

NORD-NORGEBANEN

og

Samferdselsplanutvalgets innstilling

av 23. juni 1977.

Notat fra
Nordland Fylkes Jernbanekomite

Juli 1977.



4:0

Nord-Norgebanen

NORGES STATSBANER

07 den
Samferdsplanutvalgets innstilling
av 23. juni 1977

- 1923 vedtok Stortinget jernbanen Seternessen - Balsfjord (som ledt: NL)
- 1923-28 Jernb.-undersøkelser: travundersøkelser helt nord til Altheidet.
- 1959 7. Stortinget 10 års pause i jernb. bygging.
- 1968 NSB utredet saken. Innlegg av direktør Kåre N. Edvardsen
- 1972 siste Stortingbehandling
- 1975 Troms Jernb. og Samv. Komité foresla høsten 75 analyse
Narvik - Haselund og Narvik - Tromsø: Bannet bør bygges!
- 1972 Landsdelegatplan for Nord-Norgeferdig: Stortinget vedtar m 60 (76/77)
Samferdsplanutvalget (Spu) jernb. gruppe: TØJ og NSB
- 1976 Spu's utredning av 20.9.76 behandles av Jordakomm. i Tr. N.
• bearr. fra øk. utvalg Terje Waldum Tromsø Komm. saken gikk for dette notat

INNHOILDSFORTEGNELSE.

Side

1.	INNLEDNING	3
1.1.	Tidligere behandling av saken	3
1.2.	Problemstillinger	4
1.3.	Kontakt med Samferdselsplanutvalget	4
1.4.	Jernbanekomiteens arbeidsmåte	5
2.	SAMMENDRAG	6
3.	MÅL OG VIRKEMIDLER FOR LANDSDELENS UTVIKLING	7
3.1.	Mål og virkemidler	7
3.2.	Nord-Norgebanen og mål/virkemidler	8
3.3.	Samferdselsplanutvalget og målene for landsdelens utvikling	9
3.4.	Fylkeskommunens planlegging	9
4.	TRASÉVALG	11
5.	UTBYGGING OG ANLEGGSKOSTNADER	13
5.1.	Kostnadene	13
5.2.	Tidsplan	13
5.3.	Samfunnsøkonomiske kostnader	15
5.4.	Renter og avskrivninger	16
6.	FORSVARET	19
7.	TRANSPORTPROGNOSER	20
7.1.	Metoder og alternativ	20
7.2.	Persontrafikk	21
7.3.	Godstrafikk	24
7.4.	Transportprognoser oppsummering	27
8.	ØKONOMISK RESULTAT	29
8.1.	Driftskostnader	29
8.2.	Driftsinntekter	29
8.3.	Resultat for driften	30
9.	ARBEIDSPLASSE OG DISTRIKTSUTBYGGING.	32
9.1.	Jernbanens fordeler	32
9.2.	Lokalisering av bedrifter	33
9.3.	Befolkning og arbeidsplasser	35
9.4.	Distriktsutbygging	37
10.	SAMFUNNSØKONOMI	39
10.1.	NSB's kostnader	39
10.2.	Verdien av transportytelsene for trafikantene	40
10.2.1.	Tilbringertransport	40
10.2.2.	Kostnads/inntektsbortfall for andre transportmidler	41
10.2.3.	Prisfordel for brukerne	42
10.2.4.	Tidsgevinster	42
10.2.5.	Nye transportbrukeres nytte	42
10.2.6.	Verdi av transportytelsene	42
10.3.	Ringvirkninger	43

	Side
10.3.1. Nye varige arbeidsplasser	44
10.3.2. Kostnader ved anlegg og drift	44
10.3.3. Svakere trafikkøkning for andre transportmidler	44
10.3.4. Prisforandringer for ressurser	44
10.3.5. Energiforbruk	45
10.3.6. Lavere levekostnader	45
10.3.7. Nye bedrifter	45
10.3.8. Trafikkulykker	45
10.3.9. Arealforbruk	45
10.4. Andre faktorer	46
10.4.1. Inntektsoverføringer	46
10.4.2. Økonomisk vekst	47
10.4.3. Forsynings/beredskapsmessige fordeler	47
10.4.4. Bosetting, flytting og pendling	47
10.4.5. Forurensninger og miljøpåvirkning	48
10.5. Samfunnsmessige konsekvenser	48
11. FINANSIERING	49
11.1. Rammebetingelser og tidsplan	49
11.2. Statsfinansielle virkninger	49
11.3. Finansieringsmuligheter.	50
11.4. Konklusjon	51
12. ALTERNATIV, SAMMENFATNING OG VURDERINGER	52
12.1. Mulige alternativ	52
12.2. Kostnadsforhold og sammenligning	52
12.3. Forutsetninger og vurderinger	54

1. INNLEDNING.

1.1. Tidligere behandling av saken.

Det er over 100 år siden jernbaneutbygging i Nord-Norge ble tatt opp fra landsdelens side. Dengang ble jernbanekomiteene i Nordland og Troms etablert.

I 1923 vedtok Stortinget å bygge parsellen Setermoen - Balsfjord som ledd i den daværende jernbaneplanen. I Jernbaneundersøkelsen 1923 - 28 ble det utført traséundersøkelser helt nord til Alteidet. Men det ble aldri bevilget penger til disse prosjektene. Nordlandsbanen og Sørlandsbanen ble likestilt i prioriteringen.

I 1959 behandlet Stortinget spørsmålet om å videreføre anleggsarbeidet på Nordlandsbanen som da sto foran fullføringen til Bodø. Saken ble da gitt en 10 års pause med forutsetning om fullverdig veiutbygging. Dette målet vil ikke være realisert selv når 20 år er gått.

Siste stortingsbehandling fant sted i 1972 etterat NSB utredet saken i 1968. Regjeringen gikk inn for å skrinlegge banens videreføring. Stortingets samferdselskomité gikk enstemmig imot dette og fikk Stortingets støtte til å utsette avgjørelsen. Det ble krevd at en samfunnsøkonomisk analyse av prosjektet måtte utarbeides. Komitéen karakteriserte det som uforsvarlig saksbehandling å ta en avgjørelse før så var skjedd.

NSB's utredning av 1968 ble imøtegått av en utredning fra dosent Kåre N. Edvardsen ved Sosialøkonomisk Institutt, Universitetet i Oslo. Dette var basert på analyse av samfunnsøkonomiske momenter og påvisning av feilaktige anslag for transportmengder og anleggskostnader.

Troms Jernbane- og Stamvegkomité framla høsten 1975 en analyse av linjen Narvik - Harstad og Narvik - Tromsø. Komitéens enstemmige konklusjon gikk ut på at banen burde bygges, inklusive linjen Fauske - Narvik. Dette var basert på transportprognoser, økonomiske beregninger og banens samfunnsmessige ringvirkninger.

Da de fylkesvise samferdselsplanene ble behandlet høsten 1975, ga både Nordland og Troms fylkesting sin enstemmige tilslutning til Nord-Norgebanens utbygging.

Finnmark fylkesting har gått imot jernbanens videreføring før viktige veikrav er innfridd. Man har ikke foretatt noen negativ vurdering av Nord-Norgebanens nytteverdi og positive økonomiske konsekvenser. Det er klart presisert i de vedtak som fremmer jernbanesaken, at denne ikke skal finansieres til fortrenghet for andre samferdselsprosjekter i landsdelen. Dette er hovedsakelig begrunnet med at landsdelen har landets dårligste transportnett.

Landsdelsutvalget behandlet saken i april 1976 og vedtok med 9 mot 2 stemmer:

"Landsdelsutvalget går i prinsippet inn for at jernbaneutbyggingen i Nord-Norge blir videreført.

Landsdelsutvalget mener at det utbyggingsprogram for Nord-Norge som nå er under realisering, vil gi trafikkgrunnlag for jernbaneutbygging, et velutbygget vegnett samt hurtigrute.

Samtidig vil selve utbyggingen av jernbanen være et vesentlig virkemiddel for å realisere de regionalpolitiske mål.

Det forutsettes imidlertid at en fremtidig jernbaneutbygging ikke må medføre reduserte investeringer innen andre samferdselssektorer.

Aktuell trasé for jernbanen bør gjøres kjent for berørte kommuner og fylker av hensyn til generalplanleggingen m.v.

Stortinget og Regjeringen har forutsatt at samfunnsøkonomiske analyser skal gjennomføres ved vurderingen av videre jernbaneutbygging. En viser til det arbeidet som er utført av Troms Jernbane- og Stamvegkomité, og ber foranlediget at samferdselsplanutvalget foretar en samfunnsøkonomisk vurdering av Nord-Norgebanen.

De nord-norske fylkenes samferdselsorganer må gis anledning til å vurdere og influere på det sentrale utredningsarbeidet etterhvert som det gjennomføres, uten at en må vente på de endelige vedtak.

Landsdelsutvalget anbefaler at de nord-norske fylkene søker å koordinere sin innsats m.h.t. saksbehandling og informasjon om jernbanesaken."

1.2. Problemstillinger.

Landsdelsplanen for Nord-Norge ble ferdig i 1972 og er videre utviklet og ajourført ved Stortingsmelding nr. 60 (1976-77). Fylkesplanene og fylkenes samferdselsplaner er på sine områder en nærmere konkretisering av Landsdelsplanen.

Ethvert større prosjekt bør etter jernbanekomiteéns oppfatning analyseres utifra hvordan det bidrar til å realisere målene for landsdelens utvikling. Dette er hovedsaken i vurderingen.

Et annet arbeidsmål med notatet er å presentere en kommentar til innstillingen fra Samferdselsplanutvalget (Spu) om Nord-Norgebanen. Herunder hører naturlig transportprognosene og de økonomiske beregningene.

Det har vist seg at Spu har unnlatt å ta med i sin vurdering en rekke faktorer som må få vesentlig vekt sett fra landsdelens side. Dette gjør det nødvendig å supplere med andre problemstillinger, spesielt angående samfunnsøkonomiske ringvirkninger.

Jernbanekomiteén trekker et skille mellom:

- vurdering av Nord-Norgebanens nytteverdi
- finansiering og prioritering innenfor eksisterende planer

Drøftelsen bør ikke være en sammenblanding av de to problemområdene.

På meget kort tid er det ikke mulig å fremstille noen uttømmende utredning. Dette arbeidet bringes fram til å påvise andre økonomiske resultater enn Spu er kommet fram til. Tiden tillater ikke at det utarbeides alternativ detaljerte transportprognoser med tilhørende økonomiske beregninger. Jernbanekomiteén anser det mulig å utarbeide slike i løpet av et halvt års tid.

Slike nye prognoser er også strengt tatt unødvendige. Hovedsaken er at en kan påvise de økonomiske konsekvensene ved forskjellige alternativ for mulige trafikkmengder. Disse viser overskudd for alle alternativ, og det samfunnsøkonomiske resultatet er påvist positivt. Ringvirkningene er gunstige både for landsdelen og for nasjonaløkonomien. Derved er kravene til investeringen tilfredsstillt uten at en har nye trafikkprognoser, som likevel aldri kan bli særlig nøyaktige.

De forannevnte positive resultatene omfatter også eventuelle ønsker om spesielle renteberegninger.

1.3. Kontakt med Samferdselsplanutvalget.

Spu har vært i arbeid siden 1972. I 1973/74 ble det rettet henvendelser fra

jernbanekomiteene i Troms og Nordland om å utrede Nord-Norgebanens utbygging, men dette ble avvist. Spu ville heller ikke gi NSB i oppdrag å beregne anleggskostnadene.

Etterat utredningsarbeidet ble tatt opp i Troms og det kom spørsmål om saken i Stortinget, ble spørsmålet om baneforlengelse overlatt til jernbanegruppen i Spu.

De to jernbanekomiteene deltok i et møte med Spu's jernbanegruppe i september 1975. Det ble her enighet om å utveksle informasjon om utredningsarbeidet fremover. Dette ble fulgt opp fram til desember 1975, hvorefter Spu's jernbanegruppe avbrøt kontakten. Kommentarer til trafikkartlegging og -prognoser utifra lokalkjennskap ble da utestengt.

Jernbanegruppens arbeid har vært organisert slik at det meste av utredningsarbeidet har vært utført av TØI, herunder transportprognosene, mens NSB har utredet anleggskostnader, driftskostnader, ruteopplegg o.l.

Vedtak om jernbanesaken i fylkestingene, Landsdelsutvalget, kommuner, fagbevegelsen, politiske partier, næringsorganisasjoner m.v. er oversendt til Spu etterhvert.

Nordland fylkes jernbanekomite har også senere anmodet om tilgang til utredningsmaterialet. Fylkesutvalget i Nordland har fulgt opp dette, men anmodningene er blitt avslått.

I oktober 1976 fikk jernbanekomiteen tilsendt Spu's utredning av 20. september 1976 til konfidensiell behandling, med 3 ukers frist til å komme med synspunkter på saken. Naturlig nok var dette for kort tid, men det ble likevel avgitt en omfattende kommentar med faglig dokumentasjon. Såvidt vi kan se, førte ikke dette til noen forandringer i utredningen.

Jernbanekomiteen anmodet om å få saken behandlet av fylkesutvalget og samferdselsstyret, men dette ble avvist av Spu.

1.4. Jernbanekomiteens arbeidsmåte.

Komiteen består pr. 7/7-1977 av disse medlemmene med personlige varamedlemmer:

Medlemmer:

Erling H. Edvardsen, formann
Harald Setten
Øystein Jenssen
Henry Tvedt
Otto Holm
Olav Elsbak jr.
Edmund Forselv
Einar Edvardsen
Jan A. Laxaa
Ole Brygfjeld

Varamedlemmer:

Per Heimdal
Walter Tjønndal
Anna Westgaard
Edvin Didriksen
Ansgar Dahl
Ole Kr. Bjune
Jan Hammes
Arne Almbakk

Siden mars 1976 har bedriftsøkonom Terje Walnum, Tromsø, vært engasjert som komiteens konsulent og sekretær. Han har utført komiteens saksbehandling, og bl.a. utarbeidet dette notatet som grunnlag for komiteens behandling.

Notatet utgjør det mere detaljerte bakgrunnsmateriale for komiteens uttalelse om Nord-Norgebanesaken og Samferdselsplanutvalgets innstilling.

Av hensyn til fylkestingets behandling er dette gjort ferdig i juli 1977. Dette har medført at enkelte detaljspørsmål ikke er fullstendig avklart, men disse er ikke av betydning for komiteens konklusjoner.

2. SAMMENDRAG.

Landsdelsplanens mål for Nord-Norges utvikling er ikke tatt hensyn til i Spu's utredning om Nord-Norgebanen. Det samme gjelder vedtak i fylkestingene i Troms og Nordland om fylkenes samferdselsplaner samt Landsdelsutvalgets positive vedtak i jernbanesaken.

Kapitel 3 viser hvordan Nord-Norgebanen bidrar til å fremme landsdelens utviklingsmål. Fylkene har ikke fått tillatelse til å delta i denne planprosessen. Kapitel 3 omtaler hvilke negative konsekvenser dette har for fylkenes egen planlegging.

For traséen mellom Fauske og Narvik anbefales ytre linje via Ballangen.

Trafikken med Nord-Norgebanen i 1990 vil bli 2-3 ganger større enn Spu's prognoser viser. Dette er anslått med grunnlag i faktiske trafikk tall som sammenlignes med utredningens trafikkgrunnlag og beregningsmodeller.

Stortinget bestemte i 1972 at prosjektet skulle forelegges for Stortinget påny som en samfunnsøkonomisk analyse. Spu har ikke fremlagt en slik analyse. Med grunnlag i Spu's tall er påvist at samfunnets gevinster langt vil overstige ulempene, inklusive anleggsutgifter, driftsutgifter, kapitalkostnader og ulemper for andre transportmidler.

Spu har etter jernbanekomiteens syn fremlagt beregninger som viser misvisende "økonomisk resultat", spesielt gjelder dette samfunnsøkonomiske analyser, rentebelastning og avskrivninger. Kapitel 8 viser forskjell i økonomisk resultat når en tar hensyn til trafikkøkningen.

Etter jernbanekomiteens syn vil banen være av avgjørende betydning for distriktutbyggingen og landsdelens utvikling, mens Spu bestrider dette. Nye varige arbeidsplasser, et sterkere næringsliv og lavere levekostnader vil etter vårt syn være Nord-Norgebanens viktigste bidrag til hele landet. Selv om de transportøkonomiske beregningene også viser et positivt resultat, mener vi at utviklingseffekten må være avgjørende for beslutningen om banens utbygging.

Forsvarets situasjon vil bli forbedret beredskapsmessig, forsyningsmessig og strategisk.

Prinsippbeslutningen om banens videreføring bør etter vårt syn nå komme uten flere utredningsfaser. Bevilgninger til detaljprosjektering bør også komme samtidig. Etter prosjekteringen er grunnlaget tilstede for nødvendig impassing av finansieringen i andre planer.

Vi mener også at prosjektet har så mange gunstige sider at det er grunn til å se utradisjonelt på finansieringss spørsmålet hvis det ordinære samferdselsbudsjettet ikke kan prioritere dette prosjektet (kapitel 12). Det er nærmere grunnlagt hvorfor det er uantagelig at dette eventuelt skal gå utover andre samferdselsinvesteringer i Nord-Norge.

3. MÅL OG VIRKEMIDLER FOR LANDSDELENS UTVIKLING.

3.1. Mål og virkemidler.

Landsdelsplanen fra 1972 er supplert med Stortingsmelding nr. 60 (1976-77) om planens oppfølging, noe som burde gi muligheter for referanser for Spu's arbeid. Planens mål er nokså nær de samme i 1977 som i 1972, bl.a.:

- avhjelpe ledighet og skape nye varige arbeidsplasser, fra iår krever planen 2.300 nye arbeidsplasser pr. år
- påvirke lokalisering av næringslivet
- opprettholde bosetting og befolkningsandel for landsdelen
- fremme tiltak for å redusere driftsomkostningene for næringslivet
- fremme økede investeringer i næringslivet og det offentlige
- øke gjennomsnittsinntekten

Siktemålet er å stille landsdelen mest mulig på linje med øvrige landsdeler, bl.a. ved å redusere eller fjerne merbelastninger for landsdelens befolkning og næringsliv.

Samferdselspolitikken har som primært mål å bidra til å fremme de overordnede politiske mål for samfunnets utvikling, og av Spu er de konkretisert til:

- økonomisk vekst
- økonomisering av naturressurser
- utjevning av materiell velstand
- DISTRIKTSUTBYGGING MED RIMELIG SPREDNING AV BOSETTING OG ARBEIDSPlassER
- økt velferd gjennom vern av natur- og bomiljø og høy trafikksikkerhet
- høy grad av lokal og individuell selvbestemmelsesrett

I en utredning om Nord-Norgebanen bør det analyseres om banen bidrar i retning av å realisere disse målene.

Spu angir utbygging av transportårer som et virkemiddel av vesentlig betydning for å nå ulike mål. Offentlige transportinvesteringer fremheves som sentralt virkemiddel, og at man må bruke investeringskriterier som vanskelig lar seg innpasse i tradisjonelle økonomiske modeller.

Hvis transportpolitikken skal bidra til f.eks. en jevnere distriktsvis fordeling av den økonomiske velstand, vil investeringskriteriene være andre enn vanlig økonomisk lønnsomhet. Dette konstateres av Spu i delinnstillingen NOU 1974:44: "Målsettinger og virkemidler i samferdselspolitikken."

Andre virkemidler i samferdselssektoren vil bl.a. være avgifter, subsidier, reguleringer og offentlig transportvirksomhet.

Andre virkemidler m.h.t. Landsdelsplanen er f.eks. kredittpolitiske tiltak for å fremme investeringsmulighetene, og tilskudd til å redusere driftskostnader/levkostnader, herunder transportkostnader. Lokaliseringsveiledning eller regulering er et annet virkemiddel.

Transportnettet skal vurderes utifra standard, frekvens, regularitet, transporttid, pris m.v. Lokaliseringsmønsteret skal bygges på en vekstkraftig senterstruktur med minst ett senter i hver kommune. Kollektivtransporttilbudet bør utbygges slik at reisetid mellom bosted og arbeidssted blir maksimum 1 time.

Denne bevisste prioriteringen vil føre til sterkere økonomisk vekst i Nord-Norge enn i resten av landet, hvis planene følges opp i henhold til målsettingen. Nord-Norges befolkning står fra før for størst transportarbeid pr. innbygger.

Dette transportarbeidet vil øke i enda større grad enn den økonomiske veksten. Transport er den sektor som tar den største andelen av øket levestandard.

3.2. Nord-Norgebanen og mål/virkemidler.

Nord-Norgebanens konsekvenser og ringvirkninger analyseres i forskjellige sammenhenger i dette notatet. Konsekvensene beskrives mere detaljert i de enkelte kapitlene. Her skal bare foretas en oppsummering hvor prosjektet sees i forhold til Landsdelsplanens mål og de samferdselspolitiske mål.

Det er akseptert innenfor økonomisk teori og praksis at transportforhold er en viktig lokaliseringsfaktor. Vi vil her få landets hurtigste transportåre gjennom landsdelen på langs, med øst-vest distribusjonsopplegg. Spu har selv konstatert at banen vil gi rimeligere transport og innspart transporttid, samt føre til at det skapes ny trafikk.

Dette vil gi næringslivet rimeligere driftsforhold og lavere levekostnader for befolkningen. Når det gjelder driftskostnader har jernbanen utvilsomme kostnadsfordeler overfor langtransport med personbil, fly, lastebil og buss, og kvalitetsfordeler som varierer med hvilket transportmiddel man konkurrerer med.

Næringslivets transportfordeler sikrer og skaper flere nye livskraftige arbeidsplasser og trekker økede investeringer til landsdelen. Baneanlegget i seg selv medfører en stor investering og et stort antall arbeidsplasser. De områdene som Nord-Norgebanen passerer gjennom, har forholdsvis størst utpendling, ledighet og fraflytting. Hvis vi aksepterer sammenhengen mellom bosetting og arbeidsplasser, må vi regne med at banens konsekvenser for bosettingen vil være positive.

Spu hevder riktignok at Nord-Norgebanen ikke vil ha noen vesentlig effekt m.h.t. distriktsutbygging. Det vil fremgå, spesielt av kap. 9 og 10, at en slik påstand er spesielt urimelig og at den heller ikke er underbygget av Spu's utredning.

Jernbanen har lavest ulykkestall blant de viktigste transportmidlene, og er det eneste som bruker elektrisitet til driften. Dette krever mindre energiressurser og gir mindre forurensning. I forhold til kapasiteten vil veinettet kreve ca. 10 ganger så store arealer som jernbanen. Men i en overgangsperiode vil jernbanen medføre at arealforbruket til transportsektoren øker.

Jernbanens bidrag til økonomisk vekst er et spørsmål om driftsøkonomisk resultat og samfunnsøkonomiske ringvirkninger. Spu har selv med sine lave transportprognoser kommet til at banen gir driftsoverskudd. Medregnet renter hevder Spu at banen vil gi et stort underskudd (Spu's kalkyle gjelder bare det første året hvor trafikken er minst og rentene høyest).

Det fremgår av våre beregninger at når det tas hensyn til normal trafikkøkning, vil et gjennomsnittsår i banens drift gi stort overskudd, gjerne medregnet renter og avskrivninger. Samfunnsøkonomiske ringvirkninger kommer i tillegg til dette.

De samferdselspolitiske målene er ikke innbyrdes prioriterte. For landsdelen må livskraftige arbeidsplasser være av avgjørende betydning.

Det fremgår av foranstående at Nord-Norgebanen ikke vil bidra negativt til noen av de oppstilte målene for samfunnsutviklingen. Banen kan da bare vurderes negativt hvis annen transportutbygging kan tenkes å gi et enda bedre resultat. Spu har ikke lansert noe slikt alternativ, og har selv konstatert at brukerne av Nord-Norgebanen vil få netto fordeler, deriblant kostnadsfordeler. Når det gjelder landsdelens utvikling må det konstateres at Nord-Norgebanens positive ringvirkninger gjelder for Finnmark. Dette er nærmere behandlet i kap. 7. Med de foreløpige endepunktene som er foreslått, blir selvsagt virkningene størst i Nordland og Troms. Men transportforbedringene for Finnmark kan ikke neglisjeres.

Det er vanskelig å se hvordan Landsdelsplanens mål skal kunne gjennomføres uten avgjørende forbedringer i transportnett.

3.3. Samferdselsplanutvalget og målene for landsdelens utvikling.

Nordnorske folkevalgte organer hevder at jernbanen på sikt er nødvendig for landsdelens utvikling. Spu har ikke behandlet de politiske vedtakene, men har sitert fylkenes samferdselsplaner, og konstaterer at Nordland og Troms går inn for banebyggingen. Men i samme omgang (s.119) påstås at fylkene ikke prioriterer banen fordi man ikke har oppført beløp til formålet i planperioden.

Årsaken burde være kjent for Spu:

- beløpene var ukjente
- det aksepteres ikke at jernbanen skal medføre reduksjon i nærmeste framtid for andre samferdselsinvesteringer i fylkene
- stambanenettet er et statlig ansvar, jfr. utvalgets egen innstilling NOU 1974:44.
- jernbaneinvesteringer vurderes ikke på tilsvarende måte for andre fylker.

Vi kan ikke se at Spu på noen annen måte har berørt landsdelens planer eller analysert problemet utifra samfunnsplanleggingens mål.

Det samme gjelder også overfor de samferdselspolitiske mål. Hvordan det egentlig kan trekkes noen konklusjon i banespørsmålet på en slik bakgrunn, er gätefullt.

Man har ikke funnet grunn til å etterkomme Stortingets krav om en vurdering av samfunnsøkonomiske ringvirkninger. Dette fører til at utredningens kalkyler utelater milliardbeløp.

Når man mener at det er gunstig å utvikle det eksisterende stambanenettet, men ugunstig å forlenge det, så burde begrunnelsen fremgå klart. Fjerntransporten er som kjent jernbanens mest lønnsomme forretning. Vi må registrere at en begrunnelse for opprusting uten forlengelse ikke kan stilles opp samtidig, spesielt sett i forhold til de samferdselspolitiske mål.

3.4. Fylkeskommunens planlegging.

Utredningsarbeidet er ledet og utført sentralt. Fylkene har tilbudt assistanse og deltakelse i arbeidet, begrunnet med lokalkjennskap og prinsippene for organisering av samarbeid mellom lokal og sentral forvaltning. Slikt samarbeid er avslått.

Konsekvensene av manglende samarbeid kan være så forskjellige. I fylkesplanleggingen har fylket ansvaret for blant annet:

- bosettingsutvikling
- næringsutvikling
- lokalisering av næringsliv og bosetting
- sysselsetting (sesongmessig ledighet)
- arealplanlegging
- koordinering av kommunenes generalplaner
- samferdselsplanlegging

Nord-Norgebanen vil kreve arealer og en traséplan som tar hensyn til andre planer. Den vil sysselsette 900 ansatte i ca. 10 år i byggeperioden. Den vil få konsekvenser for annen samferdsel, og påvirke lokalisering av bedrifter, og derved også bosettingen. Den er et av landets største samferdsels- og distriktsutbyggingsprosjekter til nå.

Når fylkene i plan- og utredningsfasen bevisst holdes utenfor arbeidet, må en spørre om de egentlig har noen mulighet for å drive realistisk fylkesplanlegging. Et eksempel kan illustrere dette: Av hensyn til nærings- og bosetningsutvikling vedtok Nordland fylkesting i 1969 at jernbanetraséen burde følge den ytre linje, dvs. via Ballangen. Dette standpunktet har vært gjentatt flere ganger. Det er små merutgifter ved ytre linje, og trafikken vil bli større. Likevel har Spu fremlagt sine planer med indre linje som forutsetning.

Videre må en tro at lokalkjente folk kunne ha tilført Spu's utredere viten som ville ha forbedret trafikkprognoser og kartlegging. Kap. 7 viser manglene ved beskrivelsen av nordnorsk samferdsel.

Slik det nå er, får fylket utredningen til uttalelse etterat alt er gjort ferdig. Resultatet blir at man må utrede omigjen eller ta en beslutning basert på et grunnlag som fylkene stiller seg fremmede overfor. Ingen av partene kan være tjent med en slik fremgangsmåte.

Det vil være gått over 10 år fra forrige jernbaneutredning til fylket får en avklaring av traséspørsmålet. Det er enda lengre tid siden Ballangen ble et hovedproblem m.h.t. arbeidsledighet. Sålenge det ikke fins tidsplaner for jernbaneanlegget, kan heller ikke fylket planlegge innsatsen vedr. sysselsetting.

For de områdene som influeres av Nord-Norgebanen, må en spørre om fylket og kommunene overhodet har noen grunnlag for realistisk planlegging på lengre sikt.

Det kan hevdes at fylkene kan planlegge på kort sikt uten å bry seg om jernbanen. Men alle kortsiktige planer for fylkenes utvikling skal bygge på målsettinger som skal gjelde på lengre sikt. Og på lengre sikt vil Nord-Norgebanen forandre de fleste av dagens planforutsetninger. Av hensyn til fylkene og befolkningen bør da all usikkerhet om disse planene ryddes av veien snarest mulig.

Trasévalget må sies å være av vesentlig regionalpolitisk betydning. Banen vil medvirke til å lokalisere framtidig virksomhet og utbygging innenfor næringslivet og det offentlige. Traséen vil dessuten påvirke og binde fylkets og kommunenes arealdisponering forøvrig.

I planprosessen skal traséen tilslutt sikres ved fylkesplanvedtekt eller generalplanvedtekt. Fylkene vil da kunne få avgjørelsen om trasévalg tilslutt, til tross for alle vanskelighetene underveis.

4. TRASEVALG.

Traséen er inngående beskrevet i NSB's utredning og beskrives ikke nærmere her.

For strekningen Fauske - Narvik foreligger ikke noe nytt prosjekt, men det samme som ble fremlagt i 1968, og som Nordland fylkesting tidligere har uttalt seg om.

Spu fremhever indre linje, til tross for fylkestingets klare vedtak til fordel for ytre linje, senest i fylkets samferdselsplan.

Jernbanekomiteén anbefaler at fylkets arealplanlegging og -sikring baseres på ytre linje.

Ytre linje vil medføre at en større del av befolkningen får nær tilknytning til banen. Kombinert med planlagt næringsutvikling, vil den distriktpolitiske effekten av banen bli langt større ved ytre linje.

Ballangen med influensområde vil få direkte tilknytning til banen.

Kjøpsvik vil få direkte forbindelse når veien er ført fram.

Ytre linje vil medføre større trafikk og mer positive samfunnsmessige ringvirkninger. Merkostnadene ved anlegget må i denne sammenhengen sies å være små, ialt ca. 67 millioner kroner inklusive Ballangen stasjon.

Jernbanekomiteén finner det ikke riktig å kommentere det detaljerte trasévalget i Troms fylke. Kryssingen av Tjeldsundet kan utføres i to alternativ, hvorav det ene delvis ligger i Nordland fylke (Sandtorgstraumen). Komiteén vil anbefale dette alternativet p.g.a. tilknytningen til Rødskjær, og en billigere og enklere trasé mellom Evenes og Harstad.

Valg av Sandtorgstraumen fører til at hele Vesterålen og Lofoten får ca. 10 km kortere tilbringeravstand. Det første traséforslaget fra TØI forutsatte direkte linje fra Bjerkvik til Tjeldsund omtrent ved nåværende veibro uten å ta med Evenes flyplass, traséen ville da bli kortere.

Det presiseres for ordens skyld at en linje via Evenes flyplass er en absolutt forutsetning for et realistisk prosjekt.

Spu har ikke tatt med strekningen fra Nordkjosbotn til Skibotn i Lyngenfjorden. Jernbanekomiteén vil i denne forbindelsen bemerke:

- a) Skibotn vil være forbindelsespunkt ved en senere direkte linje til Finland.
- b) Skibotn vil være utgangspunkt for forlengelsen til Nord-Troms og Finnmark.
- c) De forsvarsmessige fordelene vil ikke være skikkelig utnyttet uten en fremføring til Lyngenfjorden (Skibotn).

Tettstedene langs Nord-Norgebanen ligger med mellomrom som passer utmerket til NSB's knutepunktsystem. Banen vil binde sammen store utkantområder, kystområder og tettsteder i en gunstig kombinasjon, og hele influensområdet vil få et bedre transporttilbud.

De stedene som ikke ligger direkte ved linjen, får også et bedre tilbud fordi en bedre hovedforbindelse påvirker transporttid og kostnader i alle ledd. Når Spu hevder at en forbindelse mellom tettstedene er lite gunstig distriktutbygging, er dette i strid med Stortingets forutsetninger for gjennomføring av NSB's knutepunktsystem.

Landsdelens geografi, med lang nord-sør linje og korte øst-vestforbindelser, vil passe meget godt til retningslinjene for transportpolitikken generelt: Jernbane på langs - bilen på tvers.

Stasjonsområdene bør kunne bli kombinerte stasjoner for jernbane, buss, lastebiler og annen transportservice i lokalsamfunnet. Derved oppnås en gunstig kombinasjon av rimelig langtransport og effektiv distribusjon. Hele transportnettets vil kunne tilpasses moderne jernbaneteknologi i større grad enn i Sør-Norge. Utenom godsterminaler legges direkte sidespor til industriområder, enkeltbedrifter, militære garnisoner og lagre.

Via Ofotbanen og øst-vestforbindelser lenger sør får landsdelen direkte forbindelse til Sverige, Finland, Kontinentet og Sovjet. Innenfor et utvidet Nordkalottsamarbeid bør dette få spesiell betydning både regionaløkonomisk og handelspolitisk.

5. UTBYGGING OG ANLEGGSKOSTNADER.

5.1. Kostnadene.

Jernbanekomiteén har ingen vesentlige bemerkninger til NSB's kostnadsoverslag og fremgangsmåte. Totalkostnadene er beregnet til ca. 3,1 milliarder kroner i 1976-prisnivå.

Når personalkostnadene anslås til å utgjøre ca. 30 % av totalen, kreves ca. 9.100 årsverk, f.eks. 910 ansatte gjennomsnittlig i 10 år, ifølge NSB.

Ytre linje i Nordland er anslått til å koste ca. 67 millioner kroner mer enn indre linje, inklusive Ballangen stasjon. Det må bemerkes at indre linje ikke er studert i marken av NSB. Indre linje omfatter bl.a. en tunnel på over 24 km og flere mindre tunneler. Dette unngås ved ytre linje, som får flere broer. Forskjellen på de to linjene er bare 1 km i lengde.

Ytre linje gir derved muligheter for kortere byggetid. Forskjellen i total-kostnader må kunne sies å være noe usikker. De trafikale og samfunnsmessige fordelene ved ytre linje er redegjort for annet sted. I en samlet vurdering må fordelene ved ytre linje sies å være mye større enn ulempene.

Banen er prosjektert for dieseldrift, begrunnet i NSB's nåværende krav til nødvendige trafikkmengder for å rettferdiggjøre elektrisk drift. Vi kjenner ikke til hvor grensen går, men i en ny vurdering bør tas hensyn til at trafikk tallene kan flerdobles.

Elektrisk drift gir høyere anleggskostnader og lavere driftskostnader. Banen skal anlegges med fullt utbygd CTC-styring. Miljøvern og beredskapshensyn tilsier elektrisk drift, det samme gjør vissheten og fremtidig høyere oljepriser. Hvis banen startes med dieseldrift, må man før eller senere skifte om, og da må det være mest økonomisk med elektrisk drift fra starten.

For bro over Rombaksfjorden er antatt fri seilingshøyde 40 meter, noe som kan reduseres hvis LKAB's havneplaner faller bort. Såvidt komiteén har kunnet bringe i erfaring er det sannsynlig at havneplanene vil skrinlegges. Komiteén vil anbefale at fylkesadministrasjonen og Narvik kommune får avklart situasjonen slik at anleggsarbeidet kan planlegges.

Ifølge NSB's utredning er en hastighet på ca. 200 km/t anbefalt som retningsgivende fra internasjonale jernbaneorganisasjoner. Merkostnadene for anlegget er ikke analysert, men kan neppe bli store i forhold til totalsummen. Slik hastighet vil føre til større trafikk og større samfunnsøkonomiske gevinster.

Kostnadsoverslaget for tunnelene tar ikke hensyn til mulighetene for fullprofilboring. Dette vil sannsynligvis gi relativt lavere kostnader.

Vi kjenner ikke til om NSB's kalkylemetoder innebærer at man "tar i for å være sikker" eller baseres på sannsynlighetsoverslag mellom laveste og høyeste kostnadsmulighet. Førstnevnte kan være best utifra budsjetteringsproblemet. Men hvis tallene skal brukes i en samfunnsøkonomisk kalkyle, må det mest sannsynlige overslag for totalkostnadene benyttes.

5.2. Tidsplan.

Fremgangsmåte og prioritering i utbyggingen vil være vesentlig for nytteverdien og banens økonomiske resultat. Ved en utbygging parsell for parsell, vill en oppnå at deler av banen kan tas i bruk etterhvert. Nytteverdien vil imidlertid bli liten fordi den stort sett er avhengig av en realisering av hele prosjektet. Ved gradvis utbygging fra et punkt vil også den totale byggetiden bli uforholdsmessig lang.

Komitéen vil anbefale at man velger den utbyggingsmetoden som gir den korteste totale byggetiden. Dette vil si at banen bygges samtidig med flere steder som utgangspunkt. Fra Fauske nordover og fra Narvik både nordover og sørover er gitte utgangspunkter. Ellers vil Bjerkvik, Tjeldsund, Harstad og Tromsø peke seg ut. Mellom Narvik og Fauske må en starte tidlig på de største tunnelomr dene. I tillegg vil den detaljerte prosjekteringen kunne peke ut gunstige utgangspunkt for anleggene ut fra en total tidsplan.

De økonomiske konsekvensene av å trekke en anleggsperiode ut i tid er både skadelige og uoversiktlige. Investeringskapitalen trekker renter og er likevel å betrakte som død (unyttig) kapital inntil prosjektet er fullført. Dessuten f r man ofte mindre rasjonell anleggsdrift og derved et dypere anlegg.

Fra utlandet er det kjent at moderne jernbaneprosjekter av større omfang enn dette bygges på kortere tid.

Linjen Narvik - Tromsø/Harstad er på 293 km og Narvik - Fauske på 184 km. Ifølge NSB's anleggsnotat vil likevel den siste kreve ca. 10 års anleggstid, og den første og lengste delen ca. 5 års anleggstid. Årsaken er hovedsakelig tunnelene, broene og dårligere arbeidsmuligheter. Valg av ytre linje kan som nevnt medføre redusert utbyggingstid.

Hensynet til raskest mulig nytte av prosjektet og mest effektiv bruk av anleggsmidlene, gjør at detaljplanleggingen i begynnelsen kan konsentreres om å få igang anlegget mellom Fauske og Narvik.

Forarbeidene for NSB, fylkeskommunene og kommunene vil være detaljplanlegging, prosjektering, arealplaner, koordinering av kommunenes generalplaner, anbudsbehandling, oppkjøp, ekspropriasjon m.v. I tidsplanen blir dette utslagsgivende, mens kravet til bevilgninger i denne fasen er meget lite sammenlignet med anleggsperioden.

Vi har ikke klare overslag for kostnadene ved forarbeidene. I 1968 regnet NSB ca. 0,65 % av totalkostnadene, i vårt tilfelle blir det ca. 20 millioner kroner fordelt over 2-4 år på NSB's hånd. Plankostnader for fylkeskommunene og kommunene kommer i tillegg.

Tidsplanen markerer at hvis prosessen påbegynnes i første budsjettår, er det gode muligheter til å bli ferdig til 1990.

Hovedsaken av anleggsbevilgningene må da automatisk falle i siste 5-årsperiode hvis en ikke strekker ut anleggstiden. Anslagsvis gjelder dette over 80 % av totalkostnadene. Dette kan illustreres ved følgende omtrentlige tidsplan med bevilgningene:

1977/78:	Prinsippbeslutning om bygging av Nord-Norgebanen.	
1978:	Prosjektering/planlegging	3-4 mill. kr.
1979:	Planlegging og anbudsforberedelser	5-6 mill. kr.
1980:	Anleggsforberedelser og videre planlegging	6-7 mill. kr.
1981-85:	Anleggsbevilgninger	ca. 130 mill. kr. pr. �r

Utenfor planperioden:
1986-90: Anleggsbevilgninger ca. ~~490~~⁵¹⁰ mill. kr. pr.  r

Når en del av detaljplanleggingen er utført, vil fylkene også få en bedre sysselsettingsberedskap hvis ledigheten skulle bli unormalt stor.

Fra 1990 betaler jernbanenes brukere anlegget tilbake til staten gjennom driftsoverskuddet.

Oversikten er bare omtrentlig, og endelig budsjettering kan ikke utføres før prosjekteringen er godt igang. Da må finansieringsproblemene løses ved tilpasning til andre planer.

Størstedelen av dette faller altså naturlig utenfor Spu's planperiode. Når Spu hevder at det ikke er plass til prosjektet innenfor finansielle rammer, kan det ikke medføre riktighet. Dertil kommer at de totale finansielle rammene ikke er fastlagt, og ligger utenfor Spu's mandat. Det er også andre finansieringsmuligheter enn statsbudsjettet.

De reelle virkningene bevilgningsmessig er omtalt i kapitel 12 om finansiering.

5.3. Samfunnsøkonomiske kostnader.

Anleggskostnadene er anslått til de beløp som NSB skal betale for å få ytelser og verdier levert, f.eks. arbeidskraft, maskiner, sviller, pukk osv. Dette tilsvarer også bokføringen i NSB's regnskap.

Hvis alt som går med til anlegget ble betalt med samme pris ved annen bruk, og virkelig kunne brukes til noe annet, så tilsvarer NSB's priser de samfunnsøkonomiske kostnader.

Men hvis arbeidskraften går ledig, arealene ligger øde, og pukken ellers selges til lavere pris, så vil NSB's priser være høyere enn samfunnsøkonomisk kostnad.

I den samfunnsøkonomiske kalkylen er det bare merkostnadene ved anlegget som er reelle tilleggskostnader.

Ledigheten i Nord-Norge er landets høyeste og i Nordland var det ca. 3.600 registrerte ledige ved siste årsskifte. Anlegget krever ca. 900 ansatte i 10 år som totalt tilsvarer ca. 1 milliard kroner, dertil kommer innkjøp, servicevirksomhet og underleverandører. Noen av de ansatte vil være spesialister som ikke kan engasjeres lokalt, mens andre bare har ledighet som alternativ.

Den anleggskapitalen som bør avskrives over jernbanens drift, kan derfor reduseres betraktelig.

Anleggskalkylen inneholder betaling til NSB for kostnader ved hovedadministrasjonen, revisjon, frakt av tjenestegods, anleggsadministrasjon og verkstedbruk. Dette er kalkulert etter standard satser. Hvis hele beløpet representerer virkelige tilleggskostnader for NSB, er det reelle merkostnader ved anlegget. I motsatt fall er de samfunnsøkonomiske kostnadene mindre.

Statens utlegg til anlegget gir det offentlige økte inntekter i form av statskatt, merverdiavgift, kommune- og fylkesskatt, investeringsavgift, folketrygdavgift, reduserte ledighetstilskudd og pensjoner, arbeidsgiveravgift, bensinavgift m.v. Dette reduserer statens pengeutlegg. Men det reduserer ikke de samfunnsøkonomiske kostnadene hvis anleggskapitalen kunne ha vært brukt til noe annet som var like bra. Hvis pengene istedet hadde blitt i statskassa eller lånt ut til utlandet, må disse inntektene anses som reduserte kostnader for staten.

Rentebelastning for kapitalen blir forskjellig i en driftsøkonomisk og en samfunnsøkonomisk kalkyle.

Hvis samfunnets kapital skal kostnadsberegnes med rente, så skal også de samfunnsøkonomiske ringvirkningene telle med. Over 50-årsperioden utgjør ringvirkningene milliardbeløp.

Når TØI ikke forsøker å beregne ringvirkningene, og beregner renter med 10 %, fremkommer misvisende "økonomisk resultat." Renteberegningen er nærmere behandlet i neste avsnitt. Ringvirkningene er beskrevet i kapitel 10.

5.4. Renter og avskrivninger.

Hele underskuddet i TØI's utredning skyldes spesielle renteberegninger. De reelle kostnadene fremkommer hvis man beregner korrekt rentebelastning for bundet kapital i anleggstiden og avskrivningsperioden.

Slitasje ved driften og aktuell rentebelastning må behandles forskjellig i

- bedriftsøkonomisk kalkyle
- samfunnsøkonomisk kalkyle
- nytte/kostnadsanalyse
- prosjektsammenligninger

En sammenblanding av momenter fra forskjellige kalkylemetoder vil føre til at det fremkommer misvisende "økonomiske resultater."

Det bedriftsøkonomiske resultatet tilsvarer de regnskapsmessige og finansielle konsekvenser for bedriften. D.v.s. de reelle inntekter, kostnader, renter og avskrivninger som virkelig skal dekkes av bedriften.

NSB's regnskap omfatter ikke renter på investert kapital, og NSB blir heller ikke belastet for renter til statskassa. Dette er også bestemt av Stortinget. Spu har i sin innstilling anbefalt at dette prinsippet opprettholdes, og har grunnlagt dette. Rentebelastning i Nord-Norgebanens driftsøkonomiske resultat innebærer da en klart negativ forskjellsbehandling.

En korrekt sammenligning med eksisterende linjenett og andre samferdselsinvesteringer innebærer også rente lik null.

Med TØI's inntekts- og kostnadstall betyr dette for alternativ 3 det første året - 1990:

Driftsinntekter	115,7 mill.kr.
Driftskostnader	<u>57,1 " "</u>
Driftsoverskudd	53,6 mill.kr. det første året
Avskrivninger	36,0 mill.kr. hvert år
Overskudd	<u>22,6 mill.kr. det første året</u>

Overskuddet i et gjennomsnittsår vil være et resultat av trafikkøkningen beregnet for 50 år. Hvis NSB's rente hadde vært f.eks. 4,5 % som foreslått i langtidsplanen, måtte renten trekkes inn i det bedriftsøkonomiske resultatet.

Så kommer spørsmålet om investeringen bør realiseres når det tas hensyn til aktuell kapital og andre prosjekter som denne kapitalen kan brukes til. Dette kan avveies ved å belaste de aktuelle prosjektene med renter. Hvis nytten av prosjektet er så stor at den oppveier tapet (rentekostnaden) ved at kapitalen unndras annen anvendelse, så bør prosjektet realiseres.

Da må det skilles mellom rentebelastning for prosjektvurdering og den som viser finansiell eller bedriftsøkonomisk virkning. Den siste ble vist foran (lik null).

Hvilken rentesats bør man bruke for å illustrere statens (eventuelle) knapphet på kapital? Hvis staten tar opp lån til 6,5 % rente og låner pengene til NSB til 4,5 % rente, så vil den samfunnsøkonomiske rentesats være 6,5 % og den bedriftsøkonomiske rentesats lik 4,5 %. Pengene lånes til NSB til lavere rente fordi man venter samfunnsøkonomiske ringvirkninger som ikke NSB skal betale for.

Når man så gjennomfører en samfunnsøkonomisk kalkyle med 6,5 % rente, så skal alle disse ringvirkningene tas med, nytten av disse er forutsetningen for bruk av samfunnets kapital. Hvis ringvirkningene ikke tas med, har heller ikke rentene noe i kalkylen å gjøre.

Ringvirkningene kan bestå i f.eks. lavere transportpris, varige nye arbeidsplasser, økonomisk vekst, mindre omlasting, trafikkulykker, m.m.m. Disse er behandlet i kapitel 10.

Når to eller flere prosjekter viser positive overskuddsresultat og forskjellige inntektsstrømmer for fremtiden, er det aktuelt å beregne hvilket som er best for å prioritere dette. Det forutsettes da at prosjektene viser overskudd slik at minst et prosjekt er godt nok til å gjennomføres. I en slik sammenligning kan man bruke en høyere rentesats (såkalt intern rente) for å neddiskontere et økonomisk resultat og se hvilket prosjekt som gir størst nåverdi. Dette er ikke et reelt økonomisk resultat, men et tenkt, teoretisk resultat for et bestemt formål. TØI bruker denne metoden.

I dette tilfelle er det ingen prosjektalternativ, analysen gjelder bare fordeler og ulemper ved Nord-Norgebanen. Da har man bare interesse av bedrifts- eller samfunnsøkonomisk resultat, og ikke av fiktive renteberegninger. Det fremgår av jernbanekomiteens uttalelse at det ikke eksisterer andre prosjekter i Nord-Norge som har samme rekkevidde eller tilsvarende virkninger.

Statens låneopptak og utlån til de statsinstitusjoner som betaler renter, har idag en gjennomsnittrente på 6,5 %. Dette blir da den samfunnsøkonomiske rentesatsen. Den bedriftsøkonomiske rentesatsen for NSB er fastsatt til null, også av Spu.

Avskrivninger.

Avskrivninger står for slitasje på anlegget ved at det forringes i bruk.

Noe av anlegget forringes raskt og noe senere. Den kombinerte gjennomsnittlige avskrivningstiden for NSB er ca. 50 år. Dette gjelder den delen av anlegget som slites ned ved driften.

En del av anlegget forringes aldri. Det gjelder tomt og opparbeidelse av denne i form av tunneler, planering og grunnlag for banelegemet. Tilsvarende gjelder for en vanlig bygningstomt eller vei hvor opparbeidelsen medfører en reell formuesøkning.

I NSB's tilfelle gjelder dette vel 50 % av investeringene i et nytt anlegg. Dette tilsvarer også NSB's regnskapspraksis idag, og skattelovens bestemmelser.

Hvis NSB betaler avdrag på beløp som er brukt til slik investering, utgjør ikke dette en avskrivnings- eller kostnadspost. Avdragene har sin finansielle motpost i form av direkte formuesøkning for NSB, og skal da ikke belastes driften. Eventuell betaling av renter for slik kapital er også en finanstransaksjon, ikke en driftstransaksjon. Dette gjelder statens egenkapital i bedriften, og staten har da krav på å disponere bedriftens overskudd, men ikke både renter og overskudd.

Ved at anlegget tilføres vedlikehold og tilleggsinvesteringer etterhvert, vil verdien om 50 år være større enn null. Det er ikke tale om teknisk foreldelse som gjør banen ubrukbar. Når vedlikehold er tatt med i driftskostnadene, bør avskrivningene reduseres for å unngå dobbeltbelastning i kalkylene.

Når den aktuelle delen av anlegget avskrives over 50 år, betyr dette avskrivningsbeløp på under kr. 30 mill. pr. år for alternativ 3. Dertil kommer avskrivning av rullende materiell, anslagsvis ca. kr. 6 mill. pr. år for TØI's trafikkanslag.

Avskrivningene er jevnt det samme hvert år. Rentebelastningen blir høyest første år, og null siste år. Med 6,5 % rente blir gjennomsnitts rentebeløp ca. 66 mill. kr. pr. år, beregnet av den anleggskapitalen som skal avskrives over driften.

Anleggskapitalen er da fordelt over anleggsperioden som vist i avsnitt 5.2.

I utredningen er renter og avskrivninger beregnet som en annuitet, dvs. 554 millioner kroner hvert år i 50 år. Rentebelastningen for anleggsperioden utgjør da 2.360 millioner kroner.

Slike beregninger har lite med virkeligheten å gjøre hvis det er meningen å beregne reelle driftskostnader. Bruk av annuitet som regnemetode forhøyer rentekostnadene.

Realøkonomiske rentekostnader skal bare løpe inntil driftsoverskuddet har betalt anlegget, hensyn tatt til sannsynlig trafikkvekst. Etter dette tidspunktet skal prosjektet godskrives renter for driftsoverskuddet som tilføres NSB og staten (netto overskudd som tas ut av prosjektet).

6. FORSVARET.

Banens forsvarsmessige betydning er klart påvist i Tromskomitéens utredning. SPU har ikke vurdert dette aspektet. Det er heller ikke innhentet noen uttalelse fra Forsvarets ledelse.

Såvidt en kan bedømme det er Nord-Norge det viktigste området i landet for konsentrasjon av styrker og installasjoner i forsvarssøyemed. Dette omfatter Hærens eneste større stående avdeling, Brigaden i Nord-Norge. Det er opprettet staber, depoter og andre ordninger for å motta en mangedobling av denne styrken i en krisesituasjon.

Luftforsvaret og Sjøforsvaret har større baser og installasjoner på mange steder i landsdelen.

I landsdelen er det ca. 3.500 befal og vervede, ca. 2.000 sivilt ansatte og ca. 7.500 vernepliktige i førstegangstjeneste. Virksomheten er så stor både på person- og godssiden at jernbanens trafikkgrunnlag vil være større enn det som kommer fram ved en sammenligning med jernbanetrafikken ellers i landet.

Forsvaret utfører en betydelig egentransport av gods og personell. Ifølge Forsvarets Overkommando må en regne med at betydelige mengder vil bli overført til en fremtidig jernbanelinje (nærmere behandlet i transportprognosene, kap. 7). I TØI's trafikkutredning har en valgt å ikke ta hensyn til dette.

Beredskapsmessig vil Nord-Norgebanen medføre raskere transport av avdelinger, materiell og andre forsyninger til Nord-Norge. Banen blir den eneste sammenhengende landverts forbindelsen. Kapasiteten blir mer enn 10 ganger større enn vei/fergeforbindelsen, tungtransporter vil kunne føres på land istedenfor sjøveien. Selv med stedvise linjebrudd vil man få flere muligheter og større kapasitet i transportnettet enn man har nå.

På samme måte som industribedrifter bruker direkte sportilknytning, får Forsvaret anledning til å bruke sidespor til forlegninger, depoter, baser o.l. Dette vil forenkle vanlige interne transporter og i tillegg øke beredskapen. Forsvarets ressurser kan utnyttes bedre ved at det innspares midler på transportsektoren som kan brukes til andre formål.

Forsvarsstaben uttalte i sin tid til innstillingen fra Jernbanekommisjonen av 1949 at man ikke anså det militært forsvarlig å basere seg på en forbindelse som er avhengig av ferje. Forsvarsdepartementet sluttet seg dengang til Forsvaresstabens syn og anbefalte utifra en militær begrunnelse at banen Fauske - Narvik skulle bygges. Såvidt komitéen kjenner til, er det ikke senere innhentet uttalelse fra Forsvarets ledelse om banens militær/strategiske betydning.

Forsvarskommando Nord-Norge har i brev av 27. mai 1976 vedrørende samferdselsplanen for Nordland fylke anbefalt videreføring av banen.

Jernbanekomiteen vil anbefale at Nord-Norgebanens militære, strategiske og forsyningsmessige betydning bringes klart på det rene ved at Forsvarets Overkommando og Forsvarskommando Nord-Norge gis anledning til å fremlegge sin vurdering av spørsmålet. En slik vurdering bør bygge på transporttider og kapasitet slik de er angitt i NSB's notater, samt at det legges sidespor til viktige installasjoner. For ordens skyld bemerkes at en bør ikke, som tidligere, be Forsvarets ledelse om å anbefale eller prioritere et valg mellom jernbane, vei- eller sjøtransport.

Forsvarsmessige fordeler er nærmere beskrevet i utredningen om Tromsbanen.

7. TRANSPORTPROGNOSER

7.1. Metoder og alternativ.

Utredningen omfatter 5 forskjellige alternativ. Kommentarene her vil bare omfatte alternativ 3: Fauske - Narvik - Harstad - Tromsø.

Utgangspunktet er kartlegging av trafikken for 1973. Ved beregningsmodeller og sammenligning mot trafikkandel ellers i landet er det anslått sannsynlig jernbanetrafikk for 1973. Prognosen for 1973 er fremskrevet til 1990. Det er ikke beregnet tall for trafikkøkning etter 1990. Prognosene er heller ikke stilt opp i flere alternativ eller med øvre/nedre grense.

Året 1973 er dessverre ikke dekkende som utgangspunkt for en beskrivelse av fremtiden. Det er det siste "dårlige jernbaneår" på landsbasis. I Nord-Norge er situasjonen idag spesielt annerledes når det gjelder strukturforandringer og trafikkmengder. I hovedsak gjelder dette:

- Evenes flyplass (åpnet juli 1973) og småflyplassene har ført til stor trafikkøkning og vridning av trafikken fra 1973.
- Systematisert containertransport for stykkgoods har medført stor økning av transporter over Fauske, for videretransport med bil fra Fauske eller båt fra Bodø. Det er satt inn nytt ekspressgodstog Oslo - Fauske.
- Passasjertransport med bussrutene i området har økt mye sterkere enn annen passasjertransport.

Selvom man foretar prosentframskrivning fra 1973 til 1977 og 1990, får man ikke med disse strukturforandringene. Tallene fra 1973 vil vise for lav trafikk, spesielt for buss, lastebil og fly, som er hovedgrunlaget for Nord-Norgebanens transportarbeid.

Nord-Norgebanens influensområde vil være større enn nevnt i utredningen, spesielt fordi den vil utgjøre ryggraden i landverts fjerntransport. Transportstrømmene vil være

- a) Gjennom Norge nord-sør
- b) Nordkalottforbindelsen til Sverige, Finland og Sovjet
- c) Til Danmark og Kontinentet

Banen får større hastighet enn for alle sammenlignbare steder ellers i landet. Avstandene i fjerntransport, kombinerte terminaler og knutepunktsystemet vil da medføre større influensområde enn for jernbanen i Sør-Norge.

NSB utfører idag et betydelig arbeid for å utvide influensområde for eksisterende nett. Eksempler på dette er piggy - back (hele lastebiler) via Åndalsnes og ekspressopplegg til Stryn/Nordfjord. Denne bedringen av konkurranseevnen må også få konsekvenser når nettet utvides nordover.

Et større influensområde stiller større krav til kartlegging av trafikken. Det medfører også at Nord-Norgebanens trafikkandel i utredningen blir for liten.

Nord-Norgebanens trafikk i 1973 fremskrives til 1990 med veksttall for jernbanetrafikk. Det faktiske forhold er at jernbanen begynner driften i 1990 og ikke i 1973. Da må en bruke veksten for totaltrafikken fram til 1990, og så beregne banens andel i 1990. Ved at man tar utgangspunkt i veksttallene for dårlige jernbaneår, blir andelen i 1990 beregnet for lav.

Ved at planer, prognoser og offentlige reguleringer tilsier økning av jernbanens trafikkandel, bør vekst fra 1973 til 1990 settes høyere enn generelt for transportsektoren. Nord-Norgebanens fjerntrafikk tilsier enda sterkere vekst.

1990 er stipulert som første driftsår, det er året med lavest trafikk og største rentekostnader, mens økonomisk levetid og avskrivningstid for banen settes til 50 år. Da må veksten i trafikken også beregnes fremover, slik at en kan få økonomisk resultat for et gjennomsnittsår.

Metoden må bli den samme som brukes til å beregne vekst før 1990, selv om usikkerheten blir større. Som utgangspunkt for dette har en faktisk trafikkutvikling de siste årene og prognoser for transportutvikling og forbruksutvikling.

I en samfunnsøkonomisk analyse må en gå ut fra sannsynlig trafikkvekst ifølge overordnet samfunnsplanlegging og jernbanens sannsynlige eller planlagte avvik fra dette.

7.2. Persontrafikk

Nord-Norgebanens persontrafikk vil være overgang fra buss, personbil, fly og i beskjedent grad fra båt. Det største antall reiser vil komme fra busstrafikken, mens overgang fra fly vil stå for det største transportarbeidet fordi flytrafikken dekker lengre distanser. Nyskapt trafikk vil ifølge prognosen stå for hele 36 % av persontrafikken.

Trafikken i 1990 er anslått til 443.000 reiser og et transportarbeid på 142 millioner personkm.

I 1974 ble Forsvarets reisebehov anslått til ca. 4,5 mill. personkm, dvs. ca. 37.000 reiser. Da så en bort ifra permisjons- og overføringstransportene med charterfly. Disse utgjør årlig 80-90.000 reiser stigende til ca. 120.000 i løpet av noen år. Transportarbeidet utgjør ca. 36 mill. personkm.

Når TØI antar at disse tallene ligger inne i registrerte trafikkdata, er dette en feiltakelse. Chartertrafikk og Forsvarets egentransporter er ikke med i flyselskaperens oppgitte tall.

Prognosemodellen bruker reisetid som en nøkkel til å beregne overgang til jernbane. Feil i reisetid vil da gi utslag i prognosen. I tabell på side 296 har TØI satt opp reisetider for tog, fly og buss. For fly er ikke tatt med påtvunget tilbringer- og ventetid, noe som i flere tilfelle vil mer enn fordoble flytiden. Noen av buss-tidene er feilaktig beregnet p.g.a. ferjer o.l. Tabellen nedenfor inneholder korrigererte tider, dessuten prisene.

	Reisetid			Billettutgifter	
	Buss	Tog	Fly	Tog	Fly
Bodø - Narvik	7.20	2.32	1.40/2.30	90	244
Bodø - Harstad	8.05	3.25	1.40	98	220
Bodø - Evenes	10.25	3.04	1.30	86	205
Bodø - Tromsø	13.40	4.18	1.40/2.25	170	339
Fauske - Narvik	5.55	1.32	-	70	-
Fauske - Tromsø	12.15	3.18	-	113	-
Narvik - Harstad	3.10	0.53	-	42	-
Narvik - Tromsø	6.10	1.46	2.35	81	225
Tromsø - Bardufoss	3.10	0.51	1.25	29	150
Tromsø - Evenes	6.45	1.54	1.30	64	205
Tromsø - Harstad	8.55	2.06	2.00	101	217
Setermoen - Bodø	10.30	2.25	2.10	111	310
Narvik - Trondheim	-	9.00	3.30/5.30	260	550
Narvik - Oslo	-	14.00 1)	3.20/4.40	360	661

1) forutsatt bedre baneteknisk standard Fauske - Oslo til 1990.

Fly er den raskeste konkurrenten, likevel vil jernbanen være raskere på en del strekninger, og raskere enn alle andre muligheter. Billettutgifter med jernbanen er stort sett mindre enn halvparten av flyutgiftene, og jernbanen har bedre rabattordninger.

TØI bruker 3 forskjellige modeller for persontrafikkprognosen, og det er derfor vanskelig å anslå hva feil tidsanslag kan bety for totalresultatet. Den ene modellen er testet mot faktiske tall, og viste et systematisk avvik på ca. 30 % for endepunktene (Troms, Bodø, Trondheim, Oslo): TØI har forsøkt å korrigere dette, men burde vel heller forkaste modellen.

Modellene er laget ved å velge ut andre trafikrelasjoner som skulle være mest mulig lik de nye relasjonene for Nord-Norgebanen. Det må konstateres at ingen andre områder eller steder i landet har samme avstands- og hastighetsforhold som Nordre Nordland og Troms. Modellene må forkastes også av denne årsaken.

Tredje modell bruker systematisk 4 timer for høy reisetid mellom Oslo og alle relasjoner i Nord-Norge. Dette tilsvarer ca. 30 % for lite for overgang fra fly til jernbane.

TØI's resultat for flytrafikken er reduksjon med 4 % til Østlandet, 13 % til Trøndelag, 57 % til Bodø og oppimot 100 % innen området. En helt annen undersøkelse fra TØI (1976) viser at i 1971 var privatreiser mellom Bodø og Oslo fordelt med 6 % på personbil, 27 % på jernbane og 67 % på fly. Bodø har landets dårligste jernbanetilbud overfor Oslo.

Stedene langs den nye banen vil få kortere reisetid til Sør-Norge enn Bodø har idag. Anslaget på 4 % til Østlandet og 13 % til Trøndelag blir derved alt for lavt.

Befolkningen i Nord-Norge har den høyeste flyreiseaktivitet i landet, og Norge ligger på topp i verdensmålestokk. Dette skyldes naturlig nok at vi har bare flytilbudet, og jernbanens prisreduksjon må slå kraftig ut. Privatreiser med fly i Nord-Norge og til/fra landsdelen utgjør en mye større andel enn resten av landet.

Hvis prognosen m.h.t. Sør-Norge bare er 10 % feil, vil dette bety over 50.000 reiser og et transportarbeid på over 70 millioner personkm p.g.a. forholdsvis stor avstand.

Grunlagsdata er fra 1973, og den viktigste flyplassen m.h.t. tilbringertrafikk, Evenes, åpnet 1. juli 1973. Man forsøker å korrigere for dette i prognosen, og får da som utgangspunkt 72.000 passasjerer. Av/påstatistikken for flyselskapene viser ca. 87.000 passasjerer det første driftsåret og over 105.000 for 1976, dvs. 45 % mere enn grunnlaget for prognosen.

Lave prognoser for Evenes og annen flytrafikk får dette resultatet i utredningen:

- overgang til jernbane blir beregnet for lavt
- tilbringertrafikk med jernbane blir beregnet for lavt

Flytrafikken vokser nå slik som før oljekrisen 1973/74, og mest til/fra Nord-Norge. SAS rapporterte f.eks. i februar 1977 en økning på 25-32 % for Nord-Norge i forhold til 1976.

Hvis flytrafikken øker med bare 7 % pr. år til 1990, vil Evenes stå for over 200.000 tilbringerreiser. TØI's prognose viser 14.445 personreiser mellom Evenes og Harstad/Narvik i 1990. For de andre flyplassene er trafikk i 1973 også lite illustrerende, men gir ikke like stort utslag i jernbanetrafikken.

Jernbanekomiteén finner at en slik konsekvent nedvurdering av nordnorsk samferdsel som her er påvist, gjør det vanskelig å oppfatte prognosene som seriøse.

I prognosen er antatt at turisttrafikken med Hurtigruta ikke vil bety noe for jernbanen. Til dette må bemerkes at Hurtigruta er overfylt hele sommeren. Jernbanereisen Bergen - Tromsø vil koste omtrent det samme og gjøres unna på 1/5 av tiden. Det vil ikke være mulig å anslå noe nøyaktig antall for overgang til jernbanen. Hvis et passasjertall tilsvarende ca. 20 % av nåværende rundreise-trafikk velger jernbane, medfører dette vel 4.000 reiser og et transportarbeid på ca. 9 mill. personkm. Spu har som kjent foreslått at Hurtigrutas passasjerkapasitet skal reduseres sterkt.

Overgang fra personbil er anslått til ca. 1,25 %, mens den årlige økningen i transportarbeid med personbil er på ca. 10 %, størst økning for Nord-Norge. Transportarbeid pr. bil er størst i Nord-Norge p.g.a. lange helg/ferieturer. For personreiser over 300 km var jernbanens andel i 1970 ca. 15,5 % og personbilens andel ca. 63,0 %. Nord-Norgebanen får radikalt høyere hastighet og gunstigere prisforhold. Hvis banen overtar f.eks. 3 % av transportarbeidet med personbil i Troms fylke, utgjør dette ca. 24 mill. personkm i 1974. Hvis disse passasjerene reiser gjennomsnittlig ca. 150 km, vil dette utgjøre ca. 160.000.

Busstrafikken er registrert for 1973 for de rutene som kan antas aktuelle m.h.t. overgang til jernbanen. I noen tilfelle kjenner man bare årsinntekt pr. rute, i andre tilfelle årsinntekt og passasjertall, men ikke transportarbeidet. Dette er da regnet ut som forholdet mellom årsinntekt og den offisielle kilometersatsen i 1973 på 26 øre. Nå er forholdet at de fleste busspassasjerene reiser på en form for rabatt, slik at selskapenes reelle inntekt er 16-19 øre pr. km. Beregnet transportarbeid for jernbanen blir da mellom 25 og 35 % for lavt.

Det mest aktuelle busselskapet for overgang til Nord-Norgebanen er TIRB (Troms Innland Rutebil A/S). Dette hadde en trafikkvekst 1973/74 på ca. 17 % og en inntektsøkning 1975/76 på ca. 14 %. Slik trafikkøkning for det aktuelle grunnlaget for jernbanetraffikk blir ikke fanget opp av utredningens prosentberegninger fra 1973 til 1990.

Prognosen anslår overgangen fra busstrafikk til ca. 26 mill. personkm i 1990. Tillegget for feilmarginene foran blir da minimum 7 mill. personkm, maksimum er avhengig av den prosentvise trafikkøkningen, som tilsier en flerdobling. Rutebilselskapene har i de siste årene påvist et større marked for personreiser mellom Nord-Norge og Sverige/Finland som ikke er kommet med i prognosene.

Generert trafikk tilsvarende ny trafikk som oppstår p.g.a. et nytt og bedre tilbud. Det tilsvarende 36 % av totaltrafikken. I modellene er denne beregnet utifra kartlagt trafikkgrunnlag og observert forskjell i reisetid og pris mellom de forskjellige transportmidlene. Hensyn tatt til forannevnte feil i trafikkgrunnlag og reisetid, vil transportarbeidet for generert trafikk også bli høyere enn anslått. Det blir ikke nødvendigvis over 36 % av totalen fordi annen trafikk med jernbanen blir større.

Jernbanen har størst trafikkøkning for fjern- og nattogene. I 1. halvår 1974 var tallene for vekst i trafikken fordelt på avstandsgrupper:

1 - 60 km:	6,6 %
61 - 150 km:	11,2 %
151 - 300 km:	18,2 %
301 - 600 km:	26,6 %
601 - km:	26,3 %

Utenlandstrafikken økte med over 20 %.

1974 var året med størst økning p.g.a. oljekrisen, og er derfor ikke riktig å bruke for en prognose. Men Spu har fastslått at jernbanens konkurransevne skal styrkes, billettakstene skal økes for andre transportmidler, trafikk skal reguleres over til jernbanen, høyere energipriser favoriserer jernbanen.

Hvis politikernes uttrykte mål følges opp, vil jernbanen få en større del av markedet.

For årene 1960-70 var veksten i persontransportarbeidet ca. 7,4 % pr. år. Spu bruker en prognose frem til 1980 på 4,0 % og 2,4 % for jernbanen. Dette er overskredet hittil i 70-årene.

En høyere vekst enn gjennomsnittet for jernbanen tilsier da en trafikkøkning på over 4,0 % pr. år frem til 1990.

TØI bruker for Nord-Norgebanens trafikk frem til 1990:

0 - 150 km:	+ 0,2 % pr. år
151 - 300 km:	+ 1,0 % " "
301 - 600 km:	+ 2,3 % " ""
over 600 km:	+ 0,6 % " "

For trafikken mellom Nord- og Sør-Norge, som er fjerntrafikk hvor jernbanen står sterkt, regner TØI med 2,2 % vekst pr. år. For perioden 1973 - 1990 blir dette ialt 45 % trafikkøkning.

Hvis f.eks. 4 % økning var blitt brukt, ville økningen i disse 17 årene være på 95 %. Trafikkveksten alene ville da være dobbelt så stor som utredningens tall. I tillegg kommer de store avvikene som er nevnt foran.

Summen av disse avvikene viser totalt at prognosene for passasjertransporten med sikkerhet kan 3-dobles og sannsynligvis 5-dobles. Her er bare nevnt de groveste avvikene. En detaljert gjennomgåelse med nye trafikkdata og prognoser vil vise enda større avvik.

Realiteten i prognosene kan også illustreres ved beregnet antall reisende pr. dag ved stasjonene i 1990. TØI's tall viser:

Evenes	34 personer
Bjerkvik	39 "
Narvik	154 "
Tromsø	176 "

7.3. Godstrafikk.

Trafikkovergangen vil komme fra lastebiltransport, skipsfart og det svenske jernbanenettet via Ofotbanen. Nyskapt trafikk er av Spu anslått til 10 %.

Anslaget for 1990 er på 476.000 tonn og et transportarbeid på 397 millioner tonnkm.

Godskvantum over Fauske med basis i nåværende Nordlandsbane er for 1990 anslått til 45.000 tonn. I 1976 var godskvantum over Fauske 51.600 tonn, høyere enn prognosen for 1990 og 44 % mer enn registrert for 1973. Økning fra 1976 til 1977 er foreløpig 20 - 25 % mens TØI regner med 3,5 % årlig vekst fra 1973 til 1990.

Videre antar man at trafikken med tog over Bodø ikke gir grunnlag for frakt med Nord-Norgebanen. Det faktiske forhold er at en stor del av trafikken blir dirigert over Bodø fordi vei/ferjenettet nord for Fauske er sprengt. Over halvparten av Linjegods' trafikk til Tromsø blir dirigert over Bodø.

Dette gir grunnlag for å anta 4-6 ganger større trafikk i 1990 for den delen som baseres på nåværende Nordlandsbane.

Trafikkovergang fra lastebil og skipsfart er beregnet ved normtall (prosent) utifra lignende avstandsrelasjoner i Sør-Norge. All trafikk over 400 km behandles som en avstandsgruppe, men deles opp i 3 grupper, grovt sett Østlandet, Vestlandet og "annet". Til sammenligning er avstanden Oslo - Tromsø ca. 1.600 km, Fauske - Tromsø ca. 400 km, Harstad - Trondheim ca. 960 km.

Det må konstateres at ingen andre steder eller områder har tilsvarende forhold m.h.t. avstander, innbyggertall og hastigheter. Avstandene og i fremtiden hastighet vil være utslagsgivende for transportene, og normtallene må derved gi for lave trafikkmengder for Nord-Norge.

Det er ikke mulig uten grunnlagsdata å anslå hva avvik i normtallene kan bety i transportmengder. Hvis de er f.eks. 15 % for lave, vil dette for 1990 bety ca. 70.000 tonn og ca. 60 mill. tonnm.

Den største delen av NSB's godstransport går til/fra bedrifter som har egne sidespor. Ifølge utredningen er det allerede i en rekke kommuner etablert eller planlagt industriområder som vil ligge i tilknytning til banen.

Lastebiltrafikken tar utgangspunkt i lastebiltellingen for 1973. Denne gir grunnlag for nærtransport, men har for lite utvalg til å gi grunnlagsdata for trafikk mellom influensområdet og andre områder. Det er spesielt denne fjerntrafikken som er det viktigste grunnlaget for jernbanen.

Forrige lastebiltelling (fra 1968) ble av TØI brukt med 40 % forhøyning av statistikk tallene. Den siste tellingen er brukt ukorrigert, og viser total trafikk fra/til området på 96.000 tonn. En intervjuregistrering for noen få transportører i 1974 viste bare for trafikk mellom Oslo og Troms/Finmark over 50.000 tonn. Alle andre områder kommer i tillegg.

Ved beregning av normtallene er forutsatt uendrede prisforhold. Det faktiske forhold er at en vil få økt bilavgifter, økte bensinavgifter og reguleringer som vil tvinge gods i langtransport fra bil over til bane. En forandring i konkurranseforholdene med f.eks. 10 % vil øke jernbanens andel med ca. 10 %. Avgifter og reguleringer må antas å gå utover en justering på 10 %.

En 15 % økning i overgangen fra lastebil vil bety ca. 13.000 tonn og ca. 9 mill. tonnm ifølge tallene fra 1973. Men de er som nevnt for lave.

Skipsfarten er antatt å stå for den største overføringen til Nord-Norgebanen. Ifølge TØI vil banen overta 5 % av godset innenfor området som transporteres med skip utenfor rute, og 15 % av godset i rutefart. For transporter til/fra området antas andelen å bli henholdsvis 10 % og 45 %.

Den nevnte undervurderingen av lastebiltrafikken virker inn på dette. Beregningene er utført slik at man først regner ut trafikkovergang fra lastebil, Ofotbanen og Nordlandsbanen. "Resten" blir da skipstrafikk, med skjønsmessig fordeling på løsfart, Hurtigruta og annen rutefart.

Den samme svakheten med normtallene gjør seg gjeldende for sjøtransport som for biltransport. Hurtigrutas transporter utgjør 11 % av totalen for skip i rute. Medregnet skip utenfor rute utgjør Hurtigrutas godsmengder 0,5 % av total gods-transport med skip til/fra og innen området.

Jernbanens fordel overfor sjøtransportert vil vanligvis gjelde hastighet og tidsbesparelse, regularitet, brekkasje og i enkelte tilfelle prisfordel. Det som er av størst betydning tonnasjemessig, er andelene på 5 % og 10 % av gods utenfor rute.

Hvis normtallene f.eks. er 10 % undervurdert, betyr dette ca. 260.000 tonn og 233 mill. tonnm.

Skip over 500 tonn er holdt utenfor i beregningene, og disse utfører ca. 20 % av transportarbeidet.

I 1960 hadde rutefart til sjøs ca. 11 % av godstransportmarkedet og i 1970 ca. 7 %, dvs. en redusert markedsandel på nesten 40 %, uten at tonnasjen gikk ned. Dette var overføring til jernbane og bil, i Nord-Norge bil. Trenden viser altså at rutefarten er sterkt konkurransutsatt, uansett om jernbanen kommer.

TØI har spesielt behandlet Hurtigruta og kommet til at jernbanen vil ta en stor del av transportene. Men det gis ikke noen spesiell årsak til at jernbanen skulle ta noen større andel fra Hurtigruta enn fra annen sjøtransport. Hurtigrutas hovedfunksjon er å dekke det markedet som ikke dekkes av annen sjø- eller landtransport. Jernbanen berører ikke disse områdene.

Den store containertrafikken over Bodø som automatisk vil gå med Nord-Norgebanen, blir ikke fraktet med hurtigruta.

Ekspressgods og generert trafikk regnes som prosenttillegg til den øvrige trafikken og får da samme avvik som nevnt foran for de andre transportene. Generert trafikk er satt til 10 %. Noe av den genererte trafikken har grunnlag i ny næringsvirksomhet. De spesielle utviklingstrekk som vil gjøre seg gjeldende for næringsutviklingen i Nord-Norge kan karakteriseres ved følgende stikkord:

- Nordkalottsamarbeid
- olje/gassvirksomhet, boring, supply og eventuell produksjon
- forsert virksomhet på Svalbard
- 200 miles økonomisk sone, utnyttelse av havområdene og større forsvarsvirksomhet.

Utenlandstrafikken er anslått til 10 % av totalen mot 25 % for resten av nettet. Kontakten blir via Ofotbanen og Trøndelag. Nåværende lastebiltrafikk på utlandet er lite registrert. For trafikken gjennom Sverige via Ofotbanen antas at bare 25 % vil gå over til NSB. Utslagsgivende må bli hvilken jernbaneetat som har best muligheter for å sette opp effektiv rutinetransport Gøteborg - Nord-Norge. NSB's andel må da bli mer enn dobbelt så stor.

I underlagsdokumentene for prognosene har TØI beskrevet en rimelighetstest for prognosene basert på normtall. Testen viser i en sammenligning med andre nøkkeltall at prognosene burde være 50 - 200 % høyere. Likevel unnlater man å korrigere prognosene.

Utifra varefordeling beregner TØI en vekst på 3,1 % for jernbanen generelt. Utifra Nord-Norgebanens avstandsfordeling beregnes veksten her til 4,3 % og rundes av nedover til 3,5 %.

En vekst på 4,3 % til 1990 vil medføre et avvik i prognosen på ca. 15 %. En vekst på 5,6 % som følge av større vekst for jernbanen enn annen fjerntransport vil medføre 40 % større godsmengder i 1990.

Nøyaktige totale avvik for godstransporten er vanskelig å anslå p.g.a. manglende datagrunnlag. De forannevnte avvikene tilsier sikkerhet for dobbelt så høy trafikk og sannsynlighet for mere.

7.4. Transportprognoser oppsummering.

Gjennomgåelsen av prognoser og registrering for person- og godstransport viser store avvik fra tall som er faktisk mulig å påvise. I tillegg foretas en negativ vurdering av jernbanen i de tilfelle hvor prognosene er basert på skjønn.

Avvikene tilsier minst 3 ganger så store trafikkmengder som TØI har beregnet. Sannsynlige trafikkmengder er enda større.

Det vesentlige for vurderingen av Nord-Norgebanen vil være de økonomiske konsekvensene. Det kan sies med sikkerhet at ingen transportprognoser kan forutsi fremtiden nøyaktig. Hvis transportprognosene stilles opp i flere alternativ, er det mulig å se på de økonomiske konsekvensene ved forskjellige trafikkmengder. Etter jernbanekomiteens syn må dette være bedre enn en påstand om et spesielt trafikk-tall om 15 eller 40 år.

Utifra de avvik som er påvist, bør økonomisk resultat beregnes for følgende trafikkmengder i 1990.

- A: TØI's tall
- B: 50 % tillegg
- C: Dobbelt så mye

Som nevnt er trafikken lavest det første året, mens rentene er høyest. Det korrekte økonomiske resultatet finner man ved å bruke gjennomsnittsåret for trafikk og rentebelastning. Trafikkøkningen er usikker. Utifra Spu's målsetting for jernbanedriften burde den være høyere enn 4 %. Her regnes med følgende:

- A: 2,5 % pr. år
- B: 3,0 % pr. år
- C: 3,5 % pr. år

Dette gir følgende trafikkmengder for 1990 og gjennomsnittsåret:

	1990	Gjennomsnittsåret
A:	539	1.050
B:	808	1.820
C:	1.078	2.820

Transportmengdene for passasjer- og godstrafikk er her slått sammen til trafikk-enheter. For enkelhets skyld antas forholdsvis samme fordeling av trafikken i alle alternativ.

En ser at selv med TØI's trafikk-tall vil det første året være misvisende til å illustrere hele driftsperioden. Med så lav trafikkvekst som 2,5 % vil gjennomsnittstrafikken være ca. 100 % høyere enn trafikken første året. En økning på 3,5 % pr. år er mer realistisk og likevel mindre enn prognostisert for andre transportmidler. Nord-Norgebanens fjerntrafikk vil medføre større trafikkøkning.

I en oppsummering kunne det passe å trekke fram alle jernbanens transportmessige fordeler for å begrunne høyere trafikkanslag. Vi tror at dette er unødvendig, og det er dessuten svært plasskrevende. Kap. 9 omfatter en sammenfatning av banens transportfordeler.

TØI påstår at Nord-Norgebanen har et spinkelt trafikkgrunnlag i forhold til investeringsvolumet. En side av saken er at prognosene bør 3-dobles. Et annet forhold er at Nord-Norges befolkning og næringsliv står for langt det største

transportarbeid pr. innbygger på landsbasis. Og det er transportarbeidet og avstandene som teller i jernbanetransport og gir lønnsom drift. Avstand betyr også mer enn befolkningsunderlag, illustrert ved følgende eksempel:

1 tonn fraktet Oslo - Tromsø utgjør omtrent samme transportarbeid som 15 tonn fraktet Oslo - Hamar. Prisen til Tromsø vil være lavere, men lønnsomheten for NSB vil være høyere. Avstand betyr mer enn tonn og folketall.

NSB's knutepunktsystem er vedtatt av Stortinget som den mest hensiktsmessige kombinasjon av fjern- og nærtransport/distribusjon. Det er liten tvil om at Nord-Norges struktur av tettsteder og omland ligger tilrette for dette systemet. TØI's påstand om at distriktene taper på at jernbanen stopper i tettstedene, har ingen bakgrunn i rasjonell transportvirksomhet eller distriktspolitikk.

En påstand om overkapasitet i transportnettet brukes som hovedargument mot banen. Til dette er å si at ethvert transportnett er beregnet for og skal ha en viss (periodevis) overkapasitet. Hvis overkapasiteten var et reelt problem, måtte man jo stanse utvidelsene, men det har ikke Spu foreslått.

Er så overkapasiteten i Nord-Norge reell? Sikkert i en del områder. Men på våre viktigste trafikkarer er forholdet det motsatte: Sprengt vei/ferjenett Fauske - Narvik, Hurtigruta overfull hele sommeren, vanskelig å få plass på flyene.

Eventuell overkapasitet spises også opp av trafikkveksten. Med 4 % vekst får vi 43 % trafikkøkning på 10 år, 120 % økning på 20 år og 224 % (over tredobling) på 30 år. Hvor blir det da av overkapasiteten?

TØI har foretatt en såkalt følsomhetsanalyse for en trafikkøkning på 25 % og en økning på 2 % i gjennomsnitt pr. år. Denne økningen er "diskontert ned til nåverdi" og omgjort til "årlig annuitet", slik at økningen ikke får noen vesentlig innflytelse (s. 282) på det resultatet som fremstilles.

Diskontering til nåverdi er neppe en akseptabel vurderingsmåte for trafikkøkning, og slett ikke for andre ringvirkninger som f.eks. fremtidige arbeidsplasser. I enkelte tilfelle kan diskontering brukes for et bedriftsøkonomisk regnskapsresultat, men forutsetningen er da bl.a.: målet er maksimalt utbytte, maksimal økning i fortjeneste og maksimal rask inntjening av investeringen.

I samfunnet er som kjent slike mål underordnet målsettinger som full sysselsetting, rimelig inntektsfordeling og jevn vekst. Fremtidig samfunnsøkonomisk fordel kan derfor være like godt eller bedre enn å få resultatet straks.

I de prognoseavvikene som er nevnt foran, er ikke tatt med den reelt sannsynlige trafikkøkningen før og etter 1990. Strukturforandringene i nordnorsk transport siden 1973 fører til at de registrerte trafikkdata gir et fortegnnet bilde. Hastighetsøkning for persontransporten og gunstigere kostnads/prisutvikling vil føre til større trafikkovergang.

Ytre linje Fauske - Narvik vil føre til større trafikk enn indre linje.

Nordkjosbotn og Tromsø vil få en lignende funksjon for områdene i nord som Fauske og Bodø har nå. Derved vil Finnmarks transportforhold bli bedre, og veien nordover er ferjefri. Finnmark får jernbanens endepunkt mye nærmere både for båt- og biltransport videre. I prognosene må også dette ha en viss betydning.



8. ØKONOMISK RESULTAT.

8.1. Driftskostnader.

I utredningens vedlegg 20 er NSB's kostnader regnet ut for + 25 % av trafikken som er anslått av TØI. Disse kostnadsavvikene er brukt til å beregne kostnadene ved de antatte trafikkmengdene. Tallene er vist i resultattabellen i avsnitt 8.3.

Metoden fører til at kostnadene blir unøyaktig anslått, og viser høyere kostnader enn de virkelige. Bl.a. får en ikke med stordriftsfordeler ved øket trafikk, gjennomsnittskostnadene pr. trafikkenhet blir den samme for all trafikkøkning.

I utredningen er antydnet mulige merkostnader ved å kjøre 1 ekstra persontog Oslo - Tromsø. Dette er ikke regnet med her, mens andel av felles togkostnader og vognkostnader på andre baner er tatt med fullt ut og vil tallmessig oppveie dette. Avskrivninger for driftsmidler er beregnet fra samme grunnlag. Eventuelle ekstratog vil medføre øket trafikk.

Merkostnader ved andre baner utgjør ca. 45 % av totale driftskostnader. Det er da spørsmål om standardsatser for andre kalkyleformål vil være de riktige til å beregne reelle merkostnader ved en slik utvidelse. Vognene som brukes på andre baner, vil tildels være belastet med fulle kapitalkostnader i dette prosjektet. Hvis en først trekker inn slike faktorer, må prosjektet godskrives for vognutlån.

Godsinntektene er beregnet etter ca. 14 tonn pr. vogn, mens kostnader og vognbehov ser ut til å være beregnet etter 11 tonn pr. vogn. I såfall får en for lave inntekter eller for høye kostnader.

Det er også brukt enhetskostnader pr. 1.5.75 (lønnsforhøyelse) og takstnivå fra tidligere dato. Hvis takstnivå ikke er justert ifølge siste kostnads-/takstøkning, vil inntekter bli for lave eller kostnader for høye.

Den antatte trafikkøkningen kan medføre økning i sprangvis faste kostnader, f.eks. ekstratog. I så fall skal standardkostnader ved andre baner reduseres, og inntekt økes p.g.a. ekstratog.

Uansett hvordan en bruker kostnadsfordelingsprinsipper internt i NSB, så er det bare merkostnader som skal med i en samfunnsøkonomisk kalkyle. Driftskostnadene må da eventuelt reduseres ved en vurdering av satsene for standardkostnader.

Avskrivninger er beregnet utifra halvparten av anleggskostnadene og blir da ca. 30 mill. kroner. Planering og grunnkostnader utgjør mere enn halvparten av anleggskostnadene, og medfører egentlig lavere avskrivningsbeløp. Vi har ikke grunnlag for å regne ut dette nøyaktig. Dette medfører også at de beregnede rentene i vår tabell er noe for høye.

Renter og avskrivninger for rullende materiell er forhøyet ifølge trafikkøkningen.

8.2. Driftsinntekter.

Inntektstallene er også vist i tabellen i neste avsnitt, for 1990 og for gjennomsnittsåret m.h.t. renter og trafikk.

Det brukes samme takstnivå og fordeling av trafikken som i utredningen. Driftsinntektene kan derved beregnes direkte utifra trafikkmengdene.

På grunn av de avvik i trafikkdata som er påvist angående utredningen, må det antas at alle inntektstallene for 1990 er for lave. Når det gjelder fremtiden, er det som bekjent vanskelig å spå. Det som kan sies sikkert, er at hvis NSB skal øke sin markedsandel, vil også inntektstallene for gjennomsnittsåret være for lave.

8.3. Resultat for driften.

De forskjellige beregningene er sammenstilt i tabellen nedenfor (tall i millioner kroner)

NSB's bedriftsøkonomiske resultat	1990			Gjennomsnittsåret		
	A	B	C	A	B	C
Trafikkøkning				2,5 %	3,0 %	3,5 %
Driftsinntekter	115	172	231	229	399	625
Driftskostnader	57	76	95	94	150	223
Driftsoverskudd	58	96	136	135	249	402
Avskrivninger anlegg	30	30	30	30	30	30
Avskrivninger driftsmidler	6	8	10	10	17	26
Overskudd netto	22	58	96	95	202	342

Takstnivå og kostnadsnivå er som i utredningen. Inntekter og kostnader er nærmere omtalt i avsn. 8.2. og 3.1.

Tabellen viser NSB's bedriftsøkonomiske resultat ved forskjellige alternativ for trafikk og økning i trafikk, og viser overskuddsresultat for alle alternativ.

Hvis NSB skulle rentebelastes slik som foreslått i langtidsplanen, ville rentene være størst det første året. Det er også spørsmål om anleggskapitalen skal rentebelastes i anleggsperioden. Tabellen nedenfor viser konsekvensen av slike renteberegninger. Driftskapital er antatt avskrevet over 12 år.

Det må presiseres at et rentekrav for samfunnets kapital, krever at samfunnsmessige ringvirkninger tas med i kalkylen. Rentetallene i tabellen må derfor ikke sees isolert mot overskuddet, fordi ringvirkningene kommer som tillegg til overskuddet.

Det fremgår av kapitel 10 at ringvirkningene omfatter milliardbeløp.

Kostnader ved rentebelastning	1990			Gjennomsnittsåret		
	A	B	C	A	B	C
Renter driftsmidler	5	76	8	5	8	12
Renter anleggskapital	104	104	104	52	52	52
Hvis renter i anleggsper:						
a) økning renter	28	28	28	14	14	14
b) økning avskrivninger	8	8	8	8	8	8
Sum	145	147	143	79	32	87

Som rentesats er brukt 6,5 % som er gjennomsnittrenten for statens lån. Gjennomsnittsåret viser et utjevnet resultat for hele perioden.

Sammenholdt med banens bedriftsøkonomiske resultat i tabellen foran, ser en at et gjennomsnittlig driftsår gir stort overskudd for alle alternativ. Resultatene viser også konsekvensen av å ta hensyn til trafikkøkning og hvordan fiktiv rentebelastning og diskontering/annuiteter fører til misvisende resultat.

Et rent bedriftsøkonomisk resultat i et gjennomsnittsåret i banens drift forekommer ikke et eneste sted i TØI's utredning. Etter jernbanekomiteens syn er dette jevngodt med å holde fakta borte fra offentligheten.

TØI's renteberegning på 10 % både i anleggstiden og driftsperioden fører bl.a. til at

- byggeomkostninger 3.100 mill.kr.
blir til
- renter 2.360 mill.kr. bare for anleggsperioden.

Over 50 års drift blir dette etter beregningsmetoden til sum renter og avskrivninger

- 554 millioner kroner
- hvert år i 50 år, tilsammen 28 milliarder kroner

Utvalget hevder at en optimistisk vurdering av Nord-Norgebanen er lagt til grunn for utredningen.

9. ARBEIDSPLASSER OG DISTRIKTSUTBYGGING.

Spu hevder at Nord-Norgebanen ikke vil medføre særlige fordeler distriktsutbyggingsmessig. Disse fordelene mener man vil oppnås enklere og rimeligere ved andre midler.

For nordnorske politiske organer som har gått inn for saken, har den nøyaktig motsatte vurderingen vært utslagsgivende. Og dette har funnet sted blant folkevalgte som alltid har vurdert distriktsutbygging som et viktig mål. For jernbanekomiteen fortøner en slik vurdering seg som en selvfølge. P.g.a. Spu's negative holdning finner en det likevel nødvendig å behandle problemstillingen nærmere.

9.1. Jernbanens fordeler.

De forskjellige fordelene er mere inngående behandlet i de forskjellige avsnittene hvor de hører hjemme, slik at her foretas bare en oppsummering.

1. Fraktutgiftene for gods blir redusert for jernbanens naturlige markedsandel, til fordel både for forbrukerne, næringslivet, det offentlige m.v.
2. Reiseutgiftene for persontrafikk blir redusert, spesielt i forhold til fly og privatbil.
3. I forhold til andre transportmidler, unntatt fly på noen strekninger, gir jernbanen større hastighet og innspart tid, og derved innsparte kostnader.
4. Jernbanens viktigste transportmessige fordeler er knyttet til tungtransport, massetransport, lange avstander, brekkasje, lave fremføringskostnader, regularitet, enhetslaster m.v. Kostnadsfordelen og markedsandelen er størst for lengre avstander. Nord-Norgebanen som forlengelse av det øvrige nettet tjener til å forsterke disse fordelene ved jernbanedrift. Lange avstander nord-sør og korte øst-vest forbindelser i landsdelen forsterker fordelene ved den generelle politikken: banen på langs - bilen på tvers.
5. Ved at avgiftsbelastningen stadig øker for lastebiler og personbiler, rammes hardest de strøk av landet som er uten jernbane. Jernbanetilbudet blir da en desto større forbedring. Eventuelle subsidier for å kompensere dette, øker miljøbelastningene og trafikk tetthet på veiene. I samarbeid med Linjegods vil NSB bli ryggraden i et landsomfattende containersystem. Fordelene ved dette forsterkes når jernbanen videreføres.
6. Med jernbane vil landverts transportkapasitet mellom Nord- og Sør-Norge bli mer enn 10 ganger større, og det blir 2 transportlinjer istedenfor 1 dårlig. Jernbanen blir den eneste sammenhengende forbindelsen.
7. I likhet med det som har skjedd med nye flyplasser eller broforbindelser, vil jernbanen skape ny trafikk ved at publikum og næringslivet får et nytt og bedre tilbud. Det åpnes for ny trafikk som tidligere ikke er blitt realisert. Som eksempel kan nevnes øket turisme og betydning for reiselivsnæringen.
8. En sammenhengende, stabil forbindelse betyr mer i Nord-Norge enn i resten av landet p.g.a. lange avstander og skiftende geografi og klima. Fly, sjø- og veitrafikk er mere sårbar overfor tele, snø, storm, tåke. Vi vil unngå fergeavbrudd som skaper køer, ulykker og fordyrelser.

9. Nord-Norgebanen vil gi en direkte transportlinje til Sør-Norge, Sverige, Finland, Sovjet og Kontinentet. Markedene blir større og transporten rimeligere. I Nord-Norge vil banen gå gjennom store utkantområder, tettsteder og kystområder, og binde sammen disse i en gunstig kombinasjon. De indre distriktene har størst pendling og forholdsvis minst næringsvirksomhet. Med banen får vi muligheter til å skaffe disse områdene bedre transporttilbud enn mange tettsteder har.
10. Langs Nord-Norgebanens trasé ligger befolkningssentra med passende mellomrom, veltilpasset til jernbanens knutepunktsystem. I flere kommuner er det allerede planlagt industriområder som kan få dør-til-dør banetilknnytning med sidespor. Her kan stasjonsopplegg og drift lettere enn i Sør-Norge tilpasses moderne jernbaneteknologi, som betyr lavere kostnader.
11. Jernbanekomiteén vil presisere at banens store betydning ligger i realisering av latente muligheter for befolkningen og næringslivet på lik linje med resten av landet. Nord-Norgebanen er en investering i nødvendig transportnett som skal til for å frigjøre ressurser, konkurrere på mer like vilkår, ekspandere og dra nytte av kostnadsfordelene.

Ringvirkningene er også av direkte betydning for distriktsutbygging og lokalisering av næringslivet. Dette kan være nye bedrifter, mere variert næringsliv, mindre fraflytting og pendling, større tilbud av arbeidsplasser. Tilsvarende gjelder for ringvirkninger i anleggsperioden.

Denne typen ringvirkninger trekker igjen til seg ny virksomhet som blir mere effektiv p.g.a. jernbanens fordeler.

9.2. Lokalisering av bedrifter.

Under Stortingets siste behandling av NSB's langtidsplan ble det lagt stor vekt på jernbanens betydning i distriktene. Det var bred enighet om å tilføre NSB ytterligere investeringsmidler, bl.a. på grunn av jernbanens distriktsutbygningsmessige virkninger.

I Nord-Norge kan en henvise til utviklingen i f.eks. Mosjøen, Mo i Rana, Saltdal, Narvik og Bodø. Hva ville disse stedene ha vært idag uten jernbane?

Jernbanens fordeler framfor andre transportmidler vil variere fra sted til sted og med lasttype. Noen av fordelene er nevnt i forrige avsnitt og de knytter seg til jernbanens naturlige andel av transportmarkedet. For næringslivet vil alt dette bety innsparte beløp og redusert ressursforbruk som settes inn i annen produktiv virksomhet. Dette er ikke noen påstand om at samtlige bedrifter vil ha fordel av jernbanetransport, men det kan tenkes at de fleste i området vil bli berørt av jernbanens totale ringvirkninger.

Lokalisering av nye bedrifter, spesielt innenfor industrien, er avhengig av mange forhold, bl.a.:

- avstand til markeder
- avstand til råstoffer og halvfabrikata
- arbeidskraft, kostnader og lokalisering
- transportmulighet til/fra bedriften
- energiforhold
- tomter og utvidelsesmuligheter

Transportforhold vil da få avgjørende betydning for de aller fleste vurderinger, selv om arbeidskraftsspørsmålet får øket betydning. Avstandene i Nord-Norge gjør at transport blir spesielt viktig.

Det har vært gjennomført en del undersøkelser som bekrefter den ugunstige stillingen transportmessig for Nord-Norges næringsliv og befolkning. I 1970 gjennomførte Studieselskapet for Nord-Norsk Næringsliv en undersøkelse om transportkostnadenes innvirkning på nordnorsk industris konkurransevne. En annen undersøkelse om industriens lokalisering betingelser (sammenligning Nord-Sør-Norge) ble foretatt i 1970 i samarbeid mellom Norges Handelshøyskole og Norsk Institutt for By- og Regionforskning. Dessuten bygger en på TØI-notat av 6/10-67: "Transportkostnader og industrilokalisering" og Landsdelskomitéens utredninger.

Landsdelskomitéen fant at transportproblemene var av så stor betydning for landsdelens næringsliv at man tok opp en rekke konkrete forslag til tiltak for effektivisering av transportavviklingen og reduksjon av transportkostnadene.

Komitéen påpekte at nordnorske produsenter og leverandører på grunn av store avstander, står i en svak transportmessig situasjon i forhold til tyngdepunktene på det innenlandske marked. Bedriftene blir i stor grad nødt til å produsere bare for mindre lokale markeder og får små muligheter til å oppnå en konkurransemessig gunstig størrelse. Konklusjonene gir seg selv m.h.t. sysselsetting, lønnsomhet og transportens betydning.

Bedriftene har ofte begrensede muligheter til å velge transportmåte fordi det er mange steder med bare et aktuelt tilbud. Mye omlasting og derav høyere transporttid og kostnader hører også med i Nord-Norge.

Alle undersøkelsene viser at transportkostnadene generelt har mye større betydning i Nord-Norge enn ellers i landet. Betydningen kan variere med forskjellige bransjer og andre faktorer som f.eks. produktens bearbeidelsesverdi.

TØI's undersøkelse viste bl.a. at i bransjer med tilnærmet nasjonalt salg (bekledningsindustrien) utgjorde transportkostnadene 5,6 % av bearbeidingsverdien i Nord-Norge mot 2,7 - 2,9 % for de andre landsdelene. Forskjellen mellom landsdelene er senere blitt mindre p.g.a. forskjellige former for transportstøtte og fraktutjevning, men dette forandrer ikke på konklusjonene i undersøkelsene.

Undersøkelsen fra 1970 om kontaktspektet ved personkontakter påviste at hele Østlandet kunne nås fra Oslo for mindre enn kr. 100,- i reisekostnader. For reiser mellom Nord- og Sør-Norge vil tidsforbruket fordobles og kostnadene femdobles, kontaktfrekvensen blir derved lavere.

På innkjøpssiden betyr store avstander til leverandører i utlandet og Sør-Norge at man får lengre transporttid og generelt større lagerhold. Derav følger fastlåst kapital, dårligere likviditet og større kostnader for lagerhold og kapitalbruk.

Det er klart at andre transportmidler også har sine fordeler og kan bidra til næringsutvikling. Disse fordelene har vi gode muligheter for å realisere, og har gjort det i stor grad. Men jernbanens muligheter er vi avskåret fra å utnytte i det hele tatt. Vi har ikke et differensiert transportnett hvor fordelene ved hvert enkelt transportmiddel kan kombineres.

De forannevnte fordelene ved jernbane og mulighetene for kostnadsreduksjon, tilsier jernbane som ryggrad i landverts transport. Det betyr ikke større ulemper for de som bruker annen transport. Men det betyr større fordeler for de som bruker jernbanen.

Det er heller ikke realistisk å tro at utkantene p.g.a. jernbanen vil få et dårligere transporttilbud. Tvertimot vil de fleste få et bedre tilbud, fordi en bedre hovedforbindelse innvirker på tid og kostnader i alle ledd. En bedre hovedforbindelse frigjør også midler til enda bedre utkantforbindelser. Den aktuelle traséen vil forevrig binde sammen store utkantstrøk til sentrale strøk.

Knutepunktsystemet ble innført fordi det ville medføre den mest effektive kombinasjonen av forskjellige transportmidler. Det er også kjent at i de fleste typer nærtransport vil lastebil bety lavest kostnader, mens jernbanen gir fordeler ved fjernttransport. Det kan heller ikke være negativ distriktsutbygging å fremme effektiv transport.

I vårt tilfelle vil avstand og plassering for stasjonene være avgjørende, dessuten hvordan industriområder tenkes plassert i forhold til linjen. Naturlig nok er det ennå ikke så mange planer som kan settes i sammenheng med jernbanen.

I fylkesplanen for Troms er det utpekt 10 hovedområder for industrireising som er lokalisert til sjøen. Årsak: Innlandet har for dårlige transportmuligheter.

Samtidig påpeker fylkesplanen behov for hovedsentra for industrireising for Salangen, Dyrøy, Bardu, Målselv, Balsfjord og Storfjord. Samtlige har liten eller ingen avstand til banen. Disse kommunene har også størst behov for å redusere utpendlingen.

Det er mulig å etablere bedriftssidespor nærsagt fra ethvert punkt på linjen slik at en ikke blir bundet til knutepunktstasjonene. Vedlegg 19 til Spu's utredning inneholder mer detaljert stasjonsoversikt og forholdet til industriområder. Det fremgår derav at industriområder kommer i nær eller direkte tilknytning til stasjonene i Tjeldsund, Andselv, Tromsø, Harstad, Narvik, Setermoen og Storsteinnes. Her vil jernbanen medføre mere effektiv transport til allerede etablerte eller planlagte industriområder.

Transportene på jernbanen kan inndeles i 3 hovedstrømmer :

- a) gjennom Norge nord-sør
- b) Nordkalottforbindelsen over Narvik og Haparanda med tilknytning til det svenske, finske og russiske jernbanenettet
- c) forbindelse til Sør-Sverige og Kontinentet som kan gå over Narvik gjennom Sverige eller gjennom Norge og over grensen lengre sør.

Nordkalottforbindelsene er idag nokså avhengige av transport via Sør-Norge. Nord-Norge kan tilby isfrie havner for Sverige og Finland langs hele kysten fra Fauske til Alta. En mere integrert industriutvikling på Nordkalotten er på tale, spesielt i forbindelse med malm, trevirke, fiske og eventuelle olje/gassfunn.

Turisttrafikken på Nordkalotten er stor og ganske spesiell. Jernbanen vil medføre en økning og trafikkvridning foruten overføring fra andre transportmidler.

9.3. Befolkning og arbeidsplasser.

Mulighetene for å trekke fordeler av jernbanen er også avhengig av ressurser, økonomisk situasjon generelt og m.h.t. befolkning, sysselsetting, ledighet, pendling, etablert industriutbygging m.v. Følgende nøkkeltall i prosent av tilsvarende rikstall fra 1968 illustrerer dette:

	Nordland	Troms	Finmark	Nord-Norge
Befolkningsandel	6,4	3,6	2,0	12,0
Sysselsetting (årsverk)	5,5	3,6	1,9	11,0
Bruttoprodukt	4,4	2,2	1,5	3,1
Privat forbruk	5,0	2,9	1,7	9,6
Industriens brutto sektorproduktandel (riket: 24,0%)	20,4	10,0	12,5	16,0

Nord-Norge hadde 25 % av landets registrerte ledighet. Hvis fraflyttingen ikke øker, vil yrkesbefolkningen øke sterkere enn i resten av landet. Befolkningsandelen for Nord-Norge er nå gått ned til 11,6 % og sysselsettingsandelen til 10,1 % (1970).

Mer enn 52.000 personer er flyttet fra Nord-Norge i perioden 1957-77. I årene 1971-73 opplevde vi en liten oppgang, mens 1974-76 har vist netto utflytting. Målet for Landsdelsplanen er å øke den relative andelen av landets befolkning. Uten fraflytting ville den ha vært på 12,9 %. Det er bare høyere fødselstall i Nord-Norge som har forhindret avfolkning.

Netto inntekt for landsdelen ligger ca. 10 % under gjennomsnitt for riket. Målet er økning av inntekten og å oppnå en sysselsettingsfrekvens lik gjennomsnittet for riket. Isåfall må antall arbeidsplasser økes med over 20.000.

I Nordland fylke var det ved siste årsskifte ca. 3.600 registrerte arbeidsledige, dertil kommer de ikke-registrerte som minst fører til en fordobling av antallet.

Spu antar at anleggsarbeidet vil ha positive konsekvenser for sysselsettingen i området. Derimot er man ikke sikker på at jernbanen etter anleggets fullføring vil ha en positiv sysselsettingsvirkning.

På bakgrunn av det som er sagt om lokalisering og jernbanens fordeler, finner Jernbanekomiteén det unødvendig å argumentere nærmere om konsekvensene m.h.t. sysselsetting. Forutsigelser om antall arbeidsplasser vil ikke kunne innebære noen nøyaktighet.

Fylkeskommunen er nå begynt å utarbeide sysselsettingsbudsjetter og er pålagt et delansvar for sysselsettingspolitikken. Jernbanekomiteén vil se det som en fordel om Nord-Norgebanens videre konsekvenser kunne analyseres i dette perspektivet.

Samlet effekt på sysselsettingen vil være av flere kategorier:

- anleggsdriften
- ringvirkninger ved anlegget
- direkte drift av jernbane (ansatte NSB)
- nye bedrifter
- økning eksisterende næringsliv
- ringvirkninger av driften

De økonomiske konsekvensene av økt sysselsetting kan også være vanskelige å fastslå. Men når man her berører Nord-Norgebanens viktigste samfunnsfaktor, bør man ihvertfall forsøke.

De som blir beskjeftiget, kan som alternativ virksomhet ha f.eks. ledighet, trygd, subsidierte arbeidsplasser, arbeid utenfor landsdelen, arbeid i primærnæringene eller i industri/servicenæringene.

Merverdien for nye arbeidsplasser er større i forhold til lediggang/trygd enn i forhold til f.eks. industriarbeid. Vi vil her bruke lavt regnet et "gjennomsnitt" på kr. 20.000,- som "merverdi" for nye arbeidsplasser.

Hvis jernbanens økonomiske "levetid" settes til 50 år, og det skapes 10 nye arbeidsplasser hvert år som ellers ikke ville ha blitt realisert, så betyr dette 500 nye arbeidsplasser. Økningen i "verdi" summert over 50 år blir kr. 250.000.000,-.

Tabellen illustrerer virkningen hvis jernbanen medfører en sysselsettingsøkning på 100, 200 eller 300 pr. år i gjennomsnitt. Ved at Nord-Norge har undersysselsetting, ledighet og lavt inntektsnivå, er det grunn til å sette merverdi pr. arbeidsplass høyere enn kr. 20.000,-. Tallene i eksemplet blir da mer positive.

Antall nye arbeidsplasser pr. år i gjsn. p.g.a. jernbanen	100	200	300
"Merverdi" pr. år	2,0 mill.	4,0 mill.	6,0 mill.
Antall nye arbeidsplasser i løpet av 50 år	5.000	10.000	15.000
Total "merverdi" over 50 år	2.500 mill.	5.000 mill.	7.500 mill.
"Merverdi" gjennomsnittsårlig	50 mill.	100 mill.	150 mill.

9.4. Distriktsutbygging.

Verdien av øket sysselsetting (tall i forrige avsnitt) viser at det er milliardbeløp som holdes utenfor kalkylene når dette ikke tas hensyn til.

Distriktsutbygging er ikke bare sysselsetting, og det er ikke mulig å beregne hvor mange nye arbeidsplasser jernbanen indirekte vil medføre. Det avhenger av hvordan jernbanen som transportmiddel bidrar til økonomisk utvikling.

De vekstfremmede impulsene er knyttet til jernbanens fordeler og utnyttelse av disse (avsn. 9.1). Her skal bare nevnes at veksten fremmes ved reduserte transportutgifter som frigjør ressurser til andre anvendelser. Dertil kommer nye og større markeder, kortere leveringstid, overgang til mere ferdigvareprodukter, større lønnsomhet og nye bedrifter som gir videre vekst.

De 2 nordnorske representantene i Spu og 2 andre har erklært seg uenig med utvalgets flertall angående banens betydning for distriktsutbyggingen.

Flertallet hevder bl.a:

- "- det er ikke for liten kapasitet på eksisterende transportnett
- få stasjoner gir liten næringsmessig effekt
- banen vil gå langt fra kysten hvor befolkningen bor
- distriktsutbygging er ikke avhengig av eksistensen av et bestemt transportmiddel
- jernbanen er ingen garanti for ekstra bedriftsetableringer og produksjonsvekst
- det foreligger ikke utbyggings- og produksjonsplaner i næringslivet som krever jernbane."

Jernbanekomiteen finner igjen grunn til å etterlyse den optimistiske vurderingen som Spu mener å ha foretatt. Foranstående må sies å representere en meget negativ holdning.

Disse påstandene er klart tilbakevist i det som er skrevet foran. Utvalget burde vite at næringslivet ikke kan planlegge med sikte på en jernbane som kanskje/kanskje ikke kommer om 10-20 år. Kapasiteten på eksisterende transportnett er beskrevet i kapitel 7 og viser klart at transportnettets har store kapasitetsproblemer.

Nord-Norgebanen går ikke langt fra kysten, og den har flere stasjoner langs kysten enn Hurtigruta har anløpssteder. En annen sak er at banen går gjennom store innlands- og utkantområder i tillegg til tettstedene. Spu synes å tro at tettsteder ikke har noe med distriktsutbygging å gjøre. For ordens skyld vil vi henviser til Landsdelsplanen, som klart presiserer at tettstedenes videreutvikling er en forutsetning for hele landsdelens utvikling. Sidespor for godstransport er helt vanlig for NSB.

Det kan diskuteres om et bestemt transportmiddel er nødvendig. Det som er nødvendig, er en stor og avgjørende forbedring av transportforholdene. Vi er istand

til å utnytte fordelene ved eksisterende transportmidler, og de forbedringene som kommer her. Det eneste som mangler og vil gi avgjørende forbedring, er jernbanen. Bare da får vi et differensiert transportnett og en direkte transportåre for fjerntrafikken til inn- og utland. Det er de økonomiske og tidsmessige fordelene ved et bedre transportnett som er garantien for ekstra bedriftsetableringer og vekst.

I landsdelens politiske organer, fagorganisasjoner, næringslivet og andre organisasjoner er det enighet om at næringsutvikling og livskraftige nye arbeidsplasser vil være Nord-Norgebanens viktigste bidrag til landsdelen. Dette vil etter vårt syn bli en større positiv faktor enn de direkte transportøkonomiske fordelene.

I debatten om Nordkalottsamarbeidet legges det spesiell vekt på mulighetene for felles industriutvikling og utnyttelse av energi, teknologi og naturressurser. En slik utvikling vil kreve et større dimensjonert transportnett. Hvis utviklingen i en 10-årsperiode tilsier slike samarbeidsformer, må utbygging av transportnettet påbegynnes idag.

Spu's mandat krever at man skal analysere samferdselen i forhold til de overordnede politiske mål. Distriktsutbygging er et slikt overordnet mål, også konstatert av Spu i andre sammenhenger.

Man burde da analysere hvilken forbedring i transportnettet som er nødvendig for å nå Landsdelsplanens mål. Sannsynligvis ville man da finne ut at jernbanen er en absolutt nødvendighet. Spu har selv påvist fordeler for brukerne, økonomiske og transportmessige forøvrig. Når et positivt økonomisk resultat for NSB og for samfunnet kommer i tillegg, kan ikke valget bli vanskelig.

Når Spu på generell basis uttaler seg om samferdselens betydning for distriktsutbyggingen, heter det i delutredning NOU 1974:44 (Målsettinger og virkemidler i samferdselspolitikken) at transportnettet kan antas mer eller mindre direkte å bidra til å realisere målsettingen for distriktspolitikken. Bl.a. antas et bedre transportnett å fremme økonomisk vekst, bedre bedriftenes konkurransevilkår, styrke lokalsentra, realisere udekkete reisebehov, påvirke næringslivets lokalisering og minske isolasjonen.

Når man så analyserer Nord-Norgebanen som konkret prosjekt, snur man argumentasjonen på hodet.

10. SAMFUNNSØKONOMI.

10.1. NSB's kostnader.

I den samfunnsøkonomiske kalkylen er det bare reelle merkostnader ved anlegg og drift som skal telle med, uansett hvordan det brukes standardsatser eller spesielle kalkylemodeller for å regne ut NSB's regnskapsresultat.

Det må brukes kostnads- og inntektsnivå for samme tidspunkt for å få en reell sammenligning av inntekts- og kostnadsposter. Her er brukt driftskostnadsnivå for 1975 og anleggskostnadsnivå for 1976, dvs. ca. 10 % høyere. Avskrivninger og renter som vurderes mot driftsresultatet må derved reduseres med ca. 10 %.

Anleggets verdi om 50 år vil være større enn null, de reelle avskrivningene blir derved mindre.

De forskjellige postene er nevnt i kap. 5 og kap. 8 under anleggs- og driftskostnader. Her skal bare i tillegg nevnes muligheten for lavere kostnader ved andre metoder som f.eks. fullprofilboring. I en samfunnsøkonomisk kalkyle vil det være riktig å regne med fremtidig sannsynlig kostnad ved metodeforbedring, istedenfor kostnad ved nåværende metode.

Oppsummert vil det være grunnlag for å vurdere følgende kostnadsjusteringer til en samfunnsøkonomisk kalkyle:

Anleggskostnader.

- a) Reduksjon ca. 10 % for prisnivåtidspunkt 1976/75 bringer anleggskostnader ned til ca. 2,8 milliarder kroner sett i forhold til tidspunkt for driftskostnader og inntekter.
- b) Reduksjon for bruk av endel ledig arbeidskraft, som har liten samfunnsøkonomisk kostnad.
- c) Multiplikatorvirkninger av anleggsarbeid hvis dette engasjerer arbeidsledige. Ringvirkninger ved service, underleverandører, lokale innkjøp m.v. kan være opptil 50 % av anleggssysselsatte.
- d) Eventuelt for høye standardsatser for kostnader til hovedadministrasjon, revisjon, anleggsadministrasjon, frakt tjenestegods og verkstedbruk.
- e) Sannsynlige kostnader ved fremtidig metodeforbedring.
- f) Reduksjon for eventuelle kostnadssatser som tar hensyn til forretningsmessig risiko.
- g) Anleggets verdi om 50 år vil være høyere enn null.

Driftskostnader.

- a) Som a) foran, reduksjon av avskrivninger og renter med ca. 10 % p.g.a. prisnivåforskjell
 - b) Reduksjon av avskrivninger/renter som følge av andre justeringer av anleggskostnadene i avsnittet foran.
 - c) Reduksjon i standard kostnadssatser for ny linje, mertrafikk andre baner og "felles togkostnader". Satsene er høyere enn merkostnadene.
 - d) Reduksjon i kostnadssatser som har innebygd forretningsmessig risiko.
 - e) Forskjell i tidspunkt for takstnivå og driftskostnader.
 - f) Forskjell i tonnasje pr. godsvogn ved beregning av inntekter og kostnader.
 - g) Reduksjon i avskrivninger eller vedlikeholdskostnader fordi anleggets verdi om 50 år er høyere enn null.
 - h) Lavere gjennomsnittskostnader for trafikkøkning.
- Det er ikke mulig for Jernbanekomiteen å anslå beløp for dette, det kan bare NSB gjøre.

De samfunnsøkonomiske anleggskostnadene kan etter dette komme ned imot 2,0 milliarder kroner når hensyn tas til ledigheten. Avskrivninger og renter må i kalkylene reduseres tilsvarende.

Hvis alternativet bare er å plassere kapitalen i utlandet, slik det har vært tale om for oljeinntektene, blir de samfunnsøkonomiske kostnadene helt andre for prosjektet. Staten vil da få så store ekstra inntekter av skatter, avgifter, og ringvirkninger (p.g.a. undersyssetting), at samfunnsøkonomisk anleggskostnad vil bli en netto gevinst (i forhold til renteinntekt fra utlandet).

10.2. Verdien av transportytelsene for trafikantene.

Verdien av transportytelsene vil være forskjellig for NSB, for samfunnet og for trafikantene. Det er nettoverdien av transportytelsene som er jernbanens direkte fordel, og som bør sammenholdes mot kostnadene for de ressursene som jernbanetilbudet og driften krever.

Fordeler/ulemper for brukerne vil omfatte alt som man kan eller vil sette en verdi på når man skal vurdere hvor mye transporttjenesten er verdt. Dette kan være:

komfort, reisetid, billettpris, ventetid, støy, utsikt, sikkerhet, tilknytning (bil, buss, gange etc.), besparelse i penger eller tid, kvalitetsfaktorer forøvrig.

Hvis man var istand til å regne ut totalverdien av besparelser, komfort, ventetid m.v., kunne man tilnærmet antyde nettoverdien for brukerne. Ettersom dette ikke er mulig, må man basere seg på tilnærminger. Billettpris, reisetid og tilbringerkostnader kan være et utgangspunkt, men vil ikke alltid kunne forklare brukernes valg av transportmiddel.

TØI har forsøkt å anslå disse faktorene:

- kostnader for tilbringertransport
- kostnads/inntektsreduksjon for andre transportmidler
- prisfordel for brukerne
- tidsgevinster for brukerne
- nye transportbrukeres nytte

For å kunne si noe nøyaktig om hvordan disse resultatene bør justeres, må man ha transportprognoser for overgang til jernbanen fra hvert enkelt transportmiddel. I kap. 7 har vi nøyd oss med å påvise en del avvik fra faktiske data og trafikkvekst, og konkludert med at faktisk trafikk vil bli minst 3 ganger større i 1990. Veksten til gjennomsnittsårlig gir en ny fordobling. Tallstørrelsene må derved bli helt andre enn de som TØI er kommet til. Men de kan ikke spesifiseres på samme måte.

Vi vil derfor nøye oss med å omtale metode og størrelsesorden for beløp.

10.2.1. Tilbringertransport.

Totalt er kostnadene anslått til 5,2 mill.kroner, fordelt med 3,5 mill. kroner på veitransport og 1,7 mill. kroner på generert trafikk.

I 1975 kom ca. 75 % av NSB's vognlasttransporter til/fra sidespor, og halvparten av disse gikk fra sidespor til sidespor. Det skulle ikke være noen grunn til å regne med mindre andel for Nord-Norgebanen. Riktignok er bedriftene mindre, men virksomhetene organiseres etterhvert i større industriområder med

anledning til fellesopplegg for sidespor. Sidesporandel kunne bli mindre p.g.a. avstandene. Forholdet er at en større andel av områdets befolkning og næringsliv befinner seg i nærheten av banen enn tilfelle er i Sør-Norge.

TØI setter likhetstegn mellom kostnader til lastebil med omlasting og transport via sidespor. Dette er klart feil. Det samme gjelder kostnadene overfor sjøtransport, som antas like store som ved jernbanen. Spu har i sin hovedutredning fastslått at tilbringer/omlastingskostnader er høyere ved sjøtransport.

Anslaget for tilbringerkostnadene blir derved å redusere for følgende:

- a) Andel på sidespor
- b) Kostnadsfordel ved sidespor
- c) Kostnadsfordel overfor sjøtransport
- d) Kr. 40,- pr. tonn (1975) er over gjennomsnitt
- e) Sidespor for genererte transporter (nye bedrifter)

Større transportmengder vil totalt sett medføre en økning.

10.2.2. Kostnads/inntektsbortfall for andre transportmidler.

Etter en gjennomgåelse om samtlige transportmidler kommer TØI til at innteksttapet totalt sett vil oppveies av kostnadsbortfall. Men fordi samferdsel har en stor andel faste kostnader antar man at disse ikke lar seg redusere. Derved fremkommer et tap eller subsidieskning på 50 % av innteksttapet, dvs. 78,2 mill. kroner.

Det må påpekes at selskapene har ca. 10 års planleggingstid på seg før jernbanen kommer i drift. Totalt sett er det ikke tale om trafikknedgang, men en reduksjon i veksten. Situasjonen blir da at det ikke er tale om tap for lastebil, buss, personbil og løsfart til sjøs. Flytrafikken mellom Nord- Sør-Norge har samme forhold, men ikke internt for Nord-Norge. Her blir det spørsmål om trafikknedgang kan kompenseres ved å fly gjennomgående ruter. Rutefart til sjøs vil antakelig få et tap de første årene. Sett over en periode (10-50 år) kan en likevel ikke regne med tap her heller.

For buss og lastebil må en ta hensyn til at tilbringertransportene vil øke.

Når det gjelder besparelser i vognkm, har en glemt rutene fra Bodø/Fauske til Vesterålen og Lofoten. Inntektsbortfall for busser er beregnet utifra for høy gjennomsnittsinntekt pr. personkm.

For Hurtigruta er det regnet med netto tap på passasjersiden. Realiteten er at passasjerkapasiteten vil bli innskrenket, og at skipene i sommerhalvåret er overfulle.

Etter en tilpasningsperiode blir da netto resultat at busser og lastebiler får bedre kapasitetsutnyttelse på tilbringertransporten, og derved bedre økonomisk resultat.

Istedet for det negative resultatet på 78,2 mill.kroner blir det da en gevinst på noen millioner kroner.

TØI's resultat forutsetter uforandret kostnads/takstnivå for fremtiden. Større kostnads/avgiftsøkning for andre transportmidler fører derved til enda større kostnadsbortfall ved overgang til jernbane. Det samme gjelder for veiavgifter i Finland og Sverige.

10.2.3. Prisfordel for brukerne.

Fordelen p.g.a. lavere pris for brukerne er i utredningen beregnet til 54,5 mill. kroner. Høyere reelle trafikk tall tilsier at brukernes fordel vil være på over 165 millioner kroner i 1990, dertil kommer trafikkveksten fram til gjennomsnittsåret.

Så hevdes det at dette ikke er noen reell gevinst, fordi den motsvarer et tilsvarende tap for transportutøverne. Dette er et resonnement om inntektsoverføring som ikke har noe å gjøre med samfunnsøkonomiske kostnader.

I avsnittet foran hevder man at kostnadsbortfall og inntektsbortfall totalt sett for transportutøverne blir like store. Når dette resultatet blir null, kan man ikke i tillegg avregne inntektsbortfallet mot brukernes fordeler. Den samfunnsøkonomiske kostnadsreduksjonen er egentlig lik brukernes prisfordel pluss jernbanens driftsoverskudd.

10.2.4. Tidsgevinster.

Disse er i utredningen beregnet til 9,9 mill.kroner og vil forhøyes på linje med andre størrelser som følge av høyere trafikk tall.

For godstrafikken er det ikke regnet med tidsgevinster. Dette rimer ikke med den stadige overgangen som finner sted fra sjø- til landtransport. Jernbanens ekspressgods og flygods er eksempel på godsfrakt med tidsgevinster. Det samme gjelder for NSB's nye ekspressgodstog Oslo - Fauske fra januar 1977. I Nord-Norge er en av årsakene til høyere levekostnader at fraktforholdene fører til at grossister og detaljister må holde større varelagre enn vanlig. Lagrene binder kapital og øker svinn og rentekostnader. Hurtigere godsforbindelsene vil da medvirke til en reduksjon i slike kostnader. Redusert brekkasje i transporten burde også tas hensyn til.

Passasjerenes verdsettelse av sin tid er ansatt til kr. 9,20 stigende med 3,5 % p.a. til kr. 15,40 i 1990. Gjennomsnittsåret for banens "levetid" er ca. 25 år senere. Det er ikke sikkert at reallønnen hele tiden stiger med 3,5 % p.a. Selv med lavere veksttakt vil "timeprisen" komme opp i vel kr. 30,-. Folks vurdering av egen fritid kan bringe prisen enda høyere.

10.2.5. Nye transportbrukeres nytte.

Fordelene er beregnet til 11,3 mill. kroner for passasjerene og 12,1 mill. kroner for godstransportbrukerne.

Forhøyelse av gevinsten p.g.a. høyere trafikkprognoser blir som for de andre postene.

På passasjersiden har en forsøkt å beregne brukernes totale verdsettelse av det nye tilbudet (pris, reisetid, kvalitetsfordel m.v.), mens bare prisen tas hensyn til på godssiden. Tids- og kvalitetsfordeler vil da komme som tillegg på godssiden.

10.2.6. Verdi av transportytelsene.

Prisfordel, tidsgevinst og tilbringertransport utgjør som nevnt de viktigste faktorene for beregning av transportytelsenes verdi. De andre kan bare beregnes indirekte.



Utifra forannevnte avvik i beregningene må disse faktorene anslås å utgjøre minst 260 millioner kroner i 1990, i tillegg kommer større verdi som følge av trafikkvekst etter 1990.

Teoretiske forutsetninger for beregning av transportytelsenes verdi er beskrevet i Regjeringens langtidsprogram 1974-77 på sidene 416 - 418 i en artikkel av dosent Kåre N. Edvardsen ved Sosialøkonomisk Institutt, Universitetet i Oslo. Han har gjort dette mere inngående i notat av 15. mai 1971: "Videreføring av Nord-Norgebanen fra Fauske."

Nettoverdien for trafikantene kan anslås i forhold til NSB's trafikkinntekter. Når banen drives med driftsoverskudd (ekskl. kapitalkostnader), er nettoverdien medregnet (fratrasket) NSB's kostnader alltid større enn trafikkinntektene. For TØI's trafikkmengder i 1990 vil da nettoverdien av transportytelsene være på minimum 115 mill. kroner.

Hertil kommer kostnadsfordel ved andre transportmidler som av TØI er beregnet til 156 millioner kroner. Andre trafikkprognoser og vekst til gjennomsnittsårs medfører tilsvarende økning i disse tallene.

Ringvirkninger m.h.t. beskjeftigelse av ledig arbeidskraft, økonomisk vekst, militær fordel o.l. kommer i tillegg til nettoverdi av transportytelsene.

10.3. Ringvirkningene.

I prinsippet vil dette være alt som ikke inngår i det bedriftsøkonomiske regnskapet, hvorav noe er nevnt foran. Noe kan gis beløpsverdi, andre faktorer må vurderes skjønnsmessig mot de som gis beløpsverdi.

Vi vil først foreta en ufullstendig opplisting av faktorene:

- Verdien av bedre grunnleggende infrastruktur som forutsetning for utvikling av landsdelen og sammenbinding av landet
- Økonomisk vekst
- Svakere trafikkøkning for andre transportmidler
- Samfunnsøkonomiske kostnader ved anlegg og drift
- Lavere transportpris
- Lavere levekostnader
- Raskere transport
- Mindre omlasting av godset
- Sterkere konkurranseevne for næringslivet
- Nye bedriftsetableringer
- Nye livskraftige arbeidsplasser
- Mindre fraflytting
- Mindre pendling for arbeidstakerne
- Arbeidsplasser i anleggstiden
- Inntektsoverføringer
- Trafikkulykker
- Energiforbruk, arealforbruk, forurensning og andre miljøforstyrrelser
- Prisforandringer
- Forsynings/forsvarsberedskap.

I en verdiansettelse av disse må man passe på at man ikke foretar dobbelttelling for fordi virkningene griper inn i hverandre.

Lavere transportpris og raskere transport er medregnet foran, det samme gjelder omlasting når det gjelder prisfordel, men ikke tidsfordel. Besparelser på omlasting er også større enn angitt p.g.a. overgang fra sjøtransport og bortfall av omlasting i Fauske og Bodø.

Av de andre faktorene har TØI bare regnet med konsekvensene av svakere trafikkøkning (reduksjon) med andre transportmidler, og anslått kostnads/inntektsbortfall til å bli like store.

Samtlige andre faktorer er ikke vurdert beløpssmessig, og gis derved nullverdi i vurderingen av de samfunnsmessige konsekvensene.

Etter Jernbanekomiteéns vurdering er dette å holde milliardbeløp borte fra kalkylene.

10.3.1. Nye varige arbeidsplasser.

I avsn. 9.3. er nærmere omtalt konsekvensene i form av nye arbeidsplasser. Hvis alternativet er ledighet, vil verdien av arbeidsplassene være lik "produksjonsverdien". Hvis folk kan få annet arbeid, må man sammenlikne. Nye arbeidsplasser gjelder da ikke bare anlegg og drift av jernbanen, men alle de ringvirkninger som oppstår.

Landsdelsplanens mål på 2.300 nye arbeidsplasser pr. år sier noe om behovet. Hvis jernbanen i seg selv med ringvirkninger resulterer i 200 slike pr. år, så ble dette i avsn. 9.3. antydnet å bety 5 milliarder kroner i merverdi for samfunnet over 50 år, lavt regnet.

Anlegget med vel 9.000 årsverk og ringvirkningene av det kommer da i tillegg.

10.3.2. Kostnader ved anlegg og drift.

I avsn. 10.1. er nevnt hvordan NSB's regnskap må korrigeres for anlegg og drift for å vise samfunnsøkonomiske kostnader.

Reduksjonene utgjør millionbeløp, men kan bare beregnes av NSB.

Fordelen ved nye arbeidsplasser istedenfor ledighet må ikke beløpssmessig regnes med 2 ganger.

10.3.3. Svakere trafikkøkning for andre transportmidler.

TØI beregnet kostnads/inntektsbortfall totalt sett til null, men sa at halvparten var faste kostnader (78 mill. kroner) som ikke kunne reduseres.

I avsn. 10.2.2. er påvist hvordan total kapasitet blir bedre utnyttet p.g.a. tilbringertransporten og vekst i markedet som ikke gir reduksjon, men redusert vekst. Effekten blir derved en gevinst som øker med fremtidig forskjell i kostnads/prisutvikling.

10.3.4. Prisforandringer for ressurser.

For alle fremtidige konsekvenser er regnet med pris/takst/kostnadsnivå som i 1975. Forholdet mellom ressursenes priser forutsettes da å være de samme i 1990 og senere.

Nå vet en allerede at kostnadene vil utvikle seg forskjellig. Det gjelder forskjellige avgifter, bensinprisøkning, Spu's forslag om større takstforhøyelser for andre transportmidler enn for jernbanen, energiprisøkning generelt, og eksempelvis finsk/svensk avgiftsøkning for utenlandske biler. Alt dette bedrer jernbanens stilling og får 2 konsekvenser i analysen:

- trafikk til jernbanen blir for lavt beregnet
- besparelser/fordeler ved jernbanen blir for lavt beregnet.

I prinsippet skulle disse forandringene tas hensyn til når en beregner kostnads/inntektsbortfall for andre transportmidler, men TØI bygger bare på dagens priser.

10.3.5. Energiforbruk.

Hvis markedsprisen ikke reflekterer en (fremtidig) knapphetssituasjon som er et samfunnsmessig problem, så må energiforbruk i kalkylene vurderes til høyere priser enn markedsprisen. Det samme vil gjelde for andre ressurser i lignende situasjon.

10.3.6. Lavere levekostnader.

Ved lavere passasjerpris og godspris er disse delvis tatt hensyn til. Kostnadene for innkjøpte varer reduseres noe mer i beløp. Forskjellen vil omtrent tilsvare handelsleddets avanse og eventuelle avgifter for fraktforskjellen samt merverdiavgift for fraktforskjellen.

10.3.7. Nye bedrifter.

Nye bedrifter er en konsekvens av jernbanen som lokaliseringsfaktor, og at den aktualiserer andre fordeler i området som ledig arbeidskraft eller ubenyttede råstoffer.

Nye arbeidsplasser i eksisterende bedrifter er en virkning av samme type, og henger sammen med at næringslivet i området får sterkere konkurranseevne.

Hvis en har tatt hensyn til samsynlig økning i antall arbeidsplasser, skal ikke denne posten regnes med påny for nye bedrifter. Posten har delvis sammenheng med generert trafikk, men generert trafikk gjelder også for eksisterende virksomheter i området som realiserer tidligere ønsket trafikk p.g.a. nye kostnadsforhold.

Økonomisk vekst har sammenheng med nye bedrifter/arbeidsplasser og nye kostnadsforhold. Arbeidsplassene har igjen konsekvenser for bosetting, fraflytting og pendling.

Den økonomiske verdien av nye/utvidete bedrifter vil være produksjonsverdien sett i forhold til verdien av de nye arbeidsplassene. Ved forutsetninger om produksjonsverdi og vekst som følge av jernbanen, kan slike konsekvenser illustreres for forskjellige alternativ av ny virksomhet.

10.3.8. Trafikkulykker.

Ulykkene har en økonomisk side og en menneskelig side.

Den økonomiske siden kan avleses av offisiell statistikk og de samsynlige ulykkestall for hvert transportmiddel. I og med at jernbanen har lavest ulykkestall, må en her regne med en fordel, selv om det ikke er snakk om store beløp.

10.3.9. Arealforbruk.

Jernbanen vil kreve arealer, med unntak av tunnelene kan det tenkes at arealene ville ha blitt brukt til noe annet.

Samtidig blir ikke biltrafikken redusert, men veksten blir redusert. Uten redusert vekst vil biltrafikken etter 10 år være mer enn det dobbelte, etter 20 år 4-6 ganger større, etter 30 år 8-16 ganger større.

Jernbanen krever bare 10-15 % av de arealer som en motorvei krever til dekning av samme trafikkmengde. Det er hvis begge transportårer bruker sin kapasitet fullt ut. I Norge bruker NSB bare ca. 15 % av den kapasiteten som linjenettet har.

Bly og støv forurensrer området rundt veiene og reduserer jordas produksjonsverdi. I flere land blir det idag diskutert å forby dyrking og beite av helsemessige grunner innenfor 50 meter på hver side av hovedtrafikkåren.

Utifra veitrafikkens økning og krav til utvidete veier, kan en da utifra trafikkovergang regne med redusert arealbehov for veiene. Sett i forhold til trafikkøkningen må også det totale arealbehovet bli redusert. I en overgangsperiode vil jernbanen medføre større total arealbruk for samferdselen.

10.4. Andre faktorer.

En del av virkningene vil ikke være mulig å gi en tilnærmet økonomisk verdi. Disse vil bl.a. være:

- verdien av økonomisk vekst
- virkning på bosetting, flytting og pendling
- verdien av å knytte landet nærmere sammen og få et bedre grunnleggende transportnett
- forsynings/beredskapsmessige fordeler
- sosiale/velferdsmessige fordeler
- inntektsoverføringer
- forurensninger og miljøpåvirkning

Det vil likevel være en grov feilkalkulasjon å sette verdien av disse fordelene til null i en samfunnsmessig vurdering.

10.4.1. Inntektsoverføringer.

Overføringene har en samfunnsøkonomisk nullverdi fordi det alltid er noen som gir fra seg det som andre får.

Ettersom overføringer til Nord-Norge er et samfunns mål, må slike sies å ha høyere verdi enn overføringer andre veien.

Det vil være mange grupper som berøres:

Transportbrukerne
Trafikkselskapene
Arbeidstakerne
Kommunene
Bedrifter
Staten
NSB
Skatteyterne
Trygdemottakere

Forholdet mellom transportbrukerne og andre trafikkselskaper er nevnt før, hvor transportbrukerne får en fordel tilsvarende fordelene i nettoverdi mellom jernbanetransport og annen transport.

Anlegget representerer en betydelig overføring til regionen.

Nye varige arbeidsplasser vil medføre investeringer. Hvis disse finansieres utenfor regionen, får vi en midlertidig inntektsoverføring. Investeringstilskudd fra DUF blir en permanent overføring. Til fradrag kommer kjøp av investeringsvarer utenfor regionen.

Kommunene influeres av skatter/avgifter, dessuten av nye grunnlagsinvesteringer p.g.a. nye arbeidsplasser og flyttinger.

Statsregnskapet påvirkes på en rekke måter, også fordi staten er en stor transportbruker. Postene kan være:

- baneoverskudd/underskudd
- anleggsinvestering
- bilavgifter
- flyplassavgifter
- merverdi/investeringsavgift
- skatter
- tilskudd til andre transportmidler
- reduserte transportutgifter

Hvis driftsoverskuddet går til å dekke underskuddet ved annen jernbanedrift, blir dette en overføring ut av regionen. Hvis overskuddet øremerkes for bruk i regionen, får vi et annet forhold. Hvis takspolitikken opprettholdes til samme forhold som idag mellom takstnivå og kostnader, skal en ikke se bort ifra at nettoresultatet blir en overføring bort fra regionen. Sett over tid starter en da med en stor overføring til regionen som etterhvert går tilbake ut av regionen.

Hvis alle faktorene kartlegges, er det mulig å anslå tilnærmet beløp for overføringer. Verdien av disse er imidlertid et politisk vurderingsspørsmål.

10.4.2. Økonomisk vekst.

Hvis økonomisk vekst er ønsket og tillegges en verdi i seg selv, så er det et gode som ikke er betalt ved at man betaler for transporten. Som for overføringer, kan det være forskjell i verdioppfatning for befolkningen i regionen og i resten av landet.

Det skulle ikke være noen tvil om at økonomisk vekst er en ønsket utvikling, og at transportforbedringen i seg selv vil bidra til dette.

10.4.3. Forsynings/beredskapsmessige fordeler.

Disse er nærmere beskrevet i kapittel 6 og mere utførlig i utredningen om Tromsbanen.

10.4.4. Bosetting, flytting og pendling.

Såkalte omstillingskostnader kan forekomme ved at nye arbeidsplasser fører til flytting, boligbygging m.v. til området.

Hvis jernbanen ikke kommer, vil man få samme type kostnader ved flytting fra området og etablering andre steder. De områdene som jernbanen går gjennom, har store problemer med fraflytting og utpendling. I allefall vil banen da medføre en reduksjon av disse kostnadene. Hvis en også får tilflytting, blir det tilleggs-kostnader.

I et område hvor nye arbeidsplasser er programfestet samfunns mål, må vi se totalvirkningen som positiv. Hvis man stipulerte antall arbeidsplasser, kunne man også beregne tilnærmede kostnader.

I siste instans er det bosettingen det gjelder, og den kan ikke gis noen prislapp.

10.4.5. Forurensninger og miljøpåvirkning.

Det må først bemerkes at TØI bruker data for dieseldrift av tog i vurderingen av dette spørsmålet.

Jernbanekomiteén vil nøye seg med å konstatere at forurensning og miljøvirkninger har vært en hovedfaktor i begrunnelser for overføring av trafikk fra veg til bane.

Når virkningene hevdes å være annerledes i Nord-Norge, er dette urimelig og uforståelig.

Hvis alle miljøvirkninger hadde vært konkretisert f.eks. i form av forskjellige avgifter, kunne konsekvensene beregnes. Isteden må dette bli en politisk vurderingsoppgave.

10.5. Samfunnsmessige konsekvenser.

Det er påvist at Nord-Norgebanens utbygging og drift vil få helt andre konsekvenser enn det som fremgår av NSB's regnskaper.

Når det gjelder det økonomiske resultatet, så skulle det i prinsippet være unødvendig å tallfeste ringvirkningene. Årsaken er at man får overskudd bare ved å ta hensyn til moderat trafikkvekst.

Ringvirkningene er likevel mye viktigere. I økonomisk sammenheng betyr de også mye mere enn transportresultatet. Jernbanekomiteén vurderer den positive effekten av nye, livskraftige arbeidsplasser alene til å bli større enn kostnadene ved anlegget.

Ringvirkningene er ikke forsøkt tallfestet fordi det ikke er utarbeidet nye, nøyaktige transportprognoser. Utifra påviste avvik i prognosene, har vi antydnet størrelsesorden for noen av ringvirkningene.

I den endelige vurderingen må både de økonomiske størrelsene og alle de andre nevnte faktorene (avsn. 10.1. - 10.4) telle med. Bare da kan Nord-Norgebanen bli vurdert realistisk.

De påviste resultatene driftsøkonomisk og samfunnsøkonomisk gjør det unødvendig med mere nøyaktige transportprognoser og økonomisk beregninger.

11. FINANSIERING.

11.1. Rammebetingelser og tidsplan.

Finansieringsproblemer fremholdes av Spu som et argument mot Nord-Norgebanen, samt at prosjektet eventuelt må føre til reduserte bevilgninger for andre samferdselsformål i Nord-Norge.

Det er ikke anført av Spu hvilke bevilgninger eller prosjekter som Nord-Norgebanen eventuelt skulle fortrenge. De totale finansielle rammebetingelsene er inntil videre ikke fastlagt.

Jernbanekomiteen vil påpeke at finansiering på den ene side, og vurdering av banens nytteverdi på den annen side, er to forskjellige problemer som ikke bør blandes sammen. Nyttieverdi må avklares i forhold til driftskostnader, anleggskostnader og andre ulemper. Når prinsippbeslutningen om banens utbygging er truffet, kan finansieringsproblemet løses etter prosjekteringen ved tilpasning til andre planer.

Det er presisert både av Stortinget og Spu at stambanelinjene er et statlig ansvar som ikke berører fylkenes samferdselsutbygging. Vei- og sjøfart som alternativ til jernbanen er spesielt behandlet i neste kapittel. Her skal bare nevnes at Nord-Norge har landets dårligst utbygde samferdselsnett. Påstander om mulighet for reduserte bevilgninger til andre formål, må derfor falle på sin urimelighet. En kan bare se dette som forsøk på å sette interesser i landsdelen opp mot hverandre. Derved ønsker man å tvinge landsdelen til å velge mellom flere alternativ. Hvis dette godtas, får vi aldri et skikkelig transportnett.

Ethvert slikt valg vil bety færre livskraftige arbeidsplasser, dårligere transportnett og høyere leviekostnader.

Nord-Norgebanens finansielle konsekvenser i den aktuelle planperioden er ikke store. Dette kan illustreres ved følgende omtrentlige tidsplan med bevilgninger:

1977/78:	Prinsippbeslutning om bygging av Nord-Norgebanen.	
1978:	Prosjektering/planlegging	3-4 mill. kr.
1979:	Planlegging og anbudsforberedelser	5-6 mill. kr.
1980:	Anleggsforberedelser og videre planlegging	6-7 mill. kr.
1981-85:	Anleggsbevilgninger	ca. 130 mill. kr. pr. år

Utenfor planperioden:

1986-90:	Anleggsbevilgninger	ca. 510 mill. kr. pr. år
----------	---------------------	--------------------------

Fra 1990 betaler jernbanens brukere anlegget tilbake til staten gjennom driftsoverskuddet.

Lønnsomhetsvurderingene i forbindelse med prosjektet tilsier rask investeringstakt. Hvis rentebelastningen i anleggsperioden skal tillegges avgjørende vekt, kan en nøye seg med å begynne på de største tunnel- og bru-prosjektene i første periode. Isåfall kan 70-80 % av bevilgningene henføres til siste periode, og en vil likevel bli ferdig tidnok.

11.2. Statsfinansielle virkninger.

Prosjektet gir driftsoverskudd, overskudd for NSB og samfunnsøkonomisk overskudd (inntekter/fordeler overstiger kostnader/ulemper). Nord-Norgebanen kommer derfor i en spesiell stilling i forhold til andre samferdselsprosjekter. Prosjektets overskudd gjør det mulig å finansiere andre samferdselsprosjekter som ikke gir den samme gunstige virkning for statens finanser.

De rent statsfinansielle virkningene av prosjektet vil være forskjellige i anleggsperioden og driftsperioden.

- a) I driftsperioden alene får staten driftsoverskuddet, og inntekter av ringvirkningene.
- b) Kombinert for anleggs- og driftsperioden får også staten større midler tilbake enn det legges ut, også hvis kapitalen skulle bli rentebelastet. Inntekter av ringvirkningene kommer i tillegg.
- c) I anleggsperioden får ikke staten driftsinntekter eller driftsoverskudd. Det som kommer tilbake til staten, vil være f.eks. merverdiavgift, investeringsavgift, skatt, arbeidsgiveravgift, bensinavgift og reduserte trygde-/ sosialutgifter m.v.

Det kan hevdes at et annet prosjekt vil ha tilsvarende virkninger i anleggsperioden. Dette vil bare delvis være tilfelle. Dessuten har inntektsoverføringer til Nord-Norge en positiv verdi i seg selv, ifølge målsettingene for distriktpolitikken. Ringvirkninger av anleggsarbeidet gir også staten ekstra inntekter.

Bevilgninger på 250-300 mill.kroner pr. år utgjør mindre enn 5 % av Statens samferdselsbudsjett for 1976. Bevilgninger kreves bare i 10 år, deretter betales bevilgningene tilbake i form av driftsoverskudd.

I den samme 10-årsperioden vil statens samferdselsbudsjett overstige 70 milliarder kroner. Dertil kommer fylkes- og kommunebudsjettene.

11.3. Finansieringsmuligheter.

Bruken av statens inntekter fra allerede kjente oljefunn er under utredning. Herunder skal tas spesielt hensyn til kollektivtransport og distriktsutbygging. Dette vil øke de finansielle rammene for jernbaneinvesteringer generelt, samt for spesielle prosjekter. Oljeinntektene bør benyttes til investering i varige verdier.

Ofofbanens overskudd fra 1902 er tilført staten og annen jernbanedrift. Dette overskuddet bør sees i sammenheng med det manglende utbygde jernbanenettet i Nord-Norge. Overskuddene har gjennom årene hatt en slik størrelse at det kan være grunn til å spørre om ikke Nord-Norgebanen allerede er betalt.

Distriktsutbygging og andre ringvirkninger gjør at Nord-Norgebanen medfører store fordeler utenom de rent transportøkonomiske. Distriktsutbygging er en etablert målsetting både innenfor samferdselspolitikken og de overordnede politiske mål. Dette medfører at andre kriterier enn de rent transportøkonomiske må tas hensyn til også i finansieringssammenheng.

Eventuelle ønsker om generell redusert økonomisk veksttakt har heller ikke virkning for Nord-Norge, jfr. forannevnte retningslinjer om distriktsutbygging. Det er enighet om å øke den økonomiske veksttakt i Nord-Norge og at den bør være høyere enn i resten av landet i mange år fremover.

I den senere tid er det blitt lagt spesiell vekt på bedre Nordkalottsamarbeid som en nøkkel til en bedre utvikling for hele området. Her er det tale om storstilt samarbeid om utnyttelse av f.eks. olje, gass, malm og trevirke. Disse prosjektene vil også kreve storstilte transportløsninger.

De statsfinansielle virkningene av Nord-Norgebanens drift gjør at spesielle finansieringsmetoder som f.eks. et eget statslån er mulig.

Det hevdes at en stor del av olje/gassinntektene bør investeres i utlandet for å unngå en inflatorisk utvikling. Generelt kan dette være riktig. Men i distrikter med kronisk undersysselsetting vil dette ikke være riktig. Bruk av ledig arbeidskraft, spesielt til en grunnlagsinvestering som dette, fører ikke til inflasjon.

Ifølge distriktsskattelovens regler er det nå avsatt milliardbeløp hos næringslivet til investeringer i distriktene. Avsetninger er foretatt både i Nord- og Sør-Norge, men det er vanskelig å finne nok investeringsprosjekter. I de siste årene er en del av avsatt kapital brukt til offentlige investeringer som f.eks. industribygg eller svømmehaller. Det burde være mulig å justere reglene slik at noe av denne kapitalen kunne lånes ut til NSB med bibehold av skattefriheten.

11.4. Konklusjon.

De forannevnte mulighetene indikerer at det er god grunn til å vurdere nærmere de oppstilte rammene, prioriteringer og mulighetene for spesiell finansiering.

Nord-Norgebanens positive økonomi bør få oss til å se utradisjonelt på finansieringsproblemene. Dette prosjektet burde være lettere å finansiere enn de fleste andre samferdselsprosjekter.

Finansieringsmulighetene kan oppsummeres som følger:

- Vanlige bevilgninger på statsbudsjettet
- Egne statslån (overskuddsprosjekt)
- Statsgaranterte lån
- Olje/gassinntekter som skal investeres i varige verdier
- Distriktsutbyggingsmidler
- Øremerking av spesielle inntekter, f.eks. Ofotbanens overskudd.
- Skattefrie fondsavsetninger.

Etter vårt syn bør banens positive nytteverdi, som langt overstiger ulempene, dømme utgangspunkt for Stortingets prinsippbeslutning om utbygging og prosjektering. Finansiering og prioritering av anlegget bør deretter diskuteres mellom sentraladministrasjonen og fylkene, hensyn tatt til prosjekteringenens resultater. I denne avklaringen bør forannevnte finansieringsmuligheter tas hensyn til.

12. ALTERNATIV, SAMMENFATNING OG VURDERINGER.

12.1. Mulige alternativ.

Forslag om alternativ er basert på antakelse om at det er mulig å oppnå et totalt sett bedre eller like godt resultat ved å anvende investerings- og driftsmidler på en annen måte. Det vil eventuelt medføre at man styrker andre transportmidler, fortrinnsvis vegnettet, på en slik måte at det oppveier ulempene ved å være uten jernbane. Man antar da også at stamjernbanen i denne delen av landet bør vurderes som et alternativ, og at det vanskelig kan være tale om et både- og.

Både Jernbanekomiteén, fylkestingene og Landsdelsutvalget har klart presisert at jernbaneutbyggingen ikke skal skje til fortrenghet for vegutbygging eller andre samferdselstilbud som har en samfunnsmessig funksjon i fremtiden. Samferdselspolitikken er basert på en samordnet drift av transportmidlene, med jernbane til å ta seg av de oppgavene som jernbanen løser best.

I kapittel 11 er påpekt mulighetene for finansieringsløsninger, samt hvor store midler som ellers blir disponert innenfor samferdselssektoren. Det fremgår at de prioriteringsproblemene som påberopes av Spu ikke er av noen størrelse i planperioden. De finansielle rammene er heller ikke fastlagt.

Både Spu og Jernbanekomiteén har konstatert at jernbanen har betydelige transportmessige fordeler på sine områder. Hvis man utelukker jernbanen og satser sterkere på andre alternativ, vil disse spesielle fordelene aldri bli realisert. Man kan bare subsidiere seg bort fra en del av de økonomiske ulempene, og tilskuddene vil måtte øke sterkt med årene.

For Nord-Norgebanen er det ikke snakk om tilskudd til driften av jernbanen, bekreftet av NSB's kostnadskalkyler. Det er bare snakk om bevilgninger til anlegget, og disse betales tilbake av transportbrukerne gjennom driftsoverskuddet.

I sammenligning med andre alternativ må jernbanens "levetid" vurderes. Hvis denne settes til f.eks. 50 år, så må en se på hva andre transportmidler krever av samlede investerings- og driftstilskudd over 50 år. For andre vil det oftest være snakk om nyinvestering flere ganger.

Jernbanen har en naturlig plass i bildet når det totale transportbehovet i samfunnet skal utføres på rimeligste måte. I andre deler av landet vil dette si å finne fram til en riktig transportfordeling mellom jernbane, veg, sjø og luftfart.

12.2. Kostnadsforhold og sammenligning.

Fordelene ved jernbanedriften er beskrevet i avsnitt 9.1. Av hensyn til sammenhengen burde fordelene også beskrives her. Vi ber derfor leseren om å slå tilbake til avsnitt 9.1.

En kostnadssammenligning må omfatte både fremføringskostnader, omlasting og de kapitalkostnader som gjelder driften. TØI og NSB har i utredningen beregnet driftskostnader for jernbanen, kostnader ved tilbringertransport og kostnads/inntektsbortfall for andre transportmidler. Det er derfor ikke nødvendig med noen omfattende gjennomgåelse her.

Ifølge utredningen gir driften overskudd medregnet tilbringerkostnader, eksklusive kapitalkostnader. Ved beregning av kapitalkostnadene (kap. 5 og 3) fremkommer også overskudd, selv uten nevneverdig trafikkvekst. I gjennomsnittsåret blir det store overskudd.

Driftskostnadene ved Nord-Norgebanen er altså klart lavere enn inntektene. Disse inntektene er igjen lavere enn inntektene som ellers skulle betales til andre transportmidler. For de andre transportmidlene er disse inntektene bare såvidt kostnadsdekkende. Totalt sett får vi da en klar kostnadsfordel for jernbanen. Den samfunnsøkonomiske kostnadsfordelen er enda større, kfr. avsnitt 10.1 og 10.2.

Dette kunne suppleres ved å gjennomgå hvert transportmiddel for seg. Nyanser i kostnadsforhold fremkommer da ved at f.eks. lastebil er billigere på korte distanser. Dette er innebygd i trafikkprognosen ved at Nord-Norgebanen bare er aktuell for den delen av trafikken som oppnår fordeler (pris eller kvalitet). Utredningen påviser kostnads- og nyttefordeler for denne aktuelle delen av transportmarkedet.

Når det gjelder fremtidige kostnadsforhold, bør vurderes hva som sannsynligvis vil komme av energiprisøkninger, avgiftsøkninger, reguleringer og påbud, miljøbegrensninger m.v. Spu har konstatert at jernbanen her vil få større fordeler, men ikke trukket dette inn i vurderingen av Nord-Norgebanen.

De samfunnsøkonomiske fordelene og kostnadene som er gjennomgått i kapitel 10, viser Nord-Norgebanens klare netto fordeler for de aktuelle transportene. I tillegg kommer de ringvirkningene som ikke kan tallfestes, men som utgjør en vesentlig vurderingspost for samfunnet.

Hvis det beregnes totale kapitalkostnader (veger, flyplasser m.v.) for hvert transportmiddel, kan det teoretisk beregnes besparelser f.eks. til veginvesteringer- og vedlikehold fordi vegtrafikk overføres til banen.

Jernbanekomiteén finner grunn til å presisere at driften vil finne sted fra 1990, og ikke før. Dette er ikke noen aktuell problemstilling så lenge vegnettet har en standard som ligger vesentlig under minimum av det en må kunne kreve. Når vegnettet er skikkelig utbygd, vil trafikken avgjøre omfanget av nødvendige bevilgninger. Banen fører ikke til redusert vegtrafikk, men til en redusert økning i trafikken. Dessuten vil vi få direkte reduksjon for spesielle transportere, f.eks. langtransport med lastebil.

Det hevdes at andre transportmidler greier trafikken brukbart idag og har kapasitetsreserve. I kapitel 7 er påvist at dette ikke er tilfelle for de transportlinjene som er av betydning. En kapasitetsreserve kan gi grunnlag for å vurdere marginalkostnader istedenfor total kostnader. I et langtidsperspektiv må investeringene tas hensyn til, og derved de totale kostnadene.

En annen sak er at når Nord-Norgebanen først er bygd, så har den en meget stor kapasitetsreserve som kan utnyttes til lave marginale kostnader.

Hvis andre bevilgninger skulle reduseres ifølge jernbaneinvesteringer, måtte reduksjoner komme der hvor trafikkovergang til jernbane er størst. TØI's analyse viser at størstedelen av det nye transportarbeidet faller på eksisterende jernbanenett. Denne typen argumentasjon skulle da føre til reduserte veginvesteringer i Sør-Norge.

Påstander om at jernbanen i seg selv tar bort Hurtigrutas grunnlag, må også avvises. Hurtigruta frakter 0,5 % av den aktuelle fraktmengden med skip i området. Ruteskipenes fraktandel var i 1960 lik ca. 11 % og i 1970 lik ca. 7 %. Trafikknedgangen finner altså sted uten årsak i jernbanen i dette området. Det er ikke påvist hvorfor jernbanen skulle ta så mye større trafikkandel fra Hurtigruta i forhold til annen rutefart med skip.

Nord for Bodø har Hurtigruta 21 anløpssteder og Nord-Norgebanen har 12 stasjoner. Bare 2 av disse er de samme, Harstad og Tromsø. Foruten stasjonene i innlandet har Nord-Norgebanen 6 stasjoner langs kysten som ikke anløpes av Hurtigruta. I tillegg har jernbanen sidespor til aktuelle bedrifter. Den faktiske situasjonen er at banen betjener indre linje og Hurtigruta den ytre linje. Mellom Bodø og Tromsø har Hurtigruta 8 anløpssteder.

Konsekvenser av å ikke bygge Nord-Norgebanen vil bl.a. være:

- lengre transporttid
- fortsatt omlasting av gods
- dyrere transport
- høyere levekostnader
- dårligere konkurranseevne for næringslivet
- færre varige arbeidsplasser
- mere pendling
- større behov for økonomisk tilskudd til levekostnader og næringslivet.

Dette vil være et resultat av konsentrasjon om bare veiutbygging og sjøtransport som ikke gir et differensiert transportnett og ryggrad for landverts fjernttransport. Jernbanen har en slik funksjon i resten av landet.

For Nord-Norge er det ikke akseptabelt å bli bedt om å velge mellom vei, jernbane og sjøfart, særlig fordi ethvert slikt valg vil medføre høyere levekostnader og færre arbeidsplasser.

Transportmengdene er store nok til å rettferdiggjøre et differensiert transportnett. De aktuelle transportmengdene med jernbanen er også større enn det som var aktuelt for å etablere nåværende jernbanestrekninger.

12.3. Forutsetninger og vurderinger.

De økonomiske virkningene er oppsummert i kapitel 10. Det fremgår også at andre vurderinger av enkelte tallstørrelser virker lite inn på konklusjonen om en større samfunnsøkonomisk nettogevinst.

Det hersker ingen tvil om jernbanens plass i norsk samferdsel. Dette er klart utifra Spu's innstilling og Stortingets behandling av NSB's utviklingsplaner.

Det er bare tvil om jernbanens plass i Nord-Norge.

Mål og virkemidler som gjelder i norsk samferdselspolitikk tilsier satsing på det som gir både positiv distriktsvirkning og mere effektiv transport. Landsdelsplanens mål for utviklingen tilsier det samme.

I løpet av fremstillingen er det stilt opp forutsetninger som innvirker på konklusjonene. I prinsippet kan en da komme til andre konklusjoner hvis forutsetningene forandres vesentlig. For ordens skyld foretas derfor en oppsummering av en del grunnleggende forutsetninger. Slike forutsetninger gjelder også for TØI's analyse:

- stasjonsplassering og banetrasé
- influensområde for Nord-Norgebanen
- trafikkmengder i 1973-76 og 1990
- størrelsesorden for anleggskostnader
- mål for Landsdelsplanen
- mål for samferdselspolitikken
- jernbanen som lokaliseringsfaktor for næringslivet

- virkning for sysselsetting
- militær/strategisk betydning
- jernbanens kostnads- og takstnivå
- trafikkutvikling før og etter 1990
- kostnader for andre transportmidler
- vurdering av ikke-målbare størrelser

Jernbanekomiteén har også lagt avgjørende vekt på andre faktorer enn Spu har gjort.

Den samfunnsøkonomiske gevinsten ved prosjektet illustrerer hvilket tap samfunnet påføres ved at prosjektet eventuelt blir utsatt eller ikke realisert. Gevinsten blir ikke større ved en senere igangsetting, tapet øker for hvert år.

Det ligger derfor store gevinster også i en rask gjennomføring av bygging, prosjektering, planlegging, formell behandling osv.

12.4. Andre trafikkprognoser.

Økonomisk sett er trafikkprognosene for vekst og overgang til jernbane det viktigste grunnlaget.

Inntektene for NSB er beregnet slik at de varierer direkte i forhold til en økning/nedgang i trafikken.

Kostnadene varierer ikke på samme måte, fordi et mindre avvik i trafikken har liten virkning for kostnadsnivået.

Driftsoverskuddet øker med større trafikkmengder. Det samme gjelder samfunnets kostnadsbesparelser overfor andre transportmidler. Størrelsen for totale besparelser er avhengig av hvilken andel som kommer fra hvert transportmiddel.

Resultatet er avhengig av om trafikkmengdene er overvurdert eller undervurdert.

Kapitel 7 viser at TØI's prognose er basert på undervurderte trafikkmengder. Det er lagt vekt på registrerte data primært. Dertil kommer tendenser i utviklingen som angår forholdet mellom jernbanen og andre transportmidler. Hvis slike tendenser forandres, kan trafikkmengdene forandres. Det som taler for økt jernbanetrafikk, er her tatt lite hensyn til i tallmessige anslag.

Jernbanekomiteén vurderer forutsetninger og beregninger slik at det er stor sannsynlighet for at trafikken vil bli større enn antatt. Virkningene vil da bli gunstigere enn tallene i denne fremstillingen indikerer.

De fleste positive virkningene for regionen vil inntreffe selv om trafikkprognosene skulle vise for høye tall.

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



10TU01259