

Transportprioriteringer hos næringslivet i Nordland

- Hvilke tiltak mener bedriftene er de viktigste, og hvilken betydning vil gjennomføringen av tiltakene ha?



av

**Thor-Erik Sandberg Hanssen
Terje Andreas Mathisen
Gisle Solvoll**

hnb
Handelshøgskolen
i Bodø

Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)

SIB-rapport 2/2008

Transportbehovet til næringslivet i Nordland
Hvilke tiltak mener bedriftene er de viktigste og hvilken betydning vil tiltakene ha?

av

Thor-Erik S. Hanssen
Terje A. Mathisen
Gisle Solvoll

Handelshøgskolen i Bodø
Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)
thh@hibo.no
tam@hibo.no
gso@hibo.no

Tlf. +47 75 51 76 56
+47 75 51 76 37
+47 75 51 76 32
Fax. +47 75 51 72 68

Utgivelsesår: 2008
ISSN 1890-3584

FORORD

Denne rapporten er skrevet på oppdrag for Nordland fylkeskommune. Arbeidet er gjennomført i perioden mars – september 2008. Rapporten er skrevet av stipendiat Thor-Erik S. Hanssen, forsker Terje Mathisen og forskningsleder Gisle Solvoll. Solvoll har vært prosjektleder. Professor Finn Jørgensen har fungert som diskusjonspartner i tilknytning til utforming av spørreskjema og det metodiske opplegget som er benyttet ved dataanalysene. En takk til førsteamanuensis Erlend Bullvåg som har vært behjelpelig med å framskaffe databasen over mailadresser til bedrifter i Nordland.

Bodø, 12. september 2008

INNHold

FORORD	1
INNHold	2
SAMMENDRAG	4
1. INNLEDNING	11
1.1 BAKGRUNN	11
1.2 FORMÅL OG PROBLEMSTILLINGER.....	11
1.3 METODISK OPPLEGG OG KOMMENTARER TIL DETTE	12
1.4 DET EMPIRISKE DATAMATERIALET	13
1.5 RAPPORTENS OPPBYGNING	17
2. OVERORDNET PRIORITERING AV MIDLER TIL SAMFERDSEL	18
2.1 PRIORITERING AV SEKTORER	18
2.2 OPPSUMMERING	20
3. PRIORITERTE PROSJEKT/TILTAK	21
3.1 OFTEST PRIORITERTE PROSJEKT/TILTAK NORDLAND.....	21
3.2 PRIORITERTE PROSJEKT FOR BEDRIFTER I SALTEN	22
3.3 PRIORITERTE PROSJEKT FOR BEDRIFTER I OFOTEN	23
3.4 PRIORITERTE PROSJEKT FOR BEDRIFTER I LOFOTEN/VESTERÅLEN	23
3.5 PRIORITERTE PROSJEKT FOR BEDRIFTER PÅ HELGELAND.....	24
3.6 OPPSUMMERING	25
4. PROSJEKTENES/TILTAKENES EFFEKT PÅ OMSETNING OG SYSSELSETTING	26
FOR DEN ENKELTE BEDRIFT	26
4.1 NORDLAND.....	26
4.2 SALTEN	27
4.2.1 Vegprosjekt i Salten.....	27
4.2.2 Fergetilbud i Salten.....	29
4.3 OFOTEN.....	29
4.3.1 Vegprosjekt i Ofoten.....	29
4.3.2 Fergetilbud i Ofoten.....	30
4.3.3 Jernbanetilbud i Ofoten.....	30
4.4 LOFOTEN/VESTERÅLEN.....	31
4.4.1 Vegprosjekt i Lofoten/Vesterålen	31
4.4.2 Fergetilbud i Lofoten/Vesterålen.....	31
4.5 HELGELAND	32
4.5.1 Vegprosjekt på Helgeland	32
4.5.2 Fergetilbud på Helgeland	34
4.5.3 Jernbanetilbud på Helgeland.....	35
4.6 REGIONUAVHENGIGE PROSJEKT	35
4.7 PROSJEKTENES BETYDNING FOR BEDRIFTENES DRIFTSRESULTAT	37
4.8 OPPSUMMERING	38
5. PROSJEKTENES EFFEKT PÅ OMSETNING OG SYSSELSETTING FOR HELE NORDLAND 40	
5.1 EFFEKT FOR BEDRIFTENE I UTVALGET	40
5.1.1 Effekt på omsetning.....	40
5.1.2 Effekt på sysselsetting	41
5.2 PROSJEKTENES EFFEKT FOR HELE NORDLAND.....	41
5.2.1 Prosjektene endring i omsetning for alle bedrifter i Nordland.....	42
5.2.2 Prosjektene endring i sysselsetting for alle bedrifter i Nordland	45
5.3 OPPSUMMERING NYTTE FOR HELE NORDLAND	46
6. BETYDNING AV LOGISTIKKFAKTORER OG TRANSPORTTILBUD FOR NÆRINGSLIVET 48	
6.1 ULIKE LOGISTIKKFAKTORERS BETYDNING FOR BEDRIFTSUTVIKLING	48
6.2 VIKTIGHETEN AV ULIKE TRANSPORTTILBUD	50

REFERANSER	52
VEDLEGG 1.....	53
VEDLEGG 2.....	54
VEDLEGG 3.....	63
VEDLEGG 4.....	65

SAMMENDRAG

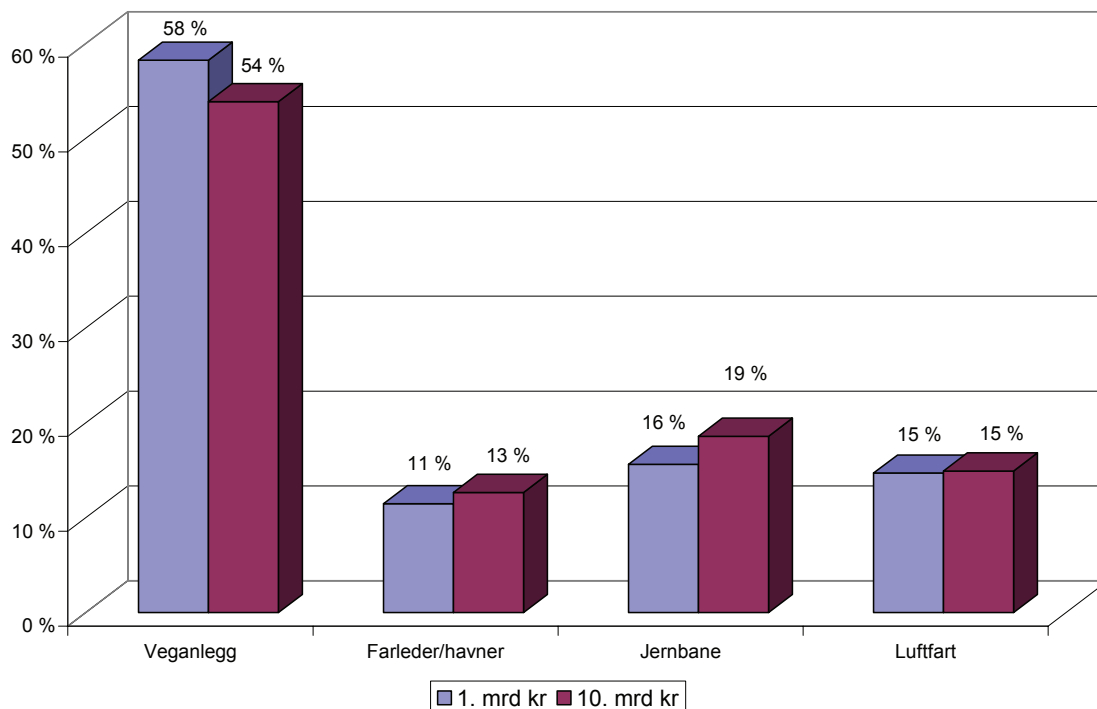
Hovedformålet med dette prosjektet er å framskaffe oppdatert kunnskap om næringslivet i Nordland sitt transportbehov i NTP-perioden 2010-2019, samt hva en god transportinfrastruktur og et godt samferdselstilbud vil kunne bety for næringsutviklingen i fylket. Følgende tre problemstillinger er behandlet:

1. Hvilke samferdselsinvesteringer mener næringslivet i Nordland er viktigst å få gjennomført i perioden 2010-2020?
2. Hvilken betydning vil en realisering av ulike samferdselsprosjekt ha for framtidig omsetning, sysselsetting og lønnsomhet i næringslivet i Nordland?
3. Hvilken betydning har ulike logistikkfaktorer og transporttilbudet i Nordland for utviklingen av bedriftene i fylket?

For å besvare rapportens problemstillinger har vi innhentet primærdata fra bedrifter i Nordland ved hjelp av en web-basert spørreundersøkelse. Spørreskjemaet ble sendt ut til 1 950 bedrifter i Nordland i april 2008. Etter to runder med purringer hadde vi mottatt svar fra 428 bedrifter, som gir en svarprosent på 22.

Overordnede prioriteringer

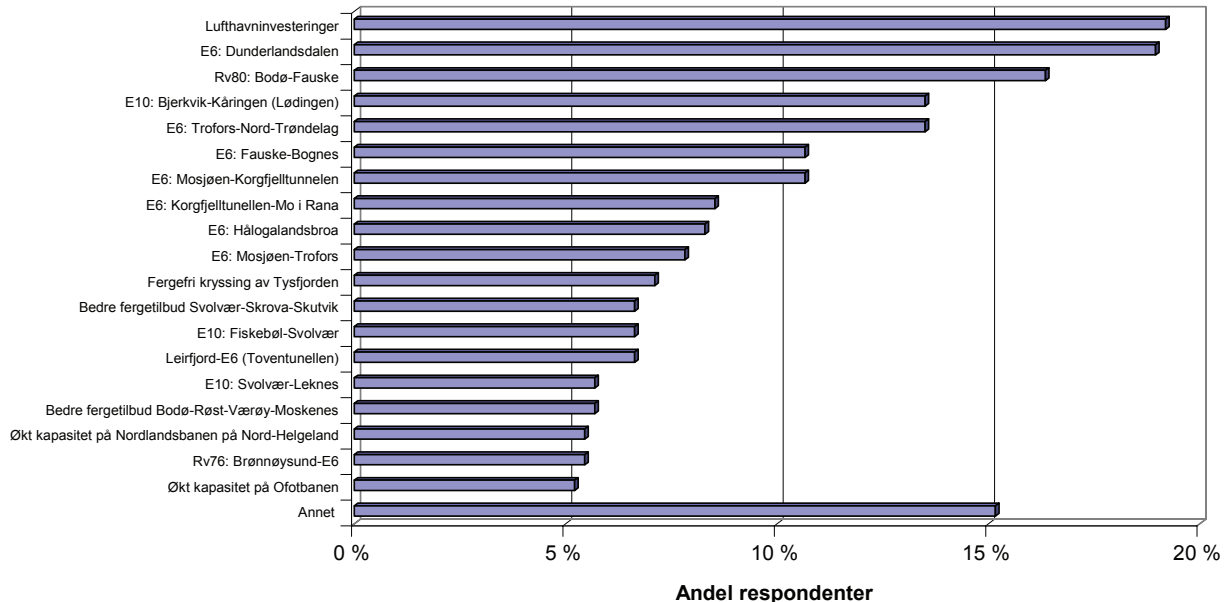
For å kartlegge hvordan næringslivet ønsker å prioritere ulike samferdselssektorer ble bedriftslederne bedt om å oppgi hvor stor andel av en eventuell ekstrabevilgning i perioden 2010-2020, på henholdsvis 1. mrd. kr og 10 mrd. kr de ønsket allokeret til veganlegg, farleder/havner, jernbane og luftfart. Resultatene for prioriteringen er som vist i figuren under.



Andel av en ekstrabevilgning på henholdsvis 1 mrd. kr og 10 mrd. kr som respondentene ønsker prioritert til fire samferdselssektorer.

Spesifikke prioriteringer

Bedriftene ble stilt overfor en liste med 60 prosjekter/tiltak innenfor samferdsel i Nordland og kunne prioritere de tre viktigste prosjektene. Ved å summere antall respondenter som har prioritert prosjektene enten som det viktigste, nest viktigste eller tredje viktigste prosjektet å få realisert, fremkommer følgende liste:¹



De 20 mest prioriterte samferdselsprosjektene for bedrifter i Nordland.

Når vi ser bort fra lufthavninvesteringer, som fordeler seg på flere lufthavner i fylket, er ny E6 gjennom Dunderlandsdalen, mellom Mo i Rana og Saltfjellet, er det samferdselsprosjekt næringslivet i Nordland ser på som det aller viktigste å få realisert. På regionnivå fremkommer det, ikke overraskende, at næringslivet i hver av de fire regionene prioriterer et prosjekt i egen region høyest. Således ser vi følgende:

- I *Salten* ble Rv80 mellom Bodø og Fauske trukket frem av flest respondenter (54 %).
- I *Ofoten* var det Hålogalandsbrua (55 %) som ble prioritert oftest.
- I *Lofoten/Vesterålen* ble E10 mellom Bjerkvik og Kåringen (46 %) oftest prioritert.
- På *Helgeland* ble utbedring av E6 gjennom Dunderlandsdalen (35 %) prioritert oftest.

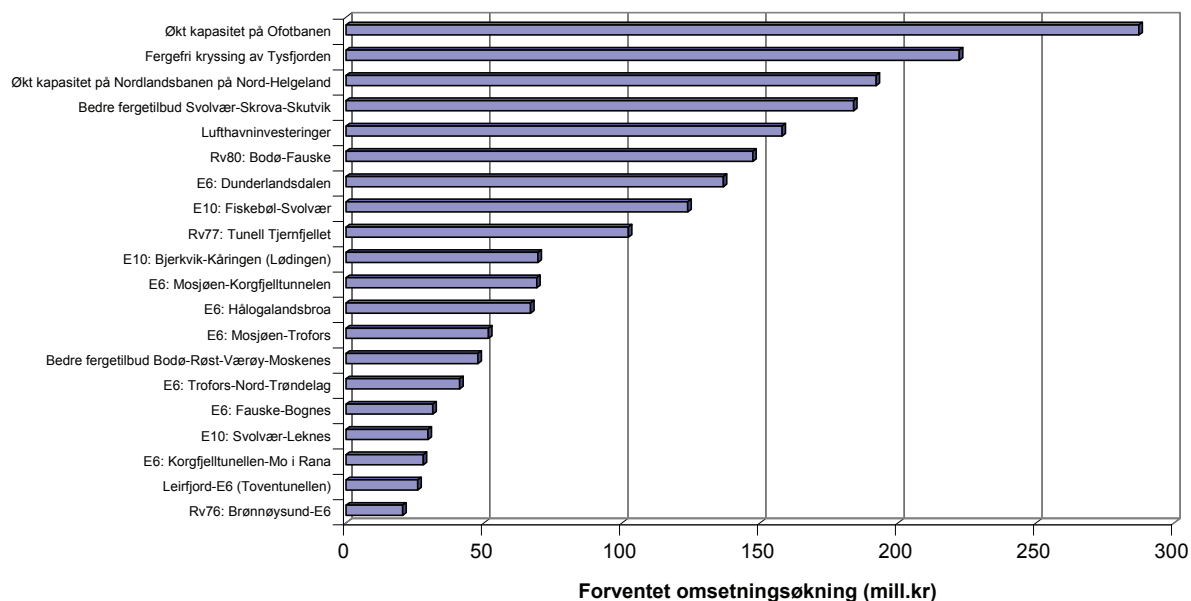
Nytten for næringslivet av ulike samferdselsprosjekter-/tiltak

Et mål på hvor viktig gjennomføringen av ulike samferdselsprosjekter er for hver enkelt bedrift kan synliggjøres ved å beregne hvilken økning i omsetning, sysselsetting samt betydningen for driftsresultatet som de ulike prosjekter/tiltak forventes å gi.

Endring i omsetning for bedriftene i utvalget

I figuren på neste side er det vist hvilken forventet omsetningsøkning bedriftene i utvalget forventer. Figuren viser kun de 20 prosjektene/tiltakene som gir størst omsetningsøkning.

¹ Lufthavninvesteringer er en samlekategori for flere lufthavner i Nordland. 1/3 av prioriteringene for lufthavner gjelder Rana (ny flyplass til erstatning for Røssvoll) og 8 % de andre lufthavnene på Helgeland. Ytterligere 10 % oppgir felles lufthavn på Helgeland. Totalt utgjør dermed Helgeland over halvparten av lufthavnprioriteringene. Investeringer på andre lufthavner som fremheves er Bodø lufthavn med 13 % og Stokmarknes lufthavn med 12 %. Ellers har Lofoten, Evenes og andre lufthavner mindre andeler av prioriteringene.

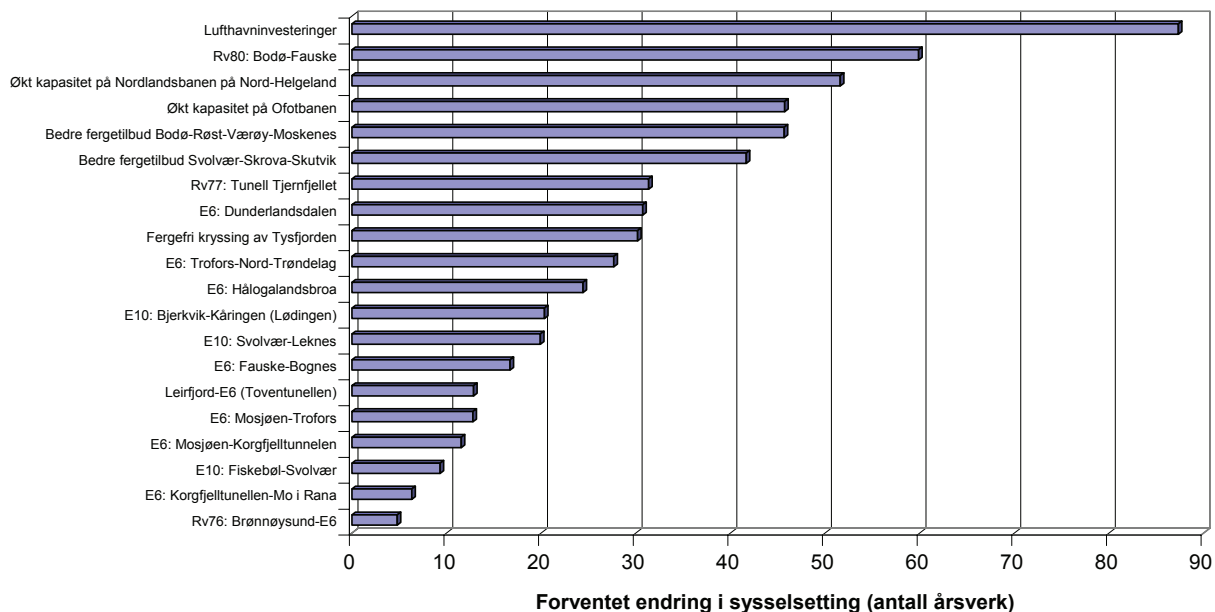


Total forventet økning i omsetning for de bedrifter som vurderer prosjektene som et av de tre viktigste for utviklingen av egen bedrift.

Figuren viser at økt kapasitet på Ofotbanen forventes å gi bedriftene i utvalget den største økning i omsetning med 287 mill. kr per år. Dette prosjektet er fulgt av fergefri kryssing av Tysfjorden (222 mill. kr.) og økt kapasitet på Nordlandsbanen gjennom Nord-Helgeland (222 mill. kr). Deretter følger bedre fergetilbud på sambandet Svolvær–Skutvik (184 mill. kr).

Endring i sysselsetting for bedriftene i utvalget

Når det gjelder sysselsettingsøkning viser figuren nedenfor at lufthavninvesteringer er viktigst med 87 årsverk. Denne samlekategorien ligger klart foran Rv80 mellom Bodø og Fauske (60 årsverk) og økt kapasitet på Nordlandsbanen gjennom Nord-Helgeland (52 årsverk). Det er bare mindre økninger i sysselsetting fra prosjektene som ikke er med i oversikten.

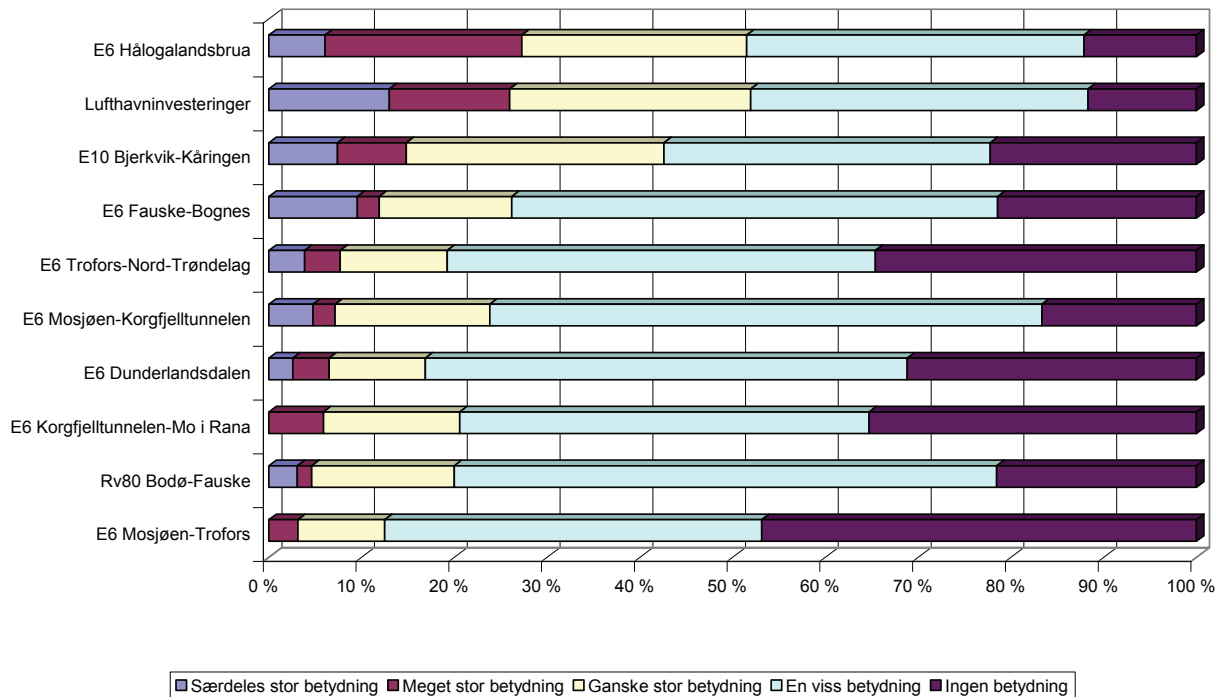


Samlet forventet vekst i antall årsverk i de bedrifter som har det enkelte prosjekt som ett av de tre viktigste for bedriftens muligheter for utvikling.

Endring i driftsresultat for bedriftene i utvalget

Respondentene ble i undersøkelsen bedt om å oppgi hvilken betydning de mente en realisering av de prosjekt/tiltak de hadde prioritert ville ha for driftsresultatet til bedriften de representerte.

I figuren nedenfor illustreres betydningen på driftsresultatet ved realisering av de ti oftest prioriterte prosjektene. Prosjektene er sortert synkende etter betydning ut fra andelen som har angitt at prosjektet har ”svært stor” og ”meget stor” betydning.



Betydningen for driftsresultatet for de 10 mest prioriterte prosjektene.

Bygging av Hålogalandsbrua og lufthavninvesteringer oppgis av 25 % å være meget viktig for driftsresultatet. Til tross for at alle prosjektene/tiltakene vil gi både økt omsetning og sysselsetting, fremkommer det av figuren at de fleste prosjektene/tiltakene vil ha ingen eller kun en liten betydning på driftsresultatet for majoriteten av bedriftene som har prioritert prosjektene.

Samlet omsetningsøkning og resultatforbedring for næringslivet i Nordland

Beregninger av hva realiseringen av de 10 mest prioriterte samferdselsprosjektene vil bety i omsetningsøkning for utvalget samt for næringslivet i hele Nordland, er vist i tabellen på neste side.

Når vi ser bort fra lufthavninvesteringer, som inkluderer virkningen av investeringer i en rekke lufthavner i fylket, jr. vedlegg 4, er det Rv80 mellom Bodø og Fauske (542 mill. kr) og E6 gjennom Dunderlandsdalen (503 mill. kr) som vil gi størst omsetningsøkning for Nordlandsbedriftene. Videre ser vi at 7 av de 10 prosjektene/tiltakene som gir størst omsetningsøkning gjelder tiltak på E6. Det er dermed generelt en enighet blant respondentene om at en utbedring av E6 gjennom fylket vil gi en betydelig omsetningsøkning i næringslivet.

Forventet endring i omsetning for næringslivet i Nordland ved realisering av de ti mest prioriterte samferdselsprosjektene.

<i>Prosjekt</i>	<i>Endret omsetning i utvalget</i>	<i>Oppjustert til Nordland</i>
Lufthavninvesteringer ^a	159 mill. kr	581 mill. kr
Rv80 Bodø - Fauske	148 mill. kr	542 mill. kr
E6 Dunderlandsdalen	137 mill. kr	503 mill. kr
E10 Bjerkvik - Kåringen	72 mill. kr	264 mill. kr
E6 Mosjøen - Korgfjellet	72 mill. kr	263 mill. kr
E6 Hålogalandsbrua	69 mill. kr	252 mill. kr
E6 Mosjøen - Trofors	54 mill. kr	199 mill. kr
E6 Trofors - Nord-Trøndelag	44 mill. kr	160 mill. kr
E6 Fauske - Bognes	41 mill. kr	149 mill. kr
E6 Korgfjellet - Mo i Rana	32 mill. kr	116 mill. kr

^a Kategorien inkluderer investeringer i mange lufthavner i Nordland. Se spesifisering i vedlegg 4.

Den gjennomsnittlige resultatmarginen hos næringslivet i Nordland er ca. 10 %. Dette innebærer at om lag 10 % av omsetningsøkningen i tabellen ovenfor gjenspeiler økt bedriftsøkonomisk overskudd i bedriftene. I vårt utvalg på 428 bedrifter i Nordland er driftsmarginen 11 %. En utbedring av E6 gjennom Dunderlandsdalen skulle således innebære et forbedret driftsresultat for *alle* bedriftene i Nordland med på 50 mill. kr årlig.

Samlet sysselsettingsøkning for næringslivet i Nordland

Som for omsetningsøkning har vi også beregnet hva realiseringen av de 10 mest prioriterte samferdselsprosjektene vil bety i sysselsettingsøkning for utvalget samt for næringslivet i hele Nordland. Se tabellen nedenfor.

Forventet endring i sysselsetting for næringslivet i Nordland ved realisering av de ti mest prioriterte samferdselsprosjektene.

<i>Prosjekt</i>	<i>Endret sysselsatte i utvalget</i>	<i>Oppjustert til Nordland</i>
Lufthavninvesteringer ^a	89	326
E6 Mosjøen - Korgfjellet	80	292
E6 Mosjøen - Trofors	65	239
Rv80 Bodø - Fauske	62	226
E6 Dunderlandsdalen	33	120
E6 Trofors - Nord-Trøndelag	32	116
E6 Korgfjellet - Mo i Rana	25	90
E6 Hålogalandsbrua	24	89
E6 Fauske - Bognes	22	80
E10 Bjerkvik - Kåringen	20	75

^a Kategorien inkluderer investeringer i mange lufthavner i Nordland. Se spesifisering i vedlegg 4.

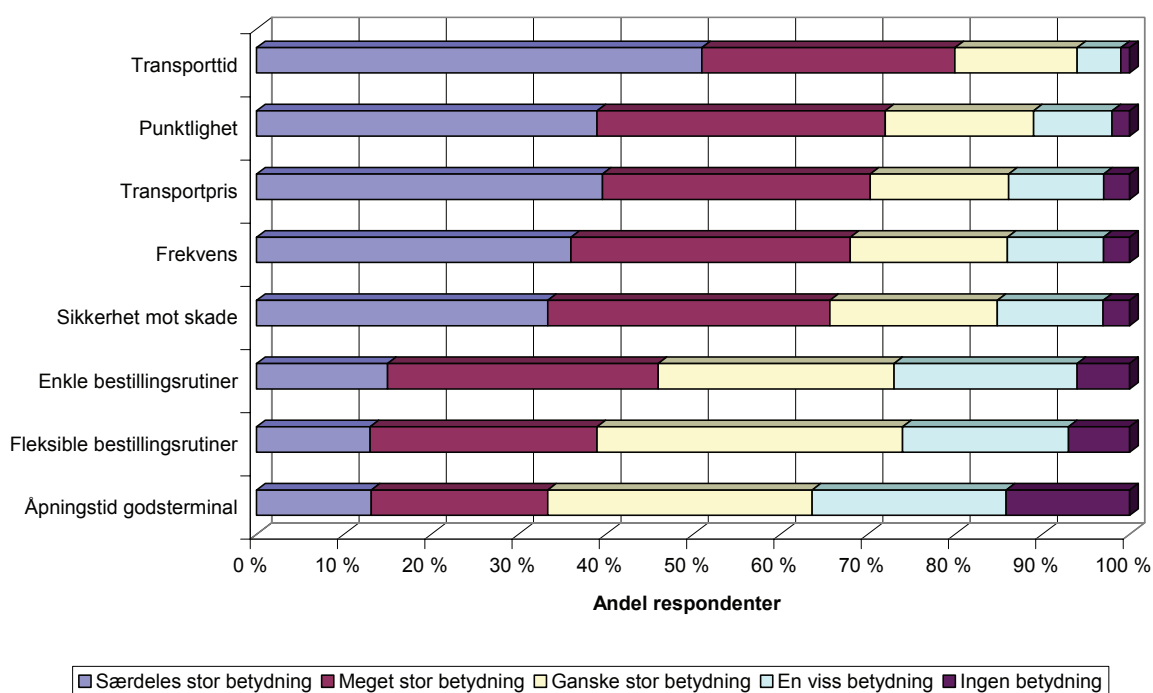
Det fremkommer av tabellen at alle prioriterte lufthavninvesteringer samlet vil gi størst økning i antall sysselsatte. Bedriftene i utvalget mener at investeringer i lufthavnene vil gi 89 nye årsverk. Med forutsetning om at utvalget er representativt for hele fylket vil investeringer i bedre lufthavner i Nordland gi en økning i antall årsverk i fylket på om lag 326. Rangeringen

av de andre prosjektene/tiltakene avviker noe fra rekkefølgen ved endring i omsetning. Det er først og fremst strekningene nord og sør for Mosjøen som vil gi store endringer i sysselsettingen i fylket.

På grunn av faren for taktisk svargivning, overvurdering av effektene pga. dobbelttelling samt usikkerhet knyttet til oppjustering av betydningen for respondentene til å gjelde betydningen til hele næringslivet i Nordland, må tallene for omsetnings- og sysselsettingsøkning benyttes med forsiktighet. Hvis vi antar at usikkerheten er omtrent like stor for alle prosjektene/tiltakene, vil den relative forskjellen mellom de ulike prosjektenes/tiltakenes bidrag til økt sysselsetting og omsetning bli rimelig korrekt.

Betydningen av ulike logistikkfaktorer

Bedriftene ble bedt om ta stilling til åtte ulike faktorer ved logistikken og angi hvor viktig disse er for egen bedrift. Viktigheten ble angitt på en skala fra 1 (ingen betydning) til 5 (særdeles stor betydning). Resultatene for hele utvalget vises i figuren nedenfor.



Respondentenes vurdering av ulike logistikkfaktor sin betydning for muligheten til å utvikle egen bedrift.

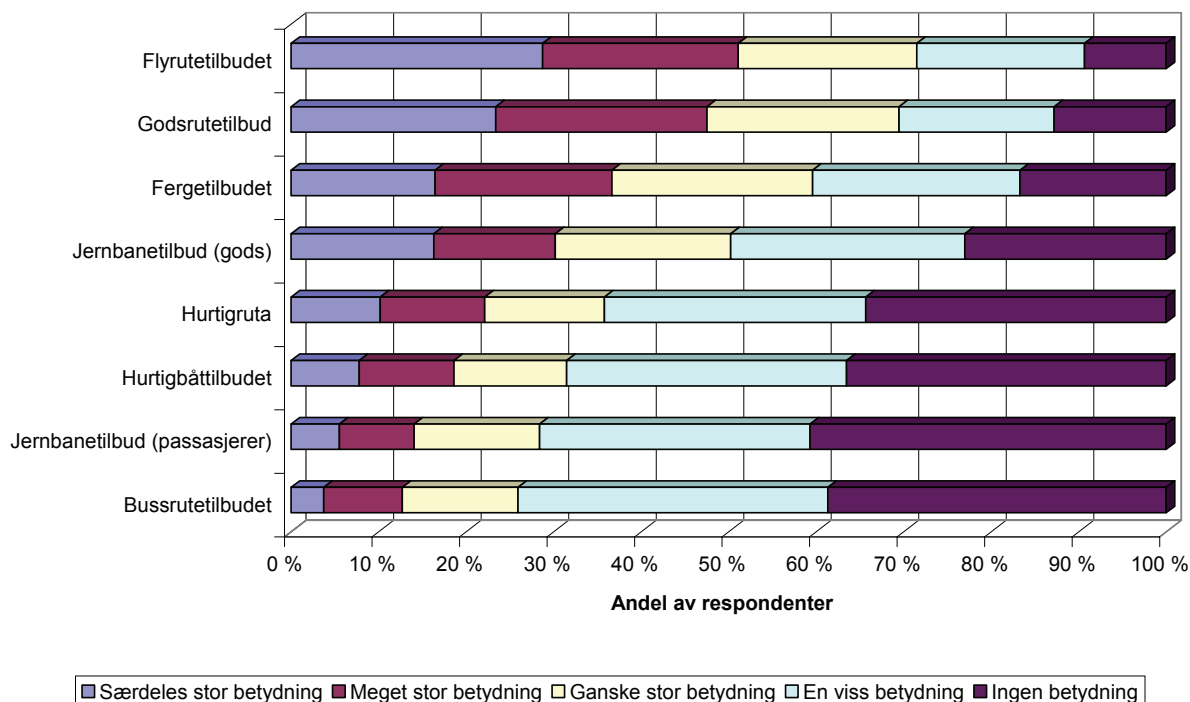
Ut fra figuren ser vi at den logistikkfaktor som av flest bedrifter angis som særdeles eller meget viktig er transporttiden (ca. 80 %). I synkende rekkefølge følger videre faktorene punktlighet (72 %), transportpris (71 %), frekvens (68 %) og sikkerhet mot skade (65 %). De tre faktorene som skiller seg ut som mindre viktige er enkle og fleksible bestillingsrutiner og åpningstid på godsterminal.

Næringslivet i 2008 verdsetter i stor grad ulike logistikkfaktorer på samme måte som i en tilsvarende undersøkelse i 1987. For alle næringsgrupper er betydningen av både transportpris og transporttid mer eller mindre uendret, mens punktlighet ser ut til å ha blitt marginalt

mindre viktig. Det er imidlertid tydelig at frekvens er blitt betydelig viktigere i løpet av de siste 20 årene. Den gjennomsnittlige betydningen av denne faktoren har økt en kategori fra ”ganske stor” til ”meget stor”. Dette kan skyldes at det er blitt viktigere konkurranseelement å redusere leveringstiden.

Betydningen av ulike transporttilbud

På samme måte som for logistikkfaktorene ble bedriftene bedt om å verdsette betydningen av ulike transporttilbud for utviklingen av egen bedrift. Skalaen går fra 1 (ingen betydning) til 5 (særdeles stor betydning). Resultatene er vist i figuren nedenfor.



Betydningen av ulike transporttilbud for muligheten for utvikling av egen bedrift.

Det fremkommer av figuren at næringslivet mener flyrutetilbudet er det viktigste transporttilbudet for at deres bedrift skal kunne utvikle seg videre. Om lag 50 % av respondentene mente flyrutetilbudet var særdeles eller meget viktig, og ytterligere 20 % markerte for kategorien ganske viktig. Dette stemmer godt med de antakelser man har om de store positive ringvirkningene som er knyttet til et godt flyrutetilbud.

Like bak flyrutetilbudet følger godsrutetilbudet (på veg) som er markert som særdeles eller meget betydningsfullt av 48 % av bedriftene. Dette følges av fergetilbudet (37 %), godstilbudet på jernbane (30 %) og Hurtigruta (22 %). Ikke uventet er typiske transportmidler for passasjerer mindre viktige for næringslivet, bortsett fra for reiselivsnæringen. Dette omfatter hurtigbåt (19 %), passasjertransport på jernbane (14 %) og buss (13 %). Når det gjelder transporttilbudet til øysamfunn er det dermed tydelig at næringslivet prioriterer fergetilbudet fremfor hurtigbåttilbudet.

1. INNLEDNING

Dette kapitlet presenterer bakgrunnen for og formålet med denne rapporten. Videre blir det presisert hvilke to problemstillinger som søkes besvart. Kapitlet avsluttes med en kort presentasjon av den metodiske tilnærming som er benyttet for å besvarerapportens problemstillinger.

1.1 BAKGRUNN

I Indeks Nordland 2008 (Bullvåg og Slørdal, 2008) framkommer det at Nordland fortsatt er motoren i næringslivet i nord, og at særlig marin sektor er en vekstmotor. I Fylkesplan for Nordland 2008 – 2011 (2008) er et av hovedmålene å sikre næringslivet gode rammevilkår. Samtidig som næringslivet i fylket går meget godt, har bedriftene naturgitte utfordringer knyttet til forholdsvis lange avstander til mange av bedriftenes markeder og skaper et stort behov for effektive transportløsninger til lands, til sjøs og i lufta. Effektive arbeidsreiser er også viktig for bedriftenes muligheter til å skaffe kompetent arbeidskraft. Samtidig er muligheten for å kunne bytte jobb uten å måtte flytte, og det å ha tilgang til et bredt spekter tjenester og fritidstilbud viktige argument mht. å stabilisere bosettingen.

Sterk vekst genererer nye problemstillinger. Økt produksjon og strengere krav til effektiv logistikk i næringslivet, gjør blant annet at fylkets infrastruktur og samferdselstilbud må moderniseres. Indeks Nordland peker på at næringslivets vekstmuligheter nå ”stenges inne” av avstandsurempene. *”Skal vi henge med i konkurransen nasjonalt og internasjonalt, må vi gjøre folk og varers reiser raskere, mer direkte og billigere.”* (Bullvåg og Slørdal, 2008). I følge NHO’s konkurransebarometer 2007 taper Norge terreng i forhold til våre naboland og EU på transportområdet (Hoen og Molvær, 2007). De framholder at næringslivets konkurransevne er avhengig av effektiv og forutsigbar transport av både personer og gods.

Nordland har omlag ¼ av landets kystlinje, og 80 % av befolkningen bor mindre enn 1 000 m fra havet. Mye av vårt næringsliv er derfor naturlig lokalisert langs kysten. Kystlinjen er preget av fjorder og øyer, og til dels spredt bosetting, noe som gir store utfordringer knyttet til investeringer i og vedlikehold av infrastrukturen og utvikling av kostnadseffektive samferdselsløsninger. Det er begrensede ressurser til disposisjon mht. både tilrettelegging og drift av transportinfrastruktur og samferdselstilbud i Norge og i Nordland. Det er et ønske fra Nordland fylkeskommune å utnytte de begrensede ressursene på best mulig måte, samt å kunne argumentere overfor nasjonale myndigheter for økt tilførsel til relevante budsjettposter.

På denne bakgrunn har Nordland fylkeskommune behov for å få gjennomført en utredning av de transportbehov og transportløsninger næringslivet langs kysten har i årene framover, hvis de skal kunne ta ut det markedspotensialet som eksisterer.

1.2 FORMÅL OG PROBLEMSTILLINGER

På bakgrunn av det ovenstående, er hovedformålet med dette prosjektet er å framskaffe god kunnskap om næringslivet i Nordland sitt transportbehov i NTP-perioden 2010-2019 samt hva en god transportinfrastruktur og et godt samferdselstilbud vil kunne bety for nærings-

utviklingen i fylket. Gjennom prosjektet legger vi opp til å besvare følgende problemstillinger:

1. Hvilke samferdselsinvesteringer mener næringslivet i Nordland er viktigst å få gjennomført i perioden 2010-2020?
2. Hvilken betydning vil en realisering av ulike samferdselsprosjekt ha for framtidig omsetning, sysselsetting og lønnsomhet i næringslivet i Nordland?
3. Hvilken betydning har ulike logistikkfaktorer og transporttilbudet i Nordland for utviklingen av bedriftene i fylket?

I utredningen har vi lagt spesiell vekt på punkt 2, da resultatene her sier noe om hvilke regionale virkninger gjennomføringen av ulike samferdselsprosjekter/tiltak i Nordland har for næringslivet i fylket. I dagens nytte-kostnadsanalyser er regionale virkninger for næringslivet av ulike tiltak relativt dårlig behandlet, jf. Statens vegvesen (2006), Håndbok 140. Det å synliggjøre hvilken betydning som eksempelvis investeringer i ulike vegtiltak vi ha for næringslivet i et geografisk område, i form av forventet økt omsetning, sysselsetting eller forbedret driftsresultat, vil gi beslutningstakerne viktig tilleggsinformasjon ut over de rene nytte- og kostnadsberegninger som utarbeides i dag. Regionale virkninger er noe som spesielt lokalpolitikere er opptatt av.

1.3 METODISK OPPLÈGG OG KOMMENTARER TIL DETTE

For å besvare rapportens problemstillinger har vi innhentet primærdata fra bedrifter i Nordland ved hjelp av en web-basert spørreundersøkelse, se skjema i vedlegg. Spørreskjemaet ble sendt ut til 1 950 bedrifter i Nordland i april 2008. Etter to runder med purringer hadde vi mottatt svar fra 428 bedrifter, noe vi anser for tilstrekkelig til å gi en god indikasjon på hvilke samferdselsinvesteringer næringslivet ser på som viktigst å få gjennomført og hvilken betydning en slik realisering vil ha for næringslivet.

Selv om antall svar og representativiteten til utvalget betraktes som godt nok i forhold til vårt formål med denne undersøkelsen, er det en rekke forhold rundt selve metoden som opplagt kan diskuteres. Dette vil vi diskutere litt nærmere i det følgende.

I alle spørreundersøkelser vil taktisk svargivning være et større eller mindre problem. I denne undersøkelsen, der vi spør bedriftsledere om hvilken nytte deres bedrift vil ha av at deres ”ønskeliste” effektueres, ligger det i sakens natur at mange vil ha incitament til å svare taktisk – ”smøre litt på” de positive effektene av at eksempelvis en dårlig vegstrekning utbedres eller at tilbudet på en ferjestrekning styrkes. Det er imidlertid vanskelig for oss å korrigere denne sannsynlige effekten. Dersom vi imidlertid antar at alle ”smører på” like mye, vil det relative forholdet mellom nytten av de ulike prosjektene/tiltakene bli riktig selv om nytten, målt i enten omsetning eller sysselsetting, skulle vise seg å være for optimistiske.

Vi har spurt et utvalg av bedrifter om deres prioriteringer og betydningen av at deres ”ønskeliste” gjennomføres. I og med at vår populasjon er alle bedrifter i Nordland, må vi ”blåse opp” resultatene fra utvalget til å gjelde hele for næringslivet i hele fylket. Dette er ikke uproblematisk, noe vi har diskutert i kapittel 5.2.1. Vi står altså overfor et aggregeringsproblem.

Vi har valgt å avgrense vår populasjon til å gjelde næringslivet i Nordland. Dette er primært på grunn av at oppdragsgiver for prosjektet er Nordland fylkeskommune. Mange av prosjektene vil naturlig også ha nytte for bedrifter i andre fylker, da fylkesgrensene ikke er noen naturlig grense i transportsammenheng. Vårt utgangspunkt er imidlertid regionale virkninger, og da har vi valgt Nordland som den ”store” regionen, men også foretatt analyser på de fire regionene det er vanlig å dele Nordland fylke inn i; Helgeland, Salten, Ofoten og Lofoten/Vesterålen. Det kan imidlertid opplagt diskuteres hvordan en skal avgrense en region.

De prosjektene/tiltakene som bedriftslederne har måttet prioritere mellom, er av til dels ulik type og ikke minst vil kostnadene for å gjennomføre prosjektene variere mye. Vi har heller ikke spesifisert hva som skal gjøres av utbedringer og investeringer på de ulike prosjektene/tiltakene. Dette kan for det første ha resultert i at bedriftsledere har valgt prosjekter/tiltak der de tilsynelatende får ”mye” samferdsel. Således kan ”store” prosjekter fortrenge ”små” prosjekter. Et annet forhold er at vi ikke har spesifisert hva som vil bli gjort på de ulike prosjektene/tiltakene respondentene kan velge mellom. Dette kan ha resultert i at respondentene har hatt en ulik oppfatning av hva som eksempelvis ligger i prosjektet ”E6 Dunderlandsdalen”. Vi tror imidlertid ikke at disse ”svakhetene” er noe stort problem.

De fleste prosjektene/tiltakene respondentene kan prioritere mellom er å betrakte som alternative, på den måten at gjennomføringen av ett prosjekt/tiltak ikke utelukker gjennomføringen av et annet. Noen av prosjektene må imidlertid oppfattes som gjensidig utelukkende på den måten at gjennomføringen av det ene naturlig utelukker gjennomføringen av det andre. For eksempel gjelder dette Rv78 Leirfjord-Mosjøen og Leirfjord E6 (Toventunnelen). Vi tror imidlertid ikke at dette heller har skapt problemer for respondentene når de har foretatt sine valg.

En annen kanskje mer alvorlig utfordring, er at brukernes nytte av at ett prosjekt gjennomføres, vil avhenge sterkt av at også et annet prosjekt gjennomføres. For eksempel vil nytten av en større strekningsvis veginvestering bestående av 3 enkeltprosjekter, normalt sett være større for en bedrift enn summen av nytten for hvert av de 3 enkeltprosjektene isolert betraktet. Således vil nytten av en *samlet* utbedring av E6 mellom Mo i Rana og Nord-Trøndelag være større enn summen av nytten til utbedringer av de 4 strekningene Mo i Rana-Korgfjelltunnelen, Korgfjelltunnelen-Mosjøen, Mosjøen-Trofors og Trofors-Nord-Trøndelag vurdert enkeltvis. Dersom bedriftslederne har svart ”riktig” på hva de ulike enkeltprosjektene på eksempelvis E6 gjennom Helgeland vil bety for deres bedrifts omsetning og sysselsetting dersom de gjennomføres, vil summen av forventet omsetnings- og sysselsettingsøkning av de 4 enkeltprosjektene isolert vurdert, være lavere enn tilsvarende tall knyttet til en utbedring av hele strekningen fra Mo i Rana til Nord-Trøndelag.

1.4 DET EMPIRISKE DATAMATERIALET

Denne rapporten er bygd opp rundt datamaterialet som er samlet inn gjennom spørreundersøkelsen som det er gjort rede for i kapittel 1.3. Vi har fått svar fra et utvalg bedrifter og vi vil i dette kapitlet gå gjennom egenskapene til våre respondenter. Etter å ha presentert de deskriptive statistikkene for datasettet vil vi vurdere i hvilken grad utvalget er representativt for Nordland som helhet.

Utvalgte statistiske egenskaper ved datasettet er presentert i Tabell 1-1. Det totale antallet respondenter på 428 inkluderer observasjoner med et tilfeldig mønster av manglende verdier. Dermed har ikke alle respondenter oppgitt verdier for omsetning, årsverk og driftsresultat. Dette innebærer at antall bedrifter som er med i statistikken for hele utvalget er lavere enn 428. Ytterligere et antall respondenter har ikke oppgitt region, slik at summen av antallet bedrifter i regionene blir mindre enn antallet bedrifter i hele utvalget.

Videre ser vi fra Tabell 1-1 at bedriftene i Salten og Helgeland i gjennomsnitt har større omsetning enn gjennomsnittet for utvalget. Dersom man ser på antall årsverk er det Ofoten som har de største bedriftene. Ved å se gjennomsnittsverdiene i sammenheng med standardavviket finner vi at variasjonen i størrelsen på de deltagende bedriftene er stor. Dette bekreftes også av den store variasjonen mellom minimums- og maksimumsverdier. Helgelandsregionen har flest respondenter, fulgt av Salten, Lofoten/Vesterålen og Ofoten. Totalt sett er det rundt 400 respondenter på de ulike variablene.

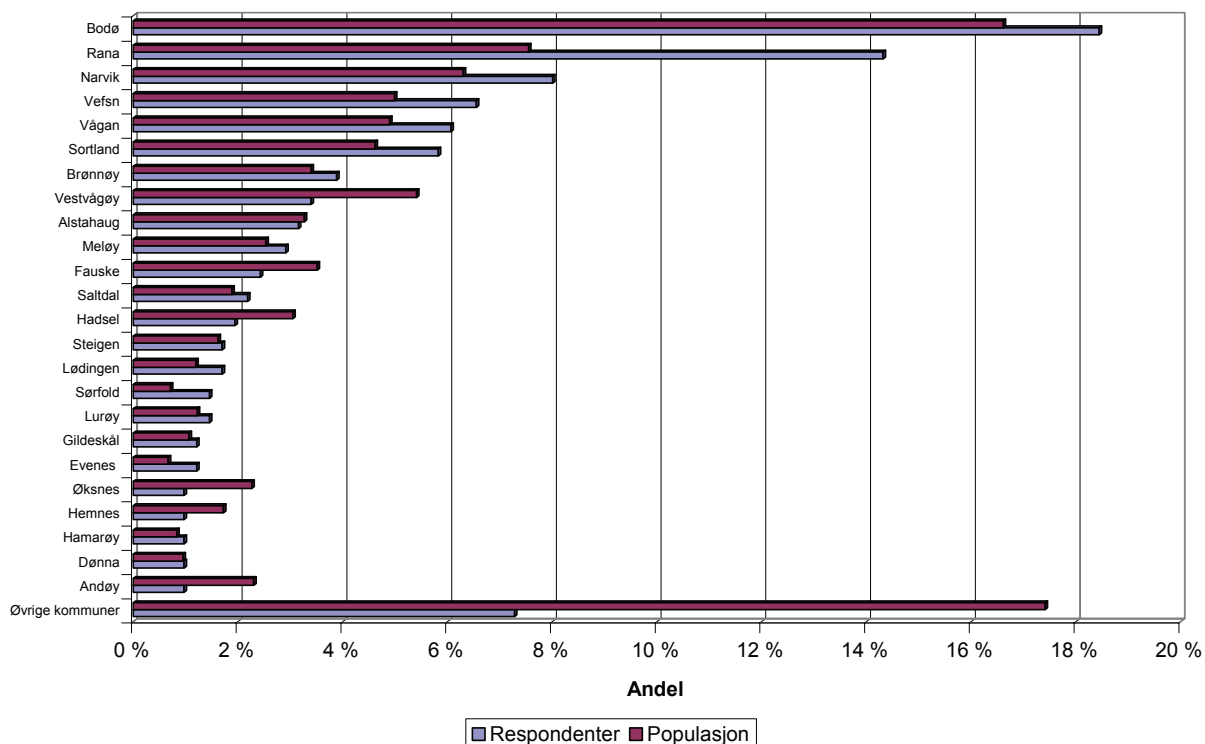
Tabell 1-1: Deskriptiv statistikk for datasettet.

		<i>Antall bedrifter</i>	<i>Gjennomsnitt</i>	<i>Sum</i>	<i>Minimum</i>	<i>Maksimum</i>	<i>Standardavvik</i>
Lofoten/ Vesterålen	Omsetning	80	41 188 688	3 295 095 073	0	828 816 713	104 002 959
	Årsverk	82	16	1 303	0	95	22
	Driftsresultat	79	3 620 294	286 003 214	-6 000 000	105 374 056	12 909 970
Ofoten	Omsetning	50	53 405 240	2 670 262 001	100 000	902 000 000	145 728 166
	Årsverk	50	33	1 630	0	700	102
	Driftsresultat	45	7 739 272	348 267 232	-3 000 000	145 000 000	27 803 496
Salten	Omsetning	126	74 898 943	9 437 266 871	100 000	1 100 000 000	188 887 385
	Årsverk	127	32	4 060	0	450	66
	Driftsresultat	111	4 952 726	549 752 564	-700 000	160 000 000	18 257 148
Helgeland	Omsetning	144	66 728 767	9 608 942 454	70 000	3 500 000 000	308 359 010
	Årsverk	146	23	3 376	1	340	44
	Driftsresultat	137	6 948 728	951 975 734	-3 400 000	388 000 000	35 767 750
Hele utvalget	Omsetning	412	62 384 599	25 702 454 767	0	3 500 000 000	221 357 453
	Årsverk	417	26	10 727	0	700	58
	Driftsresultat	382	5 744 611	2 194 441 436	-6 000 000	388 000 000	26 098 143

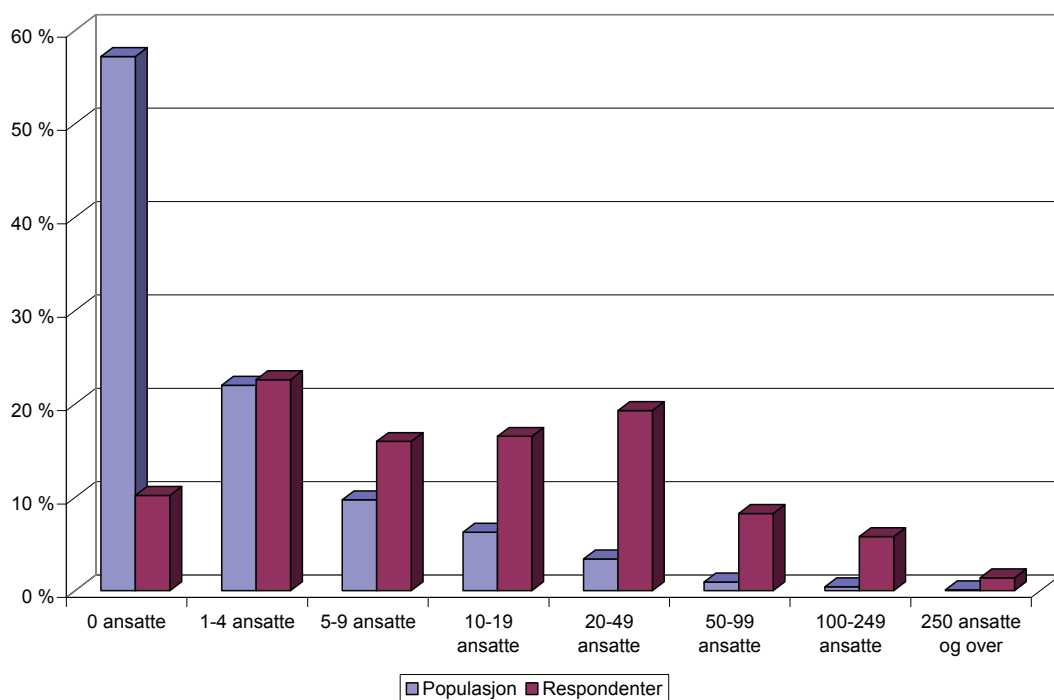
Når det gjelder den ”geografiske” representativiteten til de bedrifter som tok del i undersøkelsen fremkommer det av Figur 1-1 at kategorien ”øvrige kommuner” er sterkt underrepresentert i utvalget.

Fra de 17 kommunene som inngår i denne gruppen ”øvrige kommuner” mottok vi totalt 30 svar på undersøkelsen, noe som utgjør 7 % av det totale antall respondenter. Når vi ser på hvor stor andel av det totale antall bedrifter i Nordland som er lokalisert i de samme kommunenes så er denne på 17 %, med 3 852 av fylkets totalt 22 122 bedrifter (Statistisk sentralbyrå, 2008). Det kan således synes som om bedrifter fra forholdsvis ”små” kommuner er underrepresentert i undersøkelsen.

Ser vi på hvor representative respondentene er når det gjelder antall ansatte fremkommer det av Figur 1-2 at det er en viss overrepresentasjon i utvalget av store bedrifter og en tilsvarende underrepresentasjon av små/enmannsforetak.



Figur 1-1: Andel respondenter fra hver kommune og andel bedrifter i den enkelte kommune av det totale antall bedrifter i Nordland fylke².



Figur 1-2: Fordeling av bedriftene i populasjonen og hos respondentene inndelt på grunnlag av antall ansatte i bedriftene.

² Kategorien ”Øvrige kommuner” består av de kommuner som i undersøkelsen er representert med færre enn 4 bedrifter. Ballangen, Rødøy og Vevelstad hadde 3 respondenter hver. Bindal, Herøy, Nesna, Sømna, Tjeldsund og Tysfjord er hver representert med 2 respondenter. Fra hver av kommunene Beiarn, Bø, Flakstad, Hattfjelldal, Leirfjord, Røst, Træna og Vega var én respondent som svarte på undersøkelsen.

Den tredje faktoren vi har kontrollert respondentenes representativitet for er hvilken næringsgruppe de tilhører. I Tabell 1-2 presenteres hvor stor andel av respondentene som oppgir å tilhøre den enkelte næringsgruppe og hvor stor andel av bedriftene i Nordland som tilhører samme næringsgrupper. Differansen, i antall prosentpoeng, mellom hvor stor andel hver enkelt næringsgruppe utgjør av den totale populasjon og av respondentene er også inkludert i tabellen.

Tabell 1-2: Fordeling av bedrifter på næringsgrupper for henholdsvis den totale populasjon og for de respondenter som tok del i undersøkelsen og avviket, i prosentpoeng, mellom de to gruppene.

	<i>Andel</i>		Differanse (a-b)
	Populasjon (a)	Respondenter (b)	
Jordbruk, skogbruk, fiske	22 %	6 %	16 % -poeng
Forretningsmessig tjenesteyting, eiendomsdrift	19 %	9 %	10 % -poeng
Helse- og sosialtjenester	10 %	1 %	9 % -poeng
Kulturell og personlig tjenesteyting	6 %	1 %	5 % -poeng
Offentlig administrasjon	3 %	0 %	3 % -poeng
Undervisning og forskning	3 %	2 %	1 % -poeng
Finansiell tjenesteyting, forsikring	1 %	1 %	0 % -poeng
Kraft- og vannforsyning	1 %	2 %	-1 % -poeng
Varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet	17 %	19 %	-2 % -poeng
Transport og kommunikasjon	6 %	10 %	-4 % -poeng
Industri og bergverksdrift	5 %	13 %	-8 % -poeng
Bygge- og anleggsvirksomhet	9 %	21 %	-12 % -poeng
Annet	0 %	15 %	-15 % -poeng

Det fremkommer av Tabell 1-2 at ”jordbruk, skogbruk, fiske”, ”forretningsmessig tjenesteyting, eiendomsdrift” og ”helse- og sosialtjenester” er de næringsgruppene som i størst grad er underrepresentert i undersøkelsen. Bedrifter som hører til næringsgruppene ”annet”, ”bygge- og anleggsvirksomhet” og ”industri og bergverksdrift” er mest overrepresentert.

Egenskapene ved vårt utvalg er viktig å ta hensyn til når vi skal aggregere opp våre resultater til å gjelde hele Nordland. Siden små bedrifter er veldig underrepresentert i utvalget blir det feil å bruke utvalgets andel av det totale antallet bedrifter i Nordland i en slik aggregering. Vi har derfor valgt å ta utgangspunkt i utvalgets andel av fylkets omsetning. Ut fra Tabell 1-1 ser vi at vårt utvalg har 25,7 milliarder kroner i omsetning. Dette utgjør om lag 27 % av Nordlandsbedriftenes totale omsetning på 94 milliarder kroner i 2007 (Bullvåg og Slørdal, 2008). Når det gjelder sysselsettingstall, så representerer bedriftene i vårt utvalg 10 727 årsverk.

I følge Indeks Nordland sysselsatte bedriftene og offentlig sektor i Nordland 110 640 personer i 2007. I og med at vi ikke vet hvor mange årsverk dette representerer, samt at sysselsettingstall for offentlig sektor også er inkludert, er det vanskelig å anslå nøyaktig hvor stor andel årsverkene i bedriftene i utvalget utgjør av antall årsverk i næringslivet i fylket. Grove

beregninger viser at vi sannsynligvis har et utvalg av bedrifter som sysselsetter om lag 17 % av befolkningen i fylket (når ansatte i offentlig sektor holdes utenfor).

1.5 RAPPORTENS OPPBYGNING

Rapporten struktur er som følger:

I *kapittel 2* redegjøres det for hvordan næringslivet i Nordland mener at en ekstrabevilgning til samferdselsformål bør fordeles på vegformål, farleder/havner, jernbane og luftfart.

I *kapittel 3* vises det hvilke samferdselsprosjekter/-tiltak i Nordland som næringslivet mener er viktigst å få gjennomført.

I *kapittel 4* anslås det hvilken betydning gjennomføringen av de høyest prioriterte samferdselsprosjekter/-tiltak i Nordland vil ha for omsetning og sysselsetting i den enkelte bedrift.

I *kapittel 5* er det redegjort for hvilken betydning gjennomføringen av de høyest prioriterte samferdselsprosjekter/-tiltak i Nordland vil ha for omsetning og sysselsetting for alle bedriftene som har prioritert disse prosjektene/tiltakene samt for hele næringslivet i fylket.

I *kapittel 6* vises det hvilke faktorer ved logistikken som næringslivet i Nordland mener er de viktigste for å kunne utvikle bedriftene. I tillegg redegjøres det for hvor viktig næringslivet mener de ulike godstransport- og passasjertransporttilbud i Nordland er for mulighetene til å kunne utvikle egen bedrift.

2. OVERORDNET PRIORITERING AV MIDLER TIL SAMFERDSEL

I dette kapittelet presenteres tall for hvordan respondentene ønsker at eventuelle ekstrabevilgninger til samferdsel i Nordland skal fordeles på den enkelte samferdselssektor.

2.1 PRIORITERING AV SEKTORER

For å kartlegge hvordan representantene for næringslivet ønsker å prioritere ulike samferdselssektorer ble disse bedt om å oppgi hvor stor del av en eventuell ekstrabevilgning, på henholdsvis 1. mrd. kr og 10 mrd., kr de ønsket allokert til veg, farleder/havner, jernbane og luftfart.

I Tabell 2-1 vises gjennomsnittlig ”bevilgning” fra respondentene i fire regioner i Nordland³, og i fylket som helhet, til de fire samferdselssektorene ved en ekstrabevilgning på henholdsvis 1. mrd. kr og 10 mrd. kr.

Tabell 2-1: Respondentenes ”bevilgning” i antall mill. kr, til ulike samferdselssektorer, ved en ekstrabevilgning på henholdsvis 1 mrd. kr og 10 mrd. kr.

	<i>Veganlegg</i>		<i>Farleder/havner</i>		<i>Jernbane</i>		<i>Luftfart</i>	
	1 mrd	10 mrd	1 mrd	10 mrd	1 mrd	10 mrd	1 mrd	10 mrd
Salten	553	5 274	139	1 426	197	2 187	111	1 113
Ofoten	623	5 644	85	970	196	2 297	96	1 089
Lofoten/Vesterålen	579	5 395	166	1 493	128	1 594	126	1 519
Helgeland	597	5 399	75	1 074	131	1 648	197	1 879
Nordland	582	5 386	114	1 264	160	1 865	144	1 485

Andelen, av de eventuelle ekstrabevilgningene, respondentene bevilger til hver av de fire samferdselssektorene kan leses ut av Tabell 2-2.

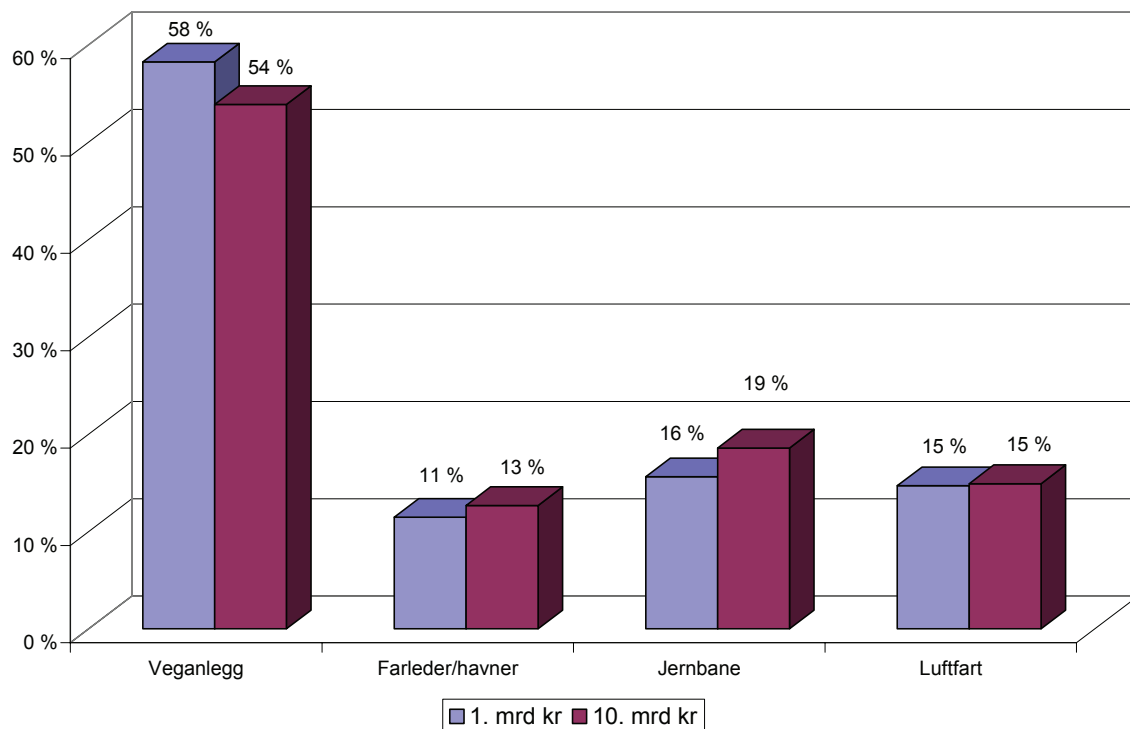
Tabell 2-2: Respondentenes bevilgninger i antall prosent, til ulike samferdselssektorer, ved en ekstrabevilgning på henholdsvis 1 mrd. kr og 10 mrd. kr.

	<i>Veganlegg</i>		<i>Farleder/havner</i>		<i>Jernbane</i>		<i>Luftfart</i>	
	1 mrd	10 mrd	1 mrd	10 mrd	1 mrd	10 mrd	1 mrd	10 mrd
Salten	55,3 %	52,7 %	13,9 %	14,3 %	19,7 %	21,9 %	11,1 %	11,1 %
Ofoten	62,3 %	56,4 %	8,5 %	9,7 %	19,6 %	22,3 %	9,6 %	10,9 %
Lofoten/Vesterålen	57,9 %	54,0 %	16,6 %	14,9 %	12,8 %	15,9 %	12,6 %	15,2 %
Helgeland	59,7 %	54,0 %	7,5 %	10,7 %	13,1 %	16,5 %	19,7 %	18,8 %
Nordland	58,2 %	53,9 %	11,4 %	12,6 %	16,0 %	18,7 %	14,4 %	14,9 %

Det fremkommer at Tabell 2-1 og Tabell 2-2 at vegsektoren er den samferdselssektor som prioriteres sterkest, med over halvparten av eventuelle ekstrabevilgninger, i de fire studerte regionene og av næringslivet i fylket som helhet. Med en allokering av mellom 8 % og 17 %

³ En oversikt over hvilke kommuner som ligger i den enkelte region fremkommer av vedlegg 1.

til farleder/havner er dette den sektor respondentene mener skal tildeles lavest andel av en eventuell økning i samferdselsbudsjettene. De prosentvise fordelingene for hele utvalget er vist i Figur 2-1.



Figur 2-1: Andel av ekstrabevilgning som respondentene ønsker prioritert til fire samferdselssektorer ved ekstrabevilgninger på henholdsvis 1 mrd. kr og 10 mrd. kr.

Ser vi på hvor mye respondentene fra den enkelte region ønsker å bevilge til den enkelte sektor, fremkommer det av tabellene at næringslivet i Ofoten ønsker å bevilge mest til vegsektoren og at næringslivet i Salten vil bevilge minst til samme sektor. Til farleder/havner er det respondentene i Lofoten/Vesterålen som vil bevilge en størst andel av en eventuell ekstrabevilgning og respondentene i Ofoten minst. Når det gjelder jernbane er det, kanskje ikke overraskende, respondentene i Lofoten/Vesterålen som vil bevilge minst av en ekstrabevilgning til denne sektoren og respondentene i Ofoten mest. Størst andel av ekstrabevilgningen til luftfart vil bli gitt av respondentene på Helgeland, der det for tiden blant annet er etablert et selskap⁴ som arbeider for etablering av en ny lufthavn øst for Mo i Rana, og lavest andel av respondentene i Ofoten.

Prioriteringene av midler til ulike sektorer innen transport er i stor grad samsvarende med det Jørgensen og Kolvereid (1989) fant ut i en tilsvarende undersøkelse fra 1987. Også den gang ble respondentene bedt om å prioritere 10 mrd. kr, men kategoriene til Jørgensen og Kolvereid (1989) er noe avvikende fra vår rapport og inkluderer spesifikke midler til Hurtigruten, en Nord-Norge bane til Tromsø og telekommunikasjon. I Tabell 2-3 er korrigererte

⁴ Polarsirkelen lufthavnutvikling.

tall⁵ fra Jørgensen og Kolvereid (1989) sammenlignet med våre funn fra Tabell 2-2 for prioriteringer av 10 mrd. kr.

Tabell 2-3: Næringslivets prioriteringer av ekstrabevilgninger mellom ulike samferdselssektorer i 1987 og 2008.

	<i>Veg</i>	<i>Farleder/havner</i>	<i>Jernbane</i>	<i>Luftfart</i>	<i>Totalt</i>
1987	55,4 %	10,8 %	12,0 %	21,7 %	100 %
2008	53,8 %	12,6 %	18,7 %	14,9 %	100 %
Differanse	-1,4 % -poeng	+1,8 % -poeng	+6,7 % -poeng	-6,8 % -poeng	-

Prioriteringen av midler til veg og farleder/havner er mer eller mindre uendret i perioden fra 1987 til 2008. Det er imidlertid en endring i prioriteringene fra luftfart til jernbane som i stor grad oppveier hverandre. Mens jernbane og luftfart hadde henholdsvis 12 % og 21,7 % i 1987 er tilsvarende tall for 2008 18,7 % og 14,9 %. Investeringer til veg er dermed i en klasse for seg med over 50 %, mens de resterende tre kategoriene er relativt jevnt fordelt rundt 15 %. Mens man i 1987 kunne si at næringslivet ønsket seg veg og fly, kan man i 2008 konkludere med at næringslivet har fått et mer "allsidig" behov men fortsatt har størst behov for bedre veier.

2.2 OPPSUMMERING

Vi har i dette kapittelet sett at ved en eventuell ekstrabevilgning til samferdsel på 1. mrd. kr eller 10. mrd. kr vil respondentene som har deltatt i denne undersøkelsen at mellom 50 og 60 prosent av ekstrabevilgningen skal tilfalle vegsektoren. Lavest andel av ekstrabevilgningene ønsker de at skal gå til farleder/havner med mellom om lag 12 % av ekstrabevilgningen. Det viser seg videre at når ekstrabevilgningen økes reduseres den andel av ekstrabevilgningen som respondentene ønsker allokert til vegsektoren og at andelen til de tre øvrige øker. Det viser seg at prioriteringen har endret seg noe de siste 20 år. Veg er fortsatt viktigst, men mens luftfartsinvesteringer var nest viktigst i 1987 vurderer næringslivet i 2008 farleder/havner og jernbane som tilnærmet like viktige som luftfart.

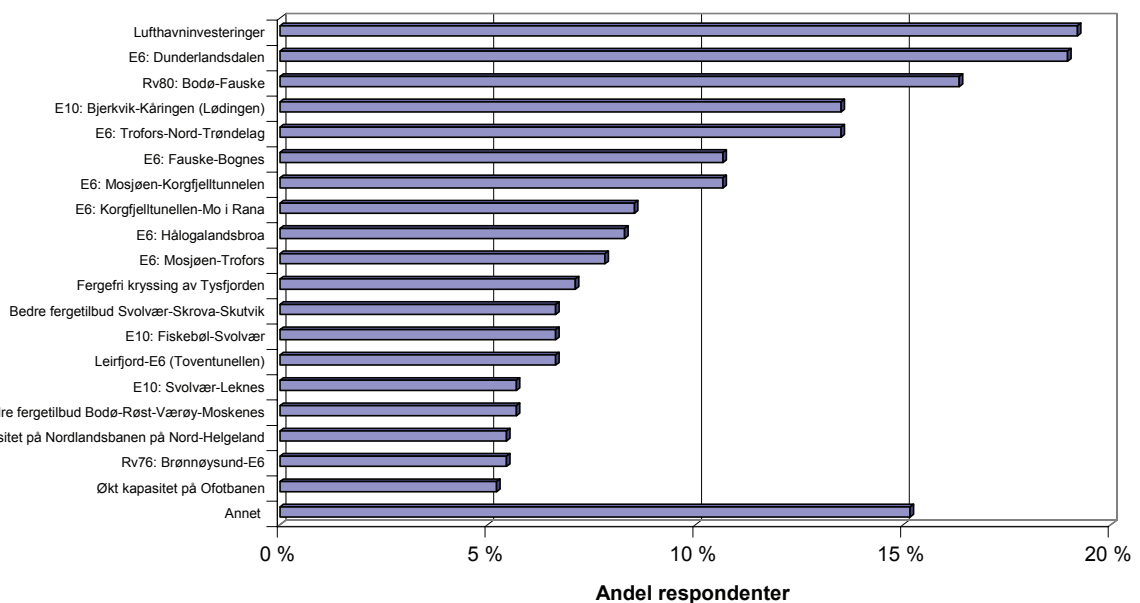
⁵ Vi ser kun på det relative forholdet mellom veg-, farleder/havne-, jernbane- og lufthavninvesteringer. Disse kategoriene utgjorde 83 % av prioriteringene til næringslivet Nord-Norge i 1987. Jernbaneinvesteringer var for øvrig knyttet til Nord-Norgebanen, en forlengelse av jernbanen fra Fauske/Bodø til Tromsø.

3. PRIORITERTE PROSJEKT/TILTAK

I dette kapitlet presenteres en oversikt over hvilke samferdselsprosjekt respondentene anser viktigst å få realisert. Først presenteres tall for hvilke prosjekt næringslivet i hele fylket prioriter, før tallene blir brutt ned for å avdekke hvilke prosjekt næringslivet i hver av fylkets fire regioner prioriterer.

3.1 OFTEST PRIORITERTE PROSJEKT/TILTAK NORDLAND

Bedriftene ble stilt ovenfor en liste med 60 prosjekter/tiltak innenfor samferdsel i Nordland og kunne prioritere de tre viktigste prosjektene. Ved å summere antall respondenter som har prioritert prosjektene enten som det viktigste, nest viktigste eller tredje viktigste prosjektet å få realisert, fremkommer det at flest respondenter prioriterer investeringer i lufthavner i fylket⁶. Nesten hver femte respondent (overkant av 19 %) av de som har prioritert ett eller flere prosjekter har markert for at dette prosjektet er ett av de tre viktigste å få realisert. Dette omfatter investeringer i flere lufthavner i fylket, jf. vedlegg 4, men det er spesielt mange som trekker frem behovet for ny lufthavn i Rana⁷.



Figur 3-1: De 20 mest prioriterte samferdselsprosjektene for bedrifter i Nordland (N=422)⁸.

⁶ Lufthavninvesteringer er en samlekategori for flere lufthavner i Nordland. Se spesifikasjon i vedlegg 4.

⁷ En tredjedel av prioriteringene for lufthavner gjelder Rana og 8 % de andre lufthavnene på Helgeland. Ytterligere 10 % oppgir felles lufthavn på Helgeland. Totalt utgjør dermed Helgeland over halvparten av lufthavn-prioriteringene. Andre lufthavner som fremheves er Bodø med 13 % og Stokmarknes med 12 %. Ellers har Lofoten, Evenes og andre lufthavner mindre andeler av prioriteringene. Se vedlegg 4 for ytterligere informasjon.

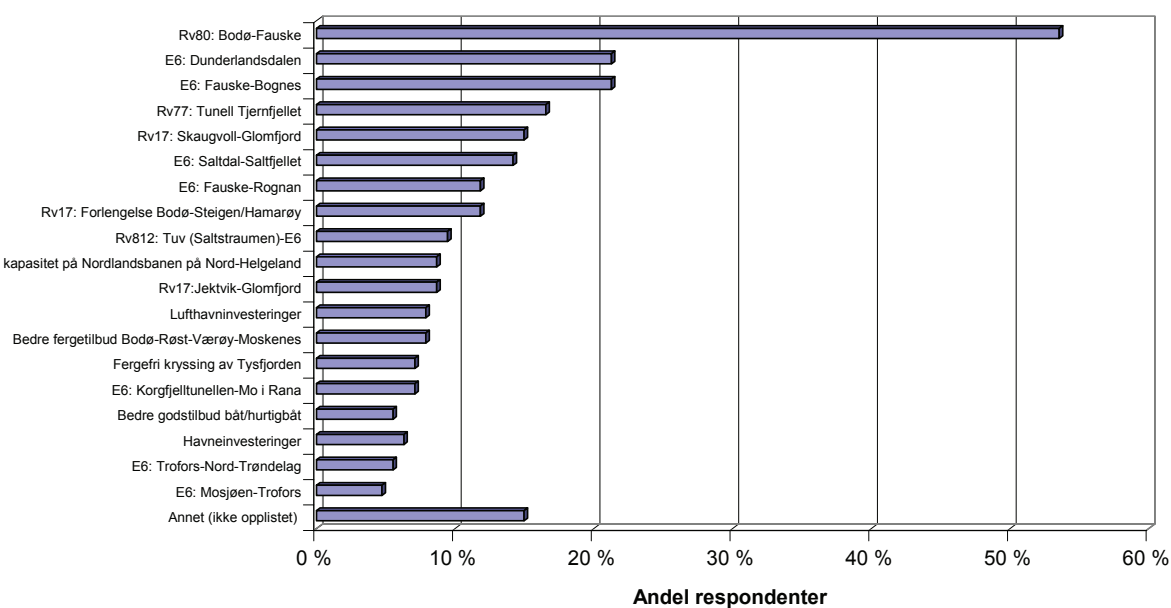
⁸ Summen av respondenter som prioriterer de ulike prosjekter overstiger 100 % fordi respondentene kunne prioritere de tre viktigste prosjektene for "sin" bedrift.

Videre prioriterer 19 % av respondentene utbedring av E6 gjennom Dunderlandsdalen. Utbedring av Rv80 mellom Fauske og Bodø, strekningen Bjerkvik-Kåringen på E10, E6 fra Trofors til Nord-Trøndelag grense, E6 mellom Fauske og Bognes og strekningen på E6 mellom Mosjøen og Korgfjelltunnelen er prosjektene som mer enn 10 % av respondentene ser på som ett av de tre viktigste prosjektene å få realisert.

I kategorien ”annet”, som 15 % av respondentene markerte for, er blant annet følgende tiltak trukket frem; utbedring av strekningen Andenes-Sortland, ferge Leknes-Bodø, båtforbindelse mellom Lødingen og Bodø og forlengelse av jernbanen fra Fauske til Narvik og Tromsø.

3.2 PRIORITERTE PROSJEKT FOR BEDRIFTER I SALTEN

For over halvparten av respondentene fra Salten (54 %) er en utbedring av strekningen mellom Bodø og Fauske (Rv80) ett av tre prosjekt det er viktigst å få realisert. Det fremkommer av Figur 3-2 at dette prosjektet er det som i særklasse oppleves viktigst å få realisert. To prosjekt som vil bedre standarden på E6 i henholdsvis Dunderlandsdalen og mellom Fauske og Bognes følger deretter og er hver prioritert av 21 % av respondentene.



Figur 3-2: De 20 mest prioriterte samferdselsprosjektene for bedrifter i Salten (N=127).

15 % av respondentene fra Salten har oppgitt at ”andre” prosjekt, som ikke var oppført i den liste de hadde å velge i, var ett av de tre viktigste å få realisert for den bedrift de representerer. Flere av disse respondentene har spesifisert hvilke prosjekt dette er og eksempler på dette er: tunnel mellom Straumøya og Bodø, pendlerbåt fra Nygårdsjøen til Bodø, direkte flyruter fra Bodø til utlandet og flere krysningsspor på Nordlandsbanen. Ingen prosjekt som ble spesifisert under kategorien ”annet” var det mer enn en respondent som oppgav.

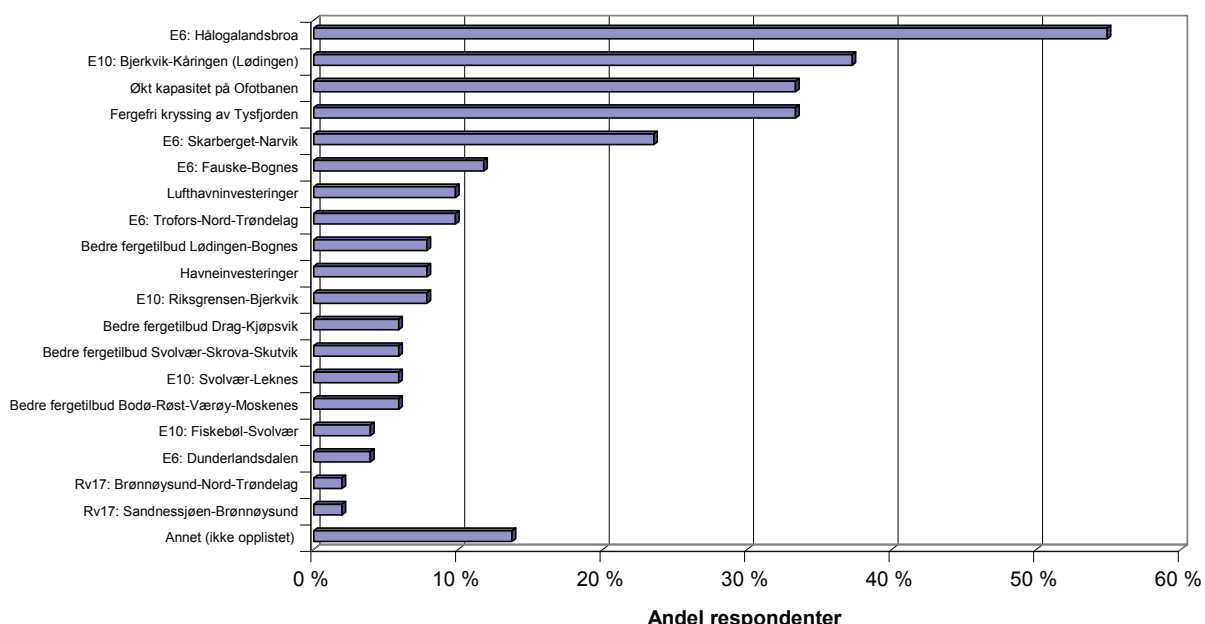
Ytterligere 5 prosjekt ble prioritert av mer enn 10 % av respondentene; bygging av tunnel gjennom Tjernfjellet (17 %), utbedring av Rv17 mellom Skaugvoll og Glomfjord (15 %),

utbedring av strekningene Saltdal-Saltfjellet (14 %) og Fauske-Rognan (12 %) på E6 og forlengelse av Rv17 fra Bodø til Steigen og Hamarøy (12 %).

3.3 PRIORITERTE PROSJEKT FOR BEDRIFTER I OFOTEN

Av representantene fra bedriftene i Ofoten peker over halvparten (55 %) på Hålogalandsbrua mellom Narvik og Øyjord som ett av de tre viktigste prosjektene å få realisert. Tre prosjekt er prioritert av mellom 33 % og 37 % av respondentene. Disse prosjektene er; utbedring av strekningen Bjerkvik-Kåringen på E10, økt kapasitet på Ofotbanen og fergefri kryssing av Tysfjorden.

Prosjekt som ikke stod oppført på listen respondentene valgte prosjekt fra, ble trukket frem av 14 % av respondentene, men kun ett prosjekt, i denne kategorien, ble trukket frem av mer enn én respondent; bygging av jernbanespor mellom Fauske og Narvik. En oversikt over de prosjekt flest respondenter i Ofoten oppgav som ett av de tre viktigste å få realisert for bedriften de representerer er gitt i Figur 3-3.



Figur 3-3: De 20 mest prioriterte samferdselsprosjektene for bedrifter i Ofoten (N=51).

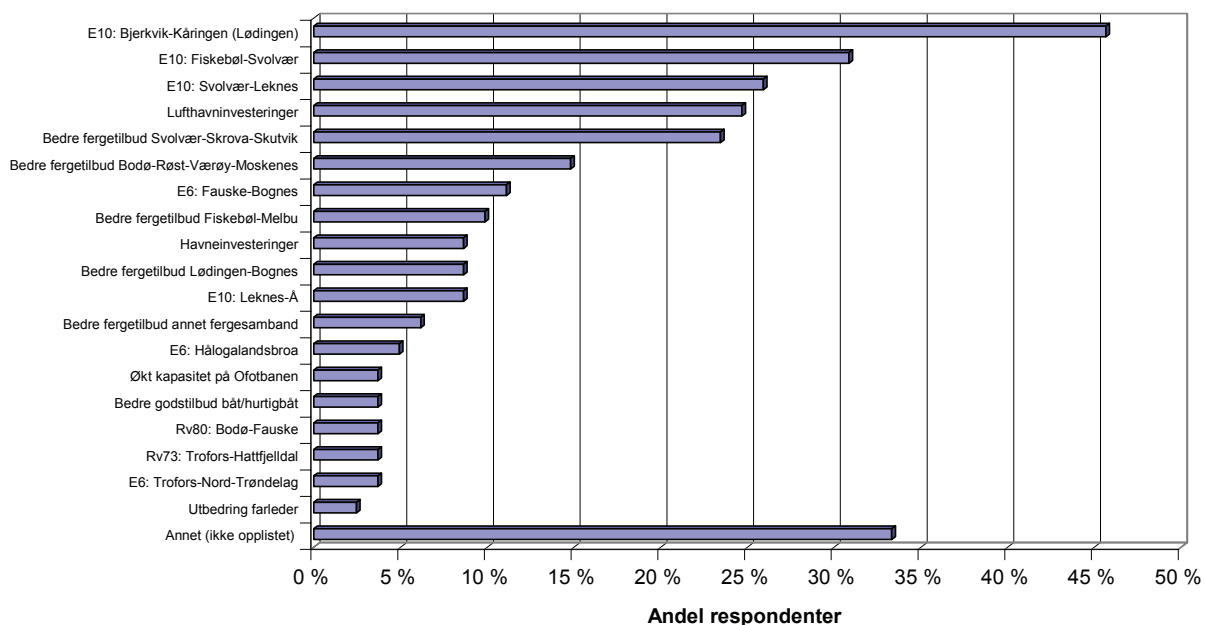
3.4 PRIORITERTE PROSJEKT FOR BEDRIFTER I LOFOTEN/VESTERÅLEN

I Lofoten/Vesterålen er en utbedring av E10 mellom Bjerkvik og Kåringen det prosjekt næringslivet ser som det viktigste å få realisert. Nesten halvparten av bedriftene (46 %) i regionen, og som tok del i undersøkelsen, oppgav at dette prosjektet var ett av de tre viktigste å få realisert. For øvrig fremkommer det av Figur 3-4 at de tre prosjektene flest respondenter ønsker realisert er knyttet til utbedring av enkeltstrekninger på E10.

Videre markerte 25 % av respondentene at det var viktig å foreta lufthavninvesteringer. Når disse ble bedt om å spesifisere hvilke investeringer de ønsket skulle foretas innen luftfarten, ble utbedring av Skagen lufthavn og Leknes lufthavn trukket frem av flest respondenter. Hver

trede respondent oppgav at de ønsket å få realisert et samferdselsprosjekt som ikke sto oppført på den prosjektliste de hadde å velge i. Eksempler på prosjekt denne gruppen ønsket realisert var; bedre veg mellom Sortland og Risøyhamn, utbedring av E10 mellom Gullsfjord og Tjeldsund bru og etablering av containerhavn i Leknes.

De 20 prosjektene flest respondenter markerte som enten viktigst, nest viktigst eller tredje viktigst for bedriftene de representerer, fremkommer av Figur 3-4.



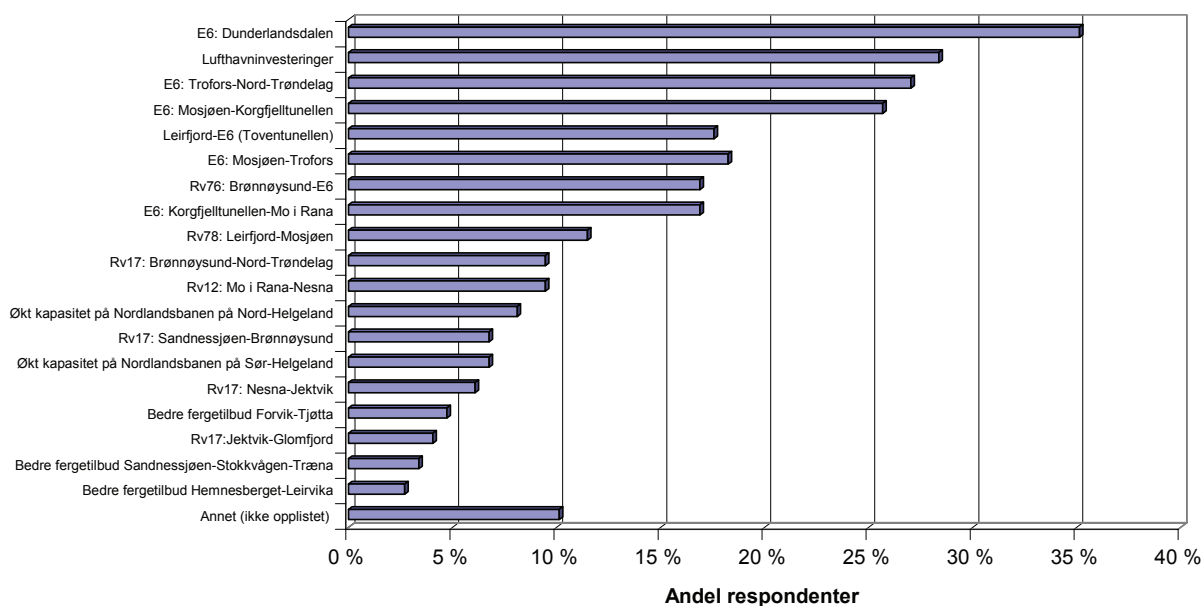
Figur 3-4: De 20 mest prioriterte samferdselsprosjektene for bedrifter i Lofoten/Vesterålen (N=81).

3.5 PRIORITERTE PROSJEKT FOR BEDRIFTER PÅ HELGELAND

Blant bedriftene på Helgeland som var representert i undersøkelsen var utbedring av E6 gjennom Dunderlandsdalen, mellom Mo i Rana og Saltfjellet, det prosjekt flest (35 %) prioriterte. Deretter fulgte lufthavninvesteringer (28 %) og utbedring av de to strekningene ”Trofors-Nord-Trøndelag” og ”Mosjøen-Korgfjelltunellen”, på E6. Disse tre prosjektene ble prioritert av henholdsvis 28, 27 og 26 % av representantene for bedriftene på Helgeland. De som prioriterte lufthavninvesteringer spesifiserte dette med å peke på at de støttet bygging av ny lufthavn utenfor Mo i Rana⁹ og at det må investeres på Sandnessjøen lufthavn, Stokka.

De 20 prosjektene som hyppigst ble prioritert av næringslivets representanter fra Helgeland fremkommer av Figur 3-5.

⁹ Polarsirkelen lufthavn.



Figur 3-5: De 20 mest prioriterte samferdselsprosjektene for bedrifter på Helgeland (N=148).

3.6 OPPSUMMERING

Vi har i dette kapittelet sett at utbedring av E6 gjennom Dunderlandsdalen, mellom Mo i Rana og Saltfjellet, er det samferdselsprosjekt næringslivet i Nordland ser på som det viktigste å få realisert. På regionnivå fremkommer det, ikke overraskende, at næringslivet i hver av de fire regionene prioriterte et prosjekt i egen region høyest:

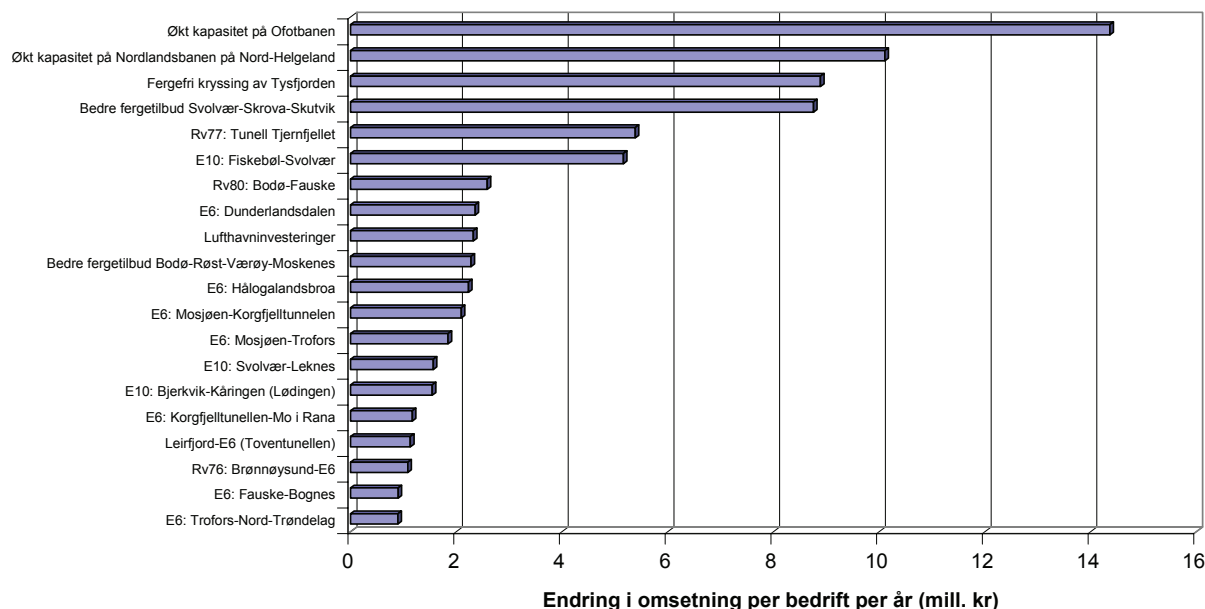
- I Salten ble Rv80 mellom Bodø og Fauske trukket frem av flest respondenter (54 %).
- I Ofoten var det Hålogalandsbrua (55 %) som ble prioritert oftest.
- I Lofoten/Vesterålen ble E10 mellom Bjerkvik og Kåringen (46 %) oftest prioritert.
- På Helgeland ble utbedring av E6 gjennom Dunderlandsdalen (35 %) prioritert oftest.

4. PROSJEKTENES/TILTAKENES EFFEKT PÅ OMSETNING OG SYSSELSETTING FOR DEN ENKELTE BEDRIFT

I dette kapittelet ser vi på hvilken effekt næringslivet i Nordland mener en realisering av utvalgte samferdselsprosjekt/-tiltak vil ha for bedriftenes sysselsetting og omsetning. Bedriftene er bedt om å angi sin forventede økning i omsetning og sysselsetting dersom de prosjektene som de har prioritert faktisk blir gjennomført. Tallene presenteres som gjennomsnittlige verdier for de bedriftene som har prioritert prosjektene. Verdiene er dermed noe forskjellig fra de aggregerte tallene som presenteres i kapittel 5.

4.1 NORDLAND

I dette avsnittet presenteres gjennomsnittstall for hvor stor vekst i omsetning og sysselsetting bedriftene som har prioritert de tjue mest prioriterte prosjektene venter at en realisering av prosjektet vil ha for deres bedrift¹⁰. Verdiene gjelder for alle prosjektene i hele Nordland.

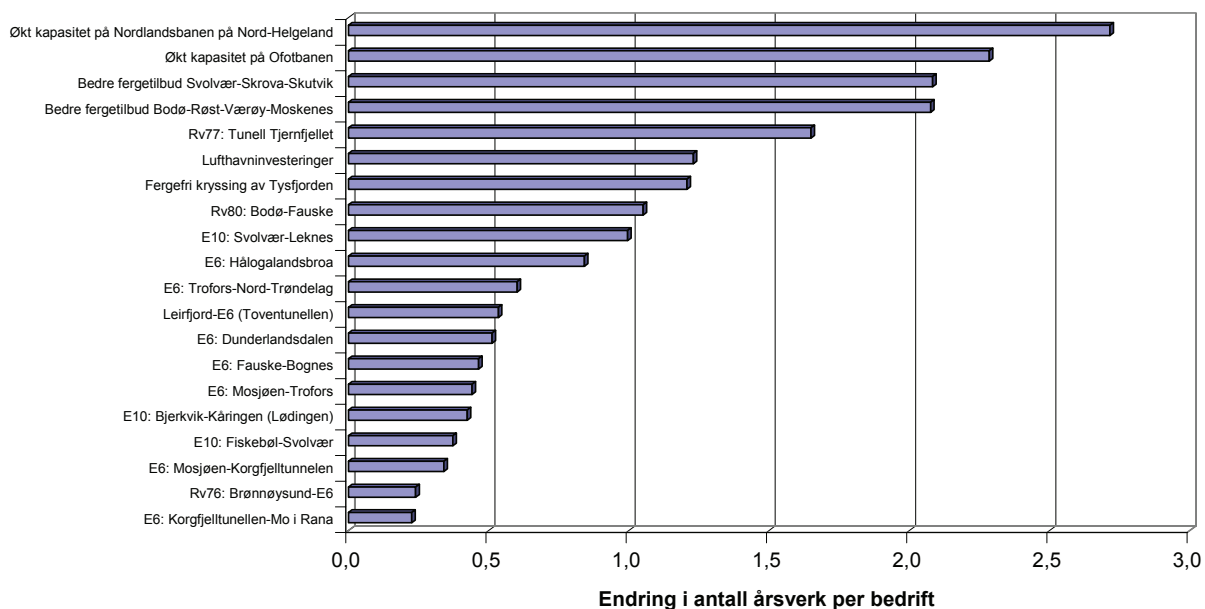


Figur 4-1: Gjennomsnittlig endring i omsetning for de tjue mest prioriterte prosjektene (N=19-68).

Det fremkommer fra Figur 4-1 at økt kapasitet på Ofotbanen er det prosjektet som vil gi høyest gjennomsnittlig økning i omsetning for de bedriftene som har prioritert prosjektet. Det bør gjøres oppmerksom på at de som har gjort prioriteringer av dette prosjektet er få men store bedrifter. Etter Ofotbanen (14 mill. kr.) følger økt kapasitet på Nordlandsbanen gjennom Nord-Helgeland (10 mill. kr.) og fergefri kryssing av Tysfjorden (9 mill. kr.). Disse tre prosjektene er kjente flaskehals for eksporten av gods ut fra fylket. Det fjerde mest prioriterte prosjektet er ferjesambandet mellom Hamarøy og Lofoten. Dette sambandet

¹⁰ Siden vi her opererer med gjennomsnittsverdier er det nyttig å vite sum omsetning og antallet respondenter. Dette er det redegjort for i vedlegg 3.

vrurderes av reiselivsnæringen i regionen som viktig for turisttrafikk til/fra Lofoten, samt en betingelse for at fiskerinæringen på øya Skrova like ved Svolvær kan opprettholdes. Den gjennomsnittlige verdien for stamvegprosjekter som Rv80, E10 og E6 gjennom fylket får lavere gjennomsnittlig verdi fordi det er mange mindre bedrifter som prioriterer disse prosjektene.



Figur 4-2: Gjennomsnittlig endring i sysselsetting for de tjue mest prioriterte prosjektene (N=19-71).

Rangeringen av prosjektene er noe forskjellig når vi ser på sysselsetting i Figur 4-2 i forhold til omsetning i Figur 4-1. Jernbane er fortsatt de viktigste prosjektene med Nordlandsbanen gjennom Nord-Helgeland som forventes å gi en økning på 2,7 årsverk per bedrift og Ofotbanen med tilsvarende verdi på 2,3. Videre følger ferjetilbudet mellom Salten og Lofoten. Et bedre ferjetilbud både mellom Svolvær-Skrova-Skutvik og Bodø-Røst-Værøy-Moskenes vil gi en økt sysselsetting på i overkant av 2 årsverk per bedrift for de bedrifter som har prioritert disse prosjektene. Det er naturlig at disse prosjektene gir store utslag siden ferjesambandene er viktige både for at man kan videreutvikle reiselivsnæringen i regionen samt for eksport av fisk fra Lofoten.

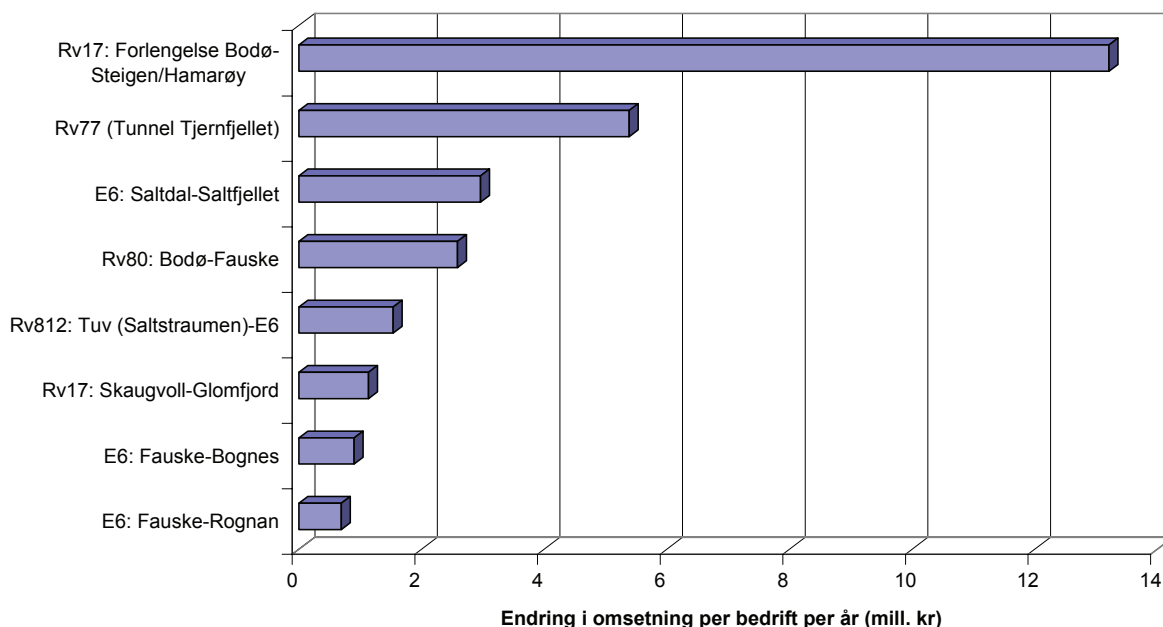
4.2 SALTEN

I dette avsnittet presenterer vi hvilken effekt respondentene oppgir at en realisering av hvert enkelt samferdselsprosjekt i Salten, innen den enkelte samferdselssektor, i gjennomsnitt vil ha for bedriftene de representerer.

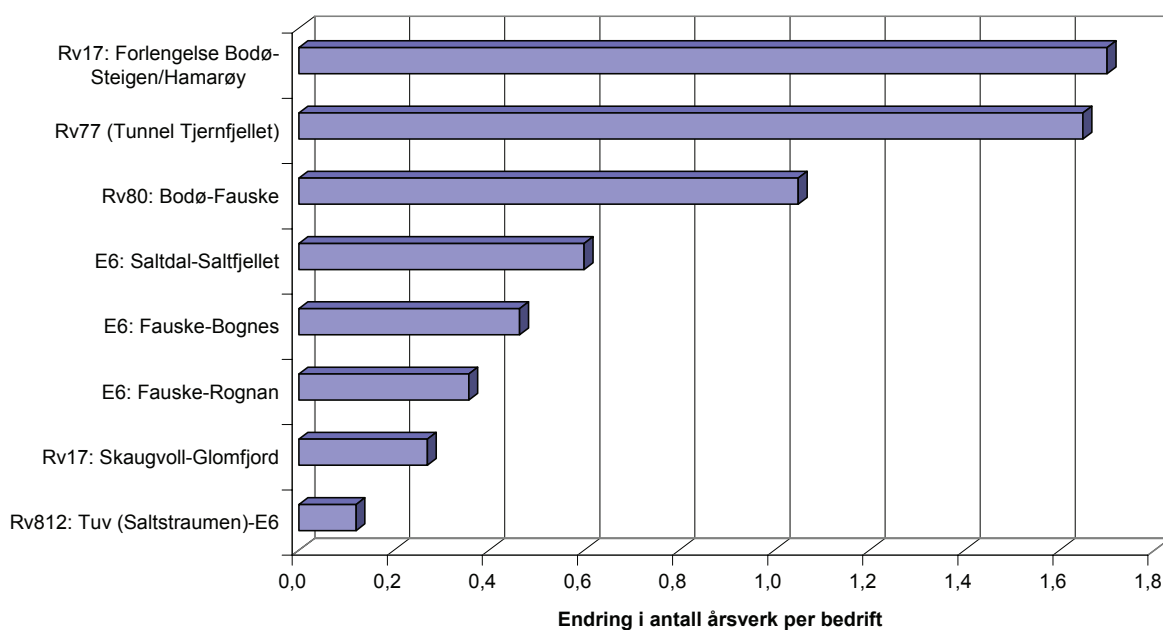
4.2.1 Vegprosjekt i Salten

Deltakerne i undersøkelsen som ligger til grunn for denne rapporten hadde muligheten til å prioritere 8 vegprosjekt i Salten. En oversikt over hvilken effekt de som prioriterte disse prosjektene mente en realisering av prosjektet ville ha for bedriftens omsetning og syssel-

setting fremkommer av henholdsvis Figur 4-3 og Figur 4-4. Av alle prosjektene i Salten er det forlengelsen av Rv17 til Steigen og Hamarøy som har størst betydning både for omsetning og sysselsetting. Også Rv77 til Sverige oppleves i dag som en flaskehals som ville gitt økt omsetning og sysselsetting dersom den ble utbedret. Utbedring av vegprosjektene på E6, Rv80 og kystriksvegen er sett på som viktige.



Figur 4-3: Forventet gjennomsnittlig endring i årlig omsetning for de bedrifter som prioriterte det enkelte prosjekt (N=8-59).



Figur 4-4: Forventet gjennomsnittlig endring i antall årsverk i de bedrifter som prioriterte det enkelte prosjekt (N=9-59).

4.2.2 Fergetilbud i Salten

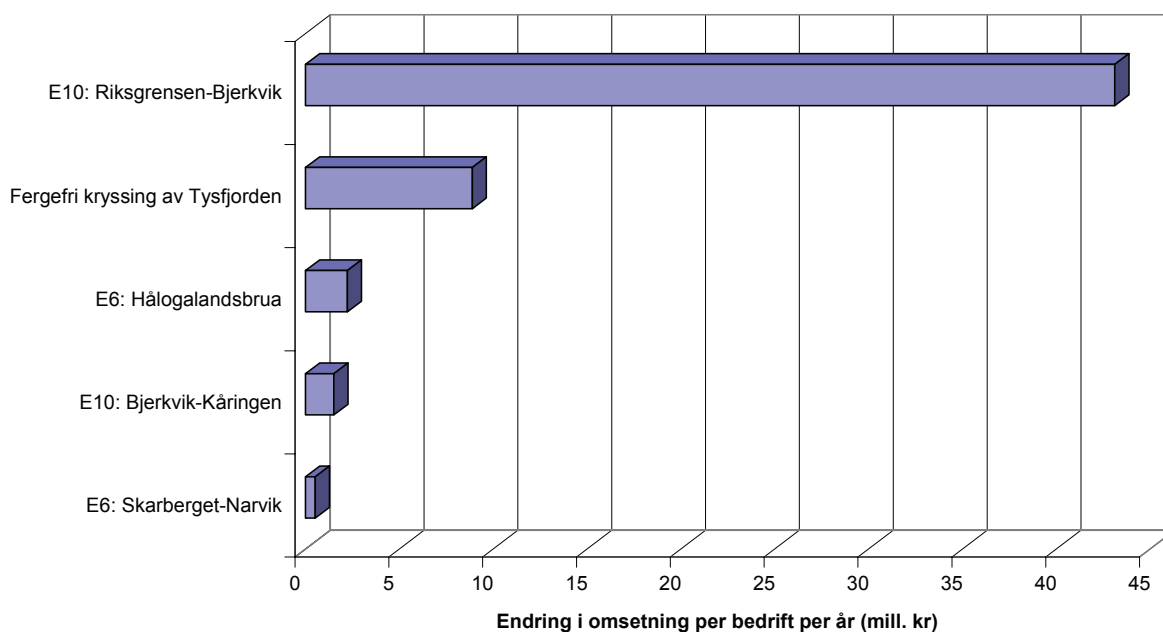
Når det gjelder fergene mellom Salten og Lofoten, vil sambandet fra Bodø omtales under Salten, mens sambandet til/fra Skutvik omtales sammen med Lofoten/Vesterålen. Den gjennomsnittlige forventede endringen i omsetning er om lag 2,1 mill. kr for fergesambandet Bodø-Røst-Værøy-Moskenes og 275 000 kr for Festvåg-Misten. Tilsvarende er den gjennomsnittlige endringer i sysselsetting på 2,0 for fergesambandet fra Bodø, mens Festvåg-Misten ikke oppgis å ha noen betydning for sysselsettingen.

4.3 OFOTEN

I dette avsnittet presenterer vi hvilken effekt respondentene oppgir at en realisering av hvert enkelt samferdselsprosjekt i Ofoten, innen den enkelte samferdselssektor, i gjennomsnitt vil ha for bedriftene de representerer.

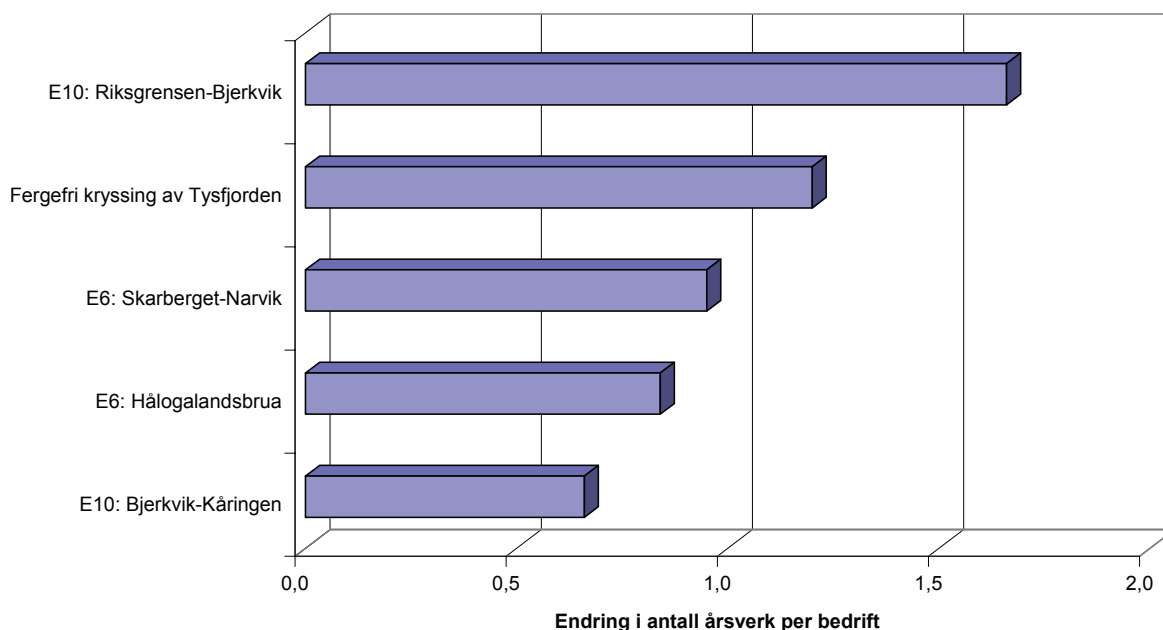
4.3.1 Vegprosjekt i Ofoten

Av de 5 vegprosjektene i Ofoten som respondentene hadde mulighet til å prioritere var det, slik det fremkommer av Figur 4-5, utbedring av strekningen mellom Riksgrensen og Bjerkvik på E10 som var det vegprosjekt der de som prioriterte et vegprosjekt i Ofoten så for seg at en realisering av prosjektet vil føre til størst endring i omsetning for den bedrift de representerer.



Figur 4-5: Forventet gjennomsnittlig endring i årlig omsetning for bedriftene som prioriterte det enkelte prosjekt (N=4-46).

Den forventede effekten en realisering av vegprosjektene i Ofoten vil ha på antall årsverk i de bedrifter som prioriterte disse prosjektene, fremkommer av Figur 4-6.



Figur 4-6: Forventet gjennomsnittlig endring i antall årsverk i de bedrifter som prioriterte det enkelte prosjekt (N=4-50).

4.3.2 Fergetilbud i Ofoten

For Ofoten hadde respondentene mulighet til å prioritere tre ulike fergesamband. Ett av sambandene, Bognes-Skarberget, var det ingen respondenter som prioriterte som ett av de tre viktigste samferdselsprosjektene. Dette kan skyldes at mange respondenter valgte å prioritere en fergefri kryssing av Tysfjorden fremfor å ønske en bedring i ferjetilbudet.

De to øvrige fergesambandene Lødingen-Bognes og Drag-Kjøpsvik ble prioritert av henholdsvis 13 og 2 respondenter. De som prioriterte Lødingen-Bognes oppgav i gjennomsnitt at en styrking av dette fergesambandet ville øke omsetningen til den bedrift de representerte med i overkant av 14 mill. kr. Tilsvarende oppgav de som prioriterte Drag-Kjøpsvik at en styrking av dette sambandet ville øke omsetningen i "deres" bedrifter med i overkant av 2 mill. kr.

Videre fremkommer det at en utbedring av sambandet Drag-Kjøpsvik ikke er forventet å ville påvirke sysselsettingen og at en utbedring av Lødingen-Bognes vil øke antall årsverk med 0,5 i gjennomsnitt for bedriftene som prioriterte dette prosjektet.

4.3.3 Jernbanetilbud i Ofoten

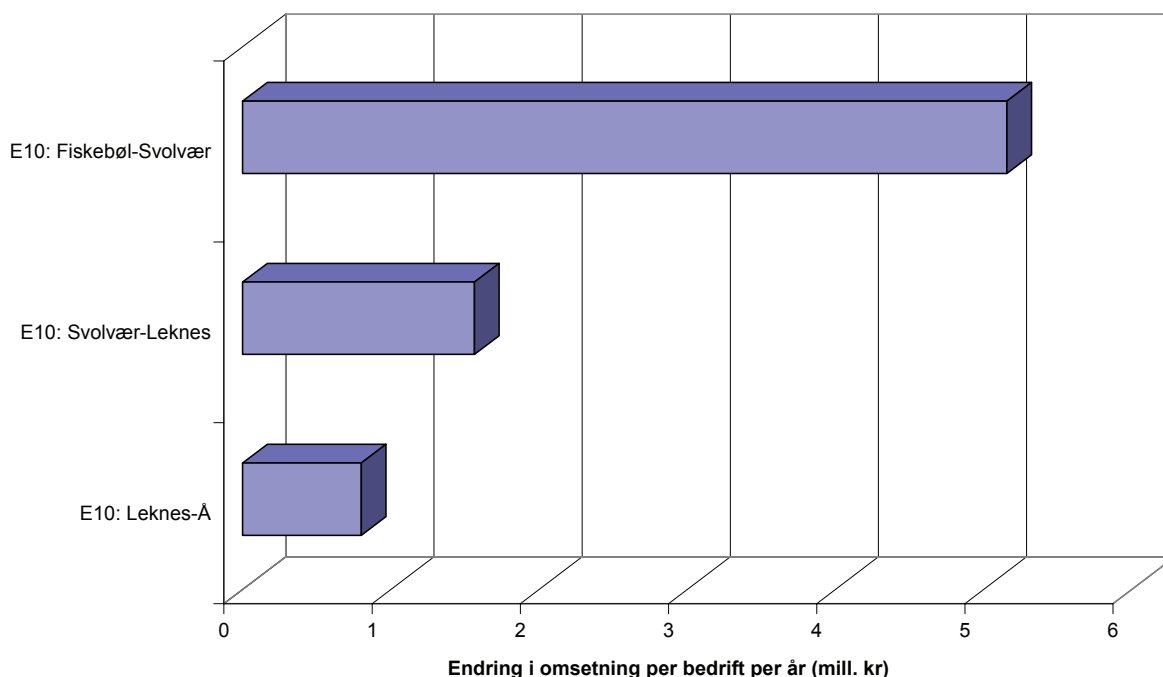
20 respondenter prioriterte en utbedring av Ofotbanen. I gjennomsnitt oppgav disse at en utbedring av denne jernbanestrekningen ville føre til en økning i omsetningen til bedriftene de representerte på 14,4 mill. kr. Sysselsettingen i bedriftene som prioriterte prosjektene oppgav respondentene ville øke med i gjennomsnitt 2,3 årsverk om strekningen ble utbedret.

4.4 LOFOTEN/VESTERÅLEN

I dette avsnittet presenterer vi hvilken effekt respondentene oppgir at en realisering av hvert enkelt samferdselsprosjekt i Lofoten/Vesterålen, innen den enkelte samferdselssektor, i gjennomsnitt vil ha for bedriftene de representerer.

4.4.1 Vegprosjekt i Lofoten/Vesterålen

I Lofoten/Vesterålen hadde respondentene mulighet til å prioritere tre vegprosjekt. Rangeringen av prosjektene, basert på effekten disse i gjennomsnitt vil ha for omsetningen til bedriftene som prioriterte prosjektene, fremkommer av Figur 4-7.



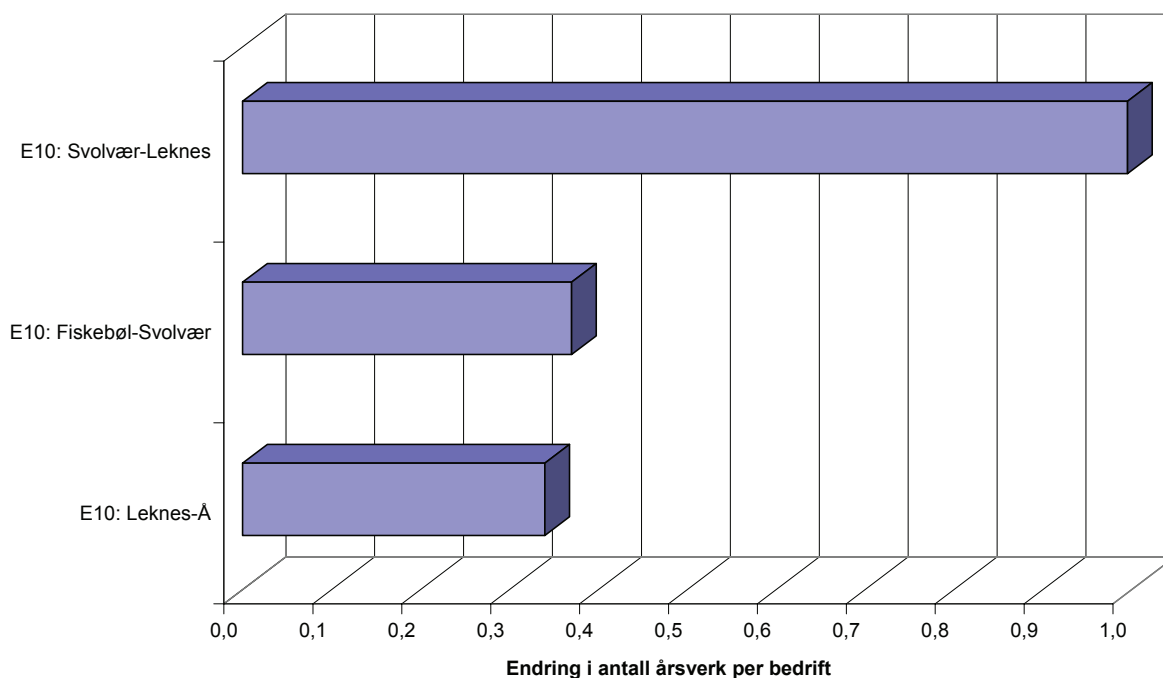
Figur 4-7: Forventet gjennomsnittlig endring i årlig omsetning for bedriftene som prioriterte det enkelte prosjekt (N=8-24).

Gjennomsnittlig endring i sysselsetting i de bedriftene som prioriterte hvert av de tre vegprosjektene i Lofoten/Vesterålen, om disse prosjektene blir realisert, fremkommer av Figur 4-8.

4.4.2 Fergetilbud i Lofoten/Vesterålen

De to fergesambandene i Lofoten/Vesterålen som respondentene ble gitt mulighet til å prioritere var Fiskebøl-Melbu og Svolvær-Skrova-Skutvik. For de to sambandene oppgav respondentene som prioriterte utbedring av tilbudet på Svolvær-Skrova-Skutvik at et bedre tilbud på sambandet ville øke omsetningen til bedriften de representerte, med i gjennomsnitt 8,8 mill. kr per år. Tilsvarende tall for Fiskebøl-Melbu var på 1,4 mill. kr.

Et bedre fergetilbud på sambandet Svolvær-Skrova-Skutvik blir av de som prioriterte dette sambandet oppgitt å ville føre til en økning på i gjennomsnitt 2,1 årsverk. Blir sambandet Fiskebøl-Melbu styrket vil dette, ifølge de som prioriterte dette prosjektet, føre til en gjennomsnittlig økning på 0,6 årsverk i bedriftene som prioriterte sambandet.



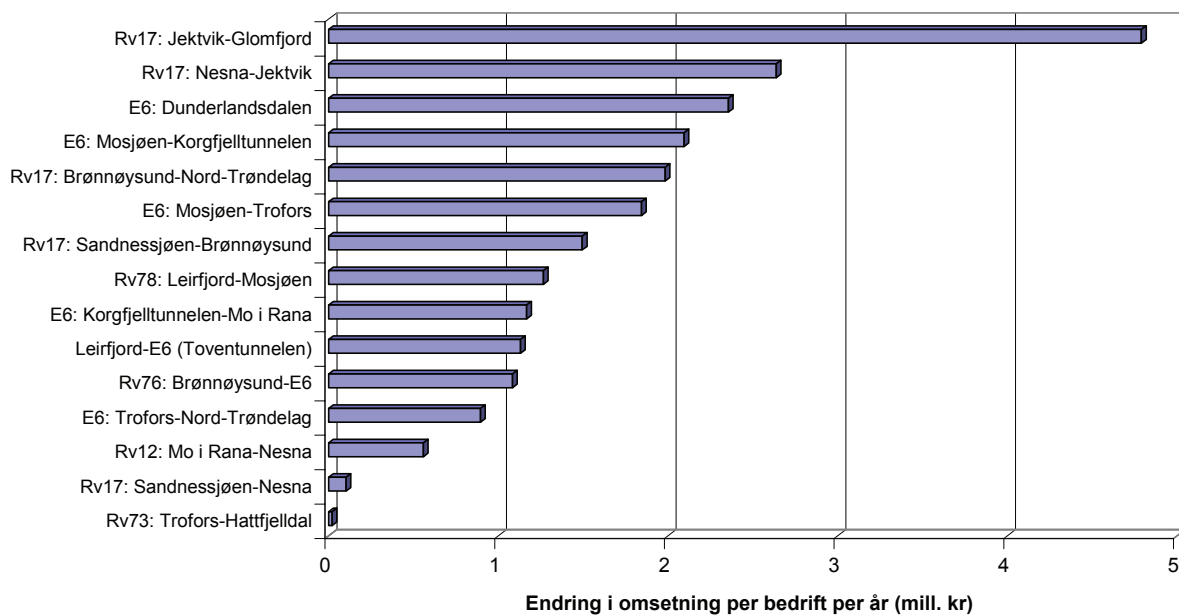
Figur 4-8: Forventet gjennomsnittlig endring i antall årsverk i de bedrifter som prioriterte det enkelte prosjekt (N=8-25).

4.5 HELGELAND

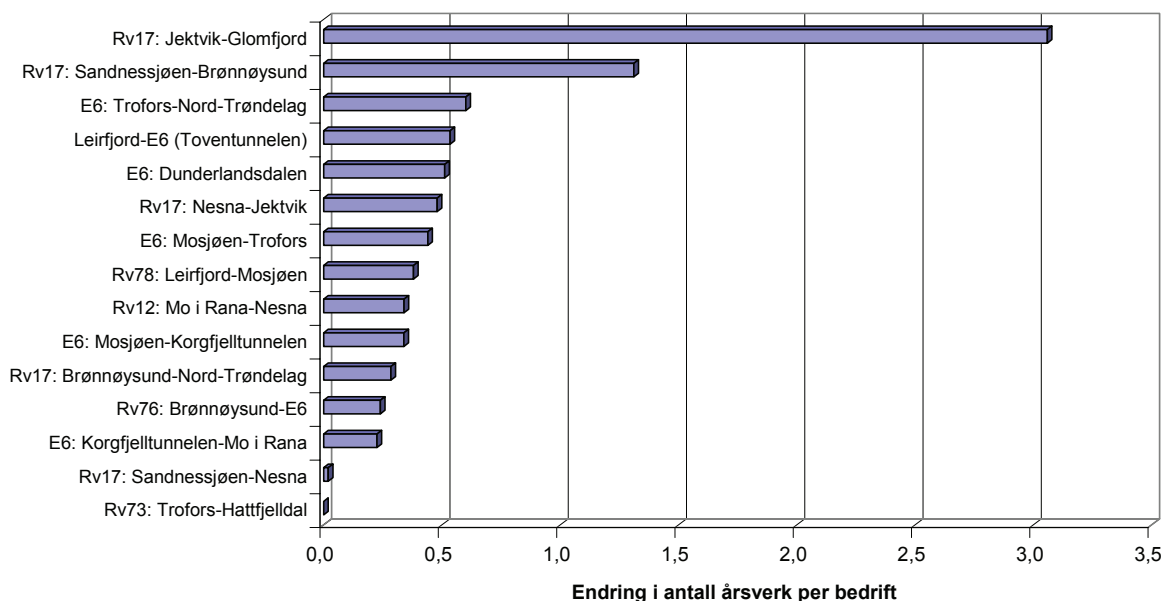
I dette avsnittet presenterer vi hvilken effekt respondentene oppgir at en realisering av hvert enkelt samferdselsprosjekt på Helgeland, innen den enkelte samferdselssektor, i gjennomsnitt vil ha for bedriftene de representerer.

4.5.1 Vegprosjekt på Helgeland

Av vegprosjektene respondentene kunne prioritere på Helgeland var det en utbedring av strekningen Jektvik og Glomfjord som, av de som prioriterte prosjektene, ble oppgitt å ville ha størst gjennomsnittlig effekt på omsetningen til bedriftene som prioriterte det enkelte prosjekt. Effekten de øvrige vegprosjektene på Helgeland er forventet å ville ha på omsetningen og sysselsettingen til bedriftene som prioriterte disse fremkommer av Figur 4-9 og Figur 4-10.



Figur 4-9: Forventet gjennomsnittlig endring i årlig omsetning for bedriftene som prioriterte det enkelte prosjekt (N=3-60).



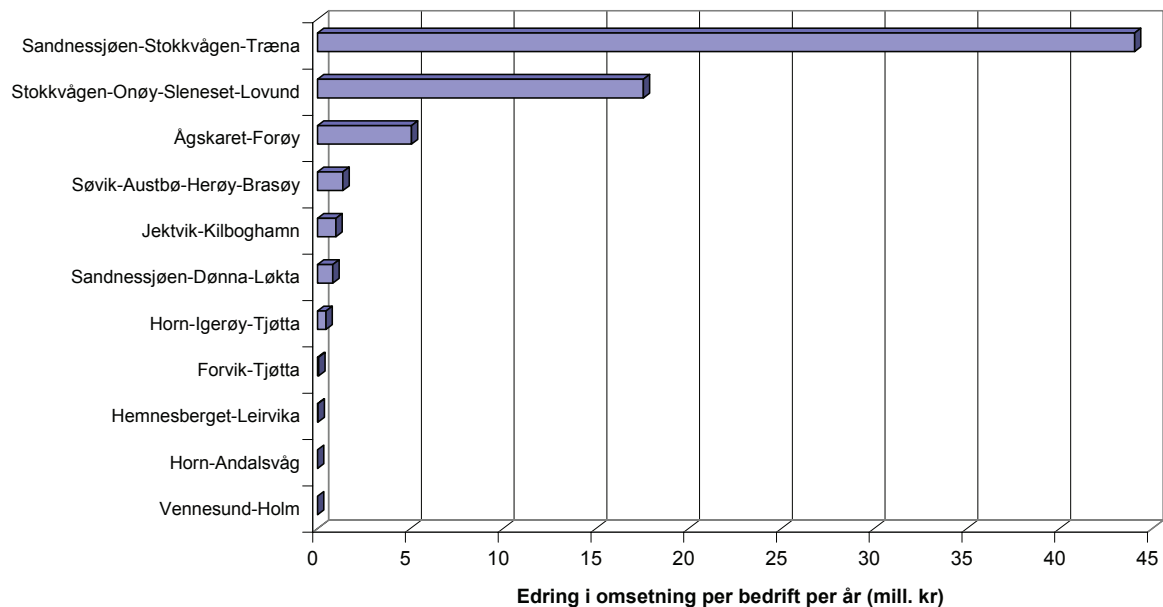
Figur 4-10: Forventet gjennomsnittlig endring i antall årsverk i de bedrifter som prioriterte det enkelte prosjekt (N=3-62).

Når det gjelder effekten en eventuell realisering av de enkelte vegprosjekt vil ha for sysselsettingen i bedriftene som prioriterte hver av disse, fremkommer det at en utbedring av Rv17 mellom Jektvik og Glomfjord er det tiltaket som vil ha størst effekt. Bedriftene til de respondenter som prioriterte dette prosjektet er ventet å ville kunne øke sysselsettingen med i

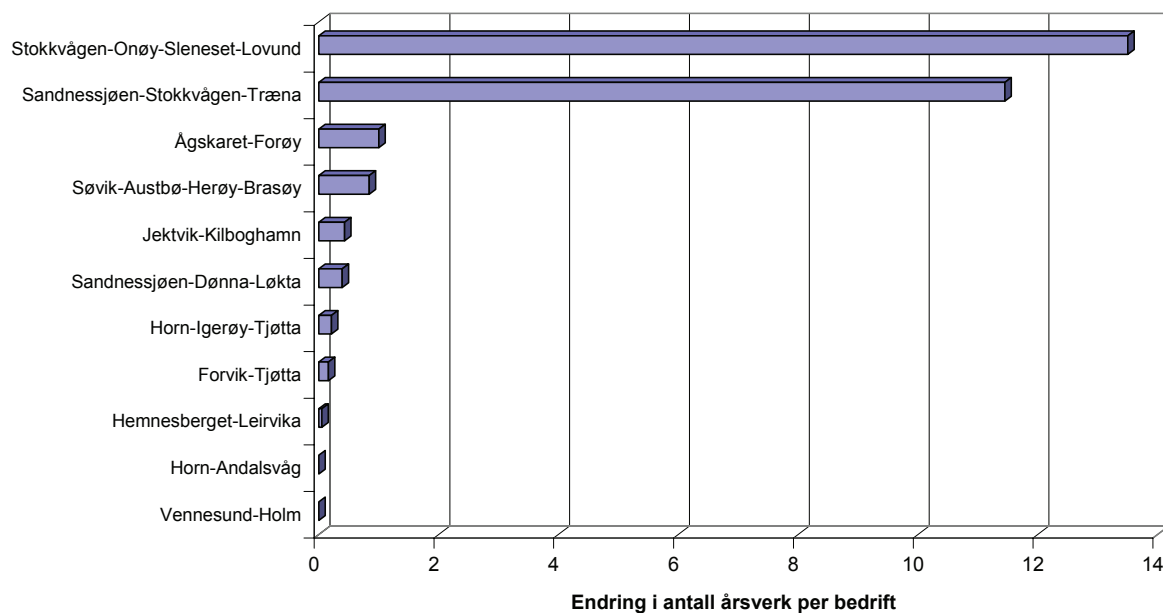
gjennomsnitt 3 årsverk. Til sammenligning oppgir respondentene som prioriterte strekningen fra Trofors og opp til Hattfjelldal at dette prosjektet, dersom det realiseres, ikke vil påvirke sysselsettingen i bedriften de arbeider.

4.5.2 Fergetilbud på Helgeland

Av de 12 fergesambandene respondentene kunne prioritere i denne kartleggingen var det kun ett samband, Nesna-Levang, som ingen valgte å prioritere.



Figur 4-11: Forventet gjennomsnittlig endring i årlig omsetning for bedriftene som prioriterte det enkelte fergesamband (N=1-6).



Figur 4-12: Forventet gjennomsnittlig endring i antall årsverk i de bedrifter som prioriterte det enkelte fergesamband (N=1-7).

Av de øvrige sambandene skiller sambandet Sandnessjøen-Stokkvågen-Træna seg spesielt ut; de som prioriterte dette sambandet oppgir i gjennomsnitt at en styrking av sambandet vil øke omsetningen i den bedrift de arbeider med 44 mill. kr. og sysselsettingen med i overkant av 11 årsverk. Også forbedringer på sambandet Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund blir verdsatt høyt av næringslivet med 17 mill. kr. i økt omsetning og 13 årsverk. Økning i omsetning og sysselsetting er vist i henholdsvis Figur 4-11 og Figur 4-12. Vi gjør oppmerksom på at det i disse kategoriene er svært få bedrifter som har prioritert hvert enkelt prosjekt.

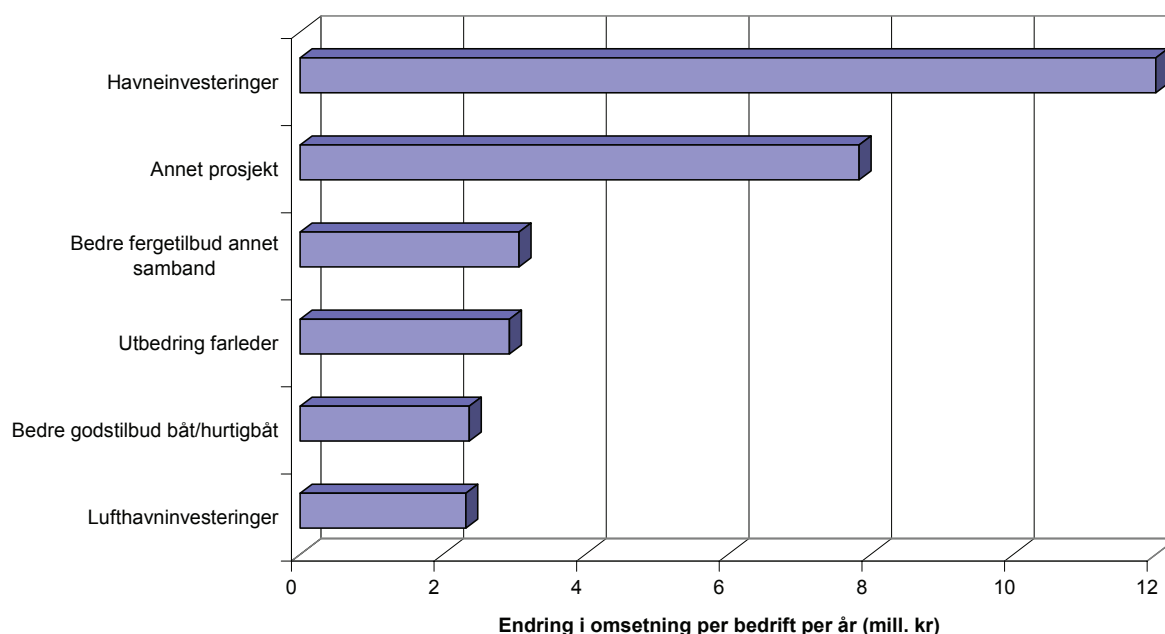
4.5.3 Jernbanetilbud på Helgeland

Nordlandsbanen passerer gjennom Helgeland og gjennom vår kartlegging fremkommer det at de som prioriterer en bedring av kapasiteten på Nordlandsbanen på Nord-Helgeland forventer en vekst omsetningen, dersom kapasiteten bedres, på 10,1 mill. kr per år. Denne omsetningsveksten er om lag tre ganger høyere enn omsetningsveksten bedriftene som prioriterte Nordlandsbanen på Sør-Helgeland, i gjennomsnitt, forventer dersom kapasiteten på denne strekningen økes.

Samme tendens ser vi for effekten bedring av kapasiteten på de to jernbanestrekningene vil ha for sysselsettingen i de bedrifter som prioriterte hver av de to strekningene. De som prioriterte økt kapasitet på Nordlandsbanen på Nord-Helgeland oppgir i gjennomsnitt at om kapasiteten bedres vil sysselsettingen i bedriftene der de arbeider øke med 2,7 årsverk. Tilsvarende tall for bedriftene som prioriterte Nordlandsbanen på Sør-Helgeland var 1,7 årsverk.

4.6 REGIONUAVHENGIGE PROSJEKT

Enkelte av de prosjekt respondentene kunne prioritere, var uten spesifikk regional tilknytning. Forventet gjennomsnittlig endring i omsetning og sysselsetting for de bedrifter som prioriterte disse prosjektene fremkommer av henholdsvis Figur 4-13 og Figur 4-14.



Figur 4-13: Forventet gjennomsnittlig endring i årlig omsetning for bedriftene som prioriterte det enkelte prosjekt (N=1-6).

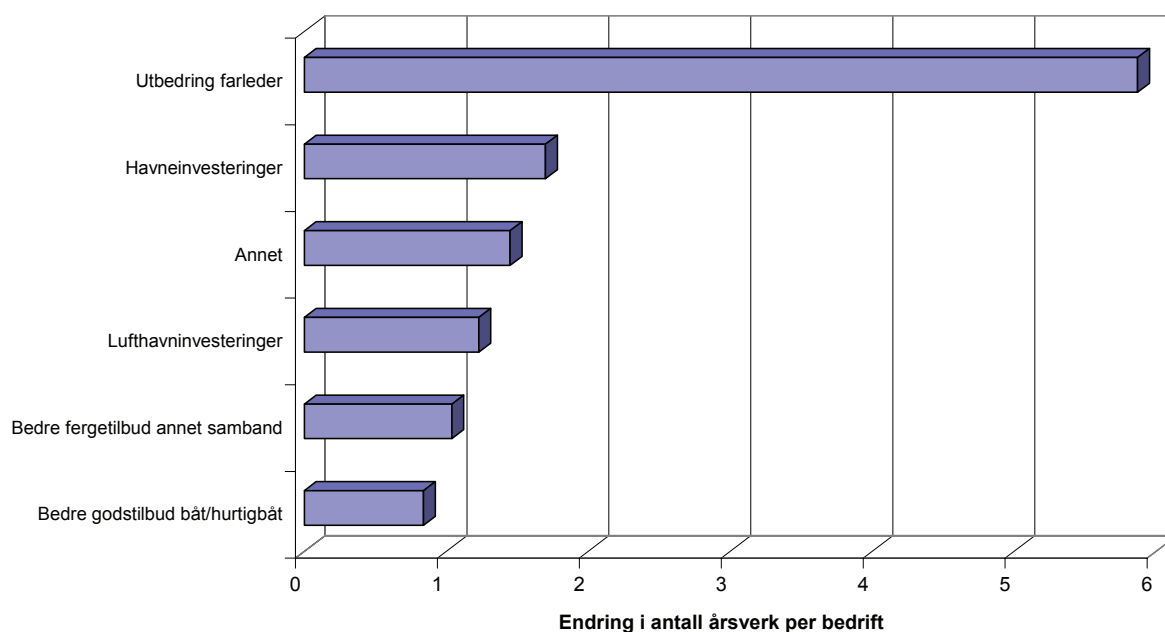
Det fremkommer av Figur 4-13 at investeringer i havner er det som blir oppgitt å ville ha størst effekt på omsetningen. Eksempler på havner respondentene ønsket at det skulle investeres i er: Bodø havn, Mo i Rana havn, Andenes havn og Lødingen havn.

Eksempler på ”andre prosjekt” som ble trukket frem av respondentene er, som påpekt i avsnitt 3.1: utbedring av strekningen Andenes-Sortland, ferge Leknes-Bodø, båtforbindelse mellom Lødingen og Bodø og forlengelse av jernbanen fra Fauske til Narvik og Tromsø.

De som prioriterte et bedre fergetilbud på et ”annet samband” trakk frem følgende samband som de ønsket utbedret eller etablert: Andenes-Gryllefjord, Bodø-Leknes, Hamarøy-Svolvær, Horn-Andalsvåg, Skarberget-Bognes og Sund-Arnøy. Farleder som ønskes utbedret er: innseilingen til Osan (vestre havn) i Svolvær og ytre farled fra Bodø og nordover til Vesterålen. Godstilbudet med båt/hurtigbåt ønskes utbedret på strekningene: Bodø-Helnesund-Svolvær, Bodø-Bogøy, Bodø-Brønnøysund, Bodø-Lofoten, Bodø-Sandnessjøen, Finnmark-Svolvær, Mo i Rana-Europa, Narvik, Svolvær, Bergen-Harstad, Rødøy-Lurøy-Træna-fastlandet og Trondheim-Sandnessjøen.

Blant de som har markert for lufthavninvesteringer er det Helgelandsregionen som skiller seg ut. I dette området har det i flere år vært planer om felles lufthavn og det nærmeste man er kommet i dag er en foreslått etablering av den mellomstore lufthavnen Polarsirkelen lufthavn ved Mo i Rana, se for eksempel utredning av Hanssen m.fl. (2008). En sammenslåing av respondentene som ønsker ny lufthavn i Mo i Rana (Polarsirkelen lufthavn) og en ny felles lufthavn på Helgeland utgjør 44 % av lufthavnprioriteringene i utvalget. En slik utbedring forventes å gi økt omsetning på 77,2 mill. kr. noe som utgjør en økning i omsetningen i nordland på 0,8 %. Tilsvarende er antall årsverk i næringslivet er ventet å øke med 37.

Helikopterruten til Lovund og utbedringer på lufthavnen i Bodø er også ventet å gi store omsetningsøkninger. Se vedlegg for detaljer om prioriteringene på de andre lufthavnene.



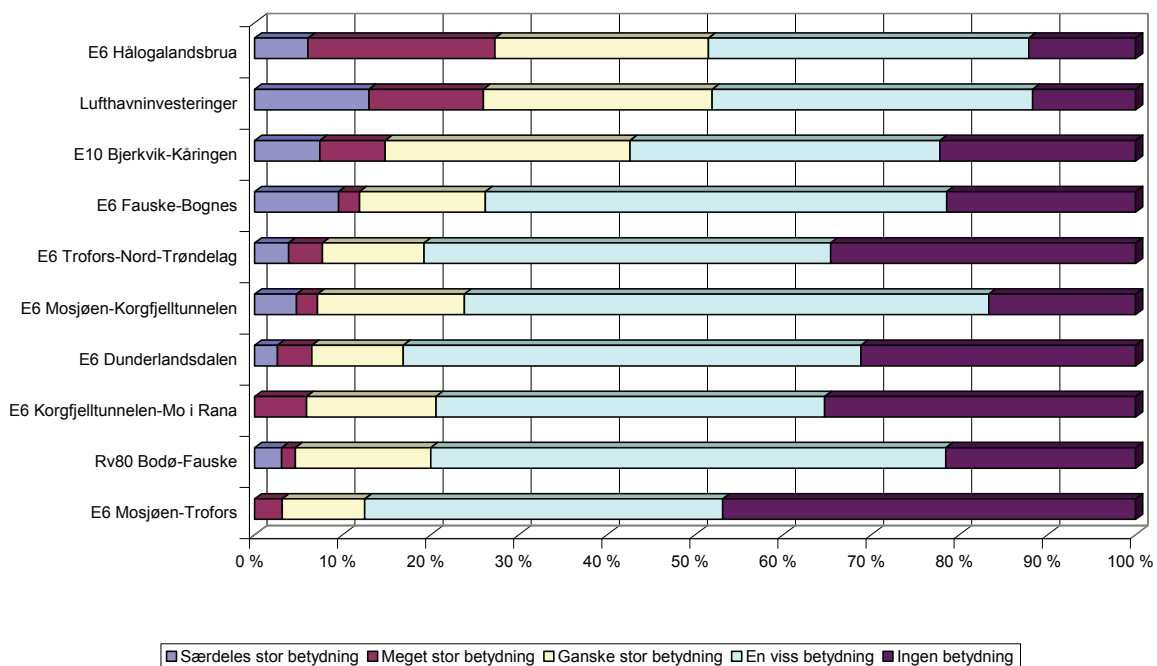
Figur 4-14: Forventet gjennomsnittlig endring i antall årsverk i de bedrifter som prioriterte det enkelte regionuavhengige prosjekt (N=1-7).

Av Figur 4-14 fremkommer det at utbedring av farleder/havner vil føre til en større endring av sysselsettingen i de bedrifter som prioriterer dette enn en realisering av de fem øvrige tiltakene vil ha for de bedrifter som har prioritert disse.

4.7 PROSJEKTENES BETYDNING FOR BEDRIFTENES DRIFTSRESULTAT

Respondentene ble i undersøkelsen bedt om å oppgi hvilken betydning de mente en realisering av de prosjekt de hadde prioritert ville ha for driftsresultatet til bedriften de representerte. Vurderingen skulle de foreta på en skala fra 1 til 5, der 1 innebar at en realisering av prosjektet ville være uten betydning for bedriftens resultat og 5 innebar at prosjektet ville ha særdeles stor betydning for bedriften.

I Figur 4-15 fremkommer betydningen på driftsresultatet ved realisering av de ti oftest prioriterte prosjektene. Prosjektene er sortert synkende etter betydning ut fra andelen som har angitt at prosjektet har svært stor og meget stor betydning. Bygging av Hålogalandsbrua og lufthavninvesteringer oppgis av 25 % å være meget viktig for driftsresultatet. Til tross for at det tidligere i kapitlet er vist at utbedring av prosjektene vil gi både økt omsetning og sysselsetting, fremkommer det fra Figur 4-15 at de fleste prosjektene vil ha ingen eller liten betydning på driftsresultatet for majoriteten av bedriftene som har prioritert prosjektene.



Figur 4-15: Betydningen for driftsresultatet for de 10 mest prioriterte prosjektene.

Den gjennomsnittlige betydningen for driftsresultatet for de ulike prosjektene er vist i Tabell 4-1. Den gjennomsnittlige verdien er generelt lav langs skalaen fra 1 (ingen betydning) til 5 (særdeles stor betydning). Lufthavninvesteringer har størst betydning på driftsresultatet med en gjennomsnittlig verdi på 2,8. Dette tilsvarer ”ganske stor betydning”. De lavere verdiene

for E6 gjennom Helgeland ligger rundt verdien 2 og angir dermed at en utbedring vil ha en viss betydning på driftsresultatet.

Tabell 4-1: Prosjektene betydning for driftsresultatet.

<i>Prosjekt</i>	<i>Gjennomsnittlig betydning</i>
Lufthavninvesteringer	2,8
E6: Hålogalandsbrua	2,7
E10: Bjerkvik-Kåringen	2,4
E6: Fauske-Bognes	2,3
E6: Mosjøen-Korgfjelltunnelen	2,2
Rv80: Bodø-Fauske	2,0
E6: Trofors-Nord-Trøndelag	2,0
E6: Dunderlandsdalen	2,0
E6: Korgfjelltunnelen-Mo i Rana	1,9
E6: Mosjøen-Trofors	1,7

I Figur 4-15 og Tabell 4-1 oppgis verdiene samlet for de viktigst, nest viktigst og tredje viktigste prioriteringene. Som man kan forvente viser de gjennomsnittlige verdiene at de høyest prioriterte prosjektene betyr mer for driftsresultatet enn de lavere prioriterte prosjektene, men forskjellene er små. På skalaen fra 1 til 5 fikk de prosjektene som var prioritert som viktigst en gjennomsnittlig verdi på 2,3, de nest viktigste 2,2 og de tredje viktigste 2,0.

4.8 OPPSUMMERING

Et mål på hvor viktig gjennomføringen av ulike samferdselsprosjekter er for hver enkelt bedrift kan vises ved å se på den gjennomsnittlige økningen i omsetning, sysselsetting og betydningen for driftsresultatet. De gjennomsnittlige verdiene for et prosjekt er beregnet ut fra utvalget som har prioritert dette og verdiene er dermed utsatt for stor innflytelse fra enkelt-bedrifter, spesielt i tilfeller hvor det er få som har svart. De prosjekter med høyest gjennomsnittlige verdier har ikke nødvendigvis høyest totale verdier og vi henviser derfor til vedlegg 3 hvor vi har oppgitt antallet respondenter og sum for hvert prosjekt.

Utvalget viser at den gjennomsnittlige økningen i omsetning for bedriftene er størst for kapasitetsøkning på jernbanestrekningene Ofofbanen (14 mill. kr) og Nordlandsbanen gjennom Nord-Helgeland (10 mill. kr). Disse prosjektene følges av fergefri kryssing av Tysfjorden (9 mill. kr). Det er tydelig at bedriftene prioriterer dette fergeavløsningsprosjektet fremfor bedre tilbud på ferjestrekningene mellom Skarberget-Bognes og Drag-Kjøpsvik. Dersom vi ser på gjennomsnittlig økning i årsverk er det stort sett de samme prosjektene som rangeres høyest, men rekkefølgen er noe endret. Nordlandsbanen gjennom Nord-Helgeland (2,7 årsverk) følges av Ofofbanen (2,3 årsverk) og fergesambandene fra Lofoten til Skutvik og Bodø (2,1 årsverk). Ut fra vår kunnskap om transportstrømmene i dette området er økningene på jernbanestrekningene knyttet til godstransport, mens det for fergesambandene først og fremst gjelder turisttrafikk til/fra Lofoten som reiselivsnæringen i regionen er svært opptatt av.

I dette kapitlet har vi også sett nærmere på *gjennomsnittlig* omsetningsøkning og sysselsettingsøkning i de bedriftene som har prioritert prosjekter i de ulike regioner i Nordland:

- *Salten*: Rv17 gjennom Steigen og Hamarøy har størst betydning både når det gjelder gjennomsnittlig økning i omsetning og årsverk.
- *Ofoten*: Utbedring av E10 mellom Bjerkvik og riksgrensen har størst betydning både når det gjelder gjennomsnittlig økning i omsetning og årsverk.
- *Lofoten/Vesterålen*: Utbedring av E10 mellom Fiskebøl og Svolvær gir størst økning i gjennomsnittlig omsetningsøkning, mens bedring av E10 videre mellom Svolvær og Leknes gir størst gjennomsnittlig økning i antall årsverk. Fergesambandet mellom Svolvær, Skrova og Skutvik oppgis imidlertid å ha høyere gjennomsnittlig nytte (målt i omsetnings- og sysselsettingsøkning) enn begge disse vegstrekningene.
- *Helgeland*: Rv17 mellom Jektvik og Glomfjord har størst betydning både når det gjelder gjennomsnittlig økning i omsetning og årsverk. Også ferjestrekningene Sandnessjøen-Stokkvågen-Træna og Stokkvågen-Lovund har store gjennomsnittlige verdier for omsetningsøkning og økning i årsverk, men det er få bedrifter som har prioritert disse prosjektene.
- *Regionuavhengige*: Havner og farleder trekkes frem som de prosjektene som i gjennomsnitt gir størst økning i omsetning og sysselsetting for de bedriftene som har prioritert prosjektene.

En gjennomføring av de ulike samferdselsprosjektene har også betydning for driftsresultatet. Dette er målt på en skala fra 1 (ingen betydning) til 5 (særdeles stor betydning). Kapitlet går nærmere inn på de ti mest prioriterte prosjektene. Verdiene for øvrige prosjekter kan leses ut fra vedlegg 3. Dersom vi antar at verdiene 4 og 5 samlet gjenspeiler andelen som mener prosjektet har ”stor betydning”, finner vi at E6 Hålogalandsbrua vil gi størst innvirkning på driftsresultatet tett fulgt av samlekategoriene lufthavninvesteringer.

Dette vises også i den gjennomsnittlige verdien for hvert prosjekt som spenner fra 2,8 (ganske stor betydning) for lufthavninvesteringer til 1,7 (en hvis betydning) for E6 Møsjøen-Trofors. Den høyeste gjennomsnittlige verdien er 3,3 og oppgis for utbedring av farleder, men denne verdien består av svar fra bare 4 respondenter og er svært utsatt for skeivheter i data-materialet.

5. PROSJEKTENES EFFEKT PÅ OMSETNING OG SYSSELSETTING FOR HELE NORDLAND

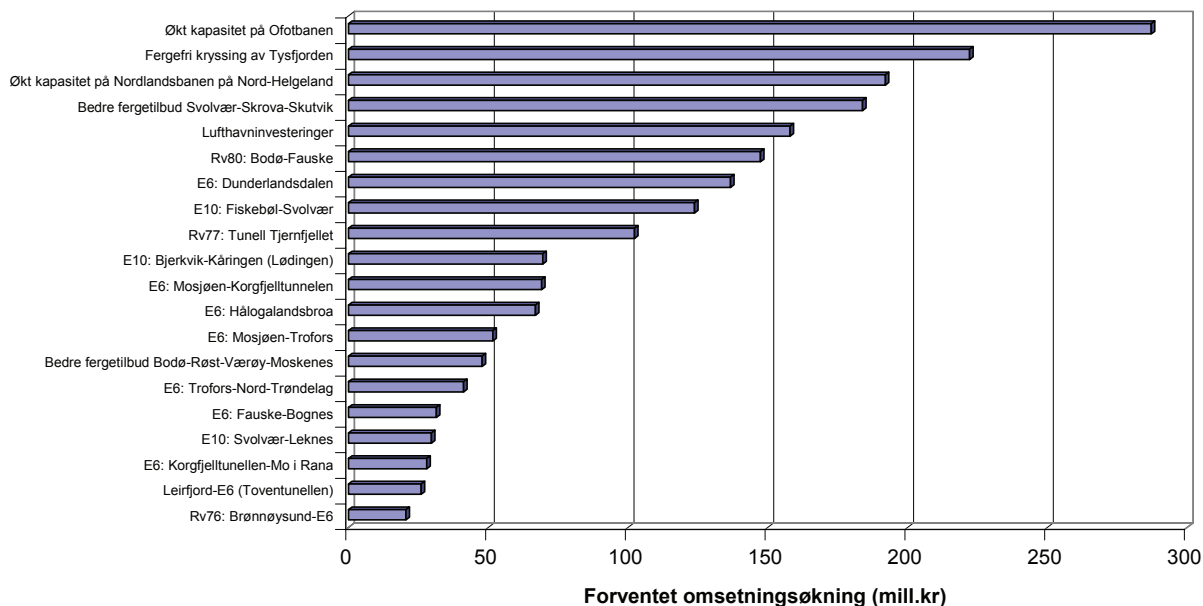
I dette kapittelet presenteres først de forventede endringene i omsetning og antall årsverk for de mest prioriterte prosjektene¹¹. Dette er sum av oppgitte endringer for alle respondentene i undersøkelsen. Disse verdiene benyttes videre for å gi aggregerte tall som kan gi en indikasjon de ulike prosjektenes ringvirkninger for hele Nordland.

5.1 EFFEKT FOR BEDRIFTENE I UTVALGET

I dette kapitlet tar vi utgangspunkt i de tjue prosjektene som er oftest prioritert av respondentene (vist i Figur 3-1). Samtidig som prosjektet ble prioritert skulle respondentene anslå effekten på omsetning og sysselsetting. Disse anslagene er summer for omsetning i kapittel 5.1.1 og for sysselsetting i kapittel 5.1.2. Tilsvarende verdier for de prosjektene som ikke er omtalt i kapitlene 5.1.1 og 5.1.2 er oppgitt i vedlegg.

5.1.1 Effekt på omsetning

Det fremgår av Figur 5-1 at økt kapasitet på Ofotbanen forventes å gi bedriftene i utvalget den største økning i omsetning med 287 mill. kr per år. Dette prosjektet er fulgt av fergefri kryssing av Tysfjorden (222 mill. kr.) og økt kapasitet på Nordlandsbanen gjennom Nord-Helgeland (222 mill. kr.). Deretter følger det nedleggingstruede fergesambandet Svolvær-Skutvik (184 mill. kr.).



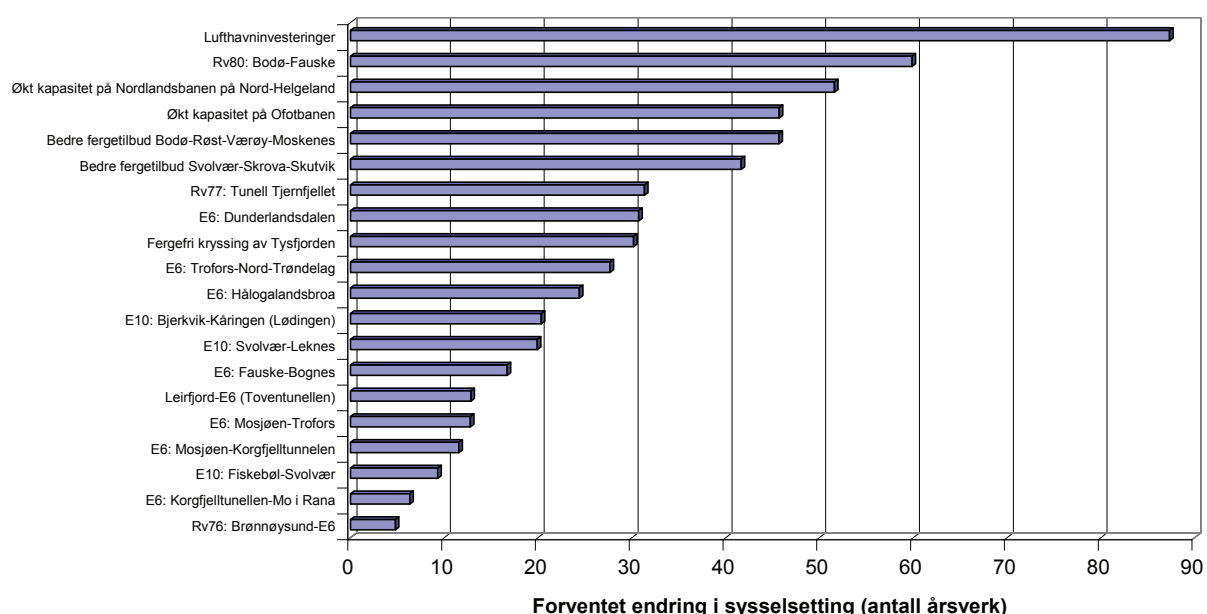
Figur 5-1: Total forventet økning i omsetning for de bedrifter som vurderer prosjektene som et av de tre viktigste for utviklingen av egen bedrift (N=19-60).

¹¹ Prosjektene betydning på driftsresultatet er ikke omtalt her, fordi det måles i en femdelte skala. De gjennomsnittlige verdiene som er gjengitt i kapittel 4 er dermed dekkende for denne variabelen.

Vi gjør oppmerksom på at summene som er oppgitt av bedriftene kan være utsatt for taktisk svargivning. Dette gjelder nok spesielt det omdiskuterte fergesambandet Svolvær-Skutvik som betraktes som svært viktig for reiselivsnæringen i Hamarøy og Lofoten. Til tross for denne svakheten gir Figur 5-1 en klar prioritering av hvilke samferdselsprosjekter som er viktige å gjennomføre for å øke omsetningen i næringslivet. Det er bare mindre økninger i omsetning fra de prosjektene som ikke er med i oversikten.

5.1.2 Effekt på sysselsetting

Når det gjelder økt sysselsetting viser Figur 5-2 at lufthavninvesteringer er viktigst med 87 årsverk. Denne samlekategorien ligger klart foran Rv80 mellom Bodø og Fauske (60 årsverk) og økt kapasitet på Nordlandsbanen gjennom Nord-Helgeland (52 årsverk). Det er bare mindre økninger i sysselsetting fra prosjektene som ikke er med i oversikten.



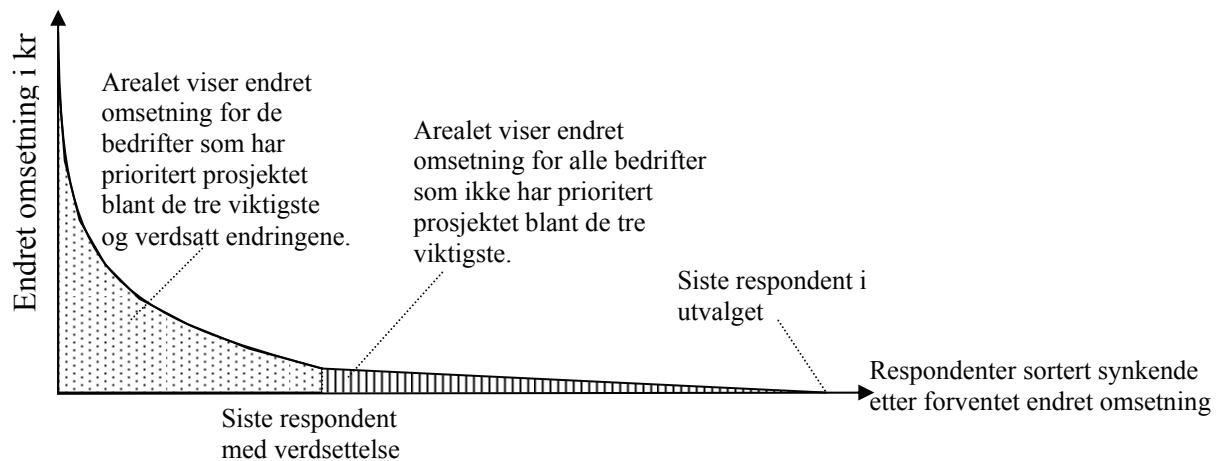
Figur 5-2: Samlet forventet vekst i antall årsverk i de bedrifter som har det enkelte prosjekt som ett av de tre viktigste for bedriftens muligheter for utvikling (N=19-62).

5.2 PROSJEKTENES EFFEKT FOR HELE NORDLAND

Endringer i omsetning og sysselsetting er indikatorer på ringvirkningene som oppnås ved å gjennomføre et prosjekt/tiltak. Respondentene er blitt bedt om å prioritere de tre viktigste samferdselsprosjektene i Nordland og oppgi hvor stor prosentvis endring en gjennomføring av disse prosjektene vil gi på bedriftens omsetning og sysselsetting. Ved å sammenholde denne informasjonen med de oppgitte opplysningene om omsetningen og sysselsetting i 2007 kan vi beregne hver enkelt bedrifts forventede økning i omsetning og sysselsetting ved gjennomføring av prosjektet. En summering av disse forventede endringene vil gi den totale endringen i omsetning og sysselsetting for bedriftene i utvalget. Dersom vi justerer opp disse tallene til å gjelde hele populasjonen av bedrifter i Nordland får vi total endring for *alle* bedrifter i Nordland.

5.2.1 Prosjektenes endring i omsetning for alle bedrifter i Nordland

I illustrasjonen i Figur 5-3 representerer Y-aksen (loddrett) den forventede endringen i omsetning ved at et gitt prosjekt gjennomføres. Langs X-aksen (vannrett) er de ulike respondentene sortert synkende etter verdien på Y-aksen. Kurven er delt i to. Den venstre del av kurven (med areal markert med prikker) representerer de svarene som er gitt av utvalget i undersøkelsen. Den høyre del av kurven (med areal markert med vertikale striper) er beregnet endring i omsetning for den delen av utvalget som har prioritert prosjektet lavere enn nummer tre¹².



Figur 5-3: Illustrasjon av bedriftenes økte omsetning ved gjennomføring av et prosjekt.

Det er naturlig at et prosjekt/tiltak har stor nytte for de bedriftene som er mest avhengig av den aktuelle transportinfrastrukturen. Det er mange bedrifter som bare benytter transportinfrastrukturen av og til og disse vil oppleve en mindre nytteøkning. Hvert enkelt prosjekt har med andre ord få bedrifter med stor nytte, og mange bedrifter med liten nytte. Dersom vi sorterer bedriftenes forventede endringer i omsetning i synkende rekkefølge, ser vi at svarene følger denne forventningen. Ved å dra en linje gjennom alle punktene for endret omsetning får vi en fallende kurve som krummer bort fra origo slik vi ser i den venstre delen av kurven i prinsippskissen i Figur 5-3. Arealet under den krumme kurven i Figur 5-3 utgjør den samlede økningen i omsetning for alle bedriftene som har svart i undersøkelsen. Dette er markert med prikkete areal.

For å begrense arbeidet for respondentene har det vært nødvendig å avgrense antallet prosjekter de skal prioriterte til tre. De aller viktigste prosjektene vil dermed bli prioritert og kvantifisert. Respondentene vil imidlertid også ha nytte av prosjekter som rangeres som fjerde viktigst og lavere. På marginen er det dermed naturlig at hver respondent har større eller mindre nytte av at prosjektene blir gjennomført selv om de ikke har prioritert og kvantifisert dette. Metodisk er dette tatt hensyn til med en lineært synkende form på funksjonen slik det er vist i høyre del av kurven i Figur 5-3. Denne linjen starter på verdsettelsen til den siste bedriften som har prioritert prosjektet og reduseres lineært til verdien null for den siste

¹² En slik kurve kan representeres matematisk ved for eksempel å benytte en logaritmisk funksjonsform. Arealet under kurven kan da beregnes ved hjelp av integrasjon. En slik tilnærming har imidlertid de samme svakheter som den metoden som er benyttet i denne rapporten fordi man ikke vet verdsettelsen til de bedriftene som ikke har verdsatt et prosjekt eller som har prioritert prosjektet som fjerde viktigst eller lavere.

respondenten i utvalget. Arealet under den lineære kurven i Figur 5-3 utgjør den samlede økningen i omsetning for alle bedriftene som har prioritert prosjektet som fjerde viktigst eller lavere. Dette arealet er markert med loddrette striper.

Det er knyttet usikkerhet til beregninger hvor man bare benytter et lite antall observasjoner. Svarene blir da i stor grad påvirket av svarene fra enkeltrespondenter. I vårt datasett er det bare de ti mest prioriterte prosjektene som er blitt verdsatt av mer enn 15 respondenter. På grunn av usikkerheten knyttet til lavt antall respondenter, har vi valgt å begrense beregningene til å gjelde bare de ti mest prioriterte ("viktigste") prosjektene fra Figur 3-1.

Beregningene for forventet endring i omsetning for de ti mest prioriterte prosjektene er vist i Tabell 5-1. Prosjektene er sortert etter forventet endring i omsetning og avrundet til nærmeste million kroner. Den forventede endringen i omsetning som er vist Tabell 5-1 er summen av de verdier som er gitt av de 428 respondentene i undersøkelsen. Som vist innledningsvis i Tabell 1-1 har disse bedriftene totalt sett omtrent 25,7 mrd. kr i omsetning og om lag 10 700 sysselsatte. I følge en studie av næringslivet i Nordland er den totale omsetningen for bedriftene i fylket på 94 mrd. kr (Kunnskapsparken Bodø, 2008). Vårt utvalg utgjør dermed ca. 27 % av omsetningen til næringslivet i fylket og en eventuell oppjustering vil måtte gjøres med en faktor på ca. 3,7. Se de innledende kapitlene for diskusjon av utvalgets representativitet.

Tabell 5-1: Forventet endring i omsetning for næringslivet i Nordland ved realisering av de ti mest prioriterte samferdselsprosjektene.

<i>Prosjekt</i>	<i>Endret omsetning i utvalget</i>	<i>Oppjustert til Nordland</i>
Lufthavninvesteringer ^a	159 mill.	581 mill.
Rv80 Bodø - Fauske	148 mill.	542 mill.
E6 Dunderlandsdalen	137 mill.	503 mill.
E10 Bjerkvik - Kåringen	72 mill.	264 mill.
E6 Mosjøen - Korgfjellet	72 mill.	263 mill.
E6 Hålogalandsbrua	69 mill.	252 mill.
E6 Mosjøen - Trofors	54 mill.	199 mill.
E6 Trofors - Nord-Trøndelag	44 mill.	160 mill.
E6 Fauske - Bognes	41 mill.	149 mill.
E6 Korgfjellet - Mo i Rana	32 mill.	116 mill.

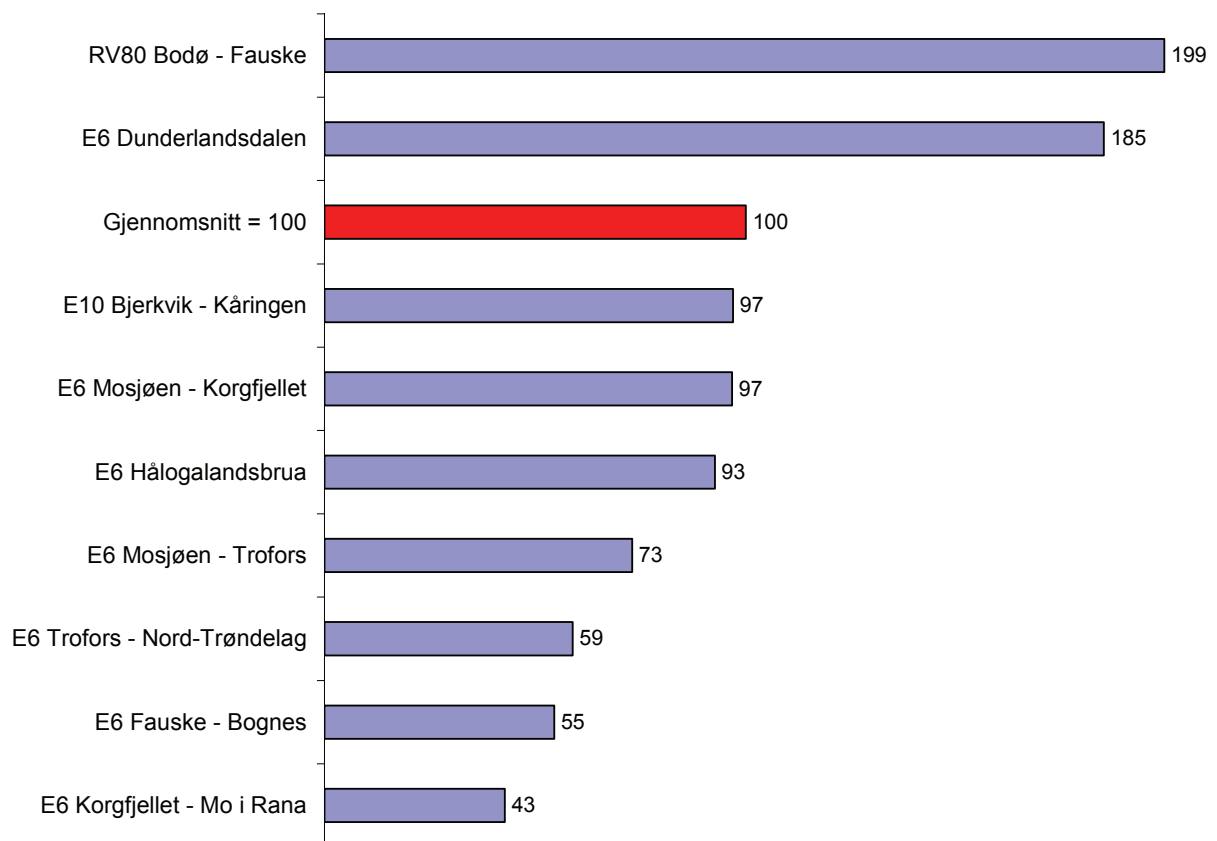
^a Kategorien inkluderer investeringer i flere lufthavner i Nordland. Se spesifisering i vedlegg 4.

Vi ser fra Tabell 5-1 at lufthavninvesteringer er det "tiltaket" som forventes å gi størst nytte for næringslivet i Nordland med en økt omsetning på 581 mill. kr. Deretter følger Rv80 mellom Bodø og Fauske (542 mill. kr) og E6 gjennom Dunderlandsdalen (503 mill. kr). Videre ser vi fra Tabell 5-1 at 7 av de ti prosjektene som gir størst omsetningsøkning gjelder tiltak på E6. Det er dermed generelt en enighet blant respondentene om at en utbedring av E6 gjennom fylket vil gi en betydelig omsetningsøkning i næringslivet.

I følge Bullvåg og Slørdal (2008) er den gjennomsnittlige resultatmarginen i Nordland på omtrent 10 % av omsetningen. Dette innebærer at om lag 10 % av omsetningsøkningen som er presentert i Tabell 5-1 vil gjenspeile økt bedriftsøkonomisk overskudd i bedriftene. I vårt utvalg på 428 bedrifter i Nordland blir resultatgraden, driftsresultat dividert på omsetning,

11 %. En gjennomføring av alle ønskede lufthavninvesteringer skulle således, ifølge Tabell 5-1, dermed gi et økt driftsresultat for alle bedriftene i Nordland på vel 60 mill. kr per år.

Da det som tidligere diskutert kan være problemer knyttet til at respondentene svarer taktisk når de blir bedt om å oppgi hva et gitt tiltak/prosjekt vil bety for bedriftens omsetning, kan det være greit å ikke kun fokusere på omsetningstallene, men heller fokusere på den *relative* forskjellen mellom de forskjellige prosjektenes/tiltakenes bidrag til økt omsetning i næringslivet. Dette er vist i Figur 5-4. I og med at lufthavninvesteringer, som tidligere bemerket, består av investeringer i en rekke lufthavner i Nordland, har vi kuttet ut lufthavninvesteringer i figuren slik at vi sammenligner den relative forskjellen mellom de 9 mest prioriterte vegprosjektene.



Figur 5-4: Indeksert omsetningsøkning for de 9 mest prioriterte vegprosjektene i Nordland. Gjennomsnittlig omsetningsøkning til prosjektene = 100.

Ut fra Figur 5-4 ser vi eksempelvis at en utbedring av Rv80 Fauske-Bodø vil gi en omsetningsøkning som er 99 % høyere enn gjennomsnittet av de 9 mest prioriterte prosjektene. Hvis vi sammenligner Hålogalandsbrua og Rv80 Bodø-Fauske vil forventet omsetningsøkning av Hålogalandsbrua utgjøre 47 % ($93/199$) av forventet omsetningsøkning av en utbedring av Rv80 mellom Fauske og fylkeshovedstaden.

5.2.2 Prosjektenes endring i sysselsetting for alle bedrifter i Nordland

For hvert prosjekt/tiltak kan vi beregne den totale endringen i sysselsetting på samme måte som for omsetning i kapittel 5.2.1. Dette innebærer en synkende sortering av verdiene slik det er vist i prinsippskissen i Figur 5-3. I tillegg beregnes en restverdi som en tilnærmet verdsetting på sysselsettingsøkningen fra de bedriftene som har prioritert prosjektet som fjerde viktigst eller lavere. I oppjusteringen for å få tall som gjelder hele Nordland er det valgt å benytte utvalgets andel av fylkets totale omsetning, slik det er gjort i kapittel 5.2.1. Dette har vi gjort fordi det er usikkerhet knyttet til hvor stor andel av samlet sysselsetting i næringslivet i Nordland (målt i årsverk) vårt utvalg utgjør. Det er relativt få bedrifter som har kvantifisert sysselsettingsøkning ved gjennomføring av et prosjekt/tiltak. Problemet med få besvarelser gjelder dermed på samme måte for sysselsetting som for omsetning og vi begrenser dermed beregningene til de ti mest prioriterte prosjektene. De forventede endringene i sysselsetting for utvalget og aggregerte tall for Nordland er vist i Tabell 5-2.

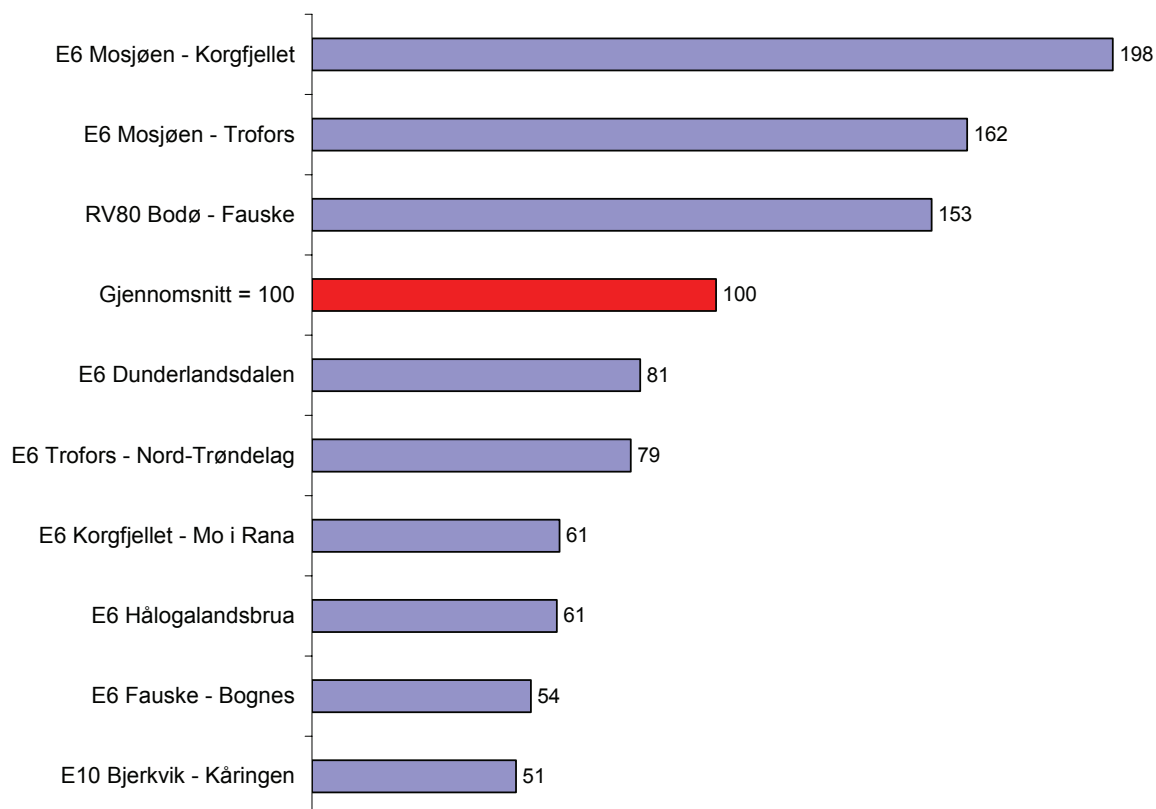
Tabell 5-2: Forventet endring i sysselsetting for næringslivet i Nordland ved realisering av de ti mest prioriterte samferdselsprosjektene.

<i>Prosjekt</i>	<i>Endret sysselsatte i utvalget</i>	<i>Oppjustert til Nordland</i>
Lufthavninvesteringer ^a	89	326
E6 Mosjøen - Korgfjellet	80	292
E6 Mosjøen - Trofors	65	239
Rv80 Bodø - Fauske	62	226
E6 Dunderlandsdalen	33	120
E6 Trofors - Nord-Trøndelag	32	116
E6 Korgfjellet - Mo i Rana	25	90
E6 Hålogalandsbrua	24	89
E6 Fauske - Bognes	22	80
E10 Bjerkvik - Kåringen	20	75

^a Kategorien inkluderer investeringer i mange lufthavner i Nordland. Se spesifikasjon i vedlegg 4.

Det fremkommer fra Tabell 5-2 at en gjennomføring av alle ønskede lufthavninvesteringer vil gi størst økning i antall sysselsatte. Bedriftene i utvalget mener at investeringer i lufthavnene, som redegjort for i vedlegg 4, vil gi 89 nye årsverk. Med forutsetning om at utvalget er representativt for hele fylket vil investeringer i bedre lufthavner i Nordland gi en økning i antall årsverk i fylket på om lag 326. Rangeringen av de andre prosjektene/tiltakene avviker noe fra rekkefølgen ved endring i omsetning i Tabell 5-1. Det er først og fremst strekningene nord og sør for Mosjøen som vil gi store endringer i sysselsettingen i fylket.

Som for forventet omsetningsøkning, har vi også for forventet sysselsettingsøkning fokusert på den *relative* forskjellen mellom de forskjellige prosjektenes/tiltakenes bidrag til økt sysselsetting i næringslivet. Dette er vist i Figur 5-5. I og med at lufthavninvesteringer, som tidligere bemerket, består av investeringer i en rekke lufthavner i Nordland, har vi kuttet ut lufthavninvesteringer i figuren slik at vi sammenligner den relative forskjellen i sysselsettingsøkning mellom de 9 mest prioriterte vegprosjektene.



Figur 5-5: Indeksert sysselsetningsøkning for de 9 mest prioriterte vegprosjektene i Nordland. Gjennomsnittlig sysselsetningsøkning til prosjektene = 100.

Ut fra Figur 5-5 ser vi eksempelvis at en utbedring av E6 Mosjøen-Korgfjellet vil gi en sysselsetningsøkning som er 98 % høyere enn gjennomsnittet av de 9 mest prioriterte prosjektene. Hvis vi sammenligner E6 Dunderlandsdalen og E6 Mosjøen-Korgfjellet vil forventet sysselsetningsøkning av E6 Dunderlandsdalen utgjøre 41 % (81/198) av forventet sysselsetningsøkning av en utbedring av E6 mellom Mosjøen og Korgfjelltunnelen.

5.3 OPPSUMMERING NYTTE FOR HELE NORDLAND

Undersøkelsen viser at en gjennomføring av de viktigste samferdselsprosjektene/-tiltakene vil gi store ringvirkninger for Nordland med tanke på økt omsetning og sysselsetting. Det er vanskelig å gi et korrekt estimat på de aggregerte verdiene for fylket som helhet. Fra respondenten kan det oppstå problemer bl.a. med taktiske svar og misforståelser ved svargivning. Metodisk er det en utfordring med et begrenset utvalg og gi anslag på nytten for de som ikke har gjort noen verdsettelse av prosjektene. Videre ligger det en begrensning på presisjonen i resultatene at prosjektene har ulike egenskaper med hensyn på strekningslengde og kostnadsrammer, samt at det ikke er oppgitt hvilket nivå de ulike investeringene hever prosjektene til, jf. diskusjonen i kapittel 1.3.

Bedriftene i utvalget har svart at de ti viktigste prosjektene gir fra 30 mill. kr i økt omsetning for laveste prioriterte prosjekt og opp til 160 mill. kr. for det høyeste prioriterte prosjektet.

Tilsvarende oppgir respondentene en økning i antall årsverk som varierer fra 23 ved laveste prioriterte prosjekt til 90 ved høyeste prioriterte prosjekt. Disse summene inkluderer en restverdi som gjenspeiler nytten til de som ikke har verdsatt sin økning i omsetning eller sysselsetting dersom prosjektet blir gjennomført. Disse tallene kan aggregeres ved å se på respondentenes andel av omsetningen i fylket.

For Nordland som helhet er lufthavninvesteringer, jf. vedlegg 4, det viktigste ”prosjektet” og gir nesten 600 mill. kr. i økt omsetning. Det er dermed tydelig at næringslivet ser store muligheter for økt aktivitet dersom lufthavnene utbedres og derigjennom gir grunnlag for et bedre flyrutetilbud. Om lag halvparten av de prioriterte lufthavnene gjelder lufthavner på Helgeland og en samlokalisering av de tre lufthavnene på nordre og midtre Helgeland. Videre følger Rv80 mellom Bodø og Fauske, E10 fra Bjerkvik mot Løding og resten av E6 ved lav standard.

Lufthavninvesteringer forventes ikke bare å gi økt omsetning, men også økt sysselsetting. Totalt sett vil sysselsettingen for næringslivet i fylket øke med ca. 300 årsverk dersom lufthavninvesteringene gjengitt i vedlegg 4 gjennomføres. Den forventede økningen i sysselsettingen følger i stor grad samme rangering mellom prosjekter som for økningen i omsetning. De oppjusterte tallene viser at det er spesielt vegstrekningene i Helgelandsregionen som har et potensial for å øke sysselsettingen i Nordland.

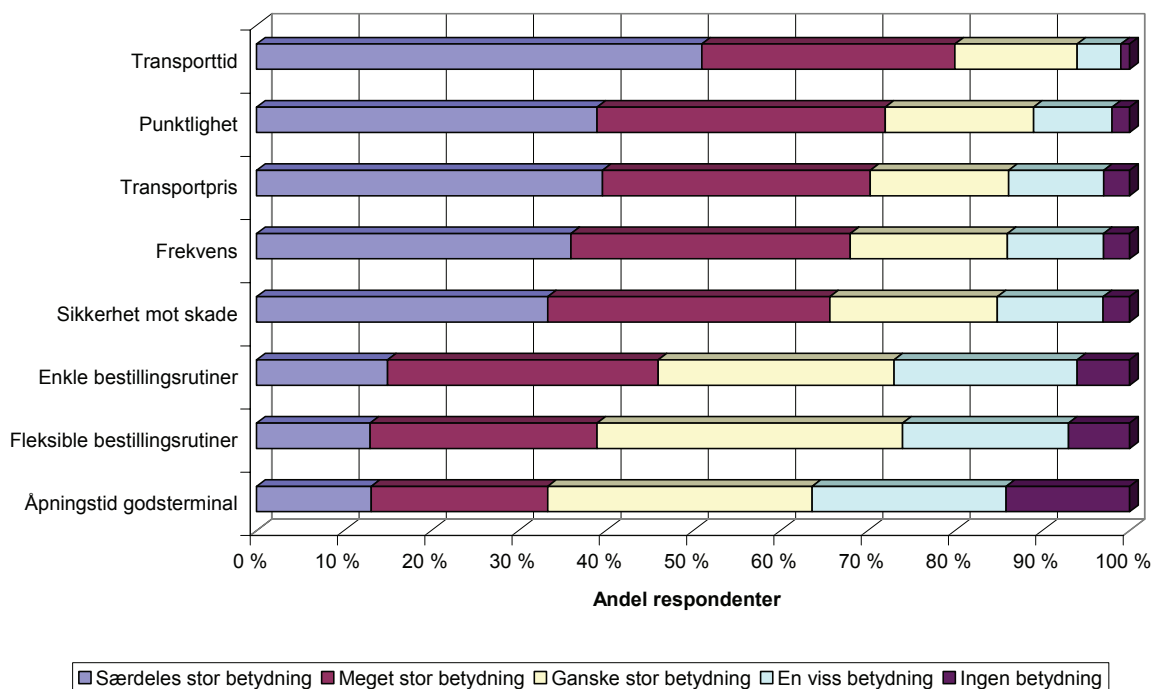
Til tross for begrensninger i metodikken gir respondentene en helt klar prioritering av de oppgitte prosjektene. De aggregerte tallene for økning i omsetning og sysselsetting er imidlertid usikre og bør brukes med forsiktighet. Selv om størrelsen på tallene kan diskuteres pga. en mulig takstisk svargivning samt usikkerhet knyttet til oppblåsing av tallene, vil den *relative* forskjellen mellom de ulike prosjektene/tiltakene gi nyttig informasjon om forskjellen mellom de ulike prosjektenes/tiltakenes bidrag til økt omsetning og sysselsetting i næringslivet i Nordland.

6. BETYDNING AV LOGISTIKKFAKTORER OG TRANSPORT- TILBUD FOR NÆRINGSLIVET

Dette kapittelet presenterer hvilken betydning ulike faktorer ved logistikken og transporttilbudet har for mulighetene for utvikling av bedriftene i Nordland. Vi vil først presentere betydningen av de ulike logistikkfaktorene for hele utvalget. Resultatene vil bli presentert i forhold til et utvalg næringsgrupper og sett i forhold til resultater fra en lignende studie som ble gjennomført for om lag 20 år siden (Jørgensen og Kolvereid, 1989). Deretter vil bedriftenes vurderinger av ulike egenskaper ved transporttilbudet bli redegjort for.

6.1 ULIKE LOGISTIKKFAKTORERS BETYDNING FOR BEDRIFTSUTVIKLING

Bedriftene ble bedt om ta stilling til åtte ulike egenskaper ved logistikken og angi hvor viktig disse er for egen bedrift. Viktigheten angis på en skala fra 1 (ingen betydning) til 5 (særdeles stor betydning)¹³. De ulike kategoriene er i stor grad basert erfaringer fra en lignende undersøkelse som ble gjennomført av Kolvereid (1987) og de bakenforliggende rapporter for dette arbeidet. Antallet respondenter varierer mellom 407 og 420 for de ulike faktorene. Resultatene for alle respondentene er presentert i Figur 6-1 synkende ut fra summen av særdeles stor betydning og meget stor betydning.



Figur 6-1: Respondentenes vurdering av ulike logistikkfaktor sin betydning for muligheten til å utvikle egen bedrift (N=407-420).

Det fremkommer fra Figur 6-1 at den logistikkfaktor som av flest bedrifter angis som særdeles eller meget viktig er transporttiden (ca. 80 %). I synkende rekkefølge følger videre

¹³ Dette er en typisk ikke-metrisk skala som gir ordinal-data. Generelt gir denne typen data informasjon om at en respondent innehar en egenskap og at denne kan rangeres i forhold til andre verdier. Se Hair m.fl. (1998) for ytterligere diskusjon om de begrensinger ikke-metriske data har sammenlignet med metriske data.

faktorene punktlighet (72 %), transportpris (71 %), frekvens (68 %) og sikkerhet mot skade (65 %). De tre faktorene som skiller seg ut som mindre viktige er enkle og fleksible bestillingsrutiner og åpningstid på godsterminal.

Resultatene fra seks av de åtte logistikkfaktorene som bedriftene er bedt om å ta stilling til er direkte sammenlignbare med en undersøkelse fra vel 20 år tilbake¹⁴. Dette gjelder faktorene transporttid, punktlighet, transportpris, frekvens, sikkerhet mot skade og enkle bestillingsrutiner. Kolvereid (1987) har beregnet gjennomsnittlige verdier for utvalget som helhet og oppgir dessuten verdiene for tre ulike næringskategorier; 1) Industri og bergverk¹⁵, 2) Bygg og anlegg og 3) Varehandel. I Tabell 6-1 presenteres resultatene fra 2008 sammen med resultatene til Kolvereid (1987). Logistikkfaktorene er sortert synkende etter betydningen i 2008. Verdiene fra 1987 gjelder bedrifter i hele Nord-Norge, mens tilsvarende verdier for 2008 bare omfatter næringslivet i Nordland.

Tabell 6-1: Viktigheten av ulike logistikkfaktorer i 2008 og 1987.*

Logistikkfaktorer	Totalt			Industri og bergverk			Bygg og anlegg			Varehandel		
	2008	1987	Endr.	2008	1987	Endr.	2008	1987	Endr.	2008	1987	Endr.
Antall respondenter	254	176	78	89	94	-5	87	39	48	80	43	37
Transporttid	4,3	4,1	0,2	4,3	3,9	0,4	4,2	4,2	0,0	4,4	4,3	0,1
Transportpris	4,2	4,2	0,0	4,3	4,2	0,1	4,0	3,9	0,1	4,2	4,2	0,0
Punktligheit	4,1	4,3	-0,2	4,0	4,2	-0,2	4,2	4,5	-0,3	4,2	4,4	-0,2
Frekvens	4,1	3,1	1,0	4,0	3,0	1,0	4,1	3,1	1,0	4,1	3,3	0,8
Sikkerhet mot skade	3,9	4,0	-0,1	3,9	4,0	-0,1	4,2	3,8	0,4	3,7	4,2	-0,5
Enkle bestillingsrutiner	3,3	3,4	-0,1	3,0	3,3	-0,3	3,2	3,8	-0,6	3,9	3,5	0,4

* Viktigheten angis på en skala fra 1 (ingen betydning) til 5 (særdeles stor betydning).

Vi ser fra Tabell 6-1 at næringslivet i 2008 i stor grad verdsetter ulike logistikkfaktorer på samme måte som i 1987. For alle næringsgrupper er betydningen av både transportpris og transporttid mer eller mindre uendret, mens punktlighet ser ut til å ha blitt marginalt mindre viktig. Det er imidlertid tydelig at frekvens er blitt betydelig viktigere i løpet av de siste 20 årene. Den gjennomsnittlige betydningen av denne faktoren har økt en kategori fra "ganske stor" til "meget stor". Dette kan skyldes at det er blitt viktigere konkurranseelement å redusere leveringstiden.

Variasjonene er noe større for de to minst betydningsfulle logistikkfaktorene. Mens betydningen av sikkerhet mot skade stort sett er uendret for næringslivet som helhet, har verdsettingen økt med for bygg og anlegg og sunket for varehandel. Det motsatte er tilfelle for

¹⁴ Kolvereid (1987) hadde i sin undersøkelse 12 kvalitetsfaktorer for godstransport. Herav er det seks kategorier som er direkte sammenlignbare med vår undersøkelse.

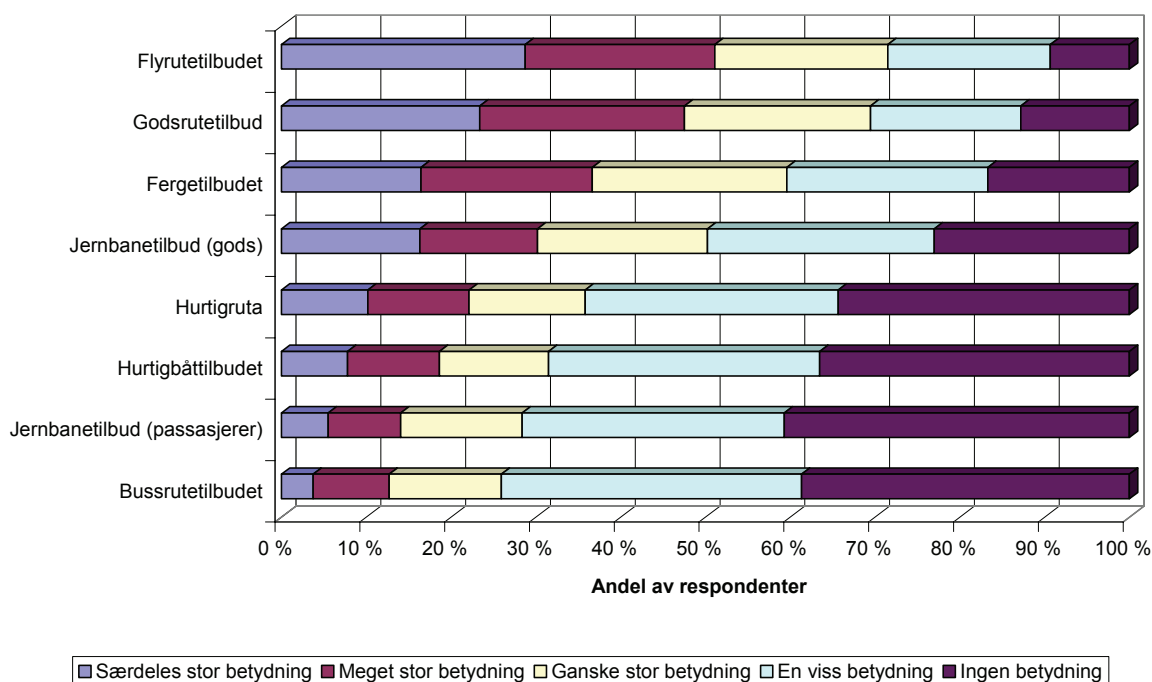
¹⁵ Industri og bergverk inkluderer næringene "Jordbruk, skogbruk og fiske", "Industri og bergverksdrift" og "Kraft- og vannforsyning", jf. gruppeinndelingen i Tabell 1-2.

enkle bestillingsrutiner som er blitt viktigere for varehandel og mindre viktig for bygg og anlegg.

En viktig næringskategori som ikke ble omtalt i tilsvarende oversikten av Kolvereid (1987) var transport og kommunikasjon. På samme måte som utvalget i Tabell 6-1 verdsetter bedriftene i denne kategorien transporttiden som mest betydningsfull (4,4) og enkle bestillingsrutiner som minst betydningsfull (3,2). Punktlighet og sikkerhet mot skade verdsettes høyt (4,3), mens transportpris og frekvens verdsettes noe lavere (3,9). Det er dermed sikkerhet mot skade som spesielt skiller seg ut for transport- og kommunikasjonsbedrifter. Dette er naturlig siden disse bedriftene må ta det økonomiske ansvaret dersom en ulykke oppstår som ikke dekkes av forsikring.

6.2 VIKTIGHETEN AV ULIKE TRANSPORTTILBUD

På samme måte som for logistikkfaktorene ble bedriftene bedt om å verdsette betydningen av ulike transporttilbud for utviklingen av egen bedrift. Skalaen går fra 1 (ingen betydning) til 5 (særdeles stor betydning). De åtte transporttilbudene som respondentene ble bedt om å ta stilling til er vist i Figur 6-2 rangert synkende etter summen av ”særdeles stor betydning” og ”meget stor betydning”.



Figur 6-2: Betydningen av ulike transporttilbud for muligheten for utvikling av egen bedrift.

Det fremkommer av Figur 6-2 at næringslivet mener flyrutetilbudet er det viktigste transporttilbudet for at deres bedrift skal kunne utvikle seg videre. Om lag 50 % av respondentene mente flyrutetilbudet var særdeles eller meget viktig, og ytterligere 20 % markerte for kategorien ganske viktig. Dette stemmer godt med de antakelser man har om de store positive ringvirkningene som er knyttet til lufthavner og flyrutetilbudet. Slike ringvirkninger for

lufthavner er for eksempel diskutert prinsipielt av Bråthen m.fl. (2006) og nylig anvendt på en planlagt lufthavnutbygging i Helgelandsregionen av Hanssen m.fl. (2008).

Like bak flyrutetilbudet følger godsrutetilbudet (på veg) som er markert som særdeles eller meget betydningsfull av 48 % av bedriftene. Dette følges av fergetilbudet (37 %), godstilbudet på jernbane (30 %) og Hurtigruta (22 %). Ikke uventet er typiske transportmidler for passasjerer mindre viktige for næringslivet, bortsett fra for reiselivsnæringen. Dette omfatter hurtigbåt (19 %), passasjertransport på jernbane (14 %) og buss (13 %). Når det gjelder transporttilbudet til øysamfunn er det dermed tydelig at næringslivet prioriterer fergetilbudet fremfor hurtigbåttilbudet.

Ut fra oversikten i Figur 6-2 kan man beregne den gjennomsnittlige betydningen av de ulike transporttilbudene. Dette er vist i Tabell 6-2 sammen med en detaljert fordeling på de fire utvalgte næringsgruppene som ble omtalt i kapittel 6.1.

Tabell 6-2: Gjennomsnittsverdier for betydningen av ulike transporttilbud for utvalgte næringer.*

	<i>Industri og bergverk</i>	<i>Bygg og anlegg</i>	<i>Varehandel</i>	<i>Transport og kommunikasjon</i>
Antall respondenter	89	87	80	42
Godsrutetilbudet	3,6	3,7	3,4	3,6
Flyrutetilbudet	3,4	2,9	3,6	3,0
Fergetilbudet	3,0	2,8	3,1	3,3
Jernbanetilbudet (gods)	2,8	3,0	2,7	2,9
Hurtigruta	2,5	2,1	2,5	2,3
Hurtigbåttilbudet	2,3	1,8	2,5	2,2
Bussrutetilbudet	2,0	1,7	2,3	2,1
Jernbanetilbudet (passasjerer)	1,8	1,8	2,3	1,6

* Viktigheten angis på en skala fra 1 (ingen betydning) til 5 (særdeles stor betydning).

De ulike transporttilbudene i Tabell 6-2 er sortert synkende etter den gjennomsnittlige betydningen for industri og bergverksdrift.

REFERANSER

- Bråthen, S., Eriksen, K., Johansen, S., Killi, M., Lillebakk, L., Lyche, L., Sandvik, E., Strand, S., og Thune-Larsen, H. (2006). *Samfunnsøkonomiske analyser innen luftfart. Samfunnsøkonomi og ringvirkninger. Del 1: Veileder*. Rapport 0606 a, Møreforskning, Molde.
- Bullvåg, E., og Slørdal, E. (2008). Indeks Nordland 2008. Økonomi og samfunnsutvikling.
- Hair, J. F., Anderson, R. E., Tatham, R. L., og Black, W. C. (1998). *Multivariate data analysis* (5th utg.). Prentice Hall, Upper Saddle River, NJ.
- Hanssen, T.-E. S., Mathisen, T. A., og Solvoll, G. (2008). *Polarsirkelen lufthavn. Trafikale og økonomiske konsekvenser av ny flyplass i Rana*. SIB rapport nr. 1/2008, Handelshøgskolen i Bodø, Bodø.
- Hoen, K. E., og Molvær, A. L. (2007). Konkurranssevnebarometeret 2007. Næringslivets hovedorganisasjon.
- Jørgensen, F., og Kolvereid, L. (1989). Næringslivet vil ha veg og fly. *Samferdsel*, (8/9), s. 36-37.
- Kolvereid, L. (1987). Samferdsel i Nord-Norge: en empirisk undersøkelse blant næringsdrivende i landsdelen. Nordlandsforskning.
- Kunnskapsparken Bodø (2008). Indeks Nordland 2008. Økonomi og samfunnsutvikling.
- Nordland fylkeskommune (2008). Fylkesplan for Nordland. 2008-2011 - Vekstfylket som griper mulighetene.
- Statistisk sentralbyrå (2008). Befolkning - <http://www.ssb.no/emner/02/befolkning>.

VEDLEGG 1

Regioninndeling

Regioninndelingen følger regionrådsinndelingen av kommuner med unntak av Løding som i våre analyser inngår i Ofoten.



<i>1. Salten</i>	<i>2. Ofoten</i>	<i>3. Lofoten og Vesterålen</i>	<i>4. Helgeland</i>
Bodø Meløy Gildeskål Beiarn Saltdal Fauske Sørfold Steigen Hamarøy	Narvik Tysfjord Lødingen Tjeldsund Evenes Ballangen	Røst Værøy Moskenes Flakstad Vestvågøy Vågan Hadsel Bø Øksnes Sortland Andøy	Bindal Sømna Brønnøy Vega Vevelstad Herøy Alstahaug Leirfjord Vefsn Grane Hattfjelldal Dønna Nesna Hemnes Rana Lurøy Træna Rødøy

VEDLEGG 2

Spørreskjema (utskrift fra web-basert skjema)

www.questback.com - print preview

Side 1 av 9

 Nordland FYLKESKOMMUNE	 hnb Handelshøgskolen i Bodø
Næring og samferdsel	
Næringslivets transportønsker	
Velkommen!	
Denne undersøkelsen skal avdekke hvilke samferdselsprosjekt i Nordland som bør gjennomføres. Dine svar er avgjørende for at Nordland fylkeskommune skal få kjennskap til næringslivets behov og ønsker!	
<hr/>	
1) Hvor stor omsetning, i antall kroner, hadde bedriften i 2007? (Dersom bedriften er en del av et større konsern svarer du for den avdeling/det selskap der du er ansatt).	
<input type="text"/>	
<hr/>	
2) Hvor mange årsverk hadde bedriften i 2007? (Dersom bedriften er en del av et større konsern svarer du for den avdeling/det selskap der du er ansatt).	
<input type="text"/>	
<hr/>	
3) Hva var bedriftens driftsresultat, i antall kroner, i 2007? (Dersom bedriften er en del av et større konsern svarer du for den avdeling/det selskap der du er ansatt).	
<input type="text"/>	
<hr/>	
→	
<hr/>	
4) I hvilken næringsgruppe er bedriftens hovedaktivitet?	
<input type="checkbox"/> Jordbruk, skogbruk og fiske	
<input type="checkbox"/> Industri og bergverksdrift	
<input type="checkbox"/> Kraft og vannforsyning	
<input type="checkbox"/> Bygge- og anleggsvirksomhet	
<input type="checkbox"/> Varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet	
<input type="checkbox"/> Transport og kommunikasjon	
<input type="checkbox"/> Finansiell tjenesteyting og forsikring	
<input type="checkbox"/> Forretningsmessig tjenesteyting og eiendomsdrift	

<https://www.questback.com/isa/qbv.dll/ShowQuest?Preview=True&QuestID=994656...> 28.07.2008

- Offentlig administrasjon
- Undervisning og forskning
- Helse- og sosialtjenester
- Kulturell og personlig tjenesteyting
- Annet

5) I hvilken kommune ligger bedriften?

Anta at Nordland i perioden 2010-2020 får tilført **1 mrd. kr** (1 000 mill. kr) ekstra. Hvordan mener du disse midlene bør fordeles på følgende samferdselssektorer?

6) Beløp til investering i veganlegg:**7) Beløp til investering i farleder/havner:****8) Beløp til investering i jernbane:****9) Beløp til investering i luftfart:**

Anta at Nordland i perioden 2010-2020 får tilført **10 mrd. kr** (10 000 mill. kr) ekstra. Hvordan mener du disse midlene bør fordeles på følgende samferdselssektorer?

10) Beløp til investering i veganlegg:**11) Beløp til investering i farleder/havner:****12) Beløp til investering i jernbane:****13) Beløp til investering i luftfart:**

Du skal nå velge **de tre viktigste** prosjekter/tiltak som du vil ha gjennomført i Nordland.

Viktigste prosjekt/tiltak:

14) Hvilket av prosjektene/tiltakene nedenfor er viktigst for din bedrift?

- Velg alternativ -

Oppgi ditt svar i antall prosent.

15) Hvor mange prosent vil det prosjektet/tiltaket du valgte ovenfor, øke bedriftens omsetning?

Oppgi ditt svar i antall prosent.

16) Hvor mange prosent vil det prosjektet/tiltaket du valgte ovenfor, endre antall årsverk i bedriften?

17) Hvilken betydning vil det prosjektet/tiltaket du valgte ovenfor ha for bedriftens driftsresultat?

- Ingen betydning
- En viss betydning
- Ganske stor betydning
- Meget stor betydning
- Særdeles stor betydning
- Vet ikke



Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.
Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:
 Hvilket av prosjektene/tiltakene nedenfor er viktigst for din bedrift? - Bedre fergetilbud annet fergesamband (samband spesifiseres senere)

18) Du har prioritert et bedre fergetilbud på et annet samband. Hvilket samband er dette?

Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.
Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:
 Hvilket av prosjektene/tiltakene nedenfor er viktigst for din bedrift? - Havneinvesteringer (havn spesifiseres senere)

19) Du har prioritert havneinvesteringer. Hvilken havn gjelder dette?

Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.
Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:
Hvilket av prosjektene/tiltakene nedenfor er viktigst for din bedrift? - Lufthavninvesteringer (lufthavn spesifiseres senere)

20) Du har prioritert lufthavninvesteringer. Hvilken lufthavn gjelder dette?

Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.
Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:
Hvilket av prosjektene/tiltakene nedenfor er viktigst for din bedrift? - Bedre godstilbud båt/hurtigbåt (strekning spesifiseres senere)

21) Du har prioritert et bedre godstilbud på båt/hurtigbåt. På hvilken strekning ønsker du dette?

Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.
Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:
Hvilket av prosjektene/tiltakene nedenfor er viktigst for din bedrift? - Utbedring farleder (farled spesifiseres senere)

22) Du har prioritert utbedring av farleder. Hvilken farled gjelder dette?

Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.
Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:
Hvilket av prosjektene/tiltakene nedenfor er viktigst for din bedrift? - Annet (spesifiseres senere)

23) Du har prioritert et annet prosjekt/tiltak. Hvilket?

Nest viktigste prosjekt/tiltak:

24) Hvilket av prosjektene/tiltakene nedenfor er nest viktigst for din bedrift?

Oppgi ditt svar i antall prosent.

25) Hvor mange prosent vil det prosjektet/tiltaket du valgte ovenfor, øke bedriftens omsetning?

Oppgi ditt svar i antall prosent.

26) Hvor mange prosent vil det prosjektet/tiltaket du valgte ovenfor, endre antall årsverk i bedriften?

27) Hvilken betydning vil det prosjektet/tiltaket du valgte ovenfor ha for bedriftens driftsresultat?

- Ingen betydning
 En viss betydning
 Ganske stor betydning
 Meget stor betydning
 Særdeles stor betydning
 Vet ikke



Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.
Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:
Hvilket av prosjektene/tiltakene nedenfor er nest viktigst for din bedrift? - Bedre fergetilbud annet fergesamband

28) Du har prioritert et bedre fergetilbud på et annet samband. Hvilket samband er dette?

Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.
Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:
Hvilket av prosjektene/tiltakene nedenfor er nest viktigst for din bedrift? - Havneinvesteringer (havn spesifiseres senere)

29) Du har prioritert havneinvesteringer. Hvilken havn gjelder dette?

Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.
Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:
Hvilket av prosjektene/tiltakene nedenfor er nest viktigst for din bedrift? - Lufthavninvesteringer (lufthavn spesifiseres senere)

30) Du har prioritert lufthavninvesteringer. Hvilken lufthavn gjelder dette?

Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.
Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:
Hvilket av prosjektene/tiltakene nedenfor er nest viktigst for din bedrift? - Bedre godstilbud båt/hurtigbåt (strekning spesifiseres senere)

31) Du har prioritert et bedre godstilbud på båt/hurtigbåt. På hvilken strekning ønsker du dette?

Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.

Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:

Hvilket av prosjektene/tiltakene nedenfor er nest viktigst for din bedrift? - Utbedring farleder (farled spesifiseres senere)

32) Du har prioritert utbedring av farleder. Hvilken farled gjelder dette?

Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.

Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:

Hvilket av prosjektene/tiltakene nedenfor er nest viktigst for din bedrift? - Annet (spesifiseres senere)

33) Du har prioritert et annet prosjekt/tiltak. Hvilket?

→

Tredje viktigste prosjekt/tiltak:

34) Hvilket av prosjektene/tiltakene nedenfor er tredje viktigst for din bedrift?

- Velg alternativ -
▼

Oppgi ditt svar i antall prosent.

35) Hvor mange prosent vil det prosjektet/tiltaket du valgte ovenfor, øke bedriftens omsetning?

Oppgi ditt svar i antall prosent.

36) Hvor mange prosent vil det prosjektet/tiltaket du valgte ovenfor, endre antall årsverk i bedriften?

37) Hvilken betydning vil det prosjektet/tiltaket du valgte ovenfor ha for bedriftens driftsresultat?

- Ingen betydning
- En viss betydning
- Ganske stor betydning
- Meget stor betydning
- Særdeles stor betydning
- Vet ikke

Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.
Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:
Hvilket av prosjektene/tiltakene nedenfor er tredje viktigst for din bedrift? - Bedre fergetilbud annet fergesamband

38) Du har prioritert et bedre fergetilbud på et annet samband. Hvilket samband er dette?

Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.
Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:
Hvilket av prosjektene/tiltakene nedenfor er tredje viktigst for din bedrift? - Havneinvesteringer (havn spesifiseres senere)

39) Du har prioritert havneinvesteringer. Hvilken havn gjelder dette?

Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.
Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:
Hvilket av prosjektene/tiltakene nedenfor er tredje viktigst for din bedrift? - Lufthavninvesteringer (lufthavn spesifiseres senere)

40) Du har prioritert lufthavninvesteringer. Hvilken lufthavn gjelder dette?

Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.
Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:
Hvilket av prosjektene/tiltakene nedenfor er tredje viktigst for din bedrift? - Bedre godstilbud båt/hurtigbåt (strekning spesifiseres senere)

41) Du har prioritert et bedre godstilbud på båt/hurtigbåt. På hvilken strekning ønsker du dette?

Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.
Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:
Hvilket av prosjektene/tiltakene nedenfor er tredje viktigst for din bedrift? - Utbedring farleder (farled spesifiseres senere)

42) Du har prioritert utbedring av farleder. Hvilken farled gjelder dette?

Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.
Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:
Hvilket av prosjektene/tiltakene nedenfor er tredje viktigst for din bedrift? - Annet (spesifiseres senere)

43) Du har prioritert et annet prosjekt/tiltak. Hvilket?

→

44) Ta utgangspunkt i mulighetene for utvikling av egen bedrift. Hvilken betydning har følgende faktorer ved logistikken?

	Ingen betydning (1)	En viss betydning (2)	Ganske stor betydning (3)	Meget stor betydning (4)	Særdeles stor betydning (5)	Vet ikke
Punktlighet (ved levering og henting)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sikkerhet mot skade	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Enkle bestillingsrutiner (f.eks. e-handelsløsninger)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Transporttid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Frekvens (hvor ofte det er mulig å sende og motta varer)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Åpningstid ved godsterminal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Transportpris	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fleksible bestillingsrutiner (endre sendingsstørrelse, bestillingstidspunkt etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Annet (spesifiseres på neste spørsmål)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

→

Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.
Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:
 Annet (spesifiseres på neste spørsmål) - En viss betydning (2)
 eller
 Annet (spesifiseres på neste spørsmål) - Særdeles stor betydning (5)
 eller
 Annet (spesifiseres på neste spørsmål) - Meget stor betydning (4)
 eller
 Annet (spesifiseres på neste spørsmål) - Ganske stor betydning (3)

45) Du har markert at en annen faktor er viktig for bedriftens utviklingsmuligheter. Hvilken faktor er dette?

46) Ta utgangspunkt i muligheten for utvikling av egen bedrift. Hvilken betydning har følgende transporttilbud?

	Ingen betydning (1)	En viss betydning (2)	Ganske stor betydning (3)	Meget stor betydning (4)	Særdeles stor betydning (5)	Vet ikke
Bussrutetilbudet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Hurtigbåttilbudet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fergetilbudet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Flyrutetilbudet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jernbanetilbud (gods)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jernbanetilbud (passasjerer)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Godsrutetilbud	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hurtigruta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Annet (spesifiseres på neste spørsmål)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen.
Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:
 Annet (spesifiseres på neste spørsmål) - En viss betydning (2)
eller
 Annet (spesifiseres på neste spørsmål) - Særdeles stor betydning (5)
eller
 Annet (spesifiseres på neste spørsmål) - Meget stor betydning (4)
eller
 Annet (spesifiseres på neste spørsmål) - Ganske stor betydning (3)

47) Du har markert at et annet transporttilbud er viktig for bedriften. Hva er dette?



48) Har du ytterligere synspunkter på transportinfrastrukturen og transporttilbudet i Nordland, vil vi sette stor pris på at du skriver dine kommentarer her:

VEDLEGG 3

Oversikt over antall respondenter som har prioritert de ulike prosjekter/tiltak samt omsetningsøkning, sysselsettingsøkning og betydning for driftsresultat for de prioriterte prosjekter/tiltak

Nr,	Prosjekt/tiltak	Omsetning		Sysselsetting		Driftsresultat	
		Endring	Antall	Endring	Antall	Gjn,sn,	Antall
1	E6: Trofors-Nord-Trøndelag	41 190 655	46	28	46	2,0	52
2	E6: Mosjøen-Trofors	51 642 000	28	13	29	1,7	32
3	Rv 73: Trofors-Hattfjelldal	62 185	3	0	3	1,8	5
4	Rv 76: Brønnøysund-E6	20 585 000	19	5	20	2,3	23
5	Rv17: Brønnøysund-Nord-Trøndelag	19 840 000	10	3	10	1,8	13
6	Rv17: Sandnessjøen-Brønnøysund	13 455 923	9	12	9	2,9	11
7	Bedre fergetilbud på sambandet Vennesund-Holm	-	1	0	1	2,0	2
8	Bedre fergetilbud på sambandet Horn-Andalsvåg	-	1	0	1	1,0	1
9	Bedre fergetilbud på sambandet Søvik-Austbø-Herøy-Brasøy	6 850 000	5	4	5	2,6	5
10	Bedre fergetilbud på sambandet Sandnessjøen-Stokkvågen-Træna	270 501 369	6	69	6	2,5	6
11	Bedre fergetilbud på sambandet Horn-Igerøy-Tjøtta	1 847 000	4	1	4	2,3	4
12	Bedre fergetilbud på sambandet Forvik-Tjøtta	365 000	6	1	7	1,6	7
13	Tiltak for økt kapasitet på Nordlandsbanen på Sør-Helgeland	32 654 700	10	18	11	2,2	12
14	E6: Mosjøen-Korgfjell-tunnelen	69 135 940	33	12	34	2,2	42
15	E6: Korgfjell-tunnelen-Mo i Rana	28 024 103	24	6	28	1,9	34
16	E6: Dunderlandsdalen	136 678 056	58	31	60	1,9	77
17	Rv17: Jektvik-Glomfjord	67 069 350	14	40	13	2,4	16
18	Rv17: Nesna-Jektvik	23 747 800	9	4	8	2,9	9
19	Rv17: Sandnessjøen-Nesna	308 000	3	0	3	2,0	3
20	Leirfjord-E6 (Toventunnelen)	26 028 522	23	13	24	2,3	26
21	Rv78: Leirfjord-Mosjøen	18 995 000	15	5	14	2,2	17
22	Rv12: Mo i Rana-Nesna	7 265 000	13	5	14	2,2	14
23	Bedre fergetilbud på sambandet Nesna-Levang	-	0	0	0	2,0	1
24	Bedre fergetilbud på sambandet Jektvik-Kilboghavn	4 998 403	5	2	4	2,2	5
25	Bedre fergetilbud på sambandet Sandnessjøen-Dønna-Løkta	3 300 000	4	2	4	2,3	4
26	Bedre fergetilbud Hemnesberget-Liavika	-	1	0	1	2,3	4

27	Bedre fergetilbud Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund	35 215 000	3	27	3	3,0	4
28	Bedre fergetilbud på sambandet Ågskaret-Forøy	15 200 000	3	3	3	2,0	3
29	Økt kapasitet på Nordlandsbanen på Nord-Helgeland	192 091 220	19	52	19	2,0	22
30	E6: Fauske-Bognes	31 491 000	35	17	36	2,3	42
31	E6: Fauske-Rognan	10 365 000	14	5	14	1,7	16
32	E6: Saltdal-Saltfjellet	50 340 000	17	11	19	1,7	18
33	Rv80: Bodø-Fauske	147 363 000	57	60	57	2,0	66
34	Rv17: Skaugvoll-Glomfjord	19 267 000	17	5	17	1,9	19
35	Rv17: Forlengelse Bodø-Steigen/Hamarøy	171 742 726	13	17	10	2,6	16
36	Rv812: Tuv (Saltstraumen)-E6	12 278 000	8	1	9	1,8	12
37	Rv77: Tunell Tjernfjellet	102 320 000	19	31	19	2,0	21
38	Bedre fergetilbud på sambandet Bodø-Røst-Værøy-Moskenes	47 820 226	21	46	22	2,3	24
39	Bedre fergetilbud på sambandet Festvåg-Misten	550 000	2	1	2	2,5	2
40	E10: Fiskebøl-Svolvær	123 802 800	24	9	25	2,0	26
41	E10: Svolvær-Leknes	29 720 000	19	20	20	2,5	21
42	E10: Leknes-Å	6 411 000	8	3	8	2,3	8
43	E10: Riksgrensen-Bjerkvik	168 243 343	4	7	4	2,3	6
44	E10: Bjerkvik-Kåringen (Lødingen)	69 513 050	45	20	48	2,4	54
45	E6: Skarberget-Narvik	5 716 382	11	12	13	2,5	15
46	Fergefri kryssing av Tysfjorden (indre trase)	153 752 210	14	17	14	2,1	18
47	Fergefri kryssing av Tysfjorden (ytre trase)	68 446 000	11	13	11	2,2	12
48	E6: Hålogalandsbrua	66 913 882	30	24	29	2,7	33
49	Bedre fergetilbud på sambandet Fiskebøl-Melbu	11 020 000	8	4	7	2,4	8
50	Bedre fergetilbud på sambandet Svolvær-Skrova-Skutvik	183 885 300	21	42	20	2,3	27
51	Bedre fergetilbud på sambandet Skarberget-Bognes	-	0	0	0	0,0	0
52	Bedre fergetilbud på sambandet Drag-Kjøpsvik	1 804 000	1	0	1	2,0	2
53	Bedre fergetilbud på sambandet Lødingen-Bognes	172 469 343	13	6	13	1,9	15
54	Bedre fergetilbud annet fergesamband (samband spesifiseres)	12 973 023	6	2	5	2,6	8
55	Havneinvesteringer (havn spesifiseres senere)	215 940 882	18	32	19	2,8	20
56	Lufthavninvesteringer (lufthavn spesifiseres senere)	157 990 000	67	87	70	2,8	76
57	Bedre godstilbud båt/hurtigbåt (strekning spesifiseres)	35 562 601	15	13	16	2,6	16
58	Utbedring farleder (farled spesifiseres senere)	8 800 000	3	18	3	3,3	4
59	Økt kapasitet på Ofotbanen	287 271 750	20	46	20	3,2	21
60	Annet (spesifiseres senere)	431 169 943	51	80	54	2,8	63
	Totalt	3 911 992 685	974	1 011	996		1 164

VEDLEGG 4

Spesifikasjon av lufthavninvesteringer.

<i>Lufthavn</i>	<i>Omsetning</i>		<i>Årsverk</i>		<i>Driftsresultat</i>	
	<i>Endring</i>	<i>Antall</i>	<i>Endring</i>	<i>Antall</i>	<i>Gjn.sn.</i>	<i>Antall</i>
Andøya lufthavn	90 000	1	0,0	1	2,0	1
Bardufoss lufthavn	6 840 000	1	1,9	1	3,0	1
Bodø lufthavn	16 031 000	10	7,1	10	1,9	10
Brønnøysund lufthavn	1 000 000	1	0,1	1	3,5	2
Evenes lufthavn	900 000	2	1,1	2	1,7	3
Helgeland (felles flyplass)	4 440 000	7	2,8	7	1,0	8
Svolvær lufthavn	6 477 500	3	0,4	3	1,3	3
Leknes lufthavn	8 380 000	3	0,6	3	2,0	4
Lovund (helikopterlandingsplass)	21 000 000	1	27,0	1	5,0	1
Mo i Rana lufthavn (ny flyplass)	72 791 500	20	34,5	23	2,8	26
Mosjøen lufthavn	80 000	1	0,0	1	2,0	1
Narvik lufthavn	4 590 000	3	7,3	3	1,8	3
Stokmarknes lufthavn	6 285 000	10	0,9	10	1,2	9
Sandnessjøen lufthavn	9 085 000	4	3,8	4	1,5	4
Total	157 990 000	67	87,3	70	2,8	76

