

4. Rammebetingelser

Dagens transporttilbud nord for Fauske fungerer bra både for persontrafikk og godstransport selv om kvalitet og regularitet på mange områder kunne ha vært bedre. Nord-Norgebanen vil ikke primært åpne nye markeder, men vil kunne bli et kvalitativt bedre transporttilbud.

Det er først og fremst dagens trafikkstrømmer som vil danne basis for Nord-Norgebanen, og det vil være kvalitetsforskjellen på jernbanen og dagens tilbud som avgjør om jernbanens markedsandel blir stor nok til å forsvare utbygging og drift. Et kvalitativt bedre transporttilbud vil kunne endre transportmønsteret noe, og også til en viss grad gi nyskapt trafikk. Denne delen av jernbanens marked vil imidlertid utgjøre en liten del.

I influensområdet for Nord-Norgebanen er det lite som tyder på store endringer i befolkningsmengden, selv om bosettingsmønsteret vil endre seg noe. Det er heller ikke regnet med vesentlige endringer i næringslivet, selv om det også er vurdert scenarier med en viss ekspansjon spesielt innenfor oljevirkksomhet, fiske og turisme.

Fig. 4.1.1 Soner i Europa

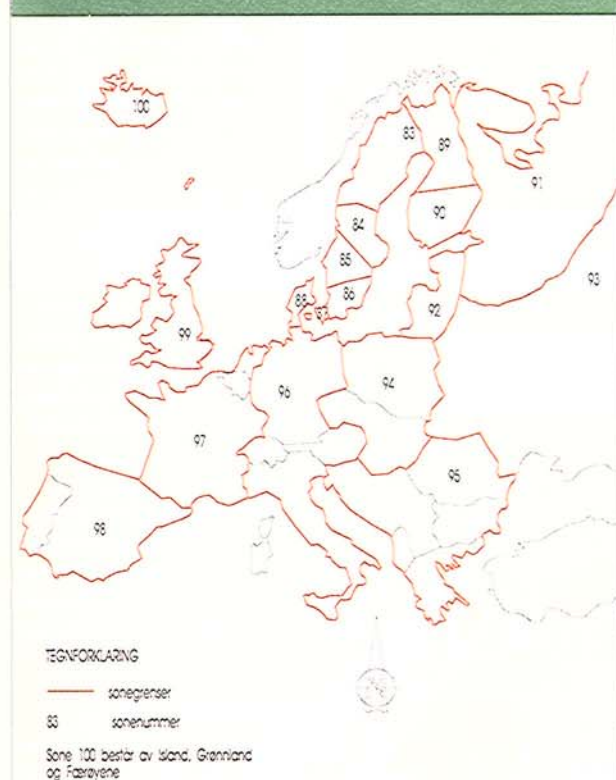
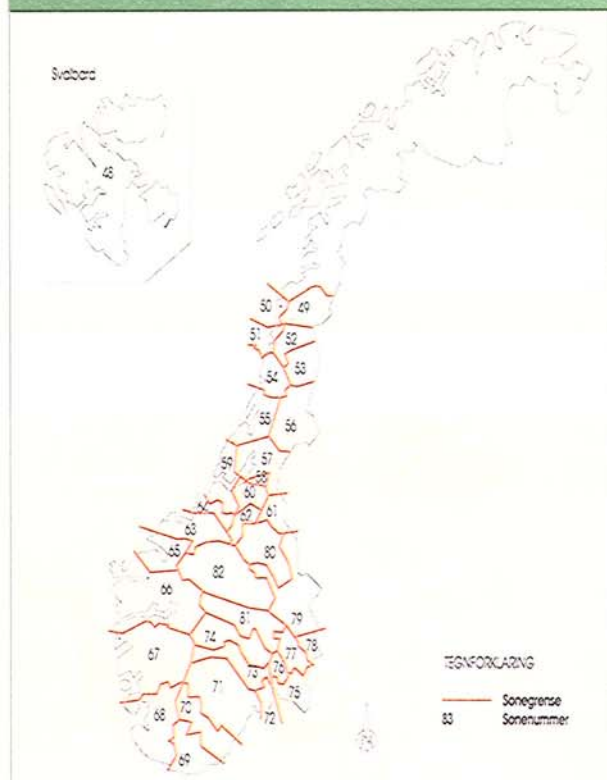


Fig. 4.1.2 Soner i Norge eksklusive influensområdet



4.1 MARKEDS-GRUNNLAGET

Studieområdet for denne utredningen dekker hele Europa, som igjen er delt inn i tre hovedområder: selve influensområdet, resten av Norge og resten av Europa. Influensområdet er Nord-Norge nord for Saltfjellet.

De personturer eller godsstrømmer som har minst en tur-ende innenfor influensområdet, utgjør potensialet for Nord-Norgebanens marked.

Influensområdet

I influensområdet følger soneinndelingen for det meste kommunegrensene, bortsett fra Lofoten/Vesterålen og Finn-

mark hvor sonene er grovere. Narvik er splittet i to soner, Bjerkvik og Narvik. For resten av Norge er sonemønsteret mye grovere, spesielt i Sør-Norge hvor sonene kan være på fylkesnivå.

Influensområdet har 48 soner. I resten av Norge er det 34 soner og i utlandet 18, dvs. 100 soner totalt. Denne inndelingen benyttes for analyser av persontrafikken.

4. RAMMEBETINGELSER

Fig. 4.1.3 Sonekart influensområdet

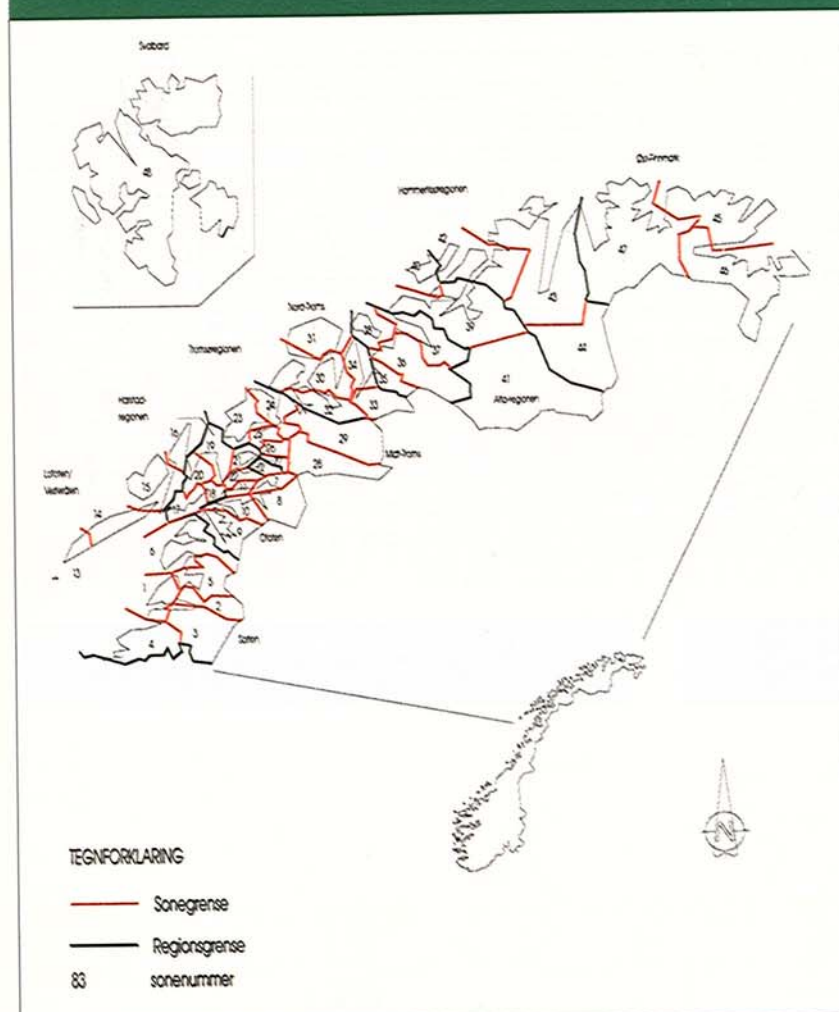
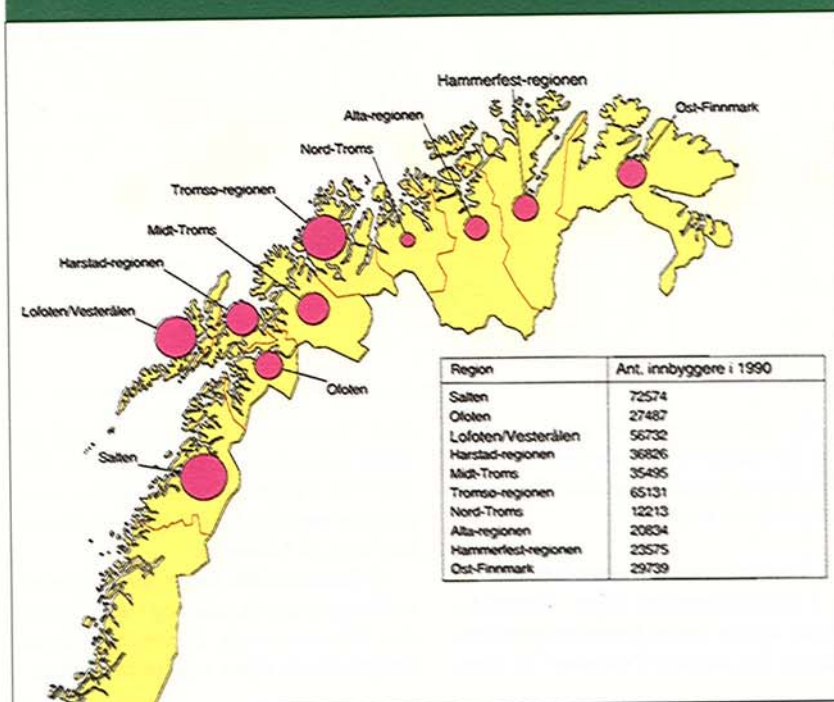


Fig. 4.1.4 Bosettingskart influensområdet



For godstransporten er grunnlagsdataene slik at det er benyttet en grovere inndeling i regioner. I influensområdet er det 11 regioner; i resten av Norge er det 17 og i utlandet 6 - totalt 34 regioner.

Bosetting og sysselsetting

For hver sone er det angitt befolkningsmengde og antall arbeidsplasser basert på siste tilgjengelige opplysninger fra Statistisk Sentralbyrå. Videre er det angitt prognosedata basert på at Nord-Norgebanen ikke blir bygget.

Det er en relativt stor usikkerhet i denne prognosen, spesielt for arbeidsplasser, fordi næringslivet i Nord-Norge er svært konjunkturutsatt. Det gjelder f.eks. både mengden av fiskeressurser og foredlingsgrad for eksport ut av landsdelen. Det gjelder også muligheten for økende oljevirksomhet og omfanget av turistnæringen i tiden framover. Ikke minst gjelder det konsekvensene for landsdelen av større integrering i Europa og samarbeidsmønstre på Nordkalotten.

Den angitte prognosen forholder seg til en relativt nøktern utvikling som ikke er avhengig verken av store oljeforekomster eller fiskemengder. På den annen side er det heller ikke regnet med at noen av de forholdene som er nevnt ovenfor, vil forverre forholdene for nord-norsk næringsliv.

For sammenligningens skyld er det også vist tilsvarende prognoser dersom Nord-Norgebanen blir bygget. Forskjellen skyldes noe vekst for næringslivet og en tilsvarende effekt på befolkningstallene. Bakgrunnen for dette er nærmere beskrevet i kapittel 6.4.

Det er også sett på et scenario med et mer optimistisk syn på utviklingsmulighetene i Nord-Norge innenfor flere næringer (olje, fisk, turisme). Disse tallene kan ses på som et øvre anslag for befolkning og arbeidsplasser i Nord-Norge.

Persontrafikk

Den trafikken som er av interesse for jernbanen, er den som passerer sonegrensene, dvs. interkommunal trafikk. Av disse igjen er markedsgrunnlaget de som har en reiselengde som er minst like lang som avstanden mellom jernbanestasjonene. Dette er bare en liten del av de totale personturer innenfor influensområdet. Antall turer pr. person pr. dag er totalt 3,6 mens de turene som er regnet med i markedsgrunnlaget, tilsvarer 0,08 pr. person pr. dag.

4. RAMMEBETINGELSER

Fig. 4.1.5 Eksterntrafikk personturer

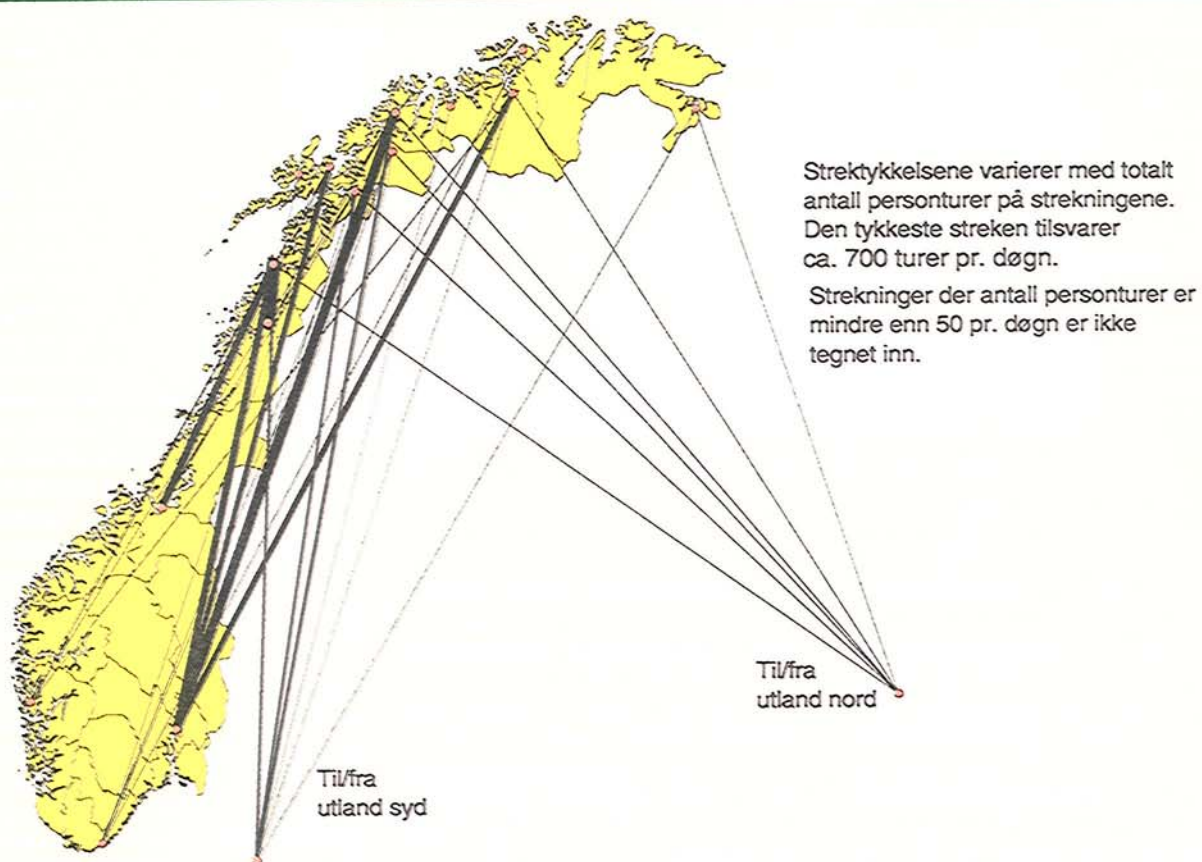
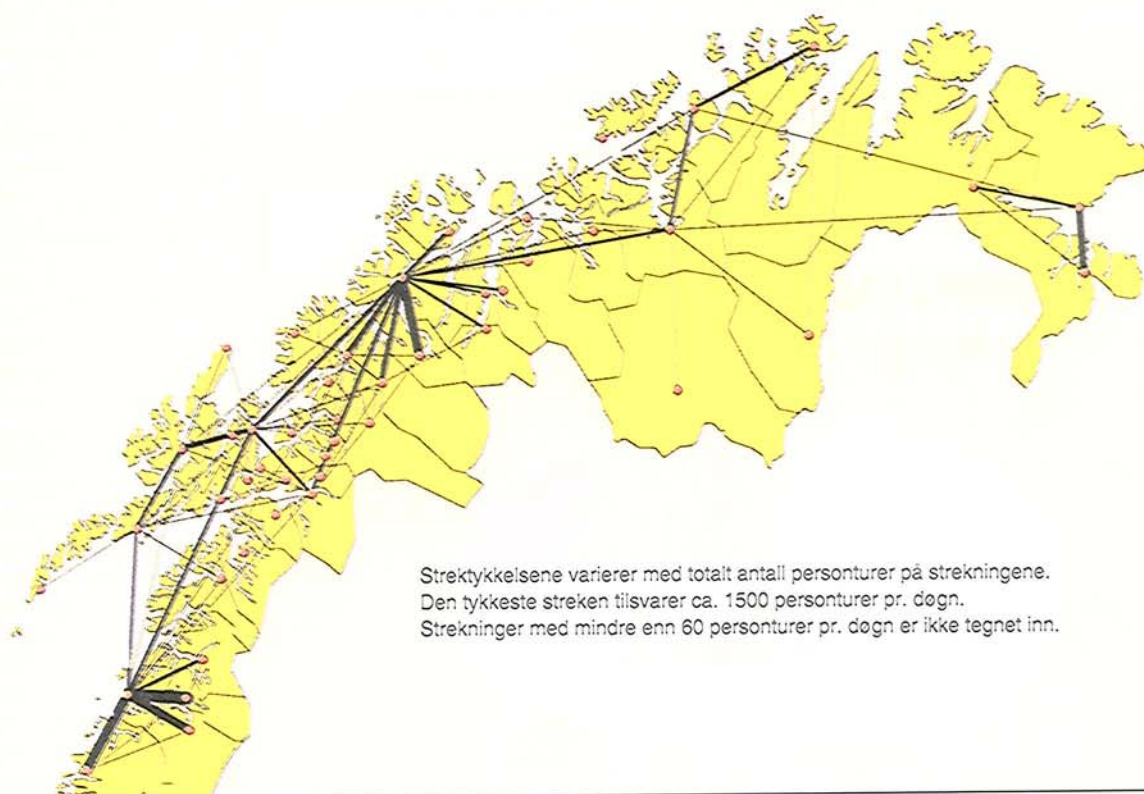
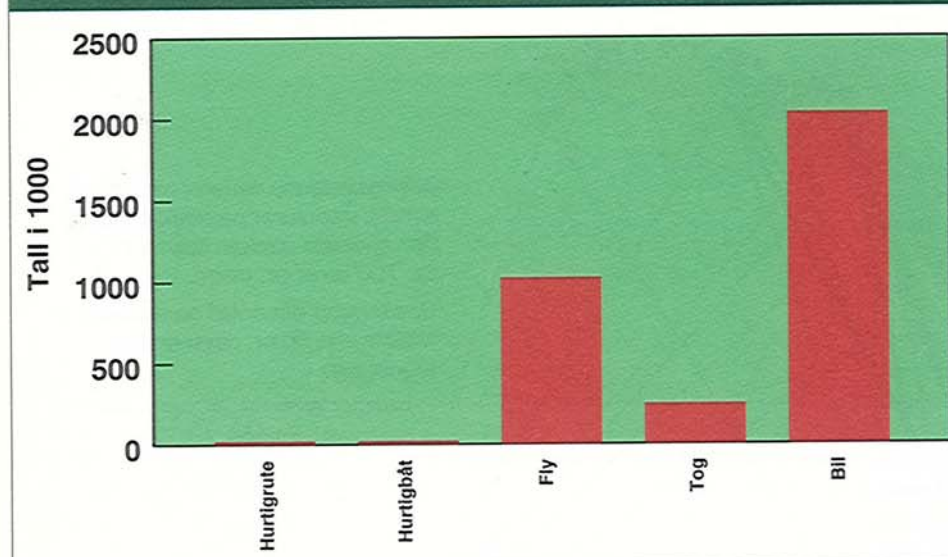


Fig. 4.1.6 Personturer i influensområdet



4. RAMMEBETINGELSER

Fig. 4.1.7 Persontrafikk som passerer Polarsirkelen



Det er forbundet med store usikkerheter å etablere en passasjertrafikkmatrise for det aktuelle markedsgrunnlaget. Dette skyldes dels at materialet er lite når man bryter det ned på enkeltrelasjoner og tellinger som benyttes til oppskalering inneholder en stor andel lokale turer. Det skyldes at all tilgjengelig statistikk også inneholder en god del kortere turer.

Derfor er det benyttet to ulike framgangsmåter, og det er en kombinasjon av disse som ligger til grunn for de videre beregningene.

Den første metoden er basert på tilgjengelig statistikk fra de ulike transportselskapene i tillegg til vegtrafikktegninger. Ut fra dette er det beregnet separate matriser for biltrafikk, flyreiser og kollek-

tivturer (buss, båt, tog). Denne matrisen vil inneholde et antall kortere turer enn det som er av interesse for markedsgrunnlaget for Nord-Norgebanen.

Reisevaneundersøkelsen (RVU) fra 1985 viser at 54 % av reisene over 10 mil skjer med bil; 24 % med fly og 22 % med båt, buss eller tog. Dette gjelder turer utført av folk bosatt i Nordland, Troms eller Finnmark.

Biltrafikkmonstret er basert på en utvalgsmatrise fra Statistisk Sentralbyrå fra 1984. Den er oppjustert av Vegdirektoratet tidligere for årsgjennomsnitt (ÅDT). Pga. at den i utgangspunktet er basert på et utvalg vil den inneholde noen ulogiske elementer, spesielt det forhold at det ikke er registrert trafikk mellom enkelte soner.

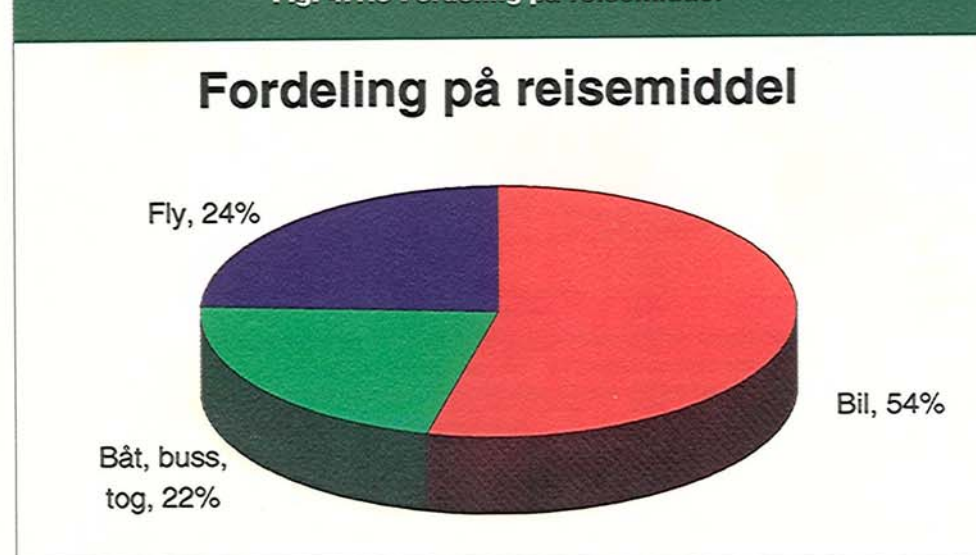
et grunnlag for utjevning av matrisene for disse.

Buss-selskapene har ikke kunnet oppgi matriser, men antall passasjerer totalt på de ulike rutene og delvis passasjertellinger i enkelte snitt. Dette er så regnet om til matrise ut fra samme hovedmønster som i biltrafikkmatrisen. Ikke alle buss-selskapene har ønsket å oppgi data. Kvaliteten på statistikken fra buss-selskapene gjør buss-reisematriksen usikker.

Flypassasjerstatistikken er basert på statistikk fra Luftfartsverket, samt tilleggsopplysninger fra flyselskapene. Dette gjelder trafikk til og fra flyplassene og inkluderer også transitt- og transferpassasjerer. Det er justert for dette. I tillegg er trafikk til/fra de enkelte flyplasser fordelt på sonene innenfor deres naturlige omland. Flypassasjerstatistikken er meget pålitelig.

Båtpassasjerstatistikken er basert på opplysninger fra de ulike selskapene. Det er relativt god statistikk for hurtigbåtene, dårligere for lokalbåter, mens hurtigruten ikke ønsket å oppgi data. For den er det derfor brukt eldre, tilgjengelige data. Dette medfører at heller ikke båt-reisematriksen er fri for store usikkerheter.

Fig. 4.1.8 Fordeling på reisemiddel



4. RAMMEBETINGELSER

Jernbanematriksen er basert på NSBs egen statistikk for solgte billetter og gjelder stasjon-til-stasjon-trafikken for alle kategorier. Det som mangler, er oversikt over det andre endepunkt for Narvik-trafikken (i NSBs statistikk er det riksgrensen) inn i Sverige dessuten reisende med spesialbilletter (Eurailpass o.l.).

Ser en totalt på persontrafikkmatriksen, er det i løpet av én uke 352.000 turer internt i influensområdet og 42.000 turer til og fra influensområdet. På årsbasis er det totalt ca. 20,6 mill. turer. Dette inkluderer en god del kortere turer, spesielt mellom nabosoner, og de er i utgangspunktet uten interesse for Nord-Norge-banen.

For å bote på en del av usikkerhetene med den registrerte matriksen ble det utført en teoretisk beregning av en personturmatrikse. Denne tok utgangspunkt i befolkningen i hver sone, avstanden langs vegenettet mellom sonene, samt reisevaner slik de ble registrert i TØI's landsomfattende RVU i 1985. Bare den del av datagrunnlaget som gjaldt personer bosatt i Nord-Norge, ble benyttet. I tillegg ble det lagt til andeler for reiser utført av utlendinger, for reiser til/fra influensområdet utført av bosatte i andre deler av Norge, samt reiser generert av militært personell.

Et hovedproblem med en slik syntetisk matrikse, er å finne frem til «riktig» avstandsfunksjon, dvs. i hvilken grad økende avstand påvirker reisefrekvensen mellom soner. Det ble valgt en avstandsmotstand som passer best for reiser over 10 mil, sammenlignet med data fra RVU 1985. Det er imidlertid viktig å være klar over at tendensen likevel blir en overvurdering av mellomlange reiser (f.eks. Bodø-Tromsø) og for få svært lange reiser (f.eks. Tromsø-Oslo).

For å finne de turene som var «for korte», ble det vurdert hvilken minsteavstand som var aktuell for hver enkelt sone, basert på avstandene til nabosonene. Ut fra RVU 1985 kunne en da finne den aktuelle turgenereringsfaktoren, som multiplisert med sonens innbyggere gav antall personturer til/fra

sonen. Den veide gjennomsnittlige minsteavstand som ble benyttet, var 84 km.

Den syntetiske matriksen har 181.000 turer internt i influensområdet og 32.000 til/fra, pr. uke, og totalt 11,1 millioner personturer pr. år.

For å få det beste ut av de to ulike matriksene ble de kombinert. For alle nabosone-relasjoner (i praksis for alle turer under 10 mil) ble tallene fra den syntetiske matriksen benyttet. For alle andre relasjoner internt i influensområdet ble de to matriksene vektet med 70 % vekt på den syntetiske. For sonerelasjonene til og fra influensområdet ble den registrerte matriksen lagt til grunn, spesielt fordi mye av de lengste turene var godt registrert gjennom fly- og togmatriksene. Det var likevel en del urimeligheter i den registrerte med klart for få reiser mellom noen relasjoner. Derfor ble tall fra den syntetiske benyttet der de var høyere enn i den registrerte. Den anvendte avstandsfunksjonen for denne er beregnet for lavt på de langste turene; det betyr at denne siste justeringen ikke skulle slå galt ut.

Den kombinerte matriksen, som er brukt som utgangspunkt for alle videre beregninger, har 184.000 turer pr. uke internt i influensområdet og 42.000 til/fra dette. Det blir totalt 11,8 millioner personturer pr. år.

Det er lite tilfredsstillende at grunnlaget for den registrerte matriksen inneholder

så mye usikkerhet og urimeligheter at den ikke alene kan legges til grunn for de videre beregninger og analyser. Det hadde normalt vært det faglig korrekte. Bruk av den syntetiske matriksen og en kombinasjon av de to matriksene er å betrakte som en nødløsning.

Totalt sett er det imidlertid grunn til å tro at usikkerheter og urimeligheter blir minimalisert ved denne metoden, selv om den er vanskeligere å kontrollere. Det vil fortsatt være usikkerheter både når det gjelder totalt antall turer, fordeling på reisemidler samt en den sonerelasjonene. Det antas likevel at anvendte trafikkmatriks for personturer gir et realistisk anslag både for reisemønster, størrelsesorden og valg av reisemiddel.

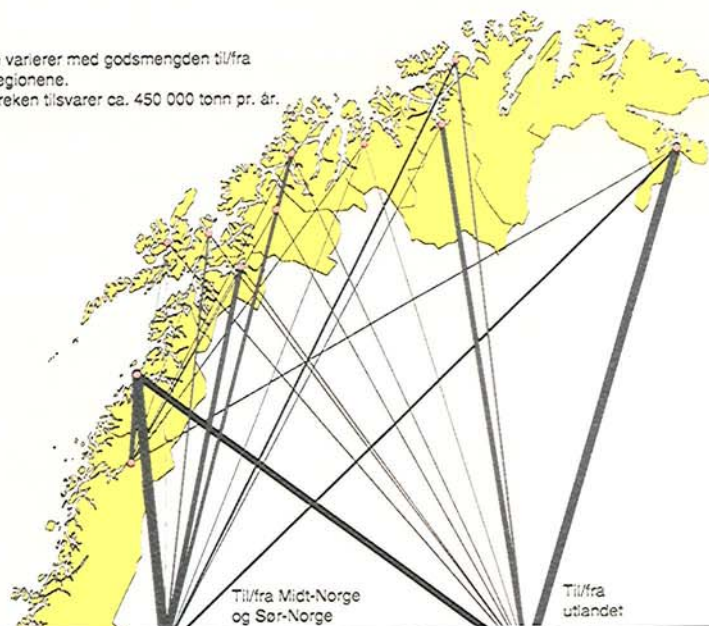
Godstransport

Det er gjennomført en analyse av dagens godstransport basert på en regional soneinndeling med totalt 34 soner. Opplysningene er basert på de sist tilgjengelige data fra ulike kanaler, hovedsakelig fra Statistisk Sentralbyrå. Ren transit gjennom Norge er ikke med, f.eks. malm på Ofotbanen. Frakt til og fra Nord-Norge med utenlandske trailere er heller ikke med i dataene fra SSB.

Godsmengden er både sortert ut fra type (bulk og stykk gods), retning og fraktmåte. Det finnes data både for trafikk internt i de enkelte regioner og mellom regioner.

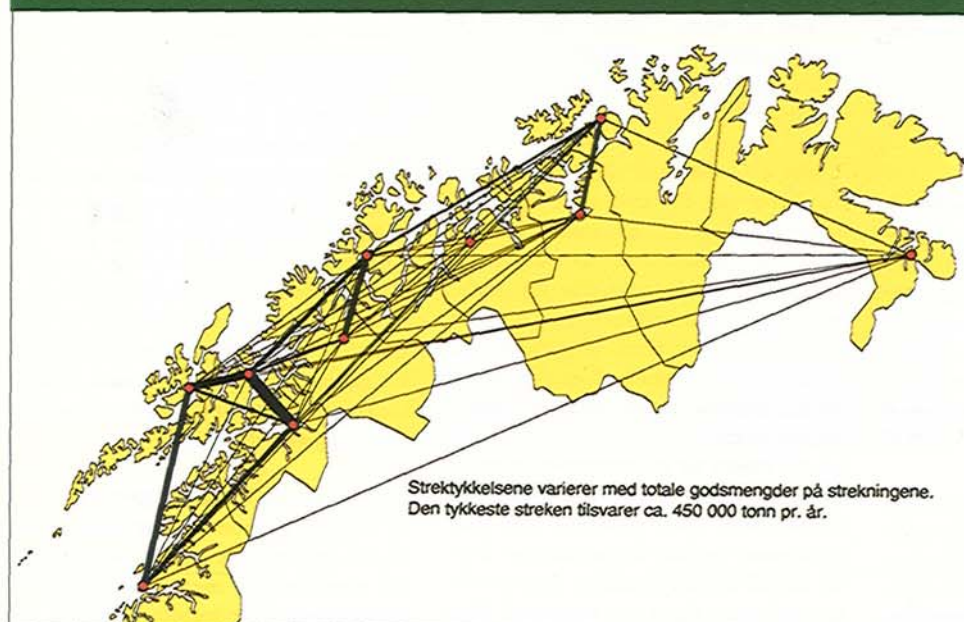
Fig. 4.1.9 Ekstern godstrafikk

Strektykkelsene varierer med godsmengden til/fra de forskjellige regionene.
Den tykkeste streken tilsvarer ca. 450 000 tonn pr. år.



4. RAMMEBETINGELSER

Fig. 4.1.10 Godstrafikk i influensområdet



De totale godsmengder i eller til/fra influensområdet (bortsett fra transit) er 24,5 mill. tonn pr. år. Av dette utgjør gods internt i regionene hele 70 %; internt for øvrig i influensområdet 10 % og til/fra influensområdet 20 %. Totalt er det litt mer stykk gods enn bulk.

Fraktmengden internt i regionene i influensområdet utgjør den klart største godsmengden. Totalt er det 17,2 mill. tonn pr. år. Fraktmåten er 92 % på veg og 8 % på sjø.

Totalt fraktes det 2,4 mill. tonn pr. år mellom regioner i influensområdet, hvorav 67 % er bulk. Når det gjelder fraktmåte, er det 1,0 mill tonn på veg; 1,4 mill tonn på sjø, og bare 4 tusen tonn med fly.

Til influensområdet fraktes det 1,4 mill tonn pr. år, hvorav 45 % er bulk. Fordelingen på fraktmåter er 168 tusen tonn på veg (12 %); 996 tusen tonn på sjø (72 %);

211 tusen tonn med jernbane (15 %) og 13 tusen tonn med fly (1 %). Fra influensområdet fraktes det 3,5 mill tonn pr. år, hvorav hele 81 % er bulk. Fordelingen på fraktmåte er 291 tusen tonn på veg (8 %); 3087 tusen tonn på sjø (88 %); 126 tusen tonn med jernbane (4 %) og 3 tusen tonn med fly = 0 %.

Som en ser er godsmengden internt i influensområdet dominerende. En ser også at flytransport er en helt ubetydelig fraktmåte. Forskjellen mellom eksport/import fra/til influensområdet er usikker fordi mye av gods på skip bare er fylkesfordelt. Det er vanskelig å fordele Nordlands del av dette på influensområdet. Hovedforskjellen er at det kommer mest stykk gods til influensområdet og går mest bulk derfra. Det fører også til en ubalanse i kapasitetsutnyttelse på båt/veg.

Nord-Norgebanens marked er i noen grad frakt mellom regioner i influensområdet (mest konkurranse fra vegsiden), og

i noe større grad frakt til/fra landsdelen (mest konkurranse fra sjøsiden). Disse to delmarkedene utgjør 2,4 mill. tonn og 4,9 mill. tonn. Med en rimelig andel av dette kan det være nok til å gi Nord-

Norgebanen nok godstransport til å kunne tilby et konkurransedyktig konsept.

4.2 DAGENS TRANSPORT-TILBUD

Dagens transporttilbud i influensområdet er preget av et vegnett som fortsatt er under utbygging. En del strekninger er preget av manglende direkte forbindelse og ferger. Sjøtransporten er relativt godt utbygd med hurtigrute og hurtigbåter og en del lokalbåter og fraktfartøy. Det er en rekke gode havner og kaier.

Flytrafikken er lagt opp rundt stamruter, som hovedsakelig går nord-syd, og en rekke kortbaneruter.

Det er de siste årene bygget en rekke småflyplasser, slik at influensområdet er godt dekket.

Jernbanen sørfra går til Fauske og Bodø, med samordnet busstransport videre nordover til Narvik, Harstad og Sortland og forbindelse videre til Tromsø og Finnmark. Busstilbudet er delvis lagt opp for lange distanser nord for Fauske, men det finnes også direkte busser fra Tromsø og Hammerfest gjennom Sverige til Oslo.

Fra Narvik er det jernbaneforbindelse gjennom Sverige.

Vegtrafikk

Hovedtyngden, både av persontrafikk og godstransport går på vegnettet. Topografien med dype fjorder, høye fjell og mange øyer gjør ofte avstanden langs veg mye lengre enn luftlinjen. Selv om det har skjedd en omfattende forbedring av vegnettet i mange år, er det fortsatt ferger på en del viktige forbindelser, f.eks. over Tysfjorden i Nordland (E6); fergeforbindelser over Vestfjorden, etc. Det finnes også steder som ikke har vegforbindelse i dag. Kjøpsvik f.eks fikk først vegforbindelse sommeren 1992.

Vegnettet

Stammen i vegnettet er E6. Den har etter hvert fått ganske god standard i Troms og Finnmark, mens det i Nordland fortsatt gjenstår en god del investeringer før en oppnår brukbar standard. Det gjelder fergestrekningen over Tysfjord som innebærer at E6 er stengt om vinteren mellom kl 22:50 og kl 6:30 (noe bedre i sommerhalvåret). Det gjelder Saltfjellet

Tabell 4.1.1. Godsmengde og fraktmåte

	FRAKTMÅTE				
	Mill tonn pr. år	Sjø	Veg	Bane	Fly
Internt	17,2	8%	92%	0%	
Mellom	2,4	59%	41%	0%	
Til/Fra	4,9	83,3%	9,4%	7%	0,3%

4. RAMMEBETINGELSER

om fortsatt har vinterproblemer med tengning og kolonnekjøring, og det gjelder bæreevnen som legger klare restriksjoner på godstransporten også utenom eleperiodene.

Gjennom Nordland er det også en ytre kystveg, Rv 17, som forbinder kystområdene syd for Bodø. Den har brukbar standard, men er stykket opp av en rekke fergestrekninger. Nord for Bodø er E6 eneste nord-syd-forbindelse. E10 går fra Luleå via Kiruna og Narvik videre til Hinnøya gjennom Vesterålen og Lofoten helt ut til Å. Fra Narvik til Harstad (E10 og Rv 83) er det god standard, men lang kjørevei i forhold til luftlinjen. Videre utover E10 er det varierende standard, lange omveier, og fortsatt en fergestrekning.

I Troms er det også en kystveg som går fra Tjeldsund via Sjøvegen og Finnsnes til Andselv, med forbindelse ut til Senja (Rv 825, Rv 84). E8 går fra Tromsø til Nordkjosbotn hvorfra den går videre til Finland via Skibotn og Helligskogen. Den har relativt god standard og er felles med E6 mellom Nordkjosbotn og Skibotn. Det er en annen forbindelse mellom Tromsø og Olderdalen i Nord-Troms, men den er mer tidkrevende p.g.a. to fergestrekninger (Rv. 91).

I Finnmark har en stor andel av riksvegnettet bra geometrisk standard med fartsgrenser på 90 km/t. Forbindelsen med Troms er bare via E6, mens vegtrafikk til resten av Norge fortrinnsvis går gjennom Finland og Sverige.

Regnet nordfra er det grenseovergang til Russland ved Kirkenes (Rv 886), til Finland ved Neiden, Utsjoki (E75), Karasjok (Rv 92), Kautokeino (Rv 93) og Helligskogen (E8), og til Sverige ved Bjørnfeil ved Narvik (E10) og Junkerdalen syd for Fauske (Rv 77).

Personbiltrafikk

Både p.g.a. fergene og de relativt lange avstandene er tilbudet til personbiltrafikken noe mangelfullt. Fergene gir venting, ekstra kostnader og de har punktlighetsproblemer. Fjellovergangene skaper usikkerhet i vinterhalvåret. For kjøring mellom influensområdet og resten av Norge er det i mange tilfeller raskest å kjøre via Sverige. Undersøkelser av turisttrafikk viser at denne ruten som oftest velges minst i én retning.

Busstrafikk

Busstilbudet kan grovt deles i fire kategorier: lokale ruter innenfor kommunegrensene; lokale regionalruter, dvs. med

hyppig stopp og lav reisehastighet; langdistanseruter i influensområdet, og tilnærmet non-stop-ruter mellom influensområdet og Sør-Norge. De to første kategoriene vil beholde sitt marked uavhengig av Nord-Norgebanen. For de andre vil Nord-Norgebanen kunne overta en vesentlig del av trafikken.

Langdistanserutene nord for Fauske er koordinert med Nordlandsbanen, og derfra er det direkte-busser til Narvik, Harstad og Sortland. Reisetiden er akseptabel, men det er få avganger pr. dag. Fra Sortland er det korrespondanse videre til Andøya og utover til Lofoten. Fra Narvik er det korrespondanse videre til Tromsø og Finnmark.

En annen viktig bussrute som vil bli sterkt berørt av to av konseptene for Nord-Norgebanen, er Harstad - Narvik. Den er nå en viktig tilbringerrute til/fra Evenes både fra Harstad og Narvik. I tillegg knytter den byene sammen. Det er 9 avganger pr. dag i hver retning.

Direkterutene til/fra Sør-Norge går fra Tromsø og Hammerfest med til sammen fire avganger pr. uke i hver retning. I tillegg til rutegående busser er det særlig i sommerhalvåret mange turistbusser, flere med Nordkapp som mål.

Godstransport

Det er en rekke transportselskaper, både norske, svenske og finske, som utfører godstransport på vegene i og til/fra influensområdet. Mange av disse har spesialiserte fryse-/kjølevogner for transport av ferskfisk og ulike fiskeprodukter. De kan tilby dør-til-dør-service og henter og leverer i henhold til kundenes behov.

Vegtransporten har en helt dominerende rolle for korte og mellomlange distanser.

Fergestrekninger, stengte og usikre fjelloverganger, aksellastrestruksjoner, samt manglende konkurranse fører til at km-kostnadene er høyere i Nord-Norge enn i resten av landet.

For langtransporter mellom influensområdet og Sør-Norge går det meste via Sverige, p.g.a. bedre og raskere veier.

Båttrafikk

Det aller meste av befolkningen i Nord-Norge bor langs kysten og sogner til en by eller tettsted med havn eller kai. Enkelte steder mangler ennå vegforbindelse. Til tross for at Nord-Norge er værhardt, har båt vært det tradisjonelle framkomstmiddel, og båten har fortsatt en større betydning enn i andre landsdeler.

Svært mange eier eller har adgang til mindre båter eller fiskerfartøyer, som også blir brukt til private turer på samme måte som biler, men da hovedsakelig kortere turer.

Av offentlige tilbud er det mange ulike slag. Fergene fungerer også for ren persontrafikk og i noen grad godstrafikk, uavhengig av biltrafikken. Hurtigruten binder sammen tettstedene i ytterområdene og anløper Bodø, Stamsund, Svolvær, Stokmarknes, Sortland, Risøyhamn, Harstad, Finnsnes og Tromsø innenfor det området som berøres direkte av Nord-Norgebanen. Det er én nordgående og én sørgående avgang pr. døgn. Hurtigruten blir i liten grad påvirket av Nord-Norgebanen.

De siste årene er det etablert en rekke hurtigbåtruter, delvis som supplement til hurtigruta, delvis i ren konkurranse (f.eks. Tromsø - Harstad). Det har gjort at en del av den regionale passasjertrafikken har gått over fra hurtigruta til hurtigbåtene, mens fraktdelen er beholdt. Det har ført til at hurtigruta har fått en større andel langdistansepassasjerer, hovedsakelig turister. Antall avganger pr. dag varierer for de forskjellige hurtigbåtrutene, men det er foreløpig ikke mange. I tillegg er det en rekke mer lokale båtruter som er av mindre interesse i forhold til Nord-Norgebanen. Noen steder har fortsatt bare båtforbindelse med omverdenen.

Det bør også nevnes at en ikke ubetydelig del av turistene til Nord-Norge kommer med cruiseskip i sommerhalvåret (ca. 42 % til Svalbard, 16 % til Nordkapp i 1990).

Godstransport med båt utgjør 20 % av godstransporten internt i influensområdet og 83 % til og fra. Dvs. at for godssiden har båttrafikken meget stor betydning. Det er noen faste godsruiter i tillegg til Hurtigruta, men hovedtyngden går på løsfart, tilpasset produksjonen av eksportvarer fra landsdelen.

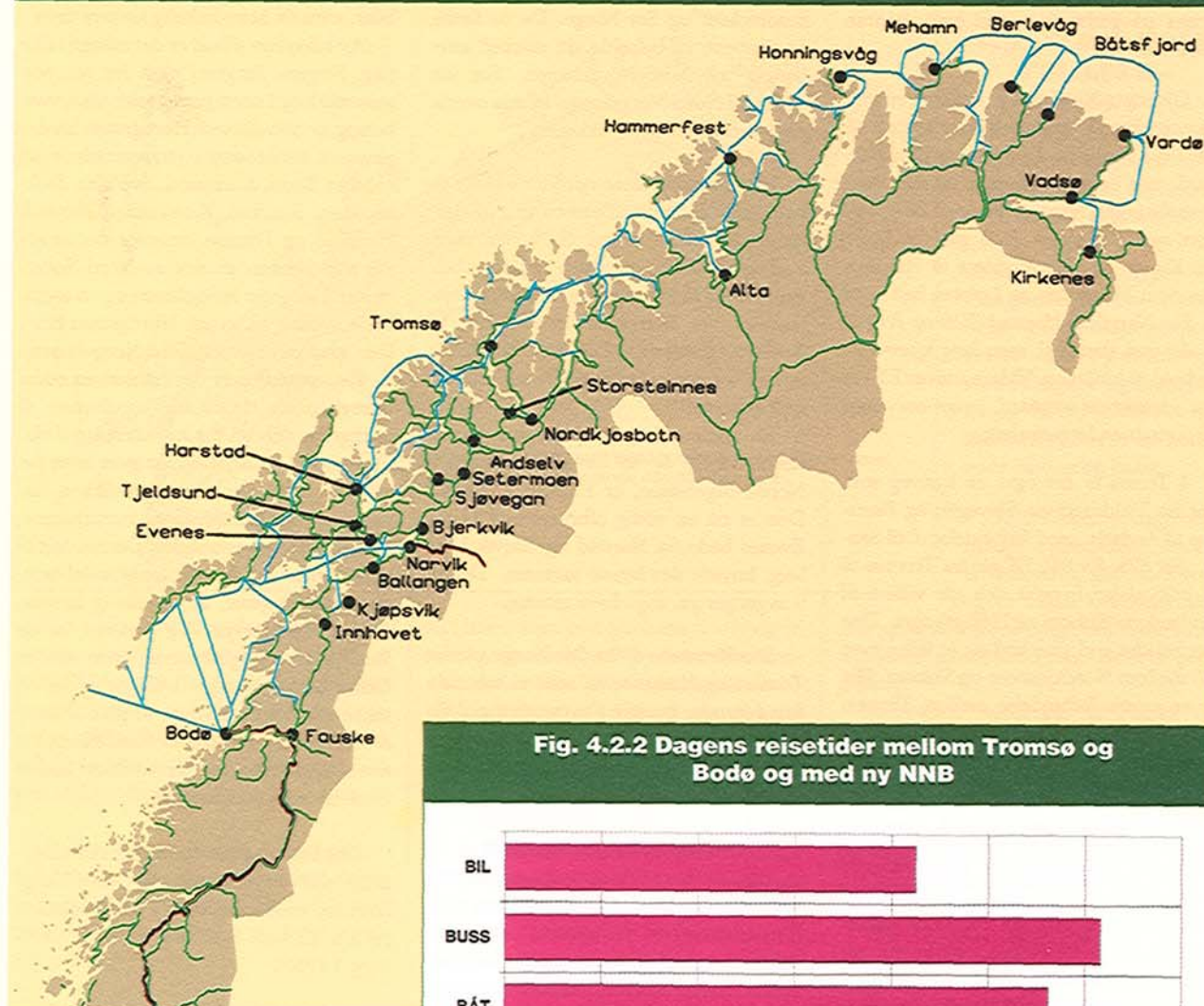
Flytrafikk

På grunn av de lange avstandene i Nord-Norge har flytrafikken stor betydning for persontrafikken. Den er likevel nesten uten betydning for godstransport bortsett fra post og hastetransport som f.eks. reservedeler o.l.

Innenfor influensområdet er det sju stamflyplasser og 17 kortbaneplasser, dvs. ca. 22000 innbyggere pr. flyplass (Østlandet har 250000 personer pr. flyplass). Nord-Norge har en usedvanlig god dekning, og det er mer enn 90 % av befolkningen som har et flyplassalternativ innenfor én times avstand.

4. RAMMEBETINGELSER

Fig. 4.2.1 Dagens transporttilbud, veg, jernbane, båt

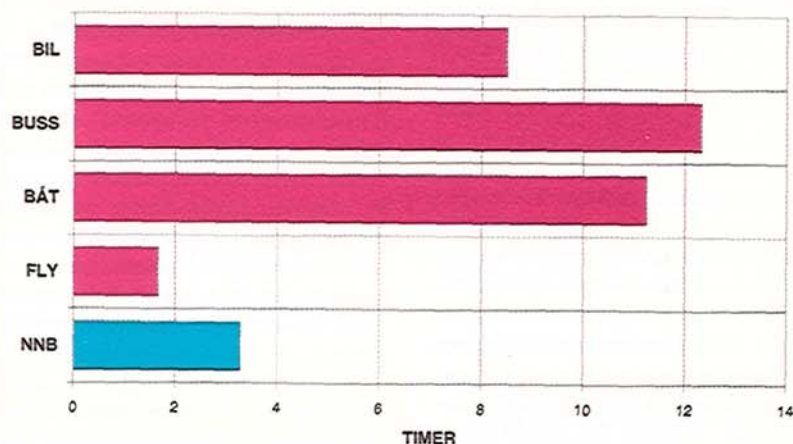


Området betjenes i hovedsak av tre selskaper: SAS, Braathens SAFE og Widerøe. SAS har hovedtyngden av stamflyrutene, hvorav også Braathens SAFE har noen, mens Widerøe har kortbanenettet. Antall avganger pr. dag er relativt stort på de mest trafikkerte strekningene. Det er 418 fly pr. uke som passerer et snitt ved Saltfjellet. God korrespondanse og direkteruter fra Alta, Tromsø, Evenes og Bodø mot Oslo/Trondheim gjør at flytilbudet tidsmessig er meget konkurransedyktig.

Jernbane

Det er to separate jernbaner som i dag betjener Nord-Norge: Ofotbanen fra Narvik til Kiruna med forbindelse videre gjennom Sverige, og Nordlandsbanen, som har Bodø som endestasjon. Ofotbanen har elektrisk drift mens Nordlandsbanen er basert på dieseldrift.

Fig. 4.2.2 Dagens reisetider mellom Tromsø og Bodø og med ny NNB



Oftotbanen er bygd for malmtransport for LKAB, og denne transporten dominerer fullstendig fortsatt selv om det også er tilbud for annen godstrafikk (utgjør bare 15000 tonn pr. år, mens det fraktes 13-14 mill. tonn malm pr. år). Tilbudet for passasjertrafikk over Ofotbanen er ikke spesielt godt. Det går to tog pr. dag i hver retning, delvis i kombinasjon med buss, og reisetiden mellom Narvik og Stockholm er ca. 29 timer. Det er ca. 70.000 passasjerer pr. år som passerer riksgrensen, hvorav en stor del er inter-railere.

Nordlandsbanen har heller ikke mange avganger pr. dag. Fra Bodø går det to tog til Trondheim og tilsvarende nordover. Reisetiden mellom Bodø og Fauske er 42 min og fra Bodø til Trondheim ca. 11 timer. Dagtoget stopper på alle stasjoner nord for Steinkjer. For øvrig går det et regiontog fra Bodø til Mosjøen hver fredag, og et i begge retninger mellom Mo i Rana og Trondheim alle hverdager. Reisehastigheten fra Bodø til Trondheim er 66 km/t. Nattoget har færre stopp, men bruker like lang tid.

4. RAMMEBETINGELSER

Fig. 4.2.3 Dagens reisetider mellom Tromsø og Trondheim og med ny NNB

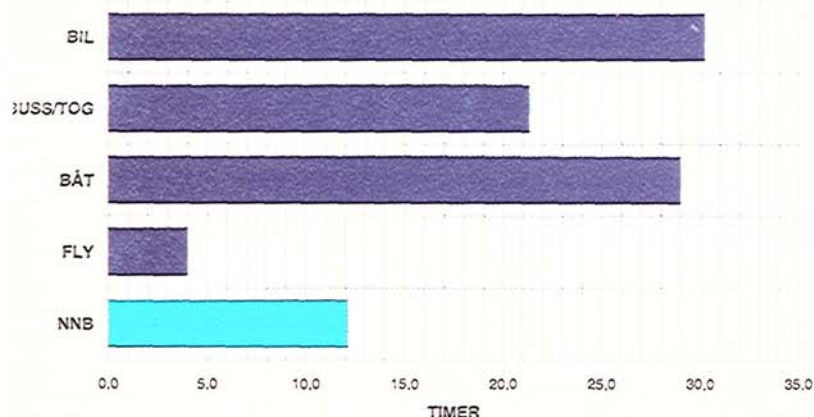
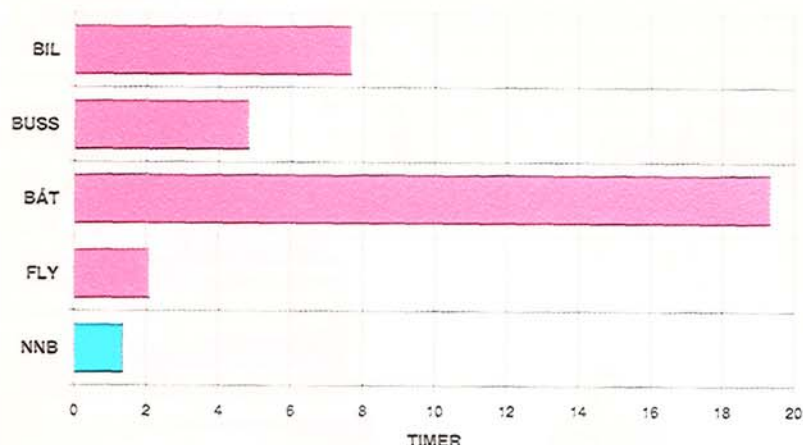


Fig. 4.2.4 Dagens reisetider mellom Tromsø og Narvik og med ny NNB



Flaskehalser og problemer

På vegsiden påfører ferger, fjellovergang, aksellastbegrensninger og lange avstander trafikantene problemer. Spesielt i værharde strøk er framkommeligheten usikker vinterstid. Fergestrekningene gjør at mange veier i realiteten er stengt mange timer hvert døgn, og noen steder må en kjøre lange omveier for å komme til bestemmelsesstedet. Konklusjonen blir at vegnettet fortsatt mangler en del på å kunne være et godt helledøgn- og helårstilbud. Selv med omfattende investeringer som fjerner en del av problemene, vil naturgitte forutsetninger sette sine begrensninger.

På den annen side er det stort sett bra kapasitet på vegnettet. Det er kun i byene og på noen av de største innfartsveiene at man har kapasitetsproblemer i tradisjonell forstand. En annen og mer spesiell form

for kapasitetsproblemer er fergene i turistsesongen. På det verste er det fortsatt flere timers ventetid.

For båttrafikken er det først og fremst værforholdene som fra tid til annen skaper problemer. Havnekapasiteten er stort sett tilfredsstillende.

Det samme kan sies om flytrafikken. Værforholdene kan være problematiske og resulterer i overflygninger og forsinkelser. Dette rammer først og fremst noen spesielt utsatte flyplasser. Flyplassene og terminalene er stort sett moderne og hensiktsmessige.

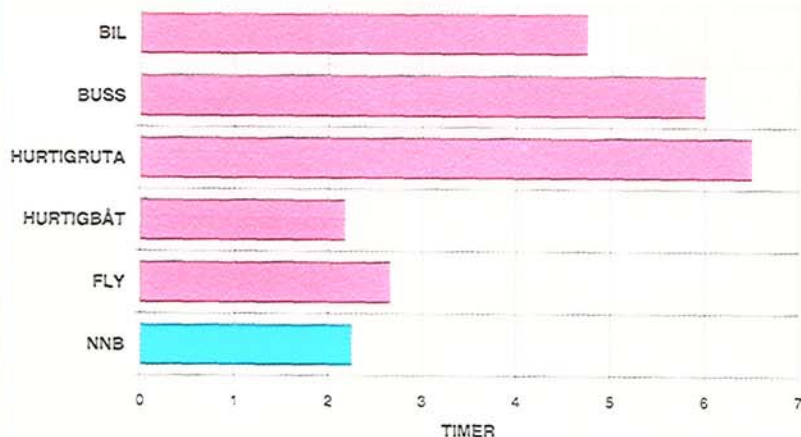
Jernbanens største problem er faren for driftsstans på Saltfjellet om vinteren. Det er likevel ikke mange ganger det skjer. Men det kan være vanskelig å oppnå god punktlighet i toggangen om vinteren.

Transporttilbudet totalt sett i Nord-Norge mangler følgelig en del i kvalitet. I denne sammenhengen er det også riktig å peke på den forurensingen som eksisterende trafikk skaper. Det er de mest miljøforurensende trafikkmidler som dominerer, og de har også den høyeste ulykkesstatistikken.

Utviklingsmuligheter for dagens transportmidler

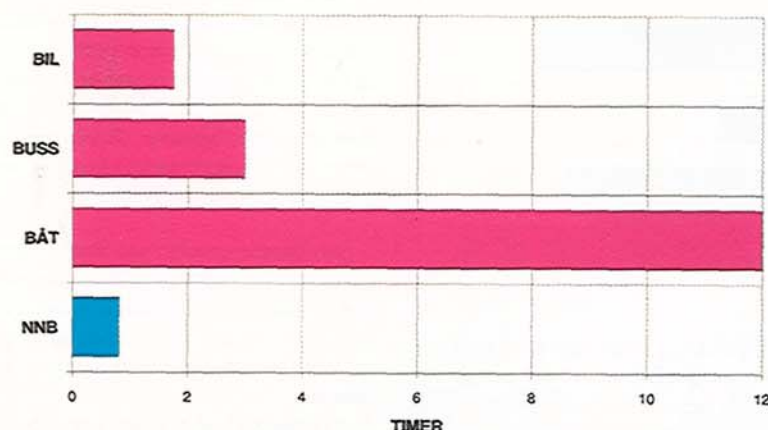
Uavhengig av om Nord-Norgebanen blir bygget vil det bli en gradvis forbedring av dagens transporttilbud. På vegsiden vil det skje en forbedring som i hovedsak går på økning av tillatt akseltrykk, eliminering av fergestrekninger og nye forbindelser som kan gi vesentlige innkortninger. Dette vil gi klare reisetidsforbedringer på de strekningene det gjelder. Generelt sett må en likevel kunne si at reisetid over lengre strekninger ikke vil gå vesentlig ned. Bilene vil bli gradvis forbedret med hensyn til forurensing, mens ulykkesfrekvensene neppe vil endre seg

Fig. 4.2.5 Dagens reisetider mellom Tromsø og Harstad og med ny NNB



4. RAMMEBETINGELSER

Fig. 4.2.6 Dagens reisetider mellom Harstad og Narvik og med ny NNB



andre hurtigbåtene har neppe særlig mer å tilby angående reisetider, men det er aktuelt med flere avganger og flere forbindelser, dersom markedsgrunnlaget er til stede.

På flysiden vil nye flytyper gi redusert støy og forurensing. Tilbudt kapasitet vil kunne økes med flere avganger og/eller større fly i takt med økende passasjer-mengde. Værutsatte flyplasser vil bli utbedret, og moderniseringen av eldre terminaler vil fortsette, men det er neppe aktuelt med bygging av nye flyplasser.

På banesiden er det først og fremst aktuelt å ta i bruk nytt togmateriell på Nordlandsbanen og dermed redusere reisetiden noe. Elektrifisering av denne

FIG. 4.2.8 Dagens flyruter

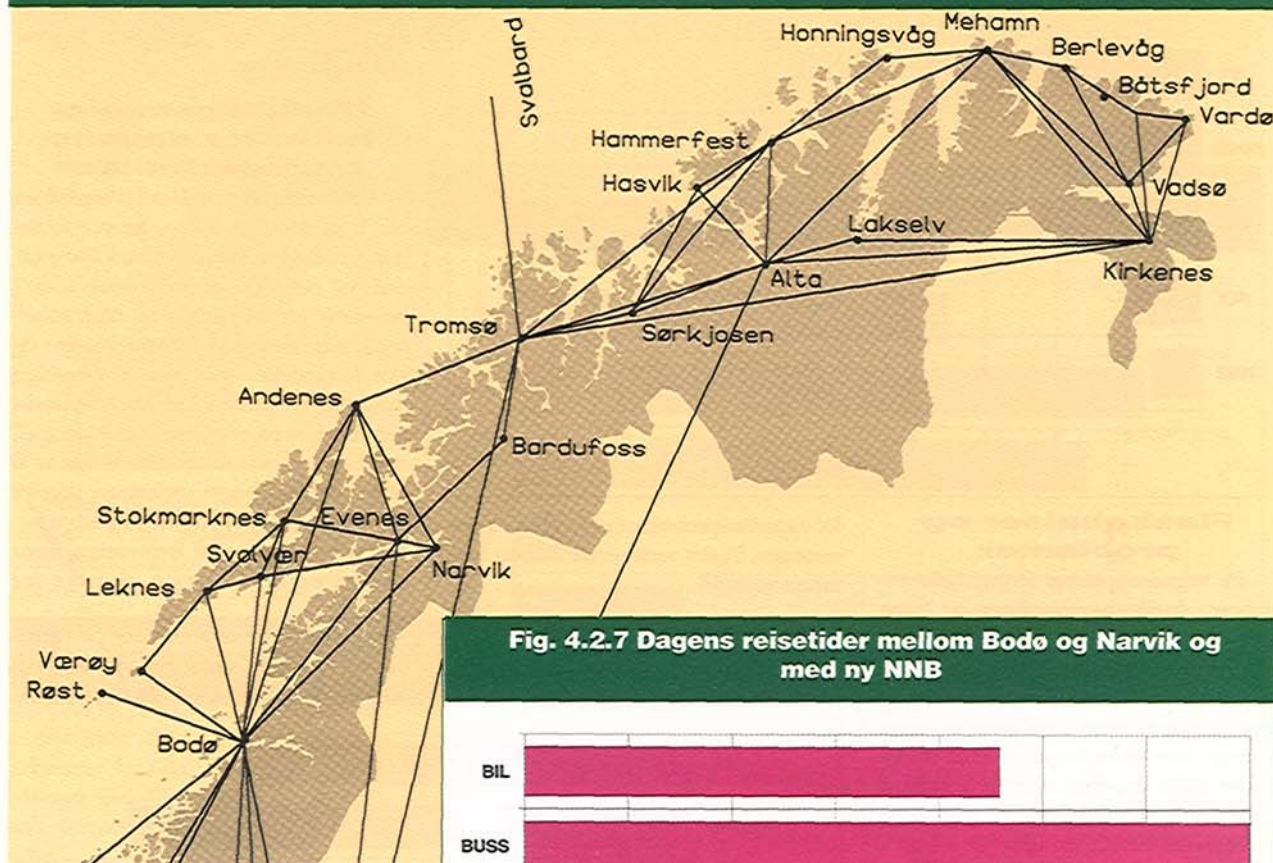
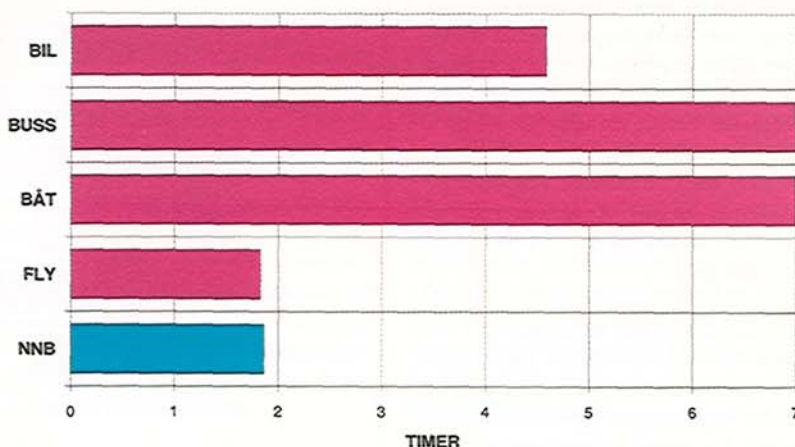


Fig. 4.2.7 Dagens reisetider mellom Bodø og Narvik og med ny NNB



mye. Også godstransport på veg vil bli mer rasjonell (høyere akseltrykk, bedre regularitet, større tilgjengelighet). Det vil gjøre det mulig med en bedre tilpasning til just-in-time-konseptet.

På båtsiden er det planlagt en modernisering av hurtigruten som skal gi et kvalitativt bedre tilbud både for passasjerer og gods, samt redusere reisetiden. De

4. RAMMEBETINGELSER

banen er et annet mulig tiltak som vil kunne redusere både forurensning og reisetid.

På svensk side satses det først og fremst på jernbanenettet syd for Stockholm. Det er likevel planer om modernisering av kystbanen til Sundsvall og mulighets bygging av ny kystbane til Luleå. Det gjør at reisetiden fra Narvik til Stockholm kan gå ned fra vel 21 timer til ca. 12 timer i 2010.

I forbindelse med Norsk jernbaneplan for 1994 - 97 er det også fremmet forslag om utvidet godstransport over Fauske ut fra kombipendelprinsippet.

Det arbeides også med planer for å få til bedre tilbud både når det gjelder gods- og persontrafikk fra Narvik via Sverige til Hamburg (NSB i Narvik). Likeledes er det kommet i gang samtaler om ulike samarbeidsprosjekt på tvers av Nordkalotten. Dette er nærmere beskrevet i kap. 2.2.

Disse tiltakene vil imidlertid bare innebære en gradvis forbedring innenfor nåværende tilbud. De representerer ikke noe sprang i kvaliteten på jernbanetransport.

Da flytilbudet ble utvidet både med antall flyplasser og daglige avganger, opplevde Nord-Norge et kvalitativt sprang i transporttilbudet. Nord-Norgebanen som en høyhastighetsbane vil kunne gi et nytt kvalitativt sprang i landsdelen.

4.3 NORD-NORGE- BANEN I NORSK SAMFERDSELS- POLITISK PERSPEKTIV

Nord-Norgebanen er ikke et prosjekt som bare kan vurderes ut fra egne kvaliteter. På grunn av de store investeringskostnadene vil det måtte prioriteres både innenfor andre samferdselstiltak i lands-

delen og andre samferdselstiltak i landet for øvrig. På den annen side er det mulige positive samfunnskonsekvenser som gjør prosjektet til noe mer enn et rent samferdselstiltak.

Vurderingen av Nord-Norgebanen vil også henge sammen med politiske holdninger til modernisering av jernbanen i Norge. Er det liten vilje til å satse på moderne høyhastighetstog i andre deler av landet, er det mindre sannsynlig at utbygging av Nord-Norgebanen blir prioritert.

NSB og andre bane- prosjekter i Norge

NSBs innspill til Norsk jernbaneplan 1994 - 97 samt videre perspektiver som drøftes der, viser hvordan NSB ønsker å prioritere modernisering.

Andre samferdsels- tiltak i Nord-Norge

Som nevnt i kap. 4.2, vil en kunne regne med gradvis forbedringer av de transporttilbudene som i dag er i landsdelen. Det dreier seg om mange relativt små prosjekt som hver for seg blir lite påvirket av Nord-Norgebanen.

På vegsiden er det spesielt to store prosjekter som er aktuelle. Det gjelder fergefri kryssing av Tysfjorden og ny veg til Lofoten. Behovet for den siste er helt uavhengig av Nord-Norgebanen, men trasé bør tilpasses mulig framtidig stasjon på sidebane til Harstad/Sortland. Fergefri forbindelse over Tysfjorden vil ha mindre betydning om Nord-Norgebanen blir bygget, men behovet er der likevel.

På intveteringssiden er det ingen andre enkeltprosjekt som kommer opp mot Nord-Norgebanen, og det kan eventuelt være aktuelt med en sektorvis prioritering. Det er relevant nok om de sektorene som "avgir" trafikk til Nord-Norgebanen fra ca. år 2000, får noe lave-

re investeringsrammer fordi de får en tilsvarende mindre betydning. Det vil i så fall innebære en langsommere forbedring av de andre transportsystemene etter at utbyggingen av Nord-Norgebanen er kommet i gang.

Når det gjelder driftssiden, er det derimot en klarere sammenheng. Her er det både enkeltruter som kan legges ned (f.eks. direktebusser fra Nord-Norge til Sør-Norge, Fauske - Narvik etc.), og det samme gjelder terminaler (det er f.eks. vanskelig å se behovet for en operativ flyplass i Narvik).

I hvilken grad Nord-Norgebanen kan påvirke prioriteringen av andre utviklingsprosjekter i landsdelen, er ikke vurdert i denne utredningen.

Hva er utbygd av annen infrastruktur i Nord-Norge ved oppstart av Nord-Norgebanen?

Det er en del usikkerheter ved slike vurderinger, men de langtidspanene de ulike sektorer har, gir gode indikasjoner. Det dreier seg om hva som sannsynligvis er gjennomført eller påbegynt før år 2000.

Kjøpsvik fikk vegforbindelse nordvestover til E6 sommeren 1992. Det er også store muligheter for at Tysfjorden er fergefri, eller at anlegget er påbegynt, enten E6 vil gå via Kjøpsvik eller krysse ved Bognes. Det er også mulig at Lofotvegen i det minste har fått fastlagt sin trasé, og at de første etapper kan ha kommet i gang. Det er også grunn til å tro at de fleste akseltrykkproblemene på gjennomgående veg er løst, og at E6 er ombygd over Saltfjellet, slik at vinterproblemene blir redusert.

Foruten disse noe større tiltakene vil en rekke mindre prosjekt både på vegnettet og for øvrig være gjennomført, men det vil gå for langt å liste dem opp her.