

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 fraktestøt 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,

må følgelig tilpasse seg jernbanen, på samme måte som jernbanen må komme denne næringen i møte.

Banens samspill med andre transportmidler blir dermed en viktig utfordring. I mer enn 20 år har samfunnet i økende grad blitt bygget opp rundt privatbilen. Bolig og arbeidssted er i større grad atskilt, og husholdningene er gjort avhengige av personbil i fritiden.

For å redusere ulempene ved bilbruk mht. utslipp, støy, arealinngrep mv., er det en vedtatt mål om at framtidige utbyggingsmønster og transportløsninger skal ses i sammenheng, jfr. forslag om rikspolitiske retningslinjer for areal- og transportplanlegging.

Spørsmålet er om togets miljøfortrinn kan utnyttes i et framtidig Nord-Norge. I denne problemstillingen øynes en målkonflikt mellom ønsket om å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret og ønsket om å redusere transportarbeidet for dermed å imøtekomme nasjonale og internasjonale miljøkrav. I tillegg kommer kravet om en effektivisering av samferdselssektorens subsidier.

Tilgjengeligheten til en rekke samfunnsinstitusjoner vil bli økt ved at det skjer overgang til tog fra andre transportmidler. På den annen side vil dagens spredte bosetting fortsatt forandre personbilbruk. Det er lite trolig at jernbanen vil være en sentral faktor som påvirker levekårsforholdene i landsdelen vesentlig.

Et annet forhold er at jernbanen i seg selv er et rimelig transporttilbud og gir en ny konkurransesituasjon som også presser ned priser på andre transportmidler. Denne gevinsten for forbrukere og næringsliv er beregnet til 700-800 millioner pr år i 2010.

Pendlingsmuligheter

Pendling med tog kan bidra til å knytte et større antall personer til regionale arbeidsmarkeder.

Pendling som en daglig arbeidsreise mellom bo- og arbeidssted er for Nord-Norges del knyttet til bruk av personbil. Pendlingen er dominert av personer som har beholdt sitt bosted, men tilpasset seg arbeidsmarkedet ved å være mobile.

I flere sør-norske byregioner har kommuner med høy pendlingsandel vært i sterk vekst. Folk som flytter hit, har derfor et annet utgangspunkt for å pendle enn de som velger å beholde bostedet i nærings-svake fraflyttingkommuner. Det er som

arbeidsreisemiddel i områder med økende befolkning at veksten i togtrafikken har befestet seg, jfr. bl.a. InterCity-trafikken på Østlandet.

Etablering av en moderne jernbane vil påvirke pendling på flere måter. Eksisterende arbeidsreiser kan flyttes over til tog, og pendlingsområdet utvides som en følge av høye hastigheter. Interregional pendling åpner for nye muligheter i nordnorsk sammenheng. Dette gjelder ikke minst for strekningen Harstad - Narvik.

For at toget skal bli valgt som transportmiddel av pendlerne, fordrer dette et ruteopplegg som er tilpasset pendlerne behov. Avstanden mellom stasjon og bolig/arbeidssted skal heller ikke være for stor for at pendlerne ikke skal velge personbiltransport for hele arbeidsreisen. I tillegg kommer selvsagt pris på de ulike transportmidlene. Med disse forutsetningene lagt til grunn gis det enkelte eksempler på hvordan bruk av toget som pendlings-system kan nyttes.

Balsfjord - Tromsø

I dag pendler mellom 500 og 700 personer fra Balsfjord til Tromsø. Med stasjon i Storsteinnes eller Nordkjosbotn vil reisetida til Tromsø være ca. 20 min. med tog, mot ca. 1 time med bil. Med dagens priser vil et månedskort koste ca. 1.100 kroner.

Av Balsfjords ca. 7.000 innbyggere er det bare 2.800 som bor i tettstedene i de indre deler av fjorden. De fleste i Balsfjord vil derfor være avhengig av transport til stasjonene. Det samme er tilfellet for reisende fra kommuner lenger nord som må bytte til tog i Balsfjord.

Indre Troms - Tromsø - Narvik

Ifølge tall fra folketellingene er dagpendling fra Målselv og Bardu til Tromsø så å si ikke-eksisterende i dag. Det eksisterer noe pendling mellom kommunene i indre Troms, og bil brukes av ca. 90% av de reisende.

Andselv og Setermoen vil ha ca. 30 - 45 min. reisetid til Tromsø, noe avhengig av trasévalg. Reisetiden til Narvik vil være om lag den samme, igjen avhengig av trasé (eks. Sjøvegan). Indre Troms blir på denne måten knyttet til to byregioner innenfor en akseptabel reisetid. Pendling med tog til disse og mellom tettstedene i regionen kan være alternativer dersom Forsvarets aktiviteter reduseres.

Pendling til Narvik og Harstad

Bosatte i kommuner nord, vest og sør for Narvik vil få store muligheter for å nytte tog til dagpendling. Reisetiden til Bjerkvik vil være på 10 minutter.

Mellom Harstad og Narvik vil kommunene Evenes, Tjeldsund og Skånland bli knyttet til jernbanenettet. Styrking av kontakten mellom Narvik og Harstad (40 min. reisetid) gjør også at de tre nevnte kommuner vil øke sin attraktivitet. På denne strekningen kan det ligge til rette for flere stoppesteder.

Pendling til Narvik fra sør vil i første rekke berøre bosatte i Ballangen. En stasjon i Ballangen vil medføre en overgang til togbruk. Dagens antall pendlere er imidlertid så lavt som ca. 140 personer, og nesten alle bruker bil.

Dersom det etableres stasjon i Kjøpsvik, kan en også påregne en økning i pendlingen mot Narvik fra Tysfjord kommune. Noen slik eksisterer ikke i dag.

Pendling sørover mot Bodø/Fauske

Det er liten pendlingsaktivitet i dag på denne strekningen. Med nærmeste stasjon i Kobbelv nord for Fauske vil jernbanen ikke berøre de interne reisestrømmene som eksisterer i dag i området Fauske - Straumen.

Overgang til tog på strekningen Fauske - Bodø er avhengig av at det utvikles et høyhastighetstilbud og pendlertilpasset ruteopplegg også her. I dag nytter nær sagt 100% av pendlerne mellom disse kommunene egen bil. Forslag om arbeidsreisetog Bodø - Tverlandet har ikke vært ansett som regningssvarende tidligere.

Samlet sett er tallet på dagpendlerne i kommuner som berøres av traséer og stasjoner, i størrelsesordenen 1.500 arbeidstakere i dag.

Utdanning

Den sterke desentraliseringen i utdanningstilbudet i videregående skoler og distriktshøgskolene har gjort høyere utdanning mer tilgjengelig. Meget tyder på at denne utvikling vil fortsette, men at spesialisering av tilbudene vil finne sted mellom lærestedene.

I et slikt perspektiv kan jernbanen muliggjøre dag- og ukependling til læresteder. Innenfor det videregående skoletilbudet kan valgmulighetene økes. Langs jernbanetraséen er det i dag 34 videregående skoler inkl. filialskoler. For høyskoler og universitet er andelen av eldre stu-

6. KONSEKVENSER FOR MILJØ OG SAMFUNN

denter med yrkeserfaring økende. Disse har etablert seg med egen familie og bolig og vil i prinsippet ha det samme utgangspunktet som arbeidspendlerne. Det samme er tilfellet for personer som tar etterutdanning eller oppkvalifisering. Nord-Norgebanen kan bidra til å stimulere denne type utdanning. Billigere og hyppigere reiser til hjemstedene vil også styrke kultur- og fritidsaktivitetene her. Flere foreninger i distriktkommunene peker nettopp på hvor sårbare de er ved at ungdom tar utdanning utenfor hjemstedet. Hyppigere hjemreiser blant elever og studenter har derfor betydning for det sosiale miljøet på mindre steder. Nesten en tredel av studentene ved Tromsø Universitet er hjemmehørende i Troms og Finnmark - eksklusive Tromsø, hvor 27% er registrert som bosatte.

Helsetilbud

Store avstander mellom hjem og helseinstitusjoner gjør at transporten til og fra disse utgjør et relativt stort volum av reisene i landsdelen. Tall fra Troms for 1990 viser at forbruket av midler til syketransport var på 47,3 mill. kroner.

Nordland og Troms har i dag 10 sykehus som yter somatiske helsetjenester. De fleste av disse vil være knyttet til Nord-Norgebanens stasjonsnett.

Nord-Norgebanen vil ikke kunne utgjøre en erstatning for ambulansetjeneste i nevneverdig grad. På den annen side foregår det meste av transport til spesialist eller sykehus uten ambulanse.

Omorganiseringen av sykehusdriften med kortere liggetid og flere dagpasienter, øker transportbehovet. Spesialisering og økt arbeidsdeling mellom sykehusene vil trekke i samme retning. Toget kan være konkurransedyktig i pris og hastighet, men i første rekke for personer som bor nær opp til stasjonene. Økt effektivisering av syketransporten vil kreve samordning.

Handlevaner og forbruksmønster

Fra tidligere undersøkelser kjenner en til at innkjøp i liten grad skjer i tilknytning til arbeidsreiser i Nord-Norge. Handlerturer utenfor egen kommune er ofte knyttet til andre reisemål som f.eks. besøk hos venner og familie og/eller andre gjøremål. Personbilen er det helt dominerende transportmiddel ved slike reiser. Da vegen over Bjørnefjell ble åpnet, sank f.eks. trafikken på Ofotbanen med 26%.

Det er kommuner med markerte senterdannelser i knutepunkter som trekker

til seg handel utenfor egne kommunegrenser. Lave priser og bredde i vareutvalget utgjør en viktig trekraft.

En samlet vurdering tilsier at reiser i forbindelse med dagligvarekjøp - i alle fall vurdert ut fra dagens bilkostnader - ikke påvirkes av om jernbane er tilgjengelig eller ikke. For kjøp av varige forbruksvarer kan toget representere et tilbud forutsatt at det legges opp til at større kvanta kan medbringes. Med jernbanen utbygget vil bysentrenes varehandelsbedrifter kunne styrkes på bekostning av bilorienterte forretninger.

Kultur og organisasjonsliv

Kultur- og organisasjonssektoren omfatter i denne sammenheng både kunst- og kulturtilbud og deltakelse i frivillige organisasjoner.

Frivillige organisasjoner har hovedvekten av sine aktiviteter i et avgrenset geografisk område. Bare i Troms fylke finnes 90 kulturhus, 20 idrettshaller, 63 svømmehaller og et stort antall idrettsanlegg og forsamlingshus.

Det lave antallet stasjoner vil ikke påvirke aktivitetene innenfor foreningenes geografiske virkeområder, men åpner for kontakt med foreninger på andre steder.

Buss eller egen bil er det mest benyttede transportmiddel pga. transportbehov på arrangementsstedet og behov for å medbringe utstyr. Jernbanen kan representere et alternativt til egentransport for reiser over lengre avstander.

For kulturelle tilbud vil jernbanens tilknytning til byene bety at landsdelens største institusjoner og arrangementer får økt tilgjengelighet. Organiseringen av transporten for arrangørene vil også bli betydelig enklere.

Kontakt med venner og familie

Økt kontakt med familie og venner

- kan framkomme ved at
- pendling velges framfor flytting
- dagpendling blir mulig framfor ukependling
- skoleelever og studenter kan ha hyppigere hjemreiser
- familiemedlemmer som ikke disponerer bil, (f.eks. eldre) blir mer mobile.

Det er ca. 17.000 personer over 67 år i de kommunene Nord-Norgebanen passe-

rer. Også eldre utenfor dette området vil bruke banen i kombinasjon med annen rutegående transport. Selv om førerkortfrekvensen vil være større blant eldre i framtiden, må en av flere årsaker regne med at tilbøyeligheten til å bruke kollektive transportmidler er stor i denne gruppen.

Jernbanen kan gjøre daglige arbeidsreiser, reiser til utdanningsinstitusjoner, fritidsreiser og syketransport mer effektive for en vesentlig del av landsdelens befolkning. Fra reiseformålsundersøkelsen som legges til grunn for beregning av jernbanemarkedet i Nord-Norge, framkom det at for reiser mellom 100 og 400 km utgjorde fritidsreisene (besøk, foreningsreiser, fritid, tur og fornøyelse) ca. 2/3 av alle reiser. For reiser over 400 km synker denne andelen til ca. 1/3 av alle reiser til fordel for tjenestereiser og feriereiser. Tallene fra reisevaneundersøkelsen viser likevel at det er reiser utenom yrke som utgjør jernbanens største marked innen persontrafikken. Dette betyr at en har forutsatt at hele 65% av framtidens jernbanepassasjerer er kvalifisert for ulike rabattordninger. Det vises for øvrig til kap. 7 om reisemål.

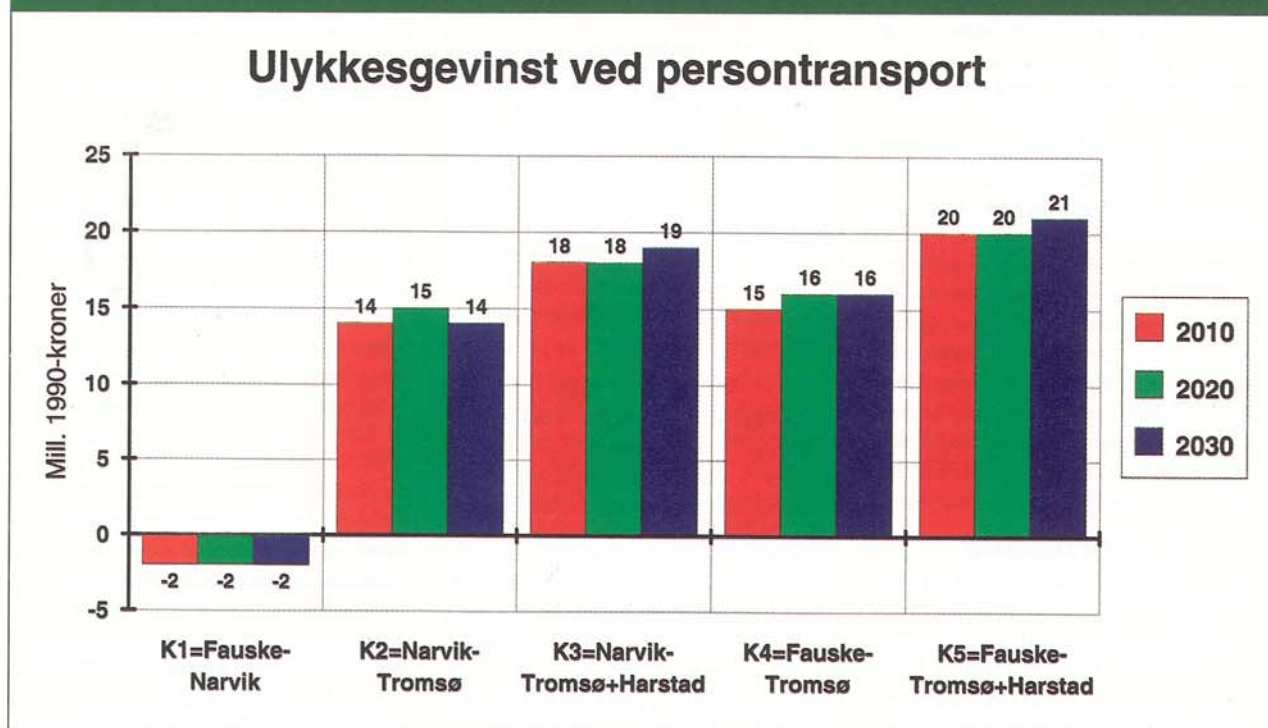
6.6 ULYKKER

Det er et prioritert mål å redusere antallet ulykker. Transportsektoren står for ca. 25% av alle dødsulykker som finner sted. Om lag 400 personer blir drept i trafikkulykker hvert år, og ca. 10.000 blir skadd. Vegtrafikkulykker utgjør det alt vesentlige av ulykkene innen samferdselsektoren. Ulykker som finner sted med tog, rutegående fartøy eller fly, vil imidlertid - fordi passasjerantallet pr. enhet er høyt sammenliknet med personbilen - utsette et større antall personer for fare for liv eller skade i en ulykkesituasjon. Ulykker som rammer disse transportmidler, vil dermed få bred omtale og bli en del av folks kollektive erfaringer.

Ulykkestallet i vegtrafikken har blitt redusert både absolutt og relativt. Norge har i internasjonal sammenheng en lav ulykkesfrekvens. Trafikksikkerhetstiltak, endringer i kjøretøystandard, holdningsendringer sammenkoplet med kontroller er årsaker til dette.

Risikoen for skader og dødsulykker er forskjellig for ulike transportformer. Mens mopeder og motorsykler er mest utsatt for ulykker, er toget å finne i den andre enden av skalaen. Dersom togets andel av det totale trafikkarbeid stiger på bekostning av bilen, vil også antallet skadde og

Fig. 6.6.1



drepte totalt bli redusert.

Når ulykkeskostnader skal vurderes, er det naturlig å trekke et skille mellom ressurser som er ødelagt eller lagt beslag på pga. trafikkuulykker, såkalte realøkonomiske eller samfunnsmessige kostnader på den ene siden og immaterielle kostnader med sorg, savn og lidelser på den andre siden. Til den siste kategori hører også arbeidskrafttap og kostnader til helsevesen, politi og andre institusjoner.

Med utgangspunkt i basis ulykkeskost-

nader for 1990, har en beregnet ulykkeskostnadene for de forskjellige konsepter for Nord-Norgebanen. Hensikten er å beregne hvilken ulykkesgevinst som banen vil gi. Det er tatt utgangspunkt i basis ulykkeskostnader for dødsulykke, personskadeulykke og materiell skade for hhv. bil, tog og fly. Videre er ulykkeskostnader pr. mill. passasjerkm for de ulike transportmidler beregnet ut fra ulykkesstatistikken i 1989. Beregningen gjelder persontransport.

Fig. 6.5.1 viser at det er relativt liten effekt av Nord-Norgebanen på ulykkesituasjonen. Det skyldes at andelen som går over på tog er relativt liten, samtidig som Nord-Norgebanen bidrar til økt aktivitet og dermed en trafikkkøkning.

Ulykkesgevinstene er beregnet med tanke på å utgjøre et element i vurderingen av banens samfunnsmessige kost-/nytteverdi, jfr. kap. 10.