

Kommunestrukturen sin betydning for utvikling av storbyer

Foredrag for Kommunal og forvaltningskomiteen

Seminar om kommunereform 2. april 2014

Einar Leknes, IRIS Samfunnsforskning



01 April 2014

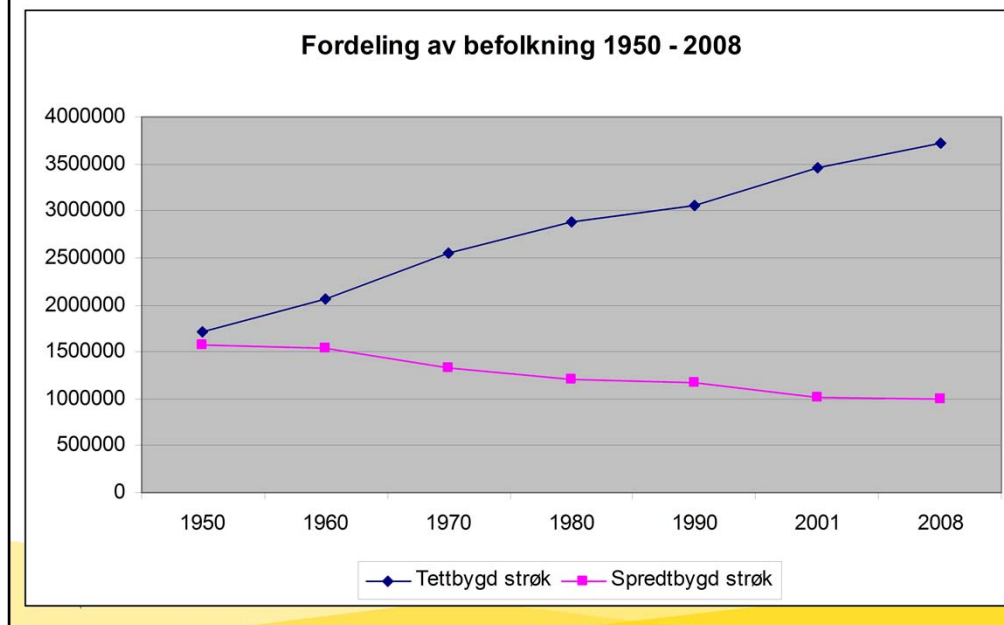


1. Om IRIS – Forskningsinstitutt med hovedkontor i Stavanger og avdelingskontor i Bergen og Oslo. Tidligere Rogalandsforskning. Nå eid av stiftelsen Rogalandsforskning og Universitetet i Stavanger. Om lag 200 ansatte, 100 av disse inne energiforskning – vertskap for senter for økt oljeutvinning sammen med UiS, i tillegg en avdeling for Biomiljø og Samfunnsavdelingen som har om lag 35 ansatte.
2. Min befattning med kommunestrukturspørsmålet er et forskningsrådsprosjekt:
 - «Det nye regionale Norge: Byregioner eller landsdelsregioner som blant annet resulterte i boken «Norske byregioner Utviklingstrekk og styringsutfordringer» som Arild Farsund og jeg var redaktører for. Mye av dataene i denne presentasjonen er hentet fra det prosjektet. Referanseliste ligger bak.
 - Senere har jeg være prosjektleder for et omfattende studie av interkommunalt samarbeid for det som het Kommunal og regionaldepartementet.
 - Lokalt i Stavangerregionen har jeg deltatt og ledet en utredning i 2009 om kommunestrukturens betydning for næringslivet i Stavangerregionen.
 - Tidligere har jeg leder et prosjekt om evaluering av kommuneplanprosessen i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim.

Disposisjon

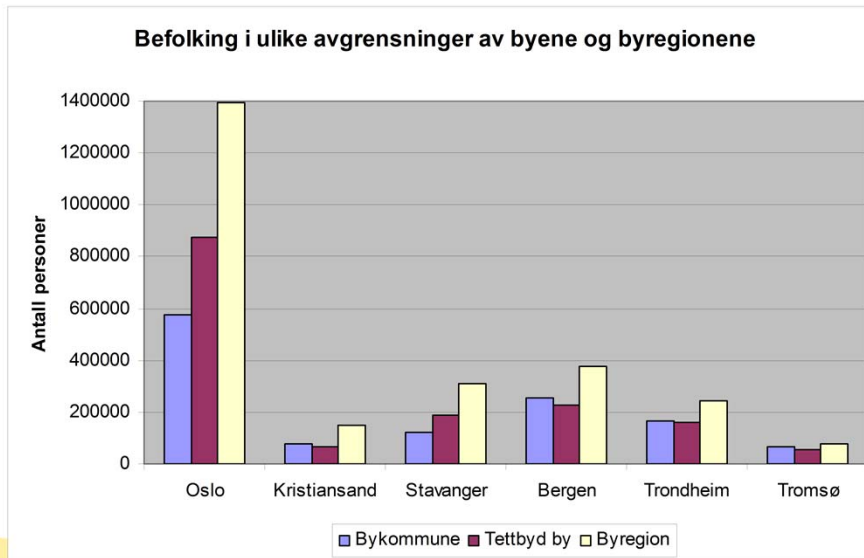
- › Hvor langt strekker byen seg?
 - Avgrensning av byene og byregionene
 - Innbyggernes hverdagspraksis
 - Bo- og arbeidsmarkedsregioner
 - Handleregioner
 - Avislesingsregioner
- › Framvekst av politiske byregioner
 - Viktige politikkfelt for storbyutvikling
 - Hvor skjer politikkutformingene?
- › Kommunestrukturens betydning for utvikling av byområdet på Nord-Jæren





- Figuren viser at det bor om lag 1 million i spredtbygd strøk og om lag 4 millioner i tettbygd strøk.
- Ved inngangen til 2010 bodde halvparten av den norske befolkning i de seks byregionene Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim, Kristiansand og Tromsø.
- Fra 1990 til 2010 har Norges samlede befolkning økt med ca. 500 000 hvorav 350 000 er vekst i storbyregionene. De siste årene er to av tre nye arbeidsplasser i Norge skapt i disse seks byregionene.
- I de fire største sammenhengende byområdene (Oslo, Bergen, Stavanger/Sandnes og Trondheim) med en befolkning på over 100 000 innbyggere bor det til sammen 1,4 millioner mennesker.
- I de 15 byene med en befolkning mellom 20 000 og 100 000 innbyggere bor det i alt 750 000 innbyggere. Dermed bor like i underkant av halvparten av Norges befolkning i de 19 største byene, og den største delen av befolkningsveksten kommer i disse byene.
- Utviklingen etter 2010 viser at denne utviklingen fortsetter, dvs. sterk vekst i storbyene og også i de andre byene.

Avgrensning av byene og byregionene (2009)



1. april 2014

4

- Ut fra statistikken i 2009 inngår henholdsvis 46 kommuner i Osloregionen, 11 i Kristiansandsregionen, 15 i Stavangerregionen, 17 i Bergensregionen, 11 i Trondheimsregionen og 2 i Tromsøregionen.
- For Oslo og Stavangers vedkommende er befolkningen i den tettbygde byen større enn for bykommunen, noe som betyr at den bymessige bebyggelsen brer seg inn i nabokommunene. I den "tettbygde byen" i Oslo inngår tettstedsområder fra hele elleve kommuner. For Stavangers vedkommende inngår tettstedsområder fra fire kommuner, inkludert Sandnes. Stavangeregionen inneholde både den fjerde største og den åttende største kommunen. Det er det tredje største byområdet med 190 000 innbyggere i 2009.
- For de andre byene ligger hele den sammenhengende bymessige bebyggelsen innenfor den administrative avgrensningen av bykommunen.
- For kommunene i Oslo- og Stavanger-regionen er det således en utfordring knyttet til styring av veksten siden bybebyggelsen brer seg ut over kommunegrensene. Dette fordrer i særlig grad tett samarbeid mellom kommunene i byområdet om arealbruk og utbygging av infrastruktur.
- Urbaniseringen og den store veksten i kommunene som omkranser de tettbygde byområdene i de andre byregionene, skaper behov for samarbeid mellom kommunene om lokalisering av boligområder, arbeidsplassområder og områder for handel og service. En annen måte å se dette på er at det er dagens kommunestruktur som ikke er tilpasset dagens bruk av byregionen, og som dermed skaper et behov for samarbeid og koordinering.
- Andre mindre byer dette gjelder for er blant annet Haugesund og Ålesund.

Befolkningens hverdagspraksis: Arbeidspendling



Oslo: 454 km², folketetthet 1 400/km²

- 9 kommuner i Indre ring 40% innpendling
- 36 kommuner i Midtre ring+ Drammens og Mossregionen mellom 10 – 40% innpendling

Kristiansand: 276 km², folketetthet 310/km²

- 9 kommuner med mer enn 10% innpendling

Stavanger: 71 km², folketetthet 1 800/km²

- › Økning i pendling og henger sammen med bedre kommunikasjoner (13 kommune)

Bergen: 465 km², folketetthet 580/km²

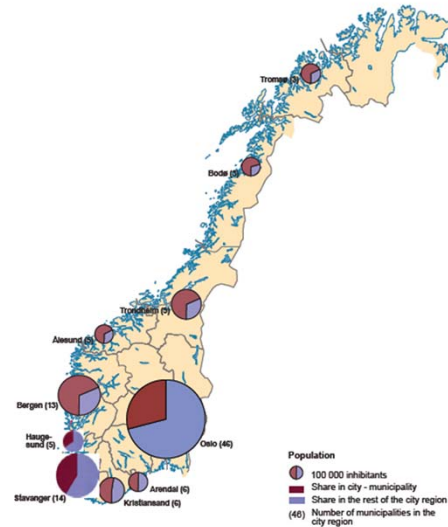
- › 12 kommuner med mer enn 10% innpendling

Trondheim: 342 km², folketetthet 530/km²

- › 10 kommuner med mer enn 10% innpendling

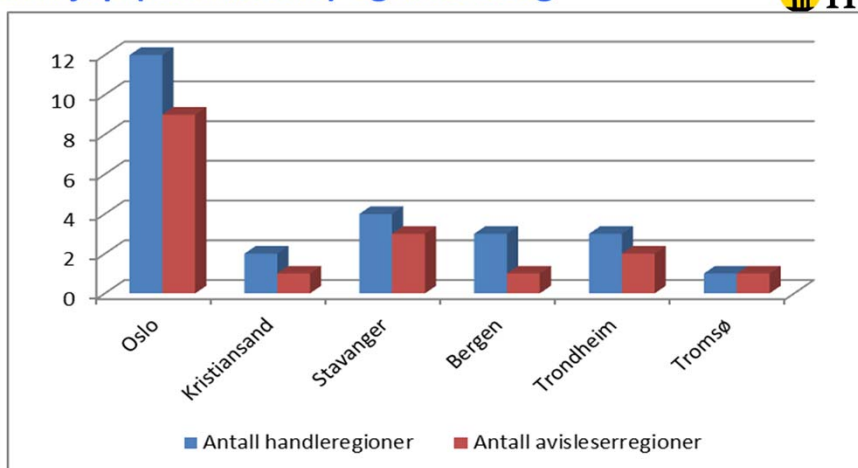
Tromsø: 2 533 km², folketetthet 30/km²

- › 1 kommune med mer enn 10 % innpendling



- Oslo: I alt pendler 300 000 yrkesaktive daglig over kommunegrensene av disse halvparten inn til Oslo. Pendlingen fra de ytre deler av regionen har økt, samtidig som det er betydelig pendling fra Oslo til nabokommunene (16 % av de yrkesaktive i 2007). Arbeidspendlingen viser en polysentrisk bo- og arbeidsmarkedsregion der Oslo har den klart største konsentrasjonen av arbeidsplasser. Den store og økende pendlingen gir betydelige regionale utfordringer som blant annet søkes håndtert gjennom samordnet areal- og transportplanlegging på tvers av gjeldende ansvarsdeling og administrative grenser i dette området.
- Kristiansand: Samlet folketall i bo- og arbeidsmarkedsregionen 150 000 om lag 80 000 i bykommunen. Pendling økt med 2 kommuner siden 1990.
- Stavanger: Sterk økning i pendling grunnet fastlandsforbindelse (Rennfast og bedring på Jærbanen). Økt med 2 kommuner siden 1990
- Bergen: Bo- og arbeidsmarkedsregion var 375 000 13 kommuner
- Trondheim: Økt med en kommune siden 1990. Innpendlingen har økt betydelig. Trønderbanen av stor betydning.
- Tromsø: Kommunen er stor i areal og omfatter det meste
- Felles for alle: Pendlingen strekker seg lenger ut og større del av omlandet blir en del av en felles bo- og arbeidsmarkedsregion

Befolkningens hverdagspraksis: Innkjøp (varehandel) og avislesing



Oslo tydelig polysentrisk

Stavanger tenderer mot polysentrisitet

De øvrige i hovedsak monosentrisk

Varehandel og hvor folk reiser for å handle har forteller litt om hvordan byregionen fungerer. Avislesing indikerer hvilket geografisk område befolkningen er opptatt av. Det har noe med identitet å gjøre – er man Osloenser eller Mossing? Hvor langt ut avisene har stor andel av abonnentene indikerer også hvor langt ut byen rekke. Vi har også gjort vurderinger av hvor langt fotballklubbene rekke – medlemmer i supporterklubber.

- Oslo – en polysentrisk handelsregion der kommunene Moss, Rygge, Ås, Ski, Oppegård, Lørenskog, Skedsmo, Ullensaker, Asker, Lier, Drammen og Ringerike har godt over gjennomsnittlig detaljvarehandel per innbygger. Enda mer polysentrisk når det gjelder avislesing. Ut fra hvilke aviser som har størst husstandsdekning kan Oslo deles i ni aviserregioner. Aftenposten Aften har størst husstandsdekning i Oslo, Oppegård og Enebakk.
- Kristiansandsregionen som "aviserregion" (Fædrelandsvennen) omfatter 15 kommuner) og mens regionen er delt som handelsregion (Kristiansand og Mandal).
- Stavanger, Sandnes, Time og Egersund har overskudd i detaljhandelen i forhold til innbyggertall. Stavangerregion som aviserregion (Stavanger Aftenblad) omfatter 12 kommuner. Sørøver Jæren overtar Jærbladet.
- Bergens Tidende har størst husstandsdekning i hele 28 kommuner i Hordaland. Bergen (sentrum, Åsane, Gullgruven, Vestkanten, Lagunen og Oasen) dominerer som handelssenter, men det er også overskudd i detaljvarehandelen i Fjell og Lindås.
- Adresseavisen i har størst husstandsdekning i 20 kommuner i Sør- og Nord-Trøndelag. Nord for Stjørdal overtar Trønderavisa. Trondheim hadde om lag 20 % overskudd i detaljvarehandelen i forhold til omegnskommunene. Stjørdal og Orkdal har også handelsoverskudd. Trondheim som en svært dominerende by som fungerer som landsdelshovedstad for Midt-Norge.
- Nordlys har størst husstandsdekning i 5 kommuner. Tromsø framstår som dominerende handelssenter.

Hva karakteriserer utviklinga i storbyregionene?



- › Materielle strukturer og hverdagspraksiser som overskrider kommunegrensene
- › Pendlinger har økt betydelig i omfang og arbeidsmarkedsregionene har vokst i romlig forstand
- › Det er store forskjeller mellom storbyenes geografi.
- › én handelsregion i hele byregion:
 - argument for å utvikle en byregional politikk for lokalisering av kjøpesentra og for å regulere detaljhandel dvs. **felles arealpolitikk**
- › én bo- og arbeidsmarkedsregion:
 - argument for at politikken for lokalisering av næringsvirksomheter og for kollektivtrafikk bør lages på et byregionalt nivå og ikke på kommunalt eller fylkesnivå **dvs. felles næringspolitikk og felles areal og transportpolitikk**

01 April 2014

- I alle byregionene er det materielle strukturer og hverdagspraksiser som overskrider kommunegrensene. De ulike hverdagspraksisene, pendling, innkjøp og avislesing, gir grunnlag for forskjellige avgrensninger av byregionene og om byregionene oppfattes som monosentrisk eller polysentrisk.
- Felles for alle byregionene er imidlertid at pendlinger har økt betydelig i omfang og arbeidsmarkedsregionene har vokst i romlig forstand. Når det gjelder innkjøp og avislesing er tilstedeværelse av konkurransedyktige tilbud (andre aviser og kjøpesentre i andre byer) av betydning for storbyens romlige avgrensning. Tilstedeværelsen av konkurransedyktige tilbud kan også være en indikasjon på en polysentrisk byregion. Dette synes å være tilfelle i særlig grad for Oslo, Stavanger og til dels Kristiansand, men i mindre grad for Bergen, Trondheim og Tromsø som framstår som monosentriske. Det er imidlertid stor variasjon mellom de norske byregionene. Den polysentriske Osloregionen og den monosentriske Tromsøregionen kan oppfattes som ytterpunkter.
- Det at byregionen fungerer som én handelsregion er et argument for å utvikle en byregional politikk for lokalisering av kjøpesentra og for å regulere detaljhandel. På samme måte kan en argumentere for at politikken for lokalisering av næringsvirksomheter og for kollektivtrafikk bør lages på et byregionalt nivå og ikke på kommunalt eller fylkesnivå siden byregionen framstår som et arbeidsmarked. Til sammenligning finner vi at privat sektor oppfatter byregionen som ett marked, og at de administrative grensene mellom kommunene ikke ser ut til å være til hinder for å drive forretninger i hele byregionen
- Felles hverdagspraksis for innbyggerne i en byregionen framstår generelt sett som et argument for samarbeid mellom nabokommuner og utvikling og koordinering av offentlig tjenester og service. Økningen i pendlingen innenfor byregionen og den økte interaksjon mellom ulike deler av byregionen forsterker argumentet om samordning og koordinering mellom kommunene i regionen. Dette vil nettopp innebære samarbeid mellom kommuner som autonome selvstendige aktører gjennom mer eller mindre formaliserte styringsnettverk.

Fire politikkkfelt av stor betydning for utviklingen i storbyene og i storbyregionene:



› Arealpolitikk

- planlegging av utbyggingsområder og verneområder etter plan- og bygningsloven

› Næringspolitikk:

- støtte til eksisterende og nye næringsvirksomheter, entreprenørskap, markedsføring og strategisk næringsplanlegging

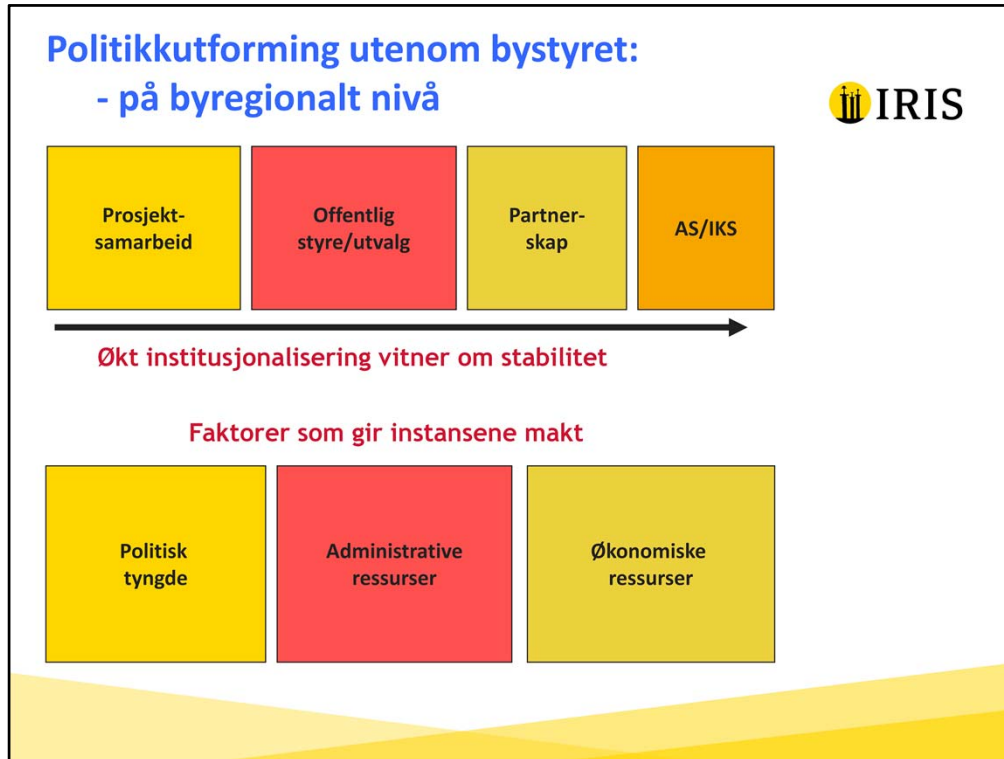
› Samferdselspolitikk :

- planlegging og finansiering av hovedveger, kollektivtrafikk og utbygging og drift av havner

› Kulturpolitikk:

- støtte til offentlige og frivillige kulturorganisasjoner og til arrangementer samt egne kulturvirksomheter

01 April 2014



- Bystyrene og andre politiske organer er ikke tilstrekkelig for å gjennomføre den politiske styringen i byregionen.
- Vår tilnærming er å benytte tilstedeværelse av forpliktende samarbeid over kommunegrensene som en indikator på hvorvidt politikkutforming skjer på byregionalt nivå.
- Antallet og styrken av byregionale styringsnettverk illustrerer graden av byregiondannelse.
- Samtidig vil formen for samarbeid, eksempelvis prosjektsamarbeid, samarbeidsutvalg eller felles selskaper med ansatte, være uttrykk for grad av institusjonalisering av den politiske byregion.
- Analysen av fremveksten av politiske byregioner er basert seg på data om hvilken styringskapasitet, politisk makt, økonomiske og administrative ressurser og koordineringsevne de ulike nettverkene har innenfor det angitte politiske felt i seg selv og i forhold til de politiske organene på lokalt og regionalt nivå.

Hvor skjer politikkutforming?



Politikkutforming på byregionalt nivå				
Byregion	Areal	Næring	Samferdsel	Kultur
Oslo*				
Kristiansand				
Stavanger				
Bergen				
Trondheim**				
Tromsø				

	Delvis felles politikkutforming
	Politikken utformes i hovedsak i fellesskap

*) Samarbeid med Akershus

**) Samarbeid med Sør- og Nord-Trøndelag

01 April 2014

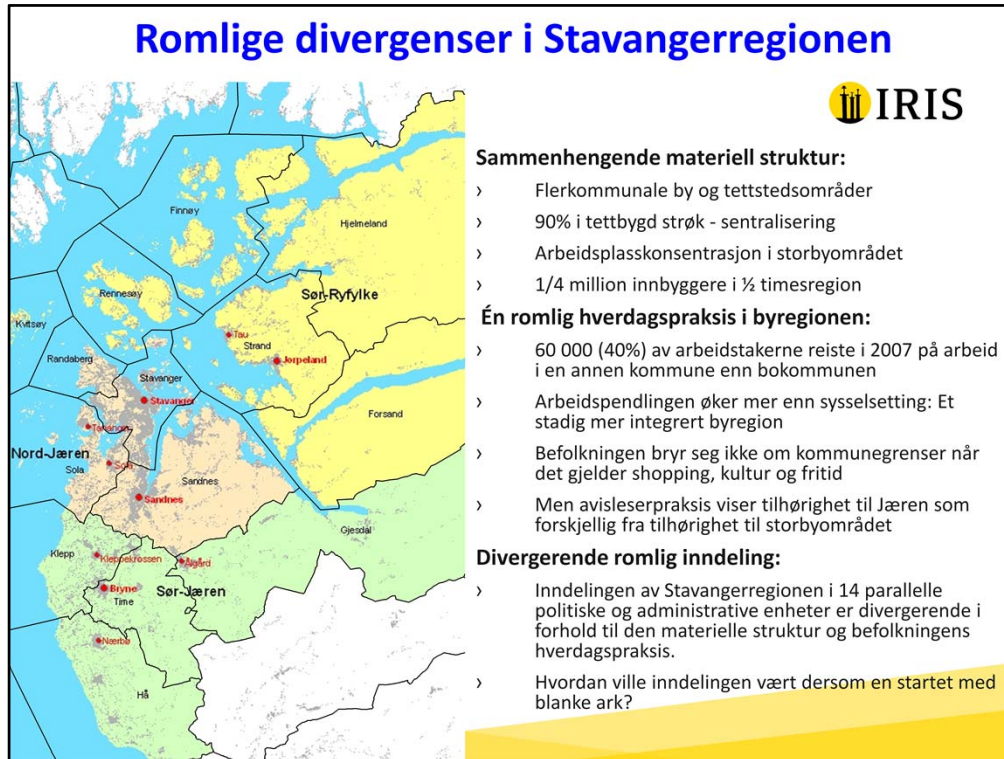
- Det er stor variasjon mellom byregionene mht hvorvidt det er utviklet byregionale politisk arena med tyngde og styringskapasitet.
- Flerkommunale byområder øker det horisontale samarbeidsbehovet og har ført til **flytting av politiske beslutninger til et byregionalt nivå** når det gjelder arealpolitikk
- Samferdselspolitikken er grenseoverskridende i sin karakter – og hovedansvaret ligger hos fylkeskommunen og statens vegvesen
- Oppdeling av bo- og arbeidsmarkedsregionen i flere kommuner fører til behov for horisontalt samarbeid om næringspolitikken
- Kommunestrukturen har hatt betydning for **hvordan den politiske og administrative styringen er lagt opp i storbyregionene**. Framveksten av en politisk byregion i Stavanger er et direkte svar på de utfordringer kommunestrukturen gir i regionen. For Stavangerregionen er politikkutforming på byregionalt nivå innenfor samferdsel, areal og næringsutvikling av større betydning enn det som skjer i kommunene.
- Institusjonaliseringen av samferdselspolitikken på byregionalt nivå med transportpakker etc skjer i alle byregionene. Det er etablert samarbeid både med andre kommuner og med fylkeskommune og statlige etater for å løse utfordringene.
- Kommunegrensene ser således ikke ut til å være noe hinder for å få til politisk styring av veksten i storbyregionene. Det etableres ulike typer politiske samarbeid for å få til en samordnet styring i byene.

Sektorspesifikke styringsnettverk



		DRIVKREFTER	
		Styre byvekst	Økonomisk konkurransekraft
TYPE POLITISK ORGAN	Offentlig flernivå styringsnettverk	Arealpolitikk Samferdselspolitikk	
	Privat/offentlig horisontale styringsnettverk		Næringspolitikk

- Mønstrene vi har kunnet identifisere med hensyn til fremvekst av byregioner som politiske enheter i Norge, relaterer seg tilbake til de to drivkreftene, *regionalisme* og *regionalisering*.
- Arealplanlegging og samferdsel er to politikkområder som i stort omfang organiserer prosjektsamarbeid for å kunne håndtere og koordinere byvekst. Drivkreftene bak disse empiriske prosessene fremstår å være pragmatisk fundert, og delvis å ha fordelingsmessig karakter. Fylkeskommunen og Statens Vegvesen utgjør ofte rammeverket rundt forhandlinger og politikktutvikling i disse samarbeidsforaene. De har ofte også tidligere fungert som iniativtakere til opprettelsen av de offentlige styringsnettverkene i byregionene.
- Ut fra dette kan det argumenteres for at det institusjonaliserte byregionale samarbeidet *ikke er et ledd* i et strategisk arbeid for opprettelsen av et autonomt politisk byregionalt styringsnivå. Det er heller uttrykk for en hensiktsmessig regionalisering av to politikkområder.
- Drivkreftene bak fremveksten av det byregionale politikfeltet innenfor næringsutvikling er til en viss grad de samme som for de to andre feltene, nemlig et pragmatisk fundert behov for politisk koordinasjon. Næringslivet og de offentlige aktørene i byregionene innenfor dette politikkområdet synes imidlertid å gi mer eksplisitt uttrykk for fordelene knyttet til å tilhøre byregionen heller enn enkeltkommuner eller byen. Dette relaterer seg dels til ideologiske strømmer innenfor feltet regional utvikling hvor det synes å være en utbredt oppfatning om at byregioner må satse på å være konkurransedyktige innenfor en nasjonal og global kontekst, blant annet med hensyn til å tiltrekke seg kompetent arbeidskraft, bedrifter og kapital. På dette grunnlaget fremstår mobiliseringen av de offentlige og private aktørene på byregionalt nivå som å være tettere knyttet opp til *regionalisme* og i mindre grad til regionalisering.
- Våre empiriske funn indikerer samlet sett at drivkreftene bak fremveksten av byregioner som politiske enheter både forankres i *regionalisme* gjennom "bottom-up" samarbeid og mobilisering i forhold til utfordringer for byregionen på næringsfeltet og *top-down regionalisering* gjennom den romlige organiseringen av flernivå-styring på areal- og samferdselsfeltet



- Den resterende del av presentasjonen baserer seg på rapporten:
- «Kommunestrukturens betydning for næringslivet i Stavangerregionen» (Leknes & al 2009). Næringsforeningen i Stavangerregionen var oppdragsgiver.
- Den samme næringsforeningen er en av de sterkeste pådriverne for kommunesammenslåing i Stavangerregionen.

Ny undersøkelse blant næringsforeningens medlemmer (1238 respondenter)

- 77 prosent mener at storbykommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg må slås sammen til en kommune.
- Sandnes har meldt seg inn i Jærrådet – og både ordfører Stanley Wirak (Ap) og ikke minst varaordfører Pål Morten Borgli (Frp) har signalisert at de heller vil se sørover enn mot storbyen.
- Også innad i de fire kommunene er det et klart flertall å slå sammen de fire kommunene på Nord-Jæren. 74,1 prosent i Stavanger, 81,6 prosent i Sola, 70,6 prosent i Randaberg og 68,2 prosent i Sandnes foretrekker at storbyen finner sammen. Også blant offentlig ansatte (228 respondenter) mener 69 prosent at storbyen bør samles.
- Bare blant offentlig ansatte i Sandnes, er det ikke flertall. Kun 36,8 prosent mener det er naturlig at Sandnes slår seg sammen med Stavanger, Sola og Randaberg.
- Det er også verdt å merke seg at kun 20,2 prosent på Jæren vil ha Sandnes med i sin kommune - dersom en storkommune på Jæren med eller uten Sandnes er alternativene

KOMMUNESTRUKTUREN SIN BETYDNING FOR UTVIKLING AV BYOMRÅDET PÅ NORD-JÆREN



- › Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Nord-Jæren (FDPJ)– en «plansuksess»
- › Implementeringen av planen likevel komplisert
 - Samordning av utbygging i grenseområder mellom kommunene utfordrende
 - Mangler virkemidler over kommunene mht rekkefølge og størrelse på utbygging
 - By- og tettstedsutvikling optimaliseres innenfor kommunegrensene
- › Forskjeller i utbyggingspolitikk i samme byområde
 - Lokalisering av IKEA på Forus
 - Politikk for utvikling av bydelssentra
- › Mange hensyn (vern, næring, bolig, klima) og stort samordnings- og koordineringsbehov
 - Beslutningseffektiviteten utfordres

- FDPJ løser langt på vei de utfordringer den oppdelte kommunestrukturen skaper i forhold til å utvikle en hensiktsmessig by- og tettstedsutvikling i Stavangerregionen.
- Plansamarbeidene neste like god demokratisk forankring som med kommuneplanlegging i en kommune.
- Den oppdelte kommunestrukturen kan likevel gi seg utslag i at det å behandle grenseområder mellom kommuner og det å betrakte større områder under ett vanskelig gjøres. I intervjuunden ble dette blant annet eksemplifisert ved at Sør-Jæren i mindre grad makter å samordne ressurser omkring felles areal- og transportplaninteresser.
- Det er likevel ikke til å komme forbi at dagens kommunestruktur innebærer at kommunene planlegger og optimaliserer by- og tettstedsutviklingen ut fra sine egne kommunegrenser innenfor de rammene som FDPJ legger. Ut fra de samtale vi har hatt er vi av den oppfatning at eksempelvis planleggingen av Forus/Lura-området ville blitt forskjellig dersom én kommune hadde hatt ansvaret og ikke tre som i dag.
- For Sør-Jæren vil vi også anta at planlegging av byer og tettsteder hadde vært sett mer i sammenheng enn i dagens situasjon, samt en bedre koordinering av rekkefølge for utvikling av utbyggingsområder. Dette ville vært gunstig for å redusere den økonomiske risikoen og investeringskostnadene for den enkelte kommune.

Har kommunestrukturen betydning for bilkøene i Stavangerregionen?



1. Vil én kommune på Nord-Jæren avhjelpe bilkøene?

- Staten og fylkeskommunen bygger vegene !
- Fylkeskommunen driver kollektivtilbudet !
- Kommunene beslutter lokalisering og tidspunkt for utbygging av bolig- og næringsareal

2. Vil én kommune på Nord-Jæren bidra til bedre koordinering?

- Kommunene utformer parkeringspolitikken; utenom bysentrum har den vært **liberal** slik næringslivet ønsker

3. Vi én kommune bidra til mer restriktiv parkeringspolitikk?

Hvis svaret på spørsmål 2 og 3 er ja, er svaret på spørsmål 1 ja.



- Noen av våre informanter hevder at køproblemene i byregionen kan tilskrives den oppdelte kommunestrukturen i Forus / Luraområdet som hindrer / forsinker helhetstenkning og en enhetlig parkeringspolitikk.
- Det er usikkerhet om
- Den oppdelte kommunestrukturen bidrar til også oppdelt og ukoordinerte utbyggingspolitikk i byregionen
- Med betydelige vekst i befolkning og arbeidsplasser i byregionen, vil denne type trafikale problemer kunne tilta i omfang og også oppstå andre steder i byregionen.
- Svaret på problemstillingen om kommunestrukturens betydning for næringslivet er at den direkte betydningen ikke kan sies å være betydelig. Men dersom sammenslåing til en kommune vil bidra til mer styring og koordinering både av utbygging av bolig- og næringsareal og parkeringspolitikk – så vil næringslivets største problem: bilkøene kunne avhjelpes.

Er kommunestrukturen til hinder for utforming av gode rammebetingelser for næringslivet?

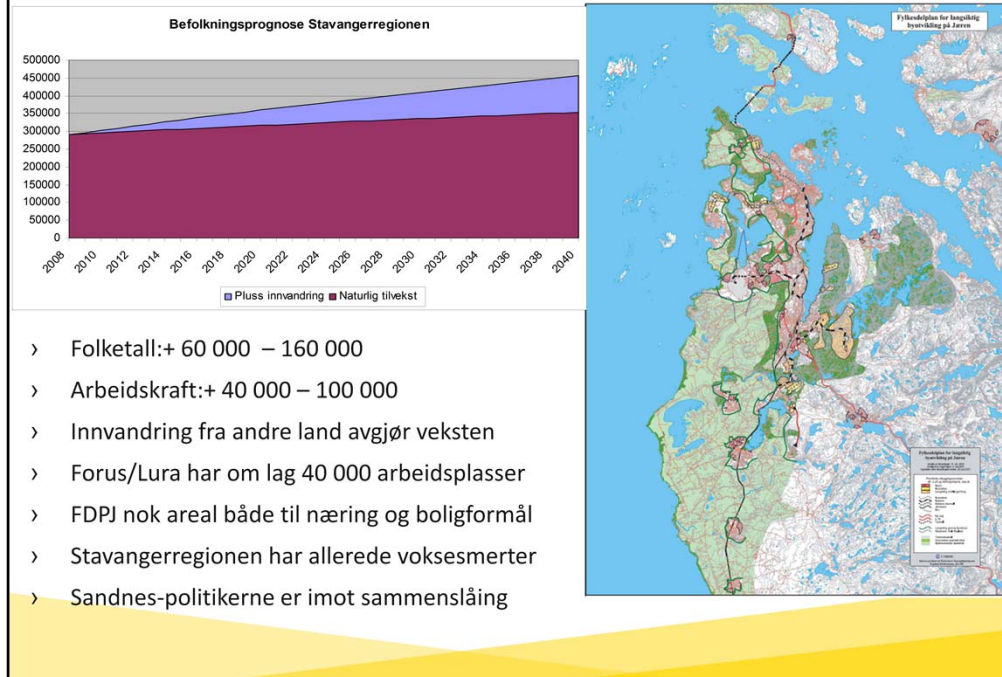


1. Kommunene er næringsvennlige !
2. **Greater Stavanger** fungerer som en byregional næringsetat
3. Interkommunale samarbeid og fylkesplanssamarbeid **kompenserer** delvis for den oppdelte kommunestrukturen
4. Gjenværende "fordeler" og med "ulemper" for næringslivet med dagens kommunestruktur:
 - Vanskeliggjør én byregional utbyggingspolitikk
 - Vanskeliggjør én parkeringspolitikk
 - Todelt havnesatsing
 - Kommunal konkurranse om tilrettelegging for næringsvirksomhet
 - Mer kompliserte plan- og beslutningsprosesser

Ad interkommunalt samarbeid:

- Folkevalgte utøver aktivt eierskap for alle selskapene gjennom eierorgan (generalforsamling, representantskap eller årsmøte) og styredeltakelse.
- Folkevalgt kontroll varierer imidlertid i forhold til hvilken myndighet som tillegges eierorganet og relativ bruk av folkevalgte i styret.
- Flere selskapene har datterselskap med få / ingen folkevalgte som styremedlemmer. Selv om selskapene rapporterer til "morselskapet", innebærer denne strukturen en utfordring.
- Ved at styringskjeden strekkes ut, blir det verre for både "borgere" og folkevalgte, kanskje spesielt i mindre kommuner, å få taket på selskapenes aktivitet.
- For Forus Næringspark AS stilles det spørsmål ved om folkevalgtes deltagelse i selskapsstyrer er konkurransevridende når det gjelder de respektive kommunestyrenes behandling av selskapet og saker fremmet av selskapet.
- Forus Næringspark AS som eies av Stavanger, Sandnes og Sola har det siste året opptrådt som en politisk aktør både når det gjelder overordnet arealpolitikk og transportpolitikk (kollektivtrafikk) og oppfattes som en politisk instans med betydelig tyngde.
- Flere selskapene har datterselskap med få / ingen folkevalgte som styremedlemmer. Selv om selskapene rapporterer til "morselskapet", innebærer denne strukturen en utfordring.

Framtidsperspektiver for Stavangerregionen (2040)



- Dette er basert på SSBs prognoser Naturlig tilvekst = fødte minus døde,
- Innvandring – her er det netto lite fra resten av landet, dvs fra andre land – i hovedsak Europa- tall basert på de siste års utvikling.
- Vekst i folketall minimum like stor som befolkning i Sandnes kommune i dag.

Referanser

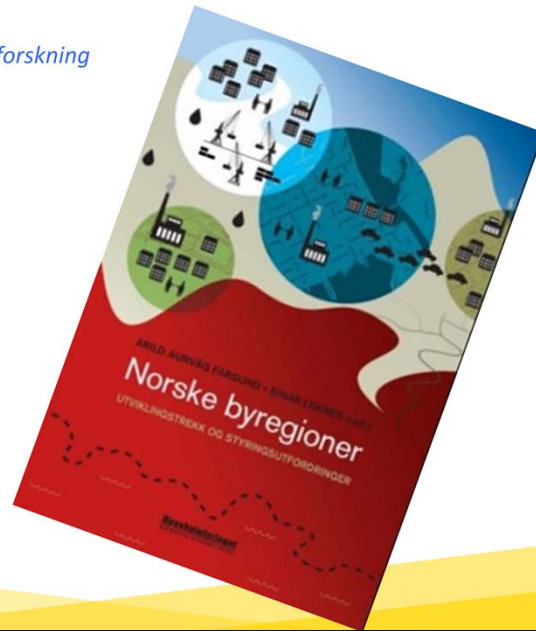


- › Bjelland, Anett og Leknes, Einar : 2008
Framveksten av politiske byregioner i Norge Plan 6/2008
- › Farsund & Leknes red. 2010: **Norske byregioner Utviklingstrekk og styringsutfordringer** Høyskoleforlaget
- › Leknes, E., Gjertsen, A., Holmen, A.K.T., Lindeløv, B., Aars, J., Sletnes, I. og Røiseland, A. "Interkommunalt samarbeid Konsekvenser, muligheter og utfordringer" Rapport IRIS – 2013/008
- › Leknes, E., Bjelland, A., Blomgren, A: "Kommunestrukturens betydning for næringslivet i Stavangerregionen" Rapport IRIS – 2009/041
- › Leknes, E., Farsund, A.A., Holmen, A.K.T : «Kommuneplan som styringsredskap i norske storbyer» RF rapport 2005/191
- › **Regionale rapporter**
 - Knut Hidle 2008, *Regionalitet og regionalisering, Bergen* FoU-rapport 16/2008 Agderforskning
 - Knut Hidle 2008, *Regionalitet og regionalisering, Ålesund* FoU-rapport 17/2008 Agderforskning
 - Knut Hidle 2008, *Regionalitet og regionalisering, Bodø* FoU-rapport 18/2008 Agderforskning
 - Winfried Ellingsen 2008, *Regionalitet og regionalisering, Tromsø* FoU-rapport 19/2008 Agderforskning
 - Winfried Ellingsen 2008, *Regionalitet og regionalisering, Arendal* FoU-rapport 20/2008 Agderforskning
 - Winfried Ellingsen 2008, *Regionalitet og regionalisering, Kristiansand* FoU-rapport 21/2008 Agderforskning
 - Einar Leknes og Janne Thygesen 2008: *Utvikling av en byregion rundt Trondheim og en landsdelsregion i Midt-Norge* Arbeidsnotat IRIS 2008 – 216
 - Anett Bjelland og Einar Leknes 2008: *Regionaliseringsprosesser i Stavangerregionen*. Arbeidsnotat IRIS – 2008/122
 - Einar Leknes 2008: *Utviklingen av en byregion rundt Haugesund*, Arbeidsnotat IRIS 2008-054

Takk for oppmerksomheten



› Einar Leknes, IRIS Samfunnsforskning



01 April 2014

Politisk samarbeid i Osloregionen



Politikkfelt	Oslo	Akershus	Mosseregionen	Drammensregionen
Arealpolitikk				
Samferdselspolitikk				
Næringspolitikk				
Kulturpolitikk				

	Politikken utformes i hovedsak i fellesskap		Delvis felles politikkutforming		Lite eller ikke samarbeid om politikkutforming
--	---	--	---------------------------------	--	--

Figur 3.4 Geografisk utstrekning av felles politikkutforming i Osloregionen

Politisk samarbeid i Kristiansandsregionen



Politikkfelt	Kristiansand	Lillesand, Birkenes, Iveland	Vennesla, Songdalen og Søgne	Mandal, Marnardal og Lindesnes
Arealpolitikk				
Samferdselspolitikk				
Næringspolitikk				
Kulturpolitikk				

	Politikken utformes i hovedsak i fellesskap		Delvis felles politikkutforming		Lite eller ikke samarbeid om politikkutforming
--	---	--	---------------------------------	--	--

Figur 3.5 Geografisk utstrekning av felles politikkutforming i Kristiansandsregionen (Kilde: Ellingsen, 2008)

Politisk samarbeid i Stavangerregionen



Politikkfelt	Stavanger	Sandnes, Sola og Randaberg	Sør-Jæren: Gjesdal, Klepp, Time og Hå	Ryfylke: Rennesøy, Kvitøy, Finnøy, Strand og Forsand
Arealpolitikk				
Samferdselspolitikk				
Næringspolitikk				
Kulturpolitikk				

 Politikken utformes i hovedsak i fellesskap

 Delvis felles politikkutforming

 Lite eller ikke samarbeid om politikkutforming

Figur 3.6 Geografisk utstrekning av felles politikkutforming i Stavangerregionen (Kilde: Bjelland og Leknes 2008)

Politisk samarbeid i Bergensregionen



Politikkfelt	Bergen	Askøy, Austevoll, Fjell, Fusa, Os, Osterøy, Samnanger, Sund, Vaksdal og Øygarden	Austerheim, Fedje, Lindås, Masfjorden, Meland, Modalen, Radøy og Stord, ,
Arealpolitikk			
Samferdselspolitikk			
Næringspolitikk			
Kulturpolitikk			

	Politikken utformes i hovedsak i fellesskap		Delvis felles politikkutforming		Lite eller ikke samarbeid om politikkutforming
---	---	---	---------------------------------	---	--

Figur 3.7 Geografisk utstrekning av felles politikkutforming Bergensregionen (Kilde: Hidle 2007)

Politisk samarbeid i Trondheimsregionen



Politikkfelt	Trondheim	Leksvik, Klæbu, Malvik, Melhus, Midtre Gauldal, Orkdal, Skaun, Stjørdal og Rissa	Nord- og Sør-Trøndelag fylkeskommuner
Arealpolitikk			
Næringspolitikk			
Kulturpolitikk			
Samferdselspolitikk			

	Politikken utformes i hovedsak i fellesskap		Delvis felles politikkutforming		Lite eller ikke samarbeid om politikkutforming
--	---	--	---------------------------------	--	--

Figur 3.8 Geografisk utstrekning av felles politikkutforming rundt Trondheim (Kilde: Leknes og Thygesen)

Politisk samarbeid i Tromsøregionen



Politikkfelt	- Tromsø	Balsfjord, Karlsøy, Lyngen, Storfjord, Kåfjord, Nordreisa, Kvænangen, Skjervøy
Arealpolitikk		
Samferdselspolitikk		
Næringspolitikk		
Kulturpolitikk		

 Politikken utformes i hovedsak i fellesskap

 Delvis felles politikkutforming

 Lite eller ikke samarbeid om politikkutforming

Figur 3.9 Geografisk utstrekning av felles politikkutforming i Tromsøregionen (Kilde: Ellingsen 2007)