

Nord-Norgebanen som vekstimpuls

Utbyggingen av banen vil i seg selv ikke føre til store variasjoner i folketallet. Banens innvirkning på folketallet er beregnet som en funksjon av den impuls jernbanen har på landsdelens næringsliv. Sysselsettingsøkningen som banen gir, er deretter omregnet for å vise konsekvenser på befolkningsutviklingen. Banen vil gi en økning i folketallet på ca. 5000 for år 2000 når utbyggingen pågår. Fordi sysselsettingsvirkningen er langt lavere for de årene banen er i drift, vil folketallet kun stige med 2500 i år 2010.

Det tilføyes at de samfunnsmessige prosesser som utgjør sammenhengen mellom folketallsutvikling og næringsvekst, er svært kompliserte. En sterk befolkningsøkning som skyldes jernbaneavhengige forhold, kan i sin tur bidra til at positive effekter av banen forsterkes.

6.4 NÆRINGSLEV

Kommunikasjoner er av stor betydning for utviklingen i distriktene. Kommunikasjoner er intet mål i seg selv, men skal bidra til å tilfredstille samfunnets kontakts- og aktivitetsbehov.

Tilfredstillelsen av kontakts- og aktivitetsbehovet er av avgjørende betydning for å fremme økonomisk vekst. I en stadig mer integrert økonomi og med et stadig mer konkurranseutsatt næringsliv er effektiv transport blitt en av de mest basale rammebetingelser for næringslivet. Dette gjelder i særdeleshet for den varehåndterende delen av næringslivet.

Det grunnleggende spørsmålet for næringsutredningene har vært å belyse hvilke konsekvenser en eventuell utbygging av Nord-Norgebanen vil ha for lønnsomhet og sysselsetting i Nord-Norge.

Med i denne vurderingen hører spørsmålet om Nord-Norgebanen vil bidra til omlokalisering og nyetableringer.

Satt på spissen kan en uttrykke det slik: Dersom Nord-Norgebanen vil ha en betydelig nærings- og distriktpolitisk virkning, vil argumentene for å bygge banen vinne frem, og omvendt dersom andre transportmidler vil ivareta det fremtidige næringslivets transportbehov, vil argumentene for å bygge ut jernbanen stå betydelig svakere.

6.4.1

Næringspolitiske utfordringer for Nord-Norge.

Det nordnorske næringslivet er sterkt knyttet til og svært avhengig av landsdelens naturressurser. Dette gjelder for fiske,

oppdrett og foredling av fiskeprodukter, men det gjelder også for næringer som landbruk, landbruksbasert næringsindustri, kraftkrevende industri m.m. Også reiselivet kan i stor grad sies å være tuftet på Nord-Norges natur. I tillegg kommer en del støttefunksjoner som yter tjenester eller leverer varer til det næringsliv som bearbeider naturressursene.

Et annet særtrekk ved landsdelens næringsliv er det store innslaget av sysselsetting i offentlig sektor. Dette er særlig tilfelle for Troms fylke der både Universitetet, Regionsykehuset og ikke minst Forsvaret spiller en vesentlig rolle. I dette fylket er ca. 45 % av arbeidsstokken offentlig ansatte.

I løpet av de siste årene har sysselsettingen gått tilbake. Tallet på arbeidsledige har økt. I flere bransjer er det betydelige lønnsomhetsproblemer. Både på kort og lang sikt står det nord-norske næringslivet overfor store utfordringer.

Hovedutfordringen ligger i å skape vekst i næringslivet i en tid da konkurransen skjerpes og offentlige overføringer reduseres. I denne problemstillingen ligger også behovet for å klare overgangen fra råvareleverandør til leverandør av tjenester og bearbejdede kvalitetsprodukter.

Med endringer i internasjonal arbeidsdeling, nedbygging av markedsbarrierer og norsk tilpassning til EF og GATT, må en påregne økt konkurranse og skjerpede krav til konkurranseevne. Samtidig må en ta for gitt at skjermede sektorer vil bli konkurranseutsatt, og at veksten i den offentlige sysselsettingen vil avta eller stoppe opp. For Forsvarets aktiviteter kan en forvente en viss reduksjon, noe som vil ha meget å si for flere lokalsamfunn.

Denne beskrivelsen av vilkårene for næringsliv og sysselsetting i Nord-Norge må balanseres mot en rekke andre forhold som kan peke i retning av næringsvekst.

I fylkesplanene er det utformet strategier for næringsvekst. I disse er det bl.a. pekt på at endrede internasjonale forhold kan påskynde samarbeid og bidra til etablering av mer slagkraftige enheter med bl.a. styrket egenkapital og tilgang på FOU-ressurser. For enkelt næringer er det flere tiltak som kan ha betydning.

For landbruket er det bl.a. pekt på nødvendigheten av å utvikle yrkeskombinasjoner og spesialisering i nisjeprodukter. Med ressursvirkten tilbakelagt kan en innen fiske øyne konturene av samarbeid-

sinitiativ innen ressursforvaltning, ressursfordeling, markedsorientering, samordning av økonomiske virkemidler, forenkling av regelverk og desentralisering av beslutningsmyndighet.

For verkstedindustrien vil en evt. gass- og oljeutvinning bety muligheter for betydelige leveranser. Også reiselivet har et stort potensiale i Nord-Norge. I dag er størstedelen av omsetningen knyttet til samfunnsmarkedet, men vekstpotensialet ligger i ferie- og fritidsmarkedet. For å lykkes i dette må reiselivsnæringen satse på produktutvikling, samordning og markedsføring.

De ovennevnte næringers evne til å lykkes vil langt på vei danne basis for andre virksomheters markedsutsikter. I særdeleshet gjelder dette bygge- og anleggsnæringen, varehandel og forretningsmessig tjenesteyting.

De enkelte næringer vil imidlertid fortsatt være avhengige av de rammebetingelser som lokale, regionale og statlige myndigheter vedtar. Dette gjelder både i form av lovverk og avgifter, men også tilrettelegging i form av infrastrukturutbygging og satsing på FOU-aktiviteter.

Metoder og erfaringer i næringsanalysen

Hensikten med næringsanalysen har vært å vise hvilken bruk næringslivet vil gjøre av en bane. Dette er gjort ved å fremskaffe informasjon direkte fra nordnorsk næringsliv. Både ved å stille det hypotetiske spørsmålet om hvilken bruk man vil gjøre av en fremtidig jernbane, og ved å studere hvilken bruk jernbanen har.

Data har fremkommet gjennom en spørreundersøkelse om gods, spørreundersøkelse om personreiser og såkalte case-studier der en mer inngående har intervjuet enkeltbedrifter. Målet for intervjuingen er å gi et bilde av næringslivets transportsituasjon og hvilke konsekvenser en Nord-Norgebane ville ha for transportbruk og økonomi. Man har dessuten villet fremskaffe leveransedata til oppbygging av en kryssløpsmatrise, slik at ringvirkninger av banen kunne simuleres.

Spørreskjemaet for godstransportundersøkelsen ble sendt ut til 1360 bedrifter. Dette utgjør om lag halvparten av de varehåndterende bedrifter i det avgrensede geografiske området. Store bedrifter hadde større tilbøyelighet til å svare enn mindre. Bedrifter med adresse i Finnmark hadde lavere svarprosent. Svarbedriftenes andel av sysselsettingen var 17 % av disse næringenes sysselsetting i influens-

6. KONSEKVENSER FOR MILJØ OG SAMFUNN

Tabell 6.4.1 Sysselsetting i "betydelige godshåndterende næringer" fordelt på regioner

REGIONER							
Bransje	Salten	Ofoten	Lofoten/ Vesterålen	Harstad	Troms	Finnmark	Sum Influens- området
Oljeutvinning, bergverk	219	81	27	174	73	975	1549
Næringsmiddel- industri	695	113	1661	476	1936	2299	7180
Teko.industri	35	0	46	4	181	77	343
Trevareindustri	86	18	11	24	359	132	630
Treforedling, grafisk ind.	295	159	155	146	389	280	1424
Kjemisk industri	603	5	12	30	104	9	763
Mineralsk ind.	57	202	12	29	64	87	451
Metallindustri	276	8	0	7	120	0	411
Verksted- industri	980	548	410	529	670	404	3541
Kraft- forsyning	487	347	220	142	462	345	2003
Bygg og anlegg	2927	486	974	792	3596	2149	10924
Engros- handel	996	244	597	671	2078	634	5220
Totalt	7656	2211	4125	3024	10032	7391	34439

området, og de representerte 22 % av produksjonsverdien.

I rapporten om næringsanalysene er det redegjort nærmere for frafallet og påliteligheten til ubesvarte spørsmål. Alt i alt anser en besvarelsen av godsundersøkelsen som god. Materialet gir meget mer omfattende informasjon enn det en har hatt for tidligere baneutredninger.

For tjenestereiseundersøkelsen fikk en informasjon fra private servicenæringer som ikke var med i godstransportundersøkelsen. Tjenestereiseundersøkelsen har likevel hatt et noe mindre omfang enn undersøkelsen om godstransport. 88 bedrifter har besvart spørreskjemaet for tjenestereiser. Undersøkelsen har for lav svarprosent til å tilfredsstille kravene til

representativitet, men gir likevel holdbare indikasjoner om tjenestereisearbeidet.

I tillegg til dette er 34 bedrifter underlagt et mer omfattende intervju. Disse case-studiene fokuserer på problemstillinger som transportsituasjon og beslutningsprosessen ved valg av transport. Det er sikret en næringsmessig og geografisk spredning, bl.a. er 10 bedrifter innen fiskerelatert virksomhet representert. For bedrifter som holdt til i Salten, ble fokus rettet mot erfaringer med jernbanetransport.

Som et siste ledd i innhenting av informasjon ble ledelsen i 19 transportselskap intervjuet. Hvordan bedriftene ville tilpasse seg Nord-Norgebanen, var det gjennomgående tema.

Næringslivet i influensområdet

Næringsaktivitet og bosetting i landsdelen er fortrinnsvis knyttet til kysten. Dette har sammenheng med fiskerienes historie og betydning.

Det har imidlertid skjedd en betydelig industrialisering i landsdelen etter krigen. Denne industrialiseringen har sin basis i de naturressurser landsdelen har. Foruten fisken nevnes malmer, mineraler og vannkraft. Dette har skapt flere ensidige industristeder. Økonomisk vekst og utbygging av velferdsstaten har lagt grunnlaget for en sterk vekst i privat og offentlig tjenesteyting.

De mest industrialiserte regionene målt i sysselsetting er Salten, Ofoten og Finnmark. Troms fylke har i sin helhet liten andel av sysselsettingen i sekundærnæringer. Ellers skiller Lofoten/Vesterålen seg ut med høy andel av sysselsetting i primærnæringene. Ofoten har derimot få sysselsatte i landbruk og fiske. Sammenligner vi med nasjonale tall, har landsdelen fortsatt høyere sysselsettingsandeler i primærnæringer og sekundærnæringer. Med stadig avgang fra fiske, jordbruk og industri nærmer landsdelens næringsstruktur seg den nasjonale næringsstrukturen.

Sysselsettingen i de varehåndterende næringer er gjengitt i tabell 6.4.1.

Valg av transport

En sentral problemstilling er beslutningsprosessen rundt valg av transport. Ulike leveringsbetingelser spiller en rolle i den forbindelse. Det samme må transportstøtteordningen sies å gjøre.

Hvem som tar avgjørelser om transport, og hvilke kriterier som vektlegges, varierer mellom bedriftene. Et større konsern vil f.eks. handle annerledes enn småbedrifter uten markedsrett.

De to mest vanlige leveringsbetingelser er Cost Insurance and Freight (CIF) og Free On Board (FOB). Enkelt sagt er det leverandøren som betaler fraktkostnadene ved CIF og kunden ved FOB.

For norske produsenter kan transportstøtteordningen spille en avgjørende rolle for valg av leveringsbetingelser. FOB for inngående transport og CIF for utgående er ikke uvanlig. Dette gir bedriftene rett til transportstøtte og gir mulighet for å velge transportør. Imidlertid

er begge prinsippene brukt i alle næringer. Eksempelvis velges CIF oftest i fiskeindustrien, men FOB er brukt der produsentene leverer til norske salgsledd. Av andre eksempler nevnes at for leveranser fra utenlandske møbelprodusenter og innen bilbransjen, er det de lokale for-

handlerne som dekker kostnadene for inngående transport.

Transportstøtteordningen, som ble innført i 1971, og som senere av Stortinget er besluttet å inngå i en rammebevilgning for videre fordeling i fylkene, spiller også en viktig rolle ved valg av transport.

Fig. 6.4.1

Næringslivets vurderinger av ulike kvalitetsfaktorer ved godstransport

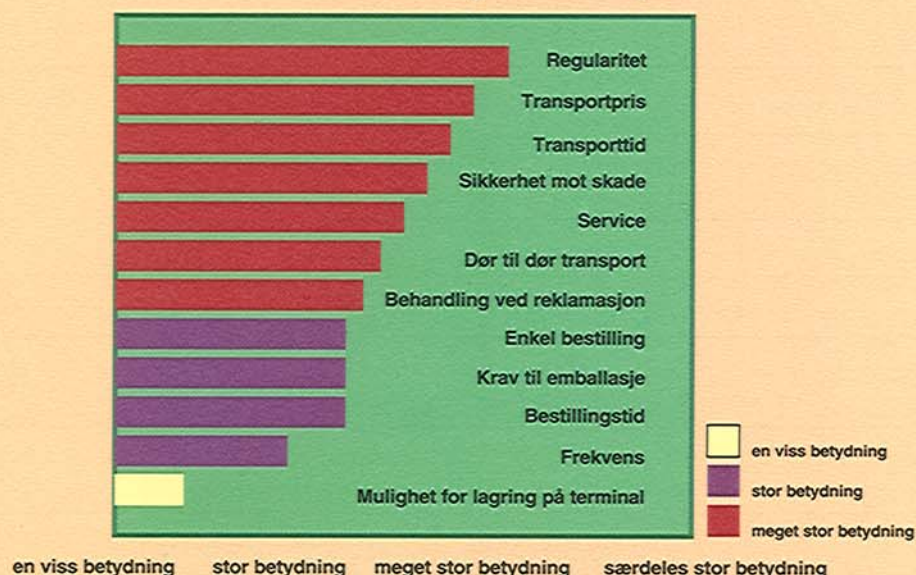
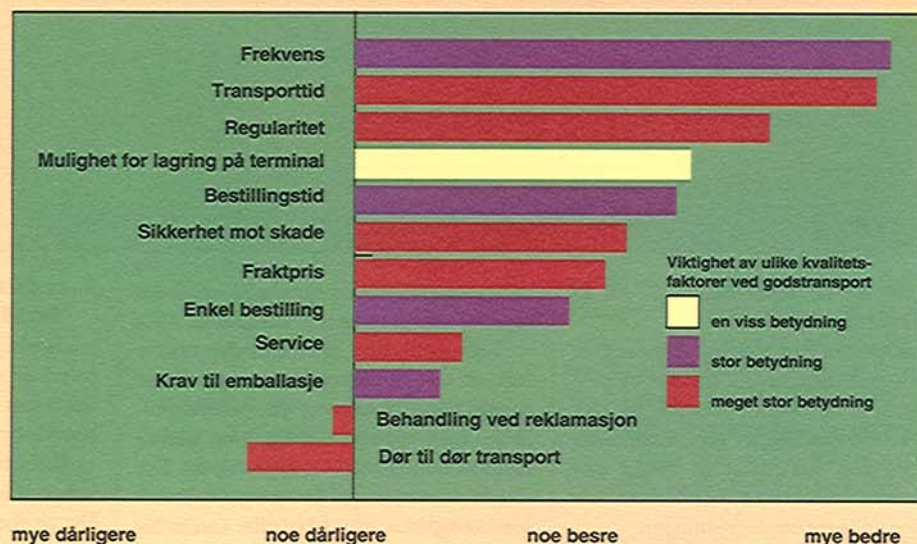


Fig. 6.4.2

Næringslivets vurderinger av ulike kvalitetsfaktorer ved godstransport



6. KONSEKVENSER FOR MILJØ OG SAMFUNN

Støtteberettiget er industriprodusenter som transporterer med jernbane, båt, fly eller bil i yrkesmessig trafikk, og som selv betaler frakten. Størstedelen av transportstøtten i Nordland, Troms og Finnmark går til fiskeindustrien. I Nordland og Troms mottar også trevareprodusenter og produsenter av kjemiske og mineralske produkter en ikke ubetydelig støtte.

Transportstøtteordningen reduserer prisens betydning i forhold til andre kriterier ved valg av transport. Andre kriterier er i denne forbindelse: transporttid, frekvens, regularitet, sikkerhet mot skade, service, dør-til-dør-transport, reklamasjonsbehandling, bestillingsforhold, emballasje og lagringsmuligheter på terminal.

Transportstøtteordningens fremtid er usikker i forbindelse med Norges tilpasning til EF. En økning i fraktpriiser ved bortfall av støtteordninger kan bety at fraktpriisen tillegges større vekt.

Billigere transportmidler som for eksempel sjøtransport kan da bli mer attraktiv. Et annet poeng er at mens transportstøtten kan være i strid med EØS-avtalen eller EF-medlemskap, vil infrastrukturinvesteringer som f.eks. jernbanebygging ikke bli betraktet som subsidieordninger.

Nord-Norgebanen og kvalitetsfaktorer ved valg av transport

Kriteriene for valg av transport er ofte kalt kvalitetsfaktorer. Fra andre undersøkelser har en kjennskap til hvordan næringslivet bedømmer kvalitetsfaktorenes betydning. Dette framgår av figur 6.4.1.

Fig. 6.4.3

Næringslivets vurderinger av ulike kvalitetsfaktorer ved tjenestereiser

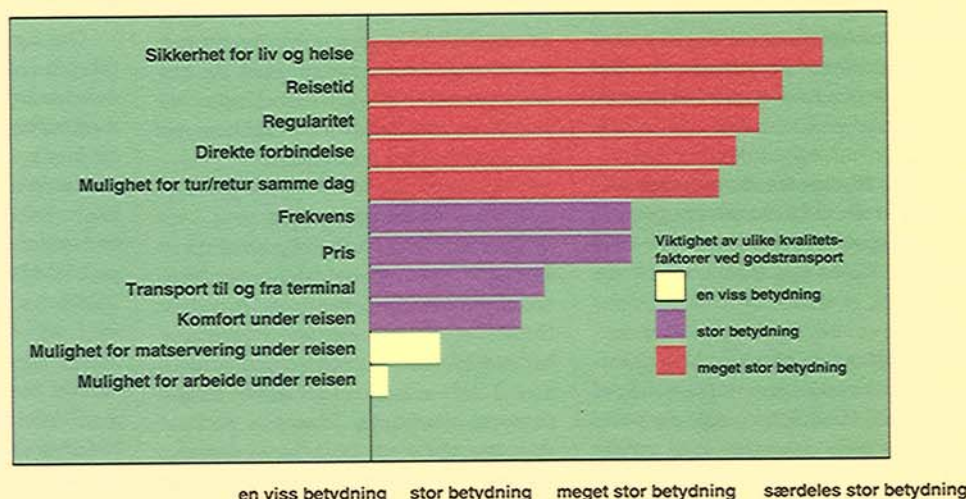
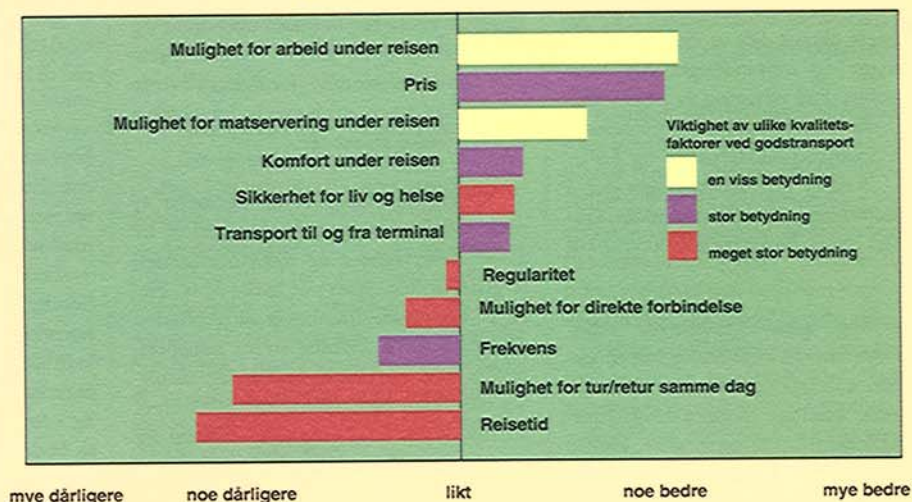


Fig. 6.4.4

Kvalitetsfaktorer for tjenestereiser på Nord-Norgebanen sammenlignet med hva som nyttes i dag



Disse kvalitetsfaktorene er koplet mot spørsmålet om på hvilke områder Nord-Norgebanen vil representere et bedre eller evt. dårligere tilbud. Svarene er gjengitt i figur 6.4.2.

Figuren gjelder godstransport.

Jernbanen vurderes å ha et bedre tilbud enn dagens transportmidler spesielt på frekvens, transport og regularitet. Utslagene er imidlertid små, og to av faktorene som betyr meget for næringslivet,

som dør-til-dør-transport og behandling ved reklamasjon, er i jernbanens disfavør. Her må en likevel ha i tankene at bedriftslederne som har svart, har hatt dagens jernbanetilbud i tankene.

Disse kvalitetsfaktorene har også vært benyttet for vurdering av persontransporttilbudet. Innholdet i kvalitetsfaktorene er imidlertid noe annerledes, slik det går fram av figur 6.4.3.

Kvalitetsfaktorene er holdt opp mot det nye jernbanetilbudet og resultatet vises i fig. 6.4.4.

Jernbanen synes å være spesielt konkurransedyktig på pris og det å kunne utnytte reisetiden effektivt. At jernbanen kommer dårligere ut mht. faktorer som reisetid og tur/retur samme dag, har sammenheng med at alternativene var flytransport eller bruk av egen bil til destinasjoner utenfor jernbanenettet.

6.4.2 Konsekvenser for enkelt næringer

Utgangspunktet for analysen av hvilke virkninger Nord-Norgebanen vil ha for næringslivet, er studiet av hvordan transportbruken er i dag for de enkelte næringer. Det gis deretter en beskrivelse av hvordan de enkelte næringer vil tilpasse seg et nytt jernbanetilbud. Det er lagt vekt på de godshåndterende næringer. Heri inngår oljeutvinning, bergverk, alle typer industri, bygge- og anleggsdrift og engroshandel. Det gis også en beskrivelse av de tjenesteytende næringers transportvilkår, hvor reiselivsnæringen og transportnæringen utgjør de mest interessante.

Oljerelatert virksomhet

Utsiktene for olje- og gassvirksomheten i Nord-Norge er fortsatt uavklart i 1992. Mest aktuelt felt er Snøhvit, hvor utredninger og forhandlinger har vært gjennomført. Full utbygging av Snøhvitfeltet med plattform, ilandføring, prosessanlegg på Sørøya, LNG-terminal og LNG-skip fordrer investeringer i størrelsesordenen 22 - 23 milliarder kroner. Feltet har en beregnet levetid på 20 til 30 år.

Olje- og gassvirksomheten stiller meget høye krav til logistikk og infrastruktur. Utstyr må fraktes fra andre deler av landet eller utlandet. Særlig i utbyggingsfasen vil fraktbehovet være stort. Usikre transportforhold til Hammerfest krever stor lagerkapasitet.

For utbyggingen vil skipstransport være helt dominerende. Selv om mindre utstyr kan fraktes med bil og jernbane, må en påregne at dette vil være marginal last i forhold til sjøverts transport. Samme forhold vil gjøre seg gjeldende i en evt. driftsfase.

En evt. utbygging av Snøhvit eller andre petroleumsfelt utenfor Nord-Norge vil trolig ikke ha behov for jernbane for utgående transport. Selv om det er teknologisk mulig å frakte LNG med jernbane,

vil kostnadshensyn tilsi at denne transportformen er mindre aktuell.

Nord-Norgebanens mulighet kan sies å ligge i behovet for å ha et pålitelig transportsystem som reduserer kapitalkostnader knyttet til lagerhold. Det må imidlertid slås fast at ut fra hva man vet i dag, vil en evt. Nord-Norgebane ha liten betydning for oljevirksomheten i nord. En kan ikke påregne at oljevirksomheten vil utgjøre en stor kunde for jernbanen verken på gods- eller personsiden.

Bergverk

Bergverk er hovedsakelig en eksportnæring. Typiske produkter som jernmalm, nikkel og dolomitt er bulkgoods. Det er betydelige tonnaser av gods som har høy holdbarhet. Fraktkostnader betyr mye. I dette transportmarkedet er fraktestøyet overlegne. Transport på land skjer kun for å nå havn for utskipning. LKAB transporterer årlig 15 millioner tonn jernmalm med Ofotbanen fra gruvene i Kiruna til Narvik havn. Ved Nikkel og Olivin a/s i Ballangen i Ofoten, transporteres nikkel-konsentrat med bil fra fjellet til havn for utskipning. Det samme gjelder for knust stein fra dolomittbrudene i Salten og Ofoten.

Bulktransport med en Nord-Norgebane synes uaktuelt med dagens materiell. Dersom jernbanen hadde bulkvogner og mottaker sidespor, kunne jernbanetransport være et alternativ. Jernbane vil i alle tilfelle ikke være et alternativ for eksport til oversjøiske markeder.

Inngående transport til næringen er mye mindre i volum. Ved transport av utstyr, reservedeler og forbruksmateriell til gruvebruket stilles det andre krav. Flere av bedriftene framhever at jernbanen er å foretrekke framfor andre transportmidler med hensyn til fraktpriiser, sikkerhet mot skade og til dels også tidsfaktoren. Vi må derfor anta en viss overføring fra vegtransport til jernbane dersom vi får en Nord-Norgebane som tilrettelegger for transport av slike varer.

Næringsmiddelindustri

Det skilles mellom den fiskerirelaterte og den landbruksbaserte næringsmiddelindustrien.

Fiskerirelaterte bedrifter.

Med fiskerirelaterte bedrifter mener vi bedrifter som har det til felles at fisk inngår som råstoff i produktene. Bedriftene kan basere seg på forskjellige råvareslag

og ha ulik bearbeiding av råstoffene. 80-90% av alle fiskeprodukter havner på utenlandske markeder. De viktigste markedene finner vi på det europeiske kontinentet, men det finnes også markedssegmenter i USA og Japan.

Om lag halvparten av all transport av fiskeprodukter foregår på veg. Trailer er mest vanlig for transport til de europeiske markedene. Det resterende fraktes først og fremst med fraktestøyet og i mindre grad med rutegående sjøtransport og jernbane. Fiskeprodukter med lengre holdbarhet (for eksempel saltfisk) går vanligvis på båt, mens laster av fisk med mindre holdbarhet (for eksempel ferskfisk) fraktes med trailer. Det er også eksempler på kombinasjoner bil/båt. Det foregår utstrakt omlastning i Hirtshals i Danmark med viderebefordring på bil. Noen få bedrifter som har betjent fjernere markeder med edelfisk, har alltid brukt flyfrakt.

Fiskeindustrien gir inntrykk av å være stort sett fornøyd med dagens transporttilbud, noe som skyldes stor konkurranse blant transportørene. Høy service og god kundekontakt er avgjørende.

Jernbane er et lite brukt i dag. Erfaringene er blandet. De dårlige erfaringene er gjerne knyttet til transitt gjennom flere land og videretransport fra jernbaneterminal til kunde.

Frossenprodukter og ferskfisk stiller krav om transportmateriell med termoutstyr. Fersk fisk stiller helt uforlignelige krav om maksimal transporttid fra fangst til marked.

Bedrifter som produserer sildemel og fiskefor er lokalisert til kysten og har en annen godshåndtering enn fiskerirelaterte bedrifter for øvrig. Fraktestøyet er det naturlige transportmiddel. Det er utenkelig å føre jernbanespor til flertallet av disse bedriftene. Jernbanen benyttes i den utstrekning man behøver maskindeler til produksjonen, dvs. til inngående transport.

Transport er en vesentlig konkurransefaktor for fiskeindustrien og oppdrettsnæringen. De kvalitetsfaktorer som er viktigst for bedriftene, er frekvens, transporttid og pris, men pålitelighet og service, trekkes også fram av flere. Flere bedrifter har kunder som krever dør-til-dør-transport.

Bedriftene ble bedt om å sammenligne et nytt jernbanetilbud med det viktigste transportmidlet som benyttes i dag. Jernbanen kommer noe svakt ut på dør-til-

dør-transport, behandling ved reklamasjon, fraktpris og service. Jernbanen kommer best ut på frekvens og regularitet. Næringen har som helhet liten tro på at jernbanen gir muligheter for å komme inn på nye markeder, eller at nye produkter blir utviklet.

Volumet av ferskfisk som kan eksporteres til utenlandske markeder, antas å kunne øke forutsatt tilstrekkelig tilgang på råstoffer. For transport av fiskeprodukter er punktlighet og sikkerhet i leveransene samt tilbud om dør-til-dør-transport av vital betydning. At leverandørene til enhver tid vet hvor varene befinner seg, og at det foreligger muligheter for omdirigering underveis, tillegges også vekt.

En evt. Nord-Norgebane må ivareta disse hensyn. Det er ikke tilstrekkelig å forlenge jernbanenettet; like viktig er det at transportøren tilfredsstiller leverandørens krav. Jernbanen vil på sin side representere et hurtig transporttilbud, uavhengig av vær og telerestriksjoner. Nord-Norgebanen er forventet - ut fra spørreundersøkelsens resultater - å ta en fjerdedel av utgående transport fra fiskeribedriftene. Jernbanen vil ta markedsandeler fra veg og rutegående sjøtransport.

Landbruksbasert næringsmiddelindustri.

I landbruksbasert næringsmiddelindustri inngår slakterier, meierier og bryggerier. Landbruksbaserte produkter selges hovedsakelig på lokale og regionale markeder til mange små mottakere. Det er en viss utveksling av kjøtt- og meieriprodukter mellom landsdelene. Bryggeriene har en begrenset «eksport» til Sør-Norge.

Godt over halvparten av all inngående og utgående transport skjer pr. bil. Det resterende skjer med båt. Jernbanen er et lite brukt transportmiddel.

Transport framheves som en kritisk faktor for næringen. Sammenlignet med andre næringer transporteres produkter med relativ høy verdi og begrenset holdbarhet.

Som nevnt har det skjedd strukturendringer blant meierier og slakterier. Det vil si konsentrasjon og spesialisering av produksjonsanlegg. Dette har generert lengre transporter fra gårdsbruk til industrien, økt mellomtransport mellom produksjonsanlegg og lengre transport til salgsleddene. Et komplekst system med inngående transport, mellomtransport og distribusjon skaper frakt på mange relasjo-

ner. Kravet til fleksibilitet gjør at bransjen foretrekker biltransport framfor jernbane.

Bryggeriene er organisert med et hovedlager og mindre lagre spredt. Detaljledet er svært spredt. Bryggeriene har bygget opp en helhetlig transportløsning som også ivaretar returgoods. Bryggeriet i Tromsø har for eksempel en egen kai for sjøtransport. Det benyttes i stor grad sjøtransport for større transporter.

Bryggeriet i Nordland utveksler noe varer med andre bryggerier i konsernet. Avhengig av om disse produksjonsanleggene har sidespor benyttes jernbane til slik transport. Det framheves at lossingen av øl og mineralvann fra jernbanevogner er mer hensiktsmessig for lageret enn lossing av trailere.

Bruk av Nord-Norgebanen blir sterkt avhengig av lokalisering av lager og kunder. Det er bare et begrenset antall distriktslagre som kan nås med jernbane. Dessuten kreves det en viss størrelse på godsmengdene for at jernbanetransport skal være regningsvarende.

For næringsmiddelindustrien under ett må vi forvente en mindre overføring av både den inngående og utgående transport fra veg og rutegående sjøtransport til jernbane.

Forventet omsetningsøkning i næringen som en følge av jernbanen er ubetydelig.

«Lettere» industri

I lettere industri inngår teko, trevare, grafisk, kjemisk/plast samt mineralsk produksjon.

Tekindustrien har 2/3 av sitt marked i Nord-Norge. Det resterende salget går hovedsakelig til Sør-Norge. Bransjen «importerer» så å si alle innsatsvarer fra Sør-Norge, i mindre grad fra utlandet. Det er små godsmengder som transporteres inn og ut av disse bedriftene. Veg eller sjøtransport nyttes i dag.

Trevareindustrien selger hovedsakelig på det nord-norske marked. Vel 60% av innsatsvarene til industrien kjøpes utenfor landsdelen. Dette betyr at det er først og fremst frakt av innsatsvarer som genererer transport på lange strekninger.

Næringen benytter mest sjøtransport og i mindre grad trailer til inngående transport. I regioner med jernbane blir tog brukt i en viss grad.

Nord-Norgebanen bedømmes å ha betydning for trevareindustrien. Særlig gjelder dette mht. frekvens, regularitet og

service. Halvparten av bedriftene tror at de vil få reduserte fraktkostnader. Muligheten for å selge til det sør-norske markedet blir nevnt som et fortrinn, men enkelte bedrifter frykter også økt konkurranse på det nord-norske markedet sørfra.

Det kan forventes at jernbanens markedsandel vil øke betydelig. For den utgående transporten vil jernbanen gjøre et betydelig innhugg i markedet til trailernæringen.

Grafisk industri selger hovedsakelig på lokale markeder, men det er også eksempler på bedrifter som er inne på sør-norske markeder. Om lag to tredeler av innsatsfaktorene til industrien kommer fra Sør-Norge.

Grafisk industri benytter trailer til om lag halvparten av all transport. Som nr 2 kommer båttransport. Næringen har i mindre grad benyttet jernbane til inngående transport. For bedriftene som har deltatt i spørreskjemaundersøkelsen, er det en tendens til å vurdere jernbanen som bedre enn det viktigste transportmidlet bedriftene benytter i dag. Over halvparten er enig i at bedriften vil få et bedre godstransporttilbud etter at Nord-Norgebanen står ferdig. En bedrift i Midt-Troms ser muligheten for å foreta trykking av produkter sørpå og binde dem inn nordpå. Det hevdes at lavere fraktkostnader med jernbane vil gi bedre lønnsomhet.

Kjemisk-/plastindustri har landsdelen som hovedmarked, men selger også noe til Sør-Norge. Norsk Hydro, Glomsfjord skiller seg ut fra andre bedrifter i næringen både i størrelse og eksportorientering. Produksjonsanleggets lokalisering og bulkprodukter gjør bedriften mindre aktuell i forbindelse med Nord-Norgebanen.

Generelt skaffer kjemisk-/plastindustri innsatsvarene fra Sør-Norge. Inngående transport domineres av vegtransport, men noe av den inngående transporten skjer med jernbane og fraktesfartøy. Den utgående transporten fordeler seg noenlunde likt på jernbane, veg og rutegående sjøtransport.

Alcatel Kabel Norge a/s er et eksempel på en bedrift som har lokalisert seg i tilknytning til jernbanen. Både de viktigste markedene og leverandørene finnes i Sør-Norge og i utlandet. Bedriften har eget sidespor til jernbanen. Den er helt avhengig av jernbanen som transportør. Dette skyldes behovet for å holde råstofflagrene på et lavest mulig nivå, og dermed behovet for å få innsatsfaktorene i rett tid. Opprustning av det eksisterende jernba-

nenettet sørover vil ha større betydning for denne bedriften enn forlengelse av banen nordover.

En kjemisk industribedrift i Rana utgjør et eksempel på en bedrift som produserer natriumklorat og har svensk treforedlingsindustri som marked. Hovedtyngden av produktene går til Sør-Sverige med jernbane. Jernbane er det billigste og mest rasjonelle transportmidlet for bedriften. Til Nord-Sverige skjer transporten med bil. Jernbane via Narvik til Sverige vil gi drastiske transportforbedringer og åpne for nye markeder i Nord-Sverige og Finland. I en slik bedrift har en altså et eksempel på hvordan bedrifter sør for influensområdet kan nytte Nord-Norgebanen.

En produsent av oljelenser i Troms vil få jernbanen lett tilgjengelig dersom Nord-Norgebanen realiseres. Bedriften har Sør-Norge og utlandet som marked. Høye fraktkostnader og krav om rask levering gjør transport til en vesentlig konkurransefaktor.

Produktene som framstilles i dette eksemplet, er så dyre at det ikke er mulig å holde lager for å kunne ta unna topper i ordretilgang. Råvarer som kjøpes i utlandet, har i dag komplisert transport. En kunne tenkt seg å transportere råstoffene i containere med tog fra Sør-Europa til Nord-Norge. Jernbanen ville konkurrere på pris og gi økt sikkerhet. Leveringstider fra råvareleverandør kunne halveres og bedriften kunne redusere sine lagre.

Også andre bedrifter i denne næringen vurderer jernbanen positivt i forhold til sine viktigste transporttilbud i dag. Det gjelder spesielt tidsfaktorene og pris. De fleste bedriftene mener at Nord-Norgebanen betyr et bedre godstransporttilbud for dem.

Mineralsk produksjon selger storparten av sine produkter på nord-norske markeder. Vel halvparten av innsatsfaktorene kommer fra Sør-Norge, noe også fra utlandet. Nesten halvparten av inngående transport foregår med trailer. Også jernbane og fraktfartøy er viktige ved inntransport. Ved utgående transport benyttes trailer og båttransport. Også den mineralske industrien verdsetter jernbanens godstransporttilbud. Reduserte transportkostnader framheves.

Norcem, Kjøpsvik, står for 36% av næringsgruppens omsetning i influensområdet. Sementproduksjon skaper store tonnasje. Når de sentrale markedene ligger langt fra bedriften, blir transportarbeidet betydelig. Produksjonsanleggets loka-

lisering har gitt dårlig tilgjengelighet til nasjonale transportører. Vegutløsning til Kjøpsvik og en framtidig ferjefri E6 vil imidlertid forandre bedriftens transportvilkår.

Frakt av sement på jernbane anses interessant. Jernbanen gjør det mulig å nå østlige markeder og Sverige. Fraktfartøyene vil likevel stå for det meste av den utgående transporten. Bedriften har bygget ut silonett på kysten for å svare på konkurransen utenfra. Norcem har nettopp gjort betydelige investeringer i Kjøpsvik. Med den nye fabrikk vil produksjonskapasiteten øke fra 220 000 til 300 000 tonn. Det viktigste kravet for bruk av jernbanen er at det bygges stasjon i nærheten av bedriften. Sidespor anses fordelaktig.

Alt i alt kan en si at det er innenfor teko-, trevare-, grafisk-, kjemisk og mineralsk industri at Nord-Norgebanen vil ha størst betydning for de varehåndterende næringene. Det er også ventet at disse bransjene vil få en merkbar omsetningsøkning.

Metallindustri

Metallindustrien i influensområdet består i hovedsak av to store bedrifter i Sørfold i Nordland og Lenvik i Troms. Bedriftene eksporterer hele sin produksjon til internasjonale markeder. Over 90% av produktene fra norsk ferrolegeringsindustri går til Vest-Europa. Ferrolegeringsproduksjon er følsom overfor transportkostnader. Bulk-produkter har en verdi på 400-500 kr/tonn. Råvarer og utstyr importeres til landsdelen. Dette betyr at det er betydelige inngående og utgående transporter over lange strekninger.

For sammenlikningens skyld gjengis Rana tungindustri transportløsninger. Mo industritransport, den tidligere transport- og fraktdivisjonen ved Norsk Jernverk, tar seg av transporter for Norsk Jernverk, Elkem med flere. Inngående transporter fra Europa skjer hovedsakelig med skip. 70-80% av markedet for produktene er innenfor EF. Transporten til markedene skjer med skip og jernbane. Skip er som regel best egnet og konkurransedyktig, men lavere priser og økt fleksibilitet har styrket jernbanens konkurransedyktighet. Jernbanen benyttes helst til Oslo-regionen og til steder der skip ikke kommer til. Det går ett fullt togsett en gang i uken. Ved bedriften vurderes et nytt konsept for industritog direkte Bodø-Hamburg som interessant.

Metallindustribedriften i Sørfold ligger vel 1 mil nord for Fauske jernbanestasjon. Bedriften er lokalisert strategisk for sjøtransport. Fraktfartøyene står for nesten all transport av råvarer og produkter. Jernbane og lastebil benyttes til transport av utstyr. Ildfast materiell transporteres fra Sør-Norge og Sverige med jernbane. Omlasting til bil er imidlertid en flaskehals som fordyrer. Bedriften har tidligere eksportert mikrosilica, et biprodukt, til Japan. Det ble fraktet med båt til Tallin der det ble omlastet på den transibirske jernbanen.

Til grunn for valg av transportør ligger kostnader og kvalitet. Det er kun når det gjelder "mindre" parti at det er aktuelt med jernbane. Bedriften har sjelden parti på mindre enn 20 tonn. Innkjøp skjer på FOB-betingelser.

Til sammenlikning er bedriften i Lenvik en produksjonsenhet som ligger langt borte fra eksisterende jernbanenett, men som vil få langt bedre tilgjengelighet ved en eventuell Nord-Norgebane.

Av samtlige ferroleverk ligger dette smelteverket lengst unna markedet, noe som betyr at både råvarer og ferdigvarer blir betydelig dyrere. 98% av transporten inn og ut av bedriften foregår på kjøp.

Ved smelteverket antydes det at jernbane kunne være et alternativ for en del transport av rekvisita til verket, vel å merke dersom transporten skjer til konkurransedyktige priser. For næringen skjer det en viss omlegging til bruk av containere. I lang tid framover må man imidlertid regne med å skipe i bulk da dette gir de mest gunstige fraktpriiser.

Mindre bedrifter i bransjen mener at jernbanen gir et bedre tilbud enn det viktigste transportmidlet den bruker i dag.

Verkstedindustri

Verkstedindustrien selger i hovedsak på nord-norske markeder. Godt over halvparten av innsatsvarene kjøpes i Sør-Norge. Det betyr at denne industrien har lange transporter på innsatsvarene.

Over halvparten av all transport skjer med trailer. Noe av den inngående transporten skjer med rutegående sjøtransport, mindre med fraktfartøy og jernbane. Verkstedbedriftene har en svak tendens til å vurdere jernbanen som positiv på tidsfaktorene og fraktpriis. Mulighet for lagring på terminal vurderes også som en positiv side ved jernbanen.

Et eksempel på en verkstedbedrift finnes i Rognan nær Nordlandsbanen. Verftet bygger ferger i samarbeid med verfstindustrien i Harstad. For bedriften har transport stor betydning. Store komponenter betinger båtfrakt eller store trailere. Grossistene sender stålet med bil. Ved større kvanta får bedriften varene med båt fra utlandet. At verftet ikke benytter jernbane, henger også sammen med at godsterminalen på Rognan ble nedlagt. Bedriften opplever ingen flaskehals mht. transport i dag.

Det er et paradoks at en bedrift som setter store krav til regularitet og pris, - og som er lokalisert nær jernbanen, foretrekker andre transportmidler. Eksemplet viser at forekomsten av jernbane ikke nødvendigvis betyr at denne foretrekkes.

Verfstindustrien i Harstad er et eksempel på bedrifter som kan få god tilgang til jernbanen hvis traséen blir lagt til byen. Det drives skipsbygging, reparasjon og vedlikehold av skip og stålkonstruksjoner. For tiden er Nord-Norge hovedmarked. Den viktigste innsatsvaren er stål i store kvanta levert av en lokal stålgrossist. Stålet kommer til Harstad med båt og bil. I valg av transport legges det vekt på sikkerhet og transporttid. Nord-Norgebanen vil benyttes så lenge fraktpreisen er konkurransedyktig.

Bedrifter som bygger og vedlikeholder skip og ferger, har sitt marked knyttet til sjøtransport. Ved verftene ser man en fare for at økt trafikk med jernbane på sikt vil redusere behovet for bygging av båter og ferger.

Knappt halvparten av verkstedbedriftene i spørreskjemaundersøkelsen mener de får et bedre godstransporttilbud med Nord-Norgebanen. Sannsynligvis er det de større verftene som ser seg best tjent med en Nord-Norgebane. Mindre verft i landsdelens distrikter vil ikke like lett kunne nyttiggjøre seg det nye transporttilbudet.

Dersom det blir slik bedriftene antyder, vil jernbanen ta bortimot halvparten av all inngående transport, hovedsakelig på bekostning av vegtransporten.

Kraftforsyning, bygg og anlegg

El-verkene får storparten av sitt gods fra Sør-Norge. Nesten halvparten av transporten til el-verkene foregår med trailer. Det resterende skjer hovedsakelig med båt, mens jernbanen har en marginal

andel. Ved flere av el-verkene tror man at jernbanen vil gi et bedre tilbud enn deres viktigste transportmiddel i dag. El-verkene har antydning at jernbanen vil ta en tredel av all transport.

Bygge- og anleggsbransjen opererer hovedsakelig på nord-norske markeder. Samlet kjøpes halvparten av varene i landsdelen. Den andre halvparten kjøpes hovedsakelig i Sør-Norge. Inngående transport er av særlig betydning for denne næringen. Bygg og anlegg får sine varer først og fremst med bil, men også med fraktestartøy og rutegående sjøtransport. Jernbanen har en liten andel i dag.

Spørreskjemaundersøkelsen viser en svak tendens til å vurdere jernbanen som noe bedre enn dagens tilbud. Det gjelder spesielt tidsfaktorene og forventet redusert pris. Bedriftene har antydning at jernbanen kommer til å stå for over halvparten av den inngående transporten. Utgående transport vil være bilavhengig. At næringen er positiv til jernbaneutvidelsen, må også vurderes på bakgrunn av bedriftenes muligheter for å få oppdrag i utbyggingsfasen.

Engrosvarerhandel

Engrosvarerhandelen har som oppgave å distribuere varer innenfor landsdelen. Salg utenfor landsdelen er begrenset til virksomheter som forhandler fisk. 70% av alle innsatsvarer importeres. Om lag 10% av alt varekjøp skjer i utlandet. Den inngående frakten er derfor dominerende.

Engrosvarerhandelen fordeler den inngående transporten på fraktestartøy, veg, rutegående sjøtransport og jernbane, der fraktestartøy har noe sterkere posisjon enn de tre andre transportmidler. Bedriftene benytter i stor grad trailer til distribusjon av varer. Legger vi godsmengdene til grunn, skjer om lag 3/4 av den utgående transporten med fraktestartøy. Båt er særlig benyttet til Finnmark.

Innenfor dagligvaremarkedet har kooperasjonen en betydelig markedsandel i Nord-Norge. Det er foretatt en sammenligning mellom Bodøavdelingen og Tromsøavdelingen av NKL. Avdelingen i Bodø benytter NSB til 80% av all inngående transport. For inngående transport er god utnytting av NSB sitt vognmaterieell viktig. Fraktpreis betyr mye, men er ikke avgjørende ved valg av transportør. Først og fremst vurderes det om transportøren er seriøs og kan oppvise god regularitet.

NKL Troms og Finnmark får meste parten av godset med fraktestartøyer. Frukt, grønnsaker og noe gods går imidlertid med Hurtigruta. Ved avdelingen mener man at jernbanen ikke vil være fleksibel nok. Jernbanen kan bli fordyrende for de som har behov for fleksibel godstransport. I dag går det vogntog fra Oslo direkte til Tromsø med ferskvarer, noe jernbanen muligens kan overta. Det framheves at bedriften er svært avhengig av bil for å opprettholde gode transporttilbud til distriktene. Jernbanen kan rive bort grunnlaget for lokaltransporten som i dag subsidieres av lange ruter. Bedriften har ikke antydning noen særlig overføring til jernbane.

Dagens tilpasning ved Bodø-avdelingen er dermed forskjellig fra hvordan man mener å tilpasse seg en situasjon med Nord-Norgebane ved Tromsø-avdelingen. Andre dagligvaregrossister i Tromsø er imidlertid delt i synet på jernbanens rolle for inngående transport.

En større dagligvaregrossist i Narvik, benytter både båt, jernbane og bil. Transporten med jernbanen framheves som mye raskere enn med bil. Bedriften stiller krav til NSB om termovogner for fersk- og frysvarer. For bedriften vil utbygging av strekningen Fauske-Narvik utløse mye transport. Man forventer at 90% av den inngående transporten vil skje med jernbane.

En større bygningsvaregrossist i Bodø påpeker at inngående transport er kritisk og leveringshurtighet er avgjørende. 90% av den inngående transporten kommer med jernbanen.

En tilsvarende bygningsvaregrossist i Tromsø opplever at transport er blitt en viktigere konkurransefaktor enn tidligere. Ulempen er i første rekke sørfra og nordover der varene må gå sjøvegen. Det finnes intet alternativ til sjøtransport for store tonnasje av stål i dag. Båttransport er problematisk for stålvarer, fordi stålet ikke må komme i berøring med sjøvann. Med jernbane vil det ikke være begrensninger på forsendelsesvolumet av jern. Hyppigere bestillinger gjør det mulig å spare lagerkostnader.

I byggebransjen er det stort samsvar mellom Bodø-bedrifter og Tromsø-bedrifter i synet på transportbruk.

Møbelbransjen er i en spesiell situasjon med hensyn til transportvilkår. Norske møbelprodusenter opererer med sam-

me priser uansett hvor kundene befinner seg i landet. Varene leveres på CIF-betingelser. Det betyr at forhandlerne er mindre opptatt av fraktkostningene ved kjøp av norske møbler. Utenlandske produsenter leverer imidlertid på FOB-betingelser.

Et eksempel er en møbelforhandler i Bodø som kjøper 60-70% fra sør-norske fabrikker og 30-40% fra Danmark. Av de norske varene kommer 50% med rutegående sjøtransport og 50% med jernbane. Når det gjelder transporten fra Danmark skjer den utelukkende med trailer. Båt og trailer kan skape transportskader. Jernbane er å foretrekke framfor båt.

En større møbelforhandler i Tromsø påpeker at valg av transport er blitt viktigere pga. tidskravet. Bedriften opplever ikke at den har dårligere transportvilkår enn tilsvarende virksomheter i Nord-Norge med jernbane. For møbelbransjen gjelder at produsentene i Sør-Norge selv ikke er koplet til jernbanenettet.

En bilforhandler i Bodø transporterer alle bilene og en stor del av bildelene med jernbane. Forhandleren er svært avhengig av å få godset presist levert. Det er viktig å fylle jernbanevognene for å redusere fraktkostnader. Erfaringene med jernbanen er at den har god regularitet og lite skader. Bilforhandlere i Bodø har en konkurransefordel pga. jernbanetransport sammenliknet med tilsvarende forretningslenger nord.

En forhandler av tilsvarende bilmerke i Tromsø, tilleggskostnader og tid mest vekt. Transporttilbudet oppleves som dårligere enn for bedrifter i bilbransjen andre steder i landet.

Transport av biler og bildeler må ut fra dette forventes å bli overført til jernbane.

For engrosnæringen samlet vil en evt. Nord-Norgebane bety at en betydelig mengde av gods fra Sør-Norge og utlandet overføres til jernbane.

Transportnæringen

Transportnæringen kan deles i:

- Riksdekkende transportselskaper som benytter ulike transportmidler utenom fly.
- Nord-norske vegtransportselskaper.
- Sjøtransportselskaper.
- Flyselskaper.

For transportbedriftene vil Nord-Norgebanen både få positive og negative konsekvenser. Transportselskaper som kjøper transporttjenester fra NSB, vil se det som en fordel å kunne bruke Nord-Norgebanen, forutsatt at den blir konkurransedyktig på pris og service. Transportører som konkurrerer med jernbanen, vil komme i en vanskeligere situasjon.

De riksdekkende transportselskapene er i stor grad innbyrdes konkurrenter. Disse transportselskapene oppfatter ikke Nord-Norgebanen som noen trussel. Dette begrunnes med at flere av selskapene kjøper jernbanetjenester, og at dette inngår i transportløsningene.

De nord-norske vegtransportselskapene er delvis innbyrdes konkurrenter, samtidig som de konkurrerer med andre transportører. Enkelte av selskapene har også avtaler med riksdekkende transportører f.eks. Linjegods og Tollpost Globe. I tillegg har de faste avtaler med større kjøpere av transport, både innenfor industri- og engrosvirksomhet.

Nord-Norgebanen kan utgjøre en trussel for deler av transportnæringen. Bedriftene nord for Fauske opererer stort sett i hovednedslagsfeltet for en forlenget bane. En slik forlengelse vil berøre både omsetning, lønnsomhet og bemanning. Det forventes for øvrig en omstrukturering i bransjen uavhengig av en evt. jernbane.

Sysselsettingsmessig vil banen medføre endringer i form av terminalflyttinger, rasjonalisering og omorganisering av distribusjonsnett og distribusjonsform. Det er vanskelig å kvantifisere slike virkninger, men det kan bli en reduksjon i aktiviteten til rutebilselskapene i Sordland, Narvik og Tromsø. Disse selskapene ser likevel muligheter i form av omlegging til "matertransport" til et jernbanenett.

Sjøtransportselskapene samarbeider til dels, og de har i stor grad adskilte, geografiske markeder. Dog er det en viss konkurranse mellom selskapene.

Enkelte har også avtaler med riksdekkende transportselskaper, men det finnes også egne datterselskaper som er spesialister på segmenter i markedet. Selskapene er fremdeles inne i omstillingsprosesser med større enheter som resultat. Det er den samme effekten som også forventes i landtransportnæringen.

Nord-Norgebanen vil ikke være noen trussel for de fleste av sjøtransportselskapene. En bedrift har påpekt at Nord-Nor-

gebanen vil ta markedsandeler fra Hurtigruta, mens en annen transportør påpekte at det kan gi en vekst for Hurtigruta. Det siste er begrunnet i at turister vil ønske å reise hurtig en veg (bane) og langsommere den andre vegen (Hurtigruta).

Flyselskapene regner med å få større konkurranse fra jernbanen. Dette gjelder først og fremst på passasjersiden. Selskapene mener også at konkurransen fra hurtigbåtene vil bli stadig sterkere både for fly og jernbane.

Reiselivsnæringen

Turisttrafikk med jernbane for å tilfredsstille forventet produksjonsøkning i reiselivsnæringen har utgjort en begrunnelse for å bygge Nord-Norgebanen. Bakgrunnen for et slikt resonnement er at reiselivsnæringen internasjonalt sett er den hurtigst voksende næring i Europa. Reiselivet er utpekt som et satsingsområde i fylkesplanene for Nordland, Troms og Finnmark. Markedsføring av landsdelens kvaliteter og utvidelse av sesongen må til for å skape vekst. Reiselivsnæringens fortrinn er at den kan bidra til å skape arbeidsplasser i næringsfattige distrikter, ofte i kombinasjon med andre yrker. Reiselivsnæringen sysselsetter dessuten mange kvinner og kan dermed bidra til å demme opp for fraflyttingen av yngre kvinner.

Selv om reiselivsnæringen synes å ha gode vilkår for videre vekst i Nord-Norge, må en også ha for øye at denne næringen ikke kan spille noen avgjørende rolle for sysselsetting og bosetting. Konkurransen om kundene er hard. Overalt satses det på ferie- og fritidsmarkedet. Avstanden til de store befolkningssentra på kontinentet er stor. Utviklingen av reiselivsproduktene skal dertil - ifølge fylkesplanene - skje med hensyn til en sårbar natur. Et siste poeng er at fraværet av masseturisme er en av de viktigste begrunnelser for å velge Nord-Norge som turistmål.

Fra enkelte hold reises det kritikk mot investeringer som kan gi overkapasitet og for dårlig lønnsomhet.

NHO har bl.a. uttalt at virkemidlene må brukes på eksisterende kapasitet framfor å øke kapasiteten. Ifølge organisasjonen er det også et problem at det politiske ansvaret for næringen er delt mellom flere departementer, og at den offentlige styringen med næringen er for omfattende.

Denne kritikken omfatter Norge som helhet, men kan også sies å ha relevans til nord-norske forhold.

6. KONSEKVENSER FOR MILJØ OG SAMFUNN

Ferie- og fritidsmarkedet utgjør fortsatt en liten del av omsetningen i reiselivsbedriftene. I Troms er det beregnet at ca. 30% av omsetningen kommer fra denne delen av markedet. De øvrige 70% av omsetningen kommer fra samfunnsmarkedet, som er å betrakte som et skjermet innenlandsmarked.

De omtalte, kritiske innvendingene mot næringen er med på å balansere bildet av en næring med store vekstmuligheter.

Spørsmålet som må stilles, er følgelig om og hvordan Nord-Norgebanen kan medvirke til at det skapes økt omsetning og lønnsomhet i reiselivsnæringen.

I prinsippet kan en tenke seg at økt turisme følger av utbygging av Nord-Norgebanen. For at dette skal skje er det ikke tilstrekkelig at det skjer overføringer av turisttrafikk fra andre transportmidler til jernbane. Slike overføringer innebærer bare fordelingseffekter innen landsdelen. Først når Nord-Norgebanen genererer ny turisttrafikk som gir en samlet økning i turiststrømmen til Nord-Norge, kan en snakke om pluseffekter for nord-norsk reiselivsnæring.

Det kan være nyttig å skille mellom transportmidler der turen i seg selv utgjør en opplevelse, og transportmidler som har en funksjon i det å nå et reisemål. Hurtigruta er et transportmiddel av første kategori. Bil- og bussturer kan i stor utstrekning også by på opplevelser. Jernbanetransport i høy hastighet er ikke nødvendigvis å betrakte som en opplevelsesreise. Tunneler og skjæringer vil hindre passasjerer i å oppleve landskapet. Store deler av Nord-Norgebanen, særlig strekningen Fauske-Narvik, vil være av en slik karakter. Jernbanen blir dermed først og fremst et transportmiddel for å nå visse destinasjoner.

I likhet med Nord-Norgebanen vil også flytransport være et transportmiddel for å komme fram til et reisemål. Forskjellen mellom flytransport og jernbanetransport ligger først og fremst i pris og reisetid. Jernbanen framstår som et alternativ til grupper som har noe svakere kjøpekraft, men til gjengjeld bedre tid. De typiske gruppene er ungdom og pensjonister. Dette forsterkes ved at disse kan nyte godt av spesielle rabatttilbud hos jernbanen.

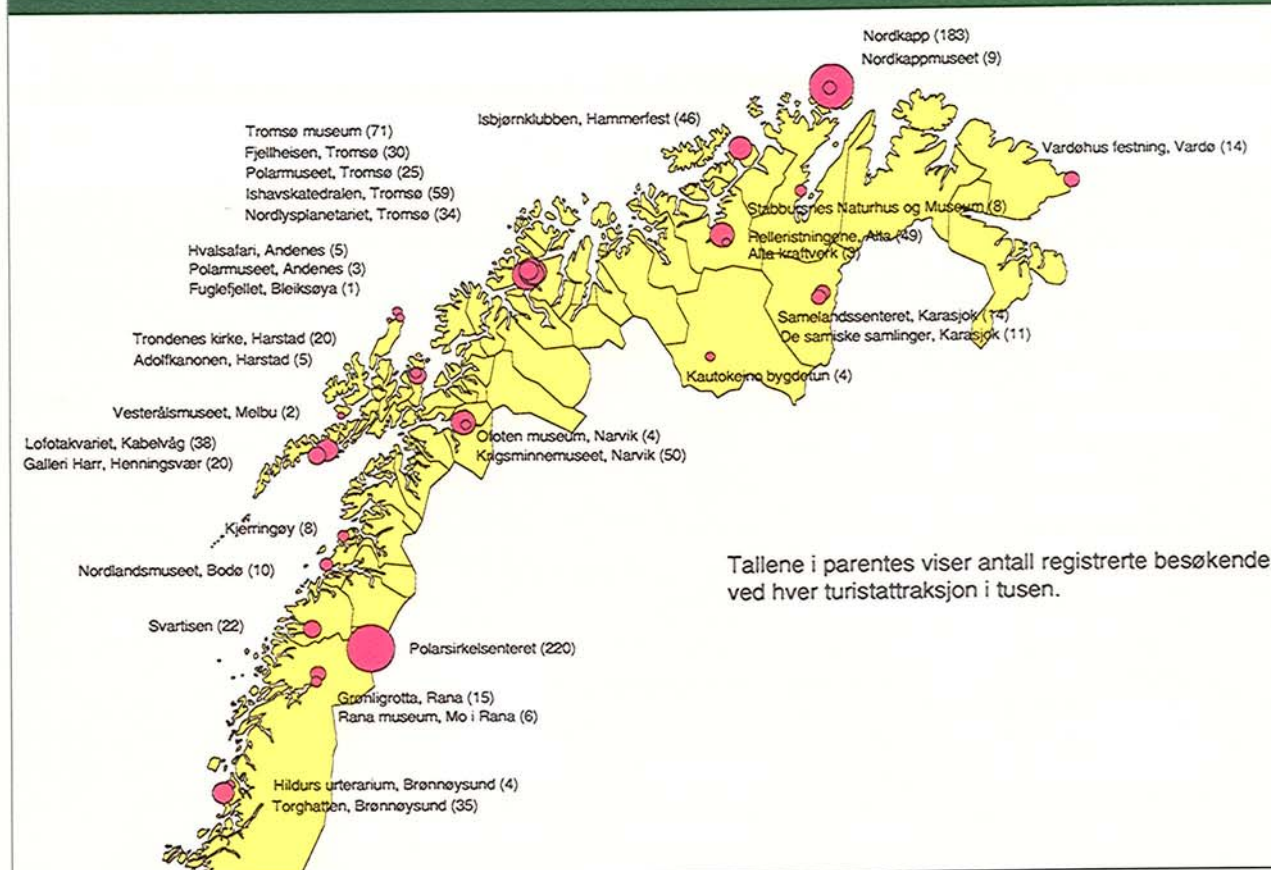
Mens jernbanen benyttes til individuelle reiser, skjer det utstrakt gruppereiser med buss. Gruppereiser er i utgangspunktet tilrettelagt slik at de krever mindre innsats fra den enkelte turist. Dette har særlig appell blant eldre personer.

Jernbanen vil ha mindre fleksibilitet enn personbil og chartrede busser. Turister i Nord-Norge har vanligvis flere mål underveis hvor reisen i seg selv utgjør feriens formål og opplevelse. Det er likevel samspillet mellom attraksjonene og det å oppleve Nord-Norges natur og kultur som lokker turistene nordover.

Antallet turister ved de ulike turistattraksjoner i Nord-Norge er gjengitt i nedenstående tabell for 1991.

Registreringene som er foretatt, vil ikke være fullstendige. Attraksjoner som Saltstraumen, Målselvfossen, Reisa Nasjonalpark, fiskeværene i Lofoten osv. faller utenfor. Nevnes må også at Hurtigruta må karakteriseres som en attraksjon i seg selv. Årlig frakter den 285.000 passasjerer, hvorav 25.000 foretar en hel rundreise (1991).

Fig. 6.4.5 Turistattraksjoner



6. KONSEKVENSER FOR MILJØ OG SAMFUNN

En viktig innfallsvinkel er attraksjonenes lokalisering i forhold til evt. stasjoner på Nord-Norgebanen. Av 29 nærmere angitte attraksjoner i influensområdet vil 12 være lett tilgjengelige fra banen. Attraksjoner i Finnmark og Lofoten vil derimot ligge langt fra banens stasjoner. Nødvendigheten av å kombinere jernbanereisen med andre transportmidler må derfor forutsettes som en del av Nord-Norgeferien. Eksempler på slike kombinasjoner kan være fly/tog, Hurtigruta/tog, togreise med bilfrakt, m.fl. Markedet for slike kombinasjonsreiser er vanskelig å fastslå.

Reiselivsnæringen er selv opptatt av at tilgjengeligheten til Nord-Norge forbedres. I en undersøkelse fra 1988 er konklusjonen at flytransport og vegtransport vil øke i betydning for tilførsel av turister. I denne undersøkelsen var imidlertid en

Nord-Norgebane i drift ikke en del av framtidsscenariet.

På den annen side har representanter fra reiselivsnæringen pekt på at Nord-Norgebanen kan svekke markedet til andre transportmidler som en er avhengig av, eksempelvis Hurtigruta. Hurtigruta selger seg selv nettopp ved å representere

hver-dagsliv i Nord-Norge, dvs. et annet reiseprodukt enn cruise.

Oppsummert kan en si at Nord-Norgebanens realisering vil føre til at landsdelen blir lettere tilgjengelig. Flere vil velge jernbane enn andre transportmidler. Det må også forutsettes at banen kan gi noe nyskapt trafikk. Det er imidlertid rimelig å anta at dette i en viss utstrekning vil dreie seg om rabattreiser, og at disse gruppenes kjøpekraft ikke er av samme omfang som for flyturister.

Samlet sett må en konkludere med at Nord-Norgebanen i seg selv ikke vil føre til en betydelig økning i turisttrafikken.

Tjenestereiser

Næringslivets vurdering av Nord-Norgebanen med hensyn til persontransport (tjenestereiser) er hentet fra den omtalte separate tjenestereiseundersøkelsen. Spørreskjemaet er sendt til bedrifter innen detaljhandel, hotell- og restaurantvirksomhet, bank og forretningsmessig tjenesteyting, samt bedrifter innen personlig tjenesteyting (f.eks. vaskerier og renserier, reparasjonsbedrifter o.a.). Kriterier for utvelgelse er bedrifter med mer enn 10 ansatte. 88 bedrifter har gitt svar. Tjenestereisene gjelder reise i arbeidet og ikke

til/fra. Lav svarprosent gjør det nødvendig å være forsiktig når konklusjoner skal trekkes. Oversikt over tjenestereisenes formål fordeler seg som i figur 6.4.16.

Vel 1/4 av tjenestereisene går til Sørlandet/Østlandet og i overkant av 60% til ulike regioner i Nord-Norge. Kun 7% av tjenestereisene går til Trøndelag og Vestlandet, mens mellom 3% og 4% av reisene ender i utlandet.

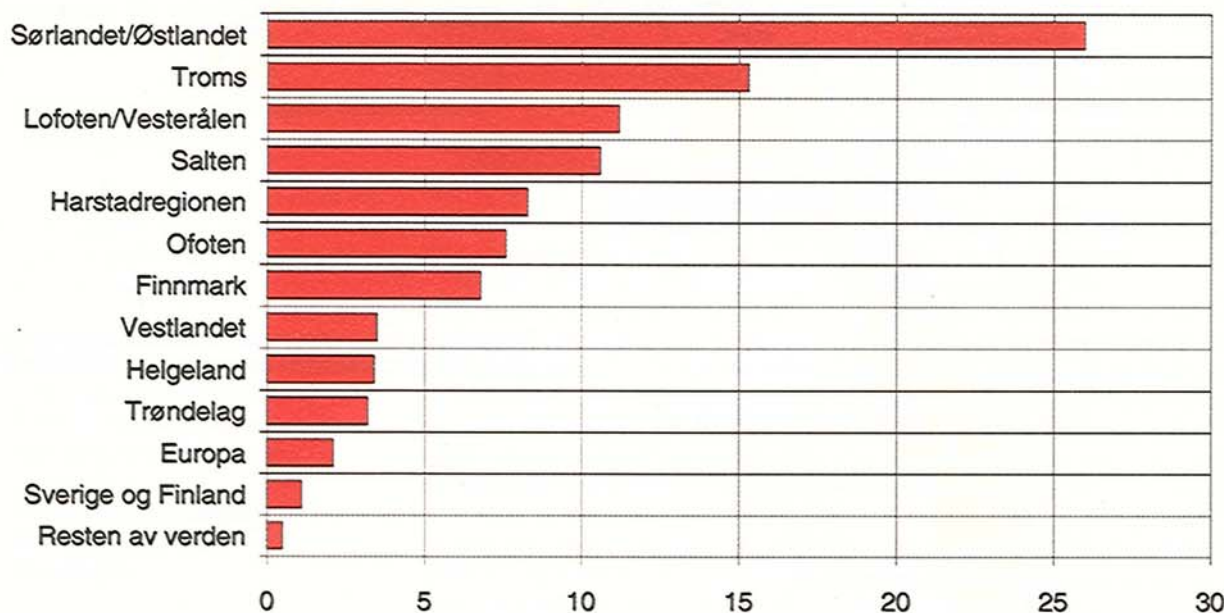
Reisenes fordeling på transportmidler i dag og i framtiden

I spørreskjemaet ga bedriftene et anslag over antall tjenestereiser ut av egen region fordelt på hovedtransportmiddel i 1990. Deretter skulle en vurdere transportmiddelbruken etter at Nord-Norgebanen stod ferdig. På denne måten kan vi vurdere hvor stor markedsandel jernbanen kan tenkes å få, samt hvilke transportmidler som vil miste kunder til jernbanen. For lettere å vurdere disse endringene har vi valgt å presentere disse resultatene i en enkel figur, 6.4.17.

Som vi ser av figuren, har fly den desidert største markedsandelen når det gjelder tjenestereiser i 1990. På en god andreplass kommer personbilen. De andre

Fig. 6.4.6

Tjenestereiser fra influensområdet (ekskl. Finnmark) fordelt på region/land



transportmidlene (båt, buss og tog) har helt marginale markedsandeler.

Jernbanen vil ta en langt høyere markedsandel ved en ferdig utbygd Nord-Norgebane. Den største taperen vil være personbilen, som reduserer sin markedsandel med nesten 10 prosentpoeng, men også tjenestereiser med fly vil tape markedsandeler til toget. Når det gjelder båt og buss, er det kun meget små endringer.

Tall fra siste nasjonale reisevaneundersøkelse, (TØI 1987) viser at jernbanens markedsandel for tjenestereiser ligger på om lag 5%. På bakgrunn av dette kan en markedsandel for jernbanen i Nord-Norge slik som antydnet ovenfor, virke høy. At vår undersøkelse indikerer en større markedsandel for jernbanen enn TØI's nasjonale reisevaneundersøkelse, kan forklares ved følgende forhold:

- Høyere kvalitet på jernbanekonseptet
- Metodiske svakheter ved at spørsmål om atferd i framtida gis på sviktende grunnlag, og/eller skjevhet i utvalget.

Vi har imidlertid gode indikasjoner på at jernbanen skal kunne ta store markedsandeler av tjenestereisene, noe InterCity-trafikken på Østlandet og utenlandske høyhastighetsjernbaner har vist. Økningen er også i samsvar med de forutsetninger beregningen av jernbanemarkedet bygger på, jfr. kap. 7.

6.4.3 Beregnede konsekvenser for økonomisk aktivitet og sysselsettig i Nord-Norge for privat sektor

En viktig oppgave har vært å beregne banens innvirkning på arbeidsplassveksten. Som gjennomgått i tidligere avsnitt, vil Nord-Norgebanen i ulik grad endre forutsetningene for økonomisk aktivitet i de enkelte næringene.

I det følgende presenteres beregningsresultater basert på de opplysninger som er framkommet gjennom spørreundersøkelsen. Det presenteres resultater både for utbyggings- og driftsfasen. Nord-Norgebanen som utbyggingsprosjekt presenteres imidlertid nærmere i kapittel 9.

- Sysselsettingsendringer som følge av banen kan komme på tre måter:
- Rekruttering av lokal arbeidskraft til anleggsarbeid eller drift.
 - Leveranser fra lokalt næringsliv.
 - Endringer i konkurranseevnen hos lokalt næringsliv som en følge av Nord-Norgebanen.

Beregningsmetode

De direkte sysselsettingsvirkningene bygger på data om organiseringen av anleggsarbeid og arbeidskraftbehov i de ulike byggefasene, samt informasjon om behovet for driftsbemannning.

De indirekte og induserte sysselsettingsvirkningene er beregnet ved hjelp av en kryssløpsmodell for Troms og Nordland.

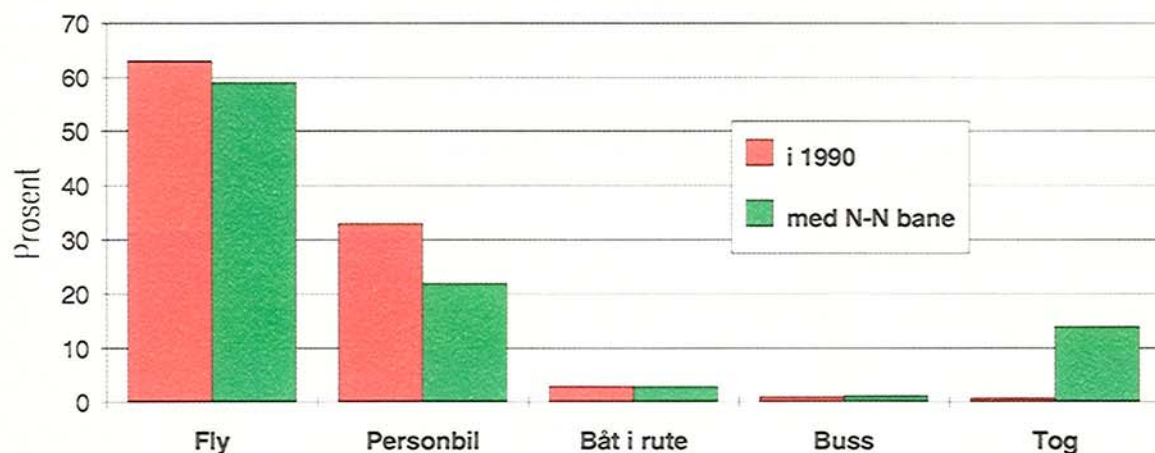
Lokale innkjøp fra de ulike næringene sees i forhold til brutto produksjonsverdi i mottakende næring, noe som gir kryssløpskoeffisientene. Produksjons- og sysselsettingsberegningene som gjøres omfatter også økt produksjon i næringene forårsaket av økt konsum/etterspørsel i husholdene.

Selve kryssløpskjernen er utviklet ved hjelp av data om innkjøpsmønster fra et utvalg bedrifter i fylkene. Input i modellen er leveranser fra lokalt næringsliv til henholdsvis bygging og drift av banen fordelt på år. Det er vurdert hvilke komponenter som kan, og sannsynligvis vil, bli kjøpt inn lokalt. Kjennskap til og statistikk for lokalt næringsliv er viktig i denne sammenheng.

Output fra kjøringene ved hjelp av en slik modell er endringer i bruttoproduksjonsverdi (BPV) pr. næring gitt de lokale leveransene og det interne leveransemønsteret. Ved hjelp av sysselsettingskoeffisienter, dvs BPV pr. sysselsatt i hver næring, kan sysselsettings-effekten beregnes. Kryssløpskjernen sørger for at selv næringer som ikke vil ha noen direkte leveranser til bygging eller drift av banen, vil kunne få endringer i brutto-produksjonsverdien. Det skyldes at disse næring-

Fig. 6.4.7

Prosentvis fordeling av tjenestereiser fordelt på transportmidler (Nord-Norge nord for Saltfjellet) ekskl. Finnmark



6. KONSEKVENSER FOR MILJØ OG SAMFUNN

ene leverer til næringer som har leveranser til bygging/drift av banen.

Beregninger ved hjelp av kryssløpsmodeller bygger imidlertid på en rekke forutsetninger: Modellene er statiske. Det betyr at de ikke kan fange opp endringer i f.eks. produktivitet i løpet av beregnings-tidsrommet, og de kan heller ikke ta hensyn til at ulike bedrifter opererer under ulike forhold. Datamaterialet som ble brukt til beregningene, er hentet fra 477 bedrifter i influensområdet, jfr. gods- og tjenestereiseundersøkelsen. Primærnæringene, bortsett fra oppdrett, er holdt utenfor. Offentlig sektor er også holdt utenfor, da det har vært vanskelig å få inn tilstrekkelig gode data for bruk i kryssløpsmodellen.

Inputdata

Til inputdata til kryssløpsmodellen er det hentet inn kostnads-komponentene for henholdsvis bygging og drift fra ulike avdelinger i NSB. Ved hjelp av denne informasjonen er det utarbeidet bygge- og driftskostnadsberegninger fordelt på komponenter og år. Beregningene bygger på følgende forutsetninger:

- Banen går fra Fauske til Tromsø, med sidearm ut til Harstad, og har en samlet lengde på 472 km
- Traséen følger det opprinnelige forslaget fra 1983.
- Banen vil, sett bort fra Fauske, ha tre mellomstore stasjoner (Narvik, Harstad og Tromsø) ni små stasjoner (Sørfjordvatn, Sørfjorden, Ballangen, Bjerkvik, Setermoen, Bardufoss, Nordkjosbotn, Evenes, Tjeldsundet)
- Den totale byggetida fra planlegginga begynner til hele banen inkludert stasjoner er ferdigstilt er satt til 8 år. Utbygginga vil skje i én etappe, og den vil ikke bli delt opp slik at ulike strekninger tas i bruk på ulike tidspunkt.

Ut fra kjennskap til næringslivet i de to fylkene samt informasjon fra NSB om hvilke komponenter det er relevant å kjøpe inn lokalt, er det gjort et skjønnsmessig anslag på lokale leveranser. Lokale leveranser defineres da som leveranser fra Troms og Nordland.

Når det gjelder drifts- og vedlikeholds-utgiftene for banen, er det tatt utgangspunkt i Nordlandsbanen. Da denne er forholdsvis gammel, er det mulig at vedlikeholdskostnadene er noe høye i forhold til hva de vil bli ved Nord-Norge-banen.

Økt aktivitet i lokalt næringsliv som følge av banen er beregnet ut fra opplysninger fra spørreskjema som ble sendt ut til bedrifter i influensområdet. Svarene er bearbeidet for hver næring.

Alle tall oppgitt i tabeller og vedlegg er regulert til prisnivået pr. 2. kvartal 1991.

Direkte rekruttering av arbeidskraft til anleggsarbeid og banedrift er lagt inn som økning i lønnsopptjeningen i regionen. I anleggsperioden er det antatt at det bare er skinnelagginga som vil skje direkte i regi av NSB/hovedentreprenør. Ved å anta at skinnelaggingsarbeidet strekker seg over 3 år vil årlige lønnskostnader bli henholdsvis 103, 104 og 104 mill. kr.

Til drift av banen blir det regnet med et behov på 270 årsverk. Gjennomsnittlig årsinntekt for disse 270 arbeidsplassene er satt til ca. kr 200 000,-. Det forutsettes at samtlige driftsansatte rekrutteres i Nord-Norge.

Det er ingen forutsetning at arbeidskraften skal rekrutteres fra regionen når den legger opptjent lønn inn i modellen. Det forutsettes at arbeidstakerne legger hele sitt konsum til arbeidstedet. Når det gjelder driftsansatte, er det ikke urimelig å anta at selv om de ikke rekrutteres fra landsdelen, så vil de bli boende der hvis de skal jobbe for NSB ved Nord-Norge-banen.

Data fra fylkesfordelt nasjonal-regnskap

Ved utvikling av kryssløpsmodellen er det tatt utgangspunkt i fylkesfordelt nasjonal-regnskap fra 1986. Bruk av primære innsatsfaktorer (arbeid og kapital) og brutto-produksjonsverdi pr. næring er hentet direkte herfra. Utviklinga av selve kryssløpskjernen er gjort ved å fordele de totale vareleveransene mellom næringene (gitt i FNR) på lokale innkjøp og import. De lokale innkjøpene fordeles igjen på leveransenæring.

Varige arbeidsplasser

Beregningene som er foretatt, gjelder både utbyggings- og driftsfasen. Prinsipielt vil aktivitetsveksten slå ut i økt konsum eller indirekte leveranser fra andre næringer. Det er imidlertid et poeng å skille mellom hva banen gir som effekter av varige og midlertidige arbeidsplasser.

Beregningsteknisk er økning en engangsøkning, og kan dermed ses på som et positivt skift i tilbudskurva for hver næring. Da den kryssløpsmodellen som er brukt til å beregne sysselsettingseffekten av økte sluttleveringer med er en statisk modell som ikke viser noen utvikling over tid, er det valgt å legge aktivitetsøkningen inn første året etter ferdigstillelsen av banen.

Størst effekt vil økning i tallet på ansatte innen NSB ha. Til trafikkavvikling, banevedlikehold og stasjonsbetjening vil sysselsettingseffekten være 315 i NSB.

Leveranser til drift og vedlikehold av banen hos firma i Troms og Nordland er beregnet å gi 165 arbeidsplasser.

De fleste næringer påregner en viss økning i omsetning som en følge av banen. Omgjort i sysselsetting utgjør dette 340 arbeidsplasser. Samlet sett betyr dette at Nord-Norgebanen kan føre til 820 nye, permanente arbeidsplasser i Nordland og Troms fylker.

Det er den tjenesteytende sektor som får de fleste arbeidsplassene, nærmere 70% hvis vi regner med de NSB-ansatte. Ca. 15% vil komme i industrien og 15% vil komme innen bygg, anlegg og kraftforsyning. Det er konsumeffekten som slår ut med tyngde for den tjenesteytende sektor.

Dette baserer seg på regnestykket om at drifts- og vedlikeholdskostnadene er beregnet til ca. 80 mill. kroner pr. år. Av disse er det forutsatt at 72 mill. brukes lokalt.

Disse beregningene bygger på at husholdssektorens konsum bestemmes av modellen. Dette betyr at de nye arbeidsplassene gir økt lønnsopptjening og dermed høyere konsum. Dette slår ut i økt etterspørsel rettet mot lokalt næringsliv og dermed flere arbeidsplasser. Kryssløpsmodellen tar imidlertid ikke hensyn til at det kan finnes ledig kapasitet som ikke vil slå ut i økt sysselsetting. Videre vil det alltid forekomme konsumlekkasjer, idet deler av den opptjente inntekten vil bli brukt utenfor området. Begge disse forholdene tilsier at sysselsettingseffektene kan bli for høyt anslått. Det er også foretatt en beregning med en modell der husholdssektorens konsum er bestemt på forhånd i modellen. Dette har gitt modifikasjoner i beregnede sysselsettingseffekter både i utbyggings- og driftsfasen. I denne beregningsmåten vil Nord-Norge-

6. KONSEKVENSER FOR MILJØ OG SAMFUNN

banen bidra til at det blir mellom 605 og 820 nye, permanente arbeidsplasser i Troms og Nordland.

Nord-Norges næringsliv etter årtusenskiftet

Næringsanalysen baserer seg på kunnskap om dagens næringsliv. Det er dagens næringslivsledere som har gitt en vurdering av valg av transportmidler for gods og persontransport. Det kan reises tvil om hvorvidt dagens næringslivsledere i nord har full innsikt i hva et moderne togkonsept innebærer av service og hurtighet. Erfaringene bygger i hovedsak på Nordlandsbanen, som neppe kan sies å være representativ for det togtilbud som er tenkt for Nord-Norgebanen.

Dagens næringsliv har i tillegg måttet forholde seg til den infrastruktur som eksisterer i dag med dets styrke og svakheter. Behov for forbedringer i eksisterende kommunikasjonsnett er derfor på dagsordenen på en helt annen måte enn en framtidig jernbane. Det må dessuten tilføyes at Nord-Norgebanen har vært gjenstand for utredninger ved flere høve, og at tiltroen til at banen noen gang skal realiseres, er liten hos en stor del av næringslivet.

En kan spørre om den skepsis som i noen grad foreligger mot Nord-Norgebanen hos næringslivet, er basert på sviktende forutsetninger. En kan også stille spørsmål om ikke næringsstrukturen i Nord-Norge er vesentlig endret etter år 2000 - ikke nødvendigvis som en følge av banen, men av rammebetingelser som er lagt i internasjonale markeder.

Spørsmålene har vært forelagt for NHO i de tre nordligste fylkene. NHO Nordland viser til at det generelt ikke er noen sammenheng mellom tilgang til jernbane og nyskapning i næringsliv. På den annen side er det andre momenter som må trekkes inn i debatten. Når organisasjonen vurderer baneforlengelse, baserer en seg på følgende premisser:

- Kvalitetsheving på NSBs tjenester, bl.a. oppfølging av transport med informasjon til avskiper og mottaker.
- Flaskehalser på vegsystemet, som akseltrykkbegrensninger og fergefri kryssing av E6 er utbedret og at Lofotens fastlandsforbindelse er etablert.

Ved en vesentlig økning av prisene på energi, antas det at det vil bli:

- større lokal produksjon av forbruksvarer
- mindre eksport av frosne fiskevarer
- fortsatt etterspørsel etter aluminium
- kravet til "just in time"-leveringer vil bli mindre markert
- vridning til mer energieffektive transportmidler

Under disse betingelsene kan Nord-Norgebanen ha en avgjørende betydning. Frekvensene på fly antas å bli lavere og bruk av bil vil bli meget dyrere enn jernbane. Det springende punktet vil imidlertid være om en etablerer et høyhastighetstog Tromsø - Oslo med forbindelse til Europa. Et høyhastighetstog som stopper ved Fauske, har liten verdi.

NHO Nordland mener derfor at Stortinget står overfor et strategisk valg, der vesentlig større energipriser tilsier at jernbanenettet forlenges.

NHO Troms viser til at de lange transportavstander og eksportavhengigheten gjør det nødvendig å ha tilgang til et transportsystem som er konkurransedyktig i kvalitet og pris. Dette tilsier et transportsystem basert på:

- et kvalitativt godt vegnett uten fergeforbindelser til de viktigste sentra
- et økonomisk rimelig transportoppbygg til det sentral-europeiske marked tilpasset produkter fra mange individuelle eksportører.

NHO i Troms peker derfor på at riks- og fylkesvegene må ha helårlig bæreevne for tungtrafikk. Utbyggingen av vegnettet må være gjennomført før det investeres i Nord-Norgebanen. Det vises videre til behovet for å få utredet alternative terminalsteder mellom Narvik og byene i Troms for omlasting av bane/bil og bane/båt. Videre ønskes det utredet et utviklingsscenario som inkluderer høykonjunkturutvikling med utvikling av nye konsumvarer og et utviklingsscenario som analyserer konsekvenser av økte avgifter på fossilt brennstoff for Nord-Norge.

NHO Troms peker til sist på nødvendigheten av at den prosess som nå pågår, føres fram til endelig avklaring, slik at næringslivets rammebetingelser for framtidig satsing mot det nye åpne marked i Europa avklares.

NHO Finnmark peker på at Nord-Norgebanen neppe vil ha betydning for næringslivet i dette fylket. Det foreligger i noen grad en frykt for at utbyggingen av jernbanen vil redusere tilbudet innenfor

sjø- og lufttransport for Finnmark. En styrking av flyrutetilbudet og en videre utbygging av vegnettet er prioritert.

Næringslivets interesseorganisasjon i de tre nordligste fylker har m.a.o. ingen felles oppfatning om hvorvidt jernbanen vil gagne næringslivet i nord. Forutsatt at planlagte veginvesteringer gjennomføres, og at det vil skje en betydelig økning i miljøavgifter på fossilt brennstoff, vil et moderne jernbanekonsept med høy hastighet og høyt servicenivå foretrekkes for strekningen Tromsø - Oslo.

Det er likevel ikke gitt at klimaavgifter vil påvirke omfanget av etterspørselen etter transporttjenester. Disse spørsmålene er utredet nærmere i Klimautvalgets rapport om drivhuseffekten, virkninger og tiltak. Her nevnes det at bl.a. effektiviseringstiltak innen transportmiddelparken, det forhold at drivstoffkostnadene utgjør en liten del av de samlede transportkostnader og lav krysspriselasitet mellom transportmidlene, gjør at transportmiddelfordelingen ikke påvirkes vesentlig. For Nord-Norge vil effekten trolig være mer betydelig pga. transportavstandene til markedet.

Det kan tenkes langt andre endringer i rammebetingelser enn økning i miljøavgiftene som påvirker næringslivets sammensetning i framtida. I denne sammenheng framheves fire ytre forhold:

- Markedsutviklingen for eksportnæringene
- Intergrasjonsprosessen der vår økonomi trekkes inn i overnasjonale enheter
- Den teknologiske utviklingen i verdens industrisystemer
- Forvaltningen av sentrale naturressurser som kraft, olje/gass og fisk.

De ytre rammebetingelsene vil spille sammen med interne forhold i landsdelen, f.eks. ved måten næringslivet organiserer seg på.

Nordlandsforskning har beskrevet tre scenarier som antyder næringslivets utviklingstrekk. Det understrekes at et scenario ikke er en prognose eller plan, men en konstruksjon der utviklingstrekk forsterkes ved at de projiseres inn i framtida. Hensikten er å klargjøre alternative utviklingsforløp.

Det første scenariet forutsetter en sterk integrasjon i europeisk økonomi med et stadig mer konkurransutsatt næringsliv. Den regionale kontrollen over ressursene

6. KONSEKVENSER FOR MILJØ OG SAMFUNN

fortsetter. Teknologisk utvikling fører til fortsatt effektivisering. Det forutsettes at de internasjonale konjunkturer utvikler seg i positiv retning.

Scenariet beskriver en konsentrasjon om råstoffbaserte eksportnæringer og forutsettes at skjermede bransjer der landsdelen ikke har spesielle fortrinn, vil bukke under. Å utvikle alternative næringer fra bunnen av synes å være vanskelig.

Kortsiktig effekt vil være økning i arbeidsledigheten. På lang sikt vil understøttingen av de råstoffbaserte næringene trygge bærebjelken i økonomien. Utvikling av et støtteapparat for industrien vil være en viktig oppgave.

Behovet for rask og fleksibel transport som gir forbedret logistikk, er stort. Med bortfall av transportstøtteordningen og økte miljøavgifter vil et moderne jernbanelnett tilfredsstille kundenes behov. Også for transport av reservedeler og mekaniske komponenter til prosessindustri og oljevirkosomhet vil jernbanen ha betydning.

I det andre scenariet - kalt diversifisering - er forutsetningen at det eksisterer en langvarig høykonjunktur internasjonalt. Det utvikles nye typer av konsumprodukter med basis i industriell virksomhet. Underleverandører og produsenter i influensområdet knyttes til denne industrien. Høyt utdannet arbeidskraft med de rette kvalifikasjoner er ett av influensområdets fortrinn. I tillegg nyter influensområdet godt av regionalpolitiske særordninger. Rundt disse bedriftene vokser det fram tjenesteytende servicebedrifter som forbedrer betingelsene for nyetableringer.

Høykonjunkturen ventes å påvirke volumet på miljøavgiftene. Ved bortfall av transportstøtteordningen vinner jernbanen fram i konkurransen om transportopdrag.

Det siste scenariet - avindustrialisering - går langs følgende linjer: Integrasjonen i europeisk økonomi fortsetter med økt grad av konkurranse. En langvarig internasjonal lavkonjunktur fører til at priser på olje, gass, fisk og metaller faller.

Komparative fortrinn ved utvikling av kraftintensiv industri vil forsvinne. Scenariet forutsetter også at planleggingen av petroleumsvirkosomhet skrinlegges, og at landsdelen også taper transporten av malm fra Sverige.

Dette alternativet som for Nord-Norge må betegnes som "worst case", fører til en betydelig arbeidsløshet. Mangel på vekstimpulser i det øvrige Norge betyr imidlertid at flytting ikke er noe alternativ.

Under slike forhold vil turismen utvikle seg til å bli den viktigste eksportnæringen. Reiselivsbaserte yrker kombinert med annen tjenesteyting og sysselsetting i primærnæringene vil være fleksible tilpasninger. I dette scenariet vil lønnskostnader utgjøre en mindre andel av bedriftenes kostnader. Jernbanens muligheter ligger i personfrakt, fordi bilholdet reduseres også blant langpendlere, og fordi tallet på turister øker. - Så langt om scenariene.

Utviklingen i næringslivet har blitt stadig vanskeligere å forutsi. Det som framtrer som dynamiske vekstnæringer på ett tidspunkt, kan like gjerne være problemområder noen år senere. Av de beskrevne scenariene trenger ingen inntreffe. Det blir som regel aldri så ille som man frykter, men heller ikke så gunstig som man ønsker.

I debatten om realiseringen av Nord-Norgebanen pekes det ofte på de mange mulighetene som landsdelen har, men som ikke kan utnyttes pga. transportulempene. Av listen over slike muligheter nevnes også påkoplingen til det russiske jernbanelnett med muligheter for å nå et framtidig betalingsdyktig Øst-Europa og t.o.m. Japan med bl.a. fiskeprodukter. Også sjøtransport fra Nord-Norge nord for Russland til Asia er pekt på som nye forutsetninger som ventes å ha ringvirkninger for nord-norsk tjenesteyting og verftsindustri. På den annen side må også nord-norsk næringsliv være forberedt på konkurranse fra russiske bedrifter.

Jernbanen forutsettes derfor ikke å spille en avgjørende rolle for næringsveksten i Nord-Norge. Jernbanen vil imidlertid spille en viktig rolle for deler av næringslivet, bl.a. for å trygge den råstoffbaserte industrien.

I utgangspunktet er jernbanen konkurransedyktig på mellomlange avstander i befolkningsrike områder. Det er derfor reist sterk skepsis fra mange hold om jernbanens framtid i landsdelen. Som et regneeksempel er det foretatt en beregning der det er forutsatt næringsvekst i alle betydelige bransjer, og der befolkningsutviklingen følges av flyttemønsteret fra perioden 1979 - 88. Resultatet av disse beregningene, som må omtales som "best case" for landsdelen, er gjengitt i kap. 8.2.

6.4.4 Offentlig virksomhet

I næringsanalysen er det lagt vekt på å beskrive Nord-Norgebanens virkning på varehåndterende næringer for godstransport og de private tjenesteytende næringene hva gjelder persontrafikk. Den bærende problemstilling har vært å analysere hvorvidt banen vil bidra til å skape permanente, lønnsomme arbeidsplasser.

Offentlig virksomhet utgjør en stor del av det nord-norske arbeidslivet. Eksempelvis er hele 47% av alle sysselsatte i Troms å finne innenfor statlige, fylkeskommunale eller kommunale virksomheter. Offentlig virksomhet kan imidlertid ikke betraktes på samme måte som privat sektor. Om banen gjør transportarbeidet i offentlig virksomhet mer effektivt, bidrar jernbanen ikke til at det skapes flere arbeidsplasser i kommunale og fylkeskommunale virksomheter. Nord-Norgebanen kan derimot virke til at ressurser til transport frigis. Denne frigivelsen av ressurser kan enten føre til redusert offentlig konsum eller overføring av midler fra transport til andre områder av offentlig sektor.

Virkninger av Nord-Norgebanen for offentlig sektor kan to-deles. De direkte virkninger kan både bety økt effektivitet i transportarbeidet og/eller økte oppgaver som en følge av banens eksistens. Indirekte virkninger for offentlig virksomhet har man når banen fører til endringer i rammevilkår for lokalsamfunn, som igjen fører til at det offentlige må gjøre endringer i sitt tjenestetilbud. Eksempelvis vil en evt. sentralisering av bosettingsmønsteret i influensområdet ha betydning for hvordan kommunens tjenestetilbud skal dimensjoneres og innrettes.

De indirekte virkninger som jernbanen har for offentlig sektor, er behandlet i andre kapitler i rapporten. Det vises i den forbindelse til de spørsmål som er behandlet under befolkning og bosetting, næringsliv og velferdsmessige betraktninger.

De direkte virkninger banen har for offentlig sektor, har vært vanskelige å analysere. Det er gjort henvendelser til de fleste kommuner som det er planlagt å føre traséene gjennom, fylkeskommunene og en rekke lokale statsetater. I det alt vesentlige har det vært lagt vekt på å beskrive konsekvensene i planleggings- og utbyggingsfasen. Resultatet av dette prosjektet foreligger i en egen rapport.

6. KONSEKVENSER FOR MILJØ OG SAMFUNN

I tillegg til dette har Forsvaret gjennomført en konsekvensvurdering hvor transportbehov, beredskapsmessige virkninger og en del andre spørsmål er omtalt.

På samme måte som for mange av intervjupersonene i næringslivet, oppfatter offentlige ledere det som vanskelig å si noe om omfanget av bruken av jernbanen i framtida. Offentlig sektor har lagt større vekt på forhold hvor de innehar forvaltningsansvar enn på egen bruk av banen.

Som annen virksomhet er også den offentlige sektoren avhengig av ytre rammebetingelser. I en rapport om det offentliges rolle etter en EF-tilpasning og konsekvenser for Nord-Norge (Nordlandsforskning 40.05/90) pekes det på at det offentliges omfang kan bli redusert ved et EF-medlemskap. Det samme gjelder dersom tilknytningsformen ligger nært opp til EF-medlemskapet. Reduksjonen i aktiviteter omfatter i første rekke fjerning av næringsubsidiering, men også reduksjon i aktiviteten på andre områder som en følge av innteksttap ved harmonisering av skatter og avgifter. En slik harmonisering er beregnet å redusere sysselsettingen i Nord-Norge med 1,5%.

Det er et åpent spørsmål om Nord-Norge vil få kompensasjon gjennom støtte fra EFs regionalpolitiske strukturfond.

Uansett norsk tilknytning til EF vil en måtte forvente en omstrukturering av offentlig virksomhet med bl.a. effektiviseringer i statsetatene og forslag om endringer i kommunegrensene, jfr. Christiansenutvalget, 1992.

Offentlig administrasjon og tjenesteyting vil være en viktig kundegruppe, særlig mht. personmarkedet. Opplysninger fra reisevalgsundersøkelsene og sammenligninger med persontransporten innen den private sektor peker imidlertid i retning av at toget er konkurransedyktig for lange reiser i landsdelen, men mindre konkurransedyktig for reiser til andre landsdeler.

Offentlig sektor har sitt transportbehov først og fremst innenfor sitt geografiske ansvarsområde. Kommunens tjenesteyting skjer f.eks. ved at hjemmehjelpere, hjemmesykepleiere o.a. rykker ut til sine klienter innenfor kommunens grenser. For disse formålene vil personbilen (evt. båt) være det eneste tjenlige transportmiddel. For de sektorer som ivaretar vedlike-

hold eller nybygg av infrastrukturanlegg (tekniske etater, el-verk osv.), vil transport enten skje i etatens biler eller i arbeidstakers personbil. For andre deler av offentlig sektor er som regel virksomheten stedbunden, dvs. at det er publikum som oppsøker den offentlige virksomheten. For tjenestereisene til stats- og fylkeskommunalt ansatte vil dette skje i første rekke innenfor eget geografisk ansvarsområde. For tjenestereiser ut av regionen vil det ikke være prinsipielle forskjeller i reise-middelvalg for offentlig og privat ansatte.

Ser en bort fra Forsvaret, vil offentlig sektor i liten grad opptre som kjøper av godstransporttjenester. I hovedsak kjøpes utstyr og materiell fra varehandelen i landsdelen. Unntakene utgjøres av virksomheter som kjøper sitt spesialutstyr fra leverandører i Sør-Norge. Eksempelvis har el-verkene antydnet at jernbanen vil ta en tredel av all varetransport. Slike offentlige virksomheter vil ha de samme fordele og ulemper av jernbanen som f.eks. industri og bygge- og anleggsbransjen.

Forsvaret

I NOU 1981:17 uttalte Forsvaret at baneforlengelsen ville forbedre mulighetene for overføring av norske og allierte avdelinger fra Sør- til Nord-Norge ved beredskap og krig. Det ble pekt på at jernbanen bl.a. ville redusere overføringstiden, og innebære en vesentlig kapasitetsøkning. Forsvaret pekte imidlertid på at en forlengelse av jernbanen nord for Fauske ikke måtte komme på bekostning av øvrig kommunikasjonsutbygging i landsdelen.

Den forsvarspolitiske situasjonen er svært endret i forhold til begynnelsen av 1980-tallet, noe som i hovedsak skyldes de politiske endringer i Øst-Europa og Sovjetunionens oppløsning. Dette stiller Forsvaret overfor nye utfordringer. Blant disse er en forventet lavere aktivitet i Nord-Norge. For mange nord-norske lokalsamfunn som har mye av sin bosetting og sine skatteinntekter knyttet til Forsvaret, kan en aktivitetsreduksjon ha store konsekvenser. Dette er et tema som utredes uavhengig av Nord-Norgebanen.

Forsvaret har i hovedsak bygget sin analyse om jernbanen på dagens aktivitetsnivå og lokaliseringer. I en egen rapport utarbeidet av Forsvarskommando Nord-Norge gjennomgås transportbehov og beredskapsmessige virkninger mht. valg av traséer og stasjonsområder.

Jernbaneanlegget som krigsmål og eventuelt avbøtende tiltak i den anledning er forutsatt analysert grundigere i en evt. hovedplanfase.

Forsvaret har gjennomgått de forskjellige korridorene, og peker på følgende:

- Mellom Tromsø og Andselv er alle alternativer akseptable. Alternativet om Nordkjosbotn gir en kortere transportveg til Finnmark.
- Mellom Setermoen og Bjerkvik er begge traséer akseptable. Trasé om Sjøvegan med sidespor til havne-fasiliteter foretrekkes.
- Setermoen - Sverige - Narvik er ikke å foretrekke ut fra beredskapsmessige hensyn. Forsvaret fraråder jernbane over svensk område.
- Bjerkvik - Narvik. Dersom traséen blir lagt på Elvegårdsmoen, vil dette berøre Skoglund leir.
- Mellom Narvik og Fauske er alle alternativer akseptable.

Traséforslagene er gjennomgått nærmere med tanke på vurdering av konflikter, konfliktgrad og løsningsforslag. I alt er ni områder gjennomgått der det foreligger konflikt mellom jernbaneutbygging og Forsvarets interesser. I tillegg til dette har Forsvaret forslag til 10 side- og kryssingspor for områder i Troms. Det pekes på at sidesporene må ha en lengde som muliggjør lossing av hele tog. Ut fra en overordnet vurdering anses det som mulig å imøtekomme Forsvarets vurdering av konfliktområder. Antatt merkostnad for dette og anleggelsen av de ønskede sidespor er stipulert til 550 mill. kr. Nærmere vurdering av disse spørsmålene er forutsatt å bli foretatt i en hovedplanfase.

Forsvarets transportbehov

Det er innhentet tallmateriale fra de transporter som Forsvaret gjennomførte i 1991. Oversikten gjelder godstransporter hvor Forsvaret har betalt transportene, men ikke de godstransporter hvor Forsvaret har bestilt materiell til en bestemt plass. I alt ble ca. 24.500 tonn transportert til/fra eller i Nord-Norge. Hele 10.500 tonn av disse var mellom Sør-Norge og Nord-Norge. Godstransporten for øvrig er dominert av destinasjoner i Midt-Troms. En stor del av transporten fra Sør-Norge går på skinner til Fauske, for deretter å bli lastet over på vegtransport.

Reduksjon i Forsvarets aktiviteter forventes å slå ut i et mindre behov for gods-transport. I 1995 er det anslått at gods-

Fig. 6.4.8 Oversikt over Forsvarets godstransport

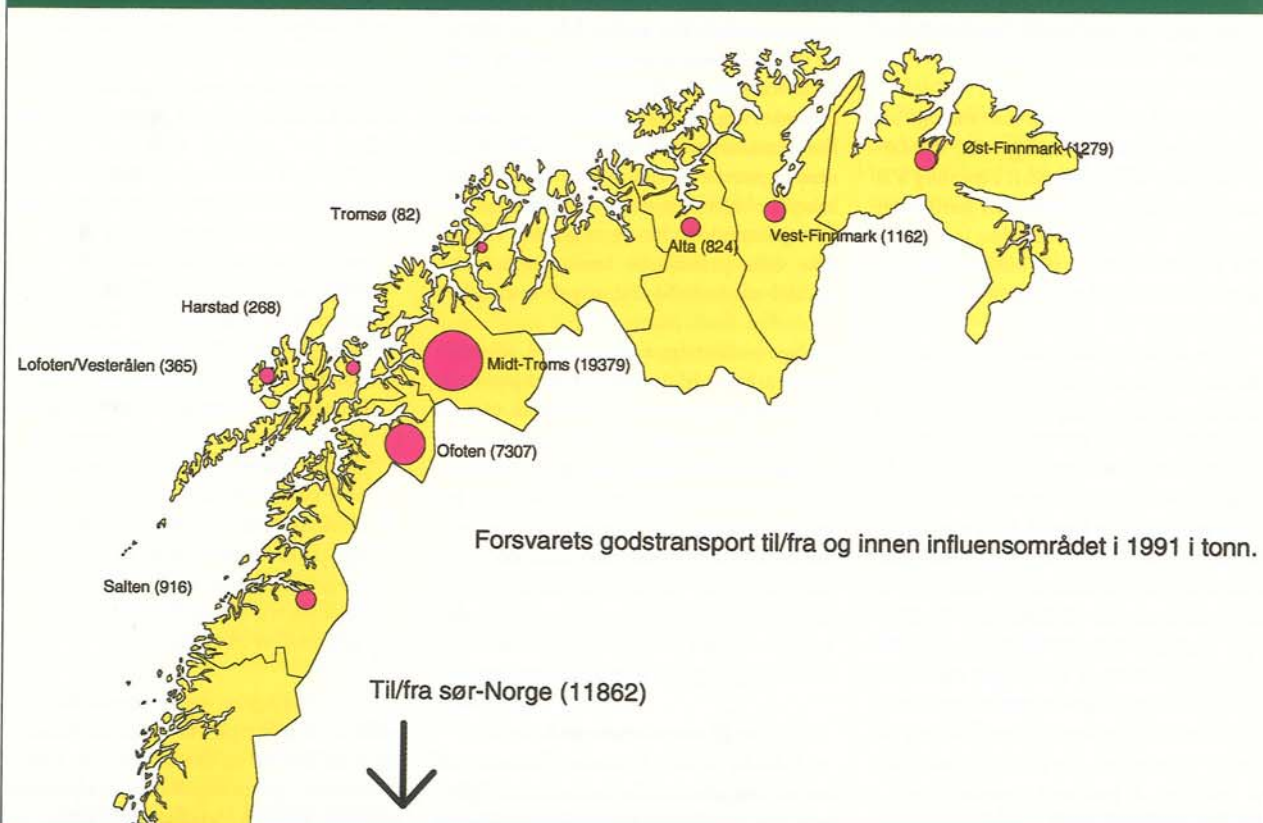
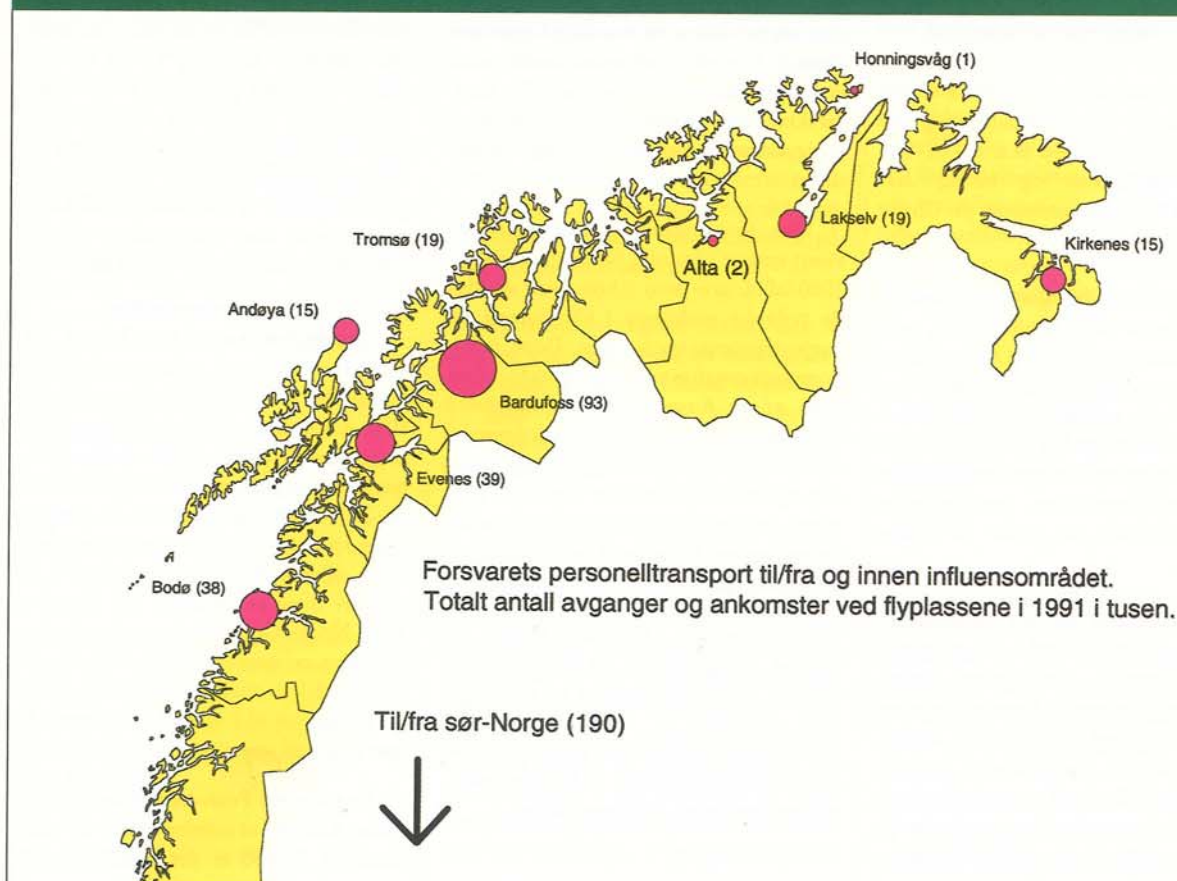


Fig. 6.4.9 Personelltransport Forsvarets flyruter



6. KONSEKVENSER FOR MILJØ OG SAMFUNN

mengdene vil utgjøre 90% av dagens nivå. I år 2000 er det forventet at godstransportbehovet vil utgjøre 80% av 1995-nivå. Etter århundreskiftet forventes det at godsmengden ikke reduseres vesentlig.

Grunnlaget for Forsvarets persontransportbehov

Dersom sivilt ansatte er holdt utenom, har Forsvaret et samlet personell på ca. 11.500 i landsdelen, hvorav i overkant av 8.000 utgjøres av vernepliktige soldater. Utskifting av befalet skjer med hele 20 - 50% årlig for enkelte tjenestesteder, men denne andelen er forventet å bli mindre i framtiden. Soldatenes hjemsted tilsvarer i hovedsak fylkenes andel av landets befolkning. Personelltransporten vil være avhengig av beslutninger om hvor verneplikten skal avtjenes, herunder lengden på førstegangstjenesten. Det antydes samme reduksjon som for godstransporten.

Av personelltransporten for Forsvarets flyruter reiste 115.000 fra flyplasser i jernbanens influensområder i 1991. Dette utgjorde ca. 43% av alle personreiser med Forsvarets flyruter. Reisene gjelder tjenestereiser og frie permisjoner. Overgang fra fly til tog er avhengig av reisekostnadene totalt, herunder kostgodtgjørelse.

Ved overgang fra fly til tog antas det at lønnsomhetsgrensen for reiser mellom Nord-Norge og Sør-Norge vil ligge nord for Dovre.

Beredskapsmessige virkninger

I hovedsak er tyngre materiell forhåndslagret i de områder som avdelingene befinner seg i. Personell som blir mobiliseringsoppsatt i Sør-Norge med forflytting til Nord-Norge som mål, vil kun bringe med seg personlig utstyr. Nord-Norgebanen gjør det mulig å forflytte styrker hurtig, men dette må skje før landet angripes. Jernbanen anses som lett å slå ut ved f.eks. å ødelegge en bru. Også eksisterende Nordlandsbane er sårbar for utslagning.

Forsvaret viser til at sjøtransport er fleksibel og vanskelig å slå ut. Beredskapsmessig er det gunstig å frakte materiellet på mange kjøler.

Lufttransport har sin fordel ved hurtig transport. Store mengder kan imidlertid ikke fraktes med fly, og antall maskiner og flyplasser vil være en begrensende faktor. Landevegstransport er som jernbanen sårbar ved kritiske punkter, som f.eks. bruer. Omkjøringsmuligheter og bruk av ferger

anses imidlertid i større utstrekning å være alternativer for vegtransportsystemet.

Et viktig poeng er at dersom jernbanen slås ut, må Forsvaret overføre transport til kjøler. Dersom etableringen av Nord-Norgebanen fører til et redusert marked for fraktestyrer og tilgang på havner, kan dette ha negative beredskapsmessige virkninger i en krigssituasjon.

6.5 KONSEKVENSER FOR LEVEKÅR

En del kjensgjerninger er av betydning når Nord-Norgebanens rolle i det regionaløkonomiske landskap skal drøftes.

- Nord-Norgebanen må ha et tilbud som gjør den attraktiv, og en etterspørsel som gjør driften forsvarlig.
- Nord-Norgebanen tar andeler fra andre transportmidler med den følge at investeringsbehovet og subsidiene reduseres betydelig for disse.
- Planlegging og utbygging i landsdelen må bygge opp under jernbanens marked.

En sentral problemstilling er derfor ikke bare om jernbanen vil være det rette kommunikasjonsmiddel for å ivareta de regionaløkonomiske utfordringer, men om det er vilje til å foreta de politiske valg som bygger opp under banen. I et slikt perspektiv vil jernbanen virke til at andre transporttilbud reduseres, og at sentraliseringen i Nord-Norge holder fram.

På strekningen Fauske - Narvik vil jernbanen gå gjennom spredt bebodde områder uansett hvilken trasé som velges. Kommunene som ligger mellom Fauske og Narvik, utgjøres av Sørfold, Hammarøy, Tysfjord og Ballangen med til sammen ca. 10.500 innbyggere. I tillegg kommer Steigen som ikke berøres av traséen. Antall stasjoner på denne strekningen er lavt. Dersom jernbanen skal ha en effekt som stedsutvikler, må den knyttes til eksisterende tettsteder av noen størrelse (Kjøpsvik og Ballangen) eller til punkter der jernbanen tangerer andre kommunikasjonsmidler (Innhavet).

På strekningen Narvik - Tromsø foreligger fire traséforslag i Norge. Kommunene Salangen, Bardu, Målselv og Balsfjord har til sammen ca. 20.000 innbyggere, men kystkommunene er også koplet til vegsystemet i nevnte kommuner. Traseene i Troms vil primært dekke de samme områder som E6 passerer i

dag. Jernbanen vil tangere E6 i Bjerkvik, Setermoen, Andselv og Storsteinnes eller Nordkjosbotn. Bare traséforslaget som går gjennom Sjøvegan, avviker i stor grad fra traséen for E6. Stasjoner i de etablerte tettstedene ved E6 vil styrke disse i ulik grad. Andselv kan f.eks. bli et viktig knutepunkt og forskyve aktiviteter fra kysten og inn i landet. På den annen side er tettstedenes videre utvikling i betydelig grad avhengig av Forsvarets framtidige dimensjoner på aktiviteten. I Balsfjord kommune kan både Storsteinnes og Nordkjosbotn bli trukket inn i Tromsøs pendlingsomland. Nordkjosbotn kan også få knutepunktsfunksjoner.

Strekningen Narvik - Harstad vil gå gjennom områder hvor befolkningstettheten er noe høyere enn på de andre delstrekningene. En trasé over Evenes vil gjøre dette stedet til et knutepunkt. Det er mulig at toget kan gi grunnlag for økt dagpendling til h.h.v. Narvik og Harstad langs denne strekningen.

Det er likevel byene som knyttes til jernbanenettet, som vil komme gunstigst ut av en realisering av Nord-Norgebanen. Narvik knyttes sammen med to jernbanesystemer, noe som kan bidra til å øke mulighetene for å realisere øst-vest-forbindelsene. Narvik kan også overta en del av de godshåndteringsaktivitetene som i dag er lokalisert til Fauske. Harstad kan få styrket sin posisjon dersom oljevirksomheten bygges ut og jernbanen nyttes for iallfall inngående transport. Tromsø kan få utvidet sitt pendlingsomland og ellers utgjøre det viktigste punkt for omlastinger og overgang til andre reisemidler.

Jernbanens styrking av byområdene kan også forsterkes ved andre pågående utviklingsstrekk. Veksten i de tjenesteytende næringer er et slikt trekk. Utviklingen av en mer kompetansebasert industri vil trekke i samme retning. Økt grad av spesialisering og produkt differensiering vil kreve kontakt med FoU-miljøene, dvs. Tromsø, Narvik og Bodø. Slike kompetansebaserte bedrifter setter høyere krav til transportørene. I motsetning til den råvarebaserte industrien vil ikke frakt av store kvanta være karakteristisk, men fleksible og servicepregede transportløsninger. I tillegg kommer behovet for service som ledsager til varen, noe som fordrer behov for effektiv persontransport.

Nord-Norgebanen vil derfor ikke representere et tilbud som tilfredsstiller befolkning og næringsliv som er lokalisert i kystområdene utenfor byene. Fiskerinæringen som er hovedmotoren i nord-norsk næringsliv og lokalisert i kysttettstedene,