

ØF-notat nr. 9/2007

Innlandet 2030:

Infrastruktur

av

Kristian Lein

Notat nr 4

til

Innlandet 2030

Østlandsforskning

Østlandsforskning er et forskningsinstitutt som ble etablert i 1984 med fylkeskommunene og høgskolestyrene/de regionale høgskolesentra i fylkene Oppland, Hedmark og Buskerud som stiftere i samarbeid med Kommunaldepartementet.

Østlandsforskning er lokalisert i høgskolemiljøet på Lillehammer og har i tillegg kontorer i Hamar. Instituttet driver anvendt, tverrfaglig og problemorientert forskning og utvikling.

Østlandsforskning er orientert mot en bred og sammensatt gruppe brukere. Den faglige virksomheten er konsentrert om to områder:

- Næringsliv og regional utvikling
- Velferd, organisasjon og kommunikasjon

Østlandsforskning sine viktigste oppdragsgivere er departement, fylkeskommuner, kommuner, statlige etater, råd og utvalg, Norges forskningsråd, næringslivet og bransjeorganisasjoner.

Østlandsforskning har samarbeidsavtaler med Høgskolen i Lillehammer, Høgskolen i Hedmark og Norsk institutt for naturforskning. Denne kunnskapsressursen utnyttes til beste for alle parter.

ØF-notat nr. 9/2007

Innlandet 2030: Infrastruktur

av

Kristian Lein

Notat nr 4

til

Innlandet 2030

Tittel: Innlandet 2030: Infrastruktur

Forfatter: Kristian Lein

ØF-notat nr.: 9/2007

ISSN nr.: 0808-4653

Prosjektnummer: 10130

Prosjektnavn: Innlandet 2030

Oppdragsgiver: NHO Innlandet

Prosjektleder: Tor Selstad

Referat: Notatet tar utgangspunkt i investeringer i infrastruktur og trafikkutvikling i Innlandet. Til tross for at trafikkveksten har vært sterkere enn landssnittet har Innlandet fått en lavere andel av veibevilgningene enn hva andelen riksveier skulle tilsi. Notatet drøfter betydningen av infrastruktur for utvalgte næringer og for regional utvikling som helhet. Til sist skisseres prognoser for trafikkutvikling, samt et trendbasert scenario, som beskriver mulige, større investeringer i infrastruktur og konsekvenser av disse.

Emneord: Innlandet, næringsutvikling, infrastruktur, regionalpolitikk, regional utvikling.

Dato: April 2007.

Antall sider: 44

Pris: Kr 80,-

Utgiver: Østlandsforskning
Serviceboks
2626 Lillehammer

Telefon 61 26 57 00
Telefax 61 25 41 65
e-mail: post@ostforsk.no
<http://www.ostforsk.no>

Dette eksemplar er fremstilt etter KOPINOR, Stenergate 1 0050 Oslo 1. Ytterligere eksemplarfremstilling uten avtale og strid med åndsverkloven er straffbart og kan medføre erstatningsansvar.

Forord

Dette er fjerde notatet til prosjektet Innlandet 2030, som Østlandsforskning gjennomfører på oppdrag for NHO Innlandet. Hensikten med prosjektet er å diskutere sammenhengen mellom ulike sektorer og hvordan de kan påvirke Innlandets langsiktige utvikling. Dette notatet handler om samferdselsinfrastrukturen i Innlandet. Notatet ser både framover og bakover mht investeringer, trafikkutvikling, og tar for seg infrastrukturens betydning for regional utvikling.

Det første notatet tar for seg selve regionen, og ser bl.a på i hvilken grad dette vil være én region i 2030, samt hvordan regionen kan tenkes å påvirke sin utvikling i årene som kommer. Notat nr 2 omhandler det som antakelig er regionenes viktigste ressurs, nemlig befolkningen selv. Befolkningsutviklingen er også i høyeste grad en ressurs for næringsutviklingen (notat 3). De immaterielle infrastrukturene – forskning, høyere utdanning med videre – er tema for det femte notatet.

Dette notatet handler altså om Innlandet og transport og infrastruktur. Til tross for at trafikkveksten har vært sterkere enn landssnittet har Innlandet fått en lavere andel av veibevilgningene enn hva andelen riksveier skulle tilsi. Notatet drøfter betydningen av infrastruktur for utvalgte næringer og for regional utvikling som helhet. Til sist skisseres prognoser for trafikkutvikling, samt et trendbasert scenario, som beskriver mulige, større investeringer i infrastruktur og konsekvenser av disse.

Lillehammer, april 2007

Ståle Størdal
forskningsleder

Tor Selstad
prosjektleder

Innhold

1	Om notatet	7
2	Investeringer i vei og bane	9
2.1	Investeringer i veier.....	9
2.2	Investeringer i jernbanenettet	14
3	Transport og trafikkutvikling (vei).....	17
4	Betydning av god infrastruktur for regional utvikling	21
4.1	Effekter for næringsliv	21
4.2	Infrastrukturens betydning for regional utvikling	23
4.3	Betydning for næringer	26
5	Trafikkutvikling og utvikling av infrastrukturen	33
6	Et trenbasert scenario	37
7	Referanser.....	41

1 Om notatet

Transportinfrastruktur er i hovedsak et gode som bokstavelig talt benyttes ”underveis” i en eller annen produksjonsprosess, det være seg arbeidskraft, varer, tjenester i næringsøyemed, eller produksjon av opplevelser og trivsel for befolkningen. Bedre infrastruktur er dermed ikke et mål, men et middel for samfunnsutvikling.

Utbygging av infrastruktur vil som regel bety raskere og mer pålitelige transporter. For næringslivet i Innlandet betyr det lavere kostnader ifm person- og godstransport. Innbyggerne vil få kortere reistider både i reiser i Hedmark/Oppland og ikke minst til Oslo-området og lengre sør. Tilreisende, herunder turister og folk som eier hytter i vår del av landet, vil bruke mindre tid på å reise hit. Bedret infrastruktur vil også kunne gi en impuls til regional utvikling ved at arbeidsmarkedene utvides geografisk, og særlig at arbeidsmarkedet i Innlandet kobles tettere opp til Oslo-området. Et større arbeidsmarked gjør en region mer attraktiv både for befolkning og næringsliv, f.eks ved å lette mulighetene for lønnsom drift for spesialiserte bedrifter, slik at det blir etterspørsel etter folk med høy utdanning og spesialkompetanse. Hvis en region lykkes i å trekke til seg befolkning og bedrifter, vil dette gi opphav til vekst i innbyggertallet, som igjen vil generere lokal etterspørsel og derigjennom ytterligere sysselsettingsvekst.

Et naturlig startpunkt i notatet er investeringer i veier og jernbaner; hva har skjedd i den foregående ”generasjonen”, siden begynnelsen av 1980-tallet? Dette gir en påminnelse om hva som har skjedd på ca 25 år, samt gir en pekepinn om i hvilket omfang en kan forvente av nye investeringer de ca 25 neste årene. Som vi vil komme tilbake til har ikke Innlandet fått ”sin andel” av vei-investeringene siden starten på 80-tallet. I kap 3 ser vi på trafikkutvikling og prognoser for trafikkutviklingen fram til 2030. I kap 4 drøftes betydningen av infrastrukturen for regional utvikling og næringsutvikling. For å forankre dette i Innlandets behov og næringsstruktur har vi forsøkt å koble diskusjonen til viktige næringer i vår region. I kap 5 og 6 ser vi framover mot 2030 i forhold til prioriteringer, prosjekter og effekter for Innlandet, både transportmessig og i forhold til sammenkobling både internt, og ikke minst i forhold til Oslo-regionen.

2 Investeringer i vei og bane

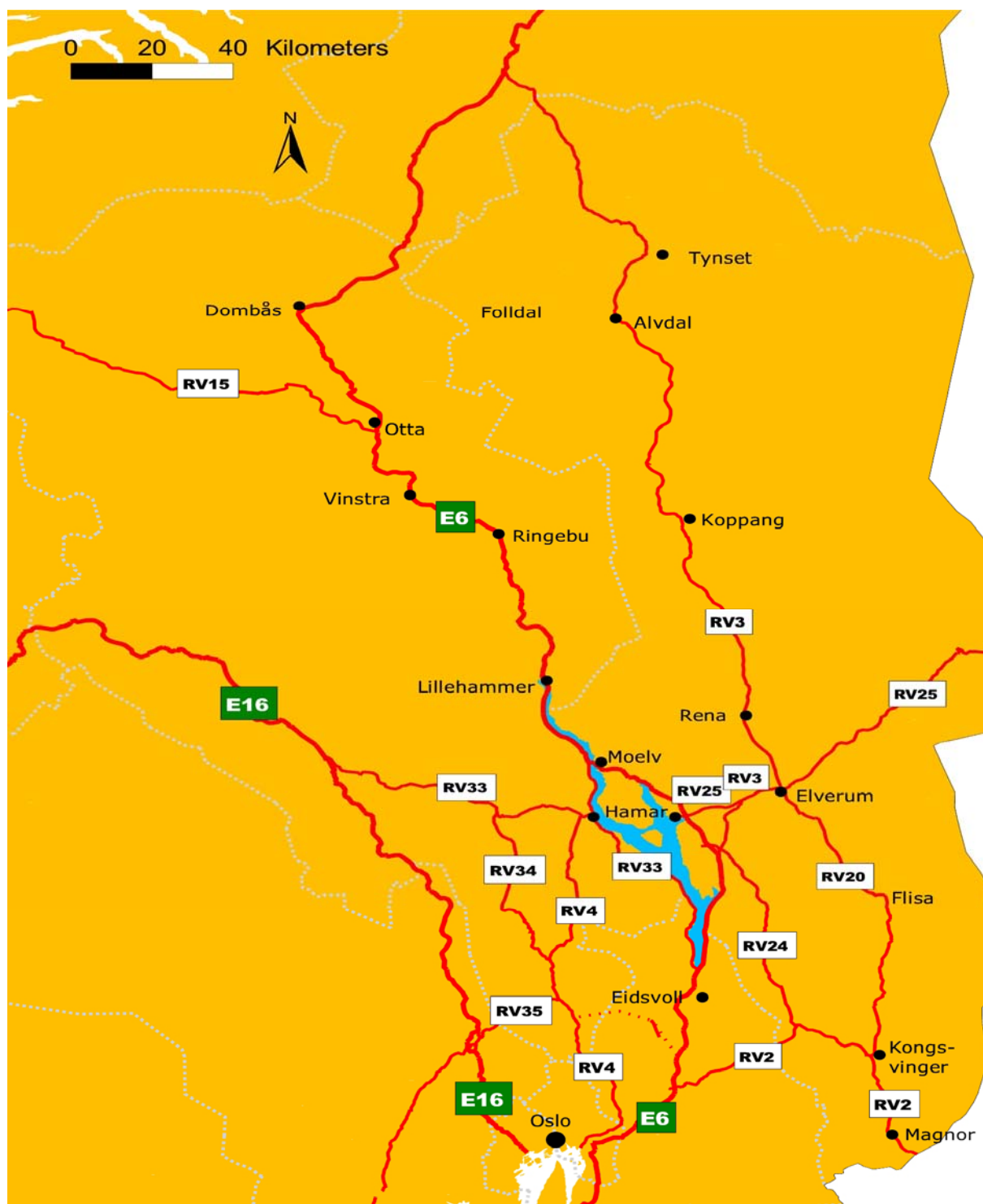
Innlandet har ikke havner, og har kun én flyplass med (lite) regulær trafikk, Leirin i Valdres. Denne har imidlertid liten trafikk, og det meste av trafikken er turisttrafikk. Store deler av Innlandet har relativt kort avstand til hovedflyplassen på Gardermoen, og har stor betydning for tilgjengeligheten både for innbyggere og tilreisende. Siden Gardermoen ligger utenfor Hedmark og Oppland, og det ikke kan påregnes utbygging/utvidelser av flyplasser i Innlandet, ser vi bort fra lufttransport i dette kapitlet.

2.1 Investeringer i veier

Hva som kan sies å være hovedkorridorer i Innlandet kan ikke besvares absolutt. De viktigste veiene ut fra trafikkmengde og betydning for næringslivet er:

- E6 (Hedmark og Oppland)
- Rv 2 (Hedmark)
- Rv 3 (Hedmark)
- Rv 20 (Hedmark)
- Rv 24 (Hedmark)
- Rv 25 (Hedmark)
- E16 (Oppland)
- Rv 4 (Oppland)
- Rv 15 (Oppland)
- Rv 33 (Oppland)
- Rv 34 (Oppland)
- Rv 35 (Oppland)
- E 136 (Oppland)

Disse veiene er tegnet inn i fig 1.1.

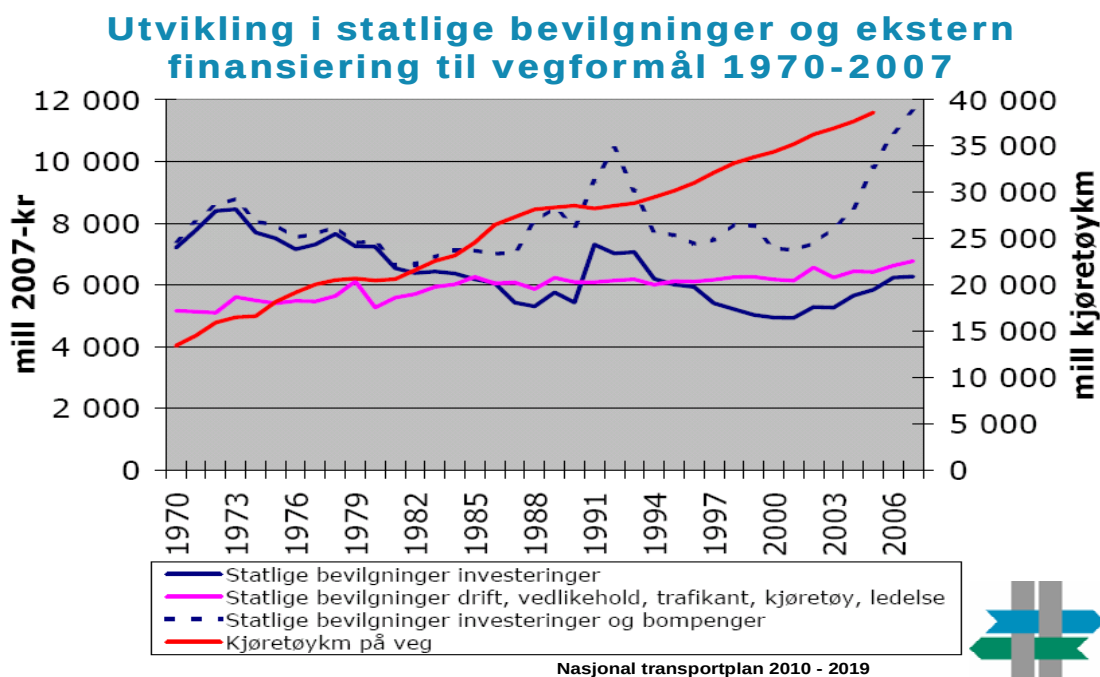


Figur 2.1

De to innlandsfylkene spiller en viktig rolle som transittkorridorer mellom Østlandet og Trøndelag/Nord-Norge/Vestlandet/Sverige. I planleggingssammenheng har Statens Vegvesen delt inn landet i 18 stamveiruter. Stamveiene i Innlandet inngår i 6 av disse. E6 er stamvei og inngår i transportkorridoren Oslo-Trondheim (stamveirute 6a). Av veiene i Hedmark er Rv 2 og Rv 3 kategorisert som stamveier. I Oppland er E 16, Rv 15, Rv 4 og Rv 35 kategorisert som stamveier. Rv 2 utgjør, sammen med Rv 20 og Rv 35 til Hønefoss, rute 2b, mens Rv 3

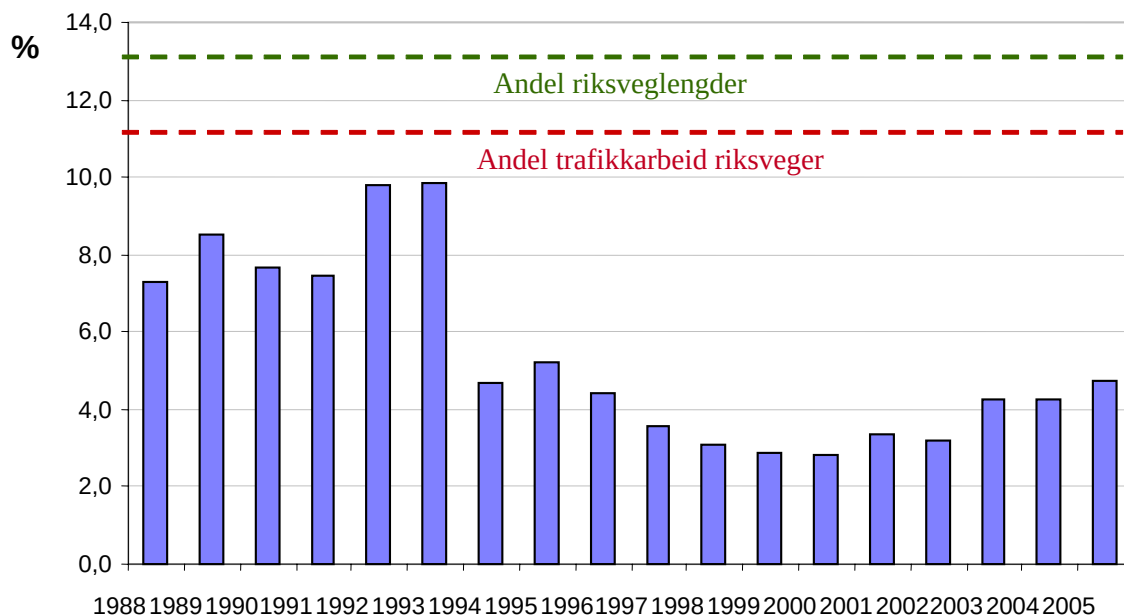
Kolomoen-Ulsberg utgjør rute 6b. E 16 Oslo-Bergen utgjør rute 5c, Rv 15 Otta - Måløy utgjør rute 6c, E 136 Dombås – Ålesund utgjør rute 6d, og Rv 4 inngår i stamveiruta Oslo-Trondheim sammen med E6.

Figuren under viser at de statlige bevilgningene til veiformål har vært relativt stabile for landet under ett siden begynnelsen av 1980-tallet, mens trafikken har økt (jf egen omtale nedenfor). Tar en med inntektene fra bompenger viser figuren at det har vært betydelig realvekst siden 2000 (den stiplede blå linja).



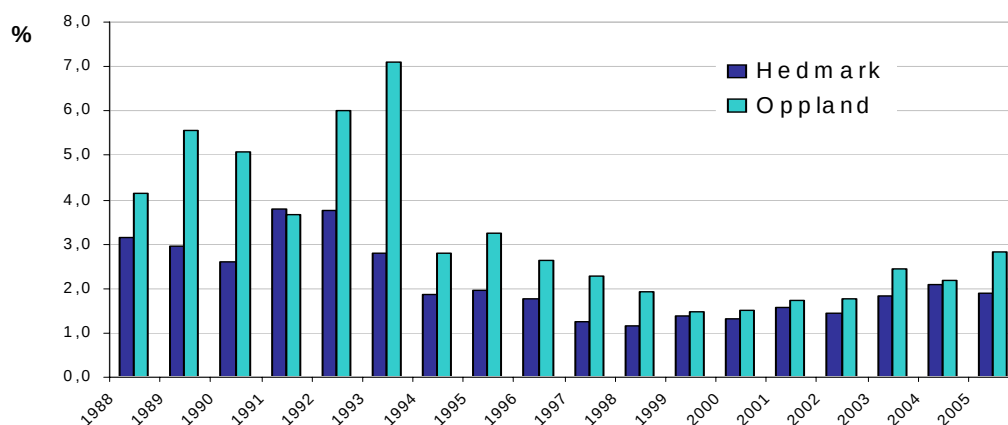
Figur 2.2.
Kilde: Vegdirektoratet

I tillegg til stagnerende investeringer i vegformål på landsbasis, har Innlandet fått en mindre del av investeringene enn hva andelen av riksveiene, evt andel av trafikkarbeidet, skulle tilsi.



Figur 2.3: Riksvegbevilgninger til Hedmark og Oppland (Innlandet) i prosentandel av landet
Kilde: Vegforum Innlandet basert på informasjon fra Statens vegvesen region Øst.

Investeringene nådde en topp i årene før Lillehammer – OL i 1994. Som figuren nedenfor viser var det særlig Oppland som nøt godt av denne innsatsen.



Figur 2.4: Riksvegbevilgninger til Hedmark og Oppland i prosentandel av landet.
Kilde: Vegforum Innlandet basert på informasjon fra Statens vegvesen region Øst.

De viktigste veiprosjektene siden begynnelsen av 1980-tallet har vært (regnet fra sør mot nord og med omtrent datering)¹:

på E6:

- Ny vei gjennom Ullensaker og Eidsvoll, ny bru ved Minnesund (Akershus); 1985-1993.
- Ny vei forbi Hamar/Olrud, tidlig på 90-tallet.
- Omlegging av E6 til å gå over Rudshøgda; midten av 80-tallet.
- Mjøsbrua ferdig i 1986, veien legges på vestsida av Mjøsa.
- Ny vei forbi Lillehammer, omlegging av trafikken gjennom byen, ny forbindelse mot Gausdal; 1990-1993.
- Ny vei Tretten-Fåvang; begynnelsen av 1980-tallet.
- Ny vei Otta-Dombås; begynnelsen av 1980-tallet.

på rv 4:

- Delvis ny trasé gjennom Nittedal/Hakadal (Akershus). Slutten av 80-tallet.
- Forbindelse til Gardermoen fra Hadeland (Rv 35); åpnet 2002.
- Ny vei Roa-Harestua, ny tunnel. Ca 1990.
- Utbedring/ny vei sør og nord for Lygna, hhv begynnelsen av 1980-tallet og 2005.
- Ny vei (med bompengefinansiering) Reinsvoll-Gjøvik; 2006.
- Omlegging; Mjøsstranda gjennom Gjøvik; ca 1985.

på rv 2:

- Ny vei Kløfta-Nybakk i Akershus (bompengefinansiering); ferdig 2008.
- Omlegging, Kongsvinger, 1980-tallet.
- Utvidelser Kongsvinger-Magnor grense, etter 2000.

på E 16:

- Ny vei/utvidelser gjennom Bærum/Hole (Akershus), fra 1990-tallet.
- Ny vei Leira-Fagernes; ca 1990.
- Omlegging gjennom Vestre Slidre, 1990-tallet.
- Omlegging Vangsmjøsa-Tyin, pågår.
- Ny vei Seltun-Voldum (rett øst for Lærdalstunnelen); ca 2005.
- Lærdalstunnelen åpnet 2000.

på rv 3:

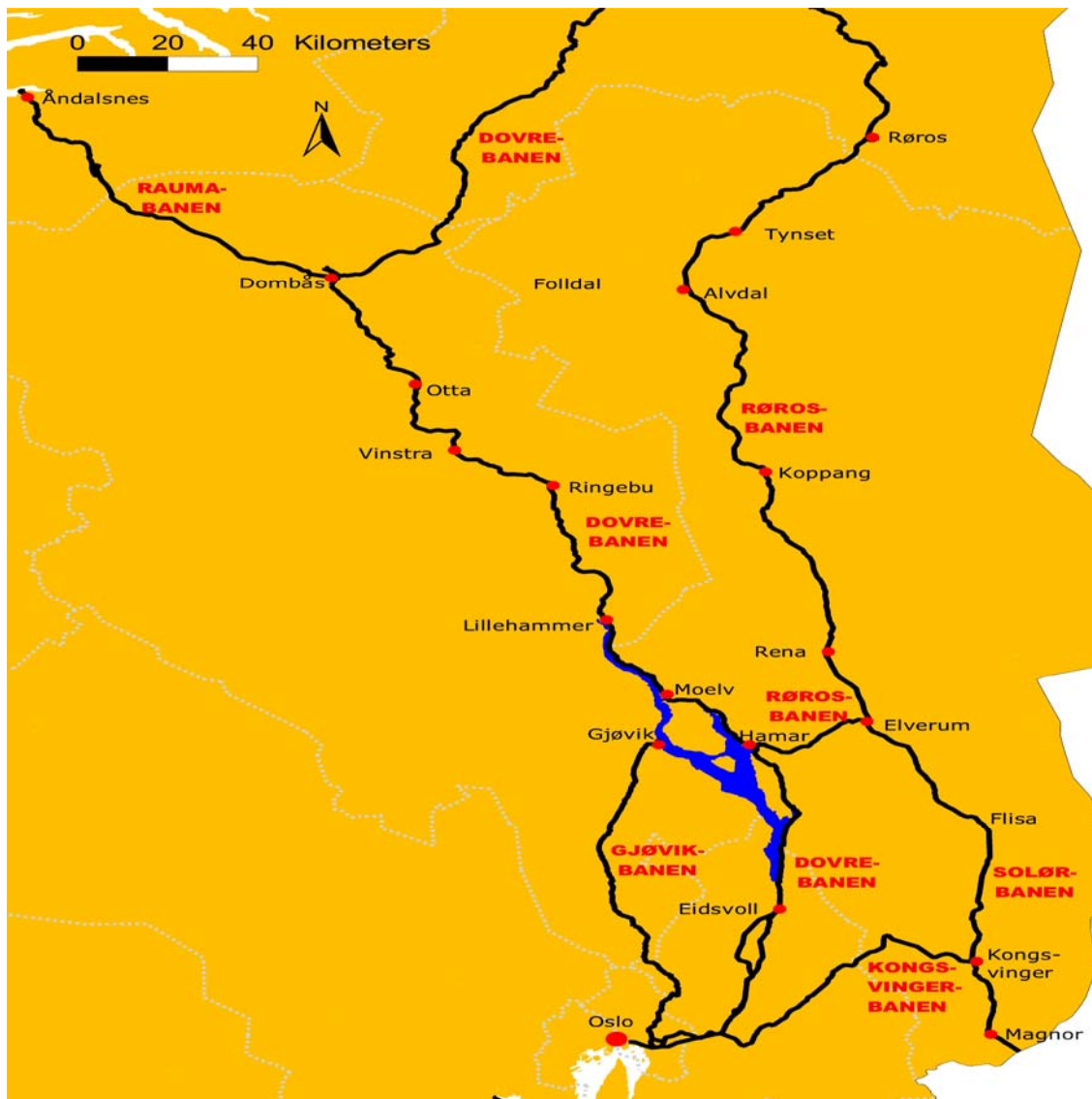
- Omlegging forbi Rena; 2002.
- Breddeutvidelser Rena-Evenstad; 2005-2006.
- Utvidelse Alvdal-Tynset, 1980-tallet.

¹ Vi har også tatt med investeringer utenfor Innlandet, da investeringer særlig i sør for oss kan ha like stor betydning som investeringer. Vi har tatt for oss "lotto-rekka", rv 2, rv 4, E 6 og E 16 (mer om denne i kap 4)

2.2 Investeringer i jernbanenettet

Sett i et innlandsperspektiv har jernbanen størst betydning mht. persontransport. Størst omfang og betydning har persontransporten på strekningen Lillehammer-Hamar-Oslo. Hamar og Lillehammer inngår i det såkalte Intercity-triangelet på Østlandet. Trafikken mellom Hamar/Lillehammer og Oslo har økt betydelig de siste 10 årene, og spesielt etter at Gardermobanen åpnet i 1998, noe som gjorde det mulig å redusere reisetider og øke frekvensene. Senere er reisetiden økt noe fordi økt frekvens har gitt kapasitets- og punktlighetsproblemer og økt tidstap knyttet til togkrysninger (Fylkesdelplan 2002).

Også på strekningene Gjøvik-Oslo og Kongsvinger-Oslo er det relativt hyppige togavganger, spesielt i rush-tidene. Etter at trafikken på Gjøvikbanen ble satt ut på anbud i 2006 har trafikken økt. Gudbrandsdalen har i de siste årene primært vært betjent med fjerntogene mellom Oslo og Trondheim, og tilbudet står derfor i sterk kontrast til opplegget fra Lillehammer og sørover, hvor det stort sett går ett tog pr time. Østerdalen har togtilbud til Røros og Hamar, men ikke gjennomgående tog til Oslo/Trondheim.



Figur 1.3. Jernbanenettet i Innlandet.

Jernbanens andel av godstransportene falt fra 1970 til årtusenskiftet over tid, men har igjen økt siden 2000 (Lian 2007).

Siden slutten av 1990-tallet har det skjedd betydelige endringer i forhold til tilgjengeligheten av godstransport på jernbane for næringslivet i Innlandet. I løpet av de siste 10-årsperioden har NSB (nå CargoNet) i praksis sluttet å betjene industrispor/-kunder i Innlandet, og innstilt godstrafikken til og fra stasjoner i Hedmark og Oppland. Unntaket er transporten av tømmer og flis fra Røros-/Solørbanen og fra Mjøsområdet.

Investeringene i jernbanenettet i Innlandet har stort sett vært konsentrert til Gardermobanen/Dovrebanen. De viktigste prosjektene

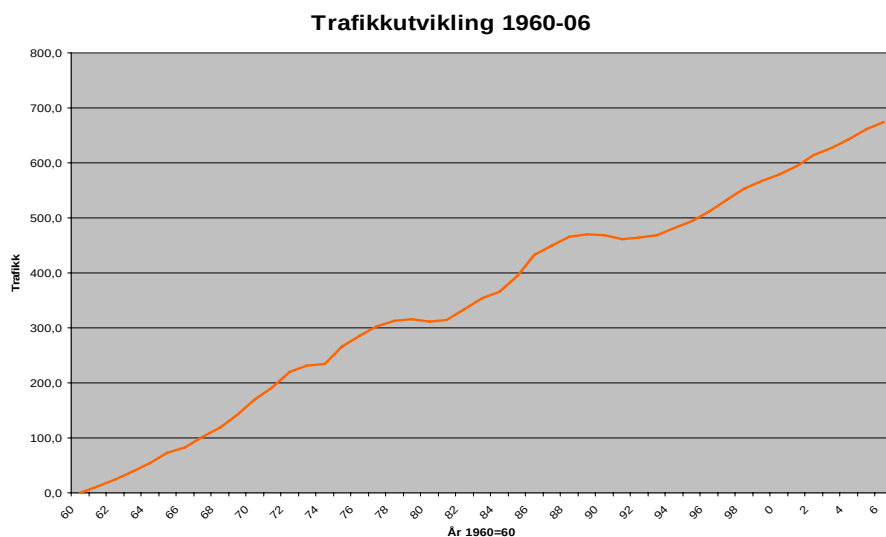
- Gardermobanen, ferdig 1998. Senket reisetiden Oslo-Lillehammer med ca 15 min. La grunnlag for frekvensøkning.
- Sørli tømmerterminal (flyttet fra Hamar); rundt 1990.

- Bygging av Bergsvika kryssingsspor (Ringsaker). Kryssningsspor-forlengelser i Gudbrandsdalen, Rudshøgda.
- Utvidelse av Lillehammer Stasjon; før OL.

På de øvrige banestrekningene er det gjennomført mindre prosjekter og endringer. Aksellasten vil i løpet av 2007 bli økt fra 22,5 til 25 tonn på Røros-, Solør- og Kongsvingerbanen, noe som vil være en fordel for skogbruk og skogindustri.

3 Transport og trafikkutvikling (vei)

Veitrafikken i Norge har økt sammenhengende siden 1960. Veksten var sterkest på 1960-tallet og 1990-tallet.

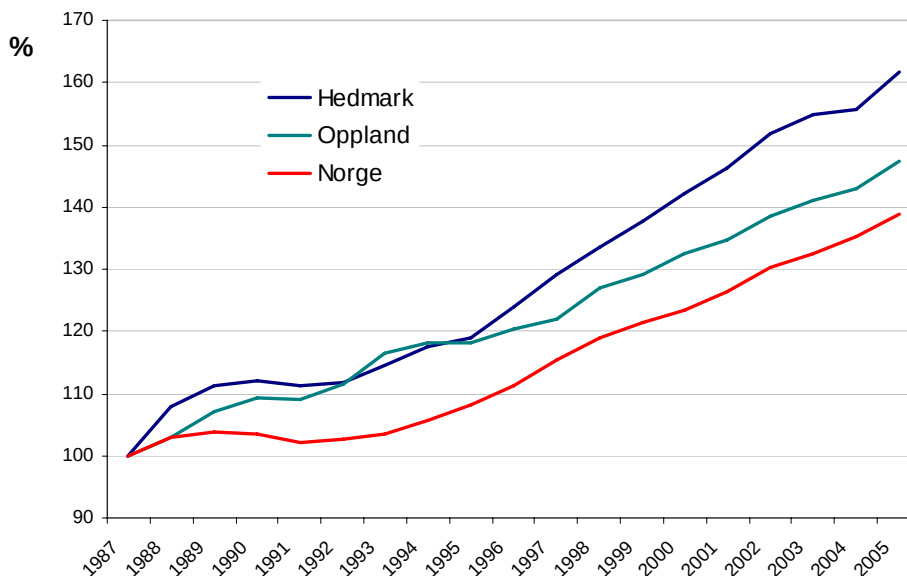


Figur 3.1. Trafikkutvikling 1960-2006

Kilde: Statens vegvesen

Figuren nedenfor viser at veksten de siste 20 årene har vært sterkere i Innlandet enn på landsbasis.

Trafikkutvikling



Figur 3.2. Trafikkutvikling for Innlandet og Norge. Indeks, 1987=100.

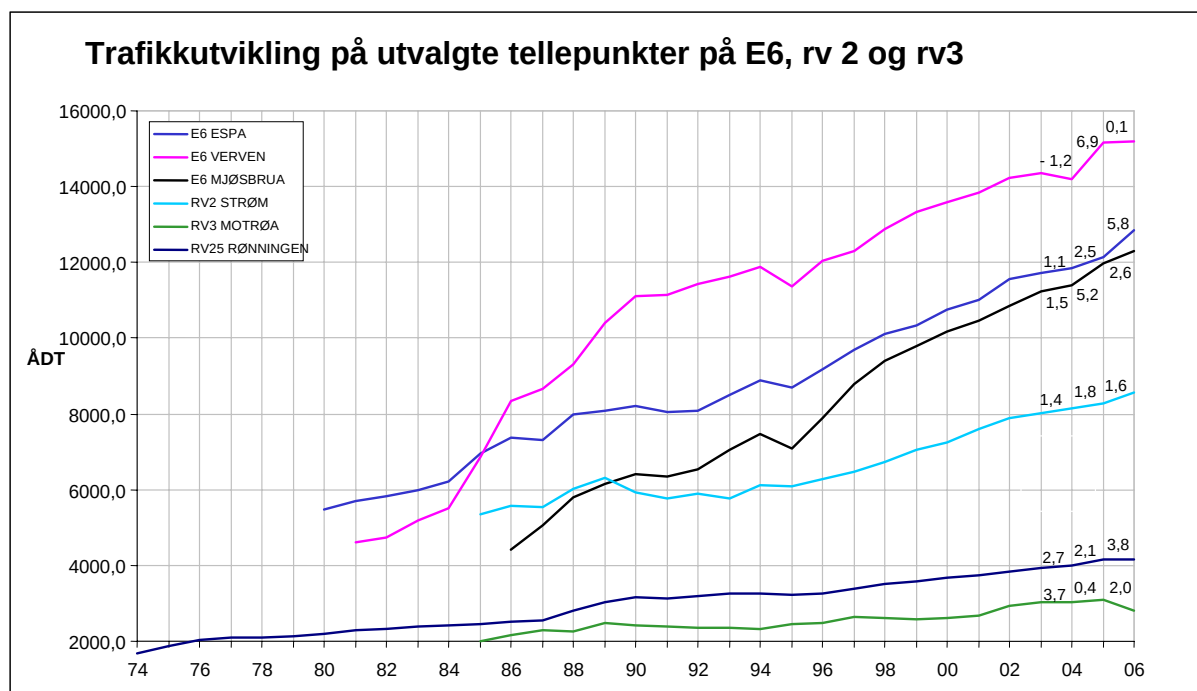
Kilde: Statens vegvesen

Veksten i trafikken i Innlandet var, sammenlignet med landssnittet, særlig sterk på slutten av 1980-tallet. Både for landet, - og Innlandet, var det ikke vekst i trafikken de første årene på 90-tallet grunnet svak økonomisk utvikling. Det generelle økonomiske omslaget skjedde i 1992 og trafikkveksten kom tilbake fra 1993. Fra midten av 90-tallet til 2006 har trafikken på landsbasis økt 29 prosent. I samme periode økte trafikken med 34 prosent i Hedmark og 25 prosent i Oppland. Årsaken til sterkere økning i Hedmark enn i Oppland er ikke opplagt. Det kan henge sammen med økningen i fritidstrafikken². Mye av hytteutbyggingen finner sted i Oppland, men Hedmark fungerer som "transittfylke" for viktige destinasjoner både i Hedmark og Oppland, jf Gudbrandsdalen, Sjusjøen og Trysil.

Statens vegvesen har ikke sammenstilte data for trafikkutviklingen på stamveiene i Innlandet. Data fra Statens vegvesen tilsier at trafikkveksten har vært sterkest på E6 i da særlig i sør. Diagrammet nedenfor viser trafikkutviklingen på utvalgte tellepunkter på E6, rv 2 og rv 3 siden begynnelsen av 1980-tallet.

.

² Som er det reiseformålet som er i sterkest vekst, jf kap 4.



De siste 10 årene har trafikkveksten vært særlig sterk ved Mjøsbrua, noe som nok henger sammen med bortfall av bompenger. Tabellen viser trafikkutviklingen på noen tellepunkter på E 6 fra 1996 til 2005:

Tellepunkt	ÅDT 1996		ÅDT 2005		Endring 1996-2005, prosent
	Alle	% lange	Alle	% lange	
E6 Hvam (Akershus)	47792	12	63664	11	33
E6 Hovinmoen (Akershus)	14972	15	24414	23	50
E6 Espa	9190	17	12134	17	32
E6 Verven (Brumunddal)	12057	13	15169	15	26
E6 Mjøsbrua	7896	15	11990	15	52
E6 Øyer Sør	6837	12	8245	14	21
E6 Otta	4575	13	5646	17	23
Rv4 Gran	8763	9	10602	9	21
Rv4 Lygna Sør	3626	12	4320	12	19
Rv 4 Englandsodden (Gjøvik)	7969	10	9416	12	18
Rv 3/Rv 25 Ebru	9362	13	12127	13	30

4 Betydning av god infrastruktur for regional utvikling

I den kontekst vi snakker om her kan det være hensiktsmessig å dele inn i effekter for næringslivet, og på hvilken måte bedre infrastruktur kan bidra til styrket regional utvikling. Vi skal først drøfte dette med et relativt generelt utgangspunkt. Et naturlig spørsmål å stille er så hvor flaskehalsene er i forhold til det næringsliv vil lever av i dag og skal leve av i 2030. Hvor er flaskehalsene i dag i forhold til eksisterende næringer og næringsutvikling? På hvilken måte vil forbedring/utbygging av infrastrukturen bidra til utvikling av bedrifter og næringsliv? Da kommer en heller ikke utenom hva slags tiltak som vil gi størst effekter.

4.1 Effekter for næringsliv

Nytten av transporttiltak vil være knyttet til reduserte transportkostnader for all aktivitet til sammen. Slike kostnadsreduksjoner kommer til uttrykk ved spart reisetid, bedret sikkerhet, bedret visuell kvalitet knyttet til transportsystemene (landskapshensyn, turistveier), reduserte barrierer (f.eks i form av ferger), reduserte driftskostnader for transportmidlene, og reduksjon i støy og annen forurensing. Transporttiltak kan ha betydelige konsekvenser i et stort område, og kan f.eks innebære omlokalisering av bosteder og næringsvirksomhet. Det er nettovirkningene av dette, korrigert for omlokaliseringskostnadene som er den realøkonomiske nytten av prosjektet.

Ofte er det ikke enkelt å isolere hvilke typer gevinster som er relevante for næringslivet, selv om det er noen kostnader som går mer direkte på næringslivet enn andre (reduksjon i framføringstid, sparte driftskostnader). Samtidig er vanskelig å isolere hvilke geografiske områder som påvirkes av investeringer i infrastruktur, og da særlig i større prosjekter. Et prosjekt på én veg- eller jernbanestrekning kan være positivt for en region, og samtidig negativt for andre, nærliggende regioner hvor det ikke bygges ut. Det betyr at det ikke er tilstrekkelig bare å se på den region som høster godene av tiltakene, men også de regioner som opplever ulemper.

Utbygging av transportinfrastruktur kan ha betydelig effekt for konkurranseevnen til næringslivet i ulike regioner. Men effektene er vanskelige å fastslå, og vil variere mellom ulike regioner avhengig av kjennetegn ved regionen i forhold til vekstkraft (kjennetegnet ved f.eks utdanningsnivå, næringsmiljø), nærings sammensetning, kvalitet på eksisterende infrastruktur, beliggenhet i forhold til andre regioner.

Å investere i forbedret transport er derfor ingen garanti for økonomisk vekst, og det er heller ikke mulig å ”regne seg fram” til hvordan dette vil påvirke eksisterende næringsliv eller mulighetene for næringsutvikling. Verktøyet nytte-/kostnadsanalyse anvendes, bl.a av transportetatene etter en gitt mal, som skal inneholde de viktigste realøkonomiske effekter av transporttiltak.

Vegprosjekter kan enten fjerne flaskehalser eller på annen måte løser opp køer, eller bidra til en mer generell forbedring av vegnettet. Effekter for næringslivet av slike prosjekter er knyttet til at:

- *Transporttiden for sjåfør og transportmiddel reduseres.* For en transportbedrift/eier av kjøretøy kan dette slå direkte ut i kostnadene gjennom reduserte lønnsutbetalinger og slitasje på kjøretøy.
- *Transporttiden til og fra arbeid reduseres.* Det kan medføre at flere personer betrakter bedriften som et mulig arbeidssted, og at bedriften derfor står overfor et større tilbud og bedre tilgang på kompetent personale. Samme effekt kan framkomme dersom bedre punktlighet og frekvens oppnås.
- *Transporttiden for reiser i arbeid reduseres.* Dermed reduseres kostnadene for bedrifter forbundet med arbeidsreiser. En rapport fra Econ (1999) viser imidlertid at næringslivet er mindre opptatt av arbeidsreiser enn effektiviteten innen godstransport.
- *Transporttiden for varer som skal til og fra bedriftene reduseres.* Redusert transporttid medfører at innsatsvarer flyttes raskere mellom bedrifter og at ferdigvarer kommer raskere fram til sluttbrukerne. Lagerhold kan reduseres, og det er muligheter for å nå større markeder med ferdigvarer.
- *Punktlighet og regularitet forbedres.* Det blir færre forsinkelser og bedriftene kan med større sikkerhet planlegge kjøp av innsatsfaktorer og leveringer til markedet. Styrket regularitet minsker behovet for lagerhold. Ifølge Econs undersøkelse fra 1999 er pålitelighet blant de faktorer som tillegges størst vekt. Dette samsvarer også med funn i en undersøkelse rettet mot næringslivet i Hedmark og Oppland (Lein, Køhn og Hagen 2003).
- *Fleksibilitet og frekvens forbedres.* Redusert transporttid gjør det enklere å frakte varer (inkl arbeidskraft) nøyaktig etter behov. Kortere transporttid vil medføre at transportbedrifter kan påta seg flere oppdrag og dermed økt frekvens for kjøperne av transporttjenester.
- *Det blir mulig å benytte seg av tyngre kjøretøy.* Dette kan være aktuelt for en del bedrifter fordi det reduserer transportkostnadene.
- *Skader på varer og materiell reduseres.* Tiltak som medfører færre ulykker fører til færre skader på varer og materiell i tillegg til skade på personer eller dødsfall. Forbedring i infrastrukturen kan medføre at forsikringsbehovet reduseres, evt. at premiene blir billigere.

Alle de effekter som er påpekt bidrar til lavere kostnader for transportører og transportkjøpere. Den mest åpenbare effekten av for eksempel bedre vegnett er derfor at bedriftene får lavere transportkostnader. Infrastruktur i transport kan ha betydelige effekter for konkurranseevnen til næringslivet i ulike regioner, men effektene er usikre og varierende (Econ 2002).

Tall fra Transportbrukernes Fellesorganisasjon (TF 2003) viser at logistikkostnadene i gjennomsnitt utgjør 9 prosent av omsetningen for norske industribedrifter, hvorav transportkostnadene utgjør snaut 6 prosent og lager/adm utgjør samlet ca 3 prosent. For bedriftene i utvalget som ligger i Hedmark og Oppland utgjør logistikkostnadene 12 prosent, altså mer enn gjennomsnittet for landet. Ca halvparten av bedriftene vurderer logistikken som av stor betydning for bedriftens lønnsomhet og konkurranseevne, mens vel 60 prosent bedømmer logistikk som av stor betydning i årene framover. Disse tallene indikerer at endringer i transportkostnadene kan gi betydelige utslag i lønnsomheten.

4.2 *Infrastrukturens betydning for regional utvikling*

Et hovedspørsmål i utformingen av samferdselspolitikken er i hvilken grad investeringer i transportinfrastruktur bidrar til å fremme regionaløkonomisk utvikling. Spørsmålet er omdiskutert i litteraturen. Årsak – virkningssammenhengen er ikke entydig, og implikasjonene av ulike former for transport- og infrastrukturpolitikk mht. regional utvikling er langt fra avklart. Lokal vekst kan både bestå av overført aktivitet fra andre regioner, og nyskapt vekst som følge av bedre utnyttelse av tilgjengelige ressurser. Forbedringer i transportnettet kan gi opphav til en generell økonomisk vekstprosess, gjennom kostnadsreduksjoner, effektivisering og spesialisering, mens en annen mulighet er at slike prosjekter først og fremst gir seg utslag i rene korridoreffekter, dvs at de primært angår trafikkflyten (Ohr og Bråthen 2003).

Investeringer i transport internt i eller til en region ikke er noen garanti for høyere økonomisk vekst. Effektene avhenger bl.a av (jf Econ 2002)

- hvor sterke kostnadsreduksjoner det eksisterende næringslivet får
- om forbedringen gjør at regionen lykkes bedre i å trekke til seg nye bedrifter, og om disse kan vokse.
- om andre nødvendige vekstfaktorer er til stede i regionen, slik som velfungerende lokalt næringsmiljø, utdanningstilbud eller jobbmuligheter for personer med høyere utdanning.

Investeringer i transportinfrastruktur *kan* gi et positivt bidrag til regional utvikling, men være uten effekt hvis ikke andre nødvendige rammebetingelser er til stede. Eksempelvis spiller trolig ”urbane kvaliteter” som kulturtilbud og et tilbud av kommersielle tjenester en økende

rolle for et steds muligheter til å trekke til seg personer med kompetanse som er viktig for lokalsamfunnets økonomiske utvikling.

Det kan argumenteres for at mulighetene for at forbedringer i transportnettene skal sette i gang en regionaløkonomisk vekstprosess er større, jo

- *svakere transportnett er utbygd i utgangspunktet*. Spesielt gunstig for mulighetene for å generere økonomisk vekst er det dersom det finnes en sentral ”missing link” som oppheves gjennom investeringene.
- *større vekstpotensial* regionen har, f.eks i form av naturressurser, godt kvalifisert arbeidskraft eller et ekspansivt næringsliv.
- *sterkere industrielt og politisk miljø/tradisjon* regionen har. Dette kan utgjøre et viktig grunnlag for å utløse det vekstpotensiale som måtte eksistere.

Disse kriteriene er basert på studier av velutviklede land med godt utbygde vegnett. Det er derfor ikke overraskende at mange studier konkluderer med at avkastningen av investeringer i vegnettet er beskjedent vurdert ut fra virkningene på produksjon og sysselsetting. Frøidh (2003) peker på tre forutsetninger som må oppfylles for at bedret infrastruktur skal kunne bidra til økonomisk utvikling i en region. For det første må økonomien fungere bra og ha et vekstpotensial, f.eks ved godt utdannet arbeidskraft og en dynamisk regional utvikling. For det annet må investeringen gjennomføres på riktig måte, og for det tredje må investeringen støttes av tiltak rettet mot regionen som går ut over selve infrastrukturtiltaket³. Selstad m.fl (2004) fremhever at i sentrale regioner inngår ofte infrastrukturinvesteringene i selvforsterkende vekstprosesser. Aller størst blir effekten når nye infrastrukturer fjerner flaskehalsen eller ”missing links”, men det forutsetter at det er noe på begge sider av flaskehalsen som får en fordel av at det manglende leddet blir borte.

Det kan dessuten være vanskelig å skille regionale effekter av slike investeringer fra andre virkninger, samt at det ikke er mulig å gi generelle konklusjoner om regionale virkninger av slike tiltak. Bråten og Lyche (2002) viser til at tiltak for å bedre transporttilbudet *ikke* behøver å være entydig positivt for den økonomiske utviklingen i en region, men at situasjonen tvert om svekkes (jf også Selstad m.fl 2004). Dette henger for det første sammen med at slike tiltak som det er snakk om her er ”symmetriske” i den forstand at reduserte transportkostnader både virker på regionens egne aktører og på konkurrerende virksomheter. Dermed kan konkurransen for aktørene i regionen skjerpes. For det andre kan reduserte transportkostnader overføre markedsandeler mellom aktører innen regionen, uten at det samtidig skapes ny aktivitet.

I flere sammenhenger (jf Bjelfenstam 2004 og SIK 2004) blir persontransportene tillagt større vekt enn godtransportene, når det gjelder å bidra til regional utvikling. I analysene av dette brukes begrepet regionforstørring og utvidede arbeidsmarkeder.

³ Kan f.eks dreie seg om planlegging av parkeringsarealer, offentlig infrastruktur knyttet til offentlig kommunikasjon, tilbud av næringsarealer, etc.

Regionforstørring beskrives som en prosess som består i at tidligere separate arbeidsmarkedsregioner knyttes sammen til en ny og større region gjennom økt pendling. Det beskrives som en prosess fordi det er en stadig utvidelse av pendlingsomlandene til byer og regionsentra. I Sverige er antall lokale arbeidsmarkedsregioner (LA-regioner⁴) nesten halvert på knapt tretti år (Bjelfenstam 2004). Reduksjonen i antall LA-regioner kan ses som et statistisk mål på graden av regionforstørring. I den svenske regionalpolitikken betraktes utvidelsen av arbeidsmarkedsregioner som et alternativ til ytterligere geografisk konsentrasjon av bosettingen. Idéen om regionforstørring var svært sentral bak initiativet om bygging av bruforbindelse over Øresund. Betydningen av forbedret infrastruktur ble koblet til utvikling av begrepet "K-regioner", der K står for kunnskap, kommunikasjon, kultur og kreativitet. Også i deler av Innlandet er dette aktuelle ideer. Både Hadelandsregionen og de sørlige deler av Hedmark langt på vei integrert i Osloregionens arbeidsmarked. Med stadig raskere transporter, og folks økende krav til arbeidsinnhold og lønnsnivå kan en forvente fortsatt økende antall pendlere over regiongrenser, primært inn til Oslo- og Akershusregionen.

I Sverige har gjennomsnittlig lengde på folks arbeidsreiser, målt både i avstand og tid, økt de siste 20 årene. Pendlingsundersøkelser viser at menn pendler mer enn kvinner, dvs. det er større andel av den mannlige arbeidsstyrken som pendler enn av den kvinnelige. Personer med høy utdanning pendler over lengre avstander enn personer med lavere utdanning. Særlig i årene etter 1970 har pendlingen økt sterkt blant personer med høyere utdanning. Med bakgrunn i dette har en i Sverige avgrenset "lokale arbeidsmarknader" (som tilsvarer norske arbeidsmarkedsregioner) for ulike utdanningsnivåer. Gjennom pendlingsundersøkelser fant en at Sverige i 1994 hadde 138 arbeidsmarkedsregioner for personer med grunnskole som høyeste utdanning. For personer med høyere utdanning var antall arbeidsmarkedsregioner 79-82, litt avhengig av lengden på den høyere utdanningen. (SIKA 2001, s.36) Personer med høyere utdanning er altså villig til, eller må, å pendle lengre for å få et tilfredsstillende arbeid. En årsak kan også være at mange med høyere utdanning har større fleksibilitet når det gjelder arbeidstid, og større muligheter for å jobbe hjemme noen dager i uka. Trolig har vi det samme bildet i Norge og Innlandet, jf Køhn og Lein (2005). I Oslo-nære områder som Hadelandsregionen, Hamarregionen og deler av Glåmdalsregionen vil et økende antall personer med høyere utdanning dagpendle til Oslo eller Gardermoen, og kombinere dette med hjemmekontor.

Større arbeidsmarkeder er som påpekt viktig for å stimulere den økonomiske aktiviteten i en region. Vi kan oppsummere konsekvensene av forbedrede pendlingsmuligheter slik (Arena för tillväxt 2003):

- Folk får større valgmulighet når det gjelder bosted og arbeidssted både fordi muligheten for å bo lenger unna arbeidsplassen øker og det blir enklere å foreta jobbskifter.

⁴ En LA-region er en funksjonell region, "inom hvilken människor kan bo och arbeta utan att behöva göra alltför tidsödande resor mellan hem och arbete". SIKA 2001, s.31

- Det blir lettere å oppnå balanse mellom etterspørsel og tilbud av arbeidskraft.
- Sårbarheten blir mindre ved lokale strukturendringer.
- Tilbudet av ideer, kunnskap og erfaring mellom aktører i arbeidsmarkedet blir større.

Et større arbeidsmarked gjør en region mer attraktiv både for befolkning og næringsliv. Det blir lettere for begge ektefeller/samboere å få jobb. Markedet blir større, slik at det er lettere å få lønnsom drift for spesialiserte bedrifter, slik at det blir etterspørsel etter folk med høy utdanning og spesialkompetanse. Hvis en region lykkes i å trekke til seg befolkning og bedrifter, vil dette gi opphav i vekst i innbyggertallet, som igjen vil generere lokal etterspørsel og derigjennom ytterligere sysselsettingsvekst.

4.3 Betydning for næringer

Vi har tatt utgangspunkt i ”tunge” næringer i Innlandet og næringer som er i vekst

- Rekreasjon/reiseliv
- Vareproduksjon
- Kompetansenæringer (finansiell og forretningsmessig tjenesteyting)
- ”Pendlernæringen”, Innlandet som boregion særlig sett i sammenheng med utvidelse av pendleromlandet i Oslo gjennom bedret infrastruktur.

Rekreasjon/reiseliv

Utbyggingen av høystandard hytter har langt på vei blitt konsentrert til noen få, større områder slik som Hafjell, Kvitfjell, Trysil, Sjusjøen, Beitostølen, Skei, Gålå, men det finnes også noen mindre utbygginger utenom disse konsentrasjonene. Bruken av hyttene representerer også næringsinntekt i hyttekommunen i form av handel og tjenester.

Variasjonene er her store mellom hyttetyper. Forbruksundersøkelser viser at ringvirkningene av høystandard hytter er større enn for hytter av lavere standard, som ofte ikke har helårsvei til hyttene. Hytter med høy standard brukes flere dager, av flere personer som har større forbruk pr person. Den regionale betydningen av reiselivsnæringen, herunder private hytter, for de ulike planregionene er undersøkt bl.a i Ericsson og Grefsrud (2005) og Dybedal (2006). Dybedal har estimert det samlede turistkonsumet til vel 8 mrd kroner i de to Innlandsfylkene, og beregnet at disse næringene direkte og indirekte sysselsetter ca 13 000 personer i Innlandet, hvorav ca 8500 i Oppland og 4500 i Hedmark. Næringene har relativt sett størst betydning i Gudbrandsdalen, Valdres og Trysil der de gir opphav til fra 15 til 45 prosent av total sysselsetting.

Hvis eksisterende planer blir realisert vil det bli en økning på 30 pst i antall fritidshus i Hedmark og 40 prosent i Oppland, en samlet utbygging på om lag 25 000 fritidshus hvis alt realiseres (Dybedal 2006). Til sammenligning kan det nevnes at det i perioden 2002-2006 ble i Innlandet bygd ut snaut 1000 fritidsboliger pr år.

Trenden er at hyttene i større grad fungerer som et hjem nr 2, med brukere som i hvertfall i noen utstrekning ser seg som en del av kommunens befolkning. Flere utviklingstrekk kan følge i flere kommuner som følge av hytteutbyggingen. Det utvikles en stor servicesektor rettet mot hyttene og hyttebefolkningen, sosiale endringer i kommunene kan bli en realitet, eller det kan bli aktuelt å integrere slike fritidsboliger mer med den faste bebyggelsen. Foreløpig er det lite innslag av utenlandske hytteiere, men dette kan endres.

Reiselivet (utenom ”hytteturismen”) har i større grad vært preget av stagnasjon, som delvis kan forklares med sterk norsk krone, relativt lav satsing på utenlandske markeder, avtakende OL-effekt og sterkere satsing i flere konkurrentland.

Effektiv infrastruktur er først og fremst viktig for å senke den effektive reiseavstanden for tilreisende turister og hytteiere. Jo nærrere våre områder er, jo lettere er de å besøke for turister og jo oftere kan hytteiere besøke sine hytter. Ikke bare (beregnet) reisetid er viktig, men også sikkerheten for at man ikke blir stående i kø (forutsigbarhet).

Redusert reiseavstand, og bedret forutsigbarhet om reisetider, til turistmarkeder og befolkningskonsentrasjoner (særlig Oslo-området), vil dessuten gjøre utbygging av nye hytteområder og turistprosjekter mer attraktive og mer konkurransedyktige i forhold til andre området. Dermed øker verdien på grunn/tomter, det blir bedre muligheter for lønnsom utbygging/drift, og utgangspunkt for større lokalt forbruk/ringvirkninger fordi hyttene blir mer benyttet.

Det er også av viktighet at veiene vedlikeholdes (sommer og vinter) og framkommeligheten er god på vinterstid. Trafikksikkerhet er også et tema i reiselivssammenheng.

Hvis en ser bort fra lokale flaskehalser i turistområdene, er de viktigste flaskehalsene (og dermed problemene) knyttet til ”rekreasjonsnæringen” i Innlandet i dag:

- E6, og spesielt kører ut fra Oslo på fredager og sør for Hamar på søndager.
- E 16, særlig strekningen gjennom Bærum.

Som følge av stor trafikkøkning på strekningen Gardermoen-Moelv, har kjøretidene på E6 mellom Oslo og Lillehammer, særlig i helgene blitt variable og vanskelig å forutsi. At kø- og avviklingsproblemene øker i helgene er særlig uheldig for hytte-/turistnæringen fordi hyttene brukes mest i helgene. Særlig på vinteren kommer turistene enten på helgebeseøk, eller ”skiftes ut” i helgene (ved ukesopphold). Nedsatte fartsgrenser på E6 (fra 90 til 80) for noen år siden økte også reisetidene.

På strekningen Gardermoen – Moelv er det særlig to flaskehalser som tidvis skaper store forsinkelser. Ved Hovinmoen (nord for avkjørselen til Gardermoen) skaper overgangen fra

fire felt til to felt en flaskehals med kødannelser for trafikken nordover. Kødannelsen er spesielt stor i forbindelse med helgetrafikken på fredager.

Ved Kolomoen møtes to sterkt trafikkerte veger, ved at Rv 3 flettes inn på E6. I perioder er den sørgående trafikken på veiene inn mot krysset så stor at trafikk tettheten overgår kapasiteten på E6 sør for krysset. Dette fører til store kødannelser på E6, som i perioder gir oppstuvning helt nord til Hamar. Dette skjer som oftest på søndager når trafikken sørover er størst, og kan føre til forsinkelser på 30-50 minutter for E6-trafikanter. I helger med svært stor trafikk blir køene på Rv 3 så store at omdirigering over Rv24/Rv2 er nødvendig.

På E16 er det mye reiselivstrafikk, med spesielt stor helgetrafikk, på de fleste deler av E16. Særlig gjennom Bærum er det tidvis store avviklingsproblemer, særlig på fredag og søndag. Utilfredsstillende veistandard på noen strekninger, slik som rv 255 mellom Lillehammer og Segalstad Bru og rv 51 mellom Fagernes og Beitostølen, betyr også tidstap for tilreisende turister og hytteiere⁵.

Vareproduksjon

Som det framgår av notatet om næringsliv er primærnæringene tungt representert i Innlandet. Det samme gjelder i noen grad industrien som har sitt tyngdepunkt på akse Hamar-Raufoss. Selv om primærnæringene er viktigere for Innlandet enn Norge samlet, har betydningen av primærnæringene blitt svekket over tid. Denne utviklingen må forventes å fortsette i alle regioner. Landbruk/skogbruk kan likevel vise seg å bli viktig i kombinasjon med andre næringer, slik som utnyttning av utmarksressurser og reiseliv.

Av alt gods som passerer E6 ved grensen mellom Akershus og Hedmark, skal mer enn halvparten til Mjøsregionen. Antall godsførende kjøretøyer er størst på hverdager, med ca 1000 vogntog eller semitrailere pr døgn (jf Fylkesdelplan 2002, tellinger i 2000). Med bakgrunn i SSBs lastebiltellinger har Asplan Viak (2001) anslått at det daglig går ca 700 lastebiler mellom Gjøvik/Toten og Oslofjord-området, inkludert transporter ut av landet. Rv 4 benyttes særlig for transporter til Oslo-området, mens rv 33 benyttes i større grad for øvrige sørvendte transporter.

Rv 3 er hovedforbindelsen for næringslivet i Østerdalen og Glåmdalen, samtidig som veien er hovedforbindelse for tungtrafikken på vei mellom Østlandet og Trøndelag/Nord-Norge. Fra rv 3 og rv 25 ledes mye av trafikken inn på rv 2 mot Oslo-området. Rv 2 hovedforbindelsen for transporter mellom Innlandet og Sverige.

Innlandets industristruktur (fordelt på regioner) har vært relativt stabil de siste 10-20 år, og det er vel heller ikke grunn til å vente store omveltninger de neste 10 – 20 år. Sysselsettingen i

⁵ Arbeidet med ny rv 255 starter opp i år.

industrien som andel av total sysselsetting er imidlertid svakt synkende, en tendens som må ventes å fortsette.

Vareproduserende næringer i innlandet er i all hovedsak basert på veitransport, som påpekt i kap 3 er jernbane pr i dag kun aktuelt for tømmer og flistransporter. Under gjeldende transportpolitiske regime vil neppe jernbanetransport utgjøre noe aktuelt alternativ i årene som kommer. Undersøkelser fra Transportbrukernes Fellesorganisasjon (TF 2003) viser som tidligere nevnt at logistikkostnadene for næringslivet i Innlandet ligger høyere enn for norsk næringsliv samlet, og endringer i transportkostnadene kan derfor gi betydelige utslag i konkurransedyktighet og lønnsomhet.

Flaskehalsene for godstransport til og fra Innlandet ligger pr i dag i stor grad i form av køproblemer i Oslo-området. Ifølge Statens vegvesen (2006b) er køproblemer på veinettet i Osloregionen det største problemet for næringslivets transporter i Norge. Dermed har industri og øvrig næringsliv sammenfallende interesser med det øvrige næringslivet i Norge.

Dårlig sekunderveinett mange steder er av større negativ betydning for jord- og skogbrukets transporter enn for andre sektorer. Dårlig framkommelighet særlig på vinterstid og i teleløsningen kan også være et problem, bl.a fører dette til forsinkelser og skader på materiell. Dårlig veistandard fører på mange strekninger til lav gjennomsnittshastighet og dermed høyere transportkostnader enn nødvendig, jf særlig fjelloverganger og svingete partier på deler av stamveinettet.

Kompetansenæringer

Innlandet er underrepresentert (regnet i andel av arbeidsplassene i forhold til landsgjennomsnittet) når det gjelder forretningsmessig tjenesteyting (bank og forsikring, eiendomsdrift, FoU-bedrifter, advokater, konsulenter, regnskap mv.). Spesielt gjelder det landkommunene, kun én kommune i Innlandet (Hamar) har høyere andel av antall arbeidsplasser i disse næringene enn på landsbasis. Forretningsmessig tjenesteyting har betydelig innslag av mennesker med høyere kompetanse (jf begrepet KIFT – kompetanseintensiv forretningsmessig tjenesteyting), og utgjør sammen med utdanningssektoren (jf Innlandsuniversitetet) en vekstnæring og satsingsområde i mange regioner ("kompetanseintensive næringer"). Videre har foretningsmessig tjenesteyting et relativt høyt inntektsnivå, og er også av den grunn attraktive næringer i regional sammenheng.

Selv om Innlandet ligger langt bak landsgjennomsnittet, er det sannsynlig at det vil skje en utvikling innenfor forretningsmessig tjenesteyting og høyere utdanning (jf eget notat om næringsliv).

Flere av de samme gevinster som drøftes under temaet regionutvidelse ovenfor er relevante mht utvikling av kompetanseintensive næringer i regionen. Bl. a vil det være viktig at

nøkkelpersonell kan pendle inn til området, ved at det letter rekruttering. Dessuten øker mulighetene for at personer med ønsket bakgrunn kan tenke seg å flytte til området. Det vil være mulig å søke arbeid f.eks i Oslo, uten å måtte flytte. Transport av personer i arbeid er viktig for de kompetanseintensive næringene, ettersom de ofte har stor reisevirksomhet. Nærhet til flyplass er viktig, det samme er muligheten for å nå møter og hjem igjen samme dag, f.eks i Oslo.

Et annet aspekt ved reisetider, som også gjelder andre tjenestesektorer samt industri, er symbolbetydningen av utbygging av infrastruktur. Denne effekten kommer i tillegg til den objektive gevinst i form av lavere reisetid, større forutsigbarhet og evt. lavere ulykkesfrekvens. Utbygging av infrastruktur, med påfølgende innsparing i reisetider, signaliserer at en region "satses på". Den kommer i fokus og den prioriteres på en synlig måte. Det kan være viktig i næringsutviklingssammenheng, ikke minst som et ledd i en akkvisisjonsstrategi, dvs. å få nye bedrifter til å etablere seg.

"Pendlernæringen"

Et fleksibelt og velfungerende arbeidsmarked er en viktig forutsetning for økonomisk vekst og utvikling. Manglende tilpasning i arbeidsmarkedet kan løses på tre måter, enten gjennom pendling, flytting eller gjennom arbeidsledighet. I forhold til en positiv regional utvikling er utpendling og innflytting viktige elementer. Pendling kan gi et positiv bidrag til regionalt inntektsnivå, i tillegg til de inntekter/lønninger som opptjenes i regionenes egne arbeidsplasser, og er dermed med på å sikre etterspørselen etter varer og tjenester og vil derigjennom stimulere den lokale næringsutviklingen (jf bosettingsbasert næringsutvikling). En viktig faktor for å få til denne positive utviklingsspiralen er en funksjonell samferdselsstruktur.

Pendlingsfrekvensen har økt for de fleste regionene, og Oslo-området har over tid blitt et stadig viktigere arbeidsmarked for bosatte i regioner i Innlandet⁶, og ca 18000 personer pendler fra de to Innlandsfylkene til Oslo og Akershus (tall fra 2005). Viktige drivkrefter i den økte langpendlingen har vært bedre kommunikasjoner og muligheten for økt telependling/fjernarbeid. I den grad man kan snakke om vridning i pendlingsmønsteret skjer veksten i de siste årene mer i forhold til andre regioner i det samme fylket (Køhn og Lein 2005). Tendensen går generelt i retning av styrking av relasjonene ved en økning av andelen av arbeidsstyrken som pendler, men ikke endrede regionsrelasjoner.

Den beskrevne utviklingen, samt pågående utviklingstrekk, viser at Innlandets arbeidsmarked over tid blir mer integrert i Oslo-områdets arbeidsmarked. Denne utviklingen er først og fremst aktuell for mjøsområdet. Hadeland og Kongsvinger-regionen er allerede en del av arbeidsmarkedet i Stor-Oslo, mens Valdres, Østerdalen og Gudbrandsdalen nok har for lang

⁶ Andelen som pendler til Oslo er stabil eller noe redusert de siste årene, jf Køhn og Lein (2005).

reiseavstand til Oslo-området. Hvor raskt utviklingen vil gå framover avhenger av flere forhold, slik som

- utviklingen i kommunikasjonene, jf drøfting under
- kompetansen i Innlandets arbeidskraft i forhold til behovene i arbeidsmarkedet regionalt og i Oslo-området.
- konjunkturutviklingen, og dermed arbeidsplassutviklingen, i hhv Innlandet og Stor-Oslo
- attraktiviteten av Innlandet som ”bosted”, dvs muligheten for, og hvor attraktivt det oppleves for folk å bosette seg her, samtidig som de (evt. i en overgangsperiode) har arbeidsplass i Oslo-regionen
- mulighetene for fjernarbeid, overgang til fjernarbeid muliggjør bruk av hjemmekontor som i realiteten senker daglig reisetid.

Et større arbeidsmarked gjør en region mer attraktiv både for befolkning og næringsliv. Det blir lettere for begge ektefeller/samboere å få jobb. Markedet blir større, slik at det er lettere å få lønnsom drift for spesialiserte bedrifter, slik at det blir etterspørsel etter folk med høy utdanning og spesialkompetanse. Hvis en region lykkes i å trekke til seg befolkning og bedrifter, vil dette gi opphav til vekst i innbyggertallet, som igjen vil generere lokal etterspørsel og derigjennom ytterligere sysselsettingsvekst. Lokal, personrettet tjenesteyting (i privat og offentlig regi) er den største ”næringen” i form av kommunal tjenesteyting, varehandel, hotell/restaurant, etc.

Når det gjelder mulighetene for økt pendling gjennom bedre transportmuligheter, er det studier (bl.a SOU 2000) som viser at det først og fremst er tiltak som reduserer reisetider i området 20-60 minutter som gir positive effekter. Erfaringer fra større infrastrukturprosjekter i Sverige (jf Hansson 2003, Fröidh 2003) tilsier at trafikkøkningen overgår prognosene i de tilfeller hvor det skjer store endringer i reisetilbudet (hurtigtog).

Reisevaneundersøkelser for korridoren Gardermoen-Lillehammer (Fylkesdelplan 2002) ga toget en markedsandel på totalt 18 prosent Oslo-Mjøsbyene. For forretningsreisende var andelen 21 prosent, mens den for arbeid/skole/militær var andelen 41 prosent. Jernbanens ”influensområde” er definert innenfor 8 km fra stasjonene. Med dette utgangspunkt har jernbanen en markedsandel på 35 prosent (Fylkesdelplan 2002). Tar man utgangspunkt i bosatte i denne avstanden fra stasjonene i Lillehammer og Hamar har toget en markedsandel på ca 50 prosent for reiser til/fra Oslo, og hhv 89 og 58 prosent for reiser til/fra Gardermoen. Ettersom andelen togbrukere er størst for arbeids- og skolereiser, antas andelen å være større enn de refererte for slike reiser. Markedsandelen for toget på tettstedene Moelv og Brumunddal er lavere enn for byene Lillehammer og Hamar.

For Gjøvikbanen regnes det at jernbanen har en markedsandel på ca 30 prosent på den Oslo-rettede trafikken. Det er ikke gjort tellinger som viser jernbanens markedsandel for reiser med endepunkt i Oslo, eller markedsandel innenfor/utenfor influensområdet. Men hvis samme

mønster gjelder for Gjøvikbanen som for Dovrebanen, har jernbane en langt høyere andel enn 30 prosent for arbeidsreiser med utgangspunkt i banens influensområde.

De refererte andeler viser at jernbaneutbygging kan være like hensiktsmessig som veiutbygging for å knytte Oppland nærmere til arbeidsmarkedet i stor-Oslo

5 Trafikkutvikling og utvikling av infrastrukturen

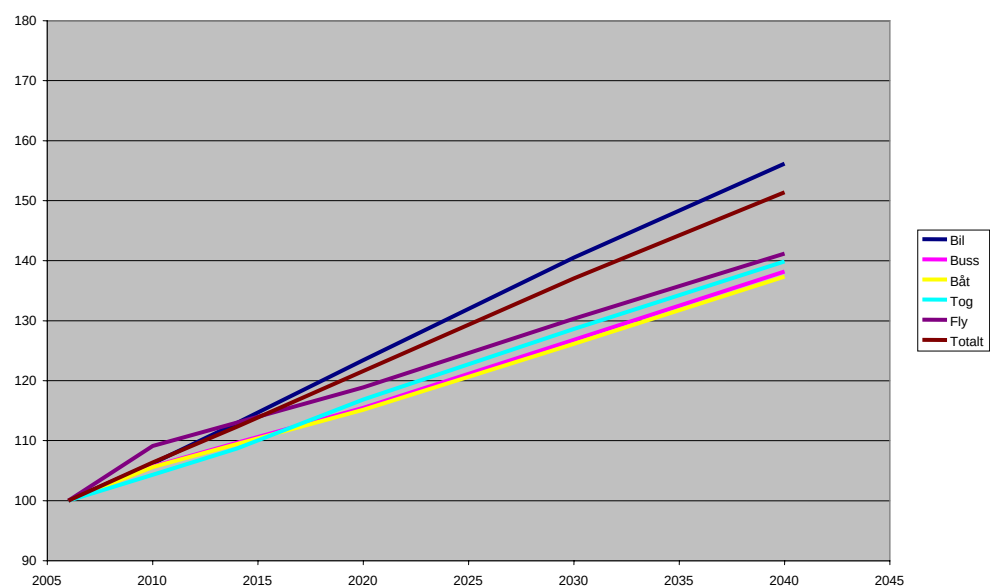
Nye prognoser fra Vegdirektoratet (Kleven 2007) gir en vekst i godstransporten på over 100 pst fra 2006 mot 2040⁷. Det viktigste bidraget til veksten i transportarbeidet vil komme fra stykkgoods, og fra transporter over lange avstander (Kleven 2007). Mye av denne økningen vil da sannsynligvis skje innen de viktige transportkorridorene Oslo-Bergen/Trondheim/Stavanger, med de følger det vil få for trafikkutviklingen på disse relasjonene, avhengig bl.a av fordelingen mellom vei- og banetransport.

Prognosene tilsier en vekst i antall reiser (person) på 37 prosent fra 2005 til 2030, jf figur under. Veksten antas å bli sterkest for bil, og noe svakere enn totalen for de andre transportmidlene. Antall reiser vil iht til disse prognosene øke sterkest i Oslofjord-området samt på sør- og sørvestlandet.

⁷ Vegdirektoratet har foreløpig ikke laget detaljerte prognoser, de vil komme i løpet av våren. Kleven pers medd.

Lange personreiser Utvikling for de ulike transportmidlene

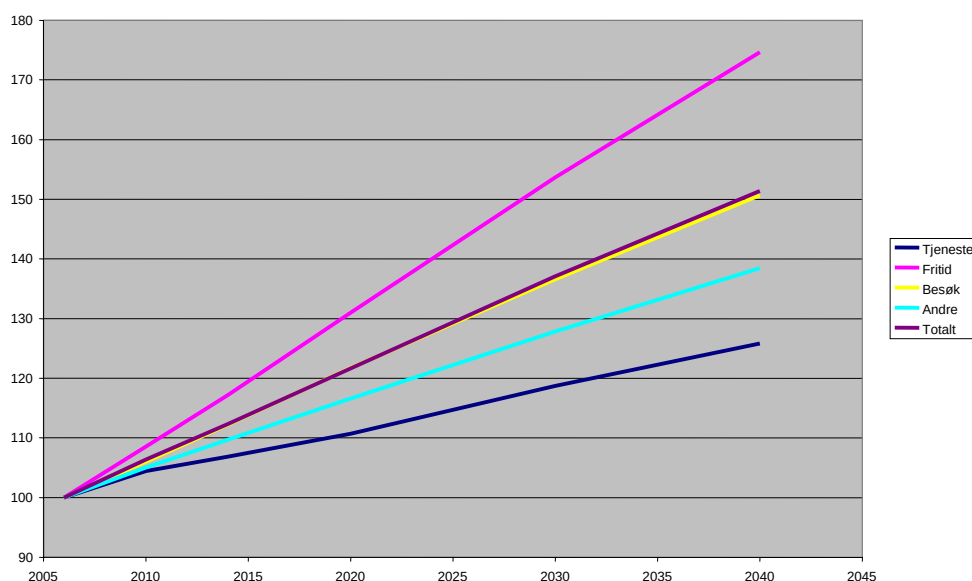
Pr.06.02.07



Figur 5.1. Prognoser for lange personreiser.
Kilde: Vegdirektoratet.

Mht reisehensikt sier prognosene at det er fritidsreisene som vil vokse klart mest fram mot 2030. Total trafikkvekst innen denne typen reisehensikt er prognosert å øke med ca 55 prosent fram til 2030. Med en fortsatt utbygging av fritidseiendommer i Innlandet trekker dette i retning av fortsatt sterk trafikkøkning på stamveiene som leder til de store turistområdene, slik som E 6, E 16 og rv 3.

Lange personreiser *Utvikling for de ulike reisehensiktene* *Pr.06.02.07*



Figur 5.2: Prognoser for trafikkutvikling, persontransport fordelt på reisehensikt.
Kilde: Vegdirektoratet.

Fylkeskommune og næringslivet i Innlandet har samlet seg om prioriteringen av ”lottorekka” rv 2, rv 4, E 6, E 16 samt dobbeltspor på Dovrebanen opp til Lillehammer og Hamar (Statens Vegvesen 2006a). Denne lista innebærer en prioritering av nord-sør forbindelsen, eller den Oslo-rettede trafikken om man vil. Prioriteringen er på mange måter avklarende, men rommer også mange avveininger:

- Bare Nord-Sør eller også Øst-Vest? Betydningen av ”tverrforbindelsene”.
- Vei vs bane. Hva er viktigst, for hvem?
- Gjennomgangstrafikken; venn eller fiende?
- Forholdet mellom sentrum og periferi.

Hva er det realistisk å få til mht utvikling av infrastrukturen i Innlandet, og hva er det mulig å få til? Utfra de planer og prioriteringer som er lagt fram de senere år bør det være rimelig å forvente at følgende prosjekter står ferdig i 2030 mht hovedforbindelsene:

- 4 felts E6 til Hamar/Moelv. Ny Mjøsbru ved Moelv, delvis ny vei Hamar-Lillehammer (4 felt). Utbedringer gjennom Gudbrandsdalen (2/3 felt med midtdeler).
- Motorveistandard (3/4 felt) til Skarnes på rv 2.
- 4 felts vei fra Sandvika til Hønefoss på E 16. Utbedret vei i de dårligste partiene sør for Fagernes.
- Ny vei mellom Jaren og Roa på Hadeland.
- Strekningsvis utbedret rv 3 gjennom Østerdalen.
- Dovrebanen har fått dobbeltspor til Hamar.

Stilt overfor et slikt ”forventet” resultat, er det noen spørsmål som melder seg. Et stort usikkerhetsmoment er klimatrusselen. Transport genererer utslipp, samtidig som man vet at særlig bil- og transport (person) er sært inntektselastisk, mao. at når vi blir rikere bruker vi en prosentvis større andel av inntekten til slik transport. Dermed vil transportomfanget øke mer enn befolkningens disponible inntekt. Samtidig er folks reisemønstre såpass ”innarbeidet” at endringer i drivstoffprisene ikke påvirker trafikkmengden mye på kort sikt (avhengig bl.a av pris og tilgjengelighet på kollektivtransport). Skal transportomfanget påvirkes så påkaller det langsiktig planlegging av infrastrukturen. Iht Eskeland (2007) vil ”renere” transport (måtte) komme, men dette er også kostbart. Dermed er det også behov for ”demand management” slik som bruk av drivstoffskatter, bilskatter, og rushtidsprising, kollektivsatsing. Spørsmålet er også ifølge Eskeland om en bør tenke i alternative scenarier i transportplanleggingen. I Innlands-perspektiv kan det bl. stilles spørsmål om vi

- trenger vi – eller får vi brukt - de veiene vi ønsker oss?
- undervurderes trafikkøkningen (eller potensialet) for jernbanetransporten?
- bør en tenke nytt rundt høyhastighetstog og andre jernbanetilbud?

En framtid der fri bruk av infrastrukturen ikke er noen selvfølge vil bety restriksjoner, men også store muligheter, jf at Jernbaneverket nå utreder høyhastighetsjernbane Oslo-Trondheim gjennom Østerdalen. Jernbanen har allerede en høy markedsandel for godstransport mellom Oslo og Trondheim/Møre⁸, men den vil kunne økes dersom infrastrukturen bygges ut.

⁸ Ca 50 prosent mellom endepunktene Oslo og Trondheim, og ca 35 pst mellom Oslo og Møre og Romsdal, jf St med nr 24

6 Et trenbasert scenario

Prioriteringene i Innlandet retter seg i stor grad mot de Oslo-rettede forbindelsene, eller nord-sør forbindelsene om man vil. Betydningen av ”internforbindelsene” f.eks i Mjøsområdet kommer derfor i bakgrunnen av målet om god kommunikasjon til Oslo og videre sørover. Imidlertid vil opprusting av hovedforbindelsene til Oslo-området, E 6, rv 4, rv 2 og E 16, også langt på vei innebære bedre forbindelser internt, særlig mellom mjøsbyene. Utvikling av de interne forbindelsene vil være viktig for å utvikle en funksjonell Mjøsregion – en ”Mjøsby”. Det i dette perspektiv en bør se de initiativ som er tatt for å bygge en forbindelse over Mjøsa mellom Hamar og Gjøvik. Reistiden f.eks mellom Elverum og Raufoss ville da kunne reduseres vesentlig, og reisetida vil kunne komme ned i akseptabel dagpendleravstand.

Hytte-/fritidstrafikken vil i henhold til prognosene (se kap 5) fortsette å øke betydelig i vår region. Dette gir et trykk på investeringer i veiene til de store hytteområdene, det vil i første rekke si E6 og dernest E 16 og rv 3. Reisetidene vil, etter utbygging slik det er skissert i forrige kapittel, bli redusert til alle byene og de mest befolkningstunge områdene i Innlandet. Områdene som ligger lengst unna Oslo-området, og som sliter med befolkningsnedgang i dag, vil også få kortet ned reisetidene. Men reduksjonene blir mindre (prosentvis) for disse regionene.

Med eksempel i E6 i tabell 6.1 utgjør alternativet med 4 felt til Hamar, og delvis 4 felt Hamar-Lillehammer, det vi kan kalle trendscenariet. ”Minimumsalternativet” er 4 felt til Hamar, mens alternativet i siste linje er trendscenariet pluss full utbygging i Gudbrandsdalen.

Tabell 6.1. Reisetider etter investeringer i E6.

Utbyggingsalternativ:	Oslo-Hamar		Oslo-Lillehammer		Oslo-Otta	
	Reisetid	Besparelse ⁴	Reisetid	Besparelse ⁴	Reisetid	Besparelse ⁴
4 felt Oslo- Hamar ¹	1:24	16	2:13	10	3:58	6
4 felt til Hamar og delvis 4 felt Hamar-Lillehammer	1:24	16	2:06	15	3:51	9
4 felt til Hamar, delvis 4 felt Hamar-Lillehammer og full utbygging (2/3 felt og midtdeler) Lillehammer-Otta ³	1:24	16	2:06	15	3:35	13

¹ Forutsetter 90 km/t snitthastighet Oslo-Hamar, 70 km/t Hamar-Lillehammer og 65 km/t Lillehammer-Otta.

² Forutsetter 90 km/t snitthastighet Oslo-Hamar, 82 km/t Hamar-Lillehammer og 65 km/t Lillehammer-Otta.

³ Forutsetter 90 km/t snitthastighet Oslo-Hamar, 82 km/t Hamar-Lillehammer og 77 km/t Lillehammer-Otta.

⁴ Regnet i prosent av kalkulert reisetid i 2007: Oslo-Hamar 1:40, Oslo-Lillehammer 2.29 og Oslo-Otta 4:14.

Dersom investeringene primært skjer sør for Hamar, evt sør for Lillehammer, på E6 vil det infrastrukturmessig bli et større skille mellom Mjøsområdet på den ene siden og Østerdalen/Gudbrandsdalen på den andre. Hvis en legger til utbygging av rv 2/rv 4 slik det er skissert foran, kan dette generaliseres til innlandsbyene/befolkningstunge områder på den ene siden og dalene på den andre. Konsekvensene blir da ulik reduksjon reisetid i person-/arbeidsreiser, og ulik reduksjon i transportkostnader for innbyggere og næringsliv, særlig i forhold til Oslo-området.

Jernbaneverket arbeidet for tiden med en utredning av høyhastighetsbaner for hovedstrekningene. De analysene som hittil er gjort, peker på at markedspotensialet er svært varierende i de aktuelle korridorene, og relativt lave sammenlignet med andre europeiske strekninger. Av forbindelsene innenlands er Oslo-Trondheim pekt ut som den mest interessante grunnet betydelig trafikk, befolkningsgrunnlaget mellom endestasjonene og lavere investeringskostnader enn f.eks Oslo-Bergen⁹. En utbygging av høyhastighetsbane Oslo-Trondheim vil sannsynligvis kombineres med dobbeltspor Oslo-Hamar (Nybø 2006). For Innlandets del kan dette bety at det kan bli ytterligere ”trykk” på utbygging av dobbeltspor til Hamar. På den annen side kan det bety at trykket blir mindre på utbygging nordover til Lillehammer/Gudbrandsdalen. Dovrebanen nord for Hamar vil i så fall i større grad enn i dag bli en godsbane, dersom persontrafikken Oslo-Trondheim flyttes over til Østerdalen. Uten investeringer i strekningen Hamar-Lillehammer vil reisetidene fra Oslo til hhv Hamar og Lillehammer endres i ulik grad, jf tabell 6.2.

Tabell 6.2. Reisetider etter investeringer i Dovrebanen¹.

Fra Oslo til	Reisetid 2007	Reisetid – dobbeltspor til Lillehammer	Reisetid – dobbeltspor til Hamar ²
Hamar	1:26	0:55	0:55
Lillehammer	2:15	1:20	1:45

Kilde: Statens vegvesen 2006a

¹ Dagens reisetid med InterCity tog, ny reisetid er beregnet snitt av stoppmønster med dagens Intercity og direktetog.

² Forutsatt ingen reduksjon i reisetid Hamar-Lillehammer

Vi ser allerede i dag tendenser til at den søndre delen av mjøsområdet knyttes tettere i til Oslo-området. I Hamar/Stange arbeider ca 10 prosent av de yrkesaktive i Oslo/Akershus, mens andelene ligger på ca 6 prosent for det øvrige mjøsområdet. En situasjon i 2030 der det dobbeltspor er bygd ut til Hamar, mens det er gjort små investeringer nord for Hamar, vil bety et klarere skille mellom den søndre og nordre del av mjøsområdet. Hamar vil da få en reisetid på under en time til Oslo og ca en halv time til Gardermoen, og i realiteten være en del av

⁹ Kilde: <http://www.jernbaneverket.no/incoming/Presse/article.jhtml?articleID=1693076>.

arbeidsmarkedet i Oslo-området. Reisetiden mellom Lillehammer og Hamar vil, uten investeringer på denne strekningen, bli om lag som reisetiden Hamar-Oslo.

Hvis høyhastighetsbane Oslo-Trondheim gjennom Østerdalen skulle realiseres, vil også Elverumsområdet få en betydelig reisetidsforkortelse sammenlignet med i dag, og pendling til Oslo-området vil framstå som aktuelt for flere enn i dag.

Et trenbasert scenario tilsier ikke større investeringer i verken Gjøvikbanen eller Kongsvingerbanen. Reisetidsforkortelser må dermed primært oppnås gjennom forbedring av materiell og mindre strekningsvise utbedringer, og de vil derfor bli mindre enn for Dovrebanens del. Reistidene er pr i dag om lag 2 timer fra Gjøvik og 1:20 fra Kongsvinger til Oslo. Reduksjoner i reisetid utover 10-15 min vil ikke kunne påregnes.

Under de rammevilkår som i dag gjelder for transport, kan det ikke påregnes at jernbanen vil ta opp igjen det tilbudet om godstransport som har bortfalt de senere årene (jf kap 2), selv om det nå finnes flere aktører i markedet for godstransport på jernbane. Betydningen av jernbane mht godstransporter vil derfor primært ligge på skogsiden, samt det viktige faktum at jernbanen avlaster gjennomgangsveiene i Innlandet med de fordeler det har for miljø og trafiksikkerhet.

Referanser

Arena for tilvækst (2003): På spåret – en studie om pendling och regionförstoring. Stockholm.

Asplan Viak (2001): Transportplan Innlandet 2002-2011 – Vurderinger av næringslivets transporter for Gjøvik/Toten-regionen.

Bjelfvenstam, J (2004): Infrastrukturens roll i den nationala tillväxtpolitiken. Foredrag i konferanse ”Flerkärnighet og økonomisk tilvæxt – vilken betydelse har infrastrukturen. Stockholm 24. september 2004.

Bråthen, S og L. Lyche (2002): Ringvirkninger av transporttiltak – Forsøk på systematisering av sentrale virkninger. Arbeidsrapport M0208. Møreforsking, Molde

Bråthen, S, K.S Eriksen, H. Minken, F. Ohr og I. Thorsen (2003): Virkninger av tiltak i trtransportsektoren – En kunnskapsoversikt. Rapport til Effekttutvalget.

Dybedal, P (2006) Økonomiske virkninger av reiseliv i Hedmark og Oppland. TØI-rapport 863/2006.

Econ (2002): Transportkostnader, konkurranseevne og bedriftslokalisering. Rapport 77/2002. Econ Senter for økonomisk analyse.

Ericsson, B, Hagen, S.E og Overvåg, K (2004): Reiselivet i Valdres. Kap 7 i Johnstad, T (red.). Klynger, nettverk og verdiskaping i Innlandet. NIBR-rapport 2004:8.

Ericsson, B og Grefsrud, R (2005) Fritidshus i Innlandet: Bruk og lokaløkonomiske effekter. Rapport 06/2005. Østlandsforskning.

Eskeland, G S (2007): Transportplanlegging og klima: Noen initierende spørsmål. Innlegg på NTP-seminar om prognoser 15. mars 2007. Gunnar S Eskeland, CICERO.

Fröidh, O (2003): Introduktion av regionala snabbtog – En studie av Svealandsbanans påverkan av resemaknaden, resbeteende og tillgänglighet. KTH, Stockholm.

Fylkesdelplan for transportkorridoren Gardermoen – Mjøsbyene (2002): Hovedrapport. Akershus, Hedmark og Oppland fylkeskommunes i samarbeid med Statens Vegvesen og Jernbaneverket.

Hannsson, B (2003): Infrastruktur och regionförändringar – Regionförstoring och lokal tillgänglighet: målkonflikter i praktisk politik. Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet.

Jernbaneverket (2006): Handlingsprogram for Jernbaneverket – Oppfølging av St. meld nr 2 4 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015.

Kleven, O (2007): Trafikk- og transportprognoser. Innlegg på NTP-seminar om prognoser 15. mars 2007. Oskar Kleven, Vegdirektoratet.

Køhn, E og Lein, K (2005): Regional utvikling og infrastruktur i Innlandet og Østfold. ØF-rapport 7/2005.

Køhn, E og S.E Hagen (2005): Regional utvikling i Sør-Norge - en kartlegging av utvalgte økonomiske regioner. ØF-rapport 8/2005.

Lian, J.I (2007): Transportprognoser – noe vi ikke får med oss. Innlegg på NTP-seminar om prognoser 15. mars 2007. Jon Inge Lian, Transportøkonomisk Institutt.

Lein, K, Køhn, E og Hagen, S.E (2003): Infrastruktur og næringsutvikling i Hedmark og Oppland. ØF-rapport 15/2003.

Markussen, T.T, Skyberg, T.E og K. Pütz (2000): Distriktsmessige virkninger av statlig innsats innen infrastruktur – Sammenstilling av utredninger. TØI notat 1166/2000.

Nybø, L E (2006). Vi bygger satsplanken for høyhastighet. Jernbanemagasinet nr 10- 2006.

Ohr, F og S. Bråthen (2003): Nasjonal Transportplan og korridorstrategi for Vest- og Sørlandet. Arbeidsrapport M0304. Møreforskning, Molde.

Selstad, T m.fl (2004): Regionenes tilstand – 50 indikatorer for vekstkraftige regioner. ØF-rapport 07/2004.

SIKA (2004): Infrastruktur för tillväxt. SIKA Rapport 1/2004. Statens Institut för Kommunikationsanalys.

SOU (2000): Regionalpolitiska utredningens slutbetänkande. Statens offentlige utredningar 2000:87.

Statens Vegvesen (2006a): Regionalt innspill til sekretariatet fra transportetatene i Region Øst.

Statens Vegvesen (2006b): Stamvegutredninger – Behov for utvikling av stamvegnettet.

St.meld nr. 24 (2003-2004): Nasjonal Transportplan 2006-2015.

St meld 25 (2004-2005): Om regionalpolitikken.

Transportbrukernes Fellesorganisasjon (2003a): Transportkostnader, konkurranseevne og lokalisering av industriproduksjon. Juli 2003.

Transportbrukernes Fellesorganisasjon (2003b): Industriens logistikk – en studie av logistikkostnader og ressursbruk i norsk industri. Juli 2003.

Transportbrukernes Fellesorganisasjon (2003c): Regional rapport, Hedmark/Oppland. Basert på undersøkelsene: Transportkostnader, konkurranseevne og lokalisering av industriproduksjon. Industriens logistikk – en studie av logistikkostnader og ressursbruk i norsk industri. Juli 2003.

Innlandet 2030: Infrastruktur

Notatet tar utgangspunkt i investeringer i infrastruktur og trafikkutvikling i Innlandet. Til tross for at trafikkveksten har vært sterkere enn landssnittet har Innlandet fått enn lavere andel av veibevilgningene enn hva andelen riksveier skulle tilsi. Notatet drøfter betydningen av infrastruktur for utvalgte næringer og for regional utvikling som helhet. Til sist skisseres prognoser for trafikkutvikling, samt et trendbasert scenario, som beskriver mulige, større investeringer i infrastruktur og konsekvenser av disse.

ØF-notat nr.: 09/2007

ISSN nr.: 0808-4653