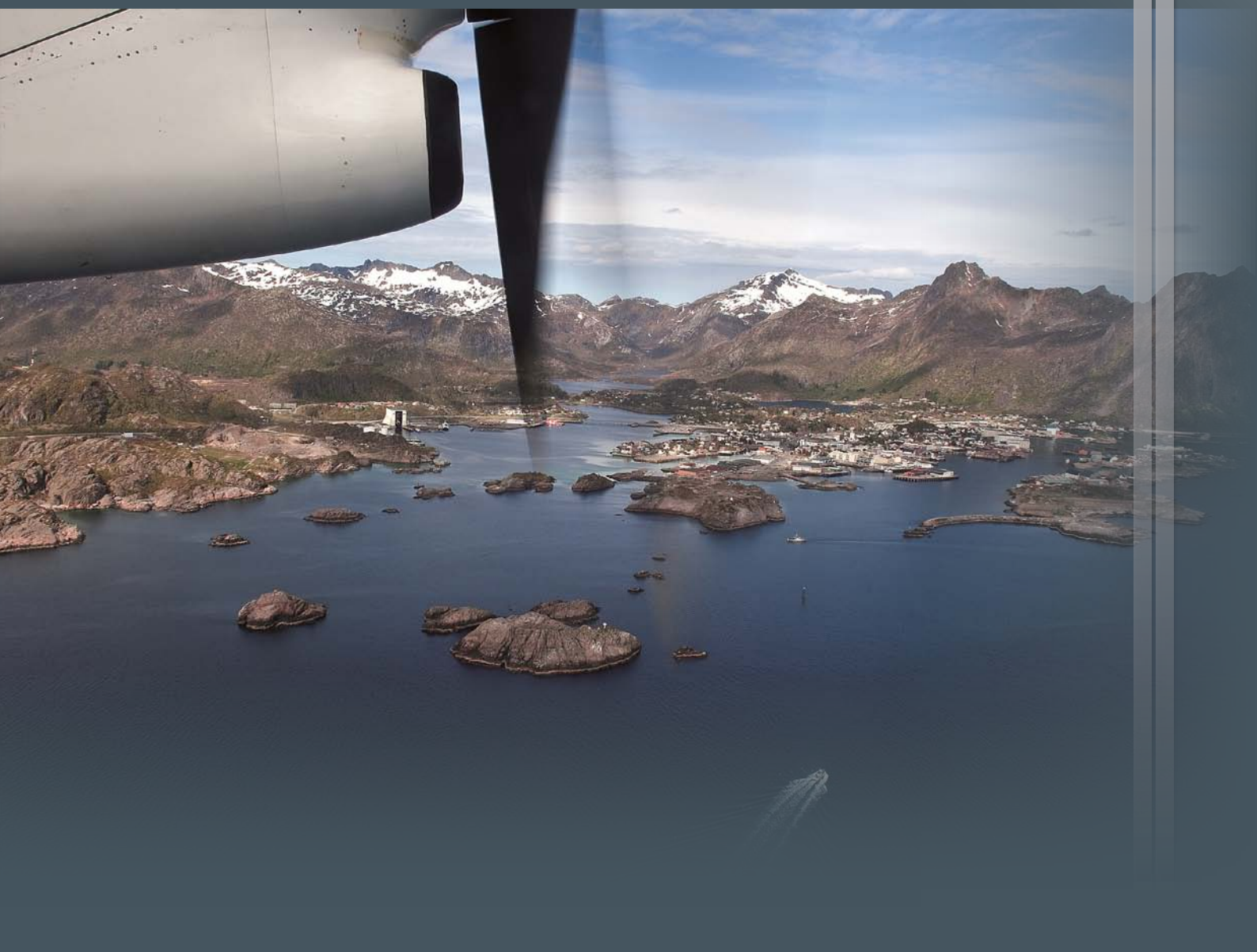


NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023

# UTREDNINGSFASEN



## Regional utvikling





## Forord

Nasjonal transportplan (NTP) skal legge grunnlaget for helhetlige politiske prioriteringer, effektiv virkemiddelbruk og styrking av samspeilet mellom transportformene. Planen skal bidra til å oppfylle det overordnede målet for transportpolitikken, som er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets transportbehov og fremmer regional utvikling.

Det vises til retningslinje 1 (R1) NTP 2014-2023. Her fremgår det at arbeidet med grunnlagsmaterialet for NTP er lagt opp i to faser: En utredningsfase og en planfase. Utredningsfasen skal belyse viktige problemstillinger som krever spesiell oppmerksomhet i utformingen av et framtidrettet og samordnet transportsystem. I denne fasen har etatene og Avinor gjennomført en rekke tverrsektorielle utredninger. Foreliggende rapport inneholder en oppsummering av arbeidet med delprosjektet "Regional utvikling". Oppgaven er beskrevet som følger i R1:

*"Regjeringen ønsker å legge til rette for bosetting og næringsutvikling i hele landet. Reduserte avstandskostnader er viktig for konkurransekraften i næringslivet, og for å utvikle robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner.*

*På denne bakgrunn ber vi etatene og Avinor kort redegjøre for utfordringer knyttet til transport av personer og gods i områder med spredt bosetting. Videre ber vi om at det redegjøres for de viktigste tiltakene som kan bidra til å redusere avstandskostnader mellom regioner. Redegjørelsen bør omfatte både virkninger av investeringer, og innsats til drift og vedlikehold, i hele transportnettet. Vi ber også om at det redegjøres for utfordringer i ferjedriften.*

*Etatene og Avinor bes også om å redegjøre for de utfordringer personer uten tilgang til egen bil opplever, og å vurdere aktuelle tiltak for å styrke deres mobilitet.*

*Departementene vil også vise til at de senere årene er tatt lokale initiativ til endringer i utforming og lokalisering av flyplasser. Departementene ber etatene og Avinor legge frem en oversikt over eventuelle lokale initiativ der nedlegging av en eller flere lufthavner, kombinert med utvikling av annen infrastruktur, vurderes å bidra til å gi området et bedre transporttilbud samlet sett. "*

Delprosjektet er drevet frem av en arbeidsgruppe bestående av:

Knut Fuglum, Avinor (prosjektleder)

Ola Olsbu, Aust-Agder fylkeskommune / KS

Inge Alsaker, Statens Vegvesen

Stein Eliassen, Kystverket

Øivind Schøyen (f.o.m. 01.03. t.o.m. 01.09), og Gunnar Markussen (f.o.m. 01.09), Jernbaneverket

Gruppen har lagt til grunn for sitt arbeid at miljøaspektet og storbyene faller utenfor mandatet. Det samme gjelder en del spørsmål knyttet til infrastrukturbehov i nordområdene. Dette behandles av andre NTP-grupper. Arbeidet har hatt hovedfokus på tiltak knyttet til statlig infrastruktur. Fylkeskommunene / KS har imidlertid tiltrådt arbeidet for å bidra til å se denne infrastrukturen i sammenheng både med øvrig vegnett og kollektivtrafikkens behov.

Alle anbefalinger og konklusjoner i rapporten står for arbeidsgruppens regning.

Transportøkonomisk Institutt og Møreforskning Molde har bistått gruppen, og utarbeidet rapporten "Samferdsel og regional utvikling". Denne har vært et viktig grunnlag for gruppens arbeid, spesielt når det gjelder avstandskostnader og regionale virkninger.

30. november 2010

Arbeidsgruppen for delprosjekt "Regional utvikling"



# Innhold

<b>FORORD</b> .....	<b>1</b>
<b>1 SAMMENDRAG</b> .....	<b>4</b>
<b>2 SEKTOROVERGRIPENDE TEMA</b> .....	<b>10</b>
2.1 AVSTANDSKOSTNADER .....	10
2.2 AVSTANDSKOSTNADER - FORSLAG TIL INDIKATORER .....	11
2.3 FORBEDRET KOLLEKTIVTILBUD VIL ØKE MOBILITETEN .....	19
2.4 ENDRING I LUFTHAVNERS INFLUENSOMRÅDER .....	24
2.5 TRANSPORT OG REGIONAL UTVIKLING .....	27
<b>3 VEG OG VEGTRANSPORT</b> .....	<b>30</b>
3.1 UTFORDRINGER I FERJEDRIFTEN .....	30
3.2 KONSEKVENSER AV DÅRLIG REGULARITET PÅ VEGNETTET .....	31
3.3 KONSEKVENSER FOR LANGTRANSPORTSJÅFØRER AV VARIASJON I VEGSTANDARD PÅ RIKSVEGNETTET .....	35
3.4 ANALYSE AV EKSPRESSBUSS KONTRA ALTERNATIVE LANGE PERSONREISER.....	35
3.5 PROSJEKT SOM GIR BETYDELIG REDUKSJON I AVSTANDSKOSTNADENE ER VIKTIGE FOR DISTRIKTENE.....	37
<b>4 JERNBANE</b> .....	<b>39</b>
4.1 REGIONFORSTØRRING OG INTEGRASJON AV ARBEIDSMARKEDER.....	39
4.2 BESKRIVE LOKALE INITIATIV FOR JERNBANEUTBYGGING .....	42
4.3 HVOR KAN JERNBANEUTBYGGINGER GI DEN STØRSTE SENKNINGEN I AVSTANDSKOSTNADER?.....	44
4.4 JERNBANENS ROLLE SOM MIDDEL FOR Å REDUSERE AVSTANDSKOSTNADER.....	46
4.5 HVORDAN JERNBANEVERKETS GODS- OG PERSONTRAFIKKSTRATEGI PÅVIRKE AVSTANDSKOSTNADENE? .....	46
<b>5 FISKERIHAVNER OG SJØTRANSPORT</b> .....	<b>47</b>
5.1 FISKERIHAVNER.....	47
5.2 SJØTRANSPORT .....	47
5.3 EKSEMPLER PÅ TILTAK OG KONSEKVENSER.....	50
<b>6 LUFTFART OG FLYPLASSER</b> .....	<b>54</b>
6.1 LOKALE INITIATIV OM ENDRET LUFTHAVNSTRUKTUR.....	54
6.2 LEKKASJE FRA REGIONALE LUFTHAVNER TIL STAMRUTEPLASSER.....	55
6.3 RINGVIRKNINGER AV LUFTHAVNER .....	58

# 1 Sammendrag

Foreliggende rapport beskriver regionale ringvirkninger av transporttiltak. Den tar opp utfordringer og tiltak innen veg-, bane-, kyst- og luftfartssektoren. I tillegg er det gjort egne vurderinger av utfordringene for kollektivtransporten. En har også drøftet begrepet avstandskostnader og kommet med forslag til indikatorer som kan tas med i det videre arbeid med NTP. Arbeidet har hatt hovedfokus på områder med spredt bosetting.

## Hovedfunn og anbefalinger

- Forskning viser at et bedret transporttilbud kan gi et bidrag til å styrke næringslivets konkurransekraft, og til å utvikle robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner, dersom forholdene ellers ligger til rette.
- Dårlig regularitet på hovedvegnettet er et problem for distriktene. E6, E18 og E134 er våre viktigste høyfjellsoverganger. Det må satses sterkt på økt regularitet på disse. Hovedproblemene er stenging vinterstid, særlig i tunnelene.
- Transportkostnadene varierer sterkt mellom landsdelene. For å jevne ut disse, må framføringshastigheten økes på de gjennomgående transportårene med særlig fokus på strekninger som i dag har lavest hastighet. Stor variasjon i brukerbetalingen medfører uheldige konkurranseforhold. Det må vurderes om brukerbetalingen på riksvegnettet kan jevnes ut.
- I ferjedriften er økt frekvens med stive ruter samfunnsøkonomiske lønnsomt mange steder. Tiltaket vil redusere avstandskostnadene og øke konkurransekraften.
- For å få et trendbrudd og løft i kollektivtrafikken i distriktene må de økonomiske rammene økes. En bedre samordning av den offentlig betalte transporten som fylkeskommunene og helseforetakene har ansvar for, vil kunne gi et langt bedre tilbud enn i dag. Ansvaret for slik transport bør samles hos fylkeskommunene.
- I jernbanens persontransport er det behov for en bedre samordning mellom lokale tog- og bussruter. Fremføringshastighet og frekvens må økes. De viktigste korridorane for godstransport må videreutvikles ved at både terminaler og strekninger gis et kapasitetsløft.
- Kystverket bør få et utvidet ansvar for sikkerhets- og fremkommelighetstiltak også utenom hoved- og bifarledene.
- I fiskerihavnene må det legges større vekt på distriktpolitiske målsettinger ved fordeling av statlige midler. Avgiftene på kystfrakteflåten bør reduseres eller fjernes for å bedre konkurransekraften i forhold til transport på veg. Av hensyn til den økende cruisebåttrafikken, bør det vurderes å opprette en tilskuddsordning for utbedring av cruisebåtkaier, utdyping m.m.
- Det er registrert en rekke lokale initiativ både om baneforlengelser og nye flyplasser. Dette gjør at det er behov for å avklare en fremtidsrettet utvikling av Avinors lufthavner, særlig i distriktene.
- Begrepet ”avstandskostnader” er en viktig del av NTPs målstruktur i forhold til regional utvikling. Følgende indikatorer foreslås for å illustrere dette nærmere:
  1. Transportkostnad på utvalgte langdistanse godsruiter
  2. Persontransportkostnad på utvalgte langdistanse reiseruiter
  3. Tilgjengelighet til sykehus, regionsenter, arbeids-/servicemarked

## Et bedret transporttilbud kan bidra til å gjøre regioner mer robuste

Studier fra bl.a fra TØI viser at når mindre sentre knyttes sammen med reisetider på inntil 45-50 minutter, kan dette styrke servicetilbudet og arbeidsmarkedet, noe som er med på å gjøre området mer robust. Analyser tyder på at 10 000 - 30 000 innbyggere er tilstrekkelig for å oppnå en slik effekt. Dersom avstanden til nærmeste store by også er over 1 time, kan en oppnå en konsolidering av regionens utvikling som bremser strømmen mot byen. En annen viktig faktor for å få til en slik utvikling er at det også finnes et potensial i området, for eksempel i form av godt kvalifisert arbeidskraft, et ekspansivt næringsliv, samt et høyt mobilitetsnivå.

I denne rapporten har en valgt å redegjøre spesielt for virkningene av følgende prosjekter: Trekantsambandet (Stord, Fitjar og Bømlø), rv. 5 Førde - Florø, Nordkapps fastlandsforbindelse (FATIMA), rv. 653 Eiksundsambandet og Lofotens fastlandsforbindelse. Selv om det meste av foreliggende empiri er hentet fra vegsektoren, viser undersøkelser at tilsvarende regionforsterkende effekter kan oppnås også ved tiltak innen andre samferdselssektorer.

#### Flyplassenes influensområder har vokst de senere år

Det er gjennomført en kartlegging av hvor langt en kan kjøre fra et utvalg lufthavner på 1,5 time i dag og i 1980. Sogn og Fjordane, Helgeland og Lofoten/Ofoten/Vesterålen er brukt som eksempler. Beregningene viser både stort overlapp mellom flyplassers influensområder, og at influensområdene har vokst de senere år. Eksempelvis har Trekantsambandet, Lofast og FATIMA bidratt til overflytting av passasjerer fra Stord til Haugesund lufthavn, fra Svolvær til Evenes og fra Honningsvåg til Alta. Det finnes imidlertid også eksempler på det motsatte: Etter åpning av Eiksundsambandet er trafikken på Ørsta/Volda lufthavn mer enn doblet. Dette har særlig skjedd på bekostning av Ålesund lufthavn, Vigra.

I tillegg til at influensområdene er blitt større som følge av nye vegger, tunneler og bruer, har også dekkestandarden blitt vesentlig forbedret i perioden. Videre har hurtigbåter bidratt til at flere steder langs kysten har fått en merkbar reduksjon i reisetiden til nærmeste lufthavn.

#### Rammene til kollektivtrafikken bør økes, og ansvaret samles hos fylkeskommunene

Lokal kollektivtransport har i hovedsak tre viktige hovedfunksjoner i samfunnet:

1. Velferd
2. Framkommelighet
3. Miljø og trafikksikkerhet

Et godt kollektivtilbud bidrar til økt mobilitet for mange som ikke har tilgang til egen bil. Fylkeskommunene har ansvar for å drive og utvikle kollektivtransporten både i byene og i distriktene. I distriktene er tilbudet primært basert på buss, men også andre alternativer er utviklet mange steder. I flere kystkommuner er for eksempel hurtigbåt svært viktig. Et godt kollektivtilbud vil kunne bidra til å nå de overordnede mål om bosetting og livskvalitet. Begrensede ressurser tvinger frem en prioritering hvor det ofte satses mest i tettbygde områder, og hvor distriktene i stor grad blir skadelidende ved at tilbudet reduseres. For å videreutvikle kollektivtilbudet trengs økte økonomiske rammer med langsiktighet og forutsigbarhet kombinert med incentivordninger for å prøve ut nye tilbud.

I spredtbygde områder vil kollektivtilbudet ofte være avgrenset til det som blir etablert som et lovpålagt skoleskystilbud. I tillegg til kjøp av skoleskysst, primært med buss, foretar det offentlige store kjøp av transporttjenester i form av drosjetransport. Helseforetakene og fylkeskommunene er de store kjøperne av slike tjenester, og kostnadene beløper seg til flere milliarder kroner hvert år. Det er ingen krav om samordning av slike kjøp. Resultatet er at en samlet kan få et redusert transporttilbud og at ressursene ikke utnyttes på en samfunnsøkonomisk god måte. Skal en kunne utvikle et bedre transporttilbud i distriktene må offentlige kjøp samordnes bedre. Siden fylkeskommunene nå har et bredt ansvar for både å drive og utvikle en stor del av vegnettet og kollektivtransporten, og i tillegg har kompetanse på innkjøp av transporttjenester, bør et slikt ansvar legges til fylkeskommunene.

Det må initieres en gjennomgang av hvordan en kan få til forpliktende samarbeidsløsninger på tvers av forvaltningsnivåene. Gjennom en samordnet og forpliktende areal- og transportplanlegging vil en kunne legge grunnlaget for en fremtidsrettet bruk av kollektive transportmidler.

Følgende tiltak vil bidra til å gi et trendbrudd og et løft i kollektivtilbudet i distriktene:

- Økte økonomiske rammer
- Forpliktende areal- og transportplaner
- Incentivordninger for å utvikle nye kollektivtilbud i kombinasjon med belønningsmidler

- Samle ansvaret hos fylkeskommunene for den offentlig betalte transporten som og helseforetakene og fylkeskommunene i dag har ansvar for.

#### Tiltak for å motvirke dårlig regularitet på hovedvegnettet

Hyppige stenginger uten reelle omkjøringsmuligheter påfører næringsliv og bosatte i distriktene betydelige kostnader. For å bedre på dette må det gjennomføres en spisset satsing på opp mot 100 % vinterregularitet på høyfjellsovergangene på E6, E16 og E134.

I forhold til sårbarhet (ras, havari, planlagt tunnelvedlikehold), er det viktig med fokus på alternative omkjøringsmuligheter. Her bør de mest trafikksterke relasjonene bygges om til firefelts veg så raskt som mulig, med mulighet for å alternere trafikken mellom to og to felt.

#### Transportkostnader på riksvegene er veldig ulike i Norge

Dersom det er et mål å utjevne dette, må det satses kraftig på å utvikle de gjennomgående årene for varetransport (E6, E16, E18, E39 og E134). Framføringshastigheten på disse må bli likere. Videre må brukerbetalingen på vegnettet jevnes ut. Dette kan skje gjennom en bevisst statlig satsing på hvilke strekninger som skal belegges med bompenger ut fra en overordnet målsetning om en utjevning av avstandskostnadene på landsbasis.

#### Vegprosjekt som gir betydelig reduksjon i avstandskostnader er viktige for distriktene

Å realisere prosjekter som gir en betydelig reduksjon av reisetider på de viktigste delene av riksvegnettet, reduserer avstandskostnadene for næringslivet. Dette gjelder også for prosjekter med forholdsvis betydelige bompenger. Uten bompenger vil slike tiltak redusere avstandskostnadene ytterligere, også for lange transporter. Slike prosjekt vil i tillegg føre til betydelig regional utvikling gjennom sammenknytting av bo- og arbeidsmarkedsområder. Dette gjelder særlig i nærheten av byer/regionsentre (aksen Stavanger–Bergen, Volda – Kristiansund og kryssing av Rombaksfjorden (Hålogalandsbrua)).

#### Langtransportsjåfører opplever variasjonen i vegstandard på riksvegnettet som problematisk

For å bøte på dette er det nødvendig å etablere gode hvileplasser langs hovedvegnettet, samt å forbedre standarden på vedlikehold, særlig vinterstid. Stigninger opp mot høyfjellsovergangene bør få ekstra fokus.

#### Ekspressbuss er lite konkurransedyktig mot fly på mellomlange personreiser

Som følge vanskelig topografi og dårlig utbygd veg- og jernbanenett, er tog og ekspressbuss ikke konkurransedyktige selv på mellomlange strekninger (30–50 mil) i deler av landet. Dette gir Norge høy flyandel på relasjoner der andre land er uten flytilbud. Hvis ekspressbuss og tog skal bli konkurransedyktig, må det skje en bevisst utbygging av infrastrukturen for å få ned reisetidene. Dette gjelder særlig Stavanger–Bergen–Trondheim og Stavanger–Oslo, Bergen–Oslo og Trondheim–Oslo.

#### Økt avgangshyppighet og samordnet billetteringssystem i ferjedriften

Økt avgangshyppighet på riksvegstrekingene til stive ruter med 15/20 minutt frekvens, vil være av stor nytte for næringsliv og bosatte i distriktene. Analyser utført av Statens Vegvesen viser at tiltaket er samfunnsøkonomisk lønnsomt på flere relasjoner.

Innføring av et samordnet billetteringssystem med felles rabattkort på alle riksvegferjer vil redusere ulempene for de som er avhengige av mange ferjesamband.

#### Flere lokale initiativ for å bedre i jernbanes infrastruktur

Både kommuner, næringsliv og lokale "Jernbanefora" har fremmet forslag om alt fra plan-overgangstiltak, sidespor, stasjoner/terminaler til nye traseer. I rapporten redegjøres det for tre slike: Nytt spor på Geilo stasjon, visjonen for Sørvestbanen, samt Ringeriksbanen.

#### Ras og utglidning av sporet påvirker avstandskostnadene på jernbanen

Problemene er størst på Bergens-, Nordlands- og Ofotbanen, som har hatt 75 prosent av antall ras og 80 prosent av stengingstiden i Norge i perioden 2000 – 2010. Bergensbanen har flest ras, men Nordlandsbanen har flest timer stengt. Dette skyldes at sistnevnte i større grad rammes av



sporutglidning, som det tar lengre tid å reparere. Ras og utglidning rammer særlig godstrafikken. For persontransport er det noe lettere å finne alternativer.

#### Jernbanens rolle som middel for å redusere avstandskostnadene

For å styrke den regionale utviklingen må *persontrafikken* økes:

- rutetilbudet mellom tog og lokale bussruter samordnes bedre enn i dag
- stasjonene gis en effektiv overgang til/fra andre transportformer
- fremføringshastigheten og frekvensen økes

På *godssiden* vil Jernbaneverket blant annet arbeide for å:

- øke kapasiteten på linjenettet for at godstog skal kunne gis prioritet, fremføres på dagtid i større grad enn nå, og prioriteres i avvikssituasjoner om natten
- etablere et driftsselskap i alle de større kombiterminalene
- utvikle de viktigste transportkorridorene for intermodalt gods
- gi terminaler og strekninger et kapasitets- og effektiviseringsløft

#### Tiltak innen kystverkets ansvarsområde

- Fiskerihavnene
  - Legge vekt på distriktpolitiske målsettinger ved fordeling av statlige midler
  - Ved avhending av fiskerihavner uten fiskeriaktivitet bør det kunne gis utviklingsstøtte til de som ønsker å overta slike havner
- I farledene
  - Utvide statens ansvar til å gjelde også for led inn til kaifront for andre havner enn stamnetthavnene
  - Fortsatt prioritering av navigasjonsinstallasjoner beregnet for hurtigbåter
  - Utvide Statens ansvar til også å omfatte viktige leder for kystfraktfartøy, fritidsbåter og hurtigbåter, utenom hoved- og bileder
  - Vektlegge hensynet til sikkerhet for cruisebåter ved prioritering av farledstiltak
- Andre tiltak
  - I noen havner er det ikke lenger regningssvarende for speditørene å betjene båtene. Det gjelder særlig anløp i Finnmark - spesielt for Hurtigruta. Staten kan her øke sitt tilskudd til Hurtigruta slik at den kan betale noe av de kostnadene ved lasting / lossing i de minste havnene
  - Kystfrakteflåten betyr mye for regioner i noe avstand fra de større havnene. Staten bør kunne redusere eller fjerne de avgifter som i dag belastes denne flåten bl.a. for å bedre konkurransekraften i forhold til transport på veg
  - Cruisebåter anløper ofte mindre steder med dårlige kai- og manøvreringsforhold
  - Kystverket kan opprette en tilskuddordning for utbedring av cruisebåtkaier, utdyping m.m

I arbeidet har en hatt møter med interessenter i to havner, Florø og Svolvær, hvor Kystverket nylig har utbedret innseilingen. Her har moderate investeringer ført til tryggere arbeidsplasser og styrket konkurransevne for bedriftene i havnene. Tiltakene har også ført til en reduksjon i trailertrafikken i området.

#### Det er tatt en rekke lokale initiativ om baneforlengelser og nye flyplasser.

16 slike initiativ er registrert. Samtlige gjelder regionalnettet. De fleste dreier seg om baneforlengelser, men det er også flere forslag om helt nye flyplasslokaliseringer. I sum representerer disse investeringer for flere milliarder. Drivkreftene er i all hovedsak de samme:

- Ønske om økt konkurranse, billigere billetter og direkteruter - særlig til og fra Oslo
- Behov for større setekapasitet enn i dag
- Usikkerhet om hva som vil skje når Dash 8-fly fases ut (dette er en av få flytyper som tilfredsstillende kravene til kapasitet, komfort og operative egenskaper på regionalnettet)
- Betydning av gode flyforbindelser for sysselsetting, bosetting og næringsliv

Det er et stort press på Avinor for å delta i utredninger, komme med avklaringer, og bidra i finansiering. Denne situasjonen er utfordrende. De mange lokale initiativene gjør at det nå er behov for å avklare en fremtidsrettet utvikling av Avinors lufthavner, særlig i distriktene.

### Tre indikatorer foreslås for å beskrive ”avstandskostnader”

Begrepet avstandskostnader ble introdusert i NTP 2010-2019. Det ble ikke entydig definert, men det fremgår at reduserte avstandskostnader mellom regioner er viktig for konkurransekraften i næringslivet og for å utvikle robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner. I foreliggende rapport har en drøftet ”avstandskostnader” i forhold til målsettingene i NTP-arbeidet. En har konkludert med å anbefale følgende tre indikatorer:

1. Transportkostnad på utvalgte langdistanse godsruiter
2. Persontransportkostnad på utvalgte langdistanse reiseruter
3. Tilgjengelighet til sykehus, regionsenter, arbeids-/servicemarked av en viss størrelse

For **indikator 1** (Transportkostnad på utvalgte langdistanse godsruiter), viser figuren til høyre ekstrakostnader på grunn av ferje- eller bompengebetaling ved transport langs hovedvegssystemet (vogntog, 18 m, full betaling). Per km er *kjørekostnadene* relativt like over hele landet, men *tidskostnadene* er vesentlig høyere internt på Vestlandet. Dette pga lavere framføringshastighet. De totale kostnadene er størst for Nord-Norge. En undersøkelse fra 2002 viser følgende:

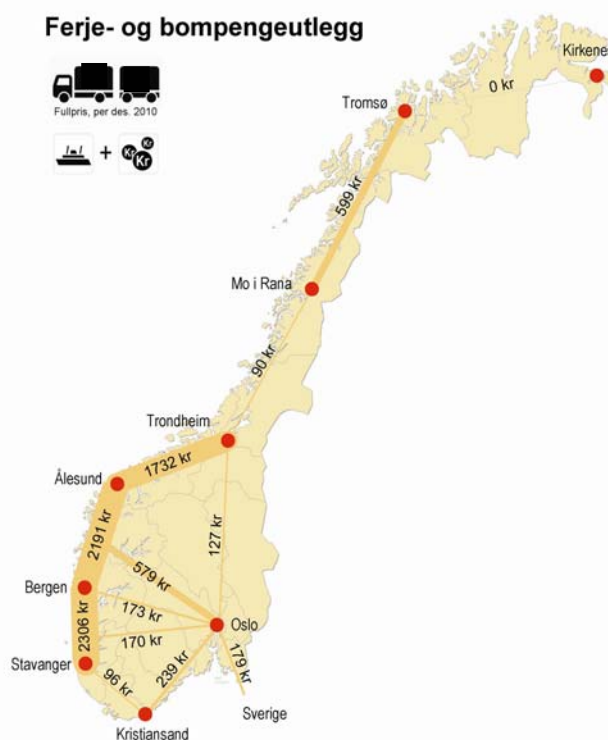
	Kostnad Kr pr. km	Kostnad Kr pr. tonn
Oslo – Ålesund	10,28	285,27
Ålesund – Bergen	14,61	284,90
Bergen – Stavanger	22,99	229,90
Oslo – Bodø	9,58	584,38

Tabell 1.1 Fremføringskostnader på utvalgte strekninger

Forskjellen i transportkostnader er med på å forrykke konkurranseforholdene mellom landsdelene, der de er i reell konkurranse med hverandre.

Transport mellom mindre steder enn de som er nevnt i tabellen, har betydelig høyere priser per tonn. Dette gjelder selv for korte transportavstander, og skyldes i all hovedsak at godsmengden er liten. Noe som gir dårlig kapasitetsutnyttelse og liten konkurranse. Små mengder betyr vesentlig mer for transportprisene enn dårlig infrastruktur.

For **indikator 2** (Persontransportkostnad på utvalgte langdistanse reiseruter), foreslås det å benytte billettpriser slik de fremkommer i reisevaneundersøkelsene. Se tabell 1.2.



Figur 1.1 Ferje- og bompengeutlegg for vogntog (fullpris)

Stamnettet	Pris – kr	Regionalnettet	Pris – kr
Oslo-Alta	2160	Oslo-Hammerfest	4710
Oslo-Bodø	1890	Oslo-Finnmark	4080
Oslo-Tromsø	1860	Oslo-Lofoten	3350
Trondheim-Bodø	1700	Oslo-Helgeland	3620
Bergen-Stavanger	1530	Oslo-Sogndal	1880
Bergen-Trondheim	1560	Vestlandet-Nordland	4260
Internt i Sør-Norge	1610	Vestlandet-Finnmark	5230
Mellom Sør og Nord-Norge	1910	Nordland-Finnmark	4190

Tabell 1.2 Priseksempler for tur/retur-reiser (Kilde: TØI fly-RVU 2009)

Tabellen viser tydelig de store forskjellene mellom stamrutenettet, og reiser som delvis eller i sin helhet foregår på regionalnettet. Tallene viser gjennomsnittspriser og innslaget av fritidsreiser er relativt stort. I arbeidet har en også undersøkt en annen indikator der en kartlegger flypriser via Internett. Dette er mer aktuelt dersom en fokuserer på næringslivets behov.

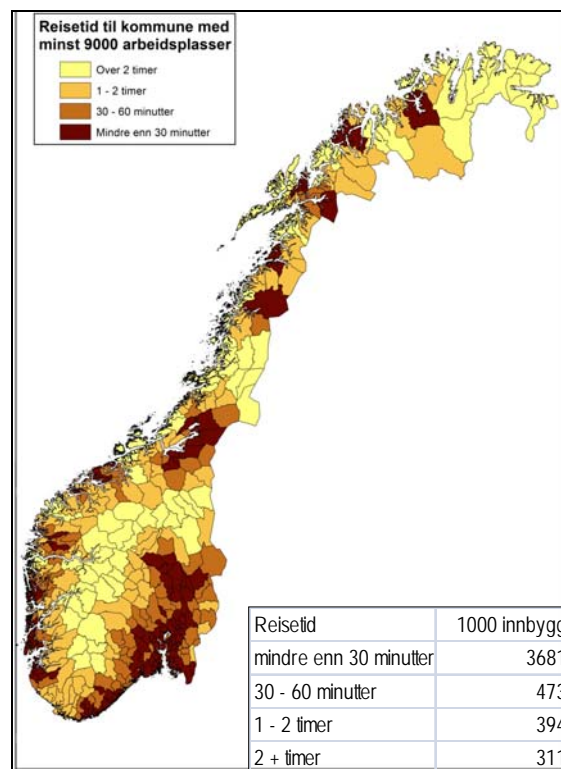
På *internasjonale reiser*, er flytransport helt avgjørende. For mange, også i distriktene, er det derfor svært viktig at Oslo lufthavn, Gardermoen, som et nasjonalt knutepunkt, har et godt internasjonalt rutenett. Dette for å unngå ytterligere flybytter.

**Indikator 3** (Tilgjengelighet til sykehus, regionsenter, arbeids-/service-marked av en viss størrelse) omhandler *potensialet* for å kunne reise. Ved valg av tilgjengelighetsmål er det tatt utgangspunkt i funksjoner som er viktige for befolkning og næringsliv. Som et eksempel viser figuren reisetid til kommuner med minst 9000 arbeidsplasser. En beregning av tilgang til servicesenter med minst 1,4 mrd kr i årlig omsetning blir svært lik denne figuren.

Indikator 3 kan også måles ved:

- Reisetid til landsdelens største by
- Muligheten for å kunne gjennomføre et dagsmøte i Oslo, mellom kl 11:00 og 17:00, uten overnatting.

Mht det sistnevnte punktet, så er hele landet til og med Mehamn dekket. Lengre øst er overnatting underveis påkrevet.



Figur 1.2 Reisetid til kommuner med minst 9000 arbeidsplasser

## 2 Sektorovergripende tema

### 2.1 Avstandskostnader

#### 2.1.1 Om avstandskostnader og målsettinger

Over tid har det vært en sterk konsistens i hovedmålene for norsk samferdsel. Alle de tre Nasjonale transportplaner som til nå har vært fremmet, legger vekt på et effektivt transportsystem som sikrer bosetting og verdiskaping i alle deler av landet. I tillegg er det lagt vekt på miljø, sikkerhet og tilgjengelighet for alle.

Den aller første Nasjonale Transportplanen, NTP for (2002-2011) fokuserte på transportsektorens betydning for et effektivt næringsliv og for en framtidig høy verdiskaping. Videre ble det lagt vekt på å nå overordnede velferdsmål, samt å sikre bosetting og utvikling av et livskraftig næringsliv i alle deler av landet. Sikkerhet og miljø er også nevnt som viktige målsettinger. Også NTP 2006-2015 hadde liknende men mer spesifikke hovedmål.

NTP 2010-2019 hadde som hovedmål å: *”Tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig, transportsystem som dekker samfunnets behov for, transport og fremmer regional utvikling”*. Selv om regional utvikling og sikring av bosetting og verdiskaping i alle deler av landet er tatt med som målsetting i alle Nasjonale transportplaner til nå, varierer operasjonaliseringen av dette temaet mellom planene.

I NTP 2010-2019 ble begrepet **avstandskostnader** innført uten å bli definert. I målstrukturen ble dette behandlet under hovedmålet: *”Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret”*. En tolkning det er utkantregionenes mulighet for å samhandle med hverandre og med sentrum som skal styrkes ved reduserte avstandskostnader.

I etappemål F5 heter det: *”Avstandskostnader mellom regioner skal reduseres i perioden”*. I NTP for 2010-2019 er det kun en indikator for avstandskostnader mellom regioner: *”Transportkostnader for en gjennomsnittlig tungtransport på utvalgte ruter på riksvegnettet”* (indikator F5.1).

Persontransportindikatorer er utelatt.

En innvending mot begrepet avstandskostnader kan være at transportkostnader allerede er inkludert i nyttekostanalysene i planen. I dette inngår både faktiske utlegg og verdien av spart reisetid. Hva gir da begrepet avstandskostnader i tillegg til disse verdiene? Svaret kan ligge i fokuset på langdistansetransporter (transport mellom regioner). I nyttekostanalyser av prosjekter vil normalt de korte transportene dominere siden hovedtyngden av reiser som blir berørt av et prosjekt er korte. Dette leder også til at nyttekostbrøken ofte blir høyere i tettbygde områder enn i spredtbygde.

Uten dette langdistansefokuset vil det ikke være mange tilleggselementer igjen til å definere begrepet avstandskostnader. Transporttilbud, regularitet, vegstengninger, reisetider og -kostnader er allerede dekket i målstrukturen og delvis av indikatorene. Således kan begrepet sies å belyse en annen dimensjon (langdistanse) som ikke er gjensidig utelukkende fra de andre indikatorene, men som er til dels overlappende.

En økende internasjonalisering av næringslivet gjør reisetid/-kostnad med fly til en sentral parameter. Da hovedtyngden av utenlandstrafikken fra Norge går med fly via Oslo lufthavn, kan reisetid og -kostnad til Oslo være et viktig element i begrepet avstandskostnader.

## 2.1.2 Hvilke aspekter kan inngå i begrepet avstandskostnader?

Et startpunkt er en bred definisjon som omfatter alle transaksjonskostnader knyttet til å drive handel/økonomisk samarbeid over avstand, som mangel på ansikt-til-ansikt kontakt og kommunikasjonskostnader av alle slag. Da transportsektoren også har velferdsmålsettinger, blant annet å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret, er imidlertid ikke bare næringslivets, men også befolkningens avstandskostnader av interesse.

Utkantenes problem kan oppsummeres i to forhold: *lange avstander og små markeder*:

- De *lange avstandene* er det vanskelig å gjøre noe dramatisk med, selv om en utbygging av infrastruktur over tid vil korte ned transporttida. Det viktigste er kanskje å sørge for en standard som gir sikre transporter og god regularitet.
- Vegbygging vil imidlertid kunne bidra til å utvide *markedene* og styrke næringslivet lokalt/regionalt ved at omlandet utvides. Dette sikrer tilgang på mer spesialiserte tjenester og større arbeidsmarked.
- Et lite marked for transporttjenester innebærer dårlig kapasitetsutnyttning og liten konkurranse. Begge disse forholdene er sterkt medvirkende til høy pris for transport til/fra distrikter.

Reduksjon av avgifter som er avhengig av avstand (dieselavgifter, kjøreavgifter, farledsavgifter) vil også kunne bidra til å redusere avstandsulempene.

Tilgjengelighet kan måles både som en egenskap ved transportsystemet (hastigheter) og ved steder (tilbud/antall arbeidsplasser man rekker innen en viss tid). Det siste er mest aktuelt her, spesielt tilgjengelighet for steder som ikke er sentrale. En systematisk vurdering av hvordan tilgjengelighet varierer med sentralitet kan ta utgangspunkt i en form for sentralitetsinndeling som viser tilgangen til arbeid og nærhet til større steder.

Ulempen ved små markeder kan avhjelpes ved offentlig kjøp av transporttjenester som for eksempel de regionale flyrutene, men denne ordningen har sin svakhet nettopp når det gjelder de lange gjennomgående reisene. For godstransport vil en regional transportstøtteordning kunne bidra til reduserte kostnader. På flysiden kan rullebaneforlengelse og en konsentrasjon av regionale flyplasser også bidra til å gi et bedre flytilbud i små markeder.

## 2.2 Avstandskostnader - forslag til indikatorer

Basert på ovenstående foreslår gruppen følgende indikatorer for begrepet avstandskostnader:

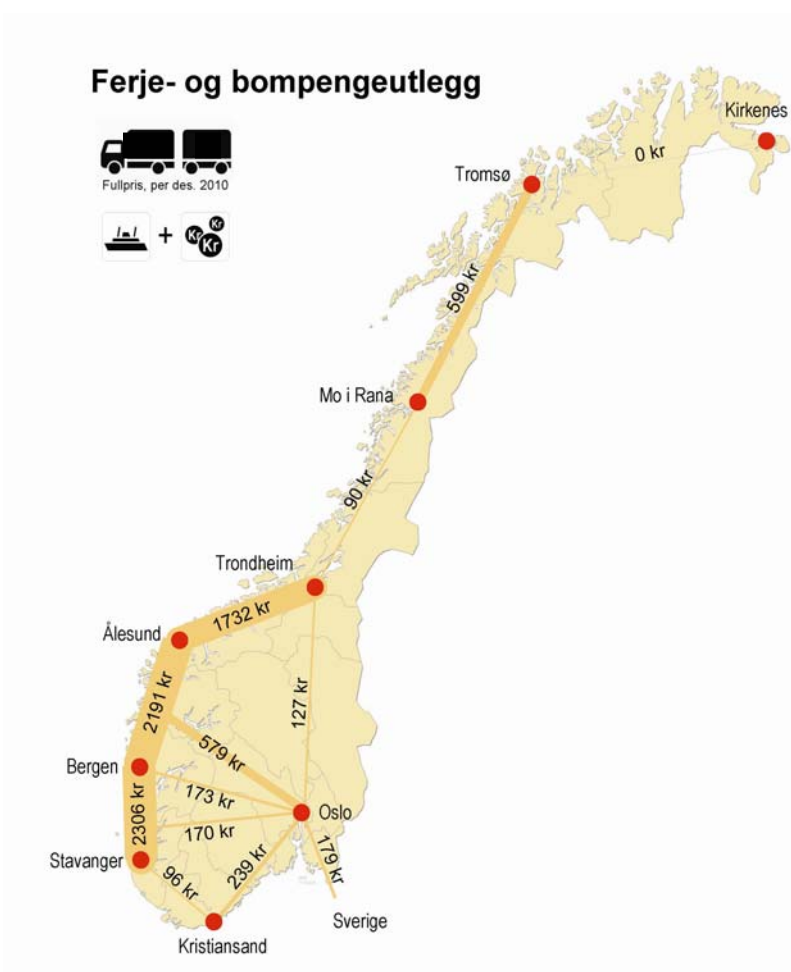
1. Transportkostnad på utvalgte langdistanse godsruiter
2. Persontransportkostnad på utvalgte langdistanse reiseruiter
3. Tilgjengelighet til sykehus, regionsenter, arbeids-/servicemarked av en viss størrelse

Disse er nærmere omtalt nedenfor.

### 2.2.1 Indikator 1: Transportkostnad på utvalgte langdistanse godsruiter

Den største delen av godstransporten (ca. 80 %) er korte transporter innen et fylke. Mye av denne transporten foregår med mindre biler (varebil, lastebil). For disse vil kvaliteten på hele vegnettet ha betydning.

De lange transportene på veg foregår i hovedsak med vogntog, og disse er mer avhengig av god vegstandard enn personbil- og varebiltransport. Gjennomsnittlig transportlengde for eksportrettet transport er på ca. 600 km. Det foreligger ikke detaljert statistikk over hvilket vegnett denne transporten foregår på, men vi må anta at den følger hovedmønsteret for godstransporten på veg i Norge.



I figur 2.1 er vist ekstrakostnader på grunn av ferje- eller bompengebetaling for transport langs hovedvegssystemet for ulike strekninger i landet (vogntog, 18 m, full betaling). En kan få 40-50 % rabatt de fleste strekninger, men det forutsetter store kapitalutlegg i form av forhåndsbetaling av mange turer.

Målt i verdi går omtrent halvparten av transporten på veg. Næringslivets kostnader til transport ligger på 7-9 % av omsetningen i gjennomsnitt. Pr. km. er kjørekostnadene relativt like over hele landet, De totale kostnadene er størst for Nord-Norge, men tidskostnadene er vesentlig høyere internt på Vestlandet. Dette skyldes en vesentlig lavere framføringshastighet. En undersøkelse fra 2002 viser følgende tall for framføringshastighet og kostnader:

Figur 2.1 Ferje- og bompengeutlegg forvogntog(fullpris)

	Avstand	Gj.snitt fart km/t	Kostnad kr pr. km	Kostnad kr pr. tonn
Oslo – Ålesund	555	50	10,28	285,27
Ålesund – Bergen	390	36,7	14,61	284,90
Bergen – Stavanger	200	25	22,99	229,90
Oslo – Bodø	1220	56,7	9,58	584,38

Tabell 2.1 Eksempler på framføringshastighet og –kostnader på utvalgte strekninger

Den skjeve fordelingen i transportkostnader internt i Norge, er med på å forrykke konkurranseforholdene mellom landsdelene der de er i reell konkurranse med hverandre. Dette gjelder primært innenfor lager/varedistribusjon internt i Norge over lange avstander, men også i noen grad innenfor eksportrettede bedrifter der innsatsfaktoren ikke er den direkte årsaken til lokaliseringen av bedriften (eks.: møbelindustrien på Sunnmøre).

I denne sammenheng er det også verdt å merke seg at særlig detaljhandelen i stor grad har konsentrert sentrallagrene på det sentrale østlandsområdet. Dette gir ubalanse i transportene til/fra Oslo for de ulike landsdelene, og kan medføre mye tomkjøring. Dersom en kunne frakte større mengder inn med skip/tog til sentrallagre i andre landsdeler, ville dette kunne bidra til å redusere langtransporten på veg.

## 2.2.2 Indikator 2: Persontransportkostnad på utvalgte langdistanse reiseruter

For indikator 2 har en vurdert to indikatorer:

- En strukturert kartlegging av flypriser på Internett via et utvalg av relasjoner (rask metode som lett kan gjentas årlig). Se tabell 2.2
- Et annet utgangspunkt kan være de billettpriser slik de fremkommer i TØI's Reisevaneundersøkelse på fly i 2009. Se tabell 2.3

For *internasjonale reiser*, er flytransport helt avgjørende. For de relativt få byer som har direkte ruter til utlandet, er forbindelser til store internasjonale hub'er viktig. De fleste andre er avhengig av nettverksreiser som fallere dyrere. For mange er det derfor svært viktig at Oslo, som et nasjonalt knutepunkt, har et godt internasjonalt rutenett slik at man slipper ytterligere flybytter for å komme til endelig destinasjon.

Strekning	SAS – kr	Norwegian – kr
Stavanger – Hammerfest	12986	
Bergen – Tromsø	9402	5982
Bergen – Bodø	9066	7266
Bergen – Leknes	10870	
Florø – Oslo	3542	
Ørsta/Volda – Oslo	3542	
Svolvær – Oslo	7196	
Hammerfest – Oslo	9132	
Mehamn – Oslo	7794	
Leknes – Kirkenes	10696	
Vadsø – Bodø	9540	
Vadsø – Tromsø	5366	

Tabell 2.2 Full flex flypriser oktober 2010 (ut onsdag med retur torsdag bestilt en uke i forveien)

Et annet utgangspunkt er billettprisene slik de fremkommer i TØI's Reisevaneundersøkelse på fly i 2009:

Stamnettet	Pris – kr	Regionalnettet	Pris – kr
Oslo-Alta	2160	Oslo-Hammerfest	4710
Oslo-Bodø	1890	Oslo-Finnmark	4080
Oslo-Tromsø	1860	Oslo-Lofoten	3350
Trondheim-Bodø	1700	Oslo-Helgeland	3620
Bergen-Stavanger	1530	Oslo-Sogndal	1880
Bergen-Trondheim	1560	Vestlandet-Nordland	4260
Internt i Sør-Norge	1610	Vestlandet-Finnmark	5230
Mellom Sør og Nord-Norge	1910	Nordland-Finnmark	4190

Tabell 2.3 Priseksempler for tur/retur-reiser (Kilde: TØI's RVU på fly 2009)

Dersom en velger å legge fokus på næringslivet, vil tabell 2.2 gi det mest korrekte bilde. Tabell 2.3 har et større innslag av fritidsreisende. Disse er fleksible, tilpasser reisetidspunkt og bestiller i god tid i forveien for å få en billig billett. Fritidsreisende vil også, når prisene blir urimelig høye, velge relativt lange tilbringerreiser med overflatetransport, inntil 3-4 timer ifølge reisevaneundersøkelser. Gruppen anbefaler at tilnærmingen i tabell 2.3 benyttes for indikator 2.

### 2.2.3 Indikator 3: Tilgjengelighet til sykehus, arbeids- /servicemarked av en viss størrelse

Tilgjengelighet kan måles både som en egenskap ved transportsystemet (hastigheter) og ved steder (tilbud på stedet, reisetid til funksjoner eller antall arbeidsplasser man rekker innen en viss tid). Tilgjengelighet er iblant beskrevet som potensialet for å kunne reise. Her har vi valgt å måle reisetid til den nærmeste funksjonen av en viss type/ størrelse. Reisetiden er beregnet ved raskeste transportmåte. Dette innebærer bruk av fly mellom landsdeler samt delvis internt i Nord-Norge, og bil ellers.

Reisetiden er hentet fra NMTM-5 (Den nasjonale persontransportmodellen) og er basert på et vegnett fra 2006 og at kjøretidene er noe lavere enn skiltet hastighet.

Store arbeidsmarkedssentre med et bredt tilbud av arbeidsplasser, ikke minst for høyt utdannet arbeidskraft, er attraktive både for bedrifter og ung arbeidskraft som skal velge hvor den skal slå seg ned etter endt utdanning. God tilgjengelighet til slik sentra er derfor et gode, og gjør kommunen mer attraktiv. De har ofte sterkere befolkningsutvikling enn andre. Spørsmålet er hvor mange arbeidsplasser kommuner må ha for å bli definert som større arbeidsmarkedssenter. Etter å ha vurdert flere alternativer, har vi satt en grense på 9000. Resultatene fra beregningen er presentert i figur 2.2. Dersom dette kartet legges til grunn kan en si at utfordringen på transportsiden ligger i å forstørre arbeidsmarkedsregionene slik at flest mulig får tilgang til disse. Tabellen i figur 2,2 viser at hele 76 % av befolkningen bor innenfor 30 min reisetid til et slikt senter, og 86 % er innenfor en times reisetid.

Et kart er også laget for tilgang til service. En har undersøkt alternative grenser. Det viste seg at et kart over tilgjengelighet til servicesentre med en omsetning på over 1,4 mrd kr ble svært likt kartet over tilgjengelighet til kommuner med over 9000 arbeidsplasser. Tilgang til servicesentre og arbeidsmarkedssentre representerer med andre omtrent samme dimensjon.

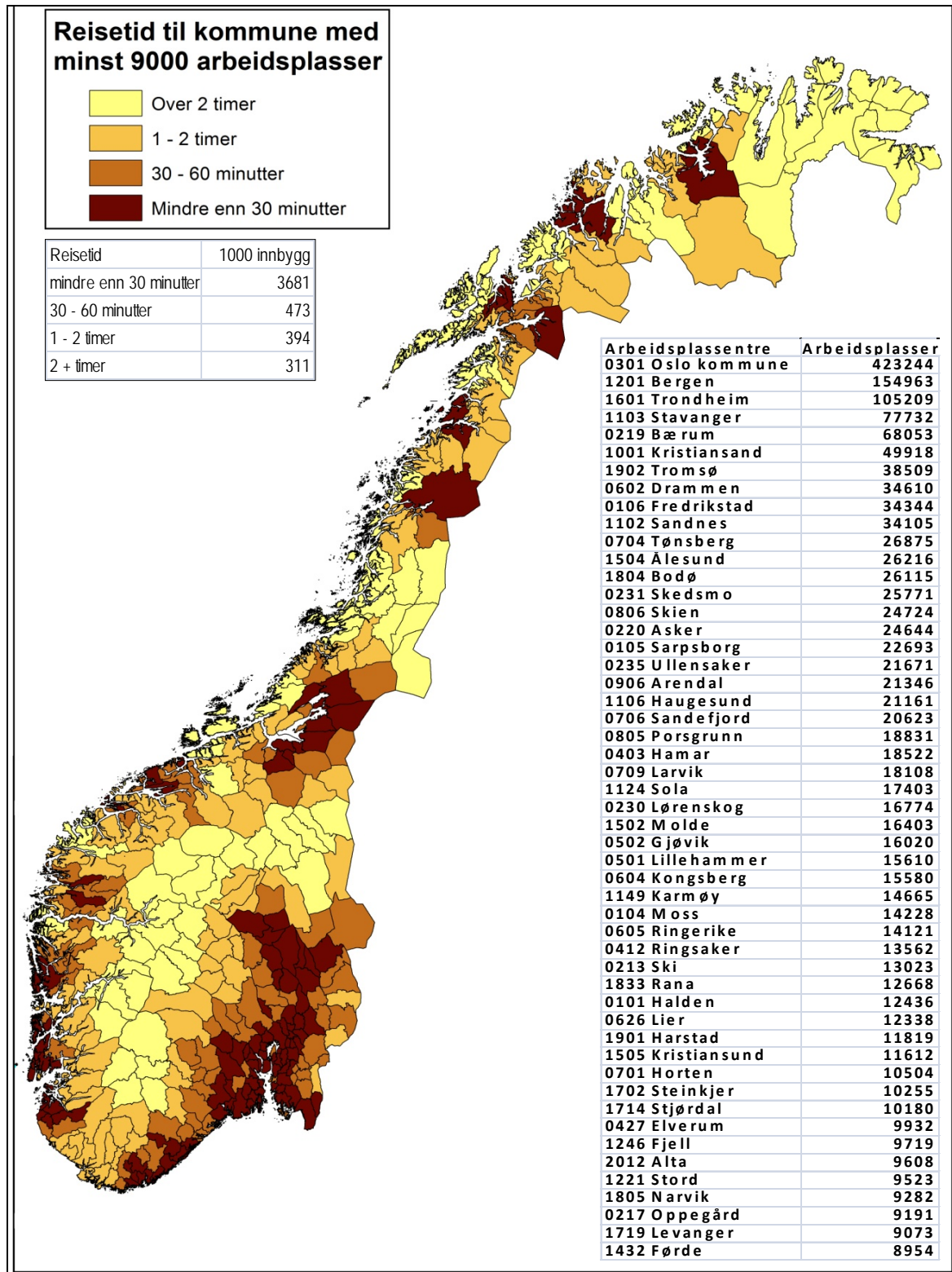
En angrepsvinkel er å ta utgangspunkt i bostedskommunene og summere opp hvor mange arbeidsplasser som finnes innenfor en times reisetid. Se figur 2.3. Denne viser noe av det samme bildet. Store deler av Nord-Norge, indre Østlandet og indre Vestlandet er ”lyse”, dvs. at de har færre enn 10 000 arbeidsplasser innenfor en times reisetid.

Videre presenteres et kart som viser reisetid til de største byene i hver landsdel. Se figur 2.4. Her ligger mange spesialiserte tjenestetilbud som betjener folk og næringsliv i hele landsdelen. Slike byer er en viktig møteplass. Et slikt tilgjengelighetskart ble også presentert i NTP 2010-2019. For Nord-Norge, hvor fly er viktig også på interne reiser, er det anvendt reisetider med fly der dette er raskest. Ellers er reisetid med bil anvendt.

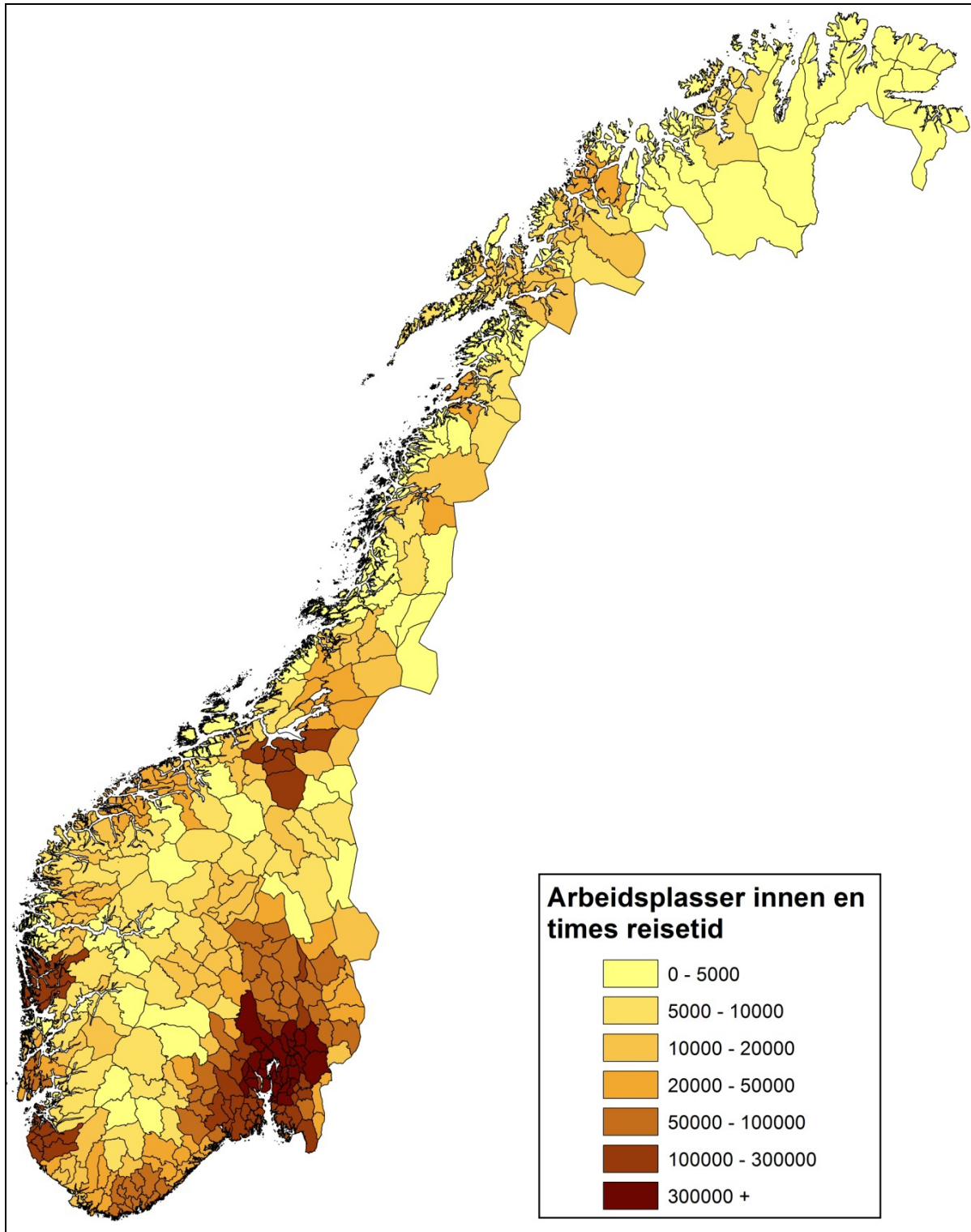
Et annet aspekt og mer velferdspreget aspekt er tilgang til utdanning. Figur 2.5 viser hvilke kommuner som har videregående skoler. Svært mange kommuner har slike skoler, men ikke alle.

Mulighet for å kunne gjennomføre et dagsmøte i Oslo uten overnatting, er også en relevant indikator. Et godt flytilbud spiller her en avgjørende rolle for store deler av landet. Faktisk kan hele landet til og med Mehamn klare et dagsmøte i Oslo uten overnatting. Lenger øst i Finmark er overnatting underveis, for eksempel i Tromsø, påkrevet. Det varierer selvsagt hvor tidlig man må stå opp og hvor lang møtetid man kan oppnå, men alle kan klare et møte fra kl 11 til kl 17.

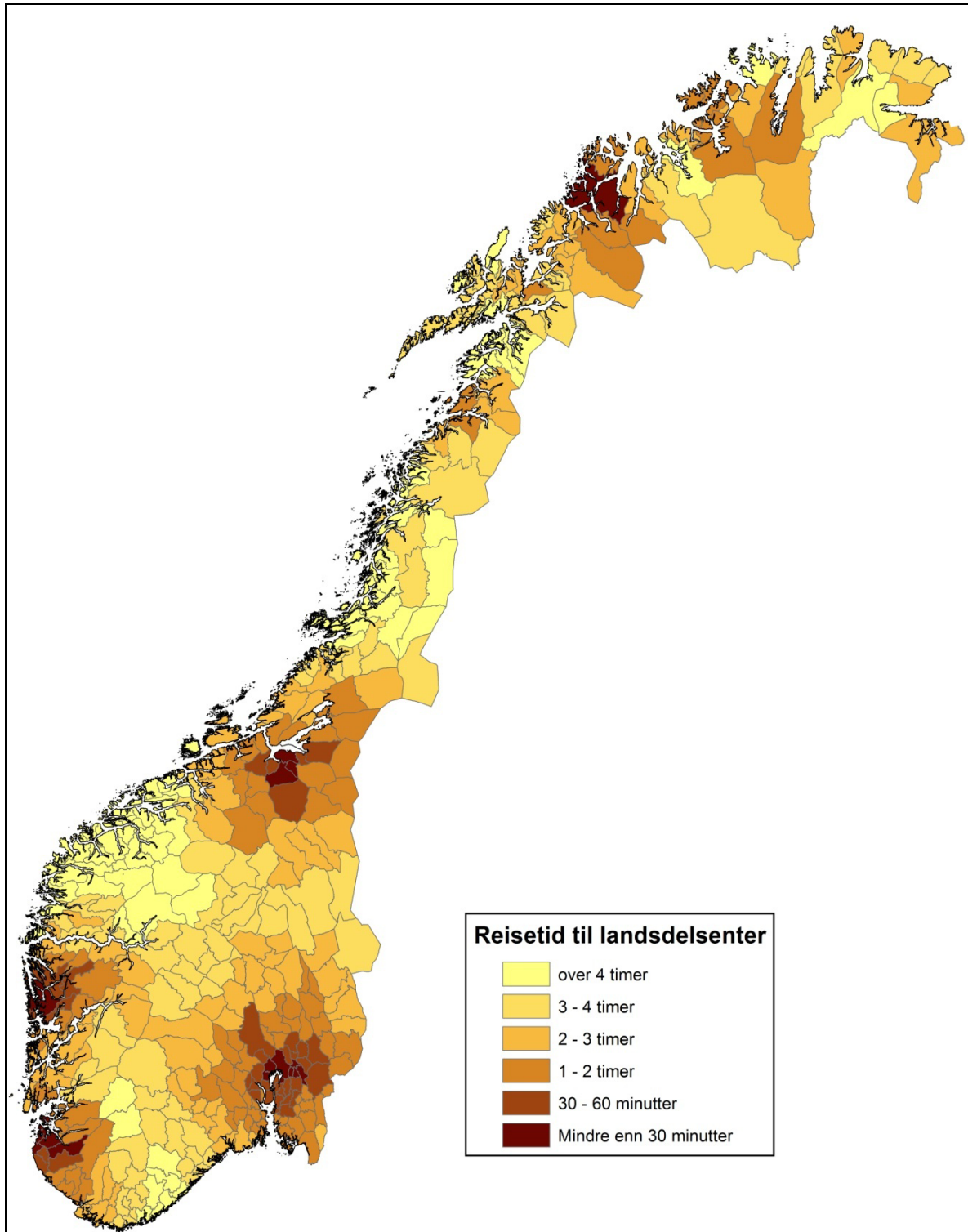




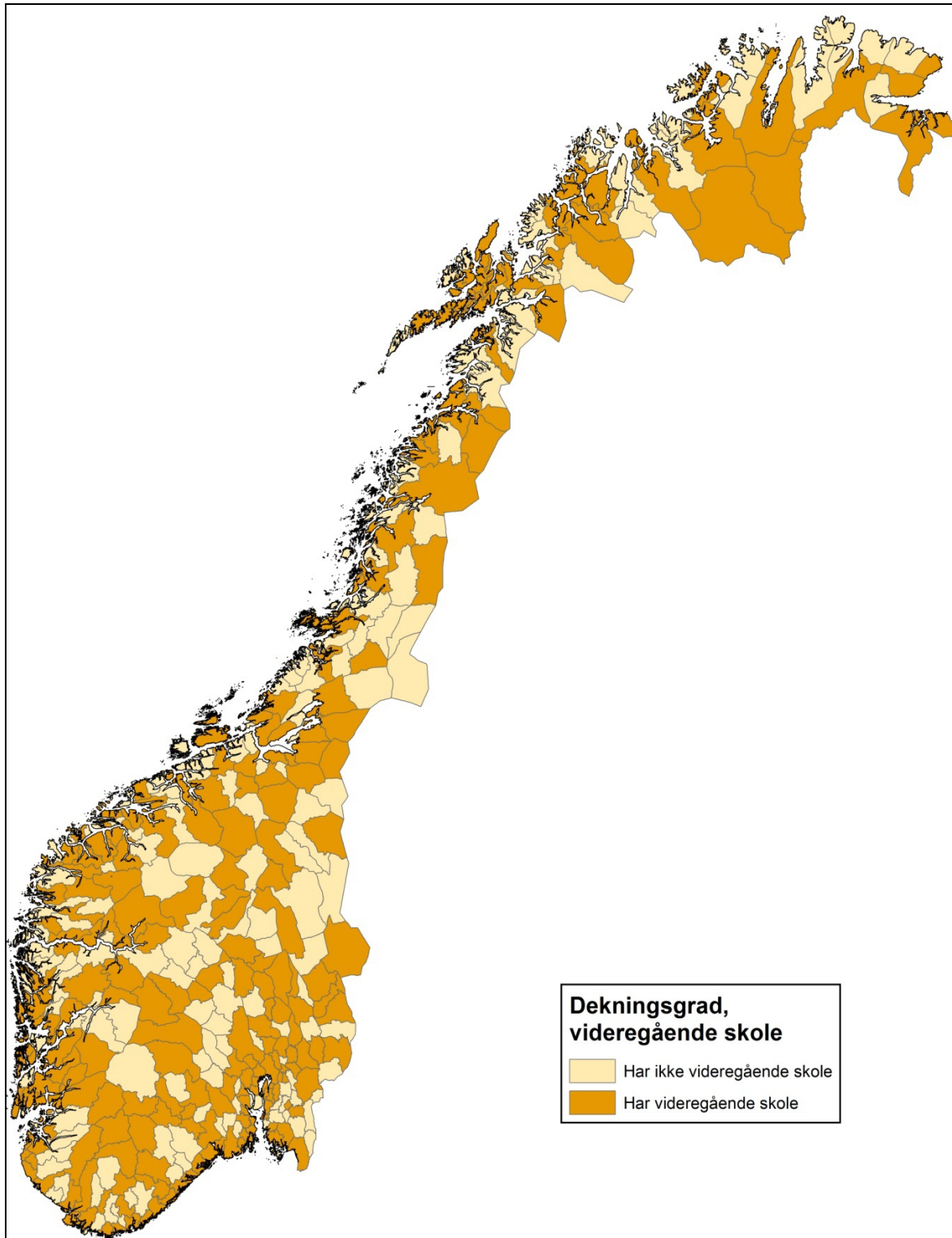
Figur 2.2 Reisetid til kommuner med minst 9 000 arbeidsplasser (Førde inn å få med alle fylker)



Figur 2.3 Antall arbeidsplasser som kan innen en times reisetid fra bostedskommunen.



Figur 2.4 Reisetid til de største byene i hver landsdel



Figur 2.5 Kommuner med og uten videregående skole

## 2.3 Forbedret kollektivtilbud vil øke mobiliteten

### 2.3.1 Bakgrunn

Skal kollektivtrafikken være et viktig virkemiddel for bærekraftige transportløsninger både i byene og distriktene, må både de økonomiske og de organisatoriske rammebetingelsene forbedres.

Regjeringen sier i Soria Moria-erklæringen at den vil *”utvikle et brukertilpasset og kostnadseffektivt kollektivtilbud i distriktene gjennom tilbringertjenester og bestillingsruter med taxi, kombinert med buss, båt og tog langs hovedtrafikkårene”*

Kollektivtransporten må ta en større del av veksten i transportarbeidet dersom overordnede miljø- og klimamål skal kunne nås. Kollektivtransporten må styrkes i byer og bynære områder av hensyn til miljø- og transportavviklingen. I tillegg må det opprettholdes et tilfredsstillende minstilbud i distriktene av hensyn til de store gruppene som ikke selv disponerer bil og som et viktig virkemiddel for å kunne opprettholde en desentralisert boligstruktur. Denne rapporten fokuserer primært på distriktenes behov, selv om også de mer sentrale strøk blir berørt enkelte punkter. Statens kjøp av regionale flyruter og Hurtigrutas persontransporttilbud representerer de lengre reisene. Disse faller også utenfor omtalen i dette kapitlet, som i hovedsak gjelder kortere reiser.

Lokal kollektivtransport har i hovedsak tre viktige hovedfunksjoner i samfunnet:

1. Velferd: Den skal bidra til at alle har et transporttilbud - også de som ikke disponerer bil
2. Framkommelighet: Den skal avlaste vegnettet for biltrafikk, og på den måten bidra til bedre framkommelighet for alle. Dette bidrar også til at behovet for nye veginvesteringer kan reduseres
3. Miljø og trafikksikkerhet: Den skal være et miljøvennlig og trafikksikkert alternativ til biltrafikk

Fylkeskommunene har ansvar for å utvikle og drive kollektivtilbudet i fylkene. Kollektivtilbudet består av buss, taxi og båt/ferjetransport. Midlene brukes til å kjøpe tjenester som bl.a. lovpålagt skoleskyss og for å ha et generelt kollektivtilbud. Det brukes mye ressurser på å gi tilskudd til drift av kollektivtilbud i områder hvor passasjergrunnlaget er lavt, og billettinntektene ikke dekker kostnadene. Gjennom de senere år har en hatt en betydelig kostnadsøkning innen kollektivtransport. Dette har medført behov for en effektivisering av rutestrukturen og mange fylkeskommuner har konkurranseutsatt driften for å spare penger. Konsekvensene er at mange, og kanskje spesielt i distriktene, vil oppleve at tilbudet er redusert. Det er en stor utfordring for fylkeskommunene å dekke etterspørselen etter kollektivtilbud samtidig som de statlige overføringene på langt nær dekker de reelle kostnadene. Skal en klare å utvikle kollektivtransporten slik at overordnede miljø- og klimamål nås, må de økonomiske rammene økes.

Prioriteringene i fylkene preges av to perspektiv:

- For distriktene handler det om fordelingspolitikk, dvs. et velferdsbetinget transporttilbud utover skoleruter
- For byene handler det om transport relatert til ressurs- og miljøperspektivet

Transport er en viktig faktor som en del av folks velferd. Behovene varierer med alder, helse, yrke, husholdningstype, sosiale kontakter osv. Barn og ungdom er en viktig kundegruppe for kollektivtransporten i fritiden. For denne gruppen, i tillegg til eldre og de som er uten mulighet til å benytte egen bil, vil et fleksibelt kollektivtilbud utenom ordinære skoleruter som f.eks. arbeids-, fritids- og ”handleruter”, være et viktig utgangspunkt for tilrettelegging av kollektivtrafikken i spredtbygde strøk.

Fylkeskommunene har et overordnet og lovpålagt ansvar for skoleskyss. Dette er ressurskrevende og binder opp store deler av budsjettene. I praksis vil det derfor være ”skolerutene” som mange steder definerer ”minstestandarden” for kollektivtilbudet i distriktene. Det gjøres mange forsøk med hvordan en kan utvikle gode og kostnadseffektive tilbud som kan supplere dette tilbudet. Ulike former for bestillingstransport rettet mot ulike brukergrupper prøves ut eller er fast etablert. Så godt som alle slike tilbud krever at det offentlige betaler en stor del av kostnadene.

Å kunne tilby et optimalt kollektivtilbud til alle, vil kreve nærmest ubegrenset med midler. Det må derfor prioriteres avhengig av hvilken funksjon tilbudet skal ha. Mange steder vil en måtte prioritere midler til å utvikle kollektivtilbudet i de mest befolkningstette områdene fremfor distriktene. Her er utfordringene størst og ressursene prioriteres dit. Konsekvensene er et redusert tilbud i andre områder. For å få et kostnadseffektivt kollektivtilbud bygges mer og mer av busstilbudet opp langs stamruter og pendelruter. Ved å innrette arealplanleggingen slik at en konsentrerer boligutbygging langs prioriterte kollektivakser vil en på sikt også skape et større kundegrunnlag som igjen vil kunne generere inntekter som gjør en i stand til å videreutvikle det samlede tilbudet. Også distriktene vil kunne dra nytte av en slik utvikling dersom en klarer å etablere tilbringertjenester inn til stamrutene.

Hva kan gjøres for å kunne utvikle et mer samlet tilbud for alle? I praksis er det behov for mer penger. Noen alternative løsninger kan være:

- Økte billettinntekter
- Økte rammeoverføringer
- Bidrag/samarbeid med kommunene
- Bidrag til drift av kollektivtiltak fra ulike bompengoordninger/vegprisingsprosjekt
- Økte rammer til KID-prosjekt
- Belønningsmidler også til mellomstore byområder.

Målet må være å få til robuste og stabile finansieringsordninger. Det er positivt å kunne iverksette prosjekter/forsøksordninger som er delfinansierte med midler utenom de ordinære budsjettene, men utfordringen er å kunne opprettholde tilbudet den dagen disse midlene er borte. Det skapes forventninger, og for mange endringer i tilbudet skaper usikkerhet og irritasjon.

Mange steder har kollektivtakstene steget mye de senere år. Dette har vært nødvendig for å finansiere noe av den store kostnadsøkningen. Dersom målet er å øke antall passasjerer vil det være begrenset hvor mye takstene kan øke fremover utover vanlig prisstigning.

For å rekruttere folk til å bo i distriktene kan en ikke tilby det samme som en gjør i byene. Det må tilbys noe annet. Samtidig forventes det at enkelte offentlige tjenester kan tilbys i et visst omfang. Alle mennesker har behov og ønsker om mobilitet i ett eller annet omfang. Utfordringene er hva som kan tilbys og hvem som skal finansiere tilbudet. Personer som bor i distriktene og som ikke har tilgang til egen bil har begrenset mobilitet. Med bedre samordning mellom ulike offentlige instanser vil disse ulempene kunne reduseres. Folk har ulike reisebehov og ulike krav avhengig av alder, helse, interesse med mer.

Det er etter hvert blitt en forventning at også folk som bor i rurale områder bruker og forventer tilgang til tilbud og tjenester i urbane områder. For de fleste vil bilen være fremkomstmiddelet som dekker behovene, men det er en utfordring også å kunne tilby et kollektivt transporttilbud til de som ikke har denne tilgangen eller som ønsker et alternativ til bil. For de som bor på øyer uten vegforbindelse til fastlandet er det viktig med et tilbud om båttransport. Dette vil kunne styrke mobiliteten og øke velferden for mange. Økt bruk av kollektivtransport i ulike former bidrar positivt til å forbedre miljøet. Befolkningen i distriktene bør også få mulighet til å bidra til dette. Kollektivtilbudet må da utvikles slik at det kan velges fremfor bruk av privatbil. En forutsetning for dette vil være at tilbudet er attraktivt og tilgjengelig.

Det kollektive transporttilbudet i mange distriktskommuner består av omfattende tilbud av skoleruter, og eventuelt et slags minste transporttilbud til kommune- og regionsentra. Kollektivtilbud på kvelder og i helger er som oftest fraværende. Generelt er slike tilbud preget av høye tilskuddbehov pr bussreisende på grunn av ofte lange avstander og lave trafikk tall.

I tillegg til det kollektivtilbudet som fylkeskommunene har ansvaret for å tilby, kjøper det offentlige transporttjenester for flere milliarder kroner hvert år. Fylkeskommunene og helseforetakene er de største kjøperne av slike tjenester. I distriktene utgjør inntektene fra denne transporten en vesentlig andel av den enkelte transportørs omsetning. Det er i dag ikke satt krav til samordning av slik offentlig betalt transport. Helseforetakene samarbeider noen steder med fylkeskommunene om anbudsprosesser, men står i utgangspunktet fritt til å velge transportører. Helseforetakene fokuserer i hovedsak på bedriftsøkonomiske løsninger, som gir lavest mulig kostnad isolert sett. En har i de senere år sett konsekvensene av dette ved at helseforetakene har inngått avtaler med større sentraler/transportfirma. Disse ligger som hovedregel i byer. Mange enkeltdrosjer i distriktene har da i mange tilfeller stått uten oppdrag og har lagt ned sin virksomhet med den konsekvens at et døgnbasert drosjetilbud avvikes. Dette er svært uheldig for distriktene.

Fylkeskommunene må også tenke økonomi ved sine kjøp av transporttjenester, men kan i langt større grad ta et helhetlig ansvar for de regionale konsekvensene. Utviklingen med manglende samordning av offentlig kjøpte transporttjenester er uheldig. Effektene er mange, og vil kunne ha innvirkning på befolkningens bolyst, livskvalitet, opplevelse av sikkerhet og ønske om tilgjengelige tjenester. Ved å samle ansvaret for offentlig betalt transport, ville en i større grad enn dag kunne ivareta de samfunnsmessige sidene og sikre helhetlige løsninger.

I mange fylker sikrer hurtigbåter kommunikasjonen mellom øyer og fastlandet, og tilbudet er ofte eneste transportalternativ. Tilbudet er avgjørende for å opprettholde bosetting langs hele kysten. Driften av hurtigbåter er preget av høye kostnader og er avhengige av høye driftstilskudd. Passasjergrunnlaget er ofte gitt ut fra befolkningens størrelse og behov for mobilitet. En kostnadsdrivende faktor er at en til enkelte steder og farvann må bruke båter som krever høy klassifisering. Dette innebærer at båtene ofte er større og kraftigere enn hva passasjergrunnlaget gir grunnlag for. Ved fornyelse av materiell vil en kunne sette krav om mer miljøvennlig teknologi som vil kunne bidra til bedre miljø og reduserte driftskostnader. Det er en stor utfordring for fylkeskommunene å finansiere en slik fornyelse enten det skjer i egenregi eller via anbudsprosesser da krav om nytt materiell gir store kapitalkostnader.

### 2.3.2 Tjenestetilbud

Opprettholdelse av et minimum av tjenestetilbud i distriktene er et av de viktigste virkemidlene for å sikre bosetting og redusere transportbehovet. Et redusert tjenestetilbud er mer sårbart for folk med redusert mobilitet enn andre. Mange forventer et minimum av tilbud knyttet til for eksempel: Skole, barnehage, butikk, post, lege, apotek, kollektivtilbud, bredbånd og mobildekning.

For å kunne opprettholde tjenestetilbudet må en igjen sikre bosetting. Utfordringen er derfor å få til prosesser som drar sammen mot felles mål. En negativ utvikling er vanskelig å stoppe/snu, og en negativ utvikling på ett område vil fort kunne få negative virkninger på andre områder. For å sikre bosetting må det være tilgjengelige arbeidsplasser, og/eller det må legges til rette for økt pendling. Tiltak som bidrar til regionforstørrelse vil kunne ha mange positive ringvirkninger for distriktene. Utvikling av bedre kommunikasjonsløsninger og infrastruktur er blant de mest effektive virkemidlene.

### 2.3.3 Utfordringer med redusert mobilitet

Redusert mobilitet kan for mange oppleves begrensende for egen livskvalitet. Mange vil oppleve:

- Isolasjon

- Mindre frihet
- Dårligere økonomi siden en bl.a. må bruke penger på alternative transportløsninger.
- Økt tidsbruk – bruker mye tid på å ta seg frem med et dårlig kollektivtilbud.
- Begrensning i tilgang til fritidsaktiviteter
- Begrensning i tilgang på jobber
- Begrensning i tilgang til etter-/videreutdanning

### 2.3.4 Tiltak for å styrke mobiliteten

Utfordring:

- Mange ulike brukergrupper med individuelle transportbehov
- Liten betalingsvilje i forhold til kostnader
- Store kostnader/lange avstander

Hva kan en så gjøre for de som ikke disponerer bil?

- Definere og sikre et minimumstilbud av kollektivtrafikk slik at viktige steder som kommunesentre, regionsentre, fritidsaktiviteter med mer kan nås
- Utvikle bygdebyene med ny boligstruktur, fritidsaktivitet med mer. Sosiale møtesteder i nærmiljøet. Behovet for transport vil da kunne reduseres
- Stimulere til økt nabohjelp/-nettverk kan bidra til å dekke noe av transportbehovet for personer uten tilgang til egen bil
- Videreutvikle et brukertilpasset kollektivtilbud for distriktene:
  - Transporttjenesten for funksjonshemmede (TT)
  - Bestillingsbusser/-drosjer som tilbringertjenester til øvrig kollektivtilbud
  - Servicebusser – til ulike funksjoner/tilbud til unge/eldre
    - Handlebuss
    - ”trimbussen”
    - ”Fritidsklubb-bussen”
    - ”Kinobussen”/Nattbussen
- Bedre utnyttelse og samordning av ulike offentlige transportere
- Eksempel på en enkelt ordning som vil kunne bidra til å redusere det samlede transportbehovet og samtidig gi et tilbud til de som ikke har egen bil, er Haiketorget.no. Det er et nettsted som kobler bilister med mennesker som trenger transport. Tjenesten er et tilbud både til bilister med ledig plass i bilen, haikere som planlegger en enkeltreise og pendlere som reiser samme strekning til faste tidspunkter.

### 2.3.5 Prøveprosjekt

Bedre kollektivtransport i distriktene (KID) er en støtteordning etablert av Samferdselsdepartementet og forankret i St. prp. nr. 69 (2006-2007). Formålet med ordningen er å utvikle et mer brukertilpasset og kostnadseffektivt kollektivt transporttilbud i distriktene.

Hensikten med KID-prosjektet er å legge til rette for en styrking av kreativ utvikling av kollektivtransporten i distriktene, blant annet gjennom bedre produksjonsinnretning og mer effektiv samordning mellom ulike kollektivtilbud. Ordningen startet opp i 2007, og det er bevilget til sammen ca. 70 millioner kroner til ulike prosjekt.

Urbanet Analyse og NIVI Analyse har evaluert KID-ordningen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. (Rapport 17/2010). Evalueringen viser at ordningen ikke har bidratt i forventet grad til å nå målet om bedre kollektivtilbud i distriktene og en mer effektiv samordning av ressurser og virkemidler. Evalueringen anbefaler at ordningen ikke videreføres i sin nåværende form. Gitt at det er et mål om bedre kollektivtilbud i distriktene er det behov for statlige stimuleringsmidler. En slik ordning må være langsiktig og mer målrettet. Rapporten påpeker at manglende samordning, både på



tvers av forvaltningsnivåer og på tvers av sektorer, er en vesentlig årsak til mangler ved kollektivtilbudet i distriktene. Det vil kunne gi store effekter å se ulike typer offentlig transport i sammenheng.

Erfaringene i de ulike prosjektene viser at ulike aldersgrupper har ulike transportbehov. Ungdom ønsker skyss til ulike fritidsaktiviteter som ofte foregår på kveldstid, mens eldre ofte har et større behov for transport på dagtid. Det må foretas en gjennomgang av ansvarsgrensene for innkjøp og samordning av offentlig betalt transport. En bedre samordning kombinert med økte ressurser vil kunne gi et langt bedre tilbud og en bedre ressursutnyttelse. Det vil være naturlig at en med dagens oppgavefordeling legger et slikt ansvar til fylkeskommunene.

### 2.3.6 Er det mulig å garantere for et minimumstilbud?

Øremerkede midler til kollektivtransport i distriktene og krav til minstestandarder vil kunne styrke kollektivtransporten dersom en klarer å definere hva rettighetene skal omfatte, kvalitet og hyppighet. Utover skoleskyss er det ikke lovpålagte krav til standarden på kollektivtilbudet. Behovene varierer mye, og det varierer hva som er av økonomisk evne og vilje. Tilbudet må baseres på at det er den enkelte fylkeskommune som ut fra lokale behov og ønsker prioriterer og tilpasser tjenestetilbudet. Statlige retningslinjer vil bryte med ønskene og prinsippene om "lokalt selvstyre" og minst mulig bruk av øremerkede midler. Dette utelukker imidlertid ikke at en i partnerskap mellom kommuner, fylkeskommuner og staten kan sette regionale mål og bli enige om samarbeidsmodeller. En har over tid vunnet erfaringer fra mange ulike modeller. Hovedutfordringen vil ikke være å finne på nye tilbud, men å sikre samordning av tilbudene og finansiering slik at publikum kan innrette seg og basere seg på et forutsigbart tilbud.

### 2.3.7 Oppsummering

Lokal kollektivtransport har i hovedsak tre viktige hovedfunksjoner i samfunnet:

1. Velferd
2. Framkommelighet
3. Miljø og trafiksikkerhet

Et godt kollektivtilbud bidrar til økt mobilitet for mange som ikke har tilgang til egen bil. Fylkeskommunene har ansvar for å drive og utvikle kollektivtransporten både i byene og i distriktene. I distriktene er dette tilbudet primært basert på buss, men også andre alternativer er utviklet mange steder. I flere kystkommuner vil også hurtigbåt være svært viktig del av tilbudet. Et godt kollektivtilbud vil kunne bidra til å nå overordnede mål om bosetting og livskvalitet. Begrensede ressurser tvinger frem en prioritering hvor det ofte satses mest i tettbygde områder, og hvor distriktene i stor grad blir skadelidende ved at tilbudet reduseres. For å videreutvikle kollektivtilbudet trengs økte økonomiske rammer med langsiktighet og forutsigbarhet, kombinert med incentivordninger for å prøve ut nye tilbud.

I spredtbygde områder vil tilgjengelig kollektivtilbud i mange tilfeller være avgrenset til det tilbudet som etableres som et lovpålagt skoleskyssstilbud. I tillegg til kjøp av skoleskyssstilbud, primært med buss, foretar det offentlige store kjøp av transporttjenester i form av drosjetransport. Helseforetakene og fylkeskommunene er de store kjøperne av slike tjenester, og det kjøpes tjenester for flere milliarder kroner hvert år. Det er ikke krav om samordning av disse kjøpene. Resultatet er at en samlet kan få et redusert transporttilbud og at ressursene ikke utnyttes på en samfunnsøkonomisk god måte. Skal en kunne utvikle et bedre transporttilbud i distriktene må offentlige kjøp samordnes bedre. Siden fylkeskommunene nå har et bredt ansvar for både å drive og utvikle en stor del av vegnettet og kollektivtransporten, og i tillegg har kompetanse på innkjøp av transporttjenester, bør et slikt ansvar legges til fylkeskommunene.

Det må initieres en gjennomgang av hvordan en kan få til forpliktende samarbeidsløsninger på tvers av forvaltningsnivåene. Gjennom en samordnet og forpliktende areal- og transportplanlegging vil en kunne legge grunnlaget for en fremtidsrettet bruk av kollektive transportmidler.

Følgende tiltak vil bidra til å gi et trendbrudd og et løft i kollektivtilbudet i distriktene:

- Økte økonomiske rammer
- Forpliktende areal- og transportplaner
- Incentivordninger for å utvikle nye kollektivtilbud i kombinasjon med belønningsmidler
- Samle ansvaret hos fylkeskommunene for den offentlig betalte transporten som og helseforetakene og fylkeskommunene i dag har ansvar for.

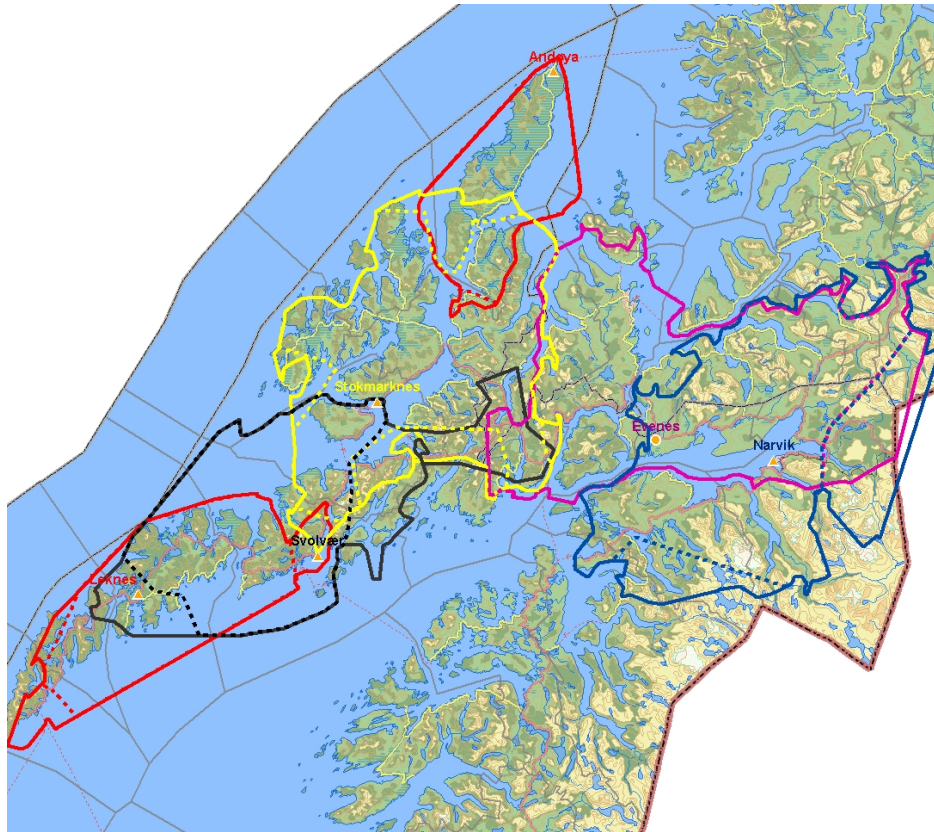
## 2.4 Endring i lufthavners influensområder

Mange flyplasser i distriktene ble bygget ut i en periode med få alternative kommunikasjonstilbud. Mens det for 25–30 år siden tok både 2 og 3 timer å komme seg til nærmeste nabo-flyplass, har man nå en situasjon der det tar under 1–1,5 time å kjøre bil fra mange av flyplassene til nærmeste alternative lufthavn. På denne bakgrunn har arbeidsgruppen studert utviklingen med hensyn til overlappende influensområder rundt flyplassene i tre ulike områder: Sogn og Fjordane, Helgeland og Lofoten/Ofoten/Vesterålen. Se figur 2.5, 2.6 og 2.7. Analysene er foretatt av Statens Vegvesen. Beregningene viser hvor langt en kan kjøre i løpet av 1,5 time fra alle lufthavnene i de utvalgte områdene. Utgangspunktet er situasjonen i dag (heltrukne linjer rundt flyplassene). I tillegg er det foretatt en manuell vurdering av hvor langt det var mulig å kjøre i løpet av 1,5 time i 1980 (stiplede linjer).

Det presiseres at reisetidssonene er skjematisk og gir et forenklet bilde av hvilke områder som kan nå innenfor de valgte reisetider. Enkelte vegstrekninger kan også være noe overvurdert når det gjelder hvilke hastigheter som er lagt til grunn, særlig under vinterforhold. Tilsvarende vil det, ved enkelte ferjeforbindelser, være en annen frekvens og ventetid enn det som er lagt til grunn i beregningene.



Figur 2.4 Influensområder for lufthavnene i Sogn og Fjordane (Førde, Florø, Sogndal og Sandane), samt Ørsta / Volda. Viser hvor langt en kan kjøre fra flyplassene på 1,5 time i dag (heltrukket) og i 1980 (stiplet)



Figur 2.6 Influensområder for lufthavnene i Lofoten / Vesterålen (Leknes, Svoldvær, Stokmarknes, Andøy, Evenes og Narvik. Viser hvor langt en kan kjøre fra flyplassene på 1,5 time i dag (heltrukket) og i 1980 (stiplet)



Figur 2.7 Influensområder for lufthavnene på Helgeland (Brønnøysund, Mosjøen, Sandnessjøen og Mo i Rana) Viser hvor langt en kan kjøre fra flyplassene på 1,5 time i dag (heltrukket) og i 1980 (stiplet)

Figurene viser stor overlapp mellom flere flyplassers influensområder, samt at nye vegprosjekter har ført til at influensområdene flere steder har vokst markant de senere år.

Med hurtigbåt utvides influensområdene ytterligere. Dette er ikke tegnet inn på kartene. (I 1980 eksisterte ikke et slikt tilbud):

Helgeland	Lofoten / Ofoten / Vesterålen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brønnøysund lufthavns influensområde utvides til å omfatte Vega og Herøy i nord</li> <li>• Sandnessjøens influensområde utvides til å omfatte Nesna og Lurøy i nord, Vandved i vest og en fjordarm "Visthus" i sør</li> <li>• Rana lufthavns influensområde utvides med Lurøy og Forsland i vest</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evenes influensområde utvides til å dekke store områder sør for fjorden, bl.a. Ballangen ned til Kjøpsvik</li> <li>• Stokmarknes dekker Brøttøy og Hennes i øst</li> <li>• Svolvær dekker de ytre strøkene sør for fjorden: Bl.a. Hammarøy og Ålstad i sørøst</li> </ul>

Tabell 2.3 Utvidelse av lufthavnenes influensområder dersom vi inkluderer hurtigbåttilbudet

Det er også gjennomført en kartlegging av dekkestandard i influensområdene til lufthavnene på Helgeland, Lofoten, Ofoten og Vesterålen:

Andel	-asfalt på fylkesveg		-asfalt på riksveg	
	1980	2010	1980	2010
<i>Helgeland:</i>				
Brønnøysund	10%	90%	51%	100%
Sandnessjøen	10%	89%	77%	100%
Mosjøen	11%	71%	75%	100%
Mo i Rana	15%	80%	82%	100%
<i>Lofoten / Ofoten / Vesterålen:</i>				
Narvik	12%	94%	83%	100%
Evenes	13%	95%	80%	100%
Svolvær	15%	89%	55%	100%
Leknes	13%	86%	40%	100%
Stokmarknes	15%	90%	66%	100%
Andøy	20%	93%	91%	100%

Tabell 2.4 Dekkestandard rundt flyplassene i Nordland i 1980 og 2010.

Tabellen viser at det har vært en meget omfattende oppgradering av dekkestandard i Nordland siden flyplassnettet ble etablert, særlig på fylkesvegene.

## 2.5 Transport og regional utvikling

Spørsmålet om transportinfrastruktur bidrar til å fremme regionaløkonomisk vekst, er sentralt i samferdselspolitikken. Problemstillingen er todelt, i den forstand at slik lokal vekst kan bestå av *overført* aktivitet fra andre regioner (der noen følgelig kan tape), og *nyskapt* vekst som følge av bedre utnyttelse av tilgjengelige ressurser.

For at et prosjekt skal medføre en selvforsterkende prosess, nevner litteraturen noen viktige forutsetninger som bør være oppfylt:

- Jo dårligere utbygd transportnettet er i utgangspunktet, desto større er mulighetene for at slike investeringer kan skape en positiv økonomisk utvikling. Spesielt gunstig er det dersom en sentral flaskehals forsvinner
- Den regionen det gjelder, må ha et klart utviklingspotensial, blant annet med en "reservearmé" av godt kvalifisert arbeidskraft, og et ekspansivt næringsliv
- Regionen bør ha et velutviklet industrielt og politisk miljø som kan bidra til å utløse det vekstpotensialet som måtte eksistere

I prosjektet har sett nærmere på følgende eksempler:

- Trekantsambandet som knytter Stord, Fitjar og Bømlo til Sveio kommune på fastlandet. Ferdig i 2001
- Rv 5 mellom Førde og Florø, som bla annet omfatter utbygging av den smale riksvegen fra Naustdalstunnelen og vestover til Brandsøy øst for Florø. Prosjektet åpnet i etapper mellom 1999 og 2005
- Nordkapps fastlandsforbindelse (FATIMA), som åpnet i 1999
- Rv 653 Eiksundsambandet som knytter Hareid, Ulstein, Herøy og Sande til fastlands-Norge
- Lofast som ga Lofoten fastlandsforbindelse direkte til Gullsfjordbotn, slik at E10 ikke lenger går via Vesterålen. Åpning i 2007

Det er redegjort nærmere for både teori og funn i vedlagte TØI-rapport. Funnene kan oppsummeres som følger (detaljer fremgår av tabell 2.5):

Studier viser at når mindre sentre knyttes sammen med reisetider på inntil 45-50 minutter, kan dette styrke servicetilbudet og arbeidsmarkedet, noe som er med på å gjøre området mer robust. Analyser tyder på at 10 000-30 000 innbyggere er tilstrekkelig for å oppnå en slik effekt. Dersom avstanden til nærmeste store by også er over 1 time, kan en oppnå en konsolidering av regionens utvikling som bremser strømmen mot byen. En annen viktig faktor for å få til en slik utvikling er at det også finnes et potensial i området, for eksempel i form av godt kvalifisert arbeidskraft, et ekspansivt næringsliv, samt et høyt mobilitetsnivå.

Det finnes også eksempler på at potensialet for samhandling mellom sammenbundne kommuner og regioner er så vidt stort at trafikkøkningen blir uventet sterk. For eksempel var trafikken gjennom Eiksund-tunnelen i 2008 mer enn dobbelt så stor som trafikken med ferjesambandet før tunnelen ble åpnet. Pendlingen mellom Ørsta/Volda og Ulstein/Hareid har økt betydelig. Pendlingen går begge veger og arbeidsmarkedene ser ut til å bli styrket og utfylle hverandre. Det samme var tilfelle for RV 5 mellom Førde og Florø der en har konjunkturfølsomme arbeidsplasser i privat sektor ved kysten, og større grad av offentlige arbeidsplasser lenger inne.

Veginvesteringer har stor betydning for lokale og regionale service- og arbeidsmarkeder. For eksportnæringer med lange transportavstander, og som er i stor grad styrt av internasjonale trender og konjunkturer, vil imidlertid lokale vegforbedringer være av mindre viktige. Likevel kan en bedre veg med økt sikkerhet, regularitet og fleksibilitet, være en nødvendig forutsetning for videre satsing og omstilling til mer moderne produksjonsformer.

Med hensyn til konsekvenser for andre sektorer viser tabellen hvordan lekkasjen til Haugesund og Alta lufthavn øker, og at lekkasjen til Haugesund økte ytterligere etter at Norwegians inntreden ga lavere priser. Ørsta/Volda lufthavn har fått økt trafikk etter at reisende fra Hareid og Ulsteinvik i større grad reiser dit etter Eiksundsambandets åpning. Denne regionale flyplassen har makspris på reiser til Oslo og Bergen og det er dessuten mange direkte flygninger til Oslo. For lufthavnene i Førde og Florø er det liten endring. Imidlertid viser tallene at det er flere fra Førde som bruker Florø enn omvendt. I Lofoten/Vesterålen øker bruken av Evenes på bekostning av lufthavnene ved Stokmarknes og Svolvær. Avstanden til Leknes er imidlertid så vidt stor at en ikke får den samme effekten her.

Egenskap	Trekantsambandet	Florø-Førde	Eiksundsambandet	Nordkapptunnelen	Lofast
Type vegtiltak	Fastlandsforbindelse	Etappevis utbedring	Fastlandsforbindelse	Fastlandsforbindelse	Fastlandsforbindelse
Åpningsår	2001	1995-2005	2008	1999	2007
Innkorting	30 min og gevinst ved nattåpent	25 min	0-30 min inkl ventetid, og gevinst ved nattåpent	½ - 1 time	1 ½ time
Bompenger*	Vogntog 270 kr, personbil 85 kr	Vogntog 115 kr, personbil 40 kr	Vogntog 228 kr, personbil 76 kr	Vogntog 775 kr, lastebil 460, personbil 145 kr, voksen 47 kr	Ingen
Befolkning	31 000	30 000	40 000	3 200	22 000
Næringsgrunnlag	Skipsverft, mekanisk industri	Oljeforsyningsbase, fylkessenter, sykehus	Skipsverft, mekanisk industri, høyskole, handel	Fiskeri og reiseliv	Fiskeri, reiseliv
Kjøretid til senter	50 min til Haugesund, 2 ½ t til Bergen /Stavanger	Førde – Florø 50 min Førde – Bergen 2 t 45	85 min til Ålesund, 3 t til Molde	Honningsvåg – Alta snaut 3 timer	Svolvær- Harstad 2t 15 min
Trafikkutvikling	Engangshopp 40 %, sterkere vekst etter åpning både lokalt og for gjennomgangstrafikk	Sterkere vekst etter full ferdigstilling i 2005	Engangsøkning ca 100 %, for kort tid siden åpning til å anslå øvrig utvikling	Engangshopp 20 %	Engangshopp 46 %
Befolkningsutvikling	Svak økning, intern sentralisering, upåvirket av vegtiltaket	Uendret, intern sentralisering til byene, upåvirket av vegtiltaket	Økning, noe intern sentralisering, usikker påvirkning av tiltaket så langt	Jevn nedgang, upåvirket av vegtiltaket	Svak nedgang, upåvirket av vegtiltaket
Nytte næringsliv	Mer forutsigbar og fleksibel transport, økt konkurransekraft, billigere transport, økt varepris	Sikrere transport, flere underleverandører, bedre veg en forutsetning for satsing i Florø	Mer forutsigbar og fleksibel transport, økt rekutteringspotensial, komplementære arbeidsmarkeder	Nye reiselivsmarkeder, letter eksport av fersk fisk, fleksibilitet mht partistørrelse	Flere turistovernattinger, lettere eksport av fersk fisk
Pendling	Økt, særlig mot Haugesund, større fleksibilitet for folk og bedrifter	Økt i begge retninger, større fleksibilitet, komplementære arbeidsmarkeder	Økt betydelig, større fleksibilitet, komplementære arbeidsmarkeder	Uendret, for lange avstander	Uendret, for lange avstander
Service, annet	Konsolidering til Stord, redusert handelslekkasje	Styrking av Førde som regionalt senter	Større produktvariasjon for enkelte kapitalvarer, bedret tilgang til sykehus, detaljhandel liten endring	Økt lekkasje til Alta, raskere til hytta inne i fjorden	Økt lekkasje til Harstad, noe flere innkommende turister fra regionen
Flyplass	Økt bruk av Haugesund på Osloreiser, 8 % i 1998, 25 % i 2007 og 45 % i 2009 (etter at Norwegian kom inn)	Ingen endring i flyplassvalg, ca 8 % lekkasje fra Førde til Florø (4 % motsatt veg)	Økt bruk av Ørsta/Volda på Osloreiser, 28 % i 2003, 44 % i 2007 og 53 % i 2009	Økt bruk av Alta på Osloreiser de første årene, 60 % i 1998, 80 % i 2003/07 og 73 % 2009	Økt bruk av Evenes på Osloreiser, 3 % i 2003, 10 % i 2007 og 32 % 2009

\* Fullpris. (Rabatt ca 40 % kan oppnås ved forhåndsbetaling av 40 turer. (Avhengig av samband)). \*\* Kan også skyldes konjunkturer

Tabell 2.5 Hovedfunn i casestudiene.

## **3 Veg og vegtransport**

### **3.1 utfordringer i ferjedriften**

#### **3.1.1 Bo og arbeidsregioner**

Etter overføring av øvrige riksveger til fylkeskommunen fra 1.1.2010, er det 16 ferjesamband på de riksvegene som er igjen. Rundt to tredeler av de gjenværende riksvegsambandene og svært mange fylkesvegsamband er sentrale i forhold til å medvirke til godt fungerende bo- og arbeidsregioner. God tilpasning av ferjeruter til pendleres behov og god koordinering mellom både lokalbusstrafikk, ekspressbuss og hurtigbåt og ferjetilbud er essensielt for å videreutvikle slike regioner.

#### **3.1.2 Tiltak for å redusere negative virkninger for næringslivet**

For å sikre at ferjetransporten medfører minst mulig problemer for næringsliv og befolkning, er det viktig at systemet fungerer så godt og lettvtint som mulig for brukerne. Innføringen av samordnet billettering på Vestlandet, slik at en kan benytte det samme rabattkort i hele området, er et eksempel på tiltak som reduserer ulempene ved å benytte mange ferjesamband. Ordningen bør kunne utvides til å omfatte alle ferjesamband.

Det er mange steder et sterkt ønske om å kunne nå første avgang fra den lokale flyplassen og komme seg hjem fra det siste flyet. Det er imidlertid snakk om veldig få reisende, og omlegging for å tilpasse rutene til disse kan få negative virkninger for andre reisende.

Transport av farlig gods setter begrensninger på hvor mange andre som kan komme med en ferjeavgang. Siden det ikke er knyttet noen bestillingsordning til slik transport, vil den opptre tilfeldig og medføre at andre trafikanter må vente ekstra lenge. På enkelte ferjesamband kan dette være et stort problem.

Ferjene er stortransportører av trailere. Til enkelte øysamfunn legger fiskerinæringen, med sine behov til størrelse på fartøy, lasteevne og avgangstidspunkt, rammene for ferjetilbudet. For å sikre utviklingsmuligheter for næringslivet er det viktig at en før anbudsutlysninger har god kontakt mot næringslivet lokalt, slik at et langvarig ferjeandbud ikke bremser den regionale utviklingen. For samband med gjennomgående trafikk er det viktig at rutetidene samkjøres mellom ulike samband slik at godstransporten kan framføres effektivt selv om transporten medfører bruk av flere ferjesamband.

Frekvens er et nøkkelord for å minimalisere ulempene for næringslivet. En overslagsmessig beregning viser at øket frekvens på mange strekninger kan gi god samfunnsøkonomisk gevinst på grunn av de reduserte ventetidene og annen nytte for samfunnet. Beregningseksempel for Kyststamvegen (E39) med stive ruter med 20 min. frekvens på E39 Stavanger–Trondheim er vist nedenfor. Størrelsen av *tilleggsnytt* har vi ikke metodikk til å beregne i dag. I tabellen nedenfor er tilleggsnytt stipulert lik nytten av innspart ventetid.



Ferjestrekning	ÅDT	Sparte vente-kostnader (mill. kr.) *)	Tilleggsnytte **) (mill. kr.)	Ekstra driftskostnader	N/K
Mortavika-Arsvågen	6 300	50	50	36	2,8
Halhjem-Sandvikvåg	4 300	35	35	48	1,4
Oppedal-Lavik	2 600	21	21	20	2,0
Anda-Lote	2 100	17	17	20	1,6
Solevåg-Festøy	2 450	20	20	20	2,0
Molde-Vestnes	3 500	28	28	20	2,8
Halsa-Kanestrøm	1 150	9	9	15	1,2

\*) Forutsetninger for beregning i eget vedlegg. Tidsverdier hentet fra Håndbok 140..

\*\*) Tilleggsnytte er satt lik innsparte ventekostnader.

Tabell 3.1 Samfunnsøkonomisk vurdering av 20 minutters frekvens på ferjer

Tilleggsnytte:

- Økt trafikksikkerhet pga roligere kjøring (mindre råkjøring mot fergeavgang)
- Økt forutsigbarhet
- Økt fleksibilitet
- Bedre korrespondansemuligheter med andre fergesamband
- Bedre kollektivtrafikktilbud
- Redusert sannsynlighet for at en ikke kommer med fergen en har møtt opp til og kortere ventetid til neste avgang hvis en må stå over en fergeavgang
- Redusert investeringsbehov fergekaier
- Redusert reservefergekostnader
- Kraftig reduserte transaksjonskostnader
- Enkelt produkt: 20 min avganger 0-20-40 => trenger ikke rutehefte
- Nytte nyskapt trafikk (statistikk for E39 gir nyskapt trafikk på 10–15 % ved vesentlig bedring av transporttilbud).

Det er gjort tilsvarende beregninger med 15 minutters frekvens. Disse viser at en ytterligere forbedring fra 20 til 15 minutter gir en ekstra samfunnsøkonomisk gevinst i samme størrelsesorden.

### 3.1.3 Turisme

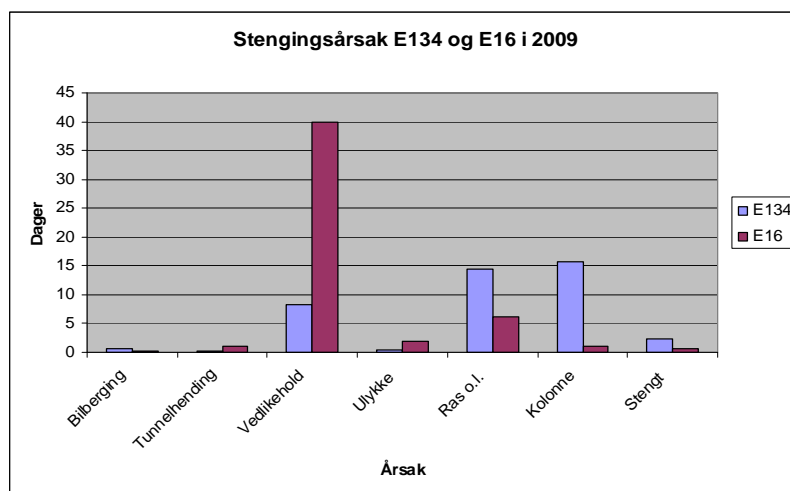
Både riks- og fylkesvegferjesamband er viktige både for transport av turister og som en viktig del av opplevelsen til turistene. Forutsigbarhet (at ferjene går på rutetidspunkt og at alle kommer med) er av stor betydning for turistnæringen. Siden ferjereisen er en del av turopplevelsen er kvalitet både på ferjekaiområdet og ferjene også viktig.

### 3.1.4 Ferjedriftstandard

Ny ferjedriftstandard ble innført i NTP 2006-2015. Denne ble revidert i NTP 2010-2019. Ferjedriftstandarden i NTP 2010-2019 er ment innført etter hvert som ferjesamband reutlyses i perioden 2010 til 2020. Denne standarden bør ligge fast inntil den er innført og utprøvd.

## 3.2 Konsekvenser av dårlig regularitet på vegnettet

Hyppe stenginger av riksveggruter uten reelle omkjøringsmuligheter er spesielt problematisk for gjennomgående transportører. Undersøkelser (2009) på E16 (Bergen-Tyin) og E134 (Etne-Haukeligrend) viser følgende fordeling for stengingsårsak:

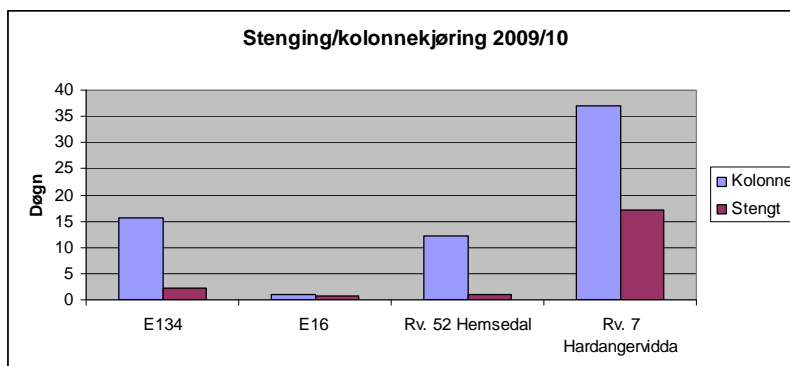


Figur 3.1 Stengingsårsaker for E134 og E16

Selv om dette inkluderer høyfjellsstrekninger er ca. 20 % av stengingstiden knyttet til planlagt vedlikehold for E134 og hele 80 % av stengingstiden for E16 er planlagt vedlikehold (i all hovedsak tunnelvedlikehold). Hendelser på vejen (ras, flom, vind, snøfokk) utgjør det øvrige.

### 3.2.1 -knyttet til høyfjellsstrekninger

Problem med manglende regularitet på høyfjellsstrekninger på riksvegnettet er i hovedsak knyttet til høyfjellsovergangene mellom Øst- og Vestlandet og noen strekninger på E6 i Nord-Norge. Det er varierende problem på de ulike overgangene. For noen av de viktigste er stenging/kolonnekjøring knyttet til uvær på fjellet, slik:



Figur 3.2 Antall døgn med hhv stengt og kolonnekjøring på E134, E16, Rv52 og Rv7 i sesongen 2009 / 2010

Med E134 som eksempel (der evt. omkjøringsmuligheter er lite aktuelle), gir stengingene i løpet av vinteren 2009/2010 et direkte tap for næringsliv og persontransport på i størrelsesorden 3,5 mill. kr./år. (Beregnet ut fra verdier fra Statens vegvesen, Handbok 140 og beregnet fordeling mellom reisehensikt).

I tillegg til det konkrete tidstapet som næringsliv og personer blir påført, medfører manglende forutsigbar regularitet et problem for planlegging og gjennomføring av rasjonelle transporter. Dette er særlig tilfelle på de strekningene der evt. sikre omkjøringer ikke finnes eller er svært kostbare.

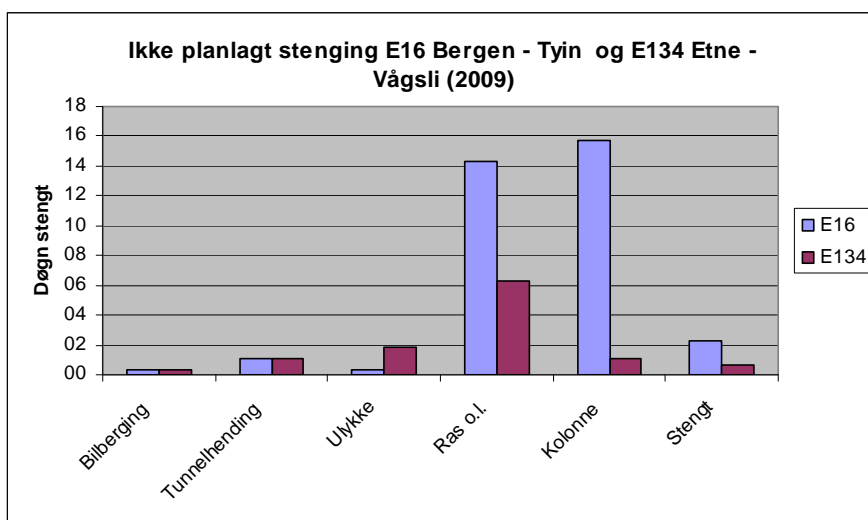
Det er ikke realistisk å sikre alle høyfjellsoverganger full regularitet. En konkret satsing på sikring av de viktigste høyfjellsovergangene til opp mot 100 % regularitet kunne imidlertid gi forutsigbare forhold for transportørene. Selv om dette ville medføre noe lenger reisevei for en del av transportene ved usikre værforhold, vil det bidra til vesentlig lavere total kostnader for bransjen vinterstid. I praksis

vil det si at konsentrert satsing på E6, E16 og E134 med nær 100 % regularitet, ville bety at det meste av trafikken øst/vest og nord/syd hadde et alternativ med sikker regularitet, også vinterstid.

### 3.2.2 - knyttet til sårbarhet (ras, havari, manglende omkjøringsruter)

Problemer for trafikantene på grunn av andre stengingsårsaker er tilsvarende som for høyfjellsveger. I forhold til ras er de størst på Vestlandet og i Nord-Norge, både på grunn av hyppighet og av mangel på alternative omkjøringsruter. På grunn av endrede værforhold i de senere år, virker det som om det er en tendens mot mer jord- og steinras (på nye steder) og mindre snøskred. Statens vegvesen er for tiden i ferd med å oppdatere rassikringsplanene med de siste års data for å dokumentere hva dette vil bety for framtidig rassikring.

Uforutsette hendelser koster dyrt for næringsliv og persontransport. Det er gjort noen undersøkelser for å finne hva disse forsinkelsene koster. De fleste tar utgangspunkt i tidskostnader for transportøren. Det vil si at en ikke får med de faktiske følgekostnadene av forsinkelsen for de som mottar varen. Nedenfor er vist slike uforutsette stenginger (på de mest sentrale transportrutene mellom Østlandet og Vestlandet):



Figur 3.3 Antall døgn med uforutsette stenginger på E16 og E134 i 2009

Og kostnadene påført transportørene på grunn av disse stengingene:

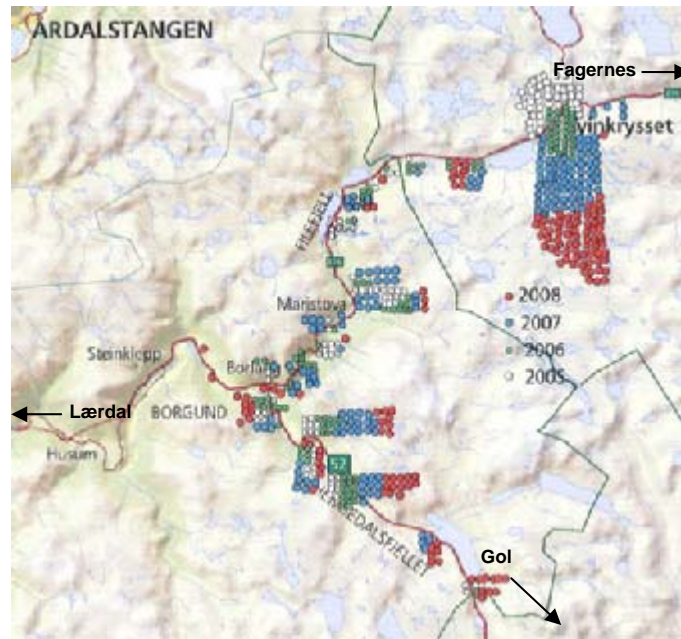
Strekning	Kostnad *)
E134 Etne – Haukeligrend	10 mill. kr./år
E16/rv. 52 Bergen Tyin/Gol	5 mill. kr./år

\*) Beregnet ut fra verdier fra Statens vegvesen, Handbok 140 og beregnet fordeling mellom reisehensikt. Kostnadene er beregnet ut fra trafikken på høyfjellsvegane, d.v.s. gjennomgående trafikk. Kostnader påført lokalt næringsliv som blir berørt av lokale stenginger er ikke tatt med.

Tabell 3.2 Kostnader som følge av stengingene i figur 3.3

Tabellene omfatter bare *direkte* påførte kostnader i form av tidstap, og tar ikke med manglende forutsigbarhet og følgekostnader på grunn av forsinket leveranse etc. som i mange tilfelle er vesentlig større enn tidskostnadene. Det er ikke gjort undersøkelser som viser størrelsen av disse tapene som vil variere mellom ulike transportere. Det er sannsynlig at de er betydelige.

I forhold til havari er det problem på hovedveger over hele landet der omkjøringsmulighetene er dårlige, men det er spesielt hyppige problem på en del høyfjellsvegane vinterstid der tunge kjøretøy kjører seg fast i stigningspartiene. Som eksempel er vist statistikk for E16 Bergen og over Filefjell for 2009.



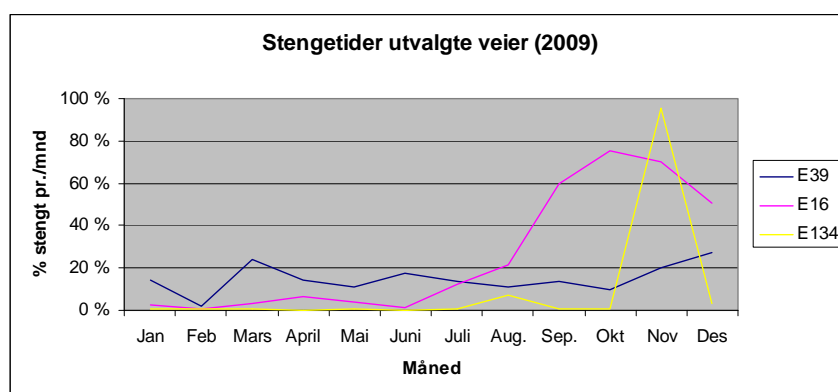
Figur 3.4 Antall havarier med tunge kjøretøyer på E16 over Filefjell i perioden 2005 – 2008

### 3.2.3 - knyttet til større vedlikeholdsarbeid som medfører stenging av hovedrutene

Både teknisk og funksjonell levetid for installasjoner i tunnel er begrenset (15 – 20 år). Utskifting av teknisk utstyr og rensk/sikring av tunneler kan ikke gjennomføres uten periodevis stenging av tunnelene for trafikk. Problemet med slik stenging er spesielt stort på de delene av riksvegnettet som har mange tunneler og få/ingen omkjøringsmuligheter i tillegg til viktige tunneler med stor trafikk i byområder. Følgende strekninger er spesielt utfordrende:

- E16 Bergen-Lærdal
- E134 Etne-Haukeligrend
- E39 Bergen-Vadheim

Stengetid på disse strekningene er vist i figur nedenfor:



Figur 3.5 Stenginger pga planlagt vedlikehold på E39, E16 og E134

Som en ser er det på disse veglenkene på deler av året nær 100 % av tiden stengt i et eller annet snitt på strekningen. Siden dette er planlagte stenginger, er det i praksis ikke helt stengt. Trafikk slippes igjennom for eksempel hver time eller hver halvtime. Beregner en kostnadene ut fra at en trafikant i snitt må vente halve stengingstiden og med timesfrekvens, blir trafikantkostnadene med de planlagte stengingene som følger:

Strekning	Kostnad (Data fra 2009) *)
E134 Etne – Haukeligrend	2 mill. kr./år
E16/rv. 52 Bergen Tyin/Gol	12,5 mill. kr./år

\*) Beregnet ut fra verdier fra Statens vegvesen, Handbok 140 og beregnet fordeling mellom reisehensikt.

Tabell 3.3 Kostnader som følge av stengingene i figur 3.5

Dette omfatter bare direkte påførte kostnader i form av tidstap, og tar ikke med manglende forutsigbarhet og følgekostnader på grunn av forsinket leveranse etc. som i mange tilfelle er vesentlig større enn tidskostnadene. Som et eksempel hadde en enkelt bedrift (Vaksdal Mølle) en direkte ekstrakostnad på grunn av behov for ekstra transportinfrastruktur på 1,5 mill.kr på grunn av stenginger i forbindelse med rehabilitering av Dalevågtunnelen (E39 ved Vaksdal)

### 3.3 Konsekvenser for langtransportsjåfører av variasjon i vegstandard på riksvegnettet

Det finnes lite systematisk innsamlet materiale som beskriver konsekvensen av dårlig vegstandard på arbeidsmiljøet for langtransportsjåfører. TØI arbeider med en studie med dybdeintervju med et mindre antall sjåfører, der de blir spurt om ulike faktorer som påvirker arbeidsmiljøet deres. Dette materialet er ikke ferdig bearbeidet, men vil kunne gi oss viktig informasjon. Videre blir det årlig holdt regionale konferanser i en del regioner mellom transportbrukere (både på selskaps- og sjåførnivå) og Statens vegvesen. Der kommer det fram en del enkeltsynspunkt som kan være beskrivende for mer generelle holdninger. I tillegg finnes det noen andre kilder med intervju med sjåfører/bedrifter som gir en pekepinn om aktuelle problemstillinger. Trender vi så langt mener å kunne oppsummere er:

- Sjåførene er ikke negative til kjøre- og hviletidsbestemmelsene eller håndhevingen av disse. De etterlyser imidlertid sterkt egnede steder langs hovedvegnettet for hviletid. Slike steder bør ha tilgang til matservering og dusj.
- De er generelt misfornøyd med vegvedlikeholdet, og særlig med vintervedlikeholdet. Glatte veger, særlig opp mot høyfjellsovergangene er et alvorlig stressmoment for sjåførene.
- Fjernskilting av ruter, slik at de kan forutsi omkjøringsruter i forhold til stenginger etc, er viktig. De er bekymret over omfanget av stenginger og hindringer i form av dårlig vegstandard og lav fremføringshastighet. Stor spredning i svarene mellom ulike transportører/sjåfører kan tyde på at problemene med vegstandard/lav fremføringshastighet er stekt avhengig av hvilke ruter transportørene kjører.
- Det kan synes som om de yngre er mindre opptatt av arbeidsmiljøet fra førerhytten enn eldre sjåfører. Transportørene melder om et stort frafall av sjåfører som har vært i yrket noen år. Dette indikerer at summen av belastninger i yrket er for stor.

### 3.4 Analyse av ekspressbuss kontra alternative lange personreiser

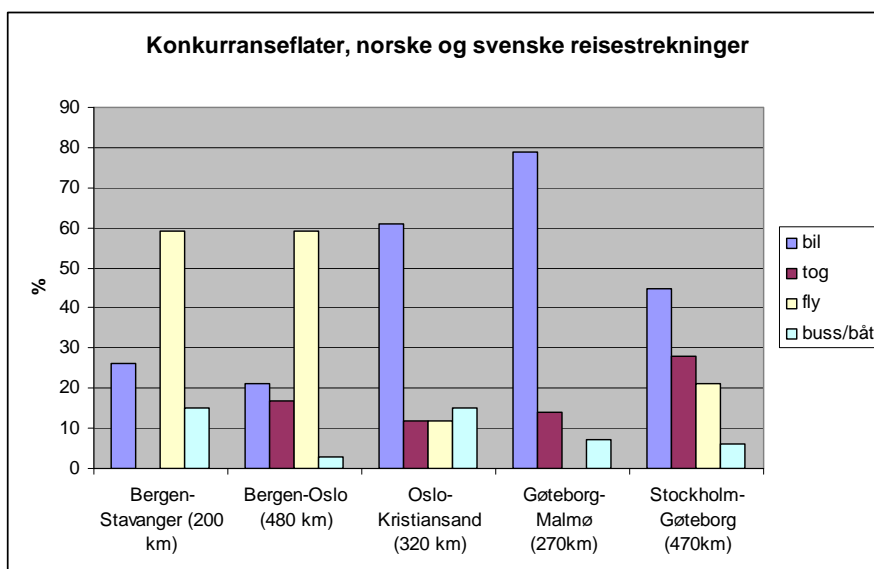
Ekspressbuss på veg har hatt en jevn og stor vekst siden frislippet av løyvepolitikken.

Ekspressbuss har under dagens norske forhold best konkurransevne på distanser mellom 15 og 35 mil. Figuren viser konkurranseflatene mellom de viktigste reisemidlene basert på norske forhold for standard for reisemåtene.



Figur 3.6 Transportmiddelfordeling for reiser under 700 km (båttransport er ikke med i kildematerialet)

Siden standarden på både veg- og jernbanenett er lav i Norge sammenliknet med de fleste andre EU-land, er det betydelige forskjeller i reisemønstre i andre land det er naturlig å sammenlikne seg med. Noen reisestrekninger fra Sverige kan illustrere dette.



Figur 3.7 Transportmiddelfordeling på utvalgte relasjoner i Norge og Sverige (Kilde: Norske og svenske RVU'er for 2005)

### 3.4.1 Fly / tog / veg – lange reiser

Sterkningen Bergen-Oslo har en flyandel på 60 %, mens Stockholm-Göteborg (tilsvarende lengde) kun har 20 %. Sverige har både tog og veg av såpass god standard at flyandelen ligger på et moderat nivå. Sverige har ikke satset spesielt på ekspressbuss, men strekningen mellom Stockholm og Göteborg har likevel høyere bussandel enn Bergen-Oslo, til tross for det gode togtilbudet. På strekningen Bergen-Oslo velger folk oftest fly.

### 3.4.2 Mellomlange reiser

På noe kortere reisestrekninger (opp til 30 mil) er det også klare sammenhenger mellom reisvalg og standarden på de alternative reisetilbudene. Strekningen Oslo-Kristiansand har et helt annet reisemønster enn Bergen-Stavanger. Mens flyandelen mellom de store byene på Vestlandet er på 60 % (på nivå med Bergen-Oslo), er flyandelen mellom Oslo og Kristiansand kun 12 %, til tross for at

strekningen er 12 mil lenger. På den svenske strekningen Göteborg-Malmö, 7 mil lenger enn Bergen-Stavanger, er det ingen flytilbud.

Forskjellen på valg av transportmiddel mellom Oslo–Kristiansand og Bergen–Stavanger, kan i hovedsak forklares ut fra standard på transporttilbudet: Mellom vestlandsbyene er det 2 ferjestrekninger (som i praksis betyr stengt veg på 2 steder i 80 % av tida) flere bompengestasjoner og relativt dårlig vegstandard. Ekspressbussen må i tillegg til lang reisetid og høye kostnader, også tilpasse seg uregelmessige ferjer, da noen avganger innstilles ved ujevne mellomrom på grunn av vedlikehold. På Sørlandet er E18 etter hvert utbygget med i hovedsak bra standard, og det er allerede markedsgrunnlag for flere konkurrerende bussruter.

### 3.4.3 Vegstandard i lys av jernbanens rolle

I persontrafikken er ekspressbuss i et direkte konkurranseforhold til tog på de strekningene de har felles influensområde. Kvaliteten på ekspressstilbudet er sterkt avhengig av vegnettet de skal bruke. Sett kun i forhold til persontrafikken, vil det kunne være en aktuell strategi å satse spesielt på de hovedvegene der ekspressbusstrafikken ikke er i et konkurranseforhold til jernbanen (eks. E6 nord for Bodø, E18 - siden toget går så langt fra vegtraséen, E39 nord for Stavanger og E134).

## 3.5 Prosjekt som gir betydelig reduksjon i avstandskostnadene er viktige for distriktene

Gitt at total økning i transportvolum er et uttrykk for vekst i en region, kan vi anslå potensiell vekst som resultat av et større prosjekt ved å gjennomføre en trafikal analyse, der en ser på forventet trafikkutvikling både på den aktuelle relasjonen og på det øvrige transportnettet i området. Dette er en svært forenklet tilnæringsmåte. Trafikken som blir skapt er snarere et *symptom* på økt verdi generert i et samfunn enn den økte verdien i seg selv. I det følgende er det tatt utgangspunkt i foreliggende beregninger for to typiske prosjekter som vil redusere transportkostnadene for næringslivet som bruker disse vesentlig. Det spesielle med disse prosjektene er at de stort sett utelukkende fører til øket transport i området, - det er altså ikke snakk om en omfordeling av *transport*. (Om de potensielt vil føre til en omfordeling av *næringslivet* i området, vet vi imidlertid lite om).

### 3.5.1 Aktuelle prosjekter

*E39 Rogfast (kryssing av Boknafjorden nord for Stavanger, 6,5 mrd.kr)*

Strekningen er i dag trafikkert av to 212-bilers ferjer med halvtimes stive ruter. Det er til dels lange ventetider i samband med store utfarter. ÅDT er på ca. 3.500 (2010). Strekningen er i tillegg til ordinær ferjekostnad (100 kr, liten bil) belagt med 58/ 201 kr i bompenger for liten/stor bil.

Ved etablering av Rogfast viser trafikkberegninger at trafikken vil øke til ca. 6000 i ÅDT med samme avgiftsnivå, altså nær en dobling av trafikken. Dersom en ikke har bompenger, vil beregnet trafikk ligge på ca. 11.000 (tre ganger dagens trafikk). Årsakene til dette ligger både i de reduserte avstandskostnadene og i en øket dynamikk i næringsliv/arbeidsliv mellom Haugalandet og Stavanger-området.

Beregnet kjørekostnad for en trailer fra Arsvågen (ferjeleiet nord for Boknafjorden) ved ulike forhold (de relative differansene vil bli omtrent de samme for en personbil):

	Ferje/bompenger kr	Kjøretid	Kjørekostnad kr	Sum kostnad kr
Arsvågen – Stavanger, dagens forhold	919	1t 18 min. *)	721 **)	1640
Arsvågen – Stavanger, bompenger	1000	34 min.	262	1262
Arsvågen – Stavanger, uten bompenger (nedbetalt)		34 min.	262	262

\*) Det er ikke lagt inn ekstra kjøretid for oversitting av ferjer ved kapasitetsproblem

\*\*) Kjørekostnaden er korrigert for stigningsforhold.

Tabell 3.5 Kjørekostnader mellom Arsvågen og Stavanger med alternative forutsetninger

E6 Hålogalandsbrua (ca. 20 km innkorting av E6 nord for Narvik. 2 mrd.kr)

Hålogalandsbrua reduserer kjørelengden mellom Narvik og Evenes/Harstad med ca. 20 km. Den reduserer total kjøretid fra Narvik til Evenes fra ca. 1t 5 min. til ca. 45 min. og bør kunne gi mulighet for samling av flytrafikken på Evenes. Trafikken mellom Narvik og Øyjord på andre siden av sundet er i dag er på ca. 2600 ÅDT. Med bompenger på 60/120 kr. er trafikken ved åpning av brua stipulert til om lag det samme, mens byutvikling av Øyjordområdet, som en utvidelse av Narvik, vil gi kraftig vekst i trafikken som etter beregningene øker ÅDT til 3.800 etter 10 år. Ved bortfall av bompengene er en ÅDT på minst 6.000 sannsynlig.

Gjennomføres tilsvarende beregninger som for Arsvågen– Stavanger, vil en trailer få følgende kostnader (de relative differansene vil bli omtrent de samme for en personbil):

	Bompenger kr	Kjøretid	Kjørekostnad kr	Sum kostnad kr
Narvik - Øyjorden , dagens forhold		23 min.	192	192
Narvik - Øyjorden med bompenger	120 *)	5 min.	39	159
Narvik - Øyjorden, uten bompenger (nedbetalt)		5 min.	39	39

\*) Bompengedifferensen tungt kjøretøy.

Tabell 3.6 Kjørekostnader mellom Narvik og Øyjorden med alternative forutsetninger

Ut over reduksjon i kjørekostnader for næringsliv og personer, har prosjektet store fordeler i form av:

- Byutvikling for Narvik. Narvik mangler i dag areal både for nærings- og boligformål. Hålogalandsbrua vil legge til rette for egnede areal og gi grunnlag for ekspansjon.
- Mulig effektivisering av flytrafikken ved nedlegging av flyplass
- Knytter nordlige områder tettere til Ofotbanen. Ofotbanen blir brukt til container-transport til/fra Nord-Norge (gjennom Sverige). Dette gjør Hålogalandsbrua ekstra viktig for knutepunktstrafikk mot Ofotbanen.
- Tettere forbindelse og næringsutvikling på akse Narvik-Evenes-Harstad



## 4 Jernbane

Jernbanenettet har en annen struktur enn lufthavn- og særlig vegnettet. Jernbanen grener seg ut fra Oslo og binder landsdelene mot hovedstaden. Nettet bærer også preg av den tid da anleggene ble bygd. Banene er kurverike og kjennetegnes ved lav gjennomsnittshastighet for både person- og godstog. Den lave hastigheten er også en følge av den lave andelen dobbeltspor – kun 5,7 %. Dette gjør at togene ofte må vente på møtende tog.

### 4.1 Regionforstørring og integrasjon av arbeidsmarkeder

Økt spesialisering i næringslivet er en viktig drivkraft bak regionforstørringen. Dette innebærer at etterspørselen etter høyere utdanning og spesialisert kompetanse øker hos stadig flere virksomheter og i et økende antall profesjoner. Dette innebærer at den viktigste ressursen for regionene er flyttbar eller ofte avhengig av pendling. En mobil arbeidskraft til rettelegger for en effektiv kobling av etterspurt og tilbudt kompetanse, noe som er et viktig element for regional konkurransevne. På den måten får samfunnet mulighet til bedre å utnytte de kompetanseressursene som er skapt blant annet gjennom økt satsing på utdanning.

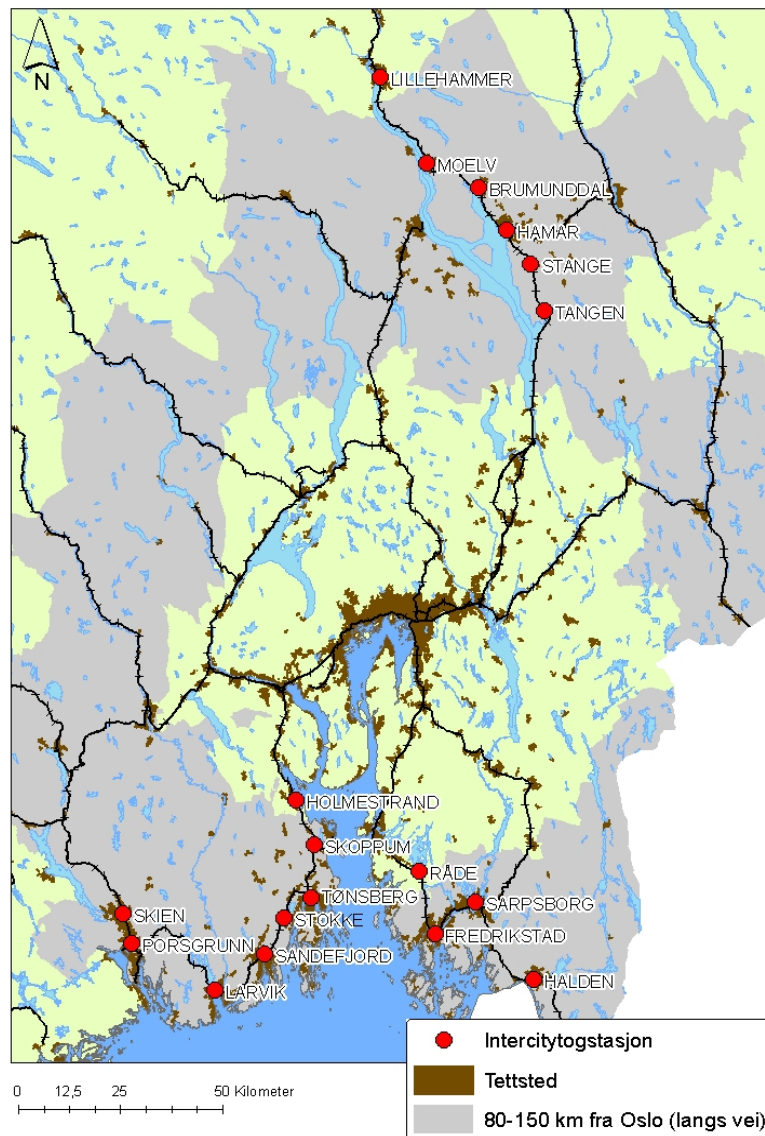
Arbeidspendling over større avstander muliggjøres ved at toget kan tilbakelegge relativt store avstander på kort tid, spesielt utover det som er akseptable reiseavstander med bil. For arbeidstakerne er det en fordel ettersom det øker tilbudet av arbeidsplasser som kan nås uten å flytte. Også fra arbeidsgivers synsvinkel kan regionforstørring være positivt fordi det forenkler personalrekrutteringen. Dette er særlig viktig for foretak som etterspør spesialkompetanse.

#### 4.1.1 Togpendling og flerkjernet bystruktur på Østlandet

I løpet av de siste 20 årene har det vært en vesentlig økning av dagpendlingen til Osloområdet. I samme periode har det vært en betydelig forbedring av intercitytogtilbudet til Oslo fra Vestfold, Østfold og Mjøsregionen; særlig med hensyn til frekvens. Samtidig er det et politisk mål å legge til rette for utvikling av byene (utenom Oslo) innenfor intercityområdet (St.meld. nr. 31 2006-2007, Osloregionen 2008). Man ønsker at disse skal fungere som avlastningsbyer for å dempe utbyggingspresset mot Osloområdet, blant annet gjennom økt pendling til hovedstaden.

Videre er det en visjon både på statlig og regionalt hold, å knytte byene på Østlandet (inkludert Oslo) funksjonelt sammen i et flerkjernet nettverk som kan danne en konkurransedyktig europeisk region. Både Østlandssamarbeidet og samarbeidsalliansen Osloregionen har formulert mål om flerkjernet regional utvikling.

Utviklingen av en flerkjernet bystruktur er også sentralt i Osloregionens areal- og transportstrategi. Strategien er basert på utviklingen av en flerkjernestruktur med skinnegående kollektivtransport som bindeledd. Begrunnelsen er at den sterke veksten i befolkning og reiseaktivitet i Osloregionen, har gitt behov for å utvikle et samordnet areal- og transportsystem der innbyggerne bor tettere og reiser mer kollektivt. En flerkjernestruktur må bestå av et begrenset antall kjerner bundet sammen av raske og kapasitetssterke transportforbindelser. En analyse av Osloregionen trekker frem 15 byer, byklynger og større tettsteder som kandidater i en flerkjernestruktur, hvor tvillingbyene Fredrikstad og Sarpsborg er én av dem (Osloregionen 2008:3).

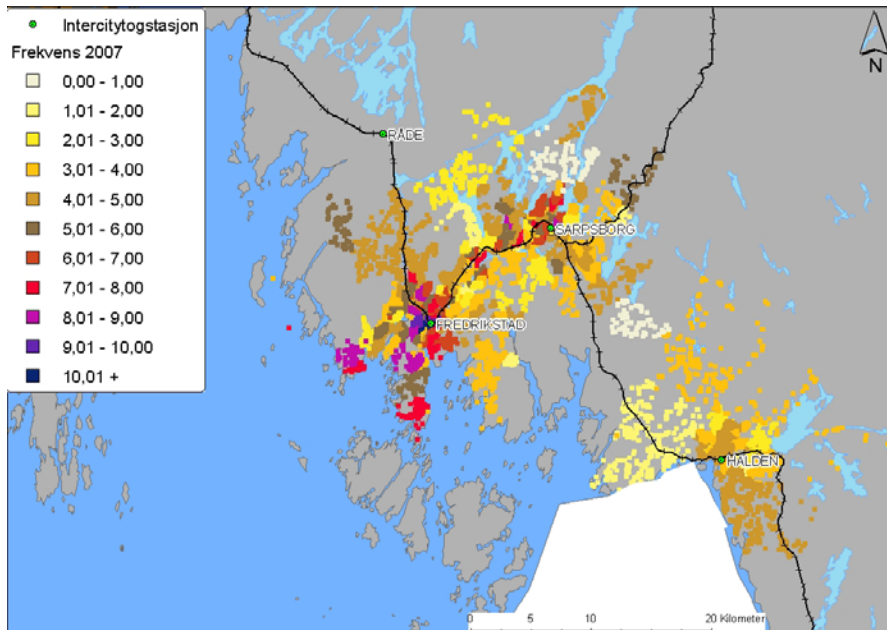


Figur 4.1 Omlandet 80-150 km fra Oslo sentrum. Avstand målt langs veg (2007)

Pendlingen til Oslo fra kommuner i omlandet mellom 80 og 150 km er mer enn doblet mellom 1990 og 2007, dels som følge av befolkningsøkning i omlandet (knappt 8 prosent), men mest fordi den gjennomsnittlige pendlingsandelen (til Oslo) ble doblet fra ca 2,2 til ca 4,5 prosent. Samtidig skjedde det en endring i pendlingens struktur. Mens vel halvparten (ca 53 prosent) av pendlingen i 1990 kom fra byområdene langs intercitytognettet, økte andelen til nærmere 2/3 (ca 65 prosent) i 2007. Fortsatt har de mindre urbaniserte områdene høy Oslopendling. Det nye er at pendlingen fra byområdene langs intercitytognettet har begynt å nærme seg de samme nivåene. I 2007 var det vel 16 000 personer som pendlet til Oslo fra omlandet i avstandssonen 80-150 km. Blant kommunene var det Fredrikstad som lå på topp med mest pendling til Oslo.

Fleksitid, mulighet for fjernarbeid deler av uken og mulighet for å arbeide på toget eller bussen kan ha gjort at langpendling har blitt enklere og mer attraktivt. Beregninger basert på RVU 2005 viser at omfanget av fjernarbeid (arbeid på hjemmekontoret én eller flere dager per uke) øker med stigende avstand til arbeid. I tillegg viser tall fra en undersøkelse i 2008 av togpassasjerers bruk av reisetiden på intercitystrekningene rundt Oslo, at mellom 30 og 50 prosent av pendlerne bruker store deler av reisetiden til å arbeide, mange ved hjelp av IKT. Folk i høyere stillinger i offentlig eller privat virksomhet dominerer blant de som arbeider om bord i toget. Ifølge undersøkelsen får mellom 20 og 40 prosent av togpendlerne godskrevet reisetiden på toget som en del av arbeidstiden.

Disse funnene er en klar indikasjon på at økt fleksibilitet trolig er en viktig del av forklaringen på hvorfor nye pendlingsmønstre har oppstått. Den viktigste drivkraften må likevel være økt rekkevidde i takt med utvikling av det fysiske transporttilbudet, fordi dette er forutsetningen for å kunne reise fram og tilbake på arbeid flere dager i uken innenfor en akseptabel tidsramme.



Figur 4.2 Andel yrkesaktive med arbeidsplass i Oslo Omland rundt stasjonene Halden, Sarpsborg og Fredrikstad (2007)

Tanken om en flerkjernet bystruktur står også sentralt i Sverige. Et av målene i regional utviklingsplan for Stockholmsregionen (RUFs) er at regionen skal utvikles til å bli flerkjernet. Hensikten er å skape attraktive tilvekstområder og øke tilgjengeligheten til arbeidsplasser og motvirke utspredning til ytterområdene.

I takt med bedret mobilitet har det vært en kraftig vekst i pendling på tvers av kommunegrenser også i Sverige. Stockholm hadde i 2002 243 000 innpendlere og trolig enda flere i dag. Uppsala, Västerås, Eskilstuna og Nyköping ligger alle innenfor 1 time med tog fra Stockholm. Uppsala ligger ca 7 mil fra Stockholm, mens de andre tre byene ligger 10-11 mil fra Stockholm. Det har vært en kraftig økning i pendling fra disse byene i takt med forbedret togtilbud. Med unntak av Uppsala har utpendlingen fra disse byene økt raskere enn innpendlingen.



Figur 4.3 Kart over togtrafikken i Stockholm – Mälarenregionen (Kilde: Railize 2008)

I løpet av 1990-tallet ble det foretatt omfattende investeringer i regionens togsystem, med blant annet utbygging av Mäljarbanen og Svealandsbanen (Jönhill 2005). Investeringer i Mäljarbanen, Arlandabanen, Kalhäll - Kungsängen, Nya Årstabron, Nynäsbanen, Göingebanen og Svealandsbanen har gitt Stockholm - Mäljarregionen nye pendlingsmuligheter med tog. Økt kapasitet (flere avganger og lengre tog) og større hastigheter har vært grunnlaget for utviklingen av den regionale togtrafikken. (Boverket 2005).

De største tidsgevinstene har skjedd på strekningen Eskilstuna - Stockholm, hvor reisetiden er forkortet fra en time og 40 minutter til én time. Antall reiser mellom Eskilstuna og Stockholm økte fra 230 000 reiser i 1993 til ca. 1,3 millioner reiser i 2001. I løpet av samme periode stagnerte biltrafikken langs E20, til tross for at trafikken på øvrige Europaveger inn mot Stockholm økte. Svealandsbanen har også medført at flere kommuner langs jernbanen har fått bedre innbyrdes kommunikasjon (Boverket 2005).

Erfaringene fra Stockholmsregionen indikerer at det er mye å hente ved et effektivt togtilbud i Østlandsregionen både med hensyn til et effektivt bo- og arbeidsområde, og overføring av trafikk fra veg til bane.

#### **4.1.2 Oppsummerende kommentar**

Gode togforbindelser muliggjør dagpendling over lengre avstander. Samtidig gir togpendling gode muligheter for arbeid om bord, jf fleksibelt arbeidsliv. Ønsket om regionforstørring og flerkjernet bystruktur er viktige begrunnelser for satsing på jernbane. Hensynet til miljø og vegtrafikk en annen. De fleste studier av investeringer for økt togpendling er foranalyser. Det er behov for flere etterstudier med fokus på potensialet for interaksjon og hvordan ulike arbeidsmarkedene kan komplettere hverandre.

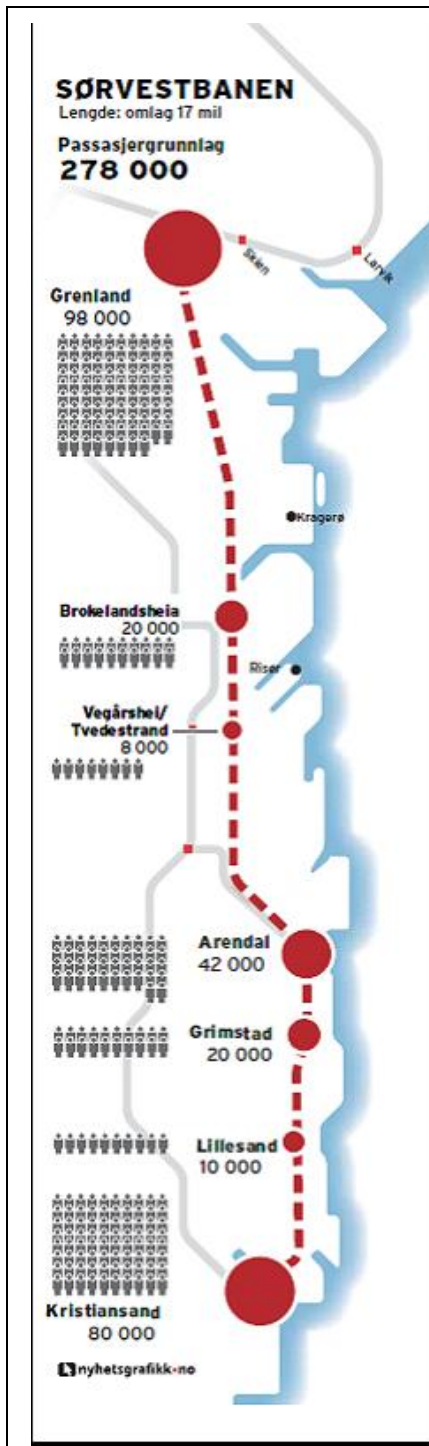
### **4.2 Beskrive lokale initiativ for jernbaneutbygging**

Både kommuner og næringsliv kommer med initiativ til forbedringer i infrastrukturen – alt fra planovergangstiltak, sidespor, stasjoner og terminaler. Initiativene kan ha svært ulike omfang. I flere tilfeller, særlig knyttet til planoverganger, legger kommunene opp til å bidra i finansieringen. Nedenfor gjøres kort rede for et mindre og to større tiltak hvor der står lokale initiativ bak.

#### **4.2.1 Geilo stasjon nytt spor**

Geilo kommune tilrettelegger aktivt for et bedret togtilbud for å styrke skiturismen. Et bedret togtilbud vil gjøre det mulig for turister fra Sverige og Danmark og nå Geilo med tog. I forbindelse med dette har Geilo kommune på eget initiativ regulert inn et nytt tredje togspor på stasjonen.

#### **4.2.2 Jernbaneforum sør: Visjon for Sørvestbanen**



Da Sørlandsbanen ble etablert på begynnelsen av forrige århundre, var hensikten å lage en effektiv kommunikasjonsløsning for å binde sammen hovedstaden med byene langs Sørlands-kysten. Av forsvarsmessige årsaker ble banen lagt inne i landet i stedet for å gå igjennom kystbyene. Etter krigen har biltrafikken overtatt en stor del av den rollen jernbanen hadde. Dette har ført til stor belastning på vegnettet. Jernbanen sliter med gammel infrastruktur og trenger sårt til en modernisering for å kunne fylle de tidsmessige behov.

Jernbaneforum Sør foreslår en sammenkopling med en ny jernbanestrekning mellom Porsgrunn og Skorstøl – som danner den nye Sørvestbanen. Sørlandsbanen i indre Telemark beholdes og brukes til gods- og lokal persontrafikk. Korridor er fastsatt i fylkesdelsplanene for Telemark og Aust-Agder.

Sørvestbanen vil tilby reisetider på tre timer mellom Kristiansand og Oslo hhv. fem timer mellom Stavanger og Oslo. Slike reisetider vil styrke jernbanen i konkurransen med fly, bil og buss både for forretningsreiser og private reiser. Den vil generere mye ny trafikk og i sum bidra til økonomisk vekst og økt velferd langs hele denne transportkorridoren. Sørvestbanen vil gi 2,4 millioner mennesker et moderne, komfortabelt og raskt transporttilbud. Utbyggingen av banen vil gi i en betydelig reduksjon i utslipp av CO<sup>2</sup> og andre miljøgasser. Den sikre jernbanetransporten vil føre til reduserte ulykker på vegnettet.

Banen innebærer en betydelig regionforstørring, da Bamble og Agder-fylkene får en effektiv jernbaneforbindelse mot Grenland, Vestfold og Oslo-området. I Jernbaneverkets IC-utredning er antatt følgende reisetider (time:min):

	Oslo	Porsgrunn	Arendal	Kr.sand
Oslo	-	1:20	1:50	2:10
Porsgrunn	1:20	-	0:30	0:50
Arendal	1:50	0:30	-	0:20
Kr.sand	2:10	0:50	0:20	-

De trafikkmessige virkningene av banen vil bli belyst gjennom Jernbaneverkets IC-utredning og høyhastighetsutredningen.

### 4.2.3 Ringeriksbanen

	<p>Den stipla linja mellom Hønefoss og Sandvika viser den vedtatte Ringeriksbanen. Banen til høyre mellom Oslo og Hønefoss viser linja om Roa og Gjøvikbanen, og banen som blir vist til venstre om Hokksund og Drammen er "omvegen" som passasjerene mellom Oslo og alle destinasjoner vest for Hønefoss må kjøre så lenge Ringeriksbanen ikke er bygd.</p> <p>Med Ringeriksbanen blir Bergensbanen 60 km kortere enn i dag! Det betyr om lag 1 time kortere kjøretid enn dagens tog! Dette prosjektet vil vinne mange reisende i områdene fra Hallingdal og vestover.</p> <p>Tiltaket vil også gi en betydelig stimulans til Ringerikeregionen og knytte denne nærmere til Østlandet generelt.</p> <p>Forum Nye Bergensbanen har fått TØI til å utarbeide en analyse for trafikkutvikling med Ringeriksbanen; jf. TØI 1096/2010. Beregningene viser at banen isolert fra eventuelle andre tiltak på Bergensbanen vil gi en trafikkvekst på 85 % mellom Oslo og Hønefoss, vel 40 % vekst mellom Oslo og Hallingdal og nær 50 % vekst mellom Oslo og Bergen</p>
--	---

## 4.3 Hvor kan jernbaneutbygginger gi den største senkningen i avstandskostnader?

### 4.3.1 Hva påvirker avstandskostnadene på jernbanen?

Avstandskostnader kan blant annet uttrykkes som kostnader i form av tid, penger eller andre ressurser som brukes på å krysse avstander. Dette kan være både i form av privatpersoners reisebehov ved jobb, utdanning og bruk av offentlige tjenester, samt i form av næringslivets behov for å få sendt varer og motta innsatsfaktorer. Avstandskostnader vil ofte være høyere i perifere distrikter enn i sentrale strøk.

Det er også knyttet ulik risiko omkring kostnadene ved stegning av banen som følge av ras/utglidninger, og manglende punktlighet og regularitet. Reduksjon i avstandskostnadene er derfor viktig for å styrke regional utvikling ved å muliggjøre vekst i distriktene og bedre tilbudet for dem som bor i distriktene.

#### Risiko for stengning av banen

Jernbaneverket registrerer ras i to hovedgruppe:

1. *Nedrasing*: Snø- og stein-/jordras som dekker sporet eller har ødelagt andre komponenter
2. *Utglidning*: Stein-/jordras eller vann har forårsaket at grunnen under sporet forsvinner

Tabellen nedenfor viser antall ras i perioden 2000-2010<sup>1</sup>: Tabellen omfatter kun ras som har medført stopp i togtrafikken og registrert stengt tid. Det er i alt registrert 812 ras i perioden.

<sup>1</sup> Til og med september 2010, dvs. at måleperioden er 10,75 år.

Bane*	Antall ras 2001-2009	Snitt sten- getid i timer pr. ras	Sum timer i perioden	Sum timer pr år i snitt	Antall ras i snitt pr år
Arendalsbanen	0	-	0	0	0,0
Bergensbanen	40	19	741	69	3,7
Bratsbergbanen	2	7	14	1	0,2
Dovrebanen	4	11	45	4	0,4
Drammenbanen	1	0	0	0	0,1
Flåmsbana	22	13	278	26	2,0
Gjøvikbanen	2	72	143	13	0,2
Meråkerbanen	1	3	3	0	0,1
Nordlandsbanen	33	72	2 391	222	3,1
Ofofbanen	24	5	123	11	2,2
Randsfjordbanen	1	16	16	2	0,1
Raumabanen	1	5	5	0	0,1
Roa - Hønefossbanen	1	165	165	15	0,1
Rørosbanen	10	11	106	10	0,9
Solørbanen	1	37	37	3	0,1
Spikkestadbanen	1	20	20	2	0,1
Sørlandsbanen	5	6	28	3	0,5
Vestfoldbanen	4	60	239	22	0,4
Østfoldbanen	4	43	172	16	0,4
<b>Alle baner</b>	<b>157</b>	<b>29</b>	<b>4 526</b>	<b>421</b>	<b>14,6</b>

Tabell 4.1 Antall ras i perioden 2000-2010

Tabellen viser at det er særlig Bergens-, Nordlands- og Ofofbanen som har vært utsatt for ras. Konsekvensene rammer særlig godstrafikken da denne ikke på kort varsel kan finne alternativer som for persontrafikken. Bergensbanen har høyest frekvens på antall ras, mens konsekvensene har vært størst på Nordlandsbanen. Dette skyldes at rasene på Nordlandsbanen har i større grad vært utglidning av sporet – noe som tar lengre tid å reparere.

### 4.3.2 Senkning av avstandskostnader med jernbane

Jernbane vil først og fremst være et relevant transportalternativ der transportvolumene er høye. Områder med lav og spredt befolkning vil ikke være naturlige satsingsområde for Jernbaneverket. Jernbane vil heller være relevant for å knytte små eller mellomstore byer tettere sammen, og tettere sammen med resten av landet. En sentral måte jernbanen kan redusere avstandskostnader på, er ved å senke reisetid for pendlere. Utvidelse av område man kan nå frem og tilbake fra Oslo vil også ha viktige arbeidsmarkedseffekter.

Jernbaneverket foretar en revisjon av sin strategi for Intercityområdet på Østlandet. Denne revisjonen vil inngå i Jernbaneverkets stamnettutredning som foregår parallelt med dette arbeidet med regional utvikling.

### 4.3.3 Regional utvikling og høyhastighetsutredningen

Selv om hovedvekten av passasjergrunnlaget for en høyhastighetsbane sannsynligvis vil ligge i endepunkttrafikk mellom de store byene, vil også et høyhastighets tilbud kunne ha regionale effekter. Et høyhastighetsnett kan motvirke en sentraliseringseffekt omkring Oslo, men tilbudet kan også medføre mer regional sentralisering / urbanisering omkring øvrige større byer i Norge. Slike effekter estimeres og tas høyde for i beregningene av den samfunnsøkonomiske nytten ved høyhastighetsprosjektet.

## 4.4 Jernbanens rolle som middel for å redusere avstandskostnader

Ønsket om størst mulig trafikk på jernbane er betinget av korte og tidseffektive ”tilbringerløsninger” (eksempelvis park & ride, kiss & ride, gangavstander). Også arealbruken bør tilpasses for å ivareta denne betingelsen. Da jernbanebanen ligger som en ”tynn” streng mellom stasjoner og regioner, vil en slik arealbruk komme i konflikt med regjeringens uttrykte mål for regional utvikling.

For å balansere ønsket om økt jernbanetrafikk og regional utvikling må:

- Rutetilbudet mellom tog og lokale bussruter samordnes
- Stasjonene ha tilstrekkelig parkeringskapasitet

Togreisen er bare en del av totalreisen og, som nevnt, avhengig av andre transportformer. Det er ikke nok å øke hastigheten og frekvensen på togene for å redusere avstandskostnadene. Stasjonene og rutemønstret må også gi effektiv overgang til/fra andre transportformer.

## 4.5 Hvordan Jernbaneverkets gods- og persontrafikkstrategi påvirke avstandskostnadene?

### 4.5.1 Strategisk hovedgrep innen godstrafikken

*Organisatorisk*

JBV skal arbeide for;

- at godstog kan gis økt fremføringsprioritet generelt og at disse i større grad kan fremføres på dagtid
- at godstog i større grad prioriteres i avvikssituasjoner om natten
- at staten ved JBV i første omgang blir eier av de store intermodale
- baneterminalene i det nasjonale transportnett
- å etablere et driftsselskap i alle de større kombiterminalene

*JBV skal i samarbeide med transportørene;*

- arbeide for en økt forståelse av moderne IKT-systemers viktighet for effektiviteten i terminalene, både administrativt og produksjonsmessig
- stimulere disse til anskaffelse av moderne IKT-systemer

*Infrastruktur*

- Satse på utvikling av de store, ”tunge” transportkorridorene for intermodalt gods
- Effektivisere de intermodale endepunktsterminalene for disse korridorene
- Gi terminaler og strekninger et kapasitets- og effektiviseringsløft, for derved:
  - å heve punktligheten i transportene
  - gjenreise forutsigbarheten for transportkjøperne
  - og senke transportkostnadene for transportørene

### 4.5.2 Strategisk hovedgrep innen persontrafikken

Jernbaneverket foretar en revisjon av sin Intercity-strategi for Østlandet. Denne vil inngå i JBV sin stamnettutredning som pågår parallelt med dette arbeidet med regional utvikling. Punktet dekkes dessuten i utredningen om høyhastighetstog, samt i NTPs grupper for byområdene og kapasitet i Oslo-området. Når det gjelder lokaltrafikken i og rundt de større byene, så er det ingen endring i forhold til det som ble lagt frem i forrige NTP.



## 5 Fiskerihavner og sjøtransport

Kystverket har som ett av sine hovedmål at det skal bidra til livskraftige kystsamfunn. I mål og strategiheftet er det gjengitt noen strategier for dette, bl.a. styrking av de aktive fiskerihavnene, avhending av ikke-aktive fiskerihavner, sørge for oppmerking og etablering av hurtigbåtleder. Det fremheves også at Kystverket skal ha et aktivt forhold til kystsoneplanlegging og ivareta kystkulturen i planbehandling og på andre måter gjøre den synlig for publikum.

### 5.1 Fiskerihavner

Staten eier og videreutvikler fiskerihavner i egen regi langs hele kysten. Staten eier og forvalter ca 770 fiskerihavner. I tillegg gir Kystverket tilskudd til infrastruktur i kommunale fiskerihavner. De fleste fiskerihavnene er opprinnelig bygget for å ivareta lokalt behov for trygge liggeplasser for fiskebåtene, men også hensynet til mottaksanlegg og videre transport av fisk og fiskeprodukter har vært viktige momenter. Det legges betydelig vekt på distriktpolitiske målsettinger ved fordeling av midlene til både statlige og kommunale fiskerihavner. Mange havner har vært og er fortsatt en avgjørende faktor for bosetting og regional utvikling.

Ettersom flere og flere fiskerier blir kvoteregulert vil utbygging av en havn med økt kapasitet kunne føre til at andre fiskerihavner får redusert mottak av fisk. Det blir stadig viktigere med regionale helhetsløsninger ved fordeling av disse bevilgningene. Selv om færre fiskere da får mulighet til å bruke en havn nær sitt bosted, så øker kvaliteten på de havnefasilitetene som bygges og utbedres.

Utbygging/bedring av moloer etc. i fiskerihavnene er ofte avgjørende for om fiskeflåten kan benytte havna, og dermed om fiskeriaktiviteten og lokalsamfunnet kan opprettholdes. Klimaendringer som stigende havnivå og mer uvær fører til økt behov for forsterking og utbedring av moloanlegg i fiskerihavner.

Utviklingen innen fiskerinæringen har ført til større og færre båter og en mer havgående flåte. Strukturendring i foredlingsleddet har medført at det er blitt færre og større mottak/foredlingsanlegg på land. Disse to forhold har hver for seg eller i samspill, ført til at flere statlige fiskerihavner hvor det før var fiskeriaktivitet, nå er tomme for slik aktivitet.

I slike tilfeller hvor fiskeriaktiviteten er helt borte eller sterkt redusert, forsøker Kystverket å avhende fiskerihavna slik at den kan brukes til alternative satsinger eller brukerbehov. Det er gjerne turistnæring, fritidsfiske, oppdrettsnæring og behov for små/fritidsbåthavner som er aktuelle bruksformål. Kystverket legger mye ressurser i å få alternativ utnyttelse av havner som kan tjene slike samfunnsnyttige behov. I mange tilfeller har det likevel vist seg vanskelig å få avhendet disse havnene. Muligens skyldes dette at det kan være kostnadskrevenende å overta ansvaret for slike havneanlegg og at det kanskje vil være billigere å bygge nye anlegg enn å ombygge det gamle til nye formål. Det bør vurderes å tilføre Kystverket midler slik at Kystverket kan gi en engangs støtte til de som ønsker å overta slike fiskerihavneanlegg. Som siste utvei bør Kystverket vurdere å fjerne havneanlegget og dermed frigjøre vedlikeholdsmidler til bruk i andre fiskerihavner.

### 5.2 Sjøtransport

#### 5.2.1 Farleden

Utbedringer i farleden er et av Kystverkets viktigste virkemiddel for å bidra til sikker og effektiv transport langs kysten. Hovedtyngden av farledstiltak ligger i hovedleden langs kysten og i innseiling til stamnetthavnene. Tiltakene skal føre til økt sikkerheten og bedre fremkommelighet for gjennomfart i trange farvann. Noen farledstiltak medfører også redusert seilingsdistanse. Etter som skipene stadig blir større og mer dyptgående er det et stadig behov for slike farledsforbedringer.

Kystverket har ansvaret for farled inn til kaifront for stamnetthavnene (inkl. særlig utpekte havner). For de øvrige havnene gjelder Kystverkets ansvar inn til en naturlig avgrensning av havneområdet. Det er særlig disse ”andre havner” som er viktige for den regionale utviklingen, og det bør vurderes om Kystverket også skal ha ansvaret for led inn fra hoved- eller biled helt inn til kaifront også for mindre havner.

Farledstiltak er som hovedregel punktutbedringer og medfører normalt ingen merkbare endringer i miljøforhold e.l. Bare i svært få tilfeller berøres arealer på land, og da veldig små arealer.

Ved vurdering av behovet for utbedring av farleden gjøres det også analyser av avbøtende eller komplementære tiltak som trafikksentraltjenester, endring i lostjeneste, seilingsregler etc. I noen tilfeller vil også tryggere ferdsel ved utbedring av flaksehalsen kunne gi lempinger på gjeldende krav til bruk av tjenester som i dag er en konkurranselempe for sjøtransporten. Dette kan gjelde statlige tjenester, men også private tjenester som bruk av slepebåt.

Bruken av stadig større båter får konsekvenser i trange farleder. Samtidig har det vært en markert vekst i oppdrettsnæringen på Vestlandet og i Nord-Norge, ofte med anlegg plassert nær opp til farleden. Dette vanskeliggjør arbeidet med å tilrettelegge for stadig større skip. Dette kan medføre at enkelte farleder må endres, og/eller at andre interesser må vike for farledshensyn. Kystverket har igangsatt en gjennomgang av regelverket, hvor forskrifter til ny havne- og farvannslov skal moderniseres og bedre tilpasses dagens behov. Herunder vil farledsforskrift og farledsnormal endres med sikte på å styrke havner og sjøtransportens interesser, samtidig som en vil arbeide for å få en enklere og mer oversiktlig farledsstruktur.

### 5.2.2 Hurtigbåter

Hurtigbåter er en viktig kommunikasjonsmåte for persontransporten i mange regioner. Hurtigbåter ferdes ofte utenfor det etablerte farledssystemet og krever nye tiltak for å kunne ferdes trygt. Kystverket har de senere år prioritert å bygge ut navigasjonsinstallasjoner spesielt beregnet for hurtigbåter, såkalt HIB-installasjoner (hurtigbåt indirekte belysning). Denne prioriteringen vil bli fulgt opp også i NTP-perioden 2014-23.

Hurtigbåter er et meget godt tilbud for mange og gjør det mulig å bo på steder uten vegforbindelser eller på steder hvor bruk av veg medfører lange kjøringene rundt fjorder etc., og likevel kunne nytte seg av arbeids- og servicemarkedet i byer og tettsteder. Det er fylkeskommunene som har ansvaret for rutetilbudet med hurtigbåter, mens selve driften av dem er overlatt til offentlig eide eller private selskaper.

Hurtigbåter er svært forurensende, og det har vist seg vanskelig å redusere utslipp fra denne båttypen. Det har vært arbeidet mye med skrogutforming på hurtigbåtene, men i mindre grad med motorteknologien for å redusere utslipp. Det er mulig bruk av biodiesel kan være et aktuelt tiltak. Det er ønskelig med forsterket innsats innen forsknings- og utviklingsarbeid på dette feltet.

Bruk av hurtigbåt medfører likevel ikke nødvendigvis mer forurensing enn f.eks. bruk av privatbil fordi transportdistansen ved bruk av hurtigbåt er til dels betydelig kortere enn det alternative transportdistansen vil være ved bruk av bil.

For både hurtigbåter og andre båtruter er det en fordel om ankomststeder i byer og tettsteder er best mulig samordnet med annen kollektivtransport, felles terminaler etc. Dette er primært et kommunalt og regionalt ansvar via arealplanleggingen og tilrettelegging.

### 5.2.3 Hurtigruta

#### Persontransport

Hurtigruta betjener hele kysten fra Bergen til Kirkenes med daglige anløp i større og mindre havner. Den har svært begrenset betydning for persontransporter over korte avstander, som reiser til fastlege, innkjøpsreiser, reiser til fritidsaktiviteter og lignende. Den har også liten betydning for lange reiser, som reiser mellom landsdeler. Den har imidlertid en betydning for persontransport over mellomlange strekninger. Det er Samferdselsdepartementet som gir årlig støtte til Hurtigruta.

#### Godstransport

Svekket konkurranseevne for sjøtransporten fører til at i mindre havner med lite godsomslag, finner ikke skipsekspeditorfirmaene det lenger regningsvarende å betjene båtene. Det gjelder i all hovedsak ved anløp i Finnmark, og særlig for Hurtigruta. På sikt kan det føre til at båtene ikke blir losset/lastet på slike steder. Dette fører til ytterligere svekket transporttilbud for disse stedene. Det er grunn til å tro at dette problemet kan øke i omfang med årene. Om godstransporten via Hurtigruta forsvinner vil det også svekke mulighetene for å opprettholde Hurtigrutas persontransporttilbud til de samme havnene.

Problemet skyldes ikke at tilbudet fra Hurtigruta er blitt dårligere, men at enten så har vegtransporten forbedret sitt tilbud til disse tettstedene eller så har det totale behovet for godstransport blitt redusert, eller en kombinasjon av disse forhold. Uansett årsaksforhold så vil en fortsettelse av denne utviklingen føre til at transport overføres fra sjø til veg.

En løsning på dette problemet kan være at lokalsamfunnet overfører flere oppgaver til ekspeditørene, f.eks. tilknyttet driften av havna, eller det motsatte, at kommunen selv fungerer som ekspeditør, f.eks. via havnevesenet eller et kommunalt foretak. Dette er et problemområde som det i første omgang er et kommunalt ansvar å ta arbeide videre med. Staten på sin side kan øke sitt tilskudd til Hurtigruta slik at Hurtigruta kan betale de faktiske kostnadene som påføres ved anløp i de minste havnene.

### 5.2.4 Kystfrakteflåten

Kystfrakteflåten betyr mye for distrikter og bedrifter lokalisert ved sjøen i noe avstand fra de større havnene. Denne flåten er gammel og trenger fornying. Markedssituasjonen er imidlertid slik at det er vanskelig for eierne å få nok betalt for fraktoppdrag til å kunne bygge opp tilstrekkelig egenkapital for å investere i nye(re) fartøy.

I Nasjonal transportplan for 2010 – 2019 varslet Fiskeri- og kystdepartementet at det ville avvikle kystavgiften. Kystavgiften dekker en del av statens utgifter til farledstiltak, drift og vedlikehold av fyr, merker og andre navigasjonshjelpemidler samt istjenesten. I budsjettet for 2010 ble dette fulgt opp ved at kystavgiftens dekning av disse kostnadene ble redusert fra 34 % til 30 %. Lostjenesten er brukerfinansiert. Det er i all hovedsak mindre fartøy som anløper havner i distriktene. Ved videre nedtrapping av kystavgiften kan en prioritere nedsettelse av avgiften for mindre båter slik at transportutgiftene for næringsliv og befolkning i distriktene reduseres. Også losavgiften kan endres slik at kystfrakteflåten får reduserte avgifter.

Kystfrakteflåten benytter seg ofte av andre leder enn hoved- og bileder. Staten har i dag ikke ansvaret for oppmerking og utbedring av slike lokalleder. Statens ansvar kan utvides til også å omfatte slike leder, ev. bør dette ses i sammenheng med ev. etablering av leder for fritidsbåter.

Konkurranseevnen til flåten vil kunne styrkes ved at havnene blir mer effektive. Økt bruk av samseiling og andre samarbeidstiltak som transportsentraler e.l. kan også bedre situasjonen for næringen. Dette er primært næringens eget ansvar.

## 5.2.5 Turisttrafikk

### Cruisebåter

I denne sammenheng kan en betrakte Hurtigruta som en cruisebåt. Den er benyttet av turister for kortere eller lenger strekninger langs hele kysten fra Bergen og nordover. Den arrangerer også turer for eksempel innom Geiranger og til Svalbard med turister.

Det har vært en sterk økning i antall cruisebåter som anløper Norge de senere årene. Også størrelsen på cruisebåtene har økt. Det er særlig på Vestlandet og i Nord-Norge at cruisebåttrafikken har økt. Cruisebåtene ønsker ofte å anløpe fjordbunner og andre steder utenfor hoved- og biledsystemet og hvor infrastrukturen i form av kaianlegg mange steder er svakt utbygd.

Det foreligger divergerende syn på hvor mye midler som anløp av cruisebåtene generer på de stedene de anløper. På bakgrunn av den voksende cruisebåttrafikken bør det foretas en grundig analyse av dette. Uansett om cruisebåtbesøk i dag fører til at det legges igjen mye eller lite penger på besøksstedene, så bør det også utredes nærmere hva som kan gjøres for å øke lokalsamfunnets utbytte av cruisebåttrafikken.

Kystverket iverksetter allerede tiltak for å sikre leder, bl.a. hensyn til cruisebåter. En utvidelse av Kystverkets ansvar her kan være å opprette en tilskuddsordning for bygging av cruisebåtkaier.

### Fritidsbåter

Bruk av fritidsbåter øker kraftig og er blitt en viktig rekreasjonskilde for en betydelig del av befolkningen. En antar at det er mellom 0,5–0,8 millioner fritidsbåter hjemmehørende i Norge i dag. I tillegg kommer det et visst antall utenlandske fritidsbåter på ferieturer til Norge.

Båtturistene legger igjen penger i gjestehavner og ved innkjøp av mat, drikke og drivstoff med mer. Dette utgjør en viktig tilleggsinntekt for reiselivsnæringen i mange regioner.

Det bør legges økt vekt på denne delen av turistnæringen bl.a. ved å merke trygge leder som er mer egnet for småbåter enn den "ordinære" farleden. Egne småbåtleder vil også øke sikkerheten i de ordinære farledene ved å redusere småbåttrafikken der.

## 5.3 Eksempler på tiltak og konsekvenser

Det er foretatt få effektundersøkelser av tiltak som Kystverket har iverksatt for å gjøre sjøtransporten mer effektiv og sikker. I forbindelse med utarbeiding av nytt faglig forslag til NTP for perioden 2014–2023 ble det arrangert møter med brukere og havnemyndigheter i to havner hvor Kystverket har gjennomført tiltak for å sikre innseilingen til havner. Dette var ingen vitenskaplige undersøkelser, men de berørte interessentene gav verbalt uttrykk for hvilken effekt de mente utbedringene av innseilingen hadde for egen virksomhet.

En valgte ut to mindre prosjekter i områder som normalt kan sies å være i det en falle inn i kategorien distrikts-Norge; Florø og Svolvær.

### 5.3.1 Svolvær Vestre havn

Tiltaket besto av å rette opp innseilingen, utdype til 12 meters dybde i en bredde på 100 meter. Det startet opp i 2009 og ble avsluttet i oktober 2010. Tidligere var maks lengde 125 meter. Nå kan båter opptil 200 meter lengde gå inn. Det ligger fortsatt et vrak i leden og som er til en viss sjenanse, men tiltaket har medført at store båter nå kan seile inn, også i dårlig vær. Tiltaket kostet 36 mill. kr. Utgangspunktet for tiltaket har vært økt sikkerhet. Se også figur 5.1 som viser innseglingen til Svolvær.



Figur 5.1 Innseilingen til Svolveer. Vestre havn midt på bildet (Foto: Espen Gees)

Det er i skrivende stund ennå ikke avklart om Statoil kommer til å bruke større båter inn til tankanlegget i havna. Siden en la til grunn slike større tankbåter som Statoil bruker som dimensjonerende skip ved planlegging og utføring av arbeidet, antar en at Statoil rent faktisk kommer til å benytte seg av dette ved fremtidige leveranser i havna.

### Effekter

I og med at anlegget ble avsluttet 14 dager før møtet er det vanskelig å trekke sikre og tallfestede konklusjoner om effektene av anlegget, men de lokale bedriftene og havnevesenet så helt klare forbedringer i sin konkurransevne på grunnlag av tiltaket.

Når Statoil nå kan ta inn større båter vil bunkersolje bli billigere. Statoil legger fraktkostnaden på de andre kostnadene slik at pris ut til forbruker gjenspeiler fraktkostnaden. Lavere bunkersutgifter er en fordel for skipsverftet fordi dets kunder kan få kjøpt billigere bunkers når det er inne for reparasjoner og lignende, og slipper å kjøre til andre steder for å fylle bunkers (antatt innsparing kan være opp til 100.000 kr. pr. tanking). Tilsvarende er det for fiskefartøy som leverer fangst i havna eller tilhører Svolveer havn. Dette styrker konkurransevnen til Statoils anlegg i havna, til skipsverftet og til båter som hører til i Svolveer. Tidligere ble noe av bunkersleveransene til området utført ved tankbiler fra Harstad. Dette vil det nå ikke lenger være behov for og denne tungtransporten på veg faller bort.

Skipsverftet kan utvide kundemassen og ta inn større skip for reparasjoner uten at de får problemer med inn/utseiling. Vil styrke bedriftens konkurransevne. Svolveer er den desidert største havna for vedlikeholdsarbeid på båter i Nord-Norge.

Ny dokk ville ikke ha blitt bygd om bedriften ikke var sikker på å kunne ta inn større båter.

Lofoten Pelagic viste til at fraktebåtene blir stadig større. Etter utvidelsen kan de nå ta inn båter som er så store at de kan gå direkte til Afrika, og en slipper omlasting mellom båter for å eksportere til Afrika. Store fiskebåter som skal levere råstoff er nå sikre på å kunne levere uten å vente på godvær. Dette sikrer bedriftens råstoffleveranser. I og med at bedriften kan ta i mot store frysebåter er de sikret store leveranser på en gang, det vi si at fryselageret ble hurtig tomt. Dette medførte at de kunne stoppe med

tidligere praksis hvor de måtte frakte de frosne ferdigvarer til mellomlagring i fryselager på Leknes. I sesongen fra september til påske kunne det dreie seg om inntil 20 trailere pr. dag til slik transport. Bedriften kan nå med sikkerhet bestille store båter for utfrakting av ferdigvarer.

Havnevesenet opplyste at ved inn/utseiling av store båter måtte en tidligere av og til tilkalle slepebåt fra Tromsø for å assistere skipene. Dette er nå en utgift som forsvinner.

Mange har vært utrygge ved å gå inn i havna på grunn av den vanskelige innseilingen. Nå er sikkerheten i havna vesentlig forbedret.

Cruisebåter kommer ikke inn i østre havn, men de vil nå kunne bruke vestre havn. Det er nødvendig med mer tilrettelegging på landsiden for å få større cruisebåter på besøk. To cruisebåter på opptil 157 meters lengde har vært inne i havna.

Havna har planer, inkl private arealer, for utviklingen av området. Massene fra utdypingen ble brukt til oppfylling av et område i sjøkanten som nå er tenkt å inngå i et større industriområde. Dette arealet tilhører havnevesenet. Nytt industriområde kan få kailengde på opp til 350 m., med muligheter for 500 dekar areal bak kaia. Reguleringsplanarbeidet for dette pågår nå.

### 5.3.2 Innseiling til Florø havn, Gunhildvågen

Tiltaket har bestått i å lage en ny innseiling til Gunhildvågen slik at større fartøy kan anløpe bedriftene i havna. Fartøystørrelsen har økt fra maks 117 m. lange og 7.5 m dype båter til maks 145 m. lange og 9 m. dype båter. En er blitt mer uavhengig av været enn hva en var tidligere. Det har også medført betydelig økt sikkerhet ved anløp i havna. Den nye innseilingen er en rett led uten kursendring. Dette har medført betydelig økt sikkerhet ved anløp i havna.

Mange av skipperne/styrmenn, også utenlandske, på båtene har farledsbevis for området. Språkproblemer medførte imidlertid farlige situasjoner i den gamle, trange og svingete innseilingen.

#### Effekter

I samband med utdypingen har bedriftene i havna investert i infrastruktur for økt produksjon. Eksempelvis har Ewos investert 565 mill. kr. og økt sin produksjon fra 190 000 tonn i 2008 til 250.000 tonn i 2009, og tar sikte på ytterligere økning. Denne investeringen kunne ha blitt foretatt ved andre fabrikklegg om ikke Kystverket gjennomførte tiltaket.

Tiltaket har gjort det mulig for Ewos fortsatt å bruke sjøtransport ved utsending av alle ferdigvarer. Alternativt kunne noe av produksjonen ha blitt fraktet med lastebil. 5 lastebiler pr. dag er borte fra vegen. Også lastebiltransporten gjennom Florø sentrum til den "gamle" trafikkhavna er redusert ved å benytte havna i Gunhildvågen.

Utbedringen av innseilingen har gjort det mulig for Nordic Pelagic å utvide markedet for sine produkter til også å omfatte fjerne strøk som Afrika.

Som ringvirkning av ekspansjonen av Ewos og Nordic Pelagic har også andre virksomheter ekspandert, f.eks. har Matkontrollen utvidet sin virksomhet i Florø, et rederi har utviklet skipsmodeller spesialtilpasset fraktbehovet for Ewos og det er etablert loskontor i Florø.

Kommunen har regulert et område i bakkant av den kommunale kaia i Gunhildvågen til industriformål. De vil prioritere bedrifter som vil ha nytte av sjøtransporten i dette området. Kommunen arbeider for å tilrettelegge for at også frysekonteinere kan skipes over Gunhildvågen. Dette vil medføre redusert tungtransport gjennom Florø sentrum.

Bedriftene er av stor viktighet for sysselsetting i Flora kommune. I tillegg til de ansatte ved bedriftene i området skapes det store ringvirkninger ved kjøp av varer og tjenester fra det lokale næringslivet.

Tiltaket med utdypet ny led har medført reduserte transportkostnader ved innskiping av råvarer og utskipping av ferdigvarer. Bedriftene operer med driftsmarginer på 3 – 5 % og reduserte fraktkostnader er viktig for å sikre fortsatt drift ved anlegget.

Tiltaket har ført til noe overført godstransport fra veg til sjø.

### 5.3.3 Konklusjon

Disse to eksemplene viser tydelig den store betydningen som Kystverkets farledstiltak har både for berørte lokalsamfunn og i form av regionale ringvirkninger. Selv med relativt moderate investeringer har det vært mulig å oppnå vesentlige forbedringer i form av dypere, rettere og tryggere innseilinger. Anløp av større båter og bedre tilgjengelighet til kaianlegg har gitt klare forbedringer for bedrifter som er avhengig av leveranser sjøvegen. Tiltakene har vært med på å trygge sysselsettingen, redusere kostnadene og øke næringslivets investeringer. Dette har hatt positive effekter for lokale og regionale underleverandører.

En annen viktig effekt er at tiltakene har muliggjort en reduksjon i trailertrafikken på riksvegnettet.

Kystverket har i sin tiltaksdatabase liknende mindre prosjekter (<40 mill.kr) i innseilingen til: Farsund, Flåm, Ålesund, Svelgen, Mo i Rana, Tana og Florø (utenfor ”gammel” havn i bysenteret). Et tilsvarende prosjekt i Kragerø er kostnadsregnet til 90 mill.kr. Det understrekes at en ikke har vurdert om utbedringen av disse innseilingene vil ha like positive effekter som ble observert i møtene med berørte i Florø og Svolvev.

## 6 Luftfart og flyplasser

Lange avstander, tynt befolkningsgrunnlag og en vanskelig topografi gjør fly velegnet i Norge, og vi har en meget velutviklet infrastruktur for luftfart. Avinor eier og driver 46 flyplasser. I tillegg finnes ytterligere 6 lufthavner med sivil rutetraffikk. De viktigste av disse er Sandefjord lufthavn, Torp og Moss lufthavn, Rygge.

### 6.1 Lokale initiativ om endret lufthavnstruktur

Det vises til R 1, pkt 5.2.5 ”Departementet ber etatene og Avinor om å legge frem en oversikt over eventuelle lokale initiativ der nedlegging av en eller flere lufthavner, kombinert med utvikling av annen infrastruktur, vurderes å bidra til å gi området et bedre transporttilbud samlet sett”. Det er i de senere år tatt en rekke lokale initiativ med hensyn til lufthavnstrukturen. Drivkrefter bak disse er i all hovedsak de samme:

- Ønske om økt konkurranse, billigere billetter og direkteruter-særlig til og fra Oslo
- Behov for større setekapasitet enn dagens fly
- Usikkerhet om hva som vil skje når Dash 8-fly fases ut, jf. at dette er en av få flytyper som tilfredsstiller kravene til kapasitet, komfort og operative egenskaper på kortbanenettet.
- Betydning av gode flyforbindelse for lokal / regional sysselsetting, bosetting og næringsliv

Avinors lufthavn- og distriktssjefer har nylig gjennomført en kartlegging av slike lokale initiativ (per november 2010). De fleste gjelder baneforlengelser på eksisterende lufthavner, men det er også en del prosjekter som forutsetter helt nye flyplasslokaliseringer:

- *Førde*: Interesseeutvalget for lufthavnen har lagt frem planer om å forlenge rullebanen fra dagens 800 til 1199m.
- *Florø*: Banelengden er 1199m. Kommuneplan baserer seg på 2000m bane, men iflg kommunen er en slik utvidelse ikke aktuell i "overskuelig fremtid"
- *Eid kommune*: Har utredet en bane på 1199m på Hundvikfjellet som alternativ til Sandane. Det er noe uklart hvor denne saken står i dag
- *Røros*: Kommunen har i lang tid arbeidet for med å øke banelengden som i dag er på 1720/1580 m (avhengig av retning). For tiden utredes en forlengelse med 150 m.
- *Namsos*: Kommunen, sammen med Namdalshagen næringsforening, utreder en forlengelse fra dagens 799 til 1199m.
- *Rørvik*: Kommunen planlegger forlengelse, først til 1199m, deretter 2000 m.
- *Brønnøysund*: Banelengden er 1199m. Kommunen har etterlyst mulighet for lengre rullebane, men dette er vanskelig pga terminalens beliggenhet
- *Sandnessjøen*: Banelengden er 880m. Næringsforeningen i området arbeider med et prosjekt, der siktemålet er en forlengelse til 1199m.
- *”Helgeland lufthavn”*: Vefsn kommune arbeider med et prosjekt i Drevja-dalen som erstatning for dagens flyplasser på Stokka, Røssvoll og Kjærstad. Det planlegges med en bane på 2000 m pluss sikkerhetssoner
- *Rana*: Her utredes et alternativ med 2700 m rullebane øst for Mo sentrum som erstatning for Røssvoll, og eventuelt Kjærstad dersom det blir lokalpolitisk enighet om det. Det er etablert et samarbeid med næringslivet og flere nabokommuner
- *Narvik*: I forbindelse med behandlingen av planene for E6 Narvik – Bjerkvik har kommunen vedtatt at den kan godta en avvikling av lufthavnen på Framnes på visse vilkår. Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Narvik kommune og Avinor er i dialog om saken
- *Stokmarknes*: Hadsel kommune og Vesterålen regionråd utreder baneforlengelse fra dagens 889 til 1199 m.



- *Leknes*: Vestvågøy kommune ønsker en forlengelse fra dagens 799 til 1199 m. Andre alternativer i Lofoten er også utredet (bl.a. en helt ny flyplass på Gimsøy). I forbindelse med flyplassprosjektene er det etablert et samarbeid mellom regionrådene i Lofoten og Vesterålen
- *Hammerfest*: Dagens flyplass har utfordringer med vær, vind og topografi. Det har vært arbeidet med å finne en ny lokalisering i en årrekke. Avinor har gjennomført værmålinger på Grøtnes sør for Hammerfest. Rapport er fremlagt, og resultatene er til evaluering. Både 1199 og 1550m bane er analysert
- *Berlevåg*: Det ble i en periode arbeidet med 3500 m bane for eksport av fisk fra Øst-Finnmark til Østen. Mye tyder på at dette prosjektet nå er lagt til side

Denne oversikten omfatter kun lufthavner der Avinor er berørt, enten som eier eller ved at det er uttrykt behov for bistand fra Avinor i planlegging og utbygging. En er også kjent med at det foreligger andre initiativ knyttet til flyplasser utenfor Avinor-systemet. Disse omtales ikke her.

Både hovedkontoret og Avinors stedlige representanter blir ofte anmodet om å stille med faglig bistand i planleggings- og utredningsarbeidet. Avinor har bedt om at alle slike henvendelser går via Samferdselsdepartementet. Departementet har oppfordret Avinor til å delta som faglig rådgiver for initiativene i Vefsn og Rana.

Felles for flere av prosjektene er også:

- Lokale initiativ om å utsette oppgradering av sikkerhetsområder og lyanlegg på eksisterende flyplasser (BSL E 3-2) i påvente av en avklaring om ny infrastruktur
- Alternative finansieringsformer diskuteres: Offentlig - privat samarbeid, bidrag fra Avinor, bidrag fra lokalt næringsliv, samt bruk Samferdselsdepartementets rutetilskudd
- Mange av prosjektene har kommet langt i kommunale planprosesser, og reguleringsplaner foreligger flere steder

Ut fra tidligere erfaringer er det grunn til å tro at flere av prosjektene ovenfor ikke er teknisk/operativt tilfredsstillende. Særlig har det vært store utfordringer knyttet til de kompliserte bestemmelsene om prosedyrer for inn- og utflyging, samt til kravene om penetrering av hinderflater.

I sum representerer ovennevnte investeringer for flere milliarder. I tillegg kommer økte driftskostnader, som følge av større arealer til vedlikehold og økt bemanning sammenliknet med dagens situasjon. Ved en rekke lufthavner er det dessuten ønske om å utvide terminaler, bygge parkeringsanlegg og tilrettelegge for regional utvikling av trafikktilbud.

Det er et press på Avinor for å delta i utredninger, komme med avklaringer, og bidra i finansiering. For Avinor er denne situasjonen utfordrende. Det er behov for å avklare en fremtidsrettet rollefordeling og samspill mellom landets flyplasser, særlig i distriktene.

## 6.2 Lekkasje fra regionale lufthavner til stamruteplasser

En av grunnene til de mange lokale initiativene er forskjellene i billettpriser. Det vises i denne forbindelse til tabell 2.2 og (spesielt) 2.3.

Prisforskjellene mellom reiser på stamnettet og reiser der hele eller deler av transporten foregår på regionalnettet gjør, sammen med et bedre vegnett (ref. kapittel 2.4 og 2.5), at de reisende aksepterer lengre tilbringeravstander med overflatetransport enn tidligere. Nedenfor er dette illustrert med et eksempel fra Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. For tilsvarende analyser av Ålesund lufthavn, Vigra, Kirkenes lufthavn, Høybukta og Trondheim lufthavn, Værnes vises det til vedleggsrapporten fra TØI.

### 6.2.1 Eksempel fra Harstad / Narvik lufthavn, Evenes

Evenes geografiske nedslagsfelt består av kommunene Evenes, Tjeldsund, Skånland, Harstad, Kvæfjord, Gratangen, Lødingen, Bjarkøy og Ibestad. I 2009 hadde lufthavnen 470 000 innenriks passasjerer og 30 000 utenriks.

SAS og Norwegian har betjent Evenes i en årrekke. Norwegian hadde tidligere færre frekvenser, men selskapet har økt kapasiteten de seneste år. I 2009 hadde Norwegian en markedsandel på 55 prosent. Widerøe betjener de nærliggende regionale lufthavnene. Avstander til disse er:

- Narvik lufthavn, Framnes: 80 km
- Stokmarknes lufthavn, Skagen: 140 km
- Svolvær lufthavn, Helle: 160 km
- Leknes lufthavn: 235 km
- Andøya lufthavn: 220 km

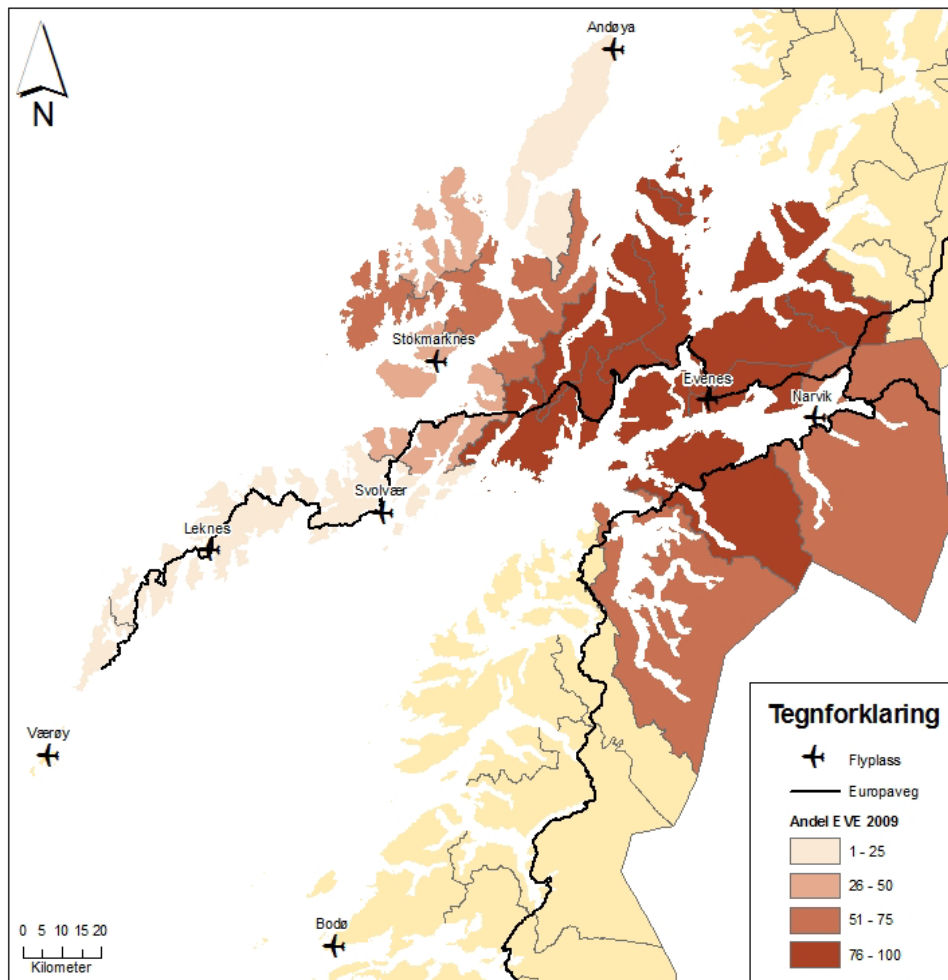
Figur 6.1 illustrerer det funksjonelle influensområdet i 2009, og viser betydelig lekkasje fra nedslagsfeltet til Stokmarknes og Narvik (Framnes), mens overlappet mot Svolvær, Leknes og Andøya er mindre.

Stokmarknes har hatt en økning i lekkasjen til Evenes de siste 12 årene sett under ett. På Oslo-reiser er det imidlertid små endringer etter 2003 (fra 73 % til 75 % lekkasje til Evenes). Se også tabell 6.2. Lekkasjen er størst i fritidsmarkedet. Fra Andøya lufthavn til Evenes har lekkasjen på Oslo-reiser gått ned fra 33 % i 2003 til 23 % i 2009. Evenes spiser seg betydelig inn i det geografiske nedslagsfeltet til Narvik lufthavn, Framnes. I 2009 reiste 70 prosent av alle de reisende til/fra denne lufthavnens nedslagsfelt om Evenes. Dette nivået har holdt seg stabilt over flere år. For Oslo-reiser var lekkasjen fra Framnes til Evenes hele 95 % i 2009.

Åpningen av Lofast i 2007 har ført til en merkbar reduksjon i reisetiden fra Lofoten til Evenes. Fra Svolvær er det nå 2 ½ times kjøretid til Evenes, mens det fra Leknes tar drøyt 3 ½ time. Lofast har ført til at reisende til/fra Svolvær lufthavnens geografiske nedslagsfelt (Vågan kommune) i større grad benytter Evenes. På Oslo-reiser har andelen som benytter Evenes økt fra 3 % i 2003, til 10 % i 2007 og til 32 % i 2009. Se tabell 6.1. Norwegian's inntreden bidro til et lite hopp i Evenes' markedsandel, men det var først når Lofast kom at Evenes fikk en sterk økning i markedsandelen på Oslo-reiser.

	Lufthavn valgt		
	Svolvær	Evenes	Bodø
2003	74	3	23
2007	69	10	21
2009	56	32	13

Tabell 6.1 Markedsandeler (%) på Oslo-reiser for reisende til/fra Svolvær.



Figur 6.1 Evenes' funksjonelle influensområde. 2009. Prosent.

Reisetiden fra Leknes til Evenes er også kortet ned etter Lofast, men reisetiden er fortsatt lengste laget. Det er derfor relativt få av de som sogner til Leknes som benytter Evenes på Oslo-reiser (kun 8 % i 2009 mot 3 % i 2007). Ellers er det mange som tar båt/ferge til Bodø og fly derfra på Oslo-reiser.

## 6.2.2 Oppsummering – trafikklekkasje

Analysene har vist at det fra enkelte regionale lufthavner er betydelig lekkasje til den nærmeste stamlufthavnen. Tabell 6.2 oppsummerer funnene på reiser til og fra Oslo i perioden 2007-2009. Noen hovedpunkter:

- Avstand til stamflyplass påvirker lekkasjen. Lekkasjen er høy fra Narvik (95 %), Stokmarknes (75 %) og Namsos (72 %), som alle ligger relativt nær en stamflyplass.
- Lekkasjen ser ut til å ha stabilisert seg, dvs. det er ikke lengre er en effekt av lavere priser på stamrutenettet fordi Norwegian var etablert i alle markeder allerede i 2007. Unntaket er Kirkenes hvor lekkasjen fra Vadsø har økt mellom 2007 og 2009 og Stord/Bømlo hvor flere reiser til Haugesund (se kapittel 2.5)
- I perioden er det gjennomført to store vegprosjekter (Lofast og Eiksundsambandet) som har gitt betydelig reduksjon i reisetid til flyplass. Dette påvirker de reisendes valg av lufthavn. Svolvær har hatt stor økning i lekkasjen til Evenes etter Lofast. I tillegg er det flere charterflygninger. Reisende til/fra Herøy og Ulstein benytter Ørsta/Volda istedenfor Ålesund lufthavn i større grad etter åpningen av Eiksundsambandet. Ørsta/Volda har direkteruter til Oslo, relativt mange frekvenser og ikke dyre gjennomgangsbilletter.

Lufthavn	Bergen		Ålesund		Trondheim		Bodø		Evenes		Kirkenes	
	2007	2009	2007	2009	2007	2009	2007	2009	2007	2009	2007	2009
Ørsta/Volda			52	45								
Sandane	6	6	13	15								
Namsos <sup>2</sup>					80	72						
Rørvik					63	49						
Brønnøysund					19	24	6	2				
Mosjøen					21	28	5	4				
Sandnessjøen					7	18	41	27				
Stokmarknes							4	4	79	75		
Andøya									27	23		
Svolvær							21	13	10	32		
Leknes							44	18	3	8		
Narvik							3	3	97	95		
Vadsø											45	63
Vardø											-	-
Båtsfjord											-	-

Tabell 6.2 Lekkasje på Osloreiser fra nedslagsfeltet til regionale lufthavner. 2007 og 2009.

Med bakgrunn i den store lekkasjen fra regional- til stamnett har Møreforskning Molde belyst de finansielle og samfunnsøkonomiske konsekvenser av reduserte billettprisene på regionale flyruter som støttes av SD. En har både vurdert reduserte billettpriser, og endret etterspørsel som følge av lavere priser. Nettoutfallet er svakt positivt, og indikerer at systemet kan gjøres mer tjenlig ved hjelp av bedret pris og kapasitetstilpasning.

### 6.3 Ringvirkninger av lufthavner

I Norge er gjennomsnittlig kjøreavstand til nærmeste lufthavn for 64 minutter. Rundt 40 % av befolkningen har mindre enn 30 minutters kjøreavstand, mens rundt 70 % har mindre enn en time, og kun rundt 3 % har mer enn to timer til nærmeste lufthavn. Tilgjengeligheten er særlig god i Vest- og Nord-Norge.

En flyplass har direkte virkninger (aktivitet på flyplassen), indirekte virkninger (leveranser til aktivitet på flyplassen) og induserte virkninger (forbruk generert av inntekten fra de to førstnevnte). I tillegg har flyplasser katalytiske virkninger som går ut over dette, og som bidrar til å skape aktivitet og utvikling regionen. Virkningene er blant annet knyttet til regional tilgjengelighet og regional konkurransevne.

#### 6.3.1 Lufthavners betydning, eksempler fra Ålesund og Brønnøysund

Nedenfor redegjøres for hovedfunnene fra en ny studie om virkningene av Ålesund og Brønnøysund flyplasser (Møreforskning Molde 2010).

##### Betydning for privathusholdninger

Rundt 2/3 av de spurte fremhever tilgjengelighet til ferie- og fritidstilbud som en viktig følge av at lufthavnen finnes. Rundt halvparten av fremhever bedret tilgjengelighet til helsetilbud, samt kontakt med slekt og venner som viktige. Rundt 70 % påpeker at lufthavnens eksistens gjør det mer sannsynlig at de vil bli værende i regionen.

<sup>2</sup> Ekskludert Steinkjer

Blant innflyttere og tilbakeflyttere, oppgir ca 55 % lufthavnen som ”svært viktig” eller ”viktig” for flyttebeslutningen. Lufthavnen er viktigere for de som har valgt å flytte til Helgeland enn til Sunnmøre, noe som også understreker forskjellen i tilgjengelighet for disse to regionene.

Sysselsatte i flyintensive sektorer (finans og forsikring, energi, eiendom, lager og transport, samt annen offentlig og privat tjenesteyting), viser nær dobbelt så høy reiseaktivitet som andre. I underkant av 40 % benyttet en alternativ lufthavn for utgående reiser i løpet av siste år. Dette skyldes i hovedsak forskjeller i rutetilbud og pris

### Betydning for bedrifter

Ca  $\frac{3}{4}$  av de spurte bedriftene benyttet lufthavnene i nærområdet til forretningsreiser i 2009, andelen var 79 % på Sunnmøre og 73 % på Sør-Helgeland. Tilgang til kurs/konferanser og markedskontakt er rangert som de viktigste formålene med flyreisene.

Når det gjelder *flyfrakt*, benyttet 35 % av de spurte seg av dette tilbudet via lufthavnene i regionen. Flexibilitet er den viktigste grunnen til dette. Avhengigheten av et flyfraktilbud er størst for inn- og uttransport av reservedeler

De viktigste effektene av en lufthavn er at bedriftene når et større marked, den muliggjør økt eksport og den bedrer konkurransevnen. Økt omsetning og bedret lønnsomhet er også oppgitt som viktige effekter.

Kontakt med kunder er angitt som viktigste lokaliseringsfaktor (44 % av bedriftene). Dernest følger generell livskvalitet, tilgang til kvalifisert arbeidskraft og tilgang til lufthavn. I følge materiale er lufthavner rangert som en langt viktigere lokaliseringsfaktor enn vegsystemet.

Nærhet til lufthavn er viktigere for bransjer som tradisjonelt er regnet som flyavhengige. Nærheten er også nevnt som viktigere av bedrifter som har kontorer, avdelinger eller datterselskaper i andre deler av landet, og/eller i utlandet. Det er ikke lufthavnens eksistens i seg selv, men regionens næringsstruktur som betyr mest for bruken av lufthavnen.



KYSTVERKET



Statens vegvesen



Jernbaneverket



AVINOR

Sekretariatet for nasjonal transportplan 2014-2023  
Statens vegvesen Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo  
Telefon 02030  
Telefaks 22 64 45 46

ISBN: 978-82-7704-132-2