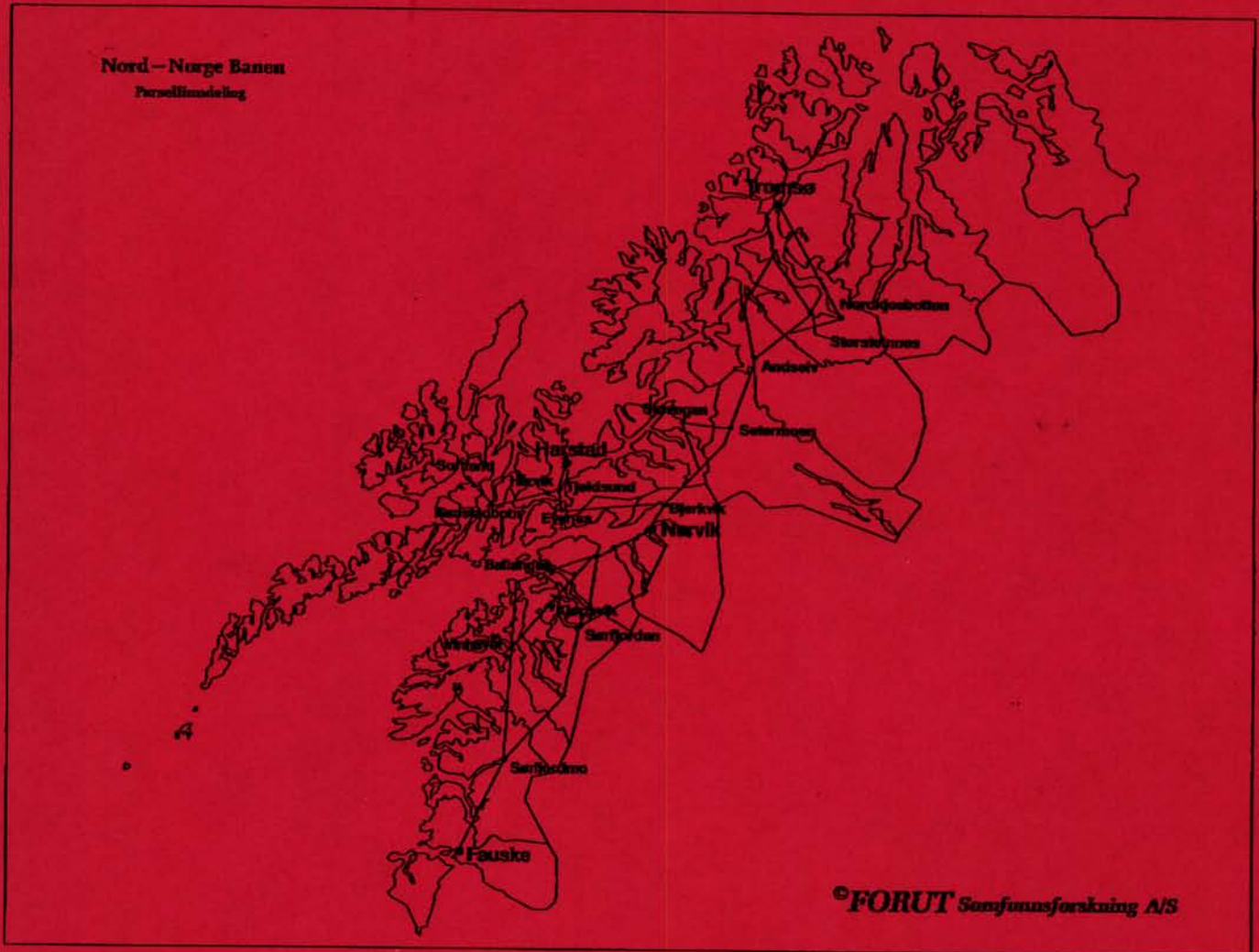


Fordelt:  
Lagrådlet  
LUV

46

4.5

# NORD-NORGEBANEN



**SOSIALE, KULTURELLE OG VELFERDSMESSIGE KONSEKVENSER**

Prosjektgruppen NSB-Nord  
for  
FORUT Samfunnsforskning AS

## FORORD

FORUT Samfunnsforskning AS fikk hovedansvaret for følgende delutredninger i forbindelse med planutredningen om Nord-Norgebanen:

4.4 Kommunale og regionaløkonomiske vurderinger

4.5 Sosiale, kulturelle og velferdsmessige konsekvenser

4.6 Offentlig tjenesteyting

Arbeidet er gjort med utgangspunkt i tilbudsinvitasjonene fra NSB og presisert gjennom prosjektbeskrivelsene i de enkelte delprosjektene.

I søknaden går det fram at FORUT Samfunnsforskning AS og Prosjektgruppen NSB-Nord i Alta sammen vil gjennomføre utvalgsarbeidet. De to miljøene er blitt enige om at FORUT SAMFUNN har hovedansvaret for 4.4 og 4.5, mens Alta-miljøet står for 4.5. FORUT SAMFUNN har det koordinerende ansvaret.

Det er avholdt to-tre fellesmøter, hvor vi har fordelt arbeidsoppgavene. Det har likevel ikke vært mulig å unngå at det er noen overlappende punkter i analysene, spesielt når det gjelder resonnement knyttet til pendlingsdata. Av praktiske grunner er vi blitt enige om at det lages en rapport fra hver av de tre deloppgavene.

Temaene som skulle belyses i delanalysene er svært omfattende. Datagrunnlaget har vært begrenset. Når vi i tillegg har hatt begrenset tid til disposisjon, har det vært nødvendig å tilpasse analyseopplegget deretter.

Jan Einar Reiersen  
Adm. direktør  
FORUT SAMFUNN

for Prosjektgruppen NSB-Nord

Lars Krogh  
Direktør  
Finnmarksforskning



# 1 SOSIALE, KULTURELLE OG VELFERDSMESSIGE KONSEKVENSER

## 1.1 Om vurderingen av "sosiale konsekvenser" i denne analysen

Oppdraget legger opp til en grovmasket vurdering av en del sosiale konsekvenser av en eventuell Nord-Norgebane. Sosiale konsekvenser tenkes ikke vurdert i en altomfattende forstand, men konkretiseres til konsekvenser for pendlingsmuligheter, tilgjengelighet av utdanning, tilgjengelighet av tilbud innen helse-, sosial og kultursektoren, påvirkning av handlevaner og forbruksmønstre og de mulige følger slike endringer kan få for familieliv og bostedsmønstre.

En slik begrenset forståelse av begrepet "sosiale konsekvenser" kan være fornuftig på det nåværende stadium i utredningene om Nord-Norgebanen. Fortsatt er det for mange usikkerheter omkring viktige faktorer som banetrasé, rutetider, og frekvenser til at det kan gjøres særlig sikre analyser av "det sosiale liv" i Nord-Nord etter en eventuell bygging av Nord-Norgebanen. Uansett vil slike analyser lett kunne bli spekulative og en må vise tilbakeholdenhet med å forutsi konsekvenser på områder der jernbanen vil være en lite sentral faktor bak utviklingen.

Statistisk sentralbyrå har i sine vurderinger av sosiale indikatorer på kommunenivå lagt følgende 17 faktorer til grunn: arbeidsløshet, utdanningsnivå, utdanningsaktivitet, legedekning, fysioterapeut-dekning, dekning mht til barnehager og fritidshjem, nettoflytting, sosialhjelp, omfanget av uførepensjon, antall forbrytelser, tilbudet innen hjemmehjelp og hjemmesykepleie, gjennomsnittsinntekt pr innbygger, kommunenes bruttoinntekt pr innbygger, trafikkulykker og dødelighet.

Slike indikatorer vil alltid kunne diskuteres, men umiddelbart vil det være lett å se at jernbanen bare i liten grad vil kunne påvirke mange av disse. På den annen side er det kanskje forhold ved sysselsettingssituasjonen som er det viktigste for hvordan den enkelte og deres familie opplever sin sosiale velferd, og påvirkning av sysselsettingssituasjonen er en av hovedbegrunnelsen for å bygge Nord-Norgebanen. I Statistisk Sentralbyrås levekårsundersøkelser legges det stor vekt på å kartlegge ulike sider ved sysselsettingssituasjonen som f.eks sikkerheten i jobben, arbeidstid, arbeidsmiljø, inntekt, forekomsten av bijobber etc. Utdanningsspørsmål ansees også som viktig<sup>1</sup>.

Sysselsettingsforhold berøres ikke direkte i denne delen av analysen, men tas grundig opp i samband med andre delutredninger. Bare avslutningsvis, i samband med våre diskusjoner av mulige endringer i bosettingsmønstret, vil vi komme litt inn på sysselsettingssituasjonen og koplingen mellom denne og de sosiale konsekvensene, slik vi avgrensner dem i denne utredningen.

Ved slike undersøkelser er det alltid et problem at de eventuelle konsekvenser opptrer ganske langt fram i tid. Det er et metodisk problem å vurdere slike konsekvenser ut fra den rasjonalitet og de handlingsmønstre som preger dagens samfunn. Som eksempel kan en trekke fram viktige endringer i folks levekår i løpet av 80-åra som er belyst av statistisk sentralbyrås levekårsundersøkelse for 1991:

---

<sup>1</sup>Ulike sider ved levekårsbegrepet og sosiale indikatorer er behandlet i Statistisk sentralbyrås levekårsundersøkelse fra 1991 og i tidsskriftet Samfunnspeilet nr 1 1992.

Småbarnsforeldre har styrket sin tilknytning til arbeidsmarkedet og har også gjennomgående en lengre arbeidstid og flere bijobber. Det er blitt større likhet mellom kvinner og menn mht til sysselsettingssituasjonen. Andelen småbarnsmødre som jobber heltid har f.eks økt fra 26 til 39%.

Slike endringer vil være viktige for jernbanens muligheter for å påvirke husholdningenes levekår idet kravene til fleksibilitet, rutetilbud og transporthastighet vil avhenge av familiens totale arbeidssituasjon. Befolkningens økonomiske levekår vil være viktig for hvordan det prismessige konkurranseforholdet mellom ulike transportmidler blir vurdert. Vi ser allerede i dag tendenser til en økende miljøbevissthet, og det kan argumenteres for at utviklingen med hensyn til forurensingssituasjonen vil gi grunnlag for en styrking av miljøbevisstheten i befolkningen. Likevel er det ikke enkelt å forutsi om og når denne vil være styrket i en slik grad at den blir en avgjørende faktor i den enkeltes og samfunnets valg av transportmiddel.

Slike metodiske problem gjelder selvsagt ikke bare de sosiale konsekvenser. Også næringslivet vil ganske sikkert handle ut fra andre kriterier og rammevilkår etter år 2000 enn de vi er i stand til å se i dag. Vi har derfor avslutningsvis i denne rapporten tillatt oss å vurdere om alternative utviklingstrekk mht til økonomi, politikk og holdninger vil kunne påvirke de sosiale konsekvensene av en eventuell utbygging av Nord-Norgebanen.

I en eventuell hovedundersøkelse bør slike analyser gjøres etter en mer omfattende egen datainnsamling. I denne fasen av undersøkelsene har vi tatt utgangspunkt i tilgjengelig statistikk, en del tidligere gjennomførte undersøkelser og intervju med nøkkelpersoner innen forvaltning, kultur- og foreningsliv.



## 2. PENDLINGSMULIGHETER.

### 2.1 Innledning.

Utbygging av Nord-Norgebanen vil få betydning for persontrafikken i landsdelen. Utenom de strekninger som trafikkeres med fly, vil reisetiden internt på strekningen fra Fauske til Tromsø/Harstad bli vesentlig kortere enn i dag.

I dette avsnittet vil en vurdere i hvilken utstrekning jernbanen vil åpne for økt pendling, og i hvilken grad eksisterende pendling vil bli mindre byrdefull. Vi har i denne sammenhengen i det vesentligste konsentrert oss om dagpendlere (de som pendler 4 ganger eller mere pr. uke), da dette er den form for arbeidsreiser

- som har størst omfang
- som antas å bli mest påvirket av et nytt transporttilbud og
- som kan skape et trafikkgrunnlag av betydning for jernbanen

I avsnittet "Nord-Norgebanen som pendlersystem" i FORUT SAMFUNN sin del av rapporten er spesielle trekk ved dagens arbeidsreiser i landsdelen kommentert, og en har også kommet inn på de viktigste pendlerstrekningene for de område som jernbanen skal dekke. Det er her viktig å legge merke til at det er de større regionsentra som Tromsø, Harstad, Narvik og Bodø som i første rekke tiltrekker seg arbeidstakere fra annen bosteds-kommune. Det foregår også en betydelig pendling mellom kommuner i Indre Troms og mellom Sørfold og Fauske kommuner. Typiske kommuner som er bosted for pendlere er Balsfjord (mot Tromsø), Kvæfjord og Skånland (mot Harstad), Gratangen og Ballangen (mot Narvik), Sørfold (mot Fauske) og Fauske (mot Sørfold og Bodø). Bilen er det dominerende transportmiddel for dagpendlerne. For øvrig vises til avsnitt FORUT SAMFUNN sin rapport.

Det er spesielt tre hovedfaktorer som begrenser mulighetene for å forutsi hvordan jernbanen vil påvirke pendlingen i landsdelen:

1) En kjenner ikke til i hvilken grad rutetilbudet ved jernbanen vil bli lagt til rette for pendling, dvs. at rutene blir tilpasset pendlernes behov. Som utgangspunkt for uttesting av markedspotensialet har NSB lagt følgende maksimumstilbud til grunn for persontog:

- 1 gjennomgående dagtog i hver retning til/fra Tromsø - Sør-Norge.
- 1 gjennomgående nattog i hver retning til/fra Tromsø - Sør-Norge.
- Regiontog på dagtid etter følgende ruteopplegg: (Bjerkvik) Narvik - Fauske - Tromsø - Fauske - Tromsø - Narvik (Bjerkvik), dvs 2 ankomster til h.h.v. Fauske og Tromsø pr. dag.
- Bodø og Harstad vil ha korresponderende forbindelse i h.h.v. Fauske og Bjerkvik.

2) Tilgjengelig statistikk gir ikke informasjon om hvorfra i en kommune pendling skjer og den fanger bare opp pendling som skjer over kommunegrensen. Avstand mellom bosted og stasjon er en viktig faktor for bl. a. å vurdere om jernbanen blir et realistisk alternativ til de transportmidler nåværende pendlere benytter. I vurderingene mellom bruk av jernbane og f. eks. egen bil, må en også ta hensyn til ventetid på stasjon, transportavstand fra stasjon på

bestemmelsessted til arbeidsplass osv. Det kan med andre ord være stor forskjell mellom reisetiden med toget og den totale reisetid mellom bosted og arbeidssted. Erfaringene fra andre deler av landet viser at avstanden mellom stasjon og bosted skal være kort (helst gangavstand) for at toget skal være et konkurransedyktig transport-tilbud for pendlerne.

- 3) Interessen og behovet for pendling er selvsagt avhengig av arbeidsmarkedet i de ulike kommuner og regioner. De åpenbare problemer med å forutsi situasjonen og utviklingen på arbeidsmarkedet når jernbanen er ferdig, vanskeliggjør vurderingene ytterligere.

(I forbindelse med ovennevnte kan det bl.a. være verdt å vise til det arbeide som er gjort for å etablere en pendlertilpasset togforbindelse på strekningen Bodø-Tverlandet. Selv i dette område, hvor det i nordnorsk sammenheng er relativt konsentrert bosetting, fant NSB at de måtte ha et årlig driftstilskott på ca 1,5 mill kroner for å forsvare en slik rute. )

I tillegg vil selvsagt prisen også virke inn på både interesse for pendling og valg av kommunikasjonsmiddel. Bilen er i dag det dominerende transportmiddel for pendlerne i landsdelen, og det kan derfor være på sin plass å sammenlikne prisen på bruk av tog kontra bil på en del aktuelle distanser.

Ut fra någjeldende (februar 1992) satser for NSB, vil kilometerprisen for togreiser være slik for enkeltbilletter og økonomikort over en del aktuelle distanser:

Tabell 2.1-1: Kilometertakster med jernbane. Kr pr. km.

	Enkeltbilletter		Økonomikort*	
	1. kl.	2. kl	1. kl.	2. kl
46-48 km	1.80	1.17	1.63	1.06
61-63 km	1.69	1.13	1.53	1.02
91-93 km	1.63	1.09	1.47	0.98
121-123 km	1.60	1.07	1.44	0.96

\* Økonomikort = 10 klipp (gir ca 10% reduksjon i pris)

Kilde: Rutebok for Norge, gjeldende fra 1. januar 1992

Selv på kortere distanser blir toget vesentlig billigere enn bilen. (Om en regner med alle utgifter ved bilhold viser ferske beregninger fra NAF at bilen gjennomsnittlig koster ca 3.- pr. km). Unntaket vil en ha der arbeidstakere har muligheten for å kjøre flere i samme bil. Slik samordning på biltransporten må en regne som sannsynlig for en del av pendlerne i de aktuelle områdene.

Nå er det imidlertid ofte slik at bileier ikke regner alle bilkostnader med i en sammenlikning med andre transportalternativer, men hovedsakelig sammenlikner med de variable kostnadene ved bilhold mot annen transport. Det er dermed ikke



gitt at toget oppfattes som det rimeligste alternativ. Ellers er det gjerne også andre forhold enn pris som blir avgjørende for valg av transportmiddel.

Selv om togreisen bli kort på grunn av togets høye hastighet, vil likevel de totale kostnadene ved pendling lett kunne nærme seg grensen for hva en potensiell dagpendler vil akseptere. F. eks. kjøres strekningen Nordkjosbotn - Tromsø på ca 20 minutter, som er innenfor akseptabel pendlertid. Imidlertid er dette en strekning på ca 60 km hvor et månedskort vil koste ca 1.100 kroner.

## 2.2 Vurdering av de mest aktuelle pendlerstrekningene.

Med ovenstående som utgangspunkt har en nedenfor vurdert hvorvidt jernbanen vil åpne for økt pendling i landsdelen, og om jernbanen vil gjøre eksisterende pendling mindre byrdefull.

Som vist i innledningen, er det i dag pendling internt i regionene som dominerer i antall, og hvor det i første rekke er større regionsentra som trekker til seg arbeidstakere i annen bostedskommune. I det følgende har en som eksempler vurdert pendlingen mot Tromsø og Narvik noe grundigere, mens de øvrige områder er mere summarisk behandlet.

### 2.2.1 Pendling mellom Balsfjord og Tromsø.

Tall fra Folke-og bolig tellingen i 1990 for Balsfjord kommune foreligger ennå ikke. Tellingen for Balsfjord i 1980 viser følgende pendling over kommunegrensen pr. uke:

Tabell 2.2-1: Dagpendling fra Balsfjord kommune i 1980

Balsfjord	Tromsø	Målselv	Storfjord	Andre	Total
Dagpendl.	185	64	11		260
1-3 gang	297	36	12	151	496
Totalt	482	100	23	151	756

Kilde: Folke-og Boligtellingen 1980, Statistisk Sentralbyrå

Nær 500 personer i Balsfjord hadde fast oppmøteplass på arbeide i Tromsø i 1980.

Arbeidskontorets avdelingskontor på Storsteinnes regner med at pendlingen fra Balsfjord til Tromsø har øket noe siden 1980. Det meste av pendlerne fra Balsfjord til Tromsø har Tromsø by som arbeidssted.

Ca halvparten av dagpendlerne har under 45 minutters reisetid, og vil ha bosted i Malangen (vestsiden av Balsfjorden) eller i området rundt Laksvatn (østsiden av fjorden). De fleste av disse benytter bil. Ingen av disse områdene vil få stasjon, slik at jernbanen ikke vil bli noe alternativ for disse pendlerne.

I følge arbeidsformidlingens avdelingskontor i Balsfjord, vil bostedet for de øvrige dag-og ukependlerne i det vesentligste være indre del av Balsfjord, hvor noen bor spredt langs E6, E8 og riksvei 858, og noen på stedene Nordkjosbotn og Storsteinnes.

Balsfjord kommune har en spredt bosetting med i alt ca 7000 innbyggere (1980-tellingen). Tettast befolket er de indre delene av fjorden hvor det i alt bor ca 2.800 personer og hvor en finner tettbygdene Storsteinnes (med ca 1000 innbyggere om en tar med nabokretsene Bukta og Sagelv) og Nordkjosbotn (med ca 400 innbyggere).

En av jernbanetraséene gjennom Balsfjord kommune forutsettes å ha en stasjon på Storsteinnes. Reisetiden til Tromsø med tog vil herfra være ca 20 minutter. Med bil vil en i dag bruke ca 1 time og 15 minutter (gjennomsnittsfart ca 70 km i timen).

Den andre jernbanetraséen gjennom Balsfjord forutsettes å ha en stasjon i Nordkjosbotn. Reisetiden til Tromsø med tog vil også herfra være ca 20 minutter. Med bil må en regne med ca 1 time.

Jernbane med stasjon enten på Storsteinnes eller i Nordkjosbotn, vil kunne gjøre pendling langt mindre tidkrevende og belastende for de som i dag pendler fra indre deler av Balsfjord til Tromsø (forutsatt at togtider tilpasses pendlerbehovet). Dette vil gjelde både dagpendlere og ukependlere. Hvor stor andel av "langpendlerne" til Tromsø som vil benytte toget er imidlertid vanskelig å forutsi. Avstand mellom bosted og stasjon vil ha stor betydning og om en først må reise i retning fra Tromsø for å komme til stasjonen.

Med en reisetid på ca 20 minutter fra Storsteinnes eller fra Nordkjosbotn, vil arbeidsmarkedet i Tromsø bli langt mere "tilgjengelig" for befolkningen i indre del av Balsfjord, spesielt for de som bor ved eller nært stasjonen på Storsteinnes eller i Nordkjosbotn. Avhengig av utviklingen på arbeidsmarkedet i Tromsø og Balsfjord, er det sannsynlig at en "pendlertilpasset" jernbanen vil åpne for økt pendling til Tromsø fra dette område. For de som i dag er ukependlere, vil en raskere forbindelse med Tromsø kunne medføre overgang til dagpendling.

Dersom jernbanetraséen legges utenom Storsteinnes eller Nordkjosbotn, vil pendlere fra Balsfjord ikke kunne nyttiggjøre seg banen.

### 2.2.2 Pendling mellom Indre Troms og Tromsø/Narvik

Gjennom jernbanen får Indre Troms nærhet til to store sentra, Tromsø og Narvik, hvor det er varierte arbeidstilbud.

For Målselv kommune foreligger heller ikke resultatene fra folketellingen i 1990. Folketellingen fra 1980 viser tall for dagpendling over kommunegrensen, gjengitt i tabell på neste side.

En ser at en i 1980 omtrent ikke hadde pendling til Tromsø fra Målselv kommune. Over 70% av pendlerne benyttet bil.



Tabell 2.2-2 Dagpendling fra Målselv kommune i 1980

Målselv	Bardu	Lenvik	Tromsø	Andre	Totalt
Dagpendl.	152	62	4	25	243

Kilde: Folke-og Boligtellingen 1980. Statistisk Sentralbyrå

Også Målselv kommune, med sine ca 8.000 innbyggere, har spredt bebyggelse. Det er likevel et befolkningsmessig tyngdepunkt i området Nedre Målselv og i Bardufoss-området, hvor stedene Olsborg, Moen, Andselv og Bardufoss med omkringliggende kretser har en samlet "bofast" befolkning på ca 3.500-4000 personer. Utenom den bofaste befolkningen har området et antall militært personell av betydelig omfang.

Fra folketellingen i 1990 hentes følgende tall fra Bardu kommune for dagpendlerene:

Tabell 2.2-3 Dagpendling fra Bardu kommune i 1990

Bardu	Målselv	Salangen	Narvik	Andre	Totalt
Totalt	130	10	6	15	161

Kilde: Folke-og Boligtellingen 1990. Statistisk Sentralbyrå

Ca 90% av pendlerne benyttet bil som transportmiddel. Bardu kommune har ca 3.800 innbyggere, hvorav ca 2.100 bor i tettstedet Setermoen.

Det vurderes tre ulike alternativer for trasévalg fra planlagt stasjon på Andselv til Tromsø: En trasé via stasjonen på Nordkjosbotn, en trasé via stasjonen på Storsteinnes og utover vestsiden av Balsfjorden og en trasé mere direkte fra Andselv ut over vestsiden av Balsfjorden mot Tromsø. Reisetiden fra Andselv til Tromsø vil bli henholdsvis ca 35 minutter, 30 minutter og 25 minutter for de ulike traséene. Tar en med avstanden fra Setermoen, hvor det også er planlagt en stasjon, er reisetiden til Tromsø 8-10 minutter lengere.

Reisetiden med tog fra Andselv eller fra Setermoen til Narvik er på henholdsvis ca 35 og 25 minutter, noe lengere tid om traséen legges via Sjøvegan med stasjon der.

Selv på de lengste strekningene vil reisetiden fra Indre Troms til Tromsø eller Narvik bli relativt kort, og innenfor akseptabel tid for pendling. Etableringen av en hurtiggående togforbindelse vil skape en helt annen nærhet mellom Tromsø/Narvik og viktige befolkningsmessige, næringsmessige og forsvars-messige områder i Målselv og Bardu. Det er derfor sannsynlig at en pendler-tilpasset jernbane her vil åpne for ny/økt pendling til Tromsø og Narvik fra dette området. Omfanget vil avhenge av utviklingen på arbeidsmarkedet i de aktuelle områdene.

Bemanningsutviklingen innen Forsvaret antas bl.a. å bli spesielt viktig, siden Forsvaret danner mye av grunnlaget for næringsliv og bosetting i Indre Troms. Ved

en eventuell reduksjon i Forsvarets virksomhet i området, vil det spesielt for det bofaste, sivile personellet, kunne bli behov for pendlertilpasset og rask togtransport til de to byene.

### 2.2.3 Pendling mellom steder i Indre Troms.

Folketellingen i 1980 viser at ca 150 personer i Målselv var dagpendlere til Bardu. Fra Bardu til Målselv var de tilsvarende tallene i 1990-tellingen ca 130. Dette er i følge arbeidskontoret for Indre Troms pendlere mellom Andselv og Setermoen hvor det er planlagt stasjoner. Avstanden mellom disse to stedene er ca 30 km. De aller fleste pendlere benytter bil, slik at de som pendler mellom Setermoen og Andselv og visa versa, bruker ca 20-30 minutter på strekningen. Mange av pendlerne er tilknyttet Forsvaret.

For Salangen kommune viser tellingen for 1990 at ca 50 personer var dagpendlere til Bardu. I følge arbeidskontoret er også dette hovedsakelig pendlere som er tilknyttet Forsvaret og som pendler mellom Sjøvegan og Setermoen, en strekning på ca 30 km. De fleste pendlerne benytter bil, hvilket vil si at de bruker ca 20-30 minutter på strekningen. Ett av alternativene for trasévalg mellom Bjerkvik og Setermoen går via Sjøvegan med stasjon der.

Toget vil bruke ca 8-10 minutter på strekningen Sjøvegan-Setermoen og tilsvarende på strekningen Setermoen-Andselv, og en kan forvente at en del av dagens pendlerne vil benytte toget som alternativ til bilen. Dette er selvsagt avhengig av at togtidene tilpasses pendlernes behov. Det er vanskelig å se at toget vil skape økt eller ny pendling innen området. Dertil er reisetidene allerede i dag korte. Arbeidskontoret opplyser ellers at en del av pendlerne i området har samordnet transporten med bil, spesielt de som pendler fra Sjøvegan til Setermoen.

### 2.2.4 Øvrig pendling mot Narvik fra nord.

Det foregår i dag noe dagpendling fra Gratangen til Narvik, men denne vil ikke bli berørt av jernbanen.

Fra Bjerkvik (hvor det skal være stasjon) til Narvik blir det en reisetid på ca 10 minutter. Statistikken forteller ikke noe om dagens pendling mellom Bjerkvik og Narvik. Med bil representerer strekningen en reisetid på ca 30 minutter. En togforbindelse må antas å ville overta en del av den pendlingen som måtte forekomme mellom de to stedene. Hvorvidt toget vil medføre at en får særlig ny pendling mellom stedene er vanskelig å forutsi. Det vil avhenge av rutetilpassning og utviklingen på arbeidsmarkedet.

### 2.2.5 Pendling på strekningen Narvik-Harstad.

Under avsnittet "Strekningen Narvik-Harstad som eksempel" i FORUT Samfunns delrapport er jernbanens innvirkning på pendlingen på strekningen mellom de to stedene vurdert nærmere, og vi viser til dette avsnittet.



Grunnlaget for egne pendlertog fra nabokommunene til f. eks. Harstad synes lite aktuelt. Mellom byene Narvik og Harstad kan en imidlertid se noen koblingspunkter. Bl.a. ser en interessante koblingsmuligheter mellom utdannings- og forskningsmiljøene i Narvik og Harstad. Kortere reisetid mellom de to byene vil bedre kontakten og samhandlingen mellom regionene og på den måten kunne bidra til en generell styrking av områdets utvikling, næringsmessig og ellers.

#### 2.2.6 Pendling mot Narvik fra sør.

Statistikk for Ballangen kommune fra folketellingen 1990 viser at i alt 135 personer dagpendlet til Narvik. Ca 50 av disse hadde en reisetid på under 45 minutter, mens ca 85 personer hadde en reisetid på mellom 45 og 89 minutter. Hele 96% av disse pendlerne benyttet bil.

Fra Ballangen til Narvik er det ca 45 km langs veien, og dette blir også omtrent strekningen med tog mellom de to stedene. Med bil representerer dette ca 40-45 minutter, med tog tilbakelegges strekningen på ca 15 minutter. For mange av de av dagens pendlere som bor på, eller ved, stedet Ballangen, er det sannsynlig at et pendlertilpasset tog vil kunne ta over som kommunikasjonsmiddel tilknyttet arbeidsreisen til Narvik.

Hvorvidt togforbindelsen Ballangen-Narvik vil skape grunnlag for ny pendling, vil i stor grad avhenge av utviklingen på arbeidsmarkedet på de to stedene.

Fra kommunene Tysfjord og Hamarøy var det i 1980 ikke pendling mot Narvik.

På grunn av svært spredt bosetting i Hamarøy kommune med Oppeid som eneste tettsted beliggende ca 45 km fra planlagt stasjon ved Innhavet, kan en vanskelig se at jernbanen vil få betydning for pendling fra/til kommunen.

For Tysfjord kommune er det jernbane med trasé fra Innhavet til Ballangen og med planlagt stasjon på stedet Tysfjord som kan være interessant å vurdere i pendlersammenheng.

Stedet Tysfjord har en befolkning på ca 1250 innbyggere, og som ført i 1992 får veiforbindelse med omverdenen. Med jernbane vil reisetiden til Ballangen og Narvik bli på henholdsvis ca 10 og 20 minutter. En slik nær kontakt til Ballangen og Narvik vil bety en radikal utvidelse av arbeidsmarkedet for Tysfjord. Tysfjord må betegnes som et ensidig industristed (mineralproduksjon), og det må forventes et latent behov for et mere differensiert arbeidstilbud.

Det er vanskelig å se at de planlagte traséene fra Sørfjordmo via Sørfjordbotn til henholdsvis Ballangen og Narvik vil få betydning for pendling i Nordland.

#### 2.2.7 Pendling mot Fauske/Bodø fra nord.

I 1990 var det 103 personer fra Sørfold kommune som pendlet 4 ganger eller mere pr. uke til Fauske kommune. I følge arbeidskontoret for Indre Salten, er dette arbeidstakere bosatt i området rundt Straumen som arbeider i Fauske. Disse vil ikke

bli berørt av jernbaneutbyggingen nordover, da nærmeste planlagte stasjon nord for Fauske er ved Sørfjordmo. (Av samme grunn vil de ca 140 personene som pendler fra Fauske til Straumen-området (Salten Verk) ikke bli berørt av jernbanen)

Det er liten grunn til å anta at jernbanen vil åpne for ny pendling fra kommunene nord for Fauske og Bodø på grunn av spredt bosetting og få stasjoner.

Det skal ellers nevnes at det foregår en ikke ubetydelig dagpendling mellom Fauske kommune og Bodø (ca 200 dagpendlere i følge boligtellingsen i 1980). Ingen av disse nyttet tog eller buss.

### 2.3 Oppsummering.

I forhold til andre eksisterende pendlerstrekninger vil Nord-Norgebanen ha en lav frekvens. Markedet for jernbanens transporttilbud til pendlere begrenses dessuten på grunn av få stasjoner og spredt bosetting. Det er derfor vanskelig å se at jernbanen vil få stor betydning som pendlersystem i landsdelen.

Forutsetningene for at Nord-Norgebanen skal kunne gjøre eksisterende pendling mindre byrdefull og åpne for ny pendling, er at rutetilbudet tilpasses pendlernes behov. I dette ligger først og fremst at togtidene og frekvensen tilpasses de arbeidsreisendes behov. Uten slik tilpasning, vil toget ikke bli noe alternativ til dagens transporttilbud.

Vi Det viser her til det som er sagt ovenfor om situasjonen på strekningen Fauske - Bodø. Ingen av dagpendlerne på denne strekningen benytter toget. Mye av forklaringen ligger i at verken frekvens eller togtidene på denne strekningen er tilpasset pendlernes behov.

Det som ellers kan gjøre jernbanen til et interessant alternativ for eksisterende pendlere og som antas å bidra mest til å åpne for ny pendling, er den høye hastigheten på 200 km pr. time, og dermed den kortere pendlingstiden (over selv lange avstander) toget kan oppvise i forhold til dagens transportmidler. (Endres denne forutsetningen, vil dette påvirke en del av de vurderinger som er gjort ovenfor). Det er grunn til å anta at dette vil medføre at spesielt en del av dagens ukependlere vil gå over til dagpendling med tog, mens det i mindre grad forventes at nåværende dagpendlere skal gå over fra bruk av bil til tog.

Dersom jernbanen kan tilfredsstillende forutsetningene om tilpassete togtider og høy hastighet, vil toget kunne være interessant i pendlersammenheng for en del områder. Eksisterende pendlingen forventes å bli mindre byrdefull spesielt for pendlere

- mellom Nordkjosbotn/Storsteinnes og Tromsø
- mellom Sjøvegan, Setermoen og Andselv i Indre Troms
- mellom stedet Ballangen og Narvik

Avhengig av utviklingen på arbeidsmarkedet, forventes jernbanen åpne for økt pendling på de lengste av disse strekningene.



Under de samme forutsetninger som ovenfor forventes jernbanen å åpne for ny pendling spesielt

- mellom stasjonsstedene i Indre Troms og Tromsø/Narvik og
- mellom Tysfjord og Ballangen/Narvik

Spesielt Indre Troms står foran store omstillinger som følge av en forventet nedgang i Forsvarets aktivitet. Nord-Norgebanen vil utgjøre et positivt element i omstillingsprosessen i dette området, og mange vil nok kunne vurdere å bli boende, og søke arbeid i Tromsø eller Narvik dersom det kan få til en sosialt akseptabel pendlertilpasning. Slik sett vil jernbanen kunne bidra til å stabilisere bosettingen.

### 3. TILGANGEN TIL UTDANNING OG OPPKVALIFISERING

#### 3.1 Innledning

Denne deloppgaven har tar utgangspunkt i følgende problemstilling: *Vil Nord-Norgebanen gjøre tilgangen til utdanning og oppkvalifisering enklere?*

Jernbanen vil ikke endre ved transporttilbudet internt i kommunene og følgelig vil det ikke ha konsekvenser for den 9-årige skolen og ei heller for annen utdanning/oppkvalifisering som har nedslagsfelt innen kommunegrensene. Spørsmålsstillingen i oppgaven avgrenses derfor til følgende kategorier av utdanning:

- videregående utdanning
- høyskole og universitetsutdanning
- annen oppkvalifisering på regionalt og riksnivå.

Forbedret (enklere) tilgang til utdanning/oppkvalifisering anses å være tilstede dersom nytt rutetilbud med tog fører til at;

- a) flere tar utdanning, eller
- b) det blir enklere å ta utdanning, mulighet for raskere, flere og billigere reiser mellom utdanningssted og hjemsted.

#### 3.2 Sammenhenger mellom utdanning og transportbehov

##### 3.2.1 Generelle strukturtrekk

Strukturen i utdanningstilbudene har gjennomgått store endringer i løpet av det siste 10-året. To hovedtrekk har vært framtrepende;

1. Det har skjedd en sterk desentralisering i utdanningen på de fleste nivå. Særlig gjelder dette innenfor de tunge segmentene; videregående skoler og høyskolene (DH-systemet). Alt tyder imidlertid på at det ikke vil skje ytterligere desentralisering (opprettelse av nye læresteder). Utdanningsomfanget (antall studieplasser og bredde i utdanningen) ved de etablerte læresteder vil neppe bli redusert.
2. Utdanningsomfang og -frekvens i samfunnet har øket for de fleste kategorier av utdanning. Det er flere momenter som har vært utslagsgivende;
  - a) Det er stadig større del av ungdomskullene som tar videregående utdanning og høyere utdanning.
  - b) Kvinnenes yrkesdeltakelse har økt betydelig.
  - c) Situasjonen i arbeidsmarkedet gjør at det brukes stadig større ressurser på ordinær voksenopplæring. Økte konkurranse- og produktivitetskrav i privat og offentlig sektor fører til at det også blant yrkesaktive i faste stillinger brukes stadig større ressurser på etterutdanning og annen oppkvalifisering.



Det forventes at disse tendensene vil holde fram i årene som kommer og mest sannsynlig få ennå større omfang.

Sammenhengene mellom utdanning og transport er sterkt avhengig av faktorer som alder, familiesituasjon, yrkessituasjon og utdanningsart. Det foreligger lite bearbejdet statistikk som viser disse sammenhengene direkte. Følgende hovedtrekk kan utledes gjennom en iaktakelse av hvordan utdanningstilbudene er tilrettelagt for de ulike grupper av utdanningssøkende:

### 3.2.2 Videregående utdanning

Storparten av elevene er i alderen 16-19 år. I disse alderstrinnene er kontakten til hjemmet fortsatt sterk både mht. studiefinansiering, bokostnader og kontakten til hjemmemiljøet (foreldre, vennekrets, fritidsaktiviteter mv.). Utviklingen de siste 10-år med en sterk utbygging av desentralisert videregående skole må tas som uttrykk for dette. Dette har muliggjort at stadig større grupper av elever kan ta videregående utdanning uten å flytte hjemmefra.

Nytt togtilbud vil være et interessant alternativ for de som i dag har basert seg på dag- og ukependling med buss. I noe grad vil det kunne føre til at det blir flere som får mulighet til å dagpendle mellom hjem- og skolested. Like interessant kan det være at jernbanen vil muliggjøre ukependling til skolesteder lengre borte fra hjemstedskommunen. Dermed vil det øke valgmulighetene for ungdom som legger stor vekt på å opprettholde kontakten med hjemmet og lokalmiljøet under utdanningen<sup>1</sup>.

### 3.2.3 Høgskole- og universitetsutdanning.

Universitet og høgskoler rekrutterer studenter fra 19/20 års alderen. Denne gruppen av utdanningssøkende bor vanligvis utenom foreldrehjemmet og hoved-mønstret er at studentene bor på hybel på studiestedet.

Det har vært tendens til en viss todeling i studentmassen. Fortsatt kommer flesteparten av studentene direkte fra videregående skole i en alder av ca. 20 år. Samtidig er det blitt en svært stor gruppe voksne studenter med flere års yrkeserfaring, flere av disse er også etablert seg med egen familie, egen bolig osv. Denne utviklingen må sees i sammenheng med de strukturtrekk som er nevnt foran. Mange av disse har en bosituasjon som er svært lik dag- og ukependlerne. For disse vil pendling med tog være aktuelt om ruteopplegget gjør dette mulig.

Utdanningssøkende til videregående skoler, høgskoler og universitet har jevnt over liten inntekt og stor følsomhet til reisekostnader, og har generelt stor tilbøyelighet til å bruke kollektive transportmidler. Kravene til fleksibilitet og rutetilpasning er ikke så strenge som for mange andre grupper av reisende. Det vil derfor kunne forventes en større overgang til togreiser blant disse enn blant arbeidspendlerne.

---

<sup>1</sup> I følge en undersøkelse i Gratangen (NIBR-notat 1991:122) er det mange ungdommer som legger betydelig vekt på å kunne holde kontakt med hjemkommunen under videregående utdanning.

### 3.2.4 Annen utdanning og oppkvalifisering.

Denne gruppen er ikke så homogen som de to forannevnte. Det er allikevel noen særtrekk som er karakteristiske:

- a) Det omfatter primært etterutdanning for voksne arbeidstakere.
- b) For svært mange av disse blir utdanningen/kursingen bekostet helt eller delvis av arbeidsgiver el. Arbeidsformidlingen.
- c) Det er i hovedsak kort utdanning, kurser over noen dager og opp til 1 år.
- d) De fleste antas å være etablert med eget husvære og sannsynligvis vil disse foretrekke pendling framfor skifte av bopel (dobbel hushold/familie), dersom forholdene ligger til rette for det.

Det har i flere år vært en trend med økende distanseundervisning, ofte organisert i blokkundervisning der elevene oppholder seg på lærestedet over kortere perioder, men ellers studerer på hjemstedet. Disse utdanningsformene tar særlig sikte på å nå personer som av yrkes- og familiemessige årsaker ikke kan forlate hjemstedet for en lengere periode. Dette omfatter også de etablerte utdanningsinstitusjonene (videregående skoler, høgskoler og universitet). Også dette bidrar til økt reisefrekvens i utdanningssammenheng. Nord-Norgebanen vil kunne bidra til å stimulere til denne type utdanning i landsdelen.

## 3.3 Regionale forhold - Utdanningstilbud og kommunikasjoner.

### 3.3.1 Lokalisering av videregående utdanning.

De drøftinger som er gjort i avsnitt 3.2 beskriver generelle trekk uten at dette er knyttet opp til de områder som vil bli berørt av jernbaneutbyggingen. Nedenfor følger en vurdering av lokaliseringsmønster ved dagens utdanningstilbud sett i sammenheng med foreslått trasévalg (stasjonsområder) for den nye Nord-Norgebanen.

De breie studieretningene innen de videregående skolene er utbygd regionvis med flere regioner innen et fylke. Smalere studieretninger er normalt bygd ut på fylkesnivå. Ut fra dette avgrenses denne analysen til områder som kommer i direkte berøring med jernbaneforlengelsen (Fauske - Tromsø, med sidearm til Harstad).

Fra Fauske - Tromsø er det planlagt 13 nye stasjoner inkl. Fauske og endestasjonene i Harstad og Tromsø. Langs denne jernbanetraséen eller i umiddelbar nærhet til denne er det i dag 34 videregående skoler inkl. filialskolene fordelt på 21 skolesteder. Tabell 3.3-1 på neste side viser antall stasjoner og antall steder med tilbud på videregående nivå fordelt på de enkelte banestrekningene.

Langs aksene Fauske - Bjerkvik/Narvik er de videregående skolene inkl. folkehøgskolene samlet om Fauske og Rognan i sør og Narvik i nord, med unntak av Hamarøy Videregående skole på Hamarøy og med filial i Steigen. Stasjonsstedene mellom Fauske og Narvik vil få lettere tilgang til videregående utdanningstilbud og får dessuten en større bredde i tilbudet.



Tabell 3.3-1 Antall stasjoner og antall skoler/skolesteder.

Region	Stasjoner	Skolesteder	Skoler
Fauske - Bjerkvik	6	4	11
Bjerkvik - Tromsø	4	11	17
Bjerkvik - Harstad	3	6	6
Totalt	13	21	34

Kilde: NSB og Fylkesskolekontorene i Troms og Nordland

I første omgang vil jernbanen gi mulighet for raskere og billigere hjemreiser, og fra enkelte av stasjonsstedene vil det kunne åpne for dagpendling til skoletilbud i henholdsvis Narvik og Fauske. Dette er et tynt befolket område og det vil neppe gi noe stort trafikkgrunnlag.

Langs aksene Bjerkvik - Harstad og Bjerkvik - Tromsø er utdanningstilbudet på videregående nivå svært godt utbygd. Alle de foreslåtte stasjonssteder har videregående utdanningstilbud på stedet eller i umiddelbar nærhet (eksempelvis Andselv-stasjon / Bardufoss - videregående skole). Innenfor de mest alminnelige studieretningene vil jernbanen ikke ha betydning for utdanningstilbudet.

Når det gjelder mer spesialiserte studieretninger, så vil jernbanen lette tilgangen til disse i betydelig grad. Fra endel av stasjonsstedene vil det kunne ligge til rette for dagpendling, ellers vil mulighetene for ukependling blir bedret for en større gruppe av elevene. Betydningen av dette har vi diskutert tidligere i dette kapitlet.

### 3.3.2 Lokalisering av universitet og høyskoler.

De største utdanningsstedene i influensområdet er lokalisert til byene Tromsø, Bodø og Narvik. Ellers tilbys det høyskoleutdanning i Harstad, Alta, Hammerfest og Nesna.

Det anses lite trolig at jernbanen vil ha noen målbar betydning for utdanningsstedene i Finnmark.

For høyskoler og universitet i Troms og Nordland vil dette kunne ha direkte konsekvenser på flere felt:

For studentene flest, ventes det at de fortsatt vil bo på hybel på utdanningsstedet framfor en tilpasning med dagpendling. For store grupper av studentene vil det imidlertid bli bedre muligheter for å foreta billigere og hyppigere reiser til hjemstedet i helger, friperioder mv. Dette vil kunne ha sosial betydning for opprettholdelse av kultur- og fritidsaktiviteter i hjemkommuner med lite befolkningsgrunnlag og bidra til å vedlikeholde båndene til det lokale arbeidsmarkedet gjennom utdanningsperioden.

Dette er særlig universitets- og høgskolemiljøene i Tromsø, Narvik og Harstad, som får endret tilgjengelighet, siden disse når blir knyttet opp i et nasjonalt jernbanenett.

Enklere, billigere og raskere reisemuligheter må vi anta fører til at studentrekrutteringen skjer over et større område og det vil også kunne føre til en viss omfordeling i studentrekrutteringen mellom endel av utdanningsmiljøene. I noe grad vil det også kunne bidra til økt studentrekruttering fra omlandet rundt universitets- og høgskolesentraene, jfr. tabell 3.3-1. Bodø vil kunne styrke sin rekruttering i Sør-Troms og Nordre Nordland noe.

Stadig flere studenter er etablert med familie, eget hus osv. For denne gruppen studenter vil det være en stor omstilling forbundet med mange praktiske og økonomiske konsekvenser å bryte opp fra sitt bosted og flytte til et høgskole-/universitetsentra for 2-5 år. Vi antar at denne gruppen normalt vil foretrekke dagpendling foran hybtilværelse, om kommunikasjonstilbudene gjør dette mulig (pris, reisetid, antall avganger), og vi ser også en stigende tendens til ukependling for denne kategori studenter.

Slik pendling kan være aktuelt fra Indre-Troms til Tromsø, fra Indre-Troms, Søndre-Troms og Nordre-Nordland til Narvik og Harstad og fra Salten-området til Bodø. Ukependling eller pendling over flere dager i uken vil kunne skje over et enda større område. Forbedrede muligheter til regelmessig pendling vil kunne føre til økt utdanningsfrekvens blant denne gruppen, særlig for voksne kvinner med familie.

Vi har ikke datagrunnlag for å kunne foreta en tallmessig vurdering av trafikkpotensialet i dette. Universitetet i Tromsø (UiTø) er landsdelens eneste universitet og det største utdanningsssenteret nord for Trondheim. Ved UiTø er studenter fra Troms fylke og spesielt Tromsø by sterkt overrepresentert. Dette viser at nærhet til studiestedet fortsatt er ett av flere viktige kriterier for valg av utdanningssted. Nord-Norgebanen vil derfor trolig styrke Tromsø som universitetsby gjennom en økning av rekrutteringsomlandet.

Tabell 3.3-2 Universitetet i Tromsø - studentantall høsten 1991 etter bosted.

Bosted /Fylke - region	Antall studenter
Tromsø by	1242 ( 27%)
Andre deler av Troms fylke	873 ( 19%)
Finnmark	536 ( 12%)
Nordland	1006 ( 22%)
Sør-Norge	930 ( 20%)
Sum norske studenter	4587 (100%)

Kilde: Universitetet i Tromsø



### 3.3.3 Lokaliseringsmønster for annen utdanning og oppkvalifisering.

Det vil ikke kunne tegnes noen entydig struktur for dette. Visse antakelser kan imidlertid gjøres:

- a) Utdanning forbundet med arbeidsmarkedsopplæring følger ofte regioninndeling som for videregående skoler.
- b) Annen utdanning på regionsnivå blir ofte lagt til byer og de største tettsteder (Steder som fra før har gode utdanningstilbud).
- c) Fortsatt er det en betydelig andel utdanning utenom influensområdet og spesielt i Oslo-området.

Det framgår av dette at jernbanen vil kunne være en svært aktuell reisemåte;

- interregionalt i konkurranse med bil, buss og småfly,
- på landsdels- og riksnivå i konkurranse med fly.

Vi antar at denne gruppen vil ha tilpasningsformer som er svært lik gruppen voksne studenter m/familie for kurs/utdanning som strekker seg over flere uker. For korte kurs (inntil 1 uke) kan disse betraktes på linje med forretningsreisende.

## 3.4 Konklusjon

Innenfor videregående skole ventes minimale effekter for de breie studieretningene (allmennfag, handel og kontor mv.) Et unntak gjelder befolkningen knyttet til stasjonsstedene mellom Fauske og Narvik. Her vil tilgangen til utdanning bli generelt bedret.

For spesialiserte studieretninger på videregående nivå, som det gjerne kun er ett tilbud av innen de enkelte fylker, vil jernbanen kunne gjøre tilgangen vesentlig forbedret, ved at det gis mulighet for raskere og billigere reiser. I endel områder vil det også kunne ligge til rette for dagpendling og ukependling til de største skolestedene som Tromsø, Bodø, Narvik og Harstad.

For universitet og høgskoler vil jernbaneutbygging kunne føre til mer sammensatte effekter:

- Mange av studiestedene vil få utvidet sitt omland, spesielt gjelder dette Tromsø, Narvik og Harstad. Det vil kunne føre til noe omfordeling i studentrekrutteringen mellom endel av studiestedene, dernest kan det forventes at studentrekrutteringen fra distriktene (omlandet) øker noe og generelt blir mulighetene for å besøke hjemstedet bedret for store grupper av studentene.
- For eldre studenter som er etablert med egen familie, eget hus osv. vil jernbanen kunne føre til økt dagpendling og det vil også være svært sannsynlig med økt studentrekruttering fra denne gruppen, og mest sannsynlig med overvekt av kvinner. Dette vil kunne gjelde fra Indre-Troms til Tromsø, fra Indre-Troms, Sør-Troms og Nordre-Nordland til Narvik og Harstad og mellom disse to byene og fra Salten-området til Bodø.

For annen utdanning og oppkvalifisering ventes virkningene og bli svært lik det som er beskrevet for studenter etablert med egen familie, eget hus osv. når det gjelder utdanning som strekker seg over flere uker. For korte kurs (inntil 1 uke) kan disse betraktes på linje med forretningsreisende.

Universitetet i Tromsø vil styrke sin posisjon i forhold til sør-norske læresteder idet omlandet for både dagpendling og ukependling vil bli betydelig utvidet.

Totalt vurdert er det grunn til å slå fast at jernbanen vil ha en positiv effekt for tilgjengeligheten av utdanningstilbudene i landsdelen og for mulighetene for kontakt mellom utdanningssted og lærested. Slik sett vil den bidra til å øke utdanningsfrekvensen i landsdelen. Denne mulige effekten bør søkes kvantifisert i eventuelle videre konsekvensvurderinger.



## 4. TILGJENGELIGHET TIL HELSETILBUD

### 4.1 Innledning

Tilgjengelighet til helse- og sosialinstitusjonene er viktig for den enkelte innbygger, og med store avstander utgjør transporten til/fra helseinstitusjoner et relativt stort volum i landsdelen. I dette avsnittet skal vi derfor vurdere i hvilken grad tilbudene innen helse- og sosialsektoren kan bli mere tilgjengelig som følge av Nord-Norgebanens realisering.

Helse og sosialtjenestene er organisatorisk inndelt i kommunehelsetjenesten, fylkeshelsetjenesten, private helseinstitusjoner og statlige helsetilbud. Sektormessig omfatter helsetjenesten somatiske (legemlig behandling) sykehus/- sykehotell, institusjoner for psykisk helsevern, psykiatriske poliklinikker, bo- /rehabiliteringssentre, alkoholinstitusjoner, barnevernsinstitusjoner, familievernkontor samt endel andre institusjoner. Av disse vil det alt vesentlige av det regelmessige transportbehov som vil få tilknytning til en realisering av Nord-Norgebanen være forbundet med den somatiske helsetjenesten.

Troms og Nordland har i dag 10 sykehus som yter somatiske helsetjenester. Av disse er det følgende som vil bli berørt av den nye jernbanen: Regionsykehuset i Tromsø (RiTø), Nordland Sentralsykehus i Bodø, Troms Militære Sykehus (TMS), Harstad Sykehus og Narvik Sykehus. Av disse har RiTø og Sentralsykehuset i Nordland hele fylkene som dekningsområder. De øvrige sykehusene har hovedsaklig hhv. Midt-Troms, Sør-Troms og nordlige Nordland som sine dekningsområder. Alle sykehusene vil være tilknyttet stasjonsnett på Nord-Norgebanen.

Det foreligger ikke noen samlet oversikt over omfanget av syketransport i landsdelen. Tall fra Troms for 1990 viser at forbruket av midler til syketransport i Troms i 1990 var på ca 47,3 mill kroner. Dette gjelder utgifter til syketransport med båt, drosje, buss, fly og egen bil, ledsagerutgifter, oppholdsutgifter og skyss av helsepersonell.

Utgiftene til drosje utgjorde alene ca 17,5 mill kroner. Tallene er knyttet til om lag 100.000 behandlingstilfeller ved regionsykehuset. 5,5% av dette utgjorde dagpasienter, 10% ordinære innleggelser, 10% akuttinnleggelser og resten ordinære undersøkelser. Tallene for TMS og Harstad Sykehus er mere usikre, men stipuleres til ca 14.000 behandlingstilfeller.

### 4.2 Presisering/avgrensning

Antall stoppesteder til Nord-Norgebanen er planlagt slik at en kan se bort fra banen som et internt kommunikasjonsmiddel i de enkelte kommunene. Frekvensen til Nord-Norgebanen gjør videre at man i liten grad kan utnytte banen som en erstatning for eksisterende ambulansetjeneste med bil, båt eller fly. Den planlagte Nord-Norgebanen vil heller ikke øke tilgjengeligheten i den form at personer som i dag ikke har tilgjengelighet til et helse- og sosialtilbud vil få denne muligheten fordi nye strekninger åpnes for kommunikasjon.



*Problemstillingen kan derfor avgrenses til i hvilken grad syketransporten til de fylkeskommunale (og "statlige") helsetjenestene kan gjennomføres på en mer hensiktsmessig måte for samfunnet og for den enkelte.*

Med syketransport menes her transport av pasient og eventuell nødvendig ledsager i forbindelse med undersøkelse og behandling hos lege, i helseinstitusjon mv. I tilfeller der pasientens sykdom eller skade ikke gjør det nødvendig å bruke ambulanse. Syketransport omfatter videre utgående skyss av helsepersonell når pasientene pga. sin helsetilstand ikke kan møte fram på behandlingsstedet.

#### **4.3 Valg mellom alternative transportmidler**

Reglene for refusjon tilknyttet syketransport er hjemlet i Folketrygdloven Pgf 2- 6, pkt. 1-3. I korthet går reglene ut på at staten refunderer skyssgodtgjørelse til nærmeste behandlingssted i samsvar med bruk av rimeligste forsvarlige transportmiddel. Hvis lengere opphold fra hjemmet er nødvendig ytes det godtgjørelse for kost- og oppholdsutgifter etter bestemte satser.

De lokale trygdekontorene praktiserer regelverket, og kan gi deg rekvisisjon for syketransport med drosje (og eventuelt fly) på medisinsk grunnlag eller ved manglende rutetilbud. Legen kan også gi rekvisisjon for drosje på medisinsk grunnlag. En realisering av Nord-Norgebanen ventes ikke å gi reduksjoner i antall rekvisisjoner for drosje pga. manglende rutetilbud, fordi det i dag er etablert alternativ kollektivtransport parallelt med den tenkte togtraséen.

Om tilstedeværelse av et togtilbud kan føre til at pasienter som har fått rekvisisjon for drosje på medisinsk grunnlag kan reise med tog må vurderes i de enkelte tilfeller. Erfaringer fra Vest-Agder viser at slik overgang blir vanskelig. Som regel må pasienten likevel i drosje for å komme til en jernbanestasjon, og skifte av transportmiddel på vei til sykehus vil i slike tilfeller gjerne unngås.

Syketransport som i dag skjer med skyssbåt ventes ikke å bli påvirket av en realisering av Nord-Norgebanen. Dette skyldes at togtraséen ikke går gjennom de aktuelle områdene (bortsett fra Harstad hvor en raskt kan komme seg til RiTø med hurtigbåt).

Erfaringene fra Vest-Agder indikerer at jernbanen er lite konkurransedyktig der hvor fly nyttes til syketransport. Ca 75% av syketransporten mellom Kristiansand og Oslo skjer med fly, til tross for god forbindelse med jernbane på strekningen. Med fly sparer en her totalt ca 2-2,5 time en vei.

Når det gjelder jernbanen i konkurranse med buss og bil, er det høstet ulike erfaringer. I Nordland har det vært begrenset bruk av jernbanen i syke-transporten fordi tilbringertjenesten til stasjonene er for dårlig. I Vest-Agder, hvor en også arbeider aktivt for å samordne syketransporten, og hvor transport med buss og tog er ganske likt fordelt, har en god erfaring med etterspørselen etter togenes sykekupeer. Dette er egne kupeer for 4 personer, og hvor en har lagt til rette for denne kategori reisende, bl.a. med egne toalett m.v.



#### 4.4 Erfaringer med samordning av syketransport.

I Troms er det gjennomført et prøveprosjekt for samordning av syketransporten i regi av Samferdselsjefen. Målet med prosjektet har vært å spare kostnader ved at f.eks. flere personer kjører sammen når drosje er nødvendig for å komme til sykehuset. Samordningen av syketransporten vil i praksis bety at legen ved henvisning til sykehus også anmerker transportbehovet. Det utarbeides så avdelingsvise ventelister ved sykehuset med transportbehov. I samråd mellom kjørekontor og drosjesentraler planlegges, samordnes og iverksettes de ulike transporten. For 1990 har en regnet med å spare ca 3 mill kroner på samordning av syketransporten i Troms.

I Oppland fylke har det vært gjennomført tilsvarende prøveprosjekt for samordning av syketransport. Erfaringene med omorganiseringen her er foreløpig noe blandede. Syketransporten i Oppland foregår i hovedsak med drosjer og rutegående busser. Det ser ut til at jernbanen i liten grad blir benyttet. I følge Samferdselsetaten er det en prisforskjell mellom buss og jernbanen i Oppland til fordel for bussen på ca. 30%.

Fra poliklinikkene blir det uttalt at man ved valg av tidspunkt for mottak/utskrivning av pasienter har liten mulighet for å tilpasse rutiner etter rutegående transportmidler. Det er type sykdom, samt utrednings- og behandlingsbehovet som bestemmer tidspunkt for ankomst og avreise.

Jernbanen er et "stivt" transportsystem både med hensyn til lokalisering og ruteopplegg og gir begrenset mulighet for å nytte toget i et samordningsopplegg med andre transportmidler.

#### 4.5 Oppsummering

Omfanget av syketransport bestemmes av behandlingsskapiteten på sykehusene og hvordan organiseringen av sykehusdriften påvirker transportbehovet. Ut fra de erfaringene som er gjort ellers i landet, er det grunn til å regne med at bruk av jernbanen til syketransport i det vesentligste vil begrense seg til "ordinær" syketransport til sykehusene langs traséen, og da fortrinnsvis fra de områder som har stasjon. Toget vil her være konkurransedyktig både med hensyn til pris, hastighet og komfort i forhold til f. eks. buss. Toget vil ikke være aktuelt i ambulanseoppdrag og heller ikke der det er behov for spesiell transport av medisinske årsaker.

Disse konklusjoner er trukket ut fra dagens erfaringer og vurderinger med hensyn til konkurranseforholdet mellom jernbane og andre transportmidler. En må imidlertid regne med at oppmerksomheten rundt effektiv organisering av syketransporten vil bli større i årene som kommer. Ressursknapphet i helsesektoren og tendenser til økt spesialisering mellom sykehusene kan bidra til å endre transportbehovet og konkurranseforholdet mellom de ulike transportmåter. Dersom jernbanen legger vekt på å utvikle et attraktivt syketransporttilbud vil den kunne spille en større rolle enn i dagens situasjon.



## 5 HANDLEVANER OG FORBRUKSMØNSTER

Handlevanene i jernbanens influensområde er etablert gjennom en rekke år der veinettet har vært relativt stabilt. Transportstandarden har utviklet seg som følge av veiutbedringer og kvantitative og kvalitative forbedringer av bilparken, men dette har ikke gitt grunnlag for dramatiske endringer de siste ti-årene.

Det spørsmålet som må stilles i samband med denne konsekvensanalysen er om etableringen av Nord-Norge banen vil kunne bryte opp i de etablerte handlemønstre og på hvilken måte i tilfelle dette vil skje.

For å kunne få en bakgrunn for å vurdere dette har vi tatt utgangspunkt i en del undersøkelser av befolkningens innkjøpsvaner som ble foretatt i midten av 80-årene i kommunene Korgen, Gildeskål, Hemnes, Storfjord<sup>1</sup> og Gratangen<sup>2</sup>. Selv om dataene er såvidt gamle mener vi de gir en god bakgrunn for de vurderinger som her skal gjøres. Dels fordi det ikke er noen grunn til å tro på dramatiske endringer i innkjøpsvanene i den perioden som har gått og dels fordi vi har hatt mulighet til å foreta særlige utkjøringer av disse dataene for vårt formål. Et annet moment er at dataene representerer en god geografisk spredning med hensyn til det området jernbanen skal gå gjennom.

### 5.1 Handling skjer ikke i samband med arbeidsreiser

En entydig konklusjon fra de undersøkelser som er foretatt er at handling i liten grad skjer i samband med arbeidsreiser/pendling. Bare mellom 5 og 8% av de spurte husholdningene oppgir at handleturer kombineres med arbeidsreiser.

Det vanligste er å dra på spesielle handleturer. Mellom 40 og 45% av de spurte oppgir at de vanligvis drar på "rene" handleturer når de handler utenfor kommunen. Mellom 15 og 20% oppgir at de vanligvis kombinere handling utenom sin egen kommune med besøk hos venner og familie og mellom 10 og 20% oppgir "hyggetur/det å oppleve noe annet" som det viktigste formålet å kombinere handlingen med. Bilen er det helt dominerende transportmiddel i slike sammenhenger. Det følger av at handlingen gjerne resulterer i omfangsrik og tung bagasje, og av at de formålene husholdningene kombinerer sine handleturer med krever stor fleksibilitet på transportsiden.

Tall fra Gratangen og Evenes kan bidra til å illustrere hyppigheten av turer til de større sentraene fra de mindre kommunene i området.

Av Gratangsværingene var bare ca 7% av husholdningene i Narvik en gang pr uke eller oftere (ca 1 times reisetid med bil) mens ca 19 % var i Bjerkvik tilsvarende ofte (ca 30 min reisetid med bil). Av Evenesværingene var ca 21% i Evenskjer minst en gang i uka, mens ca 6% var i Harstad eller Narvik tilsvarende ofte. Det

<sup>1</sup>Undersøkelsene er gjennomført av Bedriftsteknikk A/S Stokmarknes v/ Kjell Skau i perioden 1985-87. databehandlingen i samband med disse undersøkelsene ble foretatt ved NIBR/Nord-Norge og vi har tilgang til primærdataene fra disse undersøkelsene.

<sup>2</sup>"Handels- og serviceanalyse for Gratangen", arbeidsrapport i samband med undersøkelse av Lars Krogh, Alta 1984



er de hyppige besøkene som representerer mulighet for handelslekkasje på dagligvaresiden, og en ser at avstand er en svært kritisk faktor her.

På den annen side var neste 87% av gratangsværingene i Narvik minst en gang pr år (og 37% minst en gang pr måned). Av Evenesværingene var tilsvarende 87% i narvik minst en gang pr år og 85% minst en gang i Harstad. Mellom 35 og 40% var på disse stedene en gang i måneden eller oftere. Slike relativt sjeldne turer representerer en mulighet for å få overblikk over de store stedenes varetilbud og gjøre innkjøp av kapitalvarer, klær og andre spesialvarer der prisen er høy og tilbudspriser betyr mye og bredden i vareutvalget er viktig. Selv få kjøp kan i omsetning representere en relativt betydelig handelslekkasje (F.eks bilkjøp, radio/TV, hvitevarer, moteklær).

Svært få vil ta toget for å handle i såpass små steder som Nordkjosbotn eller på Andselv, men jernbanen vil selvsagt gjøre Narvik, Tromsø og eventuelt Harstad til mer tilgjengelige mål for disse relativt sjeldne handleturene fra folk i omlandet. Slike turer vil kunne kombineres med besøk, utnytting av kulturtilbud, turer til undersøkelse på sykehus etc, etc. Når vi tar i betraktning at det er relativt få mennesker som på denne måten får en vesentlig endret tilgjengelighet til disse sentrene, og at jernbanen ikke er det mest aktuelle transportmiddel i samband med handleturer av denne typen, er det grunn til å konkludere med at denne effekten vil bli svært liten. I den grad effekten oppstår vil den bidra til å styrke de store stedenes konkurransekraft.

## 5.2 Det er lave priser og bredden i varetilbudet som trekker folk ut på handletur

De undersøkelser av handelslekkasjer som er foretatt viser at det er kommunene med markerte senterdannelser som ligger kommunikasjonsmessig sentralt til som trekker til seg handel fra innbyggere utenfor sine egne kommunegrenser. Dette er jo ikke særlig overraskende, og svarer godt til de motiver som husholdningene oppgir for å handle utenom egen kommune. Her er det to forhold som dominerer: lave priser og bredde i vareutvalget i tillegg til det å kunne få utført flere ting på samme sted.

Muligheten for å tilby attraktive tilbud henger sammen med stor omsetning og dermed mulighet for å kunne dekke inn tapene på tilbudsvarerne med stor omsetning av andre varer. Bredden i tilbudet på et sted har jo også en helt klar sammenheng med størrelsen på senteret.

Intervjuer og skissemessige beregninger som er gjort i samband med disse undersøkelser, og andre undersøkelser om grensehandel, tyder på at husholdningene ikke legger klare lønnsomhetsvurderinger til grunn for sine handleturer. Fortjenesten av tilbudspriser veies sjelden nøyaktig opp mot de økte transportkostnadene og andre kostnader i samband med handleturene<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> "Grensehandel over Svinesund" Hovedtall fra en intervjuundersøkelse foretatt av Fondet for Markeds- og distribusjonsforskning. Upublisert notat, Oslo 1984



### 5.3 Grensehandel

Den mulige effekt av jernbanen på grensehandel må skje som følge av at befolkningen fra Tromsø til Fauske får en bedret tilgjengelighet til Sverige (Kiruna) som følge av tilknytningen til Narvik-Kiruna banen.

Tromsø-området har tradisjonelt hatt en grensehandelstrafikk med bil i retning av Kilpisjärvi. Denne grensehandelen har gått mye tilbake siden tidlig på åttitallet, som følge av handelsrestriksjoner og en utjevning av prisforskjellene<sup>4</sup>. Generelt bedret levestandard kan også ha bidratt til minskning av den prismotiverte grensehandel.

For Tromsø-området vil det fortsatt være omlag litt kortere reisetid til Kilpisjärvi med bil som til Kiruna med tog (forutsatt korresponderende rute i Narvik). For befolkningen i Narvik-området vil tilgjengeligheten være den samme, mens befolkningen i Harstad-området og mellom Narvik og Fauske vil få en noe bedre tilgjengelighet til Kiruna.

Det er altså relativt få mennesker som får vesentlige endringer i sine muligheter for å foreta grensehandel som følge av jernbaneutbyggingen, og endringene er usikre idet vi i dag ikke vet hvordan korrespondansen mellom Nord-Norge banen og persontogene mellom Narvik og Sverige vil være. Av samme grunner som vi har skissert i de foregående avsnitt så er ikke jernbanen så veldig attraktivt som transporttilbud i samband grensehandelsturer. Da veien over Bjørnefjell ble åpnet sank f.eks trafikken med Narvik-Kirunabanen med 26%, eller med over 33.000 passasjerer i følge NSB's persontrafikkstatistikk.

En av de få undersøkelsene som er foretatt av grensehandelen på Nordkalotten ble gjennomført av Norsk institutt for by- og regionforskning i 1987<sup>5</sup>. Når vi ovenfor har argumentert for at jernbanens direkte innvirkning på grensehandelen blir minimal, er det særlig et par konklusjoner fra denne utredningen som kan ha interesse for denne konsekvensanalysen:

For det første gir rapporten grunn til å anta at grensehandelen i nord i noe større grad er koplet til andre formål enn bare handleturer enn tilfellet er i Sør-Norge. For det andre påviser rapporten at handel i nabolandet ikke automatisk fører til en utarming av handelsnæringen i eget land. Dette nettopp fordi grensehandelen er koplet til andre reiseformål og turisme. Den økte langveistrafikk som grensehandelstrafikken representerer fører til en omsetningsøkning i grensekommunene - og de negative virkningene i form av handelslekkasje fra det land som taper i grensehandelstrafikken fordeler seg over et meget stort område.

I den grad jernbanen kan bidra til en økning av turisme og økt trafikk mellom Norge og Sverige vil trolig denne positive effekten for handelen kunne bli like stor, eller større enn et mulig tap som følge av økt handel i Sverige. Effektene vil imidlertid være svært vanskelige å forutsi på forhånd og trolig bli svært marginale.

---

<sup>4</sup>NIBR-notat 1988:110 "Grensehandel på Nordkalotten" av Lars Krogh, Per G. Labba og Ketil Hanssen

<sup>5</sup>Som ovenfor



#### 5.4 Jernbanen vil i liten grad føre til endringer av handlemønstrene

Ut fra det som er sagt ovenfor kan en ikke forvente at jernbanen vil være noe særlig attraktivt tilbud for handleturer. Et mulig unntak kan være på strekningen Narvik-Harstad dersom det på denne strekningen kan etableres lokaltransporttilbud.

Dagligvareomsetningen vil så og si ikke bli påvirket av jernbanen. Disse konklusjonene kan underbygges med tall fra de varehandelsundersøkelser som er foretatt. Disse viser at det er sentrene som ligger i nær avstand, slik at reisetiden med bil er kort, som utgjør noen trussel med hensyn til å trekke omsetningen vekk fra sentrene i hjemkommunen når det gjelder dagligvareomsetning.

Årsaken til jernbanens manglende innflytelse på handlemønsteret ligger i at den ikke tilfredsstillende de kravene til fleksibilitet og mulighet for frakt av innkjøpte varer som stilles i samband med handleturer.

Uansett vil jernbanen innebære en ny transportmulighet. For en del steder som i dag ligger meget langt unna de store sentrene vil disse i tid kunne komme betydelig nærmere som følge av jernbanens hastighet. De stedene som kan dra nytte av dette med hensyn til å tiltrekke seg ny handel er de relativt sentrale stedene, med et bredt tilbud av varer, og særlig de stedene som tilbyr andre reisemål enn handel.

I den grad jernbanen vil endre på handlemønsteret er det derfor grunn til å tro at det vil føre til at de relativt sentrale stedene vokser på bekostning av de mindre sentrene. De mest utsatte i så måte vil være Andselv og Setermoen som vil kunne miste en del omsetning til Narvik og Tromsø og eventuelt Sortland (hvis banen blir videreført dit) som kan miste omsetning til Harstad. Denne effekten vil imidlertid ikke være særlig stor, og den vil stort sett begrense seg til kapitalvarer, klær og spesialvarer. Økt turisttrafikk vil kunne kompensere for et slikt tap.

Særlig når vi skal vurdere handelen i mer sosial sammenheng er det grunn til å understreke de relativt små konsekvensene. En ting er at det kan oppstå endringer i handlevaner og steders konkurransekraft, men så lenge dagligvareomsetningen ikke påvirkes vesentlig vil ikke befolkningens velferd når det gjelder handel bli endret i nevneverdig grad.

## 6. KULTURSEKTOR OG ORGANISASJONSLIV.

### 6.1 Innledning

I det følgende skal vi søke å belyse i hvilken grad tilbudene innen kultursektoren blir mere tilgjengelig som følge av Nord-Norgebanens realisering. Vi har her lagt til grunn et vidt kulturbegrep som også favner organisasjons- og foreningslivet, og vi vil derfor også se på hvilken betydning jernbanen vil ha for organisasjons- og foreningsdeltagelsen i landsdelen og for kontakten organisasjonene imellom.

Kulturbegrepet har sin opprinnelse i latin ("dyrke"), og oppfattes oftest i forbindelse med åndelig kultur. Således omfatter kultursektoren billedkunst, litteratur, teater, musikk, akademisk liv, forskning, undervisning, museumsaktivitet og annen intellektuell virksomhet. Det utvidede kulturbegrepet omfatter ofte også sosiale - og fysiske aktiviteter. I en slik sammenheng er f.eks. idrett og uteliv også å betrakte som kultur. Organisatorisk utøves mye av de kulturelle aktivitetene i regi av frivillige organisasjoner, mens noe også må sies å være et offentlig ansvar og mindre deler drives som kommersiell forretningsvirksomhet.

I andre deler av utredningen behandles forhold som kan defineres inn under forskning, undervisning, sosiale tilbud, familieliv etc. Problemstillingene innen kultursektoren avgrenses derfor her til i hvilken grad tilbudene innenfor

- billedkunst, musikk, litteratur, teater mm.
- museal virksomhet, kulturvern
- idrett, mosjonsvirksomhet

kan bli mer tilgjengelig for publikum som følge av en realisering av Nord-Norgebanen. Organisasjons- og foreningsdeltagelsen avgrenses til frivillige organisasjoner, da deltagelse i andre organisasjoner kommer inn under yrkesmessig deltagelse som behandles andre steder.

Å vurdere problemstillinger rundt kultur kan ofte være vanskelig. Avgrensninger av kultur-begrepet er et vanskelig tema i seg selv, det er begrenset med data som kan utnyttes, menneskers tilbøyelighet til deltagelse i kulturaktiviteter er vanskelig å forutsi og på dette området er det ikke alltid at handlinger kan forklares utfra rasjonelle årsakssammenhenger.

### 6.2 Jernbanens betydning for kulturtilbudenes tilgjengelighet.

Som i landet for øvrig, foregår det på det lokale plan mange ulike kulturaktiviteter hvor gjerne idrett, musikk og ulike typer foreningsaktiviteter dominerer. Aktivitetene er lokalisert til ulike typer idrettsbygg, uteanlegg, forsamlingshus/kulturhus m.v. Som eksempel nevnes at det bare i Troms finnes ca 90 kulturhus, 20 idrettshaller, 63 svømmehaller og et stort antall fotballbaner, lysløyper, forsamlingshus etc. Idretten er organisert i over 300 lokallag med nær 50.000 medlemmer.

Med det begrensede antall stasjoner som er planlagt for Nord-Norgebanen, er det vanskelig å se at jernbanen vil få betydning for tilgjengeligheten til kulturtilbudene på det lokale plan. Jernbanens eventuelle innvirkning på tilgjengeligheten til



kulturtilbudene begrenses derfor til kulturaktiviteter som har regional eller nasjonal karakter.

De viktigste kulturtilbudene av regional karakter er knyttet til de større sentra. Det er her gjerne snakk om institusjonelle kulturtilbud som f. eks. Tromsø Museum, Hålogaland Teater, Krigsminnemuseet i Narvik etc. samt større arrangementer som Festspillene i Harstad, Vinterfestivaluka i Narvik, større idrettsarrangementer o.l.

Som det vil fremgå av tidligere avsnitt (2.2) vil jernbanen skape en større nærhet enn i dag mellom områder langs traseen og de større sentra på grunn av den kortere reisetid. Spesielt vil dette gjelde mellom Indre Troms og Tromsø/Narvik samt mellom Narvik og Harstad. Det er grunn til å regne med at jernbanen vil medføre et større nedslagsfelt for de regionale kulturtilbudene, samtidig som jernbanen i seg selv vil kunne representere et nytt virkemiddel ved organiseringen av transporten til/fra de større kulturarrangementene.

### **6.3 Jernbanens betydning for organisasjons-og foreningsdeltagelse.**

Som i landet for øvrig har en også i Nord-Norge en flora av frivillige organisasjoner og foreninger. Antall og relativ deltagelse varierer neppe særlig fra kommune til kommune, selv om en i de større sentra naturlig nok vil ha et større mangfold enn ellers.

I de aller fleste tilfeller er det slik at selv regionale og landsomfattende organisasjoner og foreninger baserer seg på lokalt organiserte grupper og lag, dels på stedsnivå og dels på kommunenivå. Bare sjelden er det slik at organisasjoner bygges opp med regioner eller fylker som "laveste" nivå og hvor betingelsene for å delta på grunnnivå betinger forflytning over større avstand.

Som det fremgår i tidligere avsnitt, vil Nord-Norgebanen ha liten eller ingen betydning for trafikk internt i kommuner, og i så måte kan en si at jernbanen har liten betydning for selve deltakelsen i foreninger og organisasjoner.

Ser en på foreningenes aktiviteter, kan det være grunn til å skille mellom de som utelukkende har en lokal "stasjonær" karakter (vinklubben, hytteforeningen osv) og de foreninger og organisasjoner som gjennom sine aktiviteter og formål vil ha behov for å forflytte seg ut over kommunegrensen for å utøve sin virksomhet. Eksempler på det siste kan være idrettslag, bridgeklubber, musikkorps osv. Disse foreningenes transportbehov vil være knyttet til planlagte arrangementer, og hvor det ofte kreves overnatting på arrangementsstedet.

Undersøkelser omkring idrettens reiseaktiviteter (FDH: Reisekostnader for idretten i Finnmark) viser at nordnorske idrettslag bruker ca 56% av sine samlede utgifter på reiser. I Finnmark var buss det mest benyttede transportmiddel, dernest bil. Samtaler med idrettskretsene i Troms og Nordland bekrefter tilsvarende reise-mønster der. Idrettslag, musikkorps o.l. bruker oftest egen buss eller egen bil både fordi dette faller billigst, fordi slike organisasjoner må ha med seg en del utstyr og/eller fordi det er behov for "intern" transport på arrangementsstedet. Det siste gjelder særlig når arrangementet krever overnatting.



For den typen organisasjoner som regelmessig forflytter seg over kommunegrensen og som er lokalisert til stasjonssted, kan jernbanen bety et alternativt transportmiddel til dagens buss og bil. Jernbanen vil her kunne være konkurransedyktig både på pris og reisetid, kanskje spesielt over lengere avstander der bussreiser blir strabasjose eller hvor en ellers vil benytte fly.

Det er imidlertid liten grunn til å tro at overgang til bruk av jernbane vil bli særlig stor. For det første har jernbanen svært få stoppesteder, noe som begrenser antall brukere sterkt samtidig som det utelukker bruk av jernbane direkte frem til mange aktuelle arrangementssteder. For det andre vil behovet for "intern-transport" på arrangementsstedet i stor grad favorisere buss og bil.

Svært mange av de lokale organisasjonene er del av regionale eller nasjonale organisasjoner, noe som regelmessig skaper behov for kontakt mellom de ulike ledd og nivåer i organisasjonen. Ofte vil det være slik at lokale avdelinger får behov for å sende representanter til regional/nasjonal organisasjon som normalt vil være lokalisert på de mest sentrale steder. Arrangementer for samling av lokale organisasjoner blir ellers gjerne lagt til steder som har god overnattingskapasitet og gode kommunikasjoner.

Det er heller ikke her grunn til å regne med at jernbanen vil få særlig stor betydning. Den type reiser det her er snakk om, kan på et vis sammenliknes med ordinære "forretningsreiser", hvor det er behov for en effektiv utnyttelse av tiden fra en må reise hjemmefra til en er tilbake. Dette innebærer at jernbanen bare er attraktiv som transportmiddel for de organisasjonsdeltakerne som bor på eller nært ved stasjonssted, og da bare om toget gir et bedre reisetilbud til bestemmelsesstedet, tids- og kostnadmessig, enn andre transportmidler.

Indirekte kan jernbanen få betydning for arbeidet i foreninger og lag i den grad den muliggjør økt pendling til arbeid eller utdanning. De som på denne måten kan opprettholde sitt bosted eller kontakten med hjembygda under utdanningen vil bidra i det lokale foreningslivet. I NIBR-notat 1991:122 "Framtid i Gratangen - sats på kulturen!" understreker flere av informantene den store betydning som ungdommen har for aktiviteten i lagene og problemene som oppstår når de flytter ut av bygda. Tillitsmannskrisen innen kulturlivet vil neppe bli mindre - og selv få personer som kan fortsette å bo på hjemstedet kan ha stor betydning i de små kommunene.

#### 6.4 Oppsummering.

Det er vanskelig å se at jernbanen vil ha særlig betydning for kultursektoren og foreningslivet i landsdelen. Det er andre prosesser enn transporttilbudet som styrer interesse og deltagelse på disse områdene. At jernbanen knytter enkelte distrikter nærmere til sentrale steder medfører imidlertid at enkelte kulturtilbud får et større nedslagsfelt.

Indirekte kan jernbanen få positiv betydning for kulturaktivitetene i de små kommunene i den grad den bidrar til å muliggjøre dagpendling/ukependling som alternativ til flytting.



## 7 FAMILIELIV OG BOSTEDSMØNSTER

### 7.1. Familieliv

Nord-Norgebanens innflytelse på familielivet må vurderes på bakgrunn av de konklusjoner vi har kommet med tidligere i rapporten. Det er særlig følgende effekter som kan gi grunnlag for konklusjoner:

- Økt kontakt med familien der jernbanen muliggjør dagpendling i stedet for ukependling.
- Økt kontakt med familien og hjemkommune for skoleelever som kan dagpendle i stedet for ukependling eller ukependle i stedet for å være borte over lengre perioder
- Økt kontakt med familien for eldre som ikke disponerer bil

De to første av disse effektene har vært omtalt tidligere, selv om det i dag er umulig å kvantifisere hvordan de vil slå ut rundt årtusenskiftet. Men det kan fastslås at effektene vil oppstå i noen grad og at det særlig er i Indre Troms, Tysfjord-området og evt i Vesterålen de vil være av særlig betydning.

De positive effekter av ungdom som i større grad kan holde kontakt med hjemmet vil også slå ut for byenes og de store stedenes vedkommende, idet ungdom fra slike steder ofte studerer i andre store byer som gjennom jernbanen vil bli knyttet nærmere hverandre. Jernbanen er et særlig attraktivt transportmiddel for studerende ungdom av prismessige årsaker.

Det er ca 17000 personer over 67 år i de kommunene Nord-Norgebanen passerer gjennom. Også eldre utenfor dette området kan i noen grad tenkes å bruke banen i kombinasjon med annen rutegående transport. Vi vet at tilgangen til bil er mindre i denne gruppen, men har ikke datagrunnlag for å kunne beregne transportbehovet. I vår sammenheng er det jo avhengig av i hvilken grad disse kan og vil benytte jernbane for å nå sine nærmeste slektninger.

Det er altså mulig å konkretisere en del mulige positive effekter på familielivet som følge av en bane, men vanskelig å kvantifisere disse. Mulige negative effekter er vanskelig å konkretisere.

### 7.2 Bostedsmønster

I hvilken grad vil de effekter som er beskrevet med hensyn til arbeidsmarked, pendling, handlemønster, tilgjengelighet til utdanning og kulturtilbud og betydning for familielivet slå ut i endringer i bostedsmønsteret?

Fortsatt er det mulighetene for tilfredsstillende arbeid som dominerer bostedsvalgene. Flere tendenser ved samfunnsutviklingen peker imidlertid i retning av at bostedspreferansene vil spille en økende rolle. Først og fremst det faktum at de tjenesteytende næringer utgjør en større andel, og disse lokaliseres til steder der folk bor. Muligheter for fjernarbeid og en økende tendens til langpendling innen de kunnskapsbaserte næringer styrker også tendensen til at bostedspreferansene øker i betydning. En styrking av kommunikasjonstilbudet, som jernbanen representerer,

vil bidra til å øke mulighetene for et bostedsmønster tilpasset befolkningens bostedsønsker. Selv om dette i seg selv ikke sier noe om det bostedsmønsteret som vil oppstå er det en faktor som bør trekkes inn i vurderingene av banens ønskelighet.

Vi har ikke funnet undersøkelser som gir grunnlag for å trekke erfaringer om jernbanens direkte innflytelse på bostedsmønsteret. Det vil være banens betydning for sysselsettingsutviklingen som igjen fører til bostedsmessige konsekvenser. Konsekvensene for sysselsettingsutviklingen er behandlet i andre deler av utredningsarbeidet.

I avsnittet om varehandelen har vi pekt på at i den grad banen har direkte effekter vil det være i form av en styrking av de større stedene. De positive kommunikasjonsmessige effektene av jernbanen mot til pendling til arbeid og utdanning og nærhet til regionens og landsdelens tilbud kan bare utnyttes fullt ut på stasjonsstedene. Det er rundt stasjonsstedene at jernbanen i hovedsak også vil få de sysselsettingsmessige effektene. Stasjonsstedenes konkurransevilkår i forhold til andre steder i landsdelen vil dermed styrkes som en følge av banen. Dette skjer i en situasjon hvor det allerede er tendenser til en konsentrasjon av bosetningsmønsteret og der det ikke er noe stort befolkningsmessig vekstpotensiale å fordele. Følgelig er det all grunn til å anta at jernbanen vil styrke en viss sentralisering rundt stasjonsstedene - hovedsaklig de større stedene i landsdelen.

Det er vanskelig å beskrive denne mulige sentraliseringen som en ensidig negativ konsekvens. Det er selvsagt mulig å tenke seg at bedrifter utenom stasjonsstedene vil søke omlokalisering. På den annen side har det levedyktige, eksisterende næringsliv i dag tilfredsstillende vilkår der de er. Omlokalisering vil kreve betydelige investeringer, og jernbanen er neppe så vesentlig rimeligere og bedre som transportmiddel (ut fra dagens konkurransevilkår) at den i seg selv vil føre til omfattende omlokaliseringer av eksisterende næringsliv. Et eventuelt vedtak om Nord-Norgebanen vil kunne påvirke nye bedrifters lokalisering i landsdelen. Dette vil i tilfelle være fordi de vurderer sine framtidige vekstmuligheter bedre med en lokalisering nær jernbanen.

Det er altså først å fremst en positiv styrking av stasjonsstedene som øker deres tiltrekningskraft, ikke forhold som hindrer vekst av de små samfunnene. Den eventuelle negative befolkningsutviklingen utenom stasjonsstedene vil oppstå som følge av at det ikke er et tilstrekkelig befolkningsoverskudd til å muliggjøre vekst både i sentra og omland eller tilstrekkelig vekstpotensiale i landsdelens næringsliv til å skape sysselsetting både i og utenfor stasjonsstedene.



## 8 OPPSUMMERENDE KONKLUSJONER

Et gjennomgående konklusjon i denne rapporten er at det bare i liten grad vil oppstå sosiale konsekvenser som direkte kan koples til byggingen av Nord-Norgebanen. Dette er delvis en følge av at de viktigste konsekvensene for befolkningens levekår vil oppstå som følge av eventuelle sysselsettingsmessige endringer, men det er også en følge av at bilen, bussrutesystemet, flytilbudet og sjøtransporten er såpass etablerte i landsdelen at en bane med relativt få avganger, få stasjoner og et rutemønster tilpasset trafikk mellom de store hovedstedene vil ha vanskeligheter med å endre persontransportmønsteret i særlig grad.

En viktig reservasjon som må tas i denne sammenheng er at vurderingene er foretatt på bakgrunn av dagens preferanser og konkurranseforhold mellom transportmidlene. Flere steder har vi vært inne på at disse kan endres, bl.a. som følge av at en økende miljøbevissthet presser seg fram som en nødvendighet. En slik miljøbevissthet kan tenkes å påvirke både befolkningens preferanser og myndighetenes politikk. Som følge av dette kan en tenke seg situasjoner der de prismessige konkurranseforhold mellom transportmidlene endres betydelig, og det kan også tenkes andre restriksjoner på de mest forurensende transportformene som flytransport og biltransport.

FORUT SAMFUNN diskuterer i sin del av konsekvensanalysen hvordan transportbruken kan variere med den fylkeskommunale samferdselspolitikken og viljen til bevisst å satse på jernbane. Det trekkes fram eksempler fra bl.a. Oppland og Nordland. Oppland fylke ser ut til å ha fått til en økning av jernbanebruken gjennom med en bevisst satsing på samordning av den kollektive trafikken.

Et vedtak om bygging av Nord-Norgebanen er et vedtak som naturlig bør kunne koples med en nasjonal politikk for å styrke og effektivisere samferdselssektoren i landet - med en forutsetning om å begrense forurensningene i transportsektoren og med en bevisst satsing på jernbane.

Under forutsetning av en slik nasjonal satsing vil konsekvensene av banen kunne bli større enn de vi har antydnet i denne rapporten.

Jernbaneverket  
Biblioteket

JBV



09TU03853  
200000027938