe som trolig har mer å gjøre med at hovedstaden er mettet, og følgelig skyhøye boligpriser. Også Stavanger begynner nå å merke plassmangel, og utbyggingen av Stavangerregionen skjer stadig mer ut i nabokommunene.

Dagens bilde i Bokn

Fra figur 6.2 kan man se at folketallet i Bokn har økt en del de siste 20 årene. Fra midten av 2007 bikket man 800 innbyggere og siden den gang har det holdt seg over dette nivået. Den årlige endringen denne perioden har vært 0,78 prosent, som er langt under 1,67 prosent som er gjennomsnittet i Rogaland. Noe som kan være interessant er at man ser en negativ vekst i årene 2009, 2015 og 2017, samt ingen endring i 2016. Dette korrelerer med de gangene man har hatt en nedgang i markedet i Rogaland, og ut fra dette kan det se ut som Bokn er knyttet til markedet i resten av fylket, og at trendene med lavere befolkningsøkning i Rogaland, slår enda sterkere ut på Bokn som opplever en negativ endring.

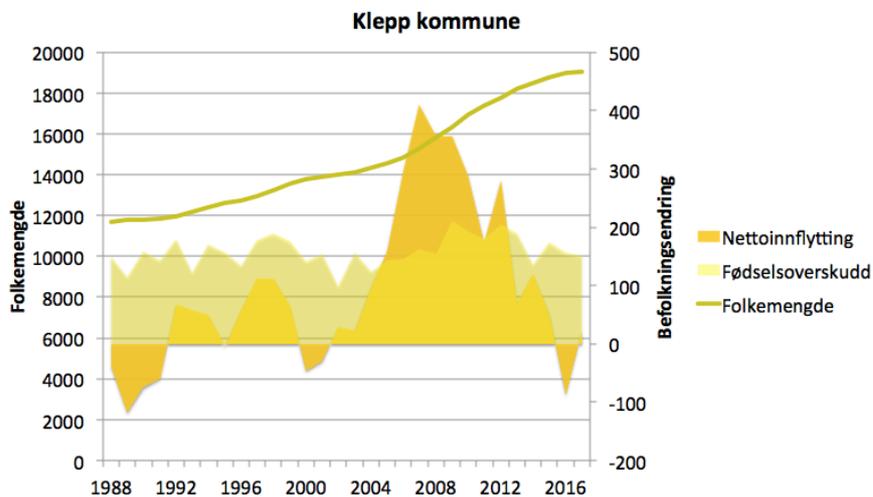
Trenden med minkende folketall de siste tre årene er uønsket, og kommunen har med ulike hjelpemidler prøvd å snu den. 2017 viste seg å bli enda en nedtur for kommunen da folketallet sank med 10 personer, og per januar 2018 har man 844 innbyggere. Siden man fikk endelig grønt lys på Rogfast prosjektet i 2016, har man altså sett en nedgang i folketallet, noe som gjerne er motsatt av det man hadde forventet ut fra teorigrunnlaget med et slikt prosjekt som vil gjøre kommunen mer sentral. Usikkerhet samt at prosjektet har lang byggetid kan være noen av årsakene til at man ikke har sett en positiv endring. Nedgangen i boligpriser i

sentrumsnære områder de siste årene har også ført til at flere av de som ønsker kan bo i byene. Den viktigste årsaken kan imidlertid være dette med sentralisering, som man vil se nærmere på i intervjuene i neste kapittel.

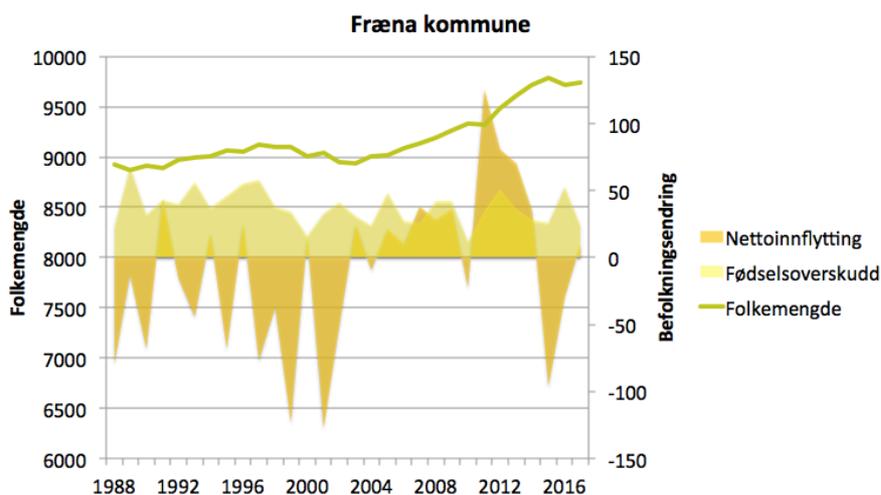
Caser

For å se hva man kan forvente av endringer etter Rogfast er ferdigstilt vil man nå se på andre lignende prosjekter for å se hvilke endringer man fikk her da disse ble ferdigstilt.

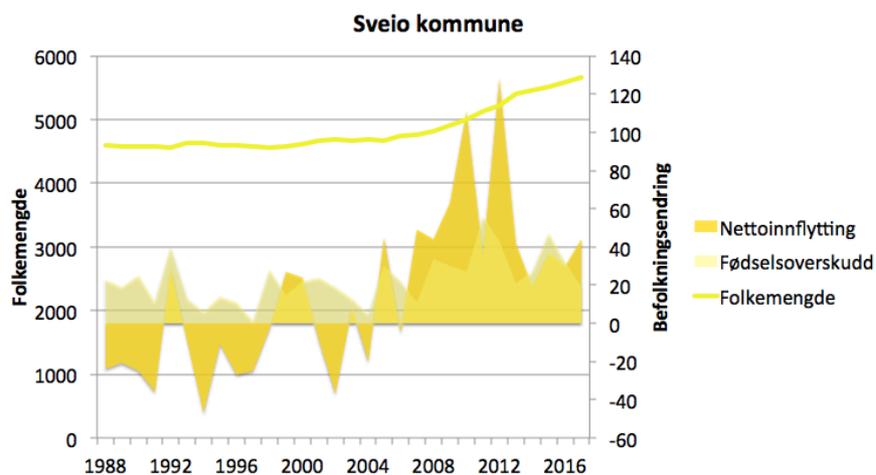
For å få mer kontroll på hva som blir påvirket av vegprosjekter og hva som blir påvirket av andre ting, må man sammenligne med en kontrollkommune. Ved å se på forskjellen på utviklingen i bosettingen i kommunene som har hatt et vegprosjekt, og de som ikke har hatt det, kan eksterne faktorer utelukkes og endringene kan relateres til vegprosjektet. Kommunene har imidlertid aldri et helt likt utgangspunkt slik at noe skjevhet vil forekomme. Kontrollkommunen som er valgt er Klepp for Rennesøy og Finnøy, Fræna for Averøy og Sveio for Stord. Disse ligger i samme område som casekommunene, men er ikke direkte påvirket av tunnelutbyggingene.



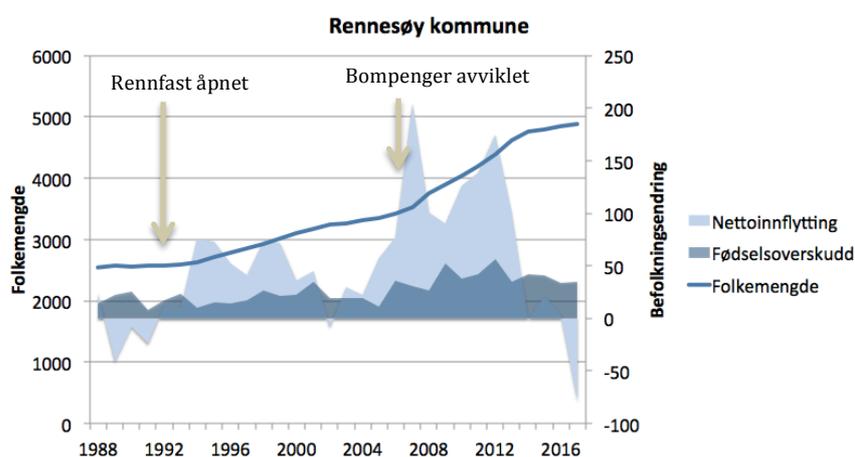
Figur 6.3: Endring i befolkningen i Klepp kommune de siste 30 år. Kilde: SSB (2018d).



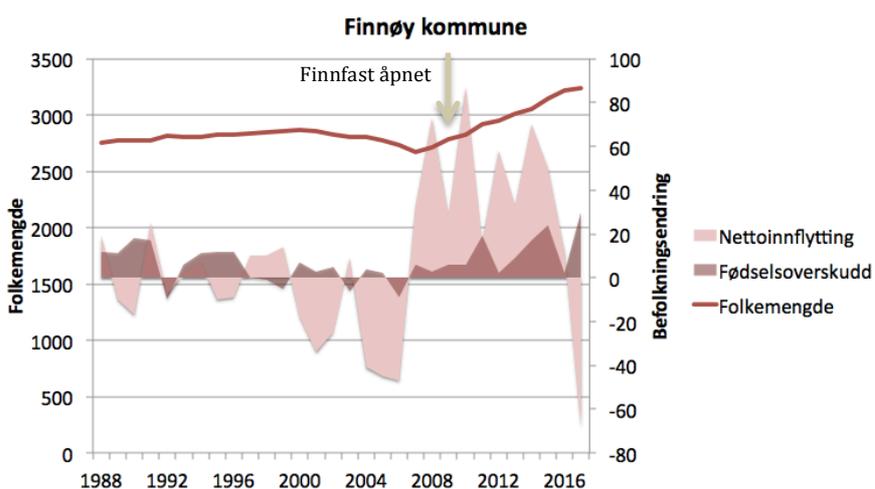
Figur 6.4: Endring i befolkningen i Fræna kommune de siste 30 år. Kilde: SSB (2018d).



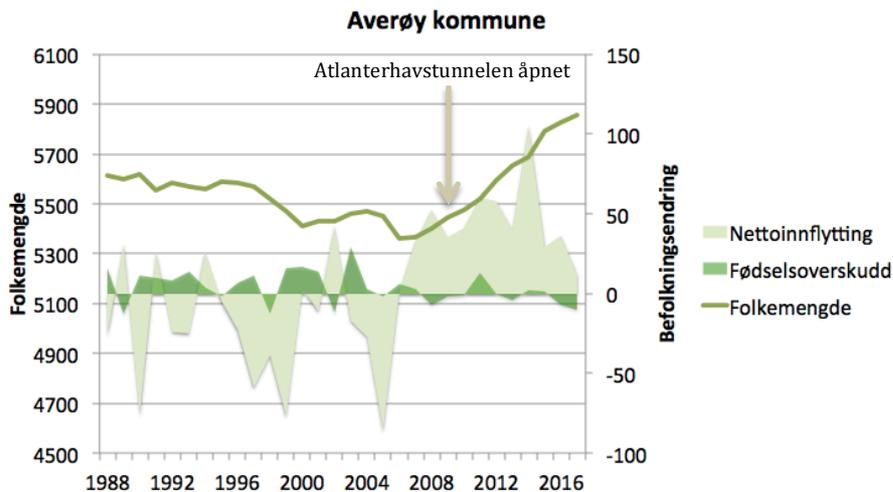
Figur 6.5: Endring i befolkningen i Sveio kommune de siste 30 år. Kilde: SSB (2018d).



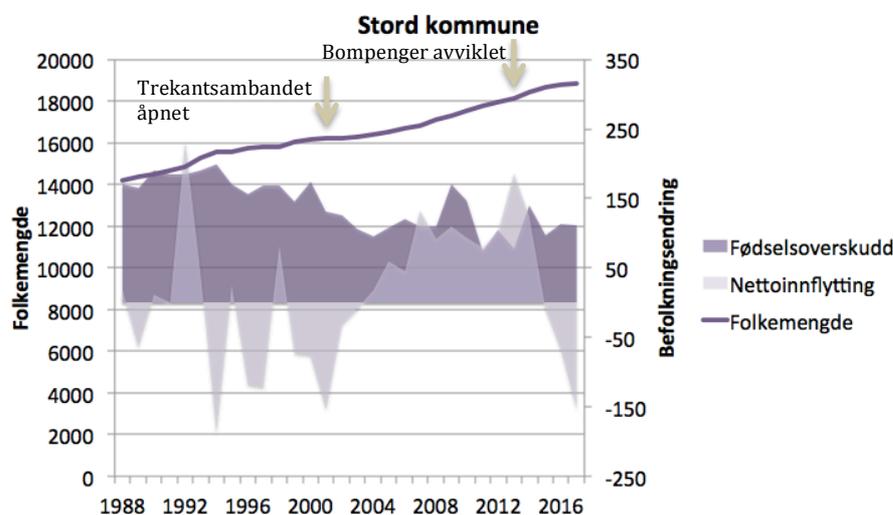
Figur 6.6: Endring i befolkningen i Rennesøy kommune de siste 30 år. Kilde: SSB (2018d).



Figur 6.7: Endring i befolkningen i Finnøy kommune de siste 30 år. Kilde: SSB (2018d).



Figur 6.8: Endring i befolkningen i Averøy kommune de siste 30 år. Kilde: SSB (2018d).



Figur 6.9: Endring i befolkningen i Stord kommune de siste 30 år. Kilde: SSB (2018d).

Rennesøy er en god sammenligningskommune med Bokn. Da Rennfast var ferdigstilt ble Rennesøy landfast med ca. en halvtimes kjøretur til Stavanger sentrum. Dette er likt med hva Bokn vil oppleve når Rogfast står ferdig. I Rennesøy er innbyggertallet nesten fordoblet siden åpningen av Rennfast i 1992. Fra figur 6.6 ser man at det i årene før åpning var lav vekst i befolkningen før Rennfast, mens det i årene etter åpning fulgte en sterk befolkningsøkning. Hvert eneste år, siden Rennesøy ble landfast og frem til i dag, har befolkningen økt. For å se på mobilitet for befolkningen kan man se på nettoinnflytting som er antall innflyttere minus antall utflyttere. Fra figur 6.6 ser man at nettoinnflytting har vært nesten utelukkende positiv siden Rennfast åpnet. I de tre årene før var det mer utflytting enn innflytting, men fra og med åpningen har man hatt stor tilflytting. Spesielt i perioden mellom 2007 og 2013 har mange flyttet til Rennesøy. I 2006 ble bompengereinnkrevningen avviklet og det ble gratis å kjøre gjennom tunellforbindelsen, man ser da at det var en topp i tilflyttingen i 2007. Fødselsoverskuddet, som er antall fødte minus antall døde per år, har også vært økende, noe som er positivt for demografien.

Like trender som man ser i Rennesøy ser man også i Klepp kommune i figur 6.3. Klepp, som ikke blir påvirket av Rennfast, men som ligger i samme avstand fra Stavanger, har mange av de samme endringene som Rennesøy i folkemengde, nettoinnflytting og fødselsoverskudd.

Dette gjelder både før og etter åpningen av Rennfast. Blant annet kan man se at nettoinnflyttingen har vært negativ i de samme periodene. Man ser at Rennesøy ikke hadde positivt fødselsoverskudd før Rennfast, noe Klepp hadde, men siden 1992 tallene vært positive i begge kommunene.

Fra figur 6.7 ser man at Finnøy hadde en lav befolkningsøkning, og tidvis en nedgang i folketall i tiårene før Finnfast. Dette endret seg i 2007, to år før Finnfast sto ferdig, og man har siden opplevd en større årlig økning i befolkningen. I nettoinnflytting ser man også at man har hatt positive tall helt siden 2007 og frem til 2017. I fjor var det 68 flere personer som flyttet ut enn inn i kommunen. Denne nedgangen kan ha sammenheng med nedleggelsen av den videregående internatskolen, Rygjabø VGS, som ble lagt ned høsten 2017 (Jøssang 2016), men kan også skyldes den generelle nedgangen som man også fikk på Rennesøy på dette tidspunktet. Fødselsoverskuddet snudde også fra å være negativt til å bli positivt med Finnfast. Man har imidlertid flere mindre øyer i Finnøy som enda ikke er landfaste, og befolkningen på disse øyene vil ikke bli påvirket av Finnfast i samme grad.

Sammenligner man Klepp og Finnøy ser man også her en korrelasjon mellom tallene, men det er først etter at Finnfast er åpnet korrelasjonen begynner. Finnøy hadde en nedgang i folketallet flere år før Finnfast, mens folketallet i Klepp og Rennesøy steg. Man hadde også flere perioder med negativ nettoinnflytting i årene før Finnfast, selv om de to andre kommunene opplevde vekst. Dette viser at Finnfast mest sannsynlig er grunnen til veksten man har hatt på Finnøy som har gitt økt befolkning, nettoinnflytting og fødselsoverskudd. Korrelasjonen mellom grafene i figurene 6.3, 6.6 og 6.7 kan tyde på at både Rennesøy, Finnøy og Klepp er en integrert del av Stavangerregionen. Sannsynligvis har de høye boligprisene i Stavanger gitt ett press både mot sør og nord, som har gitt vekst i omlandet. Dette presset hadde antagelig ikke vært like sterkt dersom Rennesøy og Finnøy ikke hadde hatt henholdsvis Rennfast og Finnfast.

Som man ser fra figur 6.8 hadde Averøy i lang tid hatt en nedgang i folkemengde før bunn i 2006, og nettoinnflyttingen var også stort sett negativ i denne perioden. Siden 2006 har nettoinnflytting vært positiv, og da Atlanterhavstunnelen sto ferdig i 2009 hadde Averøy allerede hatt en økning i folketallet i tre år. Dette tyder på at Averøy kommune ble mer attraktiv etter den nye tunnelforbindelsen. Fødselsoverskuddet har hatt en negativ trend. Ut ifra tallene hos SSB er dette på grunn av få fødsler, mens tallene på dødsfall har holdt seg stabile. Dette kan tyde på at færre unge voksne bor i kommunen i dag enn tidligere, og dersom denne negative trenden fortsetter vil det få konsekvenser for demografien og den fremtidige utviklingen.

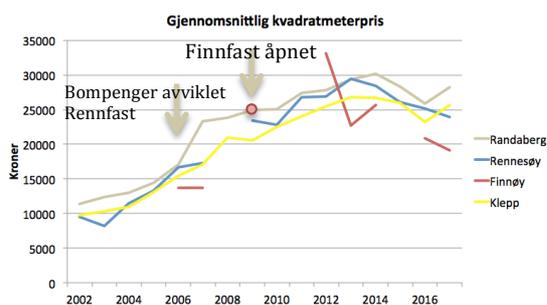
Som man ser i figur 6.4 har sammenligningskommunen Fræna også opplevd litt av den samme nedgangen i befolkningen som Averøy før 2005, men dog ikke like kraftig. Fra 2005 har folketallet steget i begge kommunene. Fræna har også hatt negativ nettoinnflytting, men har hele tiden hatt positive fødselstall. Man ser at Averøy har opplevd en klart mer positiv utvikling både i folketall og nettoinnflytting fra Atlanterhavstunnelen åpnet, sammenlignet med Fræna i den samme perioden.

Folketallet i Stord sank året etter åpningen av Trekantsambandet som vist i figur 6.9. En ting som er interessant å merke seg er at befolkningen sank både på Stord og Fitjar som er to av de tre kommunene som ble berørt av forbindelsen. Bømlo, den tredje kommunen som ble direkte berørt av sambandet, opplevde en videre økning til 2002 før den ble negativ i 2003 og 2004. Denne casen skiller seg klart fra de andre casene hvor man opplevde en økning i folketallet,

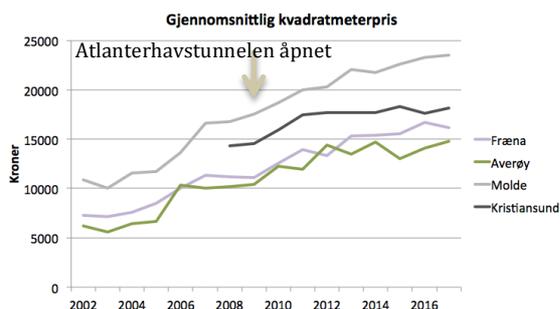
og dette viser at man aldri kan vite sikkert hvordan et samferdselsprosjekt vil slå ut i kommunene. Det er vanskelig å si hva som førte til denne nedgangen, men forfatteren av denne oppgaven tror det kan ha noe med at Stord er den eneste casekommunen men mye industri internt og derfor mange egne arbeidsplasser. Som man skal se i neste delkapittel hadde Stord, som eneste casekommune, flere innpendlere enn utpendlere og det kan være noe av forklaringen ligger her. Det at man hadde mange arbeidsplasser inne i kommunen fra før av, gjorde at man i mindre grad var begrenset av arbeid for å bo på Stord. Da tunnelen kom fikk også de som ønsket å bo nærmere byene mulighet til å flytte ut og fremdeles jobbe på Stord. Folkenedgangen var imidlertid kort, og både på Stord og Bømlo har man senere opplevd stor befolkningsøkning. Fra grafen om Stord kommune ser man at nettoinnflytting gikk over til å være positiv i 2004 og slik holdt den seg helt til 2015. I 2013 da bompengene ble avviklet ser man også en ekstra høy nettoinnflytting. Stord er preget av mye industrivirksomhet, og grunnen til at nettoinnflytting endret seg i 2015 kan ha å gjøre med de dårlige tidene i markedet. Fødselsoverskuddet har holdt seg positivt hele tiden selv om det viser en synkende tendens. De høye fødselstallene har i større grad enn tilflytting ført til det økte folketallet.

Sammenligner man Stord med Sveio som er kommunen som ligger sør for Trekantsambandet, ser man at folketallet har økt mer i Stord enn i Sveio. Dette på tross av at Sveio ligger nærmere Haugesund. Nettoinnflyttingen i figur 6.5 viser mye av de samme trendene, med flere perioder med mye utflytting før 2004, og høy tilflytting etter 2004. Sveio ser ut til å ha enda mer tilflytting de senere årene etter 2008, og dette kan komme av at Haugesund har begynt å vokse sammen med de søre delene av Sveio. Fødselstallene har også hatt en positiv utvikling i Sveio, mens de har vært synkende i Stord.

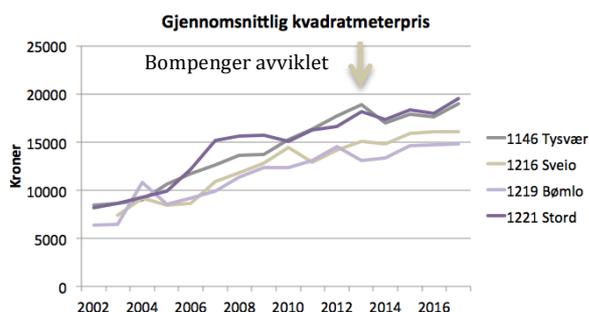
Alt i alt tyder grafene på at Stord er den kommunen som skiller seg klart ut i fra de andre casekommunene. Den store næringsaktiviteten i kommunen, samt at det er en stor kommune med høyt folketall kan være noen av årsakene til dette. Stord er ikke like avhengig av Haugesund som, Rennesøy og Finnøy ser ut til å være av Stavanger, og Averøy ser ut til å være av Kristiansund.



Figur 6.10: Graf over gjennomsnittlig kvadratmeterpris på eneboliger i Rennesøy, Finnøy, Randaberg og Klepp. Data mangler for Rennesøy i 2008. For Finnøy har man bare data for 2006, 2007, 2009, 2012-2014, 2016 og 2017. Kilde: SSB (2018f).



Figur 6.11: Graf over gjennomsnittlig kvadratmeterpris på eneboliger Averøy, Fræna, Molde og Kristiansund. Data mangler for Kristiansund før 2008. Kilde: SSB (2018f).



Figur 6.12: Graf over gjennomsnittlig kvadratmeterpris på eneboliger på Stord, Bømlo, Sveio og Tysvær. Data mangler for Sveio i 2002. Kilde: SSB (2018f).

På grunn av manglende datamateriale før 2002 var det ikke mulig å se hvordan Rennfast påvirket boligprisene ved åpningen i 1998. Som man ser i figur 6.10 steg prisene med over 200 prosent fra 2002 til 2013. Endringen i gjennomsnittlig kvadratmeterpris ser imidlertid ut til å ha steget parallelt med Randaberg, som er en av nabokommunene til Stavanger, og Klepp. Prisøkningen kan derfor tenkes å være en del av en prisøkning i Stavangerområdet. Spørsmålet er om man hadde sett en lignende korrelasjon dersom Rennfast ikke hadde vært bygd?

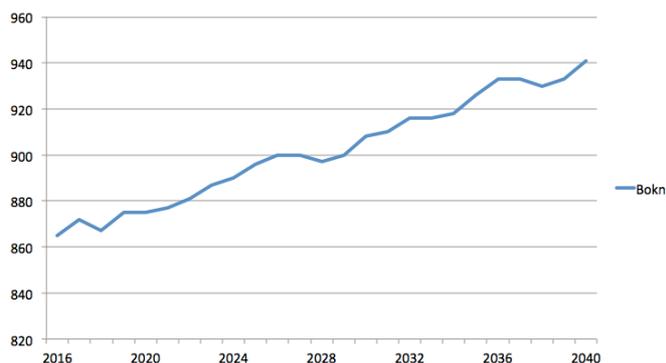
Boligprisene på eneboliger i Finnøy kommune steg med 80 prosent fra 2007 til 2009 da tunnelen åpnet, og figur 6.10 viser at også boligprisene på Finnøy har noe korrelasjon med de andre kommunene utenfor Stavanger. Lite datamateriale tilgjengelig gjør det vanskelig å fastsette noen sammenheng også her.

Fra figur 6.11 ser man at boligprisene i Averøy har steget siden 2002. Kvadratmeterprisene i nabokommunene viser en lignende trend, og det er derfor vanskelig å vise til en sammenheng mellom åpningen av Atlanterhavstunnelen og en økning i boligprisene.

Som man ser i figur 6.12, følger boligprisene på Stord boligprisene i Tysvær som er en av nabokommunene til Haugesund. Unntaket er fra 2005 til 2009 hvor prisene på Stord får en markant økning. På Bømlo hadde man en økning i 2004 da folketallet sank, men da dette bare gjeldt for ett år kan det være andre feilkilder som slår inn her. Prisene på Bømlo har noe korrelasjon med prisene i Sveio. Boligprisene er altså høyere på Stord enn de er i Sveio som ligger nærmere Haugesund, noe som også tyder på at den egne industrien med mange arbeidsplasser utgjør en forskjell.

På bakgrunn av tallene er det vanskelig å fastsette noen økning i boligprisene som en konsekvens av vegprosjektene.

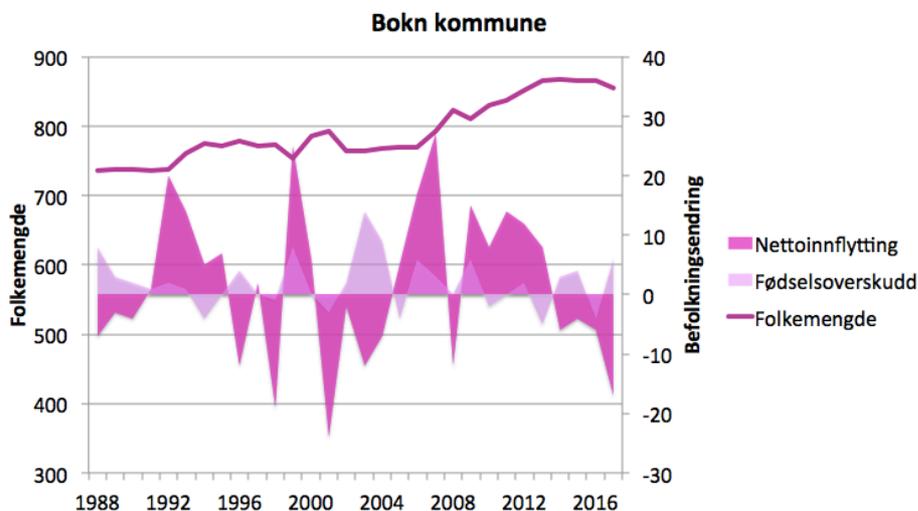
SSB sine prognoser



Figur 6.13: Forventet folketall i Bokn (hovedalternativet). Kilde: SSB (2018a).

Når man ser på tallene fra SSB i figur 6.13 om antatt befolkningsvekst i Bokn ser man at befolkningen er antatt å øke hvert år frem til 2027. Frem til og med 2024 er den årlige økningen estimert til 0,29 prosent. Den årlige endringen etter Rogfast i 2025 er til sammenligning 0,42 de neste syv årene. SSB tar ikke hensyn til Rogfast utbyggingen i sine estimater, og den høye veksten etter Rogfast er derfor et resultat av andre faktorer. Det viser seg derfor at SSB har tro på en generell befolkningsøkning, uavhengig av Rogfast. Befolknings estimatet for 2040 er 941, som tilsvarer en gjennomsnittlig økning på 0,37 prosent hvert år. Det må påpekes at tallene som er hentet fra SSB har utgangspunkt i at det er 872 personer i 2017, noe som har vist seg å være feil. Tallene har derfor allerede en vesentlig feilmargin, men trenden kan likevel bli noenlunde lik.

Sannsynlige konsekvenser av Rogfast



Figur 6.14: Endring i befolkningen i Bokn kommune de siste 30 år. Kilde: SSB (2018d).

Sammenligner man Bokn kommune i figur 6.14 med Rennesøy, Finnøy og Klepp ser man at både folketallet, nettoinnflytting og fødselsoverskuddet har variert mer på Bokn enn i de andre kommunene, og det lave innbyggertallet gjør at grafen er også mer følsom for svingninger. I likhet med Finnøy før Finnfast har man hatt mye negativ nettoinnflytting, og svingende tall over fødselsoverskudd. Som man har sett endret dette seg med Finnfast, og tallene har i all hovedsak hvert positive siden. For Bokn hadde en lignende utvikling vært ønskelig for å få vekst, og det er ikke utenkelig at man vil se det etter Rogfast.

Studert litteratur i kapittel 4 har vist at studier tyder mot en sammenheng mellom infrastruktur prosjekter og befolkningsøkning i kommunene rundt. Dess mer sentralt kommunen ligger dess større positive konsekvenser kan man oppleve. Dette stemmer med det vi fant i casene med Rennesøy, Finnøy og Averøy. Rennesøy og Finnøy fikk vesentlig høyere nettoinnflytting enn Averøy på tross av at Averøy i utgangspunktet var den kommunen med høyest folketall. Sistnevnte er i nærhet av Kristiansund og Molde, som er mindre byer sammenlignet med Stavanger.

Casen med Stord var en litt annen. Her fikk man en nedgang i befolkningen det året vegprosjektet åpnet. En mulige årsak kan være at mange som jobbet der valgte å flytte til sitt eget hjemsted da dette ble mer tilgjengelig, samtidig som de kunne fortsette å jobbe på Stord. Man så derimot en stor økning i nettoinnflytting etter 2004, og spesielt i 2013 da bompengene ble avvirket.

I teoridelen så man også at folk i etableringsfasen ofte søker til omlandet, og dette samsvarer med tallene over fødselsoverskudd i Rennesøy og Finnøy som går fra negative til positive etter at avstanden til Stavanger minker. I Averøy og Stord har man en nedgang i fødselstall, og disse kommunene er også de som er minst sentrale i forhold til de store byene. Det er sannsynlig at en eventuell befolkningsvekst i Bokn i hovedsak vil bestå av voksne og etableringsklare familier, snarere enn unge og eldre.

Som man ser i casen med Rennesøy fikk man høy innflytting året etter bompengene ble avvirket. Dette er trolig både på grunn av bompengene, men også på grunn av en generell økning i regionen, da man også ser at Klepp har en økning her. På Stord fikk man en nedgang i innflyttingen året etter at bompengene ble avvirket. Dette har sannsynligvis mye med nedgangen i markedet som kom i 2014, året etter bompengene avvirkningen.

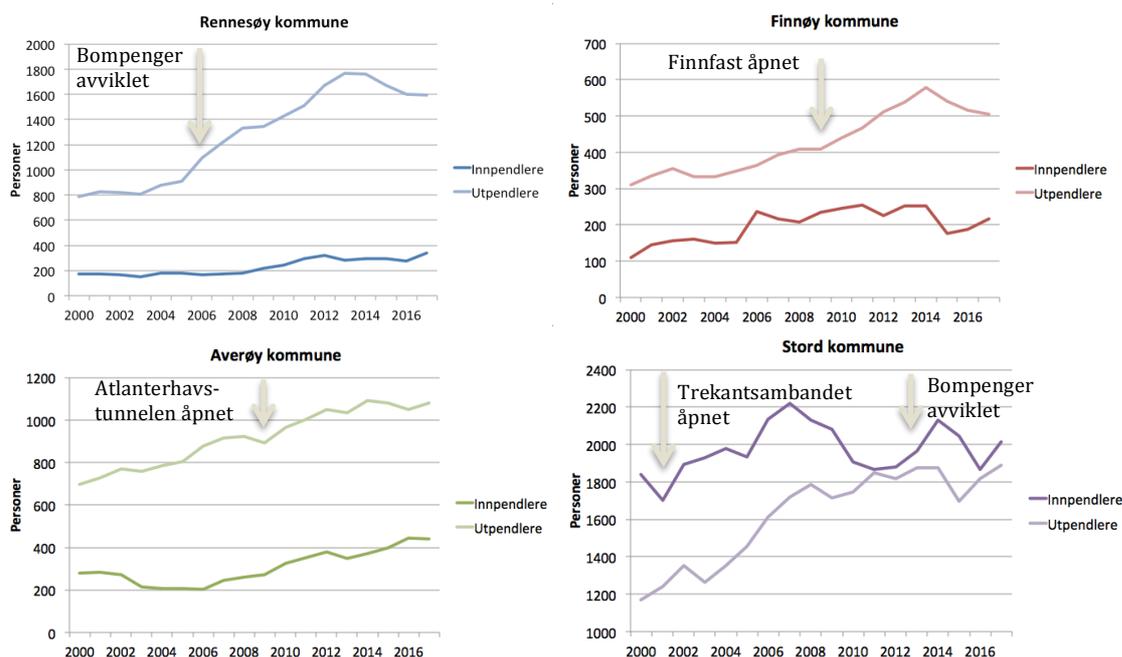
Selv om både Bokn og Rennesøy vil ligge 30 minutter fra Stavanger, vil bompengesatsen gjennom Rogfast ifølge rådmannen være vesentlig høyere enn hva den var i Rennfast. Da dette gir høye transportkostnader for pendlere påpeker han at dette kan være en brems for veksten. Samtidig ligger Bokn i nærheten av både Stavanger og Haugesund. Det å ligge mellom disse to bysentrene kan komme til å bli attraktivt i fremtiden dersom transportkostnadene ikke blir for høye. Selv om man gjerne ikke merker noen sterk økning de første årene, vil det trolig komme mer når nedbetalingstiden er over, og folk kan bruke tunnelen kostnadsfritt.

Totalt sett tyde det på at Bokn vil få en positiv utvikling i bosettingen i fremtiden, da kommunen både er sentrumsnær og man har observert at tidligere arealpress har drevet bosettingen nordover til Rennesøy og Finnøy. Både Rennesøy og Finnøy har også boligpriser som følger prisene til nabokommunene av Stavanger, og boligprisene vil trolig jevne seg ut også på Bokn. Den største effekten vil trolig ikke komme før etter nedbetalingsperioden er over, 15 år etter åpningen.

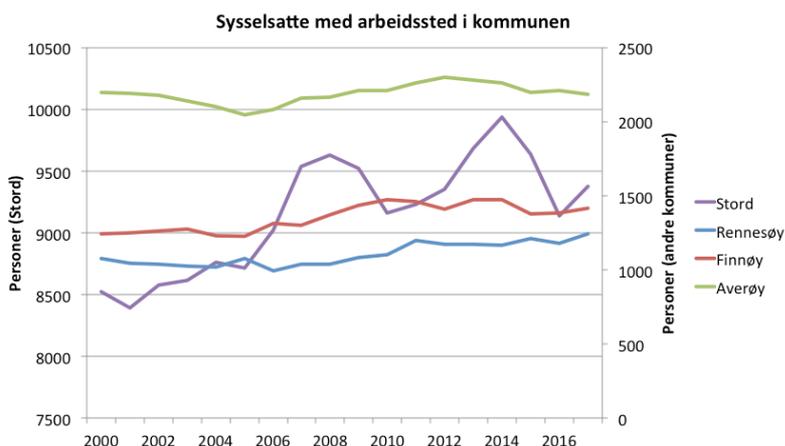
6.2 Arbeidsmarked

Dette delkapittelet vil se på endringer i arbeidsmarkedet ved å undersøke inn- og utpendlingen man registrerte i casekommunene. For å få en grundigere forståelse av innpendlingstallene har man lagt til en graf med antall sysselsatte med arbeidssted i casekommunene. Dette har til hensikt å vise om det er tunnelprosjektene eller en nedgang i den interne næringen som er årsak til endringer i pendlertallene. Tilslutt vil man ut fra studert litteratur og casene se hvilke konsekvenser som er sannsynlige å oppleve i Bokn.

Caser



Figur 6.15: Inn- og utpendling i casekommunene fra 2000 til 2017. Kilde: SSB (2018h).



Figur 6.16: Antall sysselsatte med arbeidssted i casekommunene. Kilde: SSB (2018h).

Man har dessverre ikke lyktes i å hente tall om pendling fra før 2000. Dette gjør at endringen i Rennesøy da Rennfast åpnet i 1992 ikke kan ses i figur 6.15. Fra Rennesøy ser man derimot at pendlingen ut av kommunen steg kraftig etter bompengene ble avviklet. Stigningen holdt frem til 2014 da utpendlingen begynte å synke noe. Dette har antakelig sammenheng med oljeprisfallet og mye nedskjæringer som spesielt rammet Stavangerregionen i 2014. Man ser også at innpendlingen er relativt stabil på et lavt nivå og ikke ser ut til å ha blitt påvirket av bompengene. Antall sysselsatte med arbeidssted i Rennesøy har heller ikke variert noe særlig og viser en forsiktig økning som man ser i figur 6.16.

I Finnøy og Averøy fikk man som vist i figur 6.15 en økning i utpendlingen da henholdsvis Finnfast og Atlantehavstunnelen åpnet i 2009. Begge kommunene nådde i likhet med Rennesøy en topp i 2014 da nedgangstidene i næringen startet. Nedgangen var mindre i Averøy enn i Finnøy, noe som antakelig kommer av at fylkene lenger nord i landet ikke ble

like hardt rammet av oljekrisen som Rogaland. Innpendlingen har variert noe på Finnøy, men ser ut til å ha blitt lite påvirket av Finnfast. Man ser at antall sysselsatte som arbeider i Finnøy også har litt variasjon i figur 6.16. I Averøy har man en økning i innpendling allerede fra 2006, og denne kan se ut til å i større grad å ha blitt påvirket av fastlandsforbindelsen. Fra figur 6.16 ser man at Averøy har flere arbeidsplasser enn Rennesøy og Finnøy, men dette antallet ser ut til å holde seg relativt stabilt på tross av økt innpendling.

Stord skiller seg fra de andre casekommunene med at den har høyere innpendling enn utpendling. Den store egne næringen gjør at Stord er viktig både for arbeidstakere internt men også for arbeidstakere fra nabokommunene. På Stord har man opplevd en sterk økning både i utpendling og i innpendling etter åpning av Trekantsambandet. Fra 2009 ser man at Stord fikk en voldsom nedgang i innpendlingen på kort tid. Ut ifra figur 6.16 er dette en periode hvor mange arbeidsplasser forsvant i kommunen. Man ser at i perioder med oljeprisfall (2008 og 2014) går antallet på sysselsatte med arbeidssted i kommunen sterkt ned. Dette viser hvor avhengig næringen her er av sokkelvirksomheten med mye verftsindustri. Da man ser at både inn- og utpendling øker i 2013 er det antakelig et større resultat av oppgang i næringen enn av selve bompengearviklingen.

Sannsynlige konsekvenser

Engebretsen og Gjerdåker (2012) som også har sett på endringen av arbeidsmarkedet på Stord har registrert en stor økning i pendling etter Trekantsambandet åpnet, spesielt til Haugalandet. Dette tyder på at arbeidsmarkedet er forstørret, og flere velger å reise lenger for å finne arbeid. Større variasjon i arbeidsmarkedet gir blant annet større mulighet til å finne relevant arbeid, noe som har virket positivt inn på kommuneveksten. Studert litteratur peker mot at infrastrukturprosjekter fører til mer pendling som tyder på et økt arbeidsmarked. Som man ser støttes dette av statistikken av økt utpendling i alle casekommunene. Da Rogfast er et prosjekt som vil binde to store arbeidsmarkedsregioner sammen vil man sannsynligvis oppleve økt pendling også i disse regionene. Arbeidsmarkedet til Bokn er allerede sammenknyttet med Haugalandet, men vil øke mer mot sør, og ikke minst vil variasjonen og bredden i arbeidsplassene øke. Dette kommer av at arbeidsmarkedene i Stavangerregionen og Haugalandet supplerer hverandre. Mens man har mye industri på Haugalandet har man mer IT selskaper, oljeselskaper og konsulentvirksomhet i sørfylket.

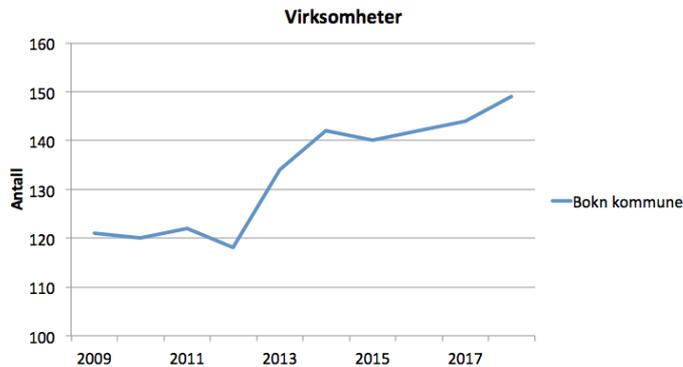
Bompengesatsene kan dempe pendling, og som man ser i Rennesøy og Stord økte utpendlingen da nedbetalingstiden var over. Bompengene vil trolig få enda større konsekvens i Bokn da bompengesatsene trolig vil bli vesentlig høyere enn det de var i Rennfast og Trekantsambandet.

6.3 Næringsliv

Vi vil følgelig presentere en kort oppsummering av Bokn sin næring fra kapittel 3. Deretter vil man se på casene og hvilke endringer næringslivet gjennomgikk etter at nye vegprosjekt ble åpnet. Da det har vist seg å være utfordrende å finne statistikk for bedrifter og næringsliv vil man i dette delkapittelet bruke en eksisterende studie for å vise endringen i næringslivet på Stord, da Haugalandsregionen og Sunnhordaland ble tettere gjennom Trekantsambandet. Tilslutt ser man på de sannsynlige konsekvensene for næringslivet på Bokn etter Rogfast står ferdig.

Næring i Bokn i dag

I tillegg til den kommunale sektoren, hvor man blant annet har skole, barnehage, sykehjem og kommuneadministrasjon, har man som tidligere skrevet noen private næringsaktører i kommunen. De største næringene er innenfor plastindustri, aquakultur og fiske og jordbruk. I tillegg har man to bedrifter sør i Boknasundet som tilbyr ulike tjenester knyttet til båt. Det er 149 registrerte virksomheter i Bokn kommune per januar 2018.



Figur 6.17: Antall virksomheter i Bokn kommune fra 2009 til 2018. Kilde: SSB (2018i).

Som man ser fra figur 6.17 steg antallet mye fra 2012 til 2014, da man gikk fra 118 til 142 virksomheter. Grunnen til økningen er uvisst, men det kan nevnes at 2013 er året da T-forbindelsen, som førte til redusert reisetid mellom Bokn og Haugesund/Karmøy, ble åpnet. Man hadde også en stor oppgang i markedet generelt i Rogaland det året. Også fra 2017 til 2018 har man hatt en økning, og dette lover godt for fremtiden. I kommuneplanen har man som tidligere nevnt sett på å bygge kontorlandskaper. Dette kan være en god måte å fremme vekst i det private næringslivet.

Caser

I en studie av Trekantsambandet har Aarhaug mfl. (2014) funnet tegn på økt integrasjon mellom Haugalandet og Sunnhordaland etter tunnelåpningen, med økt trafikken og pendlingen. Ifølge Lian og Rønnevik (2010) har reisetidsbesparelsen gjort det lettere for bedriftene å skaffe kvalifisert personell på Stord, samtidig som man har fått større fleksibilitet i arbeidstimer. Industrien på Stord kan oppleve store svingninger og den økte muligheten til å disponere arbeidskraft har vært en av de store fordelene. Transportkostnadene har gått ned og fleksibiliteten og forutsigbarheten har økt noe som er svært positivt for de transportintensive næringene.

På tross av økt konkurranse utenfra har handelslekkasjen ikke blitt så omfattende som man trodde. Sunnhordalandskommunene er tett knyttet sammen og på Stord har man hatt intern vekst på Heiane området som har blitt et næringsentrum for handel, og man har på denne måten klart å begrense lekkasjen til Haugalandet. Statlige tjenester har imidlertid blitt sentralisert mot Haugesund, mens man har klart å beholde mye av de lokale tjenestene.

Sannsynlige konsekvenser

En omfattende undersøkelse gjennomført for Næringsforeningen (2017) viser at 90 prosent av bedriftene i Rogaland er positive til Rogfast. Bedriftene tror den ferjefrie forbindelsen vil ha positiv effekt på det totale næringslivet i fylket. Bokn vil da bli en del av et enda større bilde. Studert litteratur i kapittel 4 viser at infrastrukturprosjekter kan både virke positivt og negativt på lokal næring. Dersom næringen er i stand til å tilpasse seg, og stå imot økt konkurranse fra andre bedrifter vil infrastrukturen føre til positive forbedringer inne transport og økt

kundekrets. Derimot vil det for noen bedrifter føre til utkonkurrering da flere kjører til sentrum for å handle istedenfor å handle lokalt. Dagligvarebutikken, og de andre handelsbedriftene kan derfor merke en større konkurranse fra byene etter Rogfast. Næringen i Bokn er i stor grad preget av transport- og arealintensive bedrifter, noe som ikke vil oppleve samme konkurransekraft som annen næring. Nisjebedriftene som Bokn Plast og High Comp har opparbeidet ett stort kundegrunnlag og vil heller ikke påvirkes særlig negativt.

Næringen i Rogaland er som sagt transportkrevende, og nye vegprosjekter kan da være nødvendig for å sikre videre drift. Boknasundet med sin gode beliggenhet, samt store ubenyttede arealer langs E39 kan i fremtiden bli brukt til å bygge ut næringsaktiviteten i kommunen. Etersom Rogfast vil gjøre forbindelsen både til Stavanger enklere og mer fleksibel, er også flere vegprosjekt satt i gang for å forbedre vegen opp til Bergen. Den transportkrevende industrien man har på Vestlandet kan derfor være positivt for Bokn, da man kan utnytte dette til næring langs E39. Utfordringen vil bli å etablere seg som næringskommune når det allerede er eksisterende næringsområder utbygget i nabo kommunene. Tysvær kommune har allerede to store næringsområder langs E39, Haugaland næringspark på Gismarvik med 5000 dekar areal og Aksdal næringspark på 425 dekar, og disse vil da konkurrere med næringseiendommene på Bokn. Haugaland næringspark ligger også tilknyttet sjø, som gjør dem til en enda større konkurrent med en eventuell utbygging i Knarholmen. Rådmannen påpeker imidlertid at Haugaland næringspark er felles eid av de lokale kommunene, deriblant Bokn. Bedriftene her er derfor like mye Bokn sin næring som Tysvær sin, og den korte avstanden på ca. 20 minutter vil gjøre at innbyggerne på Bokn vil kunne ha stor nytte av arbeidsplassene det gir.

7 Hvordan vil Bokn legge seg i forkant og dra nytte av konsekvensene Rogfast vil medføre?

Norske kommuner har også mulighet til å påvirke fremtidig utvikling gjennom å skape attraktivitet blant annet gjennom areal planlegging, men dette avhenger i stor grad av styringsevne og vilje. I dette kapittelet vil man først se kort på offentlige planer før man gjennom intervjuer med personer i kommuneadministrasjonen ser på Bokn sine grep og kapabilitet for å skape endring og vekst.

7.1 Offentlige planer

For å sikre at alle hensyn blir tatt under arealplanlegging må man ha et godt samarbeid mellom ulike etater (Miljøverndepartementet 2009). Videre presenteres kort noen av hovedelementene i planene på nasjonalt, regionalt og kommunalt nivå som vil påvirke Bokn kommune.

Nasjonalt nivå

Hvert fjerde år utarbeider regjeringen nasjonale forventninger. Disse forventningene skal ligge til grunn for regionale og kommunale planer. Videre er det fylkeskommunen og kommunene sitt ansvar å utarbeide gode løsninger hvor interesser og hensyn ivaretas. Formålet med dette er at man skal få et bedre samarbeid mellom nivåene, slik at areal- og samfunnsplanleggingen gjøres mer bærekraftig og effektiv. Utfordringen med klimaendringer og utslipp har ført til strengere krav innen arealplanleggingen på grunn av at utforming og lokalisering av blant annet boliger og næringseiendommer, samt infrastrukturen, vil ha mye å si for utslipp og energiforbruk (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2015). Samtidig er regjeringen opptatt av naturen og jordbruksområder. De senere årene har mye landbruksareal blitt omdisponert til andre formål, noe som gjør at man har mistet mye god matjord. Dette er ikke ønskelig, og derfor vil man bygge minst mulig i landbruksområdene fremover. Strengere krav innen arealplanlegging knyttet til at man ønsker å utvikle tettsteder, og at man vil bevare landbruksområdene vil legge begrensninger for utbyggingen i Bokn.

Regionalt nivå

Regional plan for areal og transport på Haugalandet har en hovedstrategi om at tettsteder skal fungere som sentre i en kommune slik at de fleste behov blir dekket nærme hjemmet (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2017). For å gjøre dette er det fokus på å ha de rette virksomhetene på rett sted og å skape kortere avstander for innbyggerne. Man vil begrense pendling og bilbruk, og legge til rette for gange, sykling og kollektivtrafikk. Lavere takster på kollektivtilbud og utviding av sykkelveger har vært noen av tiltakene i byområdet til Haugesund, men effektive tiltak er vanskeligere i distriktene med lav befolkningstetthet. Selv om man i nasjonalplan har mye fokus på tettstedsutvikling, har man i den regionale planen vedtatt at distrikts kommunene også skal få blomstre. Nøkkeltjenester skal i all hovedsak bli lagt tett til folket slik at alle har et tilfredsstillende tilbud, men interkommunale avtaler vil også bli viktige for å effektivisere tjenestetilbudet. Da søknader om bolig og næringsutbygging må sendes til fylkesmannen for godkjenning, har de regionale planene stor innvirkning på arealbruken.

Kommuneplan

Den siste kommuneplanen ble vedtatt i desember 2013 og er utarbeidet for å gjelde mellom 2012 og 2024 (Bokn kommune 2013). Denne planen inneholder en samfunnsdel, som er en tekstdel, og en arealdel, som inneholder plankart over hva arealene kan brukes til.

Kommuneplanen har tatt utgangspunkt i at befolkningen vil øke til 937 i 2020. I disse tallene er det lagt frem en befolkning på 889 i 2015, noe som man nå vet ikke er oppfylt. Man trodde i utarbeidingsprosessen at SSB sine forventninger var for lave, men dette har vist seg å være feil. På grunn av dette er arealplanen lagt opp til å gjelde et høyere innbyggertall enn hva man sannsynligvis vil få i løpet av perioden.

I kommuneplanen er følgende delmål satt for arealbruken:

1. *“Kommunen skal fastsetja utviklingsretning for Føresvik sentrum og definera strategiske grenser for ulike utbyggingsføremål. Kommunen skal søkja å unngå unødig ”arealspredning”, men ønskjer likevel å stimulera til livskraftige grender der folk ønskjer å bu.*
2. *Kommunen vil utvide næringsareala sørover frå Knarholmen for å styrka mulegheitene for etablering av lokale arbeidsplasser*
3. *Kommunen ønskjer ikkje å stimulera til fortetting i Alvestadkroken som følge av støyproblematikken knytta til E39*
4. *Kjerneområda for landbruk skal definerast og kartfestast i arealdelen med omsynssone.*
5. *Funksjonell strandsone skal alltid definerast som grunnlag for fastsetting av byggegrensar til sjø og skal innarbeidast i kommuneplanen for alle utbyggingsområder i 100m sona.*
6. *Folk i alle aldrar skal sikrast lett tilgang til areal for leik og fysisk aktivitet Større deler av kommunen skal gjerast tilgjengeleg via turstiar.*
7. *I all arealplanlegging skal kommunen søkja å unngå konflikt med kulturverninteresser og biologisk mangfald. Freda kulturvernminner skal visast som omsynssoner”. (Bokn kommune 2013, s. 93).*

I planforslaget er det rom for rundt 440 boliger, og man ser for seg at 135 vil være bygde innen 2023. Bokn ønsker å gi fleksibilitet for bygging slik at innbyggerne får boliger i de områdene de selv ønsker å bo. Kommunen er derfor positive til spredd bebyggelse, selv om dette går noe på tvers av regjeringens ønsker om tettbygde områder. Kommunen ønsker først og fremst å bygge ut allerede eksisterende boligområder som Føresvik, Alvestadkroken og Øyren (se figur 3.6 s. 15), men også her har man problemer med arealbruken. I Føresvik ligger viktige landbruksområder spesielt mot sør, og areal til boliger er derfor satt av i nord og i vest. I Alvestadkroken har man begrensninger knyttet til støy fra E39. Videre plan for veg mellom Arsvågen og Ognøy er enda ikke vedtatt, og flere ulike alternativ er foreslått. boknasundbrua har ikke kapasitet for den forventede trafikkøkningen, og dersom vegen legges om, kan dette endre støy betingelsene for Alvestadkroken. På Øyrenfeltet har det blitt satt opp mange boliger de siste årene. Feltet har en god beliggenhet nær sjøen, og gode solforhold som gjør det attraktivt. På grunn av brua som begrenser utbyggingen mot nord må eventuelle nye areal tas fra sørsiden. Disse områdene er foreløpig ikke prosjektert i kommuneplanen.

Kommunen ønsker også å finne områder til å bygge 20-30 hytter. Bokn er et populært område for hyttebygging, og det er allerede mange hytter rundt i kommunen. Det man imidlertid vil unngå er at attraktive tomter går med til fritidseiendommer istedenfor boliger.

Når Rogfast er bygd har man et ønske om å gjøre Knarholmen og områdene øst for E39 til næringsområde. Her har man god tilgang, både til veg og til sjø, noe som er ideelt for mange firma. Et nytt kai anlegg her, vil kunne ta inn store skip og ligger godt til langs sjøvegen.

Videre vil oppgaven fremstille rådmannen, kommunalsjefen og teknisk sjef sine meninger om Rogfast og prosjektets konsekvenser.

7.2 Hvilke konsekvenser tror man Rogfast vil gi?

Både rådmannen, kommunalsjef og teknisk sjef er veldig usikre på hvilke konsekvenser man vil få av Rogfast. Alle tre peker på bompengene som et hinder, og de tror at dersom bompengene blir satt så høyt som det sies med rundt 300 kroner, så vil dette legge en demper både på pendling og på næringsetablering. De tror dette til dels vil minske pendlingen sørover på tross av at forbindelsen blir ferjefri. Teknisk sjef sier også at han hadde større tro på Rogfast før han ble oppmerksom på den høye bompengepreisen, og at det nå eventuelt må bli pendlerbusser som frakter folk sørover.

Derimot tror spesielt rådmannen at mernytten av Rogfast vil bli stor i det lange løp etter at nedbetalingstiden på ca. 15 år er over. Da vil Bokn sin sentrale plassering, mellom Haugesund og Stavanger, gi vekst både i innbyggere og næringsliv. Han tror imidlertid at man vil merke mer vekst som følge av ett press fra sør enn fra nord:

”Jeg tror at når det gjelder Rogfast, så vil det først og fremst ha betydning for aktiviteter som kommer fra sørfylket. Folk som har sine arbeidsplasser på Haugalandet tror jeg ganske ofte vil etablere seg nærmere Haugesund. De som har sin alternative etablering i sørfylket, de tror jeg vil se mot Bokn som et veldig aktuelt område for etablering”.

Han peker blant annet på arealknappheten som man sliter med i Stavangerregionen, og sier at også Rennesøy begynner å få lite tilgjengelig areal. En konkurrent vil være Ryfylke, men han tror at selve samferdselsåren E39 vil trekke folk mot nord snarere enn mot Ryfylke. Han påpeker at en utvikling hvor Bokn opplever vekst fra sør, vil avhenge av en utvikling i hele landet og i Rogaland, som gir et naturlig press nordover.

Intervjuobjektene er også positive til at arbeidsmarkedet vil bli større når man får med Stavangerregionen etter at bompengene er nedbetalt. De har blant annet hovedkontorer som man, ifølge rådmannen, gjerne skulle hatt mer av på Haugalandet. De har også mye bredere kompetanse for eksempel innen finanstjenester og IKT. For par som begge har spesialkompetanse kan derfor arbeidsmarkedet tilknyttet Bokn bli mer attraktivt med tilgangen til Stavanger.

Når det gjelder næringsetableringer tror rådmannen at dette, i likhet med boligbygging, vil avhenge av arealpresset i sør. Per i dag har man store næringstomter også i Stavangerområdet som gjør at bedriftene gjerne lokaliserer seg her, og ikke lenger nord. Teknisk sjef peker her på at næringsetablering også kan være en større risiko i distriktene da næringsbyggene her kan bli vanskeligere å selge på et senere tidspunkt. Kommunalsjefen tror også at det kan bli en større utfordring å få solgt tomter på Bokn ettersom store næringsområder allerede er etablert i nabokommunene. For bedrifter er et klyngemiljø viktig, og da Tysvær allerede har fått etablerte bedrifter, kan en lokasjon her virke tryggere enn Bokn.

Alle intervjuobjektene peker også på at sentraliseringen man ser i hele landet er en stor trussel, som potensielt, kan dempe de positive effektene Bokn får av Rogfast.

7.3 Hva tror man blir de største mulighetene og truslene med Rogfast?

Muligheter

Kommunalsjefen mener den største muligheten ligger i å få familier til å slå seg ned i Bokn. Hun sier:

”Bokn har god skole, barnehage og helsetjenester, samtidig som man har mye fin natur og mange fritidstilbud. Jeg tror disse tjenestene og tilbudene er det største aktiva man har i kommunen”.

Hun tror derfor at mye ligger til rette for barnefamilier, men at det gjelder om å få spredt dette budskapet litt mer.

Teknisk sjef peker på muligheten for å få transportkrevende næringer lagt til Knarholmen. Han ser også en positiv fremtid for fiskere og oppdrettsnæringen:

”[...] oppdrettsnæringen har gitt store ringvirkninger for steder som Frøya og Tysnes. Grieg har satset mye på fiskeoppdrettet i Bokn, og de vil trolig bli værende her lenge. Det gir vekst og mange lokale arbeidsplasser, da vaktordninger gjør det ideelt med lokale ansatte”.

Han tror også områdene ut mot Arsvågen, og ferjeleiet, vil gi mulighet for at en større bedrift slår seg ned. Videre ser han på vegplanene fra tunnelåpningen i Bokn og videre mot Stord, en strekning hvor det er planlagt 5-7 vegkryss: *”[...] hvis man ser på historien vår så har stedene med jernbanestasjoner utviklet seg til småbyer. Dette gjelder også der hvor dampskipskaiene lå langs kysten”.* Han tror derfor at et vegkryss i Knarholmen lags E39 kan gi mulighet for oppblomstring i området.

Rådmannen støtter også opp under dette med at Rogfast vil gi muligheter for de store arealene langs E39. Han tror at dersom man får utvikling og et press i sør fylket vil mange privatpersoner og bedrifter se på Bokn som attraktivt, da det ligger i sentra mellom to byer. Han tror folk med arbeid i Stavangerregionen heller vil bo på Bokn enn i Haugesund, da det tross alt blir en god del lenger pendleavstand fra Haugesund, og at man av den grunn vil oppleve vekst. Derimot tror han, som nevnt, at folk med arbeidssted på Haugalandet vil bosette seg nærmere Haugesund.

Rådmannen fremmer også dette krysset i Knarholmen som en mulighet. Tilrettelegging med pendlerbusser og parkeringsmuligheter ved tunnelåpningen tror han kan gi en bedre mulighet for at arbeidstakere kan ta arbeid i Stavanger mens de bor på Haugalandet.

Trusler

Teknisk sjef sier at han ikke kan se noen store ulemper med selve Rogfast prosjektet, da både støyen og trafikken nær boligområdet vil bli mindre, dersom man får en ny veg over til Austre Bokn. Den største trusselen av tunnelen vil være dette med de høye bompengene som i begynnelsen trolig vil dempe pendlingen sørover. Angående næringen sier teknisk sjef at han tror at Bokn vil være avhengig av kapital utenfra for å få til en fremtidig vekst. Han påpeker

også viktigheten med å ha en lokal matbutikk, og at det vil være en stor ulempe dersom denne trues av konkurranse fra butikkene i de andre kommunene.

Rådmannen viser til den negative demografiske utviklingen som den største trusselen:

”Nedgang i folketallet og små barnekull er gjeldene i hele Europa, men vises spesielt godt i et samfunn som Bokn. Dette kan fort skape en negativ utvikling i antall ansatte i barnehage og skole, i tillegg til at det går ut over kulturaktivitetene i Bokn”.

Alle tre peker på at en stor trussel er sentraliseringen man har i Norge. ”Dessverre kan man gjerne si, så ser det ut som om bygda har blitt mye mindre attraktiv” forteller teknisk sjef. Da både tjenester og boligbygging forsøkes lagt til byområder, kan det bli vanskelig å få vekst i distriktene. Tap av statlige arbeidsplasser, og færre tjenester vil også virke negativt på utviklingen.

Både rådmannen og kommunalsjefen viser til det nye inntektssystemet som fører til at Bokn kommune vil tape flere millioner i inntekt de neste årene. Dette er både på grunn av at tilskuddet til små kommuner faller bort, at man får mindre midler som følge av den demografiske endringen med færre barn, og at eiendomsskatten på verk og bruk endres. Tapet av tilskudd til småkommuner vil føre til at man om ti år mister 4 millioner i året. I tillegg har man gjennom en avtale med Tysvær fått eiendomsskatt fra Kårstø. En reduksjon av denne skatten vil også resultere i flere millioner kroner i tapt inntekt.

Fra intervjuene kommer det frem at det er et kommende generasjonsskifte i kommuneadministrasjonen. Dette vil det være viktig å ta høyde for da man står i fare for å miste mye erfaring og kompetanse på kort tid. Da flere av sjefene begynner å nærme seg pensjonsalder, og alle de tre intervjuobjektene antagelig vil ha gått av om få år, vil det være viktig med økt erfaringsdeling og å produsere tilstrekkelig dokumentasjon for de som overtar. Flere av de som går av har mellom 20 og 40 års erfaring, og det vil derfor være viktig å videreføre denne kompetansen. Rådmannen legger til at det kan bli vanskelig med nye ansettelser dersom inntektssystemet gir kommunen økonomisk press.

Selv om disse truslene ikke er et resultat av Rogfast vil de i stor grad kunne dempe den positive effekten Bokn får av prosjektet.

7.4 Hvordan legger Bokn til rette for mulighetene Rogfast gir?

Rådmannen sier følgende om Bokn sin forberedelse til Rogfast:

”I dagens kommuneplan har man tatt høyde for at Rogfast kommer. Det har vært i bakgrunnen hele tiden, og vi har derfor lagt til rette for veldig mye boligbygging i Bokn. [...] Vi også lagt ut et svært område til næringsutvikling. Fra Knarholmen og videre sørover. Det området som vi har vist til er 2000 mål”.

De har derfor vært tidlig ute med planleggingen og diskusjonen om hva man bør legge til rette for.

Til befolkningsfremskriving i kommunen har de brukt tallene til SSB for høy nasjonal vekst før Rogfast, mens etterpå åpning i 2025 har de brukt høy nasjonal vekst +1%. Det har vist seg

å være litt høyt ettersom man har hatt en stagnasjon i hele landet, noe man har merket spesielt godt på Bokn. Man har fremdeles tro på at en vekst vil komme som følge av Rogfast, og at det å ta hensyn til en vekst i befolkningen vil være viktig i planleggingen.

Når det gjelder boligbygging vil dette videre måtte skje på private initiativer, og man jobber derfor med å innføre en momsavtale¹⁰ slik at boligbyggingen vil bli billigere for utbygger, og dermed billigere for kjøperne. Av prosjekter som er lagt frem til forslag forteller rådmannen om utbyggerfirmaet Caiano som holder på å utrede ett prosjekt med å lage en kunstig holme med 50-100 boenheter i Føresvik. Utbyggerne virker positive til at de vil få det til, og et slikt prosjekt er også i tråd med areal og transportplan (ATP)¹¹ for Haugalandet, som har pekt ut Føresvik som en tettsted man skal bygge ut.

Teknisk sjef sier at man innad i kommunen ønsker å legge til rette for boligbygging over hele Bokn, men at fylkesplanene gjør dette vanskelig. ATP og fylkesplanen legger til grunn at man skal bygge ut Føresvik, og at mest mulig av boligbyggingen derfor skal sentreres i dette området. Samtidig sier teknisk sjef at man de siste årene hatt god tilgang til boligtomter, men at man ikke har sett noen økning i boligbygging av den grunn. Det er derfor ikke sikkert at man hadde hatt mer utbygging selv om man hadde fått valgt tomter mer fritt.

7.5 Bokn kommune sin kapabilitet for vekst

Gjennom intervjuene har man funnet styrkene og svakhetene man ser i Bokn i dag, da dette i stor grad kan være med å påvirke hvilke positive effekter man klarer å utnytte av Rogfast. Styrkene og svakhetene i seg selv vil ikke direkte påvirkes av Rogfast, men heller gi en pekepinn for Bokn sitt interne utgangspunkt for den fremtidige utviklingen.

Styrker

En stor styrke er ifølge intervjuobjektene de gode tjenestene kommunen tilbyr. God barnehagedekning, god skole og gode helsetjenester er blant de tingene som blir fremmet. Bokn ligger høyt oppe på kommunebarometeret, og det er fokus på å hele tiden forbedre tjenestene. I tillegg er de kommunale byggene i Bokn sentralisert i Føresvik, og dette bør i prinsippet gjøre at man kan produsere billige kommunale tjenester. Man har også hatt en positiv opplevelse av samarbeidsavtalene man har med Karmøy om ulike tjenester. Ifølge kommunalsjefen har man også god økonomi i kommunen, selv om man den siste tiden har tatt opp mye lån.

God kompetanse blir også nevnt som en styrke. Da de ansatte ofte må "fille flere sko" får man flere generalister enn spesialister, noe som gir større helhetsforståelse. Dette kan være en styrke i form av at man får bedre koordinasjon mellom avdelingene. Samtidig kan det være en svakhet med at man har få personer innenfor hvert fagfelt, og at man derfor mangler spesialkompetanse. Den sterke politiske motivasjonen er også viktig. Blant annet blir det trukket frem at man har en svært engasjert Ordfører som står på for å skape en god utvikling i lokalsamfunnet. Dette gjelder også alle de som engasjerer seg i lokale organisasjoner.

¹⁰ Momsavtale går ut på at utbyggere slipper å betale kostnaden på merverdiavgift ved bygging av veg, vann og avløp.

¹¹ Areal og transportplanen er en plan som skal sikre felles og langsiktige rammer for areal- og transportutvikling i regionen.

En annen styrke er den gode tilgangen til naturen og sjøen rundt hele kommunen. Dette er noe man i mindre grad har i byene, og er en særegenhet med å bo på bygda.

Svakheter

På svakheter har man den nevnte mangelen på spesialkompetanse. Da det er en liten kommune får man mer bredde enn dybde i fagpersonene. Spesialkompetanse må da hentes fra andre kommuner fordi det er for kostnadskrevene å ha det selv.

En annen ting som gjelder kommuneadministrasjonen er at man har et lite miljø og at man har hatt problemer med å få stabilitet i ansettelsene. I noen stillinger har man hatt samme person i 40 år, mens i flere andre har man opplevd stor utskiftning. Det å skape stabilitet i staben vil være gunstig for effektiviteten. Generasjonsskiftet vil også bli en svakhet dersom man ikke får inn tilstrekkelig ny kompetanse.

Mangelen på sosiale møteplasser er også en svakhet for mange. Bokn er i denne sammenheng avhengig av privat initiativ, da man har ikke tilbudene med kafeer, pub, teater og så videre som mange ønsker i et samfunn.

Som intervjuene viser, har man både styrker og utviklingspotensialer i kommunen. Det viktige vil på mange måter være at kommunen er klar over de begrensningene de har internt, og har fokus på fremtiden for å sikre gode avgjørelser.

I det neste kapittelet vil man drøfte funnene i studien, og se på sammenhengen mellom teorien, casene og informasjonen fra intervjuobjektene. I dette kapittelet vil man også fremstille konklusjonen av studien.

8 Diskusjon / Konklusjon

I dette kapittelet ser vi nærmere på funnene fra casene og intervjuene og diskuterer disse opp mot teorien, for å svare på problemstillingen i oppgaven som er:

«Undersøke mulige konsekvenser av Rogfast prosjektet på Bokn kommune».

Både funnene i casekommunene og intervjuene peker mot flere av de samme tingene, i hovedsak en stor mulighet for at man vil oppleve økt bosetting og et økt arbeidsmarked i Bokn, men en stagnasjon i næringsutviklingen.

Denne oppgaven startet med et mål om å finne konsekvensene som Bokn kommune mest sannsynlig vil oppleve av Rogfast. Inntrykket til forfatter er at mange i lokalsamfunnet mener at tunnelutbyggingen vil bringe store muligheter for Bokn, og at den reduserte avstanden til Stavanger er synonymt med utvikling og vekst. Fra studien har man imidlertid funnet at svaret ikke er så rett frem, og at det vil være flere utfordringer knyttet til å skape vekst i kommunen.

Som studien viste kan investeringer i infrastrukturen øke bosettingen i kommunene rundt. Utviklingen i Rennesøy og Finnøy, etter henholdsvis Rennfast og Finnfast, har vært positiv, og bosettingen i Stavangerregionen ser ut til å ha trukket nordover. Innbyggertallet i de to kommunene har vokst, og boligprisene har økt. Dette var også det langsiktige resultatet i de to andre sammenligningscasene, på tross av at Stord opplevde en kort negativ utvikling rett etter tunnelåpning. Siden avstand ofte måles i tid og kostnader, snarere enn i kilometer, førte trolig bedre vegbaner til at folk bosatte seg lenger bort fra arbeidsstedet. Studert litteratur viser at infrastrukturinvesteringer også har vist seg å være positivt for befolkningsvekst andre steder i landet, og at virkningen er størst i de kommunene som ligger nærmest vegprosjektet (Lian og Rønnevik 2010). Denne studien med få sammenligningskommuner, kan ikke generalisere funnene, men den kan samtidig få frem flere detaljer i årsakssammenhengen. Da funnene støttes av andre studier som ser på et større antall caser, blir resultatene mer troverdige.

Gjennom intervjuene kom det frem at sentraliseringen vil bli en utfordring for å få befolkningsvekst i Bokn. Da flere, spesielt unge voksne, flyttet til byene snarere enn til distriktene, gir dette et negativt utslag i innbyggertallene, men også i demografien. Sentralisering er også noe som blir lagt til rette for av stortinget, som i økende grad sentraliserer både tjenestetilbud og arealutbygging. Mye kan tyde på at denne sentraliseringsprosessen vil virke som en barriere mot en økning i innbyggertallet i Bokn, og at veksten derfor vil gå saktere enn det den hadde gjort dersom styresmaktene hadde lagt bedre til rette for bosetting i distriktene.

Både i sammenligningscasene og intervjuene tyder mye på at også bompengetakster har betydning for bosettingen i distriktskommunene. I begge prosjektene hvor nedbetalingstiden er over, fikk man økt nettoinnflytting det året bompengene ble avviklet. Pendlingsmulighetene er viktige i Bokn, og dersom bompengesatsen blir satt på 300 kroner, som er den taksten som har vært diskutert, vil dette begrense arbeidsmulighetene, som igjen er en viktig forutsetning for flytting. Da ferjebillettene med full rabatt i dag koster 124 kroner, vil tunnelen kunne doble utgiftene knyttet til fjordkryssingen. Bompengene vil derfor redusere fokuset på de positive effektene som kortere reisetid og mer fleksibilitet. På bakgrunn av dette er det ikke utenkelig at de helt store effektene av Rogfast ikke vil komme før nedbetalingstiden er over.

På grunn av den høye befolkningsøkningen man har hatt i Rogaland de siste ti årene, har man hatt arealpress i sentrumsområdene av Stavanger, og bosettingen har blitt presset utover i omlandet. Både Stavanger, Sandnes og Sola opplever høy etterspørsel, og dermed høye boligpriser. Mulighetene for å bygge nye boliger minker også når store deler av området allerede er bygget ut. Som man fikk informasjon om i intervjuene har også Rennesøy lite areal tilgjengelig, noe som betyr at Rennesøy ikke vil kunne ta imot et fremtidig befolkningspress. Den største konkurrenten for vekst vil derfor bli Ryfylke, som etter åpningen av Ryfast om et års tid, også vil få bedre tilgang til Stavanger. Ryfylke og Bokn har flere av de samme styrkene, som blant annet naturskjønne områder, tilgjengelig areal, samtidig som de også har et ønske om vekst. Bokn vil derfor måtte fokusere på å vise seg frem som en attraktiv kommune, og fokusere på alle de positive sidene man har med å bo i Bokn. Det vil være viktig for Bokn å tilrettelegge rundt de riktige tjenesteområdene. Da studert litteratur viser at flyttemønsteret i hovedsak peker mot at det er etableringsklare familier som flytter til omlandet (Sørli 2006), vil det være viktig for kommunen å fokusere på gode tjenester som familier er på utkikk etter når man etablerer seg ett nytt sted.

Kommunen selv har satt interessene til barn og unge høyt, og fokuserer på å tilrettelegge for gode oppvekstmuligheter. Et variert boformtilbud vil gjøre Bokn mer attraktiv også for unge, spesielt de som har tilknytning til Bokn fra før. Byggingen av leiligheter hos utbyggerfirmaer har økt mye de senere år, og det har vært en stor suksess. Som det kom frem i intervjuene, var det ingen som kunne drømme om at det skulle bli bygd leiligheter i Bokn, men når det kom viste det seg at det var et stort marked for det. Da økt aldersgjennomsnitt blir sett på som en trussel i Bokn, vil slike tilrettelegginger for ungdom også være nødvendig.

Både sammenligningscasene og studert litteratur tyder på at arbeidsmarkedet vil øke når Rogfast åpnes, men intervjuobjektene er mer usikre, da de tror bompengesatsen vil bidra negativt. Utpendlingen økte kraftig i sammenligningskommunene etter at de nye tunnelforbindelsene åpnet, noe som tyder på at flere ble villige til å pendle ut av kommunen for arbeid. Arbeidsmarkedets størrelse bestemmes fra hvor langt folk er villige til å pendle mellom hjem til arbeid, og da flere pendlet ut viser det at flere tok del i arbeidsmarkedet utenfor kommunen. Man må imidlertid se disse tallene i sammenheng med befolkningsøkningen. Da folketallet økte mens antall arbeidsplasser innad i kommunene var lik, blir resultatet at flere er nødt til å pendle ut av kommunen for arbeid.

Casestudien viste at Bokn ikke har tilstrekkelig med arbeidsplasser innenfor kommunegrensene, og derfor er avhengig av arbeidsmuligheter utenfor. Som man har nevnt tidligere ligger Kårstøanlegget og Haugaland næringspark i kort avstand fra Bokn, og vil derfor i like stor grad være til nytte for innbyggerne i Bokn som for innbyggerne i Tysvær. Da Rogfast ikke vil påvirke reisevegen fra Bokn til Haugalandet, vil den heller ikke ha noen større påvirkning på disse arbeidsplassene. De vil være like tilgjengelige som tidligere. Det som derimot vil endres er tilgjengeligheten til arbeidsmarkedet i sør. Som rådmannen påpekte vil Stavangerregionen gi større tilgang på spesialiseringsarbeidsplasser, for eksempel innen IKT og finans. Dette er gunstig for bosettingen, da det kan bli enklere, spesielt for par, å skaffe arbeid.

Litteraturen hevder også at størrelsen på regionssenteret har betydning for arbeidsmarkedets størrelse, og siden både Haugesund og Stavanger er byer med mye næring vil trolig flere være villige til å reise lenger for å arbeide i disse byene (Aarhaug mfl. 2014). På bakgrunn av dette vil en pendleravstand på 30 minutter trolig ikke være noen hindring tidsmessig, og det vil trolig mer stå på pendlerkostnadene.

Bompengene vil som nevnt ovenfor ha mye og si for hvor mange som er villige til å pendle fra Bokn til Stavangerregion, og høye bomtakster kan derfor gjøre arbeidsmarkedet mindre tilgjengelig, til tross for kortere reisetid og mer fleksibilitet. En løsning på dette problemet vil være pendlebusser, eller andre lignende kollektivtilbud. Pendlerbusser som frakter folk fra nord til sør, til en lavere pris, vil kunne gjøre arbeidsmarkedet i sør mer tilgjengelig. Dette gjelder også for dem som ikke har mulighet til å bruke egen bil til arbeid.

Det var vanskelig å undersøke sammenhengen mellom infrastrukturinvesteringer og utviklingen i næringslivet i sammenligningscasene på grunn av lite datamateriale. En tidligere studie av Stord viste derimot at Trekantsambandet ga flere positive effekter for næringslivet i kommunen. Blant annet gav det lavere transportkostnader samt mer fleksibilitet og forutsigbarhet i transporten (Lian og Rønnevik 2010). Handelslekkasjen økte ikke så mye som bedriftene hadde fryktet på forhånd, men dette kan ha en sammenheng med at man arbeidet hardt med å utvikle et eget sentrum. Studert litteratur peker også på at utbedringer av vegger gir lavere transportkostnader. Da globaliseringen gir bedriftene større valgfrihet til lokasjon, kan gode og effektive transportbaner derfor være viktigere for en bedrift enn den nære kundedekningen.

Samtidig er transportkostnadene bare en liten del av totalkostnadene, og bedriftene vil se på helhetsbildet før de velger lokasjon. For at en bedrift skal velge å flytte vil man måtte ha store kostnadsbesparelser med flyttingen, ellers vil det ikke bli vurdert som nyttig. Da det allerede er god vegtilknytting til mange eksisterende næringsområdene i Rogaland, er det derfor lite sannsynlig at transportkostnadene vil være vesentlig lavere på Bokn enn i andre kommuner. Klyngemiljøer og konkurranse er positivt for bedriftene, og da det ikke finnes noe sånt miljø i Bokn enda vil også dette virke negativt for potensielle etableringer.

Da man tidvis har hatt stort arealpress i Stavanger, har tomteprisen vært høy, og selv om den siste nedturen i næringen nå har ført til at store arealer er tilgjengelig også i sentrumsområdene, tyder mye på at arealpresset vil øke senere. Med Rogfast vil Bokn få en god beliggenhet midt mellom to større byer, noe som vil være positivt. Bedrifter som ikke avhenger av nær kundekontakt, men som krever gode transportbaner til varetransport vil i utgangspunktet kunne finne Bokn attraktiv, og det er slike bedrifter Bokn vil måtte satse på i fremtiden. Nærheten både til sjø og veg vil være en stor fordel, spesielt med tanke på at det arbeides for å få mer tungtransport over fra veg til sjø. Det er laget en områdeplan for Knarholmen, og dersom presset fra Stavanger øker vil det være positivt for kommunen å være forberedt. Da det var vanskelig å finne direkte virkninger i næringslivet, på grunn av det begrensede datamateriale, har man ikke kunnet sette noen konklusjon her, utover at konkurransen med nabokommunene vil bli hard.

Teorien i kapittel 4 viste at konsekvensene av ulike infrastrukturinvesteringer blir større dess dårligere vegnettet er fra før, og dess større utviklingspotensialet er i regionene. Selve vegen langs E39 er godt utbygd, men ferjesambandet fungerer som en flaskehals da det gir lav fleksibilitet i reisen. Selv om ferjene har avganger tre ganger i timen, kan dette med å tilpasse reisen etter ferjetidene virke tungvint. Regionene på hver side av fjorden er også godt utviklet, med mye næring og mye arbeidskraft tilgjengelig. En utvikling, hvor disse to regionene blir slått sammen til en, er ikke utenkelig, og dette er noe næringsforeningen selv også har tro på. På bakgrunn av dette er det stort potensiale for at Rogfast kan gi store konsekvenser. Det er også sagt at store regioner er mer attraktive for etablering både for privatpersoner og for bedrifter, og da Rogaland har potensiale til å bli den nest største bo- og arbeidsmarkedsregionen kan man vente en naturlig vekst i regionen, som igjen vil være nødvendig for en vekst i Bokn.

Et annet aspekt som kommer frem i teorien er at det ikke bare de ”strukturelle forholdene” som må ligge til rette for å få vekst, men kommunen må også skape ”attraktivitet”. Ut ifra funnene i kapittel 7 har man laget en SWOT- analyse som fremstiller styrker, svakheter, muligheter og trusler i Bokn kommune. En slik SWOT- analysen fremstiller de interne og eksterne faktorene til kommunen, og kan brukes som et verktøy for å nå målet om utvikling og vekst. Den kartlegger styrkene og svakhetene internt i kommunen i tillegg til mulighetene og truslene fra omgivelsene. Selv om flere av styrkene, svakhetene, mulighetene og truslene i seg selv ikke blir direkte påvirket av Rogfast, vil de interne faktorene i kommunen har mye å si for hvor godt man klarer å høste vinninger av effektene Rogfast medfører, og dermed gi et mer nyansert bilde av hvilke konsekvenser Rogfast vil gi.

Tabell 2: SWOT- analyse av Bokn kommune.

SWOT-analyse		Tidsdimensjon	
Vurdering	Pluss	<u>Styrker</u> <ul style="list-style-type: none"> • Mye unyttet areal tilgjengelig, også i umiddelbar nærhet av Rogfast. • God beliggenhet til sjø. • God beliggenhet til veg. • God beliggenhet mellom Haugesund og Stavanger. • Gode tjenester. • Sentraliserte kommunale bygninger som kan gi billigere tjenester. • God kompetanse, med mange generalister. • Har gode samarbeidsavtaler med Karmøy. • God økonomi. • Fin natur og et fredelig miljø, uten støy. • Mye samfunnsengasjement både innen politikk og frivillig sektor. 	<u>Muligheter</u> <ul style="list-style-type: none"> • Tilgang på areal kan gi økt boligutbygging og nye næringsseidommer. • Godt areal til transportkrevende næring. • Muligheter for bruk av ferjekaien på Arsvågen til næring. • Muligheter rundt et vegkryss i Knarholmen. • Tilgang til sjø langs store deler av kommunen. • Mulig tilflytting fra sør. • Gode forhold for barnefamilier. • Bedre tilgang på kvalifisert arbeidskraft.
	Minus	<u>Svakheter</u> <ul style="list-style-type: none"> • Må rette ser etter fylkesplaner og andre restriksjoner, og bestemmer ikke utviklingen helt selv. • Liten spesialiseringskompetanse i kommuneadministrasjonen. • Problemer med å få stabilitet i ansatte. • Står overfor et generasjonsskifte i kommune administrasjonen. • Liten kommune i innbyggertall; gir utfordringer når man har stagnasjon i den nasjonale utviklingen. • Få sosiale arenaer. • Har høy gjennomsnittsalder i befolkningen. 	<u>Trusler</u> <ul style="list-style-type: none"> • De andre kommunene kan tilrettelegge og utkonkurrere Bokn. Spesielt på næringsområder. • Sentraliseringstrenden både med bosetting og tjenestetilbud. • Høye bompenger kan gi for høye pendlekostnader. • Generasjonsskiftet i kommuneadministrasjonen. • Svak utvikling i folketall. • Den demografiske utviklingen. • Inntektssystemet.

På bakgrunn av denne SWAT analysen vil jeg, som forfatter, si at Bokn viser positive egenskaper rundt mange områder. De jobber aktivt med arealplanlegging og satser på gode tjenester og tilbud, men ikke minst har de en stor styrke med det store samfunnsengasjementet som vises. Man identifiserer også flere forbedringspotensialer, spesielt innen omdømmebygging og det skape et åpnere samfunn for tilflyttere. Flere viktigste aspektene med Bokn sin mulighet til å skape attraktivitet vil videre drøftes ytterligere.

Bokn kommune har vært flinke til å legge opp areal, både til boligformål og til næringsbygg, i kommuneplanen. Kommunen har god beliggenhet, både til sjø og vil veg, og mange fine områder tilgjengelig både til boligbygging og til næringsetablering.

Det som kan bli en utfordring er at store deler av utbyggingen på Bokn er konsentrert til Føresvik, Alvestadkroken og Austre Bokn, mens resten av Bokn blir mer utilgjengelig. Dette kommer av fylkesplaner og sentrale myndigheter sitt ønske om tettere bebyggelse. Mange av de som bor i distriktene ønsker ikke å bo i sentrumsområdene, men snarere i spredt bebyggelse, men da dette er avgjørelser som er tatt utenfor kommunestyret vil det bli vanskelig å endre dette utgangspunktet.

Alle informantene var enige om at kommunen har satset på et godt offentlig tjenestetilbud, som ifølge dem selv har høy kvalitet. Man har høy dekning på skole og barnehage, og kapasiteten er stor nok til å dekke fremtidig vekst. Samtidig kommer det frem at barneskolen trenger nye lokaler, eller eventuelt en real oppussing, men at usikkerhet knyttet til det nye inntektssystemet gjøre slike investeringer vanskeligere de neste årene. De ansatte har god kompetanse, og fyller ofte flere roller i kommunen slik at de får et godt overblikk, men dette fører igjen til at man mangler spesialister, og man må hente flere av tjenestene fra nabokommunene. Noe som også blir nevnt av informantene er at kommuneadministrasjonen står ovenfor et generasjonsskifte. Dette kan gi mye arbeid i overgangsfasen, samt trekker frem faren med å miste mye av den gode kompetansen. Dette må settes fokus på, slik at overgangen blir så smertefri som mulig.

Gjennom intervjuene kom det frem at en av de viktigste ressursene kommunen har er innbyggerne selv, og ildsjelene man finner både inne politikken, men også i det frivillige arbeidet. Da Bokn er en liten kommune og ikke har mange av tilbudene man finner på større steder, blir man avhengig av at innbyggerne selv tar initiativer til sosiale arenaer. Den nyoppførte hallen, Bokn Arena, kan være et virkemiddel som bidrar til ytterligere utvidelse av slike tilbud, og slike tiltak gjør mye for å fortsette det gode engasjementet hos innbyggerne.

Et godt omdømme er viktig for at folk og bedrifter skal ville slå seg ned. Som det ble nevnt innledningsvis, har kommunen vært for lite flinke til å vise seg frem. I intervjuene ble det gitt eksempler på at fokuset på tomtepromotering hadde vært for dårlig, og at man gjerne skulle ha lagt mer arbeid i å lage tegninger og prospekter, slik at man kan selge en ”illusjon” av hvor fint det kan, bli snarere enn en jordflekk. Rådmannen fortalte at omdømmebyggingen har hatt mer fokus tidligere, blant annet med prosjektet ”Kjekt på Bokn”, som i en lengre periode satte fokus på Bokn sin plass i regionen. Dette prosjektet har dabbet litt av, og har ikke den samme driven som tidligere. I opptakten til Rogfast kan derimot et slikt prosjekt være svært betydningsfullt for at Bokn skal kunne ta en større del i veksten til resten av fylket.

Stedlig kultur og identitet er også viktig for attraktiviteten. På mange måter kan et sammensveiset lokalsamfunn være med på å fremme lokal tilhørighet for innbyggerne. Samtidig øker det faren for at noen faller utenfor dette felleskapet. Det er et kjent problem at det kan oppleves som vanskelig å komme inn i et lite lokalsamfunn, hvor alle ser ut til å

kjenne alle. Som nyinnflyttet kan det være vanskelig å få kontakt med naboer, og finne tilhørighet i kommunen, og dette kan være en ting Bokn må jobbe mer med. Dette med å legge til rette for arrangementer hvor man kan møtes og bli kjent, på tvers av sosial bakgrunn, familiesituasjon og lignende. Dette går igjen inn på omdømmet, og dersom folk som er på flyttefolk hører gode ting om Bokn, kan dette resultere i at kommunen får flere tilflyttere.

Som en konklusjon vil Rogfast trolig føre til flere innbyggere og et økt arbeidsmarked etter at den står ferdig i 2025. For befolkningen sin del, vil det å legge til rette for at de lokale blir værende, være like viktig som å få høyere tilflytting. Dersom man klarer å få flere lokale unge til å bli igjen på Bokn, vil dette virke positivt både for folketallet og for dem demografiske utviklingen. Økt arbeidsmarked vil også gi store muligheter for bosetting spesielt hos par, men arealpresset i sør og befolkningsveksten generelt vil i stor grad bestemme graden av tilflytting til Bokn. Bompengene er antatt å få stor betydning for resultatet, og mye tyder derfor på at de største positive effektene av Rogfast først vil slå ut etter at nedbetalingsperioden er over. Næringsetableringen vil få stor konkurranse fra andre områder rundt om på Haugalandet, og selv med et press fra sør vil det bli utfordrende for Bokn å vinne kampen om bedriftene.

Denne studien er som nevnt en casestudie, og da man har få sammenligningscaser vil man i mindre grad kunne generalisere funnene. Rogfast er også et mye større prosjekt enn det man har hatt i Norge tidligere, og man kan ikke vite betydningen av det før etter at det har åpnet. Studien prøver, på tross av dette, å belyse viktige konsekvenser og aspekter med Rogfast som kan få betydning for Bokn i arbeidet mot vekst.

Gjennom arbeidet av denne oppgaven har jeg, som forfatter, bitt meg merke i at det er flere studier rundt ringvirkningene av infrastrukturinvesteringene, både nasjonalt og internasjonalt, men at få av dem ser videre på hvordan man kan utnytte mulighetene disse ringvirkningene gir. Denne oppgaven har prøvd å supplere disse områdene, ved å både se på konsekvensene av Rogfast, og også hvordan disse konsekvensene kan skape muligheter i Bokn kommune. Oppgaven studerer ikke den konkrete arealbruken i kommunen, og heller ikke endringsledelsesdisiplinen i kommunen, og dette kan være en del av eventuelle oppfølgende studier. En annen ting det vil være interessant å vite mer om er hvordan sammenhengen er mellom de strukturelle forholdene og attraktivitetsforholdene i en kommune, og hvilke av disse som har størst betydning i små kommuner. Dette, tror jeg, vil være noe flere små kommuner kunne være interessert i, da disse kommunene, i økende grad, taper terreng for de større bykommunene.

9 Referanser

Aarhaug, J, Hansen, W og Engebretsen, Ø 2014, *Næringslivets nytte av samferdselsinvesteringer*, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 1328/2014, sett 4. mars 2018, <<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=39119>>.

Aftenposten 2011, 'Åpnet tunnel til fremtiden', *Stavanger Aftenblad*, 16. oktober 2011, sett 7. april 2018, <<https://www.aftenposten.no/norge/i/pAjPj/Apnet-tunnel-til-fremtiden>>.

Andersen, SS 1997, *Case-studier og generalisering: forskningsstrategi og design*, Fagbokforlaget, Bergen.

Angell, E, Aure, M, Lie, I, Nygaard, V og Ringholm, T 2013, *Attraktive lokalsamfunn og arbeidsmarkedsregioner i Nord-Norge*, Norut Alta-Åltå Rapport, rapport 2013:7, <http://norut.no/sites/default/files/static_files/content/download/4571999/9307568/Norut%20Alta%20rapport%202013_7.pdf>.

Atlantehavstunnelen 2018, *Takster*, sett 22. mai 2018, <<http://www.atlanterhavstunnelen.no/takster/>>.

Banister, D og Berechman, Y 2001, *Transport investment and the promotion of economic growth*, Journal of Transport Geography 9, s. 209-218, sett 20. april 2018, <https://ac-els-cdn-com.ezproxy.uis.no/S0966692301000138/1-s2.0-S0966692301000138-main.pdf?_tid=8becec81-f831-4ea0-8966-92a6672863bc&acdnat=1528210934_9506d0ea928d44661a20043e142a1899>.

Berentsen, A 1992, 'Brusamband gjør Bokn mer attraktiv: Unge flytter hjem', *Stavanger Aftenblad*, 15. juli, s. 21.

Blomgren, A, Quale, C, Austnes-Underhaug, R, Harstad, AM, Fjose, S, Wifstad, K, Mellbye, C, Amble, IB, Nyvold, CE, Steffensen, T, Viggan, JR, Iglebæk, F, Arnesen, T og Hagen, SE 2015, *Industribyggerne 2015*, IRIS, Rapport IRIS-2015/031, 26. februar, sett 5. mai 2018, <[http://gammelweb.iris.no/internet/student.nsf/199f312efd2a0cacc125680e00635b85/5adee19e7e2f45d3c12580ca00417e81/\\$FILE/Industribyggerne%202015%20Rapport%20IRIS%202015%20031%20-%20160315.pdf](http://gammelweb.iris.no/internet/student.nsf/199f312efd2a0cacc125680e00635b85/5adee19e7e2f45d3c12580ca00417e81/$FILE/Industribyggerne%202015%20Rapport%20IRIS%202015%20031%20-%20160315.pdf)>.

Bokn kommune 2013, *Kommuneplan Bokn: Samfunns- og arealdel 2012-2024*, Bokn kommune, 17. desember, sett 4 mars. 2018, <https://www.bokn.kommune.no/_f/i800f4041-36c4-4b45-a79f-266200ff8ec9/kommuneplan-samfunnsdel-og-arealdel-pdf.pdf>.

Bokn kommune 2017, *Rådmannen sitt forslag til Drifts- og investeringsbudsjett 2018 og Økonomiplan 2019-2021*, Bokn kommune, 13. november.

Bokn kommune 2018, *Årsmelding 2017*, Bokn kommune.

DNB Eiendom 2013, *Så langt er vi villige til å pendle*, DNB Eiendom, sett 6. april 2018, <<http://www.dnbeiendom.no/altombolig/kjop-og-salg/tips-til-kjopere/sa-langt-er-vi-villige-til-a-pendle>>.

Econ Pöyry 2008, *Rogfast – konsekvenser for samfunn, økonomi og miljø*, Econ Pöyry, sett 3. mars 2018, <[http://www2.sjf.no/sff/k2pub.nsf/viewAttachments/C1256B3B0048DA1DC1257730002EA513/\\$FILE/10000097.PDF](http://www2.sjf.no/sff/k2pub.nsf/viewAttachments/C1256B3B0048DA1DC1257730002EA513/$FILE/10000097.PDF)>.

Eik-Nes, BT og Josefsen, ST 2009, *Hvilken effekt har fjerning av bompenger i Rennfastsambandet hatt på boligprisene i Rennesøy kommune?*, Høgskolen Stord/Haugesund, 14. mai, sett 20. april 2018, <<https://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/151793/Eik-Nes%20og%20Josefsen.pdf?sequence=1>>.

Engebretsen, Ø og Gjerdåker, A 2012, *Potensial for regionforstørring*, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 1208/2012, sett 14. mai 2018, <<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=24344>>.

Ferde 2018, *Priser og betaling: Finnfast*, sett 22. mai 2018, <<https://ferde.no/priser/>>.

Fernandez, C 2000, *Regionalisering och regionalism*, *Statsvitenskaplig Tidskrift*, 103 (4), sett 3. mars 2018, <<http://journals.lub.lu.se/index.php/st/article/view/2228/1804>>.

Garathun, MG 2017, *Ny rapport: Store kostnadsprekker i norske samferdselsprosjekter*, *Teknisk Ukeblad*, 11. mai 2017, sett 4. april 2018, <<https://www.tu.no/artikler/ny-rapport-store-kostnadsprekker-i-norske-samferdselsprosjekter/382837>>.

Gassco 2018, *Europipe 2*, Gassco, sett 23. april 2018, <<https://www.gassco.no/en/our-activities/pipelines-and-platforms/europipe-II/>>.

Gjerdåker, A og Lian, JI 2008, *Regionale virkninger av infrastrukturinvesteringer – en litteraturstudie*, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 989/2008, sett 3. mai 2018, <<https://www.toi.no/getfile.php/1310110/Publikasjoner/TØI%20rapporter/2008/989-2008/989-hele%20rapporten%20nett.pdf>>.

Gundersen, F 2002, *Forskning og regionalt næringsliv**, Økonomiske analyser, (2), sett 3. februar 2018, <<https://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/178517/gundersen.pdf?sequence=1>>.

Gutiérrez, MD, Andersen, SN, Nilsen, ØL og Tørset, T 2015, *Impacts on land use characteristics from ferry replacement projects. Two case studies from Norway*, *Transportation Research Procedia* 10, s. 286-295, sett 5. april 2018, <https://ac.els-cdn.com/S2352146515002653/1-s2.0-S2352146515002653-main.pdf?_tid=4d0dcdc7-75bb-46c6-9f6c-a656c9e7f5ea&acdnat=1528287226_e121b91f4ed210583478098e34186a6c>.

Hansen, W, Engebretsen, Ø, Thune-Larsen, H, Eriksen, KS, Østli, V 2014, *Regionale virkninger av ny Oslofjordkryssing*, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 1368/2014, sett 5. mai 2018, <https://www.vegvesen.no/_attachment/739794/binary/1003777?fast_title=Regionale+virknin ger.pdf>.

Hansen, W 2015, *Makroøkonomiske effekter av ferjefri E39*, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 1411/2015, sett 6. april 2018, <<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=40110>>.

Hoffmann, T 2013, *Hva kan vi bruke kvalitativ forskning til?*, Forskning.no, 22. september, sett 3. mars 2018, <<https://forskning.no/sosiologi/2013/09/hva-kan-vi-bruke-kvalitativ-forskning-til>>.

Holvad, T og Preston, J 2005, *Road Transport Investment Projects and Additional Economic Benefits*, sett 7. april, <<http://www.sre.wu.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa05/papers/522.pdf>>.

Jacobsen, DI 2005, *Hvordan gjennomføre undersøkelser?*, Høyskoleforlaget, Kristiansand.

Jøssang, TI 2016, 'Dette blir fylkets topp moderne fiskeriskole', *Stavanger Aftenblad*, 7. april, sett 20. mai 2018, <<https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/kp1z6/Dette-blir-fylkets-topp-moderne-fiskeriskole>>.

Jøssang, TI 2018, 'Finnøy-ordføreren: -Private båtruter vil slite mot Ryfast', *Stavanger Aftenblad*, 9. januar, sett 5. april 2018, <<https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/G1QxEq/Finnoy-ordforeren---Private-batruter-vil-slite-mot-Ryfast>>.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2015, *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging*, Regjeringen, 12. juni, sett 3. april 2018, <https://www.regjeringen.no/contentassets/2f826bdf1ef342d5a917699e8432ca11/nasjonale_forventninger_bm_ny.pdf>.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2017, *Regional plan for areal og transport på Haugalandet*, 21. juni, sett 3. april 2018, <<http://www.rogfk.no/Plan-Rogaland/Regionale-planer-og-strategier/Areal-og-transport/Regional-plan-for-Haugalandet-2017>>.

Larsen, JE, Røsand, T, Øksenvåg, JE, Neergaard, K, Aasprong, S og Løvold, AH 2015, 'Små bidrag gir stor effekt', *Tidens Krav*, 9. desember, sett 2. mai 2018, <<https://www.tk.no/mening/leserbrev/averoy/sma-bidrag-gir-stor-effekt/o/5-51-136134>>.

Lian, JI, Bråthen, S, Gjerdåker, A, Rønnevik, J og Askildsen, T 2010, *Samferdsel og regional utvikling*, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 1106/2010, sett 10. mai 2018, <<https://evalueringsportalen.no/evaluering/samferdsel-og-regional-utvikling-bistand-til-nasjonal-transportplan-1014-2023-arbeidsgruppe-for-regional-utvikling/1106-2010-elektronisk.pdf/@@inline>>.

Lian, JI og Rønnevik, J 2010, *Ringvirkninger av store vegprosjekter i Norge*, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 1065/2010, sett 3. april 2018, <<https://evalueringsportalen.no/evaluering/ringvirkninger-av-store-vegprosjekter-i-norge/Ringvirkninger%20av%20store%20vegprosjekter%20i%20Norge.pdf/@@inline>>.

Miljøverndepartementet 2009, *Lovkommentar til plandelen av ny plan- og bygningslov*, Regjeringen, 1. juli, sett 3. mars 2018, <https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/md/vedlegg/planlegging/planveileder/lovkommentar_iverksetting-.pdf>.

Minken, H 2013, *Samfunnsøkonomisk lønnsomhet av ferjeavløsningsprosjektene på E39 mellom Stavanger og Trondheim*, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 1272/2013, sett 8. mai 2018, <<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=33439>>.

NTB 2018, *Rogaland betalte mest skatt i fjor*, Hegnar.no, 14. februar, sett 2. april 2018, <<http://www.hegnar.no/Nyheter/Personlig-oekonomi/2018/02/Rogaland-betalte-mest-skatt-i-fjor>>.

Næringsforeningen 2017, *Nesten alle tror på Rogfast*, Næringsforeningen, sett 8. mars 2018, <<http://www.naeringsforeningen.no/Article3.aspx?NodeId=0839A90D-FFD0-4C41-B36A-4AFDD8D12849>>.

Pedersen, PH 2009, *Atlanterhavstunnelen*, Bygg.no, 14. desember, sett 4. april 2018, <<http://www.bygg.no/article/49067>>.

Ringodd, HI 2017, '300 kroner i bompenger i Rogfast', *Haugesunds Avis*, 28. mars, sett 12. mars 2018, <<https://www.h-avis.no/nyheter/rogfast/samferdsel/300-kroner-i-bompenger-i-rogfast/s/5-62-393499>>.

Samferdselsdepartementet 2009, *St. prp. nr. 78: Om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Bømlo kommune i Hordaland*, Samferdselsdepartementet, 29. mai, sett 4. april 2018, <https://www.vegvesen.no/_attachment/155898/binary/269595>.

Samferdselsdepartementet 2017, *Nasjonal transportplan 2018-2029*, Samferdselsdepartementet, 5. april, sett 6. april 2018, <<https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/no/pdfs/stm201620170033000dddpdfs.pdf>>.

Scott, AJ & Storper, M 2003, *Regions, Globalization, Development*, Regional Studies, vol. 37, s. 579-593, <<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.200.1981&rep=rep1&type=pdf>>.

Senneset, K 2015, *Boligprisene og oljeprisfall*, Prognosesenteret, 11. desember, sett 5. mai 2018, <<https://prognosesenteret.no/boligprisene-og-oljeprisfall/>>.

Simonsen, SO 2015, *Næringslivet i Rogaland*, NHO Rogaland, 28. april, sett 2. april 2018, <<https://www.nho.no/Om-NHO/Regionforeninger/NHO-Rogaland/Naringslivet-i-Rogaland>>.

Skien JG 2013, *Forus*, Næringslivsmagasinet, nr 5, årg 20, s. 10, sett 2. april 2018, <http://www.naeringsforeningen.no/ftp/rosenkilden_flashmagasin/2013-05/offline/download.pdf>.

SSB 2017, *Befolkning og areal i tettsteder*, Statistisk sentralbyrå, sett 23. februar 2018, <<https://www.ssb.no/befteft>>.

SSB 2018a, *Befolkningsframskrivinger*, tabell 11168: Framskrevet folkemengde 1. januar, etter kjønn og alder, i 9 alternativer (K) (B) 2016-2040, sett 29. mars 2018, <<https://www.ssb.no/statbank/table/11168/?rxid=a23d1589-08c6-4077-901c-20f42ed79e1>>.

SSB 2018b, *Bokn – 1145 (Rogaland)*, Statistisk sentralbyrå, sett 17. februar 2018, <<https://www.ssb.no/kommunefakta/bokn>>.

SSB 2018c, *Boliger*, tabell 06265: Boliger, etter bygningstype (K) 2006-2018, sett 20. april 2018, <<https://www.ssb.no/statbank/table/06265/tableViewLayout1/?rxid=faf1e869-3dfa-4019-a02d-b48fe78286d7>>.

SSB 2018d, *Folkemengde og befolkningsendringer*, tabell 06913: Folkemengde 1. januar og endringer i kalenderåret (K) 1951-2018, sett 30. mars 2018, <<https://www.ssb.no/statbank/table/06913?rxid=5da05181-8d3b-4a92-84da-b84c8c9a9e24>>.

SSB 2018e, *Haugesund -1106 (Rogaland)*, Statistisk sentralbyrå, sett 17. februar 2018, <<https://www.ssb.no/kommunefakta/haugesund>>.

SSB 2018f, *Prisindeks for brukte boliger*, tabell 06035: Selveierboliger. Gjennomsnittlig kvadratmeterpris og antall omsetninger (K) 2002-2017, sett 2. april 2018, <<https://www.ssb.no/statbank/table/06035/?rxid=f51da461-1f70-4c32-8277-95dd71f0542d>>.

SSB 2018g, *Stavanger -1103 (Rogaland)*, Statistisk sentralbyrå, sett 17. februar 2018, <<https://www.ssb.no/kommunefakta/stavanger>>.

SSB 2018h, *Syssesetting, registerbasert*, tabell 11616: Sysselsatte, etter bosted, arbeidssted, inn- og utpendling, kjønn og alder. 4. kvartal 2000-2017, sett 29. mars 2018, <<https://www.ssb.no/statbank/table/11616/?rxid=fda14be4-25ce-49eb-b3eb-f17da019791d>>.

SSB 2018i, *Virksomheter*, tabell 10309: Virksomheter, etter næringshovedområde (SN2007) og antall ansatte (K) 2009-2018, sett 20. mars 2018, <<https://www.ssb.no/statbank/table/10309/?rxid=8b0b184a-0b26-4490-8ea9-07c126821606>>.

Statens vegvesen 2017a, *E39 Rogfast*, Statens vegvesen, sett 8. april 2018, <https://www.vegvesen.no/_attachment/1875530/binary/1184031?fast_title=Rogfast-brosjyre+mai+2017.pdf>.

Statens vegvesen 2017b, *Ferjefri E39*, Statens vegvesen, sett 9. april 2018, <<https://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/ferjefriE39>>.

Statens vegvesen 2017c, *Finansiering*, Statens vegvesen, 1. juni, sett 30. mars 2018, <<https://www.vegvesen.no/Europaveg/e39rogfast/Finansiering>>.

Statens vegvesen 2017d, *Års- og månedsdøgntrafikk i kontinuerlige trafikkregistreringspunkt i Rogaland*, Statens vegvesen, sett 23. februar 2018, <https://www.vegvesen.no/_attachment/62356/binary/1233483?fast_title=Rogaland%2C+års+og+månedsdøgntrafikk.pdf>.

Statens vegvesen 2018a, *Bakgrunn*, Statens vegvesen, sett 2. april 2018, <<https://www.vegvesen.no/Europaveg/e39rogfast/Bakgrunn>>.

Statens vegvesen 2018b, *E39 Kyststamvegen*, Statens vegvesen, sett 14. April 2018, <<https://www.vegvesen.no/Europaveg/e39rogfast/Fakta/E39+Kyststamvegen>>.

Statens vegvesen 2018c, *Hovudmål*, Statens vegvesen, sett 8. april 2018, <<https://www.vegvesen.no/Europaveg/e39rogfast/Bakgrunn/Maal>>.

Statens vegvesen u.å., *14 fakta om Finnfast*, Statens vegvesen, sett 4. april 2018, <https://www.vegvesen.no/_attachment/112643/binary/200462>.

Størksen, T og Ringodd, HI 2018, '-Galskap å sette Rogfast på spill', *Haugesunds Avis*, 30. januar, sett 23. april 2018, <<https://www.h-avis.no/rogfast/politikk/rogaland-fylkeskommune/galskap-a-sette-rogfast-pa-spill/s/5-62-554717>>.

Sørлие, K 2006, *Bosettingspreferanser, flyttemotiver og flytteprosesser*, Kommunal og regionaldepartementet, 16. februar, sett 12. april 2018, <[http://www2.sjf.no/cmssff/cmssmm.nsf/0/8F8EFCE288E180A8C125713300519D68/\\$FILE/Bosettingsmotiv_-_flytteprosesser_notat.pdf](http://www2.sjf.no/cmssff/cmssmm.nsf/0/8F8EFCE288E180A8C125713300519D68/$FILE/Bosettingsmotiv_-_flytteprosesser_notat.pdf)>.

Tennøy, A, Christiansen, P, Hanssen, JU og Vågane, L 2012, *Senterstruktur og lokalisering av handel og næring i Malvik*, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 1219/2012, sett 5. mai 2018, <<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=24216>>.

Thorsnæs, G 2015, *Trekantsambandet*, Store norske leksikon, 16. november, sett 15. april 2018, <<https://snl.no/Trekantsambandet>>.

Thorsnæs, G 2017, *Bokn*, Store norske leksikon, sett 23. februar 2018, <<https://snl.no/Bokn>>.

Vareide, K 2018, *Hvorfor vokser steder?*, Cappelen Damm Akademisk, sett 5. mai 2018, <<https://press.nordicopenaccess.no/index.php/noasp/catalog/book/32>>.

Vareide, K og Nygaard, MO 2014, *Regionalt samspill og vekst: I lys av Attraktivitetsmodellen*, Telemarksforskning, sett 8. april 2018, <<https://www.telemarksforskning.no/publikasjoner/filer/2522.pdf>>.

Wikipedia (2006), *Fil:NO 1145 Bokn.svg*, sett 16. februar 2018, <https://no.wikipedia.org/wiki/Fil:NO_1145_Bokn.svg>.

Wikipedia 2018, *Trekantsambandet*, Wikipedia, 4. mars, sett 20. mars 2018, <<https://no.wikipedia.org/wiki/Trekantsambandet>>.

10 Vedlegg

Vedlegg 1

Intervju: Rådmannen i Bokn kommune

Intervjuobjekt: Jan Erik Nygaard.

Sted: Kontoret hans på kommunehuset i Føresvik.

Dato: 29. mai 2018. **Tid:** 14.00-15.30.

Generelt:

1. Hvilke konsekvenser tror du Rogfast kan få for Bokn kommune når det gjelder bosetting, næringsliv og arbeidsmarked?

Bosetting

Svar:

I starten tror jeg det vil bli få konsekvenser vi ser av Rogfast. Jeg tror utbyggingen blir oppfattet som positiv og som om det gir muligheter, men jeg tror at kostnadene med å bruke Rogfast for pendlere og næringslivet blir for høy. Jeg tror derfor ikke det gir Bokn noen fordel i de første årene, men etter at Rogfast er nedbetalt tror jeg at Bokn vil ligge veldig sentralt mellom Haugesund og Stavanger. Jeg tror at når det gjelder Rogfast, så vil det først og fremst ha betydning for aktiviteter som kommer fra sørfylket. Folk som har sine arbeidsplasser på Haugalandet tror jeg ganske ofte vil etablere seg nærmere Haugesund. De som har sin alternative etablering i sørfylket, de tror jeg vil se mot Bokn som et veldig aktuelt område for etablering, men da har jeg tro på at denne utviklingen vil vi først se betydning av når Rogfast begynner å bli nedbetalt.

Fra det tidspunktet det er nedbetalt så tror jeg både næringslivet, og den enkelte som ønsker å bosette seg, ser på Bokn som et veldig potensielt område for fremtidige etableringer. Det som gjør at sørfylket vil slite litt med ny etablering og ny bosetting er at det er arealknapphet, og da blir også tomtene veldig kostbare. Også Rennesøy har nesten brukt opp sine areal og har få boligområder tilgjengelig, da de stort sett har landbruksareal som er vernet igjen. Det som derimot kan bli en stor konkurrent er faktisk Ryfylke. Ryfast som går inn mot Strand, Hjelmeland og Forsand gir muligheten til å velge Ryfylke snarere enn kommunene nordover. Samtidig har jeg tro på at E39 i seg selv er en vekstfaktor. All forskning viser at der hvor man har de store samferdselsårene, langs dem får man utviklingen. Og siden vi ligger midt i samferdselsåren E39, tror jeg vi blir dratt med i utviklingen på den måten. Dersom det ikke skjer en utvikling i hele landet og i hele Rogaland så blir det ikke noe mer press på disse arealene og da er det heller ikke noe som presser nordover mot Haugalandet.

På bakgrunn av dette tror jeg forutsetningene for at Rogfast kan ha en viktig betydning for etableringen er to ting; Det ene er at bompengene er nedbetalt, og det andre går på at de områdene som blir brukt til næring og boliger i sør er oppbrukt. Da vil man få et naturlig press. Dette presset har jeg tro på at kommer, men det kan gå en del år før den tid. Jeg har derfor tro på at Rogfast i det lange løp vil få positiv betydning for Bokn kommune.

Arbeidsmarked

Svar:

Vi har næringsområdene på Gismarvik som kommunene i distriktet eier sammen. Dette er et næringsområde på 5000 mål, og etter min mening er arbeidsplassene på Gismarvik og Kårstø like mye for Bokn som for resten av regionen. Det er nesten ingen som ligger nærmere disse enn innbyggerne på Bokn.

Når det gjelder bompenger så har jeg ikke helt tallene i hodet, men jeg tror det var satt til 15 års nedbetalings tid. Det er mange som er veldig spente til hva taksten blir. Sånn som det ser ut nå går staten inn med 5 milliarder, og så skal bompengene da dekke 10-11 milliarder. Så frykter også mange at prisen ikke blir 15 milliarder men 25 milliarder. Da kan bompengene bli veldig høye, og det gir liten mulighet for å ha pendlere som dagpendler sørover. Disse bompengene er bare ett supplement omtrent til de andre bompengene man har på Haugalandet og i Stavangerregionen. Da blir det så stor andel av lønnen til den enkelte at jeg tror det blir vanskelig å ha arbeidssted i Stavanger før nedbetalingstiden er over. En utvei vil i så fall være kollektivtransport som gjør reisen rimeligere.

Næringsliv

Svar:

Rogfast legger grunnlag for at det kan bli et fint industriområde i Knarholmen, dersom det er en etterspørsel. Man har både nærheten til sjø, og nærheten til en flott ny veg. De holder også på med et prosjekt som foreløpig er mye fantasier med en høyhastighetsbane fra Haugalandet til Oslo. Denne skal da ha stoppested på Kårstø hvor det vil ta 1,5-2 timer til Oslo. Det jobbes tett med dette, og slike nye prosjekter vil i så fall styrke området ytterligere. Man har derfor lagt til rette både for boligområder og næringsetableringer.

2. Hvordan vil kommunen prøve å forberede seg på disse endringene?

Svar:

I dagens kommuneplan har man tatt høyde for at Rogfast kommer. Det har vært i bakgrunnen hele tiden, og vi har derfor lagt til rette for veldig mye boligbygging i Bokn. Alt for mye i forhold til hva fylkeskommunen ville godta, så vi har måttet redusere litt boligareal. Vi også lagt ut et svært område til næringsutvikling. Fra Knarholmen og videre sørover. Det området som vi har vist til er 2000 mål. Det er ganske mye, men i denne omgang så får vi bare planlagt en områdeplan som ligger på rundt 300 mål. Denne planen skal altså legge til rette for næringsområder. I dette området så var det tiltenkt at man skulle bruke overskuddsmassene fra tunnelen til å planere ut og lage en ny havn. Den områdeplanen er stagner på grunn av at Statens Vegvesen som betaler planen har lagt ned motsegn. Vi har kommet til enighet ved å holde av en sone på 200 meter i området som en fremtidig veg over til Austre Bokn, hvor de da vil at dagens E39 skal bli lokal veg, enten kommuneveg eller fylkesveg. For denne nye vegen er det snakk om en prislapp på 3-4,5 milliarder, så vi er ikke sikre på om den noen gang vil bli bygd.

Kommunen vil mest sannsynlig ikke stå for utbyggingen av flere boligfelt på grunn av at det er så kostbart. Det vil derfor være private som må gjøre dette. For å legge til rette har man blant annet søkt om å få lagt til rette for momsavtaler som kort fortalt skal gjøre det billigere å bygge ut områder for private, og at det da blir billigere å etablere seg i Bokn. Dette har vist seg å være en god løsning i andre kommuner hvor momsavtale er innført.

Man har flere prosjekter som kan komme, blant annet på Vågatoppen og i Føresvik med boligoppføring. Caiano, som også bygger mye ut i Haugesund, har lagt frem forslag til reguleringsplanen om å bygge en kunstig holme utenfor Føresvik med tilrettelagt boligfelt for 50 til 100 boenheter. Vanskelig for oss å si noe om dette er mulig, men da Caiano, som er profesjonelle utbyggere, er villige til å bruke mye penger på en slik utredning må det være fordi de har tro på at man kan få det til. I forhold til ATP er dette ideelt, da man her vil bygge ut Føresvik.

3. Hvordan er innstillingen i kommunestyret i forhold til disse endringene?

Svar:

Etter å ha diskutert muligheten for å etablere ett nytt sentrum langs E39 i Knarholmen, har blitt enige om å utvikle Føresvik videre. Fylkeskommunen sa klart nei til etablering av nytt sentrum, og ATP er også veldig sentraliserende. Den har utpekt Føresvik som et tettsted, og man vil derfor neppe få hjemmel for å bygge ut utenfor Føresvik området.

Kommunestyret er samkjørte i arealene som er satt ned og har vedtatt en planstrategi. Vi har i planene lagt til grunn ev vekst i befolkningen i samsvar med SSB. Denne veksten er delt i to; frem til Rogfast har vi lagt til grunn en høy nasjonal vekst i Bokn, og etter Rogfast er åpnet har vi lagt til grunn høy nasjonal vekst +1%. SSB har selv ikke lagt Rogfast inn i sine beregninger av folketall. Tallene har til nå vist seg å være litt for høye, men dette kommer av den generelle stagneringen man har sett i Rogaland og resten av landet. Veksten i hele landet har stagnert, og fødselstallene er på det laveste på mange år.

4. Studert litteratur viser at bosettingsmønsteret er sentralisert fra land til by. Man ser at det meste av flyttingen til storbyene skjer i ungdomsårene og tidlig i voksen alder, ofte før man etablerer seg med familie. For familier har bosettingsmønsteret endret seg fra primært å være i distriktene og til å bli storbyområdet. Hvordan tror du dette vil bli i Bokn etter Rogfast?

Svar:

En gedigen utfordring for boknasamfunnet og også andre kommuner har vært at flinke ungdommer som tar en utdanning får vanskeligheter med å finne arbeid for seg selv eller sin partner. Man har da sett at mange begynner å etablere seg der hvor de får sin første jobb. Dess lengere tid til man blir borte dess verre er det å bryte opp og flytte tilbake til hjemstedet. Derfor har vi innsett at arbeid er veldig avgjørende for bosettingen.

Jeg tror derfor Rogfast vil ha positiv betydning med at det får flere bedrifter i vårt nærrområde, enten på Bokn eller på Gismarvik. En tenker generelt at dersom man ikke er avhengig av ferje så vil 25 til 30 minutter ligge innenfor hva folk synes er akseptabel reiseavstand til arbeid. Spesielt i vårt område, hvor man har fine veier og lite kø, har man gode pendlemuligheter. Dette vises både på mye utpendling og innpendling til Bokn. Før man hadde fastlandsforbindelsen var det nesten ingen pendling, mens man i dag ser at mange, spesielt på sykehjemmet og skolen, er innpendlere.

Så er det også spørsmål om fasiliteter og service og hva man forventer. Dersom man gjerne vil ha pub, teater, kino eller lignende tilbud så er gjerne ikke Bokn så attraktivt, men det viser seg også at mange ikke har behov for slike tilbud. Ofte er det venner

som får andre venner til å etablere seg et sted. Boknerne er kanskje ikke alltid like flinke til å involvere seg med andre. Dersom man ikke finner seg til rette i lokalsamfunnet vil man ofte flytte vekk igjen fort. Skal man trives en plass så må man også ha en arbeidsplass hvor man trivs da man tilbringer mesteparten av døgnet på jobben.

5. Vil man satse på unge tilflyttere, og tror du Bokn kan bli et byomland?

Svar:

Dette med å satse på unge tilflyttere er det veldig stor politisk signal om at man skal gjøre. Hadde man klart å beholdt egne ungdommer så hadde situasjonen vært mye bedre, men når det er "boknaungdommene" som flytter ut så er det spesielt negativt. Vi prøver derfor å finne tiltak som gjør at ungdommene stopper igjen og etablerer seg på tross av at man arbeider i andre kommuner. De gode og effektive tiltakene har man ikke funnet enda. Det at man de siste årene har lagt til rette for boliger som ungdommer vil kjøpe har vært viktig i denne utviklingen, Man strekker seg også vært langt for å gi husbankfinansiering og startlån, men man er bevisst på å ikke sende folk i økonomisk ufare.

Jeg tror at Bokn kan bli et byomland, men dette vil nok bli etter at nedbetalingen av Rogfast er avsluttet . For å ta et eksempel har området Slottevik/Tysværvåg klart å etablert seg veldig fint som byomland. Her har man fått til mer enn man foreløpig har fått til i Bokn. Jeg tror også at det at å markedsføre Bokn som en attraktiv plass å bo, er et viktig virkemiddel som vi gjerne ikke helt har forstått betydningen av, da i forhold til at Bokn kan bli et byomland. Ved god markedsføring går fokuset bort fra høye bompenger og pendlerkostnadene og over til hvor utrolig flott det er på Bokn. Når man ser på dette med pendlertid så har det vist seg at på grunn av fine veier og mindre kø enn i sentrumsområdene så kan man komme seg mye lenger på kortere tid enn mange andre steder. Dette med å frem de gode tingene med å bo på Bokn og redusere fokuset på de ulempene som gjerne ikke er så viktige i det store bildet vil være viktig.

6. Studert litteratur viser også at en større region vil skape et større arbeidsmarked som vil gi bedre og mer ettertraktede arbeidsmuligheter for befolkningen da man får mer bredde, variasjon og dybde i de tilgjengelige jobbene. Hvordan tror du jobbmarkedet for innbyggerne på Bokn vil endre seg?

Svar:

Jeg har selv tro på at store regioner gir et mangfold av arbeidsplasser. Men da mener jeg at regionene må inneholde både by og land. En må få frem at dette med å jobbe med landbruk i Bokn er like positivt som å jobbe som lektor i Haugesund. Det kreves innsats for å lykkes uansett i arbeidslivet, enten man jobber med primærnæring, oppdrett, industri eller noe annet. Det viktige er at man trenger det mangfoldet for å kunne trives og for å kunne gi muligheter for de forskjellige interessene som innbyggerne har. Derfor har jeg veldig tro på at vi må skape et stort arbeidsmarked. Og jeg mener også at på Haugalandet så er vi egentlig store nok til at vi har de attraktive plassene, og spesielt hvis vi tar Stavanger med i tillegg. Jeg tror det er viktig med arbeidsplasser som lokker, spesielt for innbyggere som ikke har røtter til Bokn fra før av. Jeg tror også jobbmarkedet for Bokn med Rogfast vil bedre seg helt utrolig.

Noe av det jeg savner på Haugalandet og som jeg tror Stavanger kan bidra med er hovedkontorarbeidsplassene. For eksempel har Sjøfartsdirektoratet og Kystverket vært viktig i Haugesund. Før hadde man flere slike som blant annet kjøttprodusentene, men på grunn av sentraliseringen så ble alle aktivitetene flyttet til Stavanger. Slike arbeidsplasser skulle jeg ønske vi kunne ha glede av også på Haugalandet. Finansnæringen og IKT er også eksempler. Mange av disse selskapene har vært på Haugalandet men syntes at det ble for tungt å drive da de manglet klyngemiljøet som skaper utvikling.

7. Vil ett felles bo- og arbeidsmarked være positivt eller negativt for kommunen?

Svar:

Bare det å få etablert Kårstø har ført til at en del ungdommer på Bokn har tatt fagbrev innenfor prosess og har fått jobb inne på Kårstø. Vi har også dem som har tatt videre ingeniør utdanning for så å gå tilbake til Kårstø. Jeg tror aldri ungdommene i Bokn hadde gått den vegen dersom de ikke så nærheten til Kårstø. Det samme gjelder med at man har mange flinke sjøfolk i Bokn. Mange tar maritim utdanning, og dette har mye med at man har sjøen i nærmiljøet. Vi har nå fått losstasjonen etablert på Bokn, og også taubåt. Det viser seg alltid at det er familier i området som tar over driften av aktivitetene i området. Dette vises blant annet ved Hydro. Før var det mye pendling fra rundt om i distriktet, men nå ser man at de ansatte har bosted mer rundt arbeidsplassen. Mange velger derfor en utdannelse som gir arbeidsmuligheter i lokalmiljøet. Det sies også at på Haugalandet lyses 20% av stillingene ut, mens 80% tildeles gjennom kjennskap og vennskap. Da kan man bare tenke seg hvor vanskelig det er å få jobb dersom man ikke har ett nettverk.

En utfordring man har med boligbygging er at dersom man ønsker å bygge en ny fin bolig på Bokn så er ikke dette et problem så lenge man selv bor i den, men dersom man skal selge så kan det hende at man får mindre for den enn hva man har investert. Dette er ikke et like stort problem i byene da man har et større kjøpermarked. Dette gjør at mange kvir seg for å bygge selv, og flere ønsker å kjøpe brukt, da selger må bære tapet i stedet.

8. Vil man satse på inn- eller ut-pendling?

Svar:

Jeg må jo si jeg gjerne vil at alle som jobber her skal bo her, og akkurat det med å få flere av arbeidstakerne til å bosette seg her er en viktig ting. Dessverre har vi ikke nok arbeidsplasser til alle innbyggerne, i tillegg til at vi nå har mistet en del statlige arbeidsplasser. Man vil derfor måtte belage seg på en del utpendling, da gjerne spesielt til Kårstø og Gismarvik som er svært nære Bokn.

9. Studert litteratur viser at priser for lokaler og innsatsfaktorer kan gjøre at produksjonsbedrifter lokaliseres i tilknytning til gode transportkorridorer utenfor byområdene snarere enn i områder med mer kundekontakt da dette gir en mer kostnadseffektiv drift. Tror du dette kan få en effekt på Bokn?

Svar:

Per i dag er det ikke vilje til subsidiering, verken av boligtomter eller næringstomter, men vi er heller ikke der at vi vil tjene penger på det. En ekspert på prisfastsetting som

kommunen leide inn sa at det er flotte arealer man har men at man ikke kan forvente at det blir lett å selge. Dette er på grunn av den negative utviklingen man har hatt i sørfylket som gjør at det ikke lenger er behov for nye næringsområde utenfor.

10. Avtaler med Karmøy: vil dette påvirke egen styringsevne? Hva er positivt og hva er negativt?

Svar:

Har god erfaring med avtaler fra Karmøy. Vi kjøper inn PPT-tjenester og barnevernstjenester, som er tjenester man av ulike årsaker ikke kunne hatt selv i Bokn. Når det gjelder tjenestene på teknisk avdeling så har man i mange år hatt tjenestene knyttet opp mot kartoppmåling i Tysvær da man ikke har hatt kompetanse i Bokn. Det som er endringen nå er at også byggesaksbehandlingen er lagt til Karmøy. Dessverre så har vi ikke klart å møte behovet med egen kapasitet. Vi har prøvd å leie inn konsulent hjelp, men på grunn av at flere nå har pensjonert seg vil man nå ikke lykkes i å gi et tilfredsstillende tilbud. Nav kontoret er også flyttet, men dette er på grunn av at fylket bygger ned distriktskontorene rundt slike tjenester.

11. Siden kommunen ikke kan gjøre noe med de strukturelle forholdene vil det være attraktiviteten man må fokusere på i arbeidet med å skape vekst. Man kan dele attraktiviteten inn i fire kategorier:

- **Areal og bygning;**
 - **For privatpersoner er dette for eksempel tilgang til boliger, boligtomter og arealer. For bedrifter er det næringsarealer og –bygg.**
- **Ameniteter;**
 - **Ameniteter er betegnelsen på tilbud og goder som gir attraktivitet på et sted. For privatpersoner er dette blant annet kommunale servicetilbud og fritidsaktiviteter man har i kommunen. For bedrifter er det tilgjengeligheten på service og økonomiske incentiver.**
- **Omdømme;**
 - **Kommunens omdømme har mye å si for hvor folk velger å bosette seg, og for hvor bedriftene velger å etablere seg.**
- **Stedlig kultur og identitet;**
 - **Et åpent og vennlig samfunn som er inkluderende og rettfærdig er viktig både for privatpersoner og for bedrifter.**

Hvilke områder vil Bokn satse på og hva vil Bokn gjøre for å øke attraktiviteten på disse områdene?

Dette spørsmålet har blitt besvart i tidligere spørsmål.

12. Hva ser du på som de største mulighetene til Bokn?

Svar:

Jeg tror det ligger store muligheter i de store flotte arealene vi har på Bokn. Dersom hjulene kommer i gang igjen i sørfylket så vil man sannsynligvis få et press som vil bre seg mot Bokn før Rogfast er nedbetalt, men da må presset bli større enn det er i dag, både på boligtomter og næringstomter. Jeg tror også at en del av de som kommer fra sør vil stoppe opp på Bokn. Det blir tross alt mye ekstra kjøring dersom man skal bo i Haugesund og pendle til Stavanger, i forhold til å være bosatt på Bokn. Jeg tror det vil være viktig med flere direkteruter for at folk skal velge kollektive pendlerruter,

og vi har derfor arbeidet med hvordan man kan få en stor terminal ved Knarholmen, tett opp mot E39. Man kan da kjøre hit, sette bilen og ta en buss, som gjerne bør være gratis, og kjører direkte inn til de mest besøkte stedene. Vi tror også man vil få begrensninger i muligheten for innkjøringen til Stavanger sentrum i fremtiden som vil styrke dette tilbudet.

13. Hva ser du på som de største truslene for Bokn ?

Svar:

Den største negative trusselen per i dag sånt som jeg ser det er den demografiske utviklingen. Nedgang i folketallet og små barnekull er gjeldene i hele Europa, men vises spesielt godt i et samfunn som Bokn. Dette kan fort skape en negativ utvikling i antall ansatte i barnehage og skole, i tillegg til at det går ut over kulturaktivitetene i Bokn. Man kan da ende opp med en flerbrukshall som bare pensjonister bruker fordi man har mangel på barn og unge. I tillegg har man det nye inntektssystemet som gjør at Bokn vil miste mye inntekter. I 2017 mistet man 400.000, dette året mister man 800.000 og neste år mister man 1,2 millioner. Slik øker kuttene før man om 10 år vil ha 4 millioner mindre å rutte med. I tillegg gjør den demografiske utviklingen at vi får mindre midler fra staten. Når vi har mindre barn får vi mindre å bruke på skole, barnehage og lignende. Eiendomsskatten på verk og bruk er byttet ut med næringskatt, noe man regner med vil gi en reduksjon på 40% av denne inntekten, men dette er veldig usikkert.

14. Hva ser du på som de største styrkene for Bokn?

Svar:

Dette med politisk motivasjon er veldig viktig i en kommune. I Bokn har man blant annet en ordfører som er veldig engasjert. Det å ha gode forhold til andre kommuner og fylkeskommunen er viktig, samtidig som man står på for kommunen sin for å skape gode løsninger og fremtidsrettet vekst. Man har også mange engasjerte folk som jobber for lokale organisasjoner.

En annen ting er at Bokn har kommunale bygg samlet i Føresvik, noe som gjør at man i prinsippet bør kunne produsere billige kommunale tjenester.

15. Hva ser du på som de største svakhetene for Bokn?

Svar:

Det er generelt en svakhet at det er få arbeidsplasser i Bokn kommune, særlig er det mangel på det som ofte blir kalt kompetansesarbeidsplasser. I tillegg er utdanningsnivået også forholdsvis lavt, noe som igjen gjør at mange i Bokn møter hard konkurranse om jobber der det stilles krav til formell kompetanse, både når det gjelder jobber i Bokn og når det gjelder jobber utenfor Bokn. I framtiden vil trolig kompetansekravet bare forsterke seg. Dårlig kollektivtilbud. Til tross for at vi har E39 gjennom kommunen og Kystbussen som går mellom Bergen og Stavanger er kollektivtilbudet dårlig i kommunen. Dette vanskeliggjør pendling til og fra Bokn både for skoleelever/studenter og arbeidstakere.

Vedlegg 2

Intervju: Kommunalsjef for økonomi og administrasjon i Bokn kommune.

Intervjuobjekt: Solrunn Alvestad.

Sted: Kontoret hennes på kommunehuset i Føresvik.

Dato: 14. mai 2018. **Tid:** 12.00-13.00.

Generelt:

1. Hvilke konsekvenser tror du Rogfast kan få for Bokn kommune når det gjelder bosetting, arbeidsmarked og næringsliv?

Bosetting

Svar:

Jeg tror det kan gå begge veier. Man kan oppleve økning i bosetting og næringsliv som en konsekvens av kortere avstander, men man kan også oppleve nedgang på grunn av sentraliseringskreftene. Hele kulturen i Norge nå er sentralisering, og det kan etter hvert avmagre bygdene. Jeg tror resultatet vil ha mye med priser å gjøre, og kostnadene med å komme fra sentrale områder og til Bokn. Hvis det blir veldig dyrt og bo i Bokn og jobbe i Stavanger vil dette være negativt for veksten. Bokn er også et samfunn hvor man er avhengig av frivillige initiativer til sosiale arenaer. Man har ikke kafeer, teater, restauranter og lignende som mange gjerne er på utkikk etter når de flytter. En annen ting er at i samfunnet på Bokn må man gjerne klare seg selv. Det er dårlig kollektivtilbud, og man er i stor grad avhengig av bil som transportmiddel. Til gjengjeld har man mye flott natur og lite støy for innbyggerne.

Arbeidsmarked

Svar:

For at arbeidsmarkedet innenfor kommunegrensene skal vokse må det bli mer næring. Det finnes areal som kan bygges ut til næringsområder, og dette ville vært positivt for arbeidsmarkedet lokalt. Samtidig vil folk kunne arbeide i Stavanger, og vi har allerede god tilgang til Haugesund. Kjø problematikken man ser i byene har man heller ikke her. Jeg tror utfallet vil avhenge av kostnader knyttet til pendling. Det vil også ha mye med regionsutviklingen og samfunnsutviklingen generelt å gjøre. Hvis det går dårlig med Kårstø og andre bedrifter i nærheten vil også Bokn tape. Hva hjelper det vell med kortere avstander hvis ikke bedriftene ansetter?

Næringsliv

Svar:

Jeg tror ikke vi har noe stort fortrinn over de andre kommunene i forhold til attraktivitet hos bedrifter, men vi har masse areal som kan brukes. Utbyggingen i andre kommuner kan gi konkurranse da det er snakk om korte avstander mellom næringsfeltene, og at de allerede har et forsprang. Det kan derfor hende at kommunene som har mer etablerte næringsområder fra før vil merke en større positiv effekt av Rogfast.

2. Hva ser du på som de største mulighetene for vekst i Bokn?

Svar:

Det mest positive som kan skje her må være at familier slår seg ned, og at flere ser det er et godt sted å bo. Bokn har god skole, barnehage og helsetjenester, samtidig som man har mye fin natur og mange fritidstilbud. Jeg tror disse tjenestene og tilbudene er det største aktiva man har i kommunen. Problemet har gjerne vært å få dette budskapet ut til potensielle tilflyttere.

3. Hva ser du på som de største truslene for vekst i Bokn ?

Svar:

Den største trusselen tror jeg vil bli sentraliseringen. I Norge har man fått et økt fokus på å sentralisere både tjenester og boligbygging. Ting koster mindre i store kommuner hvor man har en tettere bebyggelse på arealene. Infrastruktur er dyrt, og når andre kommuner bygger ut så må man henge med.

4. Hva ser du på som de største styrkene til Bokn?

Som nevnt tidligere vil dette være de gode tjenestene. God barnehage dekning, gode helsetjenester og så videre. Vi ligger høyt oppe på kommunebarometeret. Man har også en god kompetanse. De ansatte i kommunen er mer generalister enn spesialister som gjør at man kan se helhetsbildet på en bedre måte. Dette kan være en fordel men også en svakhet med at man mangler spesialister til å se i dybden. Bokn har stille og rolige omgivelser med tilgang til natur og sjø.

5. Hva ser du på som de største svakhetene til Bokn?

Jeg tror en svakhet man kan merke i fremtiden er generasjonsskiftet man kommer til å få i kommunen om få år. I løpet av det siste året har to konsulenter pensjonert seg, og teknisk sjef skal slutte om få måneder. Om 3-4 år så vil også kommunalsjef og rådmann være borte. Dette er personer som har jobbet i kommunen i 20-40 år og det er klart at da forsvinner mye erfaring på kort tid. I tillegg er det dette med at man har få fagpersoner på hvert område, og mangler spesialister. Man må da hente mer spesialisert kompetanse fra andre kommuner. Mangel på sosiale møteplasser kan også være en svakhet, spesielt for de unge.

En ting som kan være svakhet i små kommuner er også den korte vegen fra innbygger til styringsorganene, og man kan ha inhabilitet i ulike saker.

6. Hvordan tror du Bokn vil se ut om 20 år?

Mest positivt ville det vært hvis barnefamilier slo seg ned, og man fikk bygd ut kommunen. Mest negativt ville det vært hvis man får en veldig høy alderssammensetning, med lite barn og unge. Jeg tror det vil være en moderat vekst, hvor Rogfast ikke vil gjøre det store utslaget de første årene, og sentraliseringstrenden vinner terreng.

Økonomi

7. Hvordan er økonomien i Bokn kommune i forhold til en fremtidig vekst?

For tiden er den ganske bra. Akkurat nå har vi god økonomi, men vi har tatt opp mye lån og det vil straffe seg i årene fremover. En renteøkning vil også slå ut på økonomien. Den største utfordringen vil bli at vi de neste 10 årene vil miste deler av rammetilskuddet. Dette vil falle bort gradvis, men om 10 år vil man ha 4 millioner i tapte årlige inntekter. Dersom det blir vedtatt endring i eiendomsskatteloven for verk og bruk ved at maskiner og utstyr ikke skal ilegges eiendomsskatt vil man også tape mye inntekt. Spesielt gjelder dette Kårstø anlegget hvor man har avtale med Tysvær om prosentvis kompensasjon for at anlegget ble bygget i Tysvær og ikke i Bokn. Mister man denne eiendomsskatten vil det bety ganske mange millioner. Nye investeringer på for eksempel skole kan derfor bli vanskeligere. Man har i dag ikke politisk vilje til å ta inn eiendomsskatt fra private, men dette kan være en potensiell mulighet for økt inntekt.

8. Hva er den største utfordringen med økonomien i en liten kommune?

Utfordringen er inntektssystemet. Da det er lagt opp til at tilskuddet for småkommuner faller bort vil det bli mer utfordrende å få ting til å gå rundt. Tjenester og tilbud er også dyrere da man har et større areal med tynt befolkningsgrunnlag å dekke.

Vedlegg 3

Intervju: Teknisk sjef i Bokn kommune.

Intervjuobjekt: Kåre Bua.

Sted: Kontoret hans på kommunehuset i Føresvik.

Dato: 29. mai 2018. **Tid:** 09.00-10.30.

Generelt:

1. Hvilke konsekvenser tror du Rogfast vil få for Bokn kommune når det gjelder bosetting, arbeidsmarked og næringsliv?

Bosetting

Svar:

Jeg er litt usikker på hvilke konsekvenser Rogfast vil få, spesielt når det gjelder bosetting. Dette har med prisene å gjøre, og at bompengetaksten på Rogfast kan ende opp med å bli dobbelt så høy som ferjebilletten.

Jeg hadde nok mer tro på prosjektet tidligere før. Bompengene vil blant annet sette en demper på muligheten for pendling sørover, noe vi vet at flere gjør. Et annet problem, som jeg ser, er at Bokn har lengst avstand fra Haugesund og fra Stavanger også i det nye scenarioet med Rogfast. Dette har jeg heller ikke tenkt så mye på før, men kan få betydning på grunn av den generelle sentraliseringsutviklingen, vi har sett de siste årene. Det kan da hende at boligutviklingen vil skje i kommunene som har kortere avstand til en av byene på tross av at Rogfast bygges.

For å utdype betydningen av sentraliseringen så kan jeg si at da jeg startet i Bokn kommune for 8 år siden, var det en vekst i samfunnet og folketallet var økende. De første årene var det også veldig stor boligbygging, og vi trodde dette skulle føre til en videre vekst i folketallet. Dette har det i liten grad gjort. Noe som er enda mer uheldig er at barnetallet går ned. Da jeg startet i denne jobben i 2010 lagde vi en rapport om utvikling av skole- og barnehagetilbud. På denne tiden var det 132 elever på skolen. Utviklingen så ut til å være positiv, og vi stipulerte at i 2020 ville antall elever være mellom 150 og 200, og at man derfor burde bygge en skole tilpasset dette behovet. Med tiden så ble ikke en ny skole påbegynt og i 2015 hadde man en ny vurdering. På grunn av reelle fødselstall og lignende så var disse tallene mer sikre, og det viste seg da at det bare var snakk om halvparten så mange elever i 2020 som det man trodde i 2010. Dette tror jeg har med beliggenhet å gjøre, men også med det at ungdommer i dag har mye videre horisont enn før. De har lett for å prioritere byene. Det kan også være en utfordring å få par til å flytte til Bokn da arbeidsmarkedet i dag er begrenset. Det er spesielt dette med nyetableringer av familier som kan være vanskelig i distriktene, mens de "trofaste gamle" blir værende.

En positiv ting med Rogfast for bosetting vil være at den nye vegen vil bli lagt vekk fra boligområdene, slik at man vil få mindre støy fra trafikken. Etter hva jeg har fått forklart, vil ikke den nye vegen være til sjenanse for noen eksisterende boliger, og i tillegg vil man da få den gamle E39 vegen til bruk internt.

Arbeidsmarked

Svar:

Som sagt hadde jeg mer tro på Rogfast før jeg ble oppmerksom på at bompengene vil dempe mye av den potensielle utviklingen. I dag er det en del som pendler fra Bokn til Stavangerregionen for arbeid og dette vil prismessig bli vanskelig dersom prisene øker for mye. Pendlingen må i så fall bli basert på kollektivtransport for å minke kostnadene, og det kan jo tenkes at det blir satt opp pendlebusser fra Bokn. Uten en slik mulighet, tror jeg ikke at Bokn sitt jobbmarkedet mot sør vil bli større etter Rogfast

Det lokale arbeidsmarkedet hadde i en lengre periode en relativt positiv utvikling på grunn av oppgangen i regionen. Mange hadde arbeid innen oljenæringen og supply, og innen fiske. Inntil for få år siden så var det gode muligheter til å få seg jobb innen disse næringene mens det i dag kan være ganske vanskelig. Selv om vi får en oppgang i regionen, tror jeg ikke vi får like mange arbeidsplasser som vi hadde i disse bransjene. Fordelen med disse jobbene når man bor på Bokn er at man slipper å dagpendle. Selv om man regner at 25-30 minutt er en grei pendleravstand for mange, så blir det i realiteten vanskeligere å få hverdagen til å gå opp for familier hvor begge partene skal pendle enten til Stavanger eller Haugesund.

Næringsliv

Svar:

Næringslivet generelt preges av at noen aktører kommer mens andre forsvinner. Næringslivet i Bokn har egentlig gått ganske bra. men man ser nå at Bokn trenger et løft. Jeg tror vegtilknyttet næring kan ligge gunstig til i Bokn når Rogfast kommer. Dersom man får til en utbygging i Knarholmen vil dette være positivt på lengre sikt. Slike prosjekter tar ofte litt tid, men ved å være litt aktive tror jeg man kunne fått til ting på disse områdene. Det virker som de bedriftene man har i Knarholmen fra før har vært positive for Bokn.

Noe som kan være negativt for etablering på Bokn er at selv om det gjerne er dyrere å investere i byggene på Forus og andre næringsområder tilknyttet byene, så har byggene her en høyere restverdi. Denne kan være mye lavere i distriktene, noe som selvsagt er med i beregningene til bedriftene når de skal velge lokasjon. Tilgangen på spesialkompetanse er også mindre i distriktene, og lang pendlevei kan gjøre det vanskelig å rekruttere. Et større arbeidsmarked hvor i så fall innpendling også blir mer attraktivt, kan hjelpe på dette problemet. Generelt vil det å tilrettelegge slik at bedriftene ser mulighetene i Bokn være viktig.

2. Hva ser du på som de største mulighetene for vekst i Bokn?

Svar:

En stor mulighet for Bokn tror jeg er transportkrevende næring. En annen ting er dette med fiskebåtene som jeg tror vil kunne utvikle seg videre. I tillegg har man sett at fiskeoppdrettsnæringen har gitt store ringvirkninger for steder som Frøya og Tysnes. Grieg har satset mye på fiskeoppdrettet i Bokn, og de vil trolig bli værende her lenge. Det gir vekst og mange lokale arbeidsplasser, da vaktordninger gjør det ideelt med lokale ansatte. En ting som kan være begrensende er at man mangler areal i sjøen til sjøanleggene. For øvrig tror jeg områdene rundt Arsvågen vil bli viktige når vegen legges om. På grunn av tilgangen til eksisterende kai og godt tilrettelagt areal, tror jeg det kan være gode muligheter for relativt store bedrifter å slå seg til her.

Det er i dag planlagt 5-7 kryss mellom Bokn og Stord, og hvis man ser på historien vår, så har stedene med jernbanestasjoner utviklet seg til småbyer. Dette gjelder også der hvor dampskipskaiene lå langs kysten. Det er bestemt at et kryss skal ligge på Knarholmen. Her vil det trolig bli bussholdeplass og parkeringsmuligheter, og det blir da mulighet for å utvikle dette videre med bensinstasjon og så videre.

3. Hva ser du på som de største truslene for vekst i Bokn?

Svar:

Slik Rogfast er planlagt i dag så klarer jeg ikke å se noen store ulemper for Bokn da både støy og trafikk vil bli lagt om fra boligområdene. Det eneste er dette med bompenger som kan dempe pendlingen sørover. I forhold til næringslivet vil nok Bokn være avhengig av kapital utenfra for å skape vekst i næringslivet. En ting jeg imidlertid tror vil være veldig viktig er å beholde lokalbutikken. Få eller ingen kommuner jeg vet om er uten matvarebutikk, og det ville vært utrolig uheldig dersom man mister dette tilbudet på grunn av konkurransen med matvarebutikkene nærmere sentrum.

Dessverre kan man gjerne si, så ser det ut som om bygda har blitt mye mindre attraktiv. En ting er at arbeidsmarkedet er sentraliserende, men fritiden er kanskje enda mer sentraliserende, og for foreldre som skal kjøre unger langt på fritidsaktiviteter blir det travelt. Utviklingen kommer også mye an på om Bokn er en egen kommune om 20 år. Dersom det blir kommunesammenslåing vil man miste mange kontorarbeidsplasser, men samtidig ser man at det er mye innpendling til disse arbeidsplassene. Miljøet i kommuneadministrasjonen begynner å bli i minste laget, og man har hatt vanskeligheter med å få stabilitet (i staben). Slike ting som at byggesaksbehandlingen nå er frivillig flyttet til Karmøy reduserer staben. Man har gjerne heller ikke vært flinke nok når man har rekruttert. En ting er å skaffe folk, noe som i dag gjerne er lettere enn tidligere, men en annen ting er å sørge for at de blir slik at stabiliteten opprettholdes. Det kan også være vanskelig å komme inn både i bygdesamfunnet og i miljøet på arbeidsplassene på grunn av at de lokalt ansatte kjenner hverandre godt fra før.

De neste årene vil også mange i kommuneadministrasjonen gå av. Man står ovenfor et generasjonsskifte hvor mange med lang erfaring forsvinner, men jeg tror også dette kan være en mulighet for å få inn en ny gruppe av yngre krefter som kan se nye muligheter.

Boligbygging:

4. Hvordan blir den fremtidige boligbyggingen i Bokn og hvilke områder er planlagt utbygd?

Svar:

Det er politisk vilje for å bygge i hele kommunen, men fylkeskommunale begrensninger gjør dette vanskelig. Mye vern rundt dyreliv og områder gjør at mye areal ikke kan brukes. I tillegg har man en sentraliseringspolitikk. Da jeg begynte i arbeidslivet for 40 år siden var det mye virkemidler for å styrke utkanten. Dette gjaldt både jordbruk og andre næringer. Fremdeles er det ikke bestemt at utkantene skal legges ned, men virkemidlene er endret. I tillegg opplever man motstand og krefter

som jobber for å stoppe utbyggingen av lokale små sentra, men det er bestemt at man skal satse på Føresvik.

Bokn sin sentraliserte boligbygging er litt annerledes enn for eksempel Sveio hvor man har en veldig spredt bebyggelse. Dette kan komme av at man har vært mer restriktive her tidligere. Det at Bokn egentlig er veldig sentralisert kan være en fordel i den nye tiden. Man vil prøve å bygge ut Føresvik, men samtidig har man også godkjent et nytt boligfelt på Austre Bokn. Det er lagt opp til at man har gode muligheter for husbygging, og det er nok ikke en mangel på tomter som vil stoppe folk fra å bygge på Bokn.

Det har også helt åpenbart vært en endring i boligpreferanser i Bokn. Da jeg kom hit hadde jeg ikke drømt om at det kunne bli bygd 2- og 4-mannsboliger, men det er stort sett vært det som har vært bygd de siste årene. Jeg har ikke helt tallene, men jeg vil tro at nærmere 2/3 av nye hus på Bokn har vært flermannsboliger. Jeg trodde at når man bodde spredt så var dette med å ha enebolig en av de tingene man ønsket, men her har det uten tvil vært en holdningsendring. Jeg vet at dette har en del med økonomi og gjøre. Husbanken og mindre lån gjør at man lettere kan etablere seg og komme inn på boligmarkedet. Et slikt variert tilbud gjør Bokn mer attraktivt for bosetting.

5. Vil man kunne komme til Bokn å få gode forhold som ikke er tilgjengelig i byområdene, blant annet på grunn av arealmangelen man har der?

Svar:

Kanskje. Slik som utviklingen er nå blir det antagelig flere eneboliger ledige i Stavanger også. Ønskene om hvordan folk vil bo endrer seg, og eldre vil for eksempel trekke i mindre leiligheter. Jeg ser ikke bort fra at noen vil trekke til Bokn fra Stavangerregionen, men jeg tror like gjerne det vil bli en bolig nummer to de har her. Bokn har lagt til rette for hytter i kommuneplanen. Tidligere var det fokus på å legge til rette for hustomter med sjøhus, men siden disse ikke henger sammen med felles bruksnummer, så ble de ofte skilt ut og solgt separat. Dette er et problem også andre plasser. Et strengt regelverk på strandsonevern, samt at mye av det arealet som er brukende langs sjøen er allerede tatt i bruk begrenser mulighetene.

6. Tror du at strenge krav kan gå ut over lysten til å bygge og gjøre Bokn mindre attraktivt?

Svar:

Det er klart at dette er medvirkende, og jeg mener dette er fryktelig uheldig. Reguleringsplaner er blitt veldig strengt, blant annet i forhold til sjø. Det at Bokn er i strandsonevern 3, trodde vi at skulle gjøre praksisen litt mer liberal, men i praksis så har det vist seg at det er veldig liten forskjell. Forskjellen går mye på at man i plansammenheng skal kunne gi mer rom for næring. Krav og regler har altså ikke vært positivt medvirkende, men det man ser er at det er nok ikke ville vært så veldig mange som hadde bygd bolig på Bokn, selv om det var helt fritt.

Et problem ligger også i det å få ting lønnsomt. Usikkerheten på om man får solgt sammen med høye utbyggingskostnader gjør at utbyggere må ta en høy risiko. Vanskelighetene med å få ting lønnsomt er noe av grunnen til at det antagelig ikke vil bli flere kommunale boligfelt i Bokn. Når det er sagt så er man heldige i Bokn som har flere lokale utbyggere som står på og gjør mye for boligutviklingen i kommunen.

7. Finnes det begrensninger i infrastrukturen i Bokn som kan begrense veksten?

Svar:

Når det gjelder vannverket er antagelig dette stort nok i "all" fremtid. Vegene er i utgangspunktet ikke gode nok, men jeg tror det blir veldig vanskelig å få oppgradert vegnettet annet enn i Føresvik området. Her kommer kost/nytte forholdet inn, og jeg tror ikke vedlikeholdet vil forbedres på de mindre vegene utenfor sentrum. Frigivelse av nåværende E39 vil gi muligheter for etablering av boliger og næringsliv.

Næringstomter i Arsvågen og i Knarholmen vil egne seg godt for sjø- og vegtilknyttet næringsliv.