

FASTLANDS- FORBINDELSENE

UNDERSJØISKE TUNELLER OG BRUER TIL ØY-
SAMFUNN SKULLE STANSE FRAFLYTTING OG SKAPE
NY GIV.

I nær samtlige øysamfunn i Nord-Norge, Trøndelag og øyer langt fra regionsentrum på Vestlandet skjedde det motsatte.

Av Linda Reinholdtsen

NRK, PB 8500, Majorstuen, 0340 Oslo

Sentralbord 23 04 70 00

Metoderapport:



Mjø sundbrua i Troms knyttet Andørja i lbestad kommune til fastlandet i 1994. En av svært mange fastlandsforbindelser som ikke klarte å stanse massiv fraflytting. Foto: Linda Reinholdtsen

Tittel på prosjektet:
Fastlandsforbindelsene - fraflytting tross dyre bruer
NRK Dagsrevyen, nrk.no, NRK Dagsnytt

**Av Linda Reinholdtsen,
Økonomi- og Politikkkredaksjonen
NRK Marienlyst, fp 21, Postboks 8500, 0340 Oslo
linda.reinholdtsen@nrk.no
mobil 92296307**

Innhold

1	Innledning	4
2	Sammendrag	5
3	Liste over publiseringer:	5
4	Oppfølgere i NRKs rikssendinger	6
5	Hovedfunn, dette er genuint nytt i saken	6
5.1	Upløyd mark	7
5.2	Større fall enn på landsida	7
5.3	Kraftig vekst nær byer	8
5.4	Kostnadene kartlagt	8
6	Slik startet det	8
6.1	Nasjonal transportplan	9
7	Ble problemstillingen endret underveis?	9
7.1	Telle arbeidsplasser?	9
7.2	Hele landet	9
7.3	Tunellene	10
7.4	Hvilken historie skulle jeg fortelle? Avgrensningen av fokus	10
7.5	Hvorfor de siste 30 årene	11
8	Metoden	12
8.1	Hvordan kartlegge fastlandsforbindelsene	13
8.2	Google maps	13
8.3	Wikipedia	13
8.4	NRKs researchsenter	13
8.5	Excel	14
8.6	Statistisk Sentralbyrå	14
8.7	Kilder	15
8.8	Tidsbruk	16
9	Etiske refleksjoner	17
9.1	Økt livskvalitet	17
9.2	Legitim kamp	17
9.3	Fine bruer, men dårlige veier	18
10	Motstand	18
11	Konsekvenser	19
12	Vedlegg, publiserte saker på nrk.no	21
12.1	Folk flytter fra øyene tross milliarder til bru	21
12.2	Dårlige veier gir lite bru-utbytte	24
12.3	Vil ha mer til transportforskning	27

1 – Innledning

Sensommeren 2002 kjørte jeg fra Bodø til Sandnessjøen for å starte i ny jobb som journalist i Helgelands Blad. En kjøretur jeg husker veldig godt. Etter å ha tatt av fra E6 nord for Mosjøen via en øde fylkesvei, kjørte jeg en vei ut til kysten på en veldig trang, svingete, humpete og kronglete vei, riksvei 78.

På ene siden bratt fjellvegg, på andre siden bratt utenfor til Vefsnfjorden på store deler av strekningen. Men som nordlending er jeg vant til slike veier. Det som gjorde at jeg likevel hadde hjertet i halsen var at varsellampa til bensintanken hadde lyst illevarslende i flere timer. Jeg kunne ikke skjønne hvordan jeg kunne kjøre så lenge uten å treffe på en eneste bensinstasjon. Stressnivået steg i takt med at det ble mer øde. Faktisk følte det litt som å kjøre mot verdens ende. Det ble bare mer og mer ensomt, og lengre og lengre mellom hver gang jeg så et hus.

Så plutselig dukket et gigantisk betongtårn opp foran meg. En ganske stor bru som var under oppreising. På begge sidene av den påbegynte brua var det svært få hus, og jeg lurte veldig på hvem som skulle bruke denne brua og hvem som skulle betale for den.

Det var Sundøybrua jeg så bygginga av. Kanskje et av de mest kontroversielle bruprosjektene noensinne. En bru til 176 millioner kroner ble bygget til 130 innbyggere.



Dette bildet tok jeg som journalist i Helgelands Blad, under bygginga av Sundøybrua, vinteren 2003.

2 - Sammendrag

NRK undersøkte hva som skjedde med folketallet på øyer langs hele Norgeskysten de siste 30 årene etter at de fikk fastlandsforbindelse

- Undersjøiske tunneller og bruer til øysamfunn skulle stanse fraflytting og skape ny giv. I nær samtlige øysamfunn i Nord-Norge, Trøndelag og øyer langt fra regionsentrum på Vestlandet skjedde det motsatte.
- Ingen har tidligere systematisk sett på hva som faktisk skjer med folketallet i øysamfunn som får fastlandsforbindelse
- En bru eller undersjøisk tunell i seg selv fører ikke til at flere bosetter seg på en øy. Gjennomgående får øyer nær større byer stor økning i folketall når de får fastlandsforbindelse. Mens øyer langt unna byer i perifere strøk opplever det motsatte.
- På tross av dette er befolkningsvekst og muligheter for nye arbeidsplasser gjennomgående argumenter for å få bru eller undersjøisk tunell.
- I 14 av 19 fastlandsprosjekter i Nord-Norge og Trøndelag falt folketallet etter fastlandsforbindelse. **Det betyr at det er brukt 4 milliarder offentlige kroner på tunneller og bruer til øyer som folk flytter fra.**

3 - Liste over publiseringer:

- Dagsrevyen 8. april 2013: «Kraftig fall i folketall etter bru» (toppsak) <http://tv.nrk.no/serie/dagsrevyen/nafa19040813/08-04-2013#t=1m10s>
 - Etterfulgt av Marit Arnstad, samferdselsminister, direkteintervju
- Nrk.no «Folk flytter fra øyene tross milliarder til bru» <http://www.nrk.no/okonomi/fracflytting-trass-i-bruforbindinger-1.10964923>
- Dagsnytt, 0730, 9. april 2013: «Dyre bruer, men dårlige veier» (toppsak)
- Nyhetsmorgen NRK p2 og Alltid nyheter 9. april: «Dyre bruer, men dårlige veier» (toppsak) med samfunnsøkonom Håkon Hagtvet fra analyseselskapet Oslo Economics direkte i studio.
- Nrk.no «Dårlige veier gir lite bru-utbytte» http://www.nrk.no/okonomi/dyre-bruer-_darlige-veier-1.10978352
- Nrk.no 9. april 2013: «Vil ha mer til transportforskning» <http://www.nrk.no/okonomi/vil-ha-mer-transportforskning-1.10979260>
- Dagsrevyen 9. april 2013 «Transportforskere oppgitte over at politikere ikke vil lære av bru- og veginvesteringer. Det gis stadig mindre midler til å forske på hvordan pengebruken virker» <http://tv.nrk.no/serie/dagsrevyen/nafa19040913/09-04-2013#t=15m56s>
- Nyhetsmorgen p2 og Alltid nyheter 11. april 2013: «Bruene klarte ikke å stanse fraflyttinga, men noen flytter motstrøms og satser»
- Dagsnytt 0730 og Nyhetsmorgen 12. april: «Lokal kniving om vei- og bru penger har ført til dyrere og dårligere veier» (toppsak)

4 - Oppfølgere i NRKs rikssendinger

- Dagsrevyen 21 og Kveldsnytt 8. april 2013: Senterpartiet mener bruinvesteringene er riktige tross fraflytting. Reporter Tormod Strand
- Politisk kvarter, 9. april 2013, p2 og Alltid nyheter. Debatt mellom høyreleder Erna Solberg og samferdselsminister Marit Arnstad. Programleder Sigrid Sollund. Debatten kan høres i lenke nederst i nettartikkelen: http://www.nrk.no/okonomi/dyre-bruer-_darlige-veier-1.10978352
- Nyhetslunsj, Dagsnytt 15 og Alltid Nyheter 9. april 2013: «Frp mener veg pengene er brukt feil, vil bygge færre bruer og varsler ny samferdselspolitikk» reporter Astrid Randen.
- Dagsnytt 16, p2 og Alltid Nyheter og Her og Nå p1 9. april: «Mange fastlandsforbindelser i Møre og Romsdal er suksesshistorier, mener Giske ordfører» reportere Hans Jørgen Solli, Magne Frafjord og Trond Vestre
- Her og Nå p1 9. april: Debatt mellom byrådsleder i Tromsø Øyvind Hilmarsen og Hanne C S Iversen, styremedlem i Bjarkøyforbindelsen i Sør Troms. Mot at Bjarkøy kommune slo seg sammen med Harstad kommune skulle de 600 innbyggerne få bruer og undersjøisk tunell for 800 millioner fylkeskommunale kroner.

5 - Hovedfunn, dette er genuint nytt i saken



Fastlandsforbindelser de siste 30 årene. Dette er et bilde av et ut zoom i en TV sak. De røde prikkene angir derfor ikke nøyaktig plassering alle steder.

Det er mange fordommer og myter om hvordan øyfolk bruker sin nye bru til å kjøre flyttelasset over så fort den er ferdig. Mens det også på den andre siden er en utbredt oppfatning om at fastlandsforbindelse vil gjøre det mer attraktivt for både folk og næringsliv å bli boende eller flytte til øysamfunn.

5.1 - Upløyd mark

Til min store overraskelse er det ingen før meg som systematisk har sett på hva som faktisk skjer med folketallet i øysamfunn som får fastlandsforbindelse. Verken Transportøkonomisk institutt (TØI), Norsk institutt for by- og regionforskning (NIBR), Statens vegvesen, Statistisk sentralbyrå (SSB) eller andre har sett systematisk på dette tidligere.

I lys av de enorme summene som brukes, og at det har vært et distriktspolitisk virkemiddel i mange tiår, er det oppsiktsvekkende at ingen har undersøkt og problematisert effekten tidligere.

Jeg har undersøkt hva som skjedde med folketallet på øyer som har blitt knyttet til fastlandet de siste 30 årene. Det viser seg at en bru eller undersjøisk tunell i seg selv ikke nødvendigvis fører til at flere bosetter seg på en øy. Gjennomgående får øyer nær større byer stor økning i folketall når de får fastlandsforbindelse. Mens øyer langt unna byer i perifere strøk opplever det motsatte.

5.2 - Større fall enn på landsida

Når det gjelder Nord-Norge og Trøndelag, utenom Hitra og Frøya, har folketallet falt kraftig på de aller fleste øyene det er snakk om, og fallet i folketallet er paradoksalt nok mye større på øyene som fikk bru enn fastlandssiden mange steder. Dette gjelder både kommuner hvor en del av kommunen ligger på en øy, og den andre delen ligger på fastlandet. Og det gjelder også folketallsutviklingen i øysamfunnene sett opp mot folketallsutviklingen i fylkene for øvrig.

Eksemplene er mange. Sundøya i Leirfjord kommune i Nordland ble knyttet til fastlandet i 2003. Etter det har folketallet i kommunen gått ned litt over 3 prosent, mens det falt nær 22 prosent på øya som fikk bru i samme periode. Reelt har faktisk folketallet i kommunen falt enda mindre enn på Sundøya, ettersom fallet i folketall i valgkretsene av kommunen som tilhører Sundøya har dratt ned snittet i kommunen som helhet.

Dyrøya i Troms fikk fastlandsforbindelse med resten av kommunen i 1994. Siden da har folketallet på øya falt 34 prosent mot 20 prosent i kommunen som helhet.

Etter at ytre Bremanger ble knyttet til resten av kommunen i 2002 har folketallet på de delene som ble knyttet til kommunesenteret med fastlandsforbindelse falt dobbelt så mye som i Bremanger kommune.

For Nord-Norge som helhet har folketallet generelt falt kraftig på de aller fleste stedene som har fått fastlandsforbindelser, mens folketallet i fylkene for øvrig har økt (i Troms) eller gått svakt ned.

5.3 - Kraftig vekst nær byer

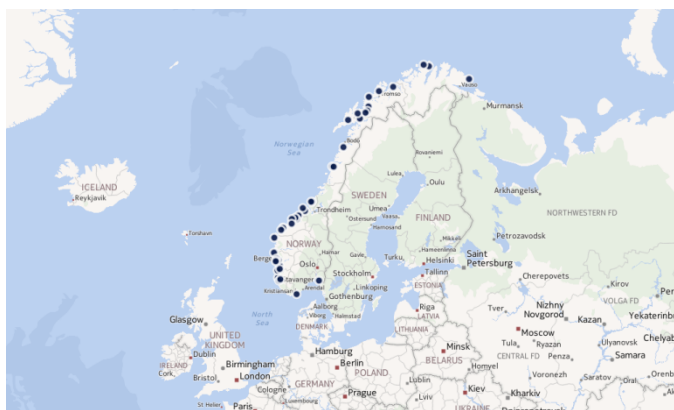
I motsatt ende av skalaen finner vi øyer nær store byer i vekstområder hvor folketallet nærmest har eksplodert. Dette gjelder øyer rundt Ålesund, Molde, Bergen, Stavanger og Flekkerøy utenfor Kristiansand. All research er gjort tilgjengelig på NRK sine nettsider. Der har vi lagt ut et interaktivt Norgeskart hvor vi har plottet inn alle prosjektene med dato, kostnad og folketallsutvikling. På denne måten kan man se hva som ble bygget når, hva det kostet da det ble bygget med omregning til dagens kroneverdi, og hva som har skjedd med folketallet siden da.

All research er gjort tilgjengelig på NRK sine nettsider. Der har vi lagt ut et interaktivt Norgeskart hvor vi har plottet inn alle prosjektene, dato, kostnad og folketallsutvikling.



5.4 - Kostnadene kartlagt

Kostnadene - det vil si sammenfatningen av dem og omregningen til dagens kroneverdi - er også nye. På den måten kunne vi se at det de siste 30 årene er det brukt over fire milliarder kroner på fastlandsforbindelser til øyer som folk flytter fra i de nordligste fylkene. Prosjektet er designet for radio, tv og nett.



6 - Slik startet det

Som journalist i Helgelands Blad fulgte jeg byggingen av Sundøybrua, betonggiganten som dukket opp og overrasket meg på en relativt øde veistrekning på veien ut mot Helgelandskysten. Bildet ved siden tok jeg under bygginga vinteren 2003. Åpninga på sommeren samme år ble feiret med en skikkelig folkefest, hvor selvfølgelig daværende og tidligere samferdselsministre kom for å sole seg i glansen av sine samferdselspolitiske bragder. Det var ikke daværende samferdselsminister Torhild Skogsholm, men ungdommen på øya som klippet snora. At det var de unge som gjorde dette skulle symbolisere at de er framtida til øya. Men så fort brua var åpnet ble skole, lokalbutikk og post lagt ned. Paradoksalt nok på grunn av den etterlengtede brua. Leirfjord kommune så ingen grunn til å betale for skole på øya når øyværingene kunne kjøre få kilometer til nærmeste skole på landsiden.



6.1 - Nasjonal transportplan

10 år senere diskuterte vi hvordan vi skulle gripe an dekinga av Nasjonal transportplan på et morgenmøte i Økonomi- og politikkkredaksjonen i NRK. Der fikk jeg ideen om å sjekke hva som skjer med folketallet på øyer som har fått bru. Jeg tenkte med en gang på Sundøybrua, jeg ville finne ut hva som hadde skjedd der etter at den ble åpnet.

Det startet med telefoner til Leirfjord kommune. Hvor ingen hadde sjekket akkurat folketallsutviklingen. Men mange hadde nå jo flyttet til både Sundøya og Leirfjord de siste årene, sa en veldig hyggelig sentralbord dame. Og det stemmer, men folketallet øker likevel ikke så lenge flere flytter fra og dør, enn de som flytter til og de som blir født.

Statistisk sentralbyrå har tallene. Det viste seg altså at folketallet hadde gått ganske mye ned på Sundøya, og mye mer enn i kommunen.

Ideen til prosjektet var født.

7 - Ble problemstillingen endret underveis?

Først var tanken én sak, og én fastlandsforbindelse. Virket det som man hadde håpet på Sundøya, hva var ståa 10 år etter at brua stod ferdig?

Forkjemperne for bru der trodde at flere ville flytte hjem igjen og at brua skulle gjøre det levelig for ungdom og skape nye arbeidsplasser. Men en sak om én øy, at folketallet falt akkurat der, er ikke stort nok. Det er først en sak for oss hvis det gjelder flere steder og eller det kunne gjøres til en sak med nasjonal interesse.

7.1 - Telle arbeidsplasser?

Jeg var inne på tanken om å se bredere enn kun folketallet, på næringsvirksomhet. Kom nye arbeidsplasser til? Men det er veldig vanskelig å telle antall arbeidsplasser. Og skulle jeg ha klart det ville avgrensningen ha blitt vanskelig: Jeg kunne ikke med sikkerhet ha sagt at visse arbeidsplasser hadde kommet til på grunn av brua. Eller motsatt at arbeidsplasser forsvant fordi fastlandsforbindelsen aldri kom. Dermed ville kartlegging av økonomisk aktivitet blitt et digert arbeid som ikke nødvendigvis ga oss noe.

7.2 - Hele landet

Problemstilling og omfang endret seg underveis. Opprinnelig var planen kun å se på noen få øyer. Så underveis fant jeg ut at jeg ville se på hele Nord-Norge. Etter hvert begynte jeg å ane et større potensial i denne saken. Samferdselspolitikken i nord hadde sikkert fellestrekk med resten av landet, og jeg ønsket ikke å lage en sak som bare handlet om Nord-Norge. Parallelt med kartleggingen av bruer, tunneller og folketallsutvikling leste jeg en del rapporter som antydte at det kunne ligge mer her. Jeg fant derfor ut at jeg ville prøve å se om man kunne se noe generelt om hvilke konsekvenser fastlandsforbindelser får for folketallet i øysamfunn, for hele landet.

Det faktum at ingen har sett på dette tidligere, og at det finnes svært få evalueringer av fastlandsprosjekt i etterkant, motiverte meg til å gjøre en mye større jobb enn det vi opprinnelig hadde blitt enige om. Og jeg er heldig som jobber i en redaksjon hvor det er relativt godt rom for egenprosjekter selv om vi også må henge med på nyhetshjulet. Men strengt tatt hadde nok ikke sjefene sett for seg og kanskje heller ikke godkjent at jeg skulle saumfare hele landet, og gå inn i over 30 års samferdselshistorikk så lenge jeg gikk i en ordinær nyhetsturnus med løpende produksjonspress. Og jeg hadde nok kanskje lagt det fra meg, om jeg selv hadde skjønt hvor arbeidskrevende det etter hvert skulle bli, og at jeg måtte gjøre det meste av researchen alene. Men jeg fikk blod på tann og klarte ikke å stoppe da jeg først var i gang og hadde funnet så mye interessant.

7.3 - Tunellene

Etter innspill fra Statens vegvesen ønsket jeg opprinnelig å ta med områder som ble knyttet til kommune-/regionsenter. Mange tettsteder som ikke ligger på en øy har likevel i praksis vært adskilt fra resten av samfunnet. For eksempel er det på Vestlandet og i Nord-Norge en del steder som er blitt knyttet til resten av landet med tunell gjennom fjell. Dette kartla jeg i starten.

Imidlertid ble kommuneavgrensningen vanskelig mange steder der tunellene gikk gjennom flere kommuner, det ble rett og slett vanskelig å se hvilke tettsteder/byer som burde regnes med. I tillegg var utbyggingene for eksempel i Salten-området i Nordland og et par steder på Vestlandet gjort i flere etapper, slik at et tettsted kunne bli stadig mer knyttet til omverdenen. Når ville det da vært mest fornuftig å telle befolkninga, og hvor skulle den telles? Noen steder, for eksempel Bø i Vesterålen er dette enkelt, mens det andre steder er mer komplisert.

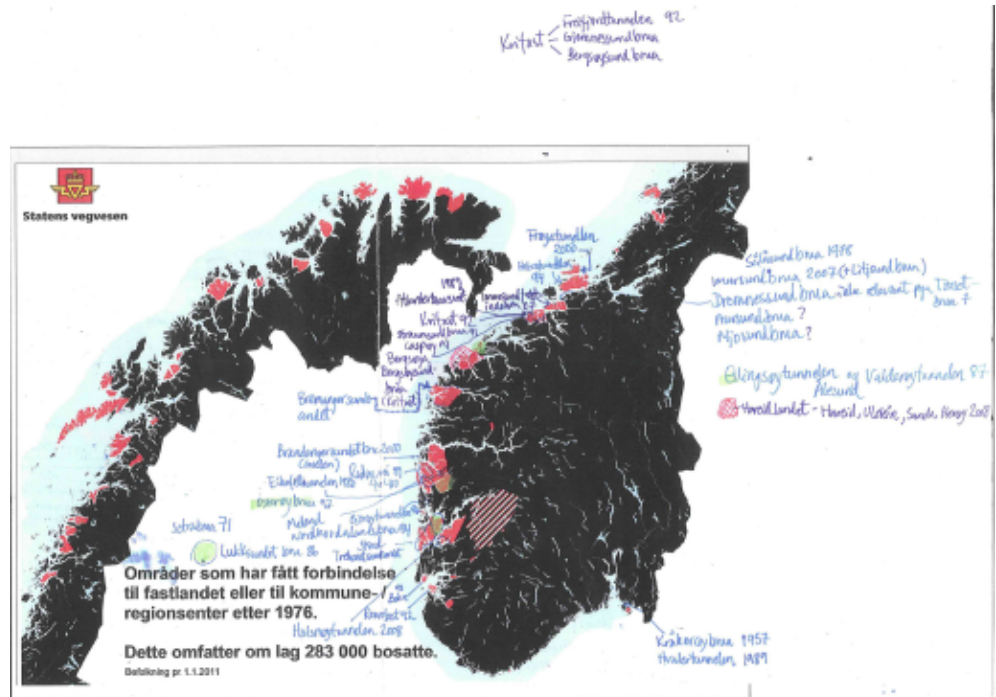
7.4 - Hvilken historie skulle jeg fortelle? Avgrensningen av fokus

Jeg måtte også tenke på hvilken historie jeg skulle fortelle. I radio og på TV er det ikke plass til så mange momenter som i avis. Fortellerteknisk er det en fordel ikke å ha med for mange momenter. En intro / ingress med både innlandstuneller og bruer og undersjøiske tunneller blir veldig lang og komplisert.

I tillegg er det transportøkonomisk en betydelig forskjell på en samferdselsinvestering som ligger ytterst i vegnettet (øyene), og de som ligger midt i, i krysningspunkt mellom regionsentra (som gjelder for svært mange innlandstuneller). Dessuten så folketallstendensen liknende ut der jeg klarte å avgrense, tendensen for øyene. Folketallet øker i bynære områder, og synker i periferien. Så jeg ga meg på innlandstunellene, og tenkte det kunne bli et eget graveprosjekt til senere.

Jeg spurte meg selv underveis om det kunne være en metodisk svakhet å kun fokusere på øysamfunn, men landet på at innlandstunellene uansett er en annen sak. Og selv om riktig metode er viktigere enn hva som praktisk er mest gjennomførbart, så kan jeg ikke stikke under en stol at det uansett var mer enn nok jobb å kartlegge alle forbindelsene til sjøs.

lenger tilbake i tid ville for eksempel statistikken for Troms ha sett annerledes ut, for områdene rundt Tromsø fikk broer på 70-tallet og på de øyene har det vært kraftig vekst i folketallet, selvfølgelig også på øya som Tromsø ligger. På den annen side var sentraliseringen i full gang fra 60- og 70 tallet. Slik at jeg andre steder sannsynligvis ville fått kraftigere folketallsfall. Både Helge Brunborg,



seniorforsker og demograf ved Statistisk Sentralbyrå, og studieleder ved Høgskolen i Oslo og Akershus Knut Boge, som har skrevet doktorgrad om norsk vegpolitikk, mener jeg ville fått kraftigere utslag om jeg hadde tatt med et lengre tidsrom.

Metoden

Metoden jeg valgte er i utgangspunktet enkel. Finne ut hva som har skjedd med folketallet på øyer som har fått bru eller undersjøisk tunnel. Altså fastlandsforbindelse.

Men hva forteller dette oss? Hvilke slutninger kan vi dra av det? Her er det viktig å holde tunga rett i munnen. Vi kan ved kun å se på bru og folketallsutvikling ikke si annet enn hva som skjedde med folketallet etter fastlandsforbindelse.

Skulle jeg ha påvist kausalitet måtte jeg blant annet ha sammenlignet med øyer som ikke fikk bru og sett på hva som skjedde med folketallet der. Og i tillegg det som er svært viktig i statistikk, luke ut alle lokale særegenheter som kunne ha forurenset resultatet i en eller annen retning. En akademisk øvelse som er svært krevende.

Jeg var nøye på ikke prøve å påvise noen kausalitet, men bare si hva skjedde med folketallet på øyene som fikk bru, og sammenligne dette med hva forventningene til fastlandsforbindelsene var. Som jeg understreket i den første Dagsrevy- og nrk.no saken:

Vi vet ikke hva som hadde skjedd uten fastlandsforbindelsene. Men det førte ikke til det oppsvinget man hadde håpet på.

Så overlot jeg det til eksperter med stor akademisk tyngde å spekulere i årsaker. Hvorfor det ble som det ble.

8.1 - Hvordan kartlegge fastlandsforbindelsene

Først måtte jeg finne ut hvilke øyer som hadde fått fastlandsforbindelser. Jeg sendte ut en epost til alle i NRK og fikk gode innspill fra distriktskontorene. Statens vegvesen har også som nevnt en oversikt som gjelder fra 1976, med et kart over områder som hadde fått fastlandsforbindelse.

Det var en god start, men det var ikke nok.

8.2 - Google maps

Imidlertid fikk jeg en positiv overraskelse da jeg ved hjelp av Google maps prøvde å zoome inn på de markerte områdene i kartet fra Statens vegvesen. Da kom nemlig bruer og tunneller opp med navn og nøyaktig plassering. Veldig nerdete morsomt synes jeg det var å snirkle meg rundt øyer og skjær på jakt etter tunneller og bruer. Og jeg ble også overrasket over hvor pålitelig Google maps skulle vise seg å være.

Dermed startet et møysommelig arbeid med å finkjemme områdene rundt hver eneste lille øy langs kysten for å se om det gikk bru eller undersjøisk tunell til øya. Jeg begynte på grensa til Russland og jobbet meg nedover langt kysten.

8.3 - Wikipedia

Og så fort jeg hadde navn kunne jeg søke i Retriever og google på vanlig måte etter nyhetssaker og informasjon. Og der fikk jeg enda en overraskelse, det enkleste, raskeste og mest presise var faktisk Wikipedia. Byggeår og noen ganger kostnadene og noe historikk kom opp på de aller fleste prosjektene. Men kan man stole på det som står der? Hvem som helst kan jo legge inn informasjon der, så det behøver ikke å være korrekt. Dermed måtte alt jeg fant der bekreftes av andre kilder.

8.4 - NRKs researchsenter

Ragnhild Merethe Kløften på NRKs researchsenter hjalp meg med å dobbeltsjekke alle prosjektene. Byggeår, kostnad og historikk. Både hva vi kunne finne i arkiver og i tillegg sendte vi alle prosjekt og tall over til Statens vegvesens regionskontor. Det tok ganske lang tid for Statens vegvesen også å gå tilbake i sine arkiver, og vi brukte mye tid på å purre. For noen få prosjekter finnes det rett og slett ikke tall, i alle fall ikke som vi eller Statens vegvesen klarte å få fatt i.

Det er også avgrensingsproblemer. Som regel må vei fram til bru utbedres, og flere prosjekter er gjort i ulike etapper over flere år. For eksempel Lofast og Krifast (Lofoten, Kristiansund). De reelle kostnadene varierer dermed noe etter hvem man spør. Og når et prosjekt går over mange år må man dessuten også regne inn ulik verdi av en samferdselskrone i for eksempel 1999 og 2002. Dette er ikke det samme som prisstigningen generelt i samfunnet, fordi kostnadene til vegbygging ikke stiger i samme takt som konsumprisindeksen (KPI-JAE). Det finnes en egen utregningstabell for

samferdselsinvesteringer, som Finansdepartementet har utarbeidet. Den brukte jeg for å regne om eksempelvis 1994 kroner til 2012 kroner.

8.5 - Excel

Alle data ble plottet inn i et Excel ark som gikk fram og tilbake på mail mellom meg og Kløften. Jeg har veldig mange versjoner av dette regnearket. Jeg fikk hjelp av min kollega Johan B. Sættem til å legge formler inn i regnearket slik at folketallsutviklingen i prosent automatisk kom opp. Og det var nyttig å ha alle tallene der for å kunne regne sammen totale kostnader. All fakta fra dette Excel-arket ligger i det interaktive kartet som er lagt ved i nett sakene på nrk.no. Jeg kan imidlertid ikke garantere at jeg har en helt fullstendig oversikt over alle relevante prosjekter. Med en så lang kyst hvor jeg ikke er lokalkjent må det nesten være noe jeg har oversett. Jeg regnet med at vi kom til å få flere tunneller og bruer etter publisering ettersom hvem som helst kan gå inn på nettet og sjekke hva jeg har undersøkt. Planen var så å oppdatere det interaktive kartet slik at vi fikk en helt fullstendig oversikt og eventuelt kunne lage flere saker. Men jeg har verken fått tilbakemeldinger på feil eller på utelatte prosjekter i etterkant av publisering. Jeg er uansett nå rimelig sikker på at vi har fått med alle større utbygginger, men kanskje ikke alle små.

8.6 - Statistisk Sentralbyrå

Å ringe til en gitt kommune fant jeg fort ut ikke var riktig vei å gå hvis jeg skulle finne ut hvordan det hadde gått med folketallet. De har ikke oversikt over folketallsutviklingen i egne valgkretser. Men det har Statistisk sentralbyrå. SSB hadde en utmerket og lett tilgjengelig statistikk over folketallet i kommuner og fylker år for år. Helt fram til de siste ukene av prosjektet kunne jeg med noen ganske få klikk se hva folketallet i for eksempel 1994 og 2012 var i en gitt kommune.

Men da jeg nærmet meg slutten og begynte å bli rimelig stresset over at jeg hadde brukt alt for lang tid på prosjektet, la SSB om sine nettsider. Slik at istedenfor å søke på et kommunenavn og få opp et treff og bare klikke på det, måtte jeg bla meg gjennom over 400 kommuner for å finne kommunen jeg ville ha.

Et annet problem er at man innad i en kommune ikke får tilgang til folketallsutviklingen i de ulike valgkretsene. For eksempel består Skjervøy kommune av flere øyer. Ikke alle har fastlandsforbindelse eller er bebodde for den saks skyld. Og ulike deler av kommunen fikk fastlandsforbindelse på forskjellig tidspunkt. Og sånn er det i mange kommuner. Men jeg fikk en kontaktperson i SSB som hjalp meg med folketall der øya ikke var en kommune, men en del av en større kommune, for eksempel Ellingsøy i Ålesund kommune som ligger under. Da fant jeg valgkretsene det gjaldt og sendte forespørsler om folketallsutviklingen i disse valgkretsene til Tove Irene Slaastad i SSB. Det ble ganske mange henvendelser er til slutt, jeg er veldig glad for tålmodigheten til Slaastad og Statistisk sentralbyrå.

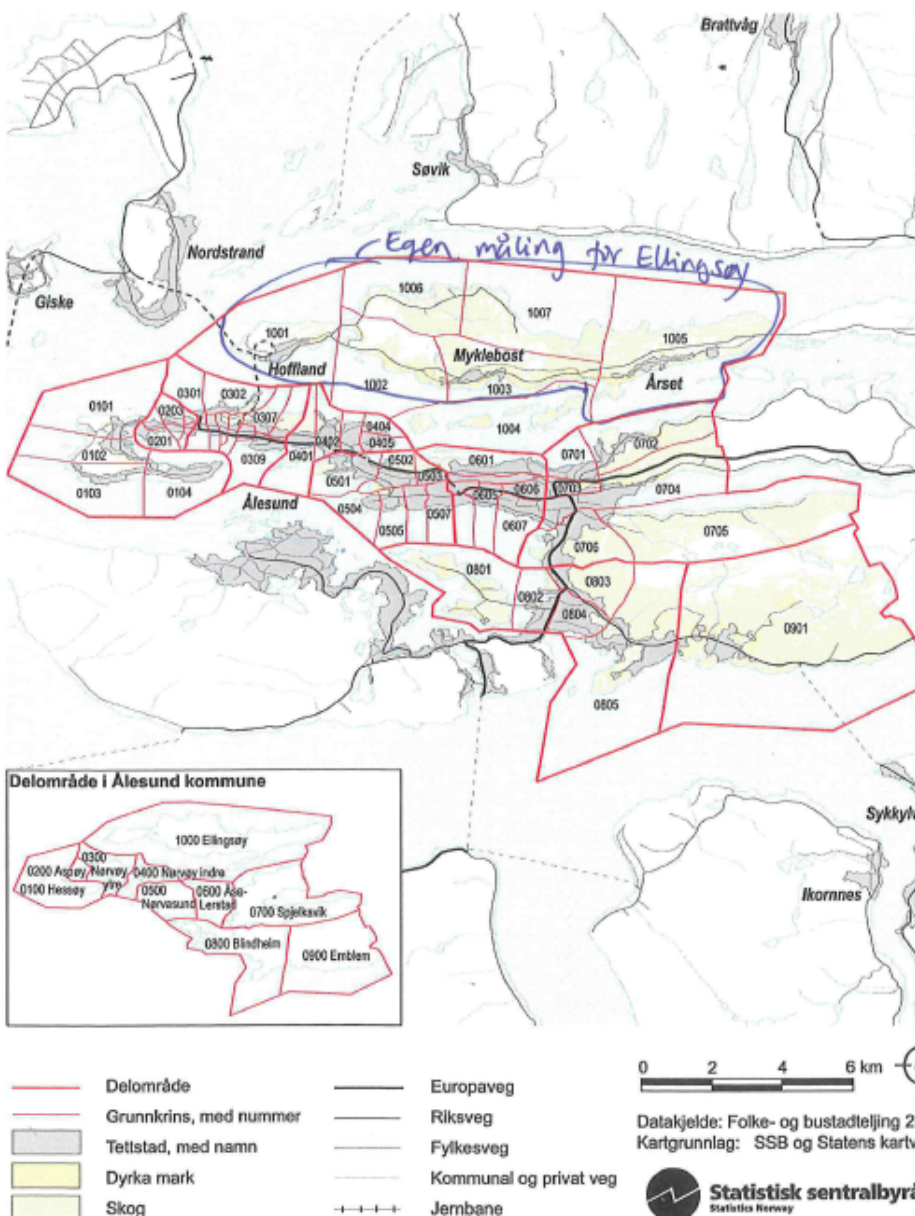
Med disse tallene kunne jeg sammenligne folketallsutviklingen i kommunen som helhet med utviklinga på øya som fikk bru eller tunell.

8.7 - Kilder

Jeg satt på et stort materiale, og så startet jakten på kilder. Noen fant jeg selv og andre fikk jeg tips om fra kollegaer. Jeg endte opp med å bruke seniorforsker Helge Brunborg i Statistisk sentralbyrå, assisterende direktør Kjell Werner i Transportøkonomisk Institutt, studieleder Knut Boge ved Høgskolen i Oslo og Akershus, som har skrevet doktorgrad om Norsk vegpolitikk, samt forkjempere for fastlandsforbindelsene i lbestad kommune og på Sundøya i Leirfjord. Jeg besøkte også bedrifter da jeg var på reportasjereise. I tillegg leste jeg en del rapporter, Boges doktorgrad og samferdselshistorie.

1504 Ålesund kommune – grunnkrinsar, delområde og tettstader

Kartet syner grunnkrinsar, delområde og tettstader. Grunnkrins- og delområdenummeret er vist med dei fire siste sifra. Fleire detaljar for utvalde grunnkrinsar er viste på eige kart. Grunnkrins- og delområdegrensene er à jour per 3. november 2001 og tettstadgrensene per 1. januar 2002.



Kildebruken bød ikke på noen etiske dilemmaer siden rollene til kildene kom ganske godt fram, og ingen av de nasjonale ekspertene hadde egeninteresser eller personlig prestisje knyttet til dette.

Det er laget ganske mange rapporter i forkant av samferdselsprosjekter. Og noen har også sett på effektene av vegutbygging på utvalgte områder, men ikke på fastlandsforbindelser generelt. TØI har laget rapporter om potensial for økt tilgang på arbeidsplasser med vegutbygging.

En rapport fra 2012 av Øystein Engebretsen og Anne Gjerdåker slår fast at vegutbygging der det er potensial for regionforstørring, utvidelse av de funksjonelle omlandene rundt regionsentrene, kan gi potensial for befolkningsvekst hvis det gir økt tilgang på arbeidsplasser. Men selv med omfattende vegutbygging er det i mange deler av landet begrensede muligheter for å skape slike endringer.

Folketall etter prosjekter	
11	Dyrøy kommune
12	Mjørsundbrua, Andøya - fastlandet i Troms
13	Ibestad-tunnelen, Andøya - Rollega, bef utv. Rollega
14	Kvøyforbindelsen, Kvæfjord
15	Ramsundbrua, Tjeldøya (SSE tall 1989)
16	Tjeldsund kommune, bef utvikling 1989-2013
17	Lofast, folketallsutvikling Moiknes, Flakstad, Vågan, Vestvågey
18	Sandhornøy bru, Giljeskål kommune (folketallsutvikling Sandhornøya 2012)
19	Giljeskål kommune, Aisthaug kommune
20	Helgelandsbrua, Aisthaug kommune
21	Sundøya, krytter Sundøya til Leirfjords fastland
22	Leirfjord kommune 2003-2012
23	Stokkefjordsbrua, Aisthaug kommune
24	Linnesbrua, Aisthaug kommune

8.8 - Tidsbruk

Opprinnelig hadde jeg tenkt å bruke noen uker på dette prosjektet. Jeg startet i januar 2013. Men vi var ikke klare for publisering før i april. De siste ukene før publisering jobbet jeg bokstavelig talt døgnet rundt, på publiseringsdagen fra 09 på morgenen til 04 neste morgen.

Både jeg og mine kollegaer visste at disse sakene kom til å føre til en storm av protester og kritikk. Det var svært viktig ikke å bli tatt i fakta feil. Derfor gikk jeg mange runder med dobbeltsjekk.

Å jobbe tre medier samtidig er krevende, jeg hadde saker både tenkt for TV, nett og radio. Det multimediale kartet som ligger ute på nett ser enkelt ut, men det er svært mye arbeid som ligger bak, både for meg og nettutvikler Glen Imrie.

Men jeg jobbet ikke bare med dette prosjektet de tre månedene det varte. I reell tidsbruk brukte jeg kanskje halvparten av arbeidstida på fastlandsprosjektet.

Og i tillegg brukte kollegaene mine tid på dette. Jeg fikk mange gode innspill og oppmuntring underveis. Hedvig Bjørgum hjalp meg å finne kilder og rapporter og Johan B. Sættem og Trond Lydersen hjalp med Excel og formler.

I slutfasen ble det satt av egne reportere som jobbet sammen med meg med presentasjon fra Økonomi- og politikkkredaksjonen; nettreporter Siv Sandvik og tv-reporter Ellen Sporstøl.

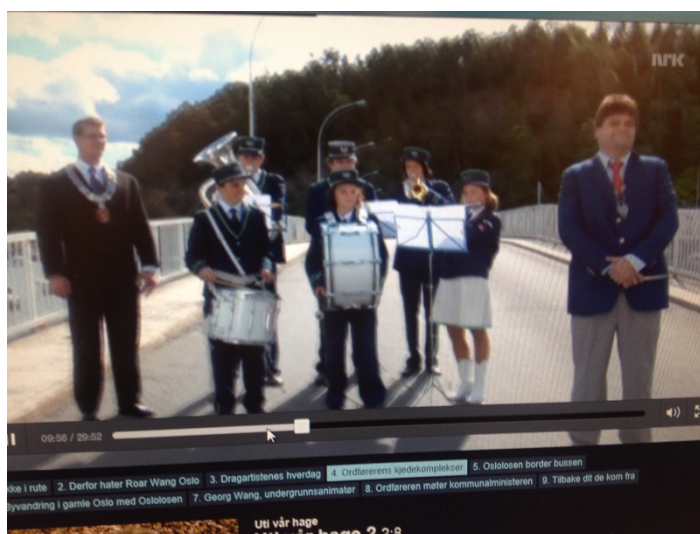
På reportasjetur i Ibestad kommune i Troms jobbet jeg sammen med Nils Mehren i NRK Troms som var fotograf og kjente forholdene og kildene i Ibestad godt. På Helgeland jobbet jeg sammen med Frank Nygård i NRK Nordland.

9 - Etiske refleksjoner

Ut i vår hage vitset med bruer og fraflytting i innslaget jeg har lagt inn lenke til. Brua de viser bilde av, ikke det vi ser under, men stillbildet i innslaget er faktisk Sundøy-brua, den brua som ga meg ideen til prosjektet:

<http://tv.nrk.no/serie/uti-vaar-hage/ouha43000207/sesong-2/episode-2#t=9m44s>

Men det er en kuriositet som ikke hadde noe med mitt prosjekt å gjøre. Jeg var ikke engang klar over Ut i vår hage innslaget før etter publisering.



9.1 - Økt livskvalitet

Det gjør mye med livskvaliteten på øyene det gjelder å ha en bru eller tunell, og slippe å vente på en ferge. Derfor har det vært et etisk dilemma å lage disse sakene. For hvem er jeg til å komme og fortelle folk at de ikke fortjener en bru? Selv om det ikke er det som er målsetting eller noe journalistisk poeng, er det sannsynligvis et inntrykk som blir stående igjen.

Et annet dilemma som jeg har vært opptatt av, og vært bekymret for, er at den harde vinklinga kan oppfattes som en uthenging av folk som bor i øysamfunn.

Straffer jeg aktivister for sitt engasjement? For eksempel Henry Bertheussen og gammelordføreren i lbestad Arne Ekman. På det tidspunktet kampen for fastlandsforbindelsene stod, var befolkningsframskrivingene fra Statistisk sentralbyrå svært dystre. De kjempet gjennom mange tiår for å gi øya si en framtid. Og lyktes med å få bru og tunell, uten det hadde kanskje folketallet falt enda mer.

9.2 - Legitim kamp

På Sundøya lenger sør på Nordlandskysten åpnet Erling Tømmervik og hans kone sin nyskapt arbeidsplass for oss i NRK. Det vil si skolen som ble lagt ned på grunn av brua. Positive ildsjeler som har skapt nye arbeidsplasser ved å gjøre den gamle skolen om til selskapshage og satse på turisme.

Selv om de visste hvorfor jeg kom og hvilken sak jeg skulle lage, var det ubehagelig for meg å gjøre en sak om fraflytting som nok må ha virket demotiverende for dem. For å bøte på dette og vise fram det positive lagde jeg en egen radiofeature om hva de har fått til.

Der og andre steder mener jeg det er helt legitimt å kjempe for fastlandsforbindelse, og jobbe for en bedre hverdag. Folket på Sundøya ble lovet fastlandsforbindelse da Kjell Opseth åpnet Helgelandbrua på andre siden av øya i 1991.

Opprinnelig verserte det planer å knytte både Sundøya og regionscenteret Sandnessjøen til fastlandet i én forbindelse. De to stedene ligger på samme øy, Alstenøya, men fjellkjeden de Syv Søstre skiller dem fysisk. Man skulle altså bygge bru fra fastlandet til Sundøya (som ligger nærmest Mosjøen og E6) og tunell gjennom De Syv søstre slik at Sandnessjøen også ble knyttet til fastlandet i en og samme forbindelse. Samtidig skulle den kronglete, smale og humpete rv. 78 til E6 og Mosjøen forbedres. Hadde de blitt enige, kunne dette vært på plass på 1980-tallet. Mange mener at den lokale krangelen om trasévalg som pågikk i flere tiår, både forsinket og fordyret fastlandsforbindelsen. Og at resultatet av dette og politisk hestehandel førte til at én bru ble til to. Og først nå er rv. 78 i ferd med å bli erstattet av en bedre vei. Det er kanskje norsk vegpolitikk i et nøtteskall.

På begge stedene jeg var på reportasjetur reagerte mange på vår negative vinkling i etterkant. Imidlertid var jeg veldig åpen om både vinkling og fakta både før og under intervjuene. Nettopp fordi jeg visste at det kom til å føles negativt for mange etter publisering, var jeg nøye med å fortelle hva slags fokus jeg hadde på forhånd.

Målet mitt med prosjektet var uansett ikke å henge ut øyfolk som får samferdselskroner. Men hvis man skal bygge bruer og tunneller som distriktspolitiske virkemidler, så bør vi jo vite at det virker. At det faktisk fører til det vi tror det skal føre til.

9.3 - Fine bruer, men dårlige veier

Hadde det vært bedre for næringslivet og folk i distriktene å ha bedre veier mellom landsdelene? Mye tyder på det. Som Henry Bertheussen på Rolla sier: «Vi har fått bru og vi har fått tunell. Men til hvilken nytte er det når veiene er så dårlige?» Sørrollnes fisk på Rolla i lbestad sender mye av fisken sin med ferge, på tross av at de er knyttet til fastlandet på nordsida av øyene gjennom en undersjøisk tunell og en bru. En grunn er at veiene nordover mellom forbindelsene er dårlige. Ferga går rett sør over til nærmeste regionsenter som er Harstad. Det tar en time, mot flere timers kjørevei rundt om de skal bruke fastlandsforbindelsen.

Hvis brubygging skal være distriktspolitikk, mener jeg vi i den offentlige debatten være ærlige om at bruer i seg selv ikke vil føre til nye arbeidsplasser eller befolkningsøkning. Og for næringslivet vil stamveinettet ha mest å si for hvor lang tid det tar å få fisken til markedene.

10 - Motstand

Det er politisk ukorrekt å sette opp by opp mot land, og overraskende kontroversielt å stille spørsmål ved vegpolitikk i distriktene. Etter publisering haglet kritikken. Jeg fikk mange sinte mail og rasende telefoner. Faktisk har jeg aldri fått så mange tilbakemeldinger på en sak jeg har laget. Svært mange lokalavisledere var sterkt kritiske.

At det skapte debatt og folk reagerte synes jeg er bra. Det viktige var at vi ikke ble tatt på fakta feil. Der må jeg også rette en stor takk til min reportasjeleder Rune Alstadsæter som gang på gang understreket viktigheten av ikke å ha noen feil. Og ga meg tid til å gå over tallene og

* FASTLANDSFORBINDELSE OG BOSETTING

Bygdeforsker raser over NRKs brosak

Professor Reidar Almås raser mot NRK, og kaller tirsdagens oppslag om at fastlandsforbindelser ikke gir økt bosetting en drittpakke som ødelegger for den kommende transportplanen.

– Det er ikke sant at nye fastlandsforbindelser ikke gir økt bosetting i trøndelagsregionen. NRK tar feil, sier Reidar Almås, professor ved norsk senter for bygdeforskning.

I NRK-saken kom det fram at broer og tunneler ikke redder folketallet på øyer i grønsandstet strøk.

Almås er sterkt uenig. Han bør selv i Trøndelag, og viser til at flere av øysamfunnene i regionen har fått økt bosetting etter at fastlandsforbindelsene kom.

– Bare se på Hitra og Frøya, der har folketallet økt med en prosent i året siden forbindelsene kom.



ØKING

«På Hitra og Frøya har folketallet økt dramatisk siden forbindelsene kom.»

REIDAR ALMÅS
PROFESSOR TETTEL

Det betyr 1000 nye mennesker på øyene i de ti årene de har hatt fastlandsforbindelse, sier Almås.

Får støtte fra flere

Almås sier videre at NRK undervurderer verdien av velferd og livskvalitet når de konkluderer med effekten av nye broer og tunneler.

Han får støtte fra Inge Ryan i Frøya næringsforening.

– Vi har hatt vekst i folketallet og stor økning i verdiskaping i fiske og havbruk siden fastlandsforbindelsen kom, sier han til NRK.

Også fylkesordfører Tore O. Sandvik i Sør-Trøndelag raser over NRKs vinkling i saken.

– Bare fra Hitra og Frøya alene går det 12.400 vogntog fulle av laks hvert år. Dette tilsvarer om lag 230.000 tonn laks i 2012 til en eksportverdi av 7 milliarder kroner. Dette er inntøker til landet vårt som finansierer langt mer enn fastlandsforbindelsen til disse øyene, skriver han på sin blogg.

Uenige i fortid

NRK er ikke enige i kritikken de får for eget arbeid.

– Almås tar feil i premisene for kritikken av NRKs journalistikk. Vårt utgangspunkt har vært å se på hva som skjer med befolkningsutviklingen i ulike øysamfunn etter at de har fått

Fakta

NRK-saken

• Tirsdag presenterte NRK en gjennomgang de har gjort som viser at fastlandsforbindelser som broer og tunneler ikke fører til økt bosetting i Midt- og Nord-Norge.

• NRK har sett på 40 veiprosjekter som har knyttet øysamfunn til fastlandet de siste 30 årene.

• De fant at i 14 av de 19 bro- og tunnelbyggingene i nordfylkene og Trøndelag har folketallet falt også etter at fastlandsforbindelsen var på plass.

Kilde: NRK

fastlandsforbindelse. Effekten på velferd og livskvalitet har ikke vi i NRK tatt stilling til. NRK har sett på over 40 veiprosjekter som har knyttet øysamfunn til fastlandet de siste 30 årene. I 14 av de 19 bro- og tunnelbyggingene i nordfylkene og Trøndelag har folketallet falt også etter at fastlandsforbindelsen var på plass, sier politisk redaktør Kyrre Nakkim.

Han viser til at NRK har lagt ut all research på sine hjemmesider, som viser hvordan de har gått gjennom de ulike øysamfunnene i hele landet.

MARI GISVOLD

mari.gisvold@nrk.no

formuleringene igjen og igjen og igjen. Med svært stort materiale er det mange mulige feilkilder.

Etter første publisering haglet som nevnt kritikken, og noen distriktkontor sendte ut team som begynte å lage saker som nærmest dementerte mitt opprinnelige arbeid, fordi lokale kilder krevde det. Jeg og kollegaer på Marienlyst brukte mye tid på å stanse saker som nærmest dementerte min research. Jeg snakket med reportere og bidro med det jeg hadde av tall og fakta som var relevant lokalt.

Nationen hadde en artikkel med bygdeforsker Reidar Almås som mente at noen hadde plantet en drittpakke hos meg, at dette verken var min research eller min ide. Vi krevde og fikk tilsvar og korrigerings.

11 - Konsekvenser

Fremskrittspartiet og Høyre var raskt ute med å varsle ny bruk av veg pengene, mer skal brukes der det bor folk, og mindre på bruer i distriktene. Det gjenstår nå å se hva som skjer i praksis.

En annen konsekvens er at sakene førte til oppmerksomhet rundt det faktum at bruer ikke kan stanse fraflytting. Flere rikspolitikere har gjentatt funnene i undersøkelsen i samferdselsdebatten i etterkant av vår publisering.

Det har også kommet økt fokus på at skikkelig vegger mellom landsdelene er svært viktig både for folk og næringsliv i distriktene. Det hjelper ikke nødvendigvis med kostbare bruer når veiene til og fra er såpass dårlige som de er, og det ikke finnes noe å gjøre som folk kan

leve av på øyene det gjelder. Både Dagens Næringsliv og VG hadde flere ledere og kommentarer om dette. Det jeg håper dette prosjektet har bidratt til er at politikere vil slutte å love ringvirkninger som ikke kommer, og slå politisk mynt på bruk av samferdselskroner, klipping av snorer, som ikke fører til det de sier det skal føre til. Og jeg håper jeg har kunnet bidra til en mer edruelig debatt om hva vi kan få til og hva vi bør gjøre med de samferdselskronene vi har.

VG MENER



For mye for sent

I mange år har endte tanger hevdet at de kortbare broene og tunnelene vi bygger rundt om i landet bare fører til at folk pakker sulpsesken, kjører over den nye broen og flytter.

Nå har NRK undersøkt saken og sett på 40 veiprojekter de siste 30 årene. Mange av historiene er verne om vi frykter. På Søndre i Helgeland fikk de fastlandsforbindelse i 2003. Nå, 10 år etter, er folketallet sunket til 101, og skolen, postkontoret og butikken lagt ned. Veiprojektet kostet samfunnet 176 millioner kroner.

ANSVARLIG REDAKTØR/RAAD DIR
TORRY FEDERSEN

REDAKTØRER

ESPEN E. HANSEN MELJE SOLBERG
POLITIKKREDAKTØR HANNE SKARTVEIT
MAGASINREDAKTØR JANE THRONDSØEN

I 14 av de 19 bro- og tunnelbyggingene i nordfylkene og Trøndelag, har folketallet falt etter samferdselsbyggingen. Prisen på fastlandsforbindelsene er til sammen fire milliarder kroner i dagens pengeverdi. Det er lett å tenke seg en rekke andre prosjekter vi heller kunne brukt de pengene på. For eksempel på bane til øyer i mer bynære strøk. Der går befolkningen ofte opp når de får fastlandsforbindelse.

Norge mangler ikke lønnsomme veiprojekter som ligger på vent. Men distriktsinteressene ødelegger ryktet til samferdselskalkylene, for de gjør at kalkylene ikke blir fulgt. Samferdselsstatistikk Marii Arnstad's problem er at hun ikke har nok penger og tillegg en haug med distriktsinteresser hun må ta hensyn til. Det som er fryktelig dumt med Senterpartiet er at de lover like mange samferdselsmiljøer ute i distriktene som i sentrale strøk.

Desverre kan ikke hver øy ha bro, hver kommune kan ikke få tunnel. Vi må ha trafikkgrunnlager før

vi setter i gang, vi kan ikke kaste penger i hytt og vær. For å bygge en meter vei er ikke alltid det mest vekstfremmende tiltaket som finnes.

Den viktigste formuen Norge har er kunnskapskapitalen, det hjelper ikke å bygge en tunnel med påfølgende trafylring, skikkelig busslag og skoler, å lære folk å regne og lese og få dem til å jobbe, skaper vekst. Det er for dumt at folk står i kø i Bergen, mens det bygges ut tunneler her og der som folk ikke engang ønsker seg.

Vårtegn i Østfold

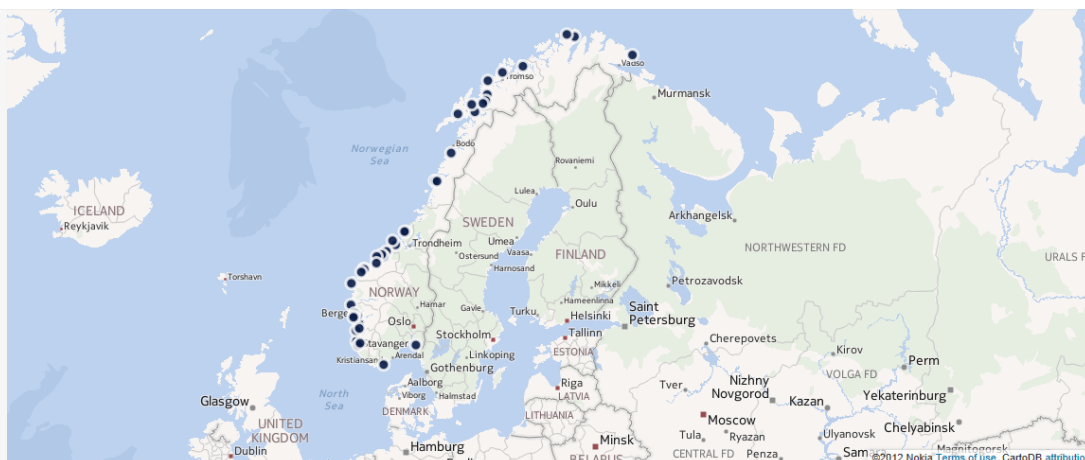
Elev fant avrevne hesteføtter i skolegården, melder Sarpsborg Arbeiderblad.

Mens vi andre speider forgjeves etter den første hestebjør.

PRENUMERANT OG BOKHOLDE PRITT OG UANNESTGJEST BOKBLAD LITERT AV UNIVERSITETEN GJENS AS, POSTBOKS 1126 SENTRUM 0107 Oslo. TLF: 22 00 00 00 | AVSTAMPINGSKONTOR AV VGS STOFF OG ANBEFØR FOR VIKERHOLDELAGEN AV PIRE TILFATT UTEN ETTER AVTALE.

12 - Vedlegg, publiserte saker på nrk.no

12.1 - Folk flytter fra øyene tross milliarder til bru



Folk flytter fra øyene tross milliarder til bru

Bruer og tunneler redder ikke folketallet på øyer i gråsgrendte strøk. En gjennomgang NRK har gjort viser at folk flytter selv om de får dyre fastlandsforbindelser.

© Publisert 08.04.2013, kl. 18:42 © Oppdatert 08.04.2013, kl. 19:29



I havgapet sør for Senja ligger de naturskjønne øyene i Ibestad kommune.

I 1994 håpte innbyggerne at brua mellom Andørja og fastlandet skulle føre til befolkningsvekst og flere arbeidsplasser. Seks år senere sto jubelen i taket da kommunen fikk en undersjøisk tunnel som i tillegg gjorde det mulig å kjøre fra Andørja til Rolla.

I alt har veiprojektene kostet over 590 millioner i dagens kroneverdi.

Men fastlandsforbindelsen har ikke ført til flere innbyggere. Som i de fleste øykommuner i Nord-Norge og Trøndelag har det motsatte skjedd.

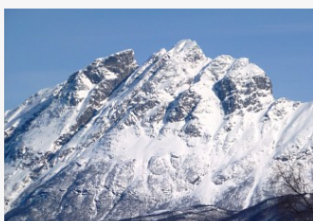
Nå har én av tre forlatt Ibestad.

“*Det kan se ut som det er en del feilinvesteringer. Distriktspolitikere prioriterer ofte sine egne distrikter.*

HELGE BRUNBORG, FORSKER.

- *Se fullstendig oversikt over alle prosjekter i kartet øverst i saken*

I 14 av de 19 bru- og tunnelutbyggingene i nordfylkene og Trøndelag har folketallet falt også etter at fastlandsforbindelsen var på plass.



FA UNGE: Etter at Rolla fikk kjørevei helt til fastlandet, har 15 prosent av innbyggerne forlatt øya. Mange av dem er unge som har flyttet andre steder for å gå på skole eller jobbe.

Foto: Linda Reinholdtsen / NRK

Hindrer ikke fraflytting

NRK har sett på 40 veiprojekter som har knyttet oysamfunn til fastlandet de siste 30 årene.

AV

Journalist

[Linda Reinholdtsen](#)

Journalist

[Siv Sandvik](#)

Journalist

[Ragnhild Merete Kløften](#)

Multimedia

[Glen Imrie](#)

FAKTA

Dette viser kartet

- NRK har sett på hva som skjer med folketallet på øyer etter at de får bru og tunneler. Vi har gjort sammenligning av befolkningsstall fra SSB før og etter fastlandsforbindelsen kom på plass. I tillegg har vi samlet inn tall fra Vegvesenet som viser hvor mye prosjektet kostet.
- Dersom du trykker på punktene i kartet øverst i denne artikkelen kan du lese hvilke øyer som har fått fastlandsforbindelse de siste 30 årene, når det skjedde, hvor mye prosjektet kostet og hvordan befolkningsutviklingen har vært.

SAMFERDSEL →



Uvær og ulykker fører til stengte veier

Artikkelen fortsetter under bildet:



INGEN VEKST: Mjøsendbrua skulle redde øykommunen Ibestad i Sør-Troms fra fraflytting. Men én av tre har forlatt Ibestad etter at brua kom i 1994.

Foto: Linda Reinholdtsen

Prislappen for de 14 prosjektene er samlet sett over fire milliarder kroner dersom man regner om til 2013-verdi.

Forsker: – Naivt å tro at bru er nok

Innbyggertallet på Sandhornøy har for eksempel falt med 36 prosent etter at brua kom. På Tjeldøya i Nordland har folketallet sunket med 40 prosent siden de fikk bru i 1986. To av fem i Vardø kommune er borte etter at Vardøya fikk undersjøisk tunnel til fastlandet i 1983.

NRKs gjennomgang viser at øykommuner som ligger langt fra byer og sentrale strøk ikke klarer å holde på innbyggerne sine selv om de slipper ferje og båt for å komme seg til fastlandet.



DESENTRALISERING: Helge Brunborg i SSB sier arbeidsplasser og studiemuligheter betyr mer for bosetningsmønstre enn fastlandsforbindelser.

Foto: NRK

– Hvis du bygger ei bru til en liten øy som ikke søgner til en større by, eller det ikke er et næringsliv som trenger transport til eller fra denne øya, så kan du ikke regne med at det har noen særlig virkning på innbyggertallet, sier seniorforsker Helge Brunborg ved Statistisk Sentralbyrå.

“Jeg fikk det jo inn med morsmelka at vi skulle ha bru.

ERLING-RUNE TØMMERVIK, BONDE.

Han mener det er naivt å tro at en fastlandsforbindelse i seg selv er nok til å stanse en negativ befolkningsutvikling.

– Det kan se ut som det er en del feilinvesteringer. Distriktpolitikere prioriterer ofte sine egne distrikter, sier Brunborg.

Over hele Norge blir det blir det færre små lokalsamfunn mens tettsteder og byer vokser. Ifølge SSB-forskeren er ikke veiforbindelse til fastlandet i seg selv nok til å stanse sentraliseringen.

– Folk vil bo mer sentralt, enten det er på grunn av arbeidsplasser, boliger, studier eller skole, sier Brunborg.

Utviklingen skyldes blant annet at stadig færre nordmenn jobber innen jordbruk, fiske, skog og industri.

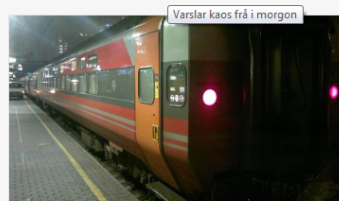
– Det er tunge trender som ligger bak, sier han.

→ Flere fjellovergangene ble i natt stengt på grunn av uvær, og mange steder ble det meldt om store trafikale problemer.



Varslar kaos frå i morgon

→ Statens vegvesen melder om varige endringar for bilistane i Bergen. Ei trafikkomlegging i sentrum startar i løpet av natt til tysdag og kan føre til kø og kaos i trafikken.



Kjøpte plass på sovevogn som ikke eksisterte

→ Flere togpassasjerer som hadde kjøpt billett til sovevogna til Oslo fikk ikke sengeplass. Grunnen var at en av to sovevogner på nattoget var tatt bort.

[VIS FLERE](#) →

– Vi trodde utviklingen ville snu

Men lokalpolitikerne som kjempet for fastlandsforbindelsen til øyene i Ibestad kommune tror fraflyttingen hadde vært verre uten bru og tunnel.

– Statistisk sentralbyrå la fram prognoser som viste at folketallet kom til å falle kraftig. Vi trodde fastlandsforbindelsene kunne snu utviklingen, sier tidligere Høyre-ordfører Arne Ekman.

Artikkelen fortsett under bildet:



KAMPSAK: Henry Bertheussen og Arne Ekman (t.h.) kjempet begge for fastlandsforbindelse mellom Rolla og Andørja da de var kommunepolitikere. De mener at investeringen var verdt det selv om folketallet fortsatte å falle.

Foto: Linda Reinholdtsen / NRK

NRK møter han ved Ibestad-tunnelen som går under havbunnen mellom Rolla og Andørja.

Kampen for bru og tunnel var noe av det første Ekman satte i gang med da han ble ordfører for 30 år siden. Han angrep ikke.

– Dersom vi ikke hadde fått fastlandsforbindelsene, hadde det sett mye verre ut med folketallet, mener Ekman.

– Dersom vi ikke hadde fått fastlandsforbindelsene, hadde det sett mye verre ut med folketallet, mener Ekman.

– Synes du det var verdt det å bruke flere hundre millioner kroner når du nå ser at folketallet har falt så kraftig?

– Ja, selv med fallende folketall så var det uhyre viktig å få fastlandsforbindelse, sier Ekman.

Fikk brudrømmen inn med morsmelka

Om lag 50 mil lenger sør, på Sundøya i Helgeland, er også bonde Erling-Rune Tømmervik glad for at øya han bor på fikk fastlandsforbindelse i 2003.

Kampen for fastlandsforbindelse startet lenge før Tømmervik (50) ble født.

– Jeg fikk det jo inn med morsmelka at vi skulle ha bru, og det måtte vi jo jobbe for. Vi var en veldig sammenspleiset plass, fordi vi hadde en felles sak, sier han til NRK.

I dag, ti år etter at det ble brukt 176 millioner kroner på ei bru til 129 innbyggere, har folketallet gått ned til 101.

I 2003 fikk skoleelevne æren av å åpne brua. Nå er skolen lagt ned. Det samme er postkontoret og butikken.

Likevel sier de som er igjen at de er glade for brua. Forbindelsen til fastlandet har gjort livene deres mye lettere, og fører til at flere kommer over til øya på besøk.

– Mange innvendte at det var mye penger for få innbyggere. Men vi er ikke noe mindre verdt vi som bor her enn de som bor andre steder. Jeg unner også andre småsamfunn å få fastlandsforbindelse, sier Sp-politikeren.

Artikkelen fortsett under bildet:



SATSER: Erling-Rune Tømmervik og kona Torild Albertsen satser på Sundøya og bygger opp Solbakken selskapskage i lokalene der den gamle skolen lå.

Foto: Linda Reinholdtsen / NRK

Artikkelen fortsett under bildet:



KJEMPET LENGE FOR BRU: Brua som knytter sammen Sundøya til Leirfjords fastland kostet 176 millioner i 2003. Befolkningsveksten innbyggerne drømte om, uteble.

Foto: Linda Reinholdtsen / NRK

Vekst på bynære øyer

NRKs gjennomgang viser imidlertid at bruer og tunneler som forbinder øysamfunn med sentrale strøk lykkes i å stagge fraflyttingen.

Flere bynære øyer har opplevd en kraftig befolkningsvekst etter at fastlandsforbindelsen kom.

Etter at Bjørøya i Fjell kommune fikk undersjøisk tunnel til Bergen i 1996, har folketallet mer enn doblet seg – fra 379 innbyggere til 827.

Det samme skjedde da de åtte øyene i Rennesøy kommune i Rogaland fikk fastlandsforbindelse på begynnelsen av 1990-tallet. Siden 1992 har folketallet økt med 80 prosent.

– Man kan bygge flere boliger, som øker pendlingsområdet. Men i små kommuner i Nord-Norge, hvis det ikke er et næringskraftig by- eller tettstedssentrum i nærheten, så vil du ikke få den effekten, sier Brunborg i SSB.

12.2 - Dårlige veier gir lite bru-utbytte



INGEN VEKST: Mjøsundbrua skulle redde øykommunen Ibestad i Sør-Troms fra fraflytting. Men én av tre har forlatt Ibestad etter at brua kom i 1994. Lokalpolitikkerne mener dårlige veier må ta sin del av skylda.

Foto: Linda Reinholdtsen

– Dårlige veier gir lite bru-utbytte

Politikernes fokus på dyre fastlandsforbindelser kan gjøre vondt verre for næringslivet ute i distriktene, mener samferdselsforsker. Dyre lokale veier, bruer og tunneler gir liten gevinst når veiene mellom landsdelene forfaller.

© Publisert 09.04.2013, kl. 12:47 © Oppdatert 09.04.2013, kl. 13:25

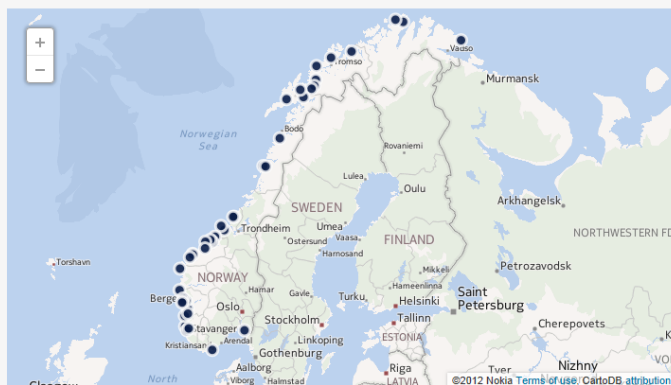


– Politikerne har lurt både seg selv og sine velgere med den politikken de valgte å føre, sier førsteamanuensis ved Høgskolen i Oslo og Akershus, Knut Boge.

Fokus på lokale veier fremfor gode stamveier mellom landsdelene gjort vondt verre for næringslivet ute i distriktene, mener han.

- **Bakgrunn: Bruer ikke nok til å redde folketallet på øyer i nord**

Se hva som skjer med folketallet etter fastlandsforbindelse:



NRK viste mandag hvordan det er brukt **store penger på fastlandsforbindelser til øyer folk flytter fra**. Dyre bruer og tunneler stagner ikke flyttingen fra øyer i usentrale strøk dersom veiforbindelsene ikke er avgjørende for at innbyggerne kan pendle til jobb på fastlandet eller sikrer god nok transport for det lokale næringslivet.

– Dyrere transportkostnader i utkantstrøk

Ifølge Boge gjør distriktspolitikere både innbyggerne og næringslivet en bjørnetjeneste når de prioriterer lokale veier og fastlandsforbindelser, fremfor gode stamveier

fastlandsforbindelser, fremfor gode stamveier mellom landsdelene.

– **Vi sitter i dag med et ikke-fungerende stamveinett hvis vi sammenligner med land vi liker å sammenligne oss med, sier Boge som har skrevet en doktoravhandling om norsk veipolitikk.**

Han viser til at de dårlige veiforbindelsene mellom landsdelene særlig rammer bedrifter i distriktene som sliter med høye transportkostnader og lang reisetid.

Fin bru – dårlig vei

Én av øyekommunene NRK fortalte om i går var Ibestad i Troms. Der har én av tre forlatt kommunen siden de fikk bru til fastlandet i 1994 og tunnel mellom øyene i 2003.

– **Vi har fått bru, og vi har fått tunnel. Det er flotte greier, men veiene står igjen, sier Henry Bertheussen (Sp).**

Lokalpolitikeren var en ivrig forkjemper for fergefri vei. Han er fornøyd med å kunne kjøre til – og fra fastlandet, men fortviler nå over at veiene til og fra fastlandsforbindelsene er smale og svingete.

Bertheussen mener dårlige veier må ta sin del av skylda for at fastlandsforbindelsen ikke ga den befolkningsveksten de hadde håpet på. Han tror bedre veier kan være med på å snu trenden.

– **For da virker næringsliv og samferdsel sammen. Da vil vi ha folket med oss også, sier Bertheussen.**

Næringslivet ønsker tryggere transport



KRITISK: Førsteamanuensis ved Høgskolen i Oslo og Akershus, Knut Boge, mener stamveinettet er nedprioritert.

Foto: NRK



SKYLDER PÅ VEI: Henry Bertheussen er fornøyd med fastlandsforbindelsen, men fortviler over dårlige veier.

AV



Linda Reinholdtsen
@NRKLinda



Journalist
Martin Herman Wiedswang Zondag
@MartinHWZondag



Journalist
Siv Sandvik

FAKTA

Dette viser kartet

- NRK har sett på hva som skjer med folketallet på øyer etter at de får bruer og tunneler. Vi har sammenlignet befolkningstall fra SSB før og etter fastlandsforbindelsen kom på plass. I tillegg har vi samlet inn tall fra Vegvesenet som viser hvor mye prosjektet kostet.
- Dersom du trykker på punktene i kartet øverst i denne artikkelen kan du lese hvilke øyer som har fått fastlandsforbindelse de siste 30 årene, når det skjedde, hvor mye prosjektet kostet og hvordan befolkningsutviklingen har vært.

SAMFERDSEL



Uvær og ulykker fører til stengte veier

veier

→ **Fleire fjellovergangene ble i natt stengt på grunn av uvær, og mange steder ble det meldt om store trafikale problemer.**



Varslar kaos fra i morgen

→ **Statens vegvesen melder om** varige endringer for bilistene i Bergen. Ei trafikkomlegging i sentrum starter i løpet av natt til torsdag og kan føre til kø og kaos i trafikken.



Kjøpte plass på sovevogn som ikke eksisterte

→ **Fleire togpassasjerer som hadde kjøpt** billetter til sovevogna til Oslo fikk ikke sengeplass. Grunnen var at en av to sovevogner på nattoget var tatt bort.

VIS FLERE →

Også næringslivet i kommunen er frustrerte over veinettet.

– Det er klart at både veien over Rolloya og Andørja er en utfordring, sier Åse Valen Olsen til NRK.

Hun er daglig leder i Sørrollnesfisk AS i Ibestad kommune, som driver med oppdrett av laks.

Artikkelen fortsetter under bildet:

Olsen forteller om en bransje i vekst, men ønsker seg bedre veier for å få fullt utbytte av fastlandsforbindelsene som de to øyene i kommunen har fått til fastlandet.

– Spesielt for tyngre kjøretøy, og særlig vinterstid, sier Olsen.

– Mest til utkantene

Ifølge samferdselsforsker Borge er det dårlige stamvegnettet en konsekvens av en bevisst og villet politikk som har pågått siden 1960-tallet.

Hans doktoravhandling fra 2006 viser hvordan de største samferdselsbevilgningene gikk til veier og bruer i utkantstrøkene, som få bruker. Regningen ender opp hos skattebetalerne som for det meste bor i sentrale strøk.

– Vi har en valgordning som gjør at det er utkantene som har flertall på Stortinget, sier han til NRK.

Regjeringa: – Må dekke hele landet

Samferdselsminister Marit Arnstad (Sp) understreker at samferdselspolitikk «handler om å dekke transportbehov over hele landet».

understreker at samferdselspolitikk «handler om å dekke transportbehov over hele landet».

– Og da blir det litt kunstig å sette by mot distrikt og Nord-Norge opp mot Sør-Norge. Jeg tror man må se på viktige transportbehov over hele landet, og det å skaffe fastlandsforbindelse til folk, det er også viktig, sa hun til Politisk Kvarter på NRK P2 tirsdag morgen.

Heller ikke Høyre-leder Erna Solberg ønsker å føre en samferdselsdebatt som nærer opp under en konflikt mellom by og land.

– Det vi må ha fokus på nå, det er de store blodårene i landet, slik at de store hovedveiene blir finansiert og rustet opp. Det er viktig både for sentrale strøk og distriktsnæringslivet, sier hun.

Arnstad er enig. Også hun ser at kvaliteten på veiene som fører til bruer og tunneler er viktig for å redusere næringslivets transportutgifter.

– Det skal vi være meget oppmerksomme på i tida framover, blant annet når vi utvikler E39- Det er viktig at vi ikke bare tenker på de store bru-prosjektene, men at vi også rustet opp veien mellom bruene sånn at det blir enklest mulig for næringslivet å bruke veien, sier hun.

med fastlandsforbindelsen, tross fraflytning. Han mener likevel det må bedre veier til for å få folk til å bli boende i Ibestad.

Foto: Linda Reinholdtsen / NRK



NÆRINGSLIV: Åse Valen Olsen i Sørrollnesfisk mener det lokale næringslivet hadde nytt godt av bedre veier.

Foto: Linda Reinholdtsen / NRK



DÅRLIGE VEIER: Veiene ved fastlandsforbindelsen mellom Rolla og Andørja er så smale at bilene må senke farten ved møtende trafikk.

Foto: NRK



POLITISK KVARTER 09.04.13, PROGRAMLEDER SIGRID SOLLUND
: Debatt mellom Marit Arnstad (Sp) og Erna Solberg (H).

(NRK)

12.3 - Vil ha mer til transportforskning



Vil ha mer transportforskning

Daværende samferdselsminister Liv Signe Navarsete (Sp) erklærer Fatlaberg-tunnelen i Sogn og Fjordane for åpnet den 19. desember 2008. Ifølge TØI bør politikerne bli like glade i å gi penger til transportforskning som de er i å klippe snorer.

– Det er nok mer stas å klippe snorer enn å bevilge til forskning

Norges fremste transportforskere fortviler over at midlene til forskning er halvert i forhold til investeringene til vei- og kollektivtrafikk.

© Publisert 09.04.2013, kl. 19:45



Regjeringa skryter ofte av det de kaller rekordinvesteringer innen samferdsel. Men ifølge Transportøkonomisk institutt (TØI) er de ikke like flinke til å finne ut om pengene de bruker på vei, bruer, tunneler og kollektivtransport faktisk får den effekten de ønsker.

– Forskning gir liten grunn til å klippe snorer, men nye veier og kollektivsatsinger gir positiv oppmerksomhet til politikerne, sier assisterende direktør i TØI, Kjell Werner Johansen, som svar på hvorfor han tror det er slik.

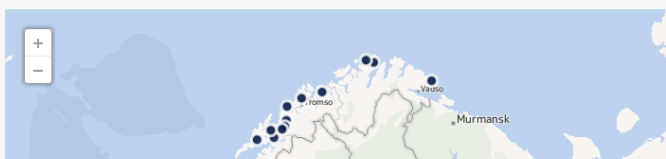
– Kan virke som et stort sløseri

De tre siste årene har midlene samferdselsdepartementet bruker på transportforskning falt med 30 prosent, viser tall fra TØI. I samme periode har det samlede samferdselsbudsjettet økt like mye.

Mandag fortalte NRK at **dyre fastlandsforbindelser ikke stagner fraflyttingen fra utkantøyene i Nord-Norge**. De siste 30 årene er det i alt brukt over fire milliarder kroner på bruer og tunneler til øyer der folketallet har gått ned også etter fastlandsforbindelsen.

– Det kan virke som et stort sløseri, men vi vet ikke hvordan det hadde gått med disse øyene dersom de ikke hadde fått bru eller tunnel. Det kan jo være at de da hadde vært helt fraflyttet i dag, sier Johansen.

Se hva som har skjedd med folketallet etter at fastlandsforbindelsene ble bygget:



VIL HA MER PENGER: Kjell Werner Johansen, assisterende direktør ved TØI, vil ha mer midler til transportforskning.

Foto: Linda Reinholdtsen / NRK

AV



Linda Reinholdtsen
@NRKlinda



Journalist
Siv Sandvik

FAKTA

Dette viser kartet

- NRK har sett på hva som skjer med folketallet på øyer etter at de får bruer og tunneler. Vi har sammenlignet befolkningstall fra SSB før og etter fastlandsforbindelsen kom på plass. I tillegg har vi samlet inn tall fra Vegvesenet som viser hvor mye prosjektet kostet.
- Dersom du trykker på punktene i kartet øverst i denne artikkelen kan du lese hvilke øyer som har fått fastlandsforbindelse de siste 30 årene, når det skjedde, hvor mye prosjektet kostet og hvordan befolkningsutviklingen har vært.

SAMFERDSEL →



Uvær og ulykker fører til stengte veier

→ Flere fjelloverganger ble i natt stengt på grunn av uvær, og mange steder ble det meldt det om store trafikkproblemer.



Han forteller at TOI-forskere og andre har sett på effektene av enkeltstående prosjekter. Deres forskning tyder på at bru og tunnel i seg selv ikke er nok til å holde på innbyggerne.

– Det ser ut som om det tegner seg et tydelig bilde av at befolkningsgrunnlaget må han en viss størrelse, og det må være grunnlag for vekst for næringslivet, sier Johansen.

– Skulle gjerne forsket mer på det

Han trekker fram øyene Hitra og Frøya i Sør-Trøndelag og enkelte øysamfunn på Mørkekysten som eksempler på at fastlandsforbindelse har ført til flere innbyggere og økonomisk vekst.

– Dette er områder hvor man har noen tusen innbyggere og et sterkt næringsliv, sier Johansen.

– Finnes det noen nedre grense på innbyggertall for at ei bru skal lønne seg?

– Det er ingen eksakt nedre grense, og det finnes små samfunn på Mørkekysten der fastlandsforbindelser har hatt stor effekt. Dette kunne det vært interessant å studere nærmere, sier forskeren.

Johansen mener myndighetene altfor sjelden bevilger penger som gjør det mulig å forske systematisk på de langsiktige konsekvensene av større samferdselsprosjekter.

– Og det er et tankeors i en tid hvor investeringsviren i samferdsel er større enn noen sinne, sier han.

Stor usikkerhet

I et notat fra TOI kommer det fram at det er knyttet stor usikkerhet til i hvilken grad bedre veiforbindelser fører til mer lønnsomhet for næringslivet.



STOR STAS: Samferdselsminister Marit Arnstad åpnet den nye firefelts veien i Stjørdal i fjor vinter.
Foto: Mette Moslet Kjesbu/NRK

«Sammenhengen mellom samferdsel og økonomisk utvikling er usikker og svakt dokumentert,» skriver instituttet.

– Jeg mener at man burde bruke mer penger på å finne ut hvordan samferdselsprosjektene virker, så kunne vi ha fått mer ut av de pengene vi investerer, sier Johansen.

Arnstad: Vanskelig å vite effekt på forhånd

I Politisk Kvarter på NRK P2 tirsdag morgen sa samferdselsminister Marit Arnstad at samferdselspolitikk «handler om å dekke transportbehov over hele landet».

Sp-ministeren sa også at begrepet «samfunnsøkonomisk lønnsomhet» ikke favner helheten i politikken.

– Det er ikke et godt nok verktøy, man må også se mer helhetlig på det, sa Arnstad. Hun understreker at det er en verdi i seg selv at over 300.000 nordmenn har fått bru eller tunnel til fastlandet de siste 30 årene.

– I dag er det to ting som er viktig for staten når vi ser på fergefrie forbindelser. Det ene er gjennomgangstrafikken og det andre er det at man utvikler gode bo- og arbeidsregioner.

På direkte spørsmål om regjeringa har en systematisk kartlegging for å se hva som fungerer og hva som ikke fungerer med tanke på framtidige prosjekter, svarte Arnstad:

– Jeg tror at det vil være svært vanskelig på forhånd å si at denne brua kan vi ikke bygge fordi vi forventer negativ befolkningsutvikling, eller den brua må vi bygge fordi der blir befolkningsutviklingen positiv. Det vil være vanskelig å være så skjematisk.



POLITISK KVARTER 09.04.13, PROGRAMLEDER SIGRID SOLLUND
: Debatt mellom Marit Arnstad (Sp) og Erna Solberg (H).

Kopier lenkeadresse:

<http://www.nrk.no/okonomi/1.10979260>



trafikkale problemer.



Varslar kaos fra i morgen

→ Statens vegvesen melder om varige endringer for bilistene i Bergen. Ei trafikkomlegging i sentrum starter i løpet av natt til tysdag og kan føre til kø og kaos i trafikken.



Kjøpte plass på sovevogn som ikke eksisterte

→ Flere togpassasjerer som hadde kjøpt billetter til sovevogna til Oslo fikk ikke sengeplass. Grunnen var at en av to sovevogner på nattoget var tatt bort.

[VIS FLERE →](#)