

Nærings- og godsstrømsanalyse - Nordland

Oppdatert kunnskapsgrunnlag «Fra kyst til marked»



Oktober 2018

Forord

Kunnskapsparken Bodø AS har på oppdrag fra samferdselsavdelingen i Nordland fylkeskommune gjennomført en nærings- og godsstrømsanalyse for Nordland.

Hovedformålet med denne analysen har vært å lage et kunnskapsgrunnlag om godsstrømmen i Nordland. Det er gjort en kartlegging av mengde gods som sendes inn og ut fra de ulike nordlandsselskapene. Næringslivets egne erfaringer med flaskehalser i samferdselsstrukturen er kartlagt, samt deres innspill på hva fylkeskommunen bør gjøre for å forbedre samferdselstilbudet i fylket.

Hovedfokuset har vært på næringsliv som gjennom sin virksomhet frakter store mengder gods til og fra Nordland. Reiselivet i Nordland har hatt stor vekst de siste årene, det er en næring som er avhengig av gode samferdselstilbud selv om de ikke transporter store mengder gods. Vi har derfor også valgt å inkludere denne næringen. Næringene som belyses i denne rapporten er sjømat (havbruk og fangst), petroleum, malm og mineraler, kraftforedlende industri, jordbruk, skogbruk, reiseliv, dagligvarehandelen og bygg og anlegg. I tillegg berøres avfallstransport og verksteder.

Data er innsamlet gjennom spørreundersøkelse og telefonintervjuer. Det er 2017 som er brukt som grunnlagsår i beregninger av antall tonn gods. Relevante statistikker fra ulike kilder er benyttet for ytterligere å beskrive samferdselsstruktur og aktiviteter i Nordland.

Vi ønsker å takke alle respondentene og informantene for interessante innspill og synspunkter. Nærings- og godsstrømsanalysen er gjennomført i perioden juni - september 2018.

Bodø, 16. oktober 2018

Kunnskapsparken Bodø

Innholdsfortegnelse

1	Innledning, bakgrunn og metodikk	1
1.1	Formålet med rapporten	1
1.2	Prosjektgjennomføring.....	1
1.3	Metode	1
1.3.1	Populasjon, utvalg og datainnsamling	1
1.3.2	Sekundærdata.....	1
1.3.3	Svakheter ved analysen	2
1.3.4	Visualisering av data	2
2	Vegnettet i Nordland	3
2.1	Kilometer veg i regionene	3
2.2	Vegtunneler.....	3
2.3	Bruer	4
2.4	ÅDT målinger - større kjøretøy på vegstrekninger i regionene	4
2.5	Riksgrenser	8
2.6	Kolonnekjøring og midlertidige stengninger	9
2.7	Ulykker som involverte tyngre kjøretøy i Nordland.....	10
2.8	Raste- og døgnhvileplasser i Nordland.....	10
3	Transport – knutepunkter og terminaler.....	11
3.1	Fakta om transportsektoren i Nordland.....	11
3.2	Knutepunkter/ terminaler i Nordland	11
4	Sjørelaterte forhold, herunder ferjer	12
4.1	Ferjesamband	12
4.1.1	Beregning av PBE på region og sambandsstrekning	12
4.1.2	ÅDT på ferjesambandene	19
4.1.3	Sesongsvingninger på ferjesambandene	19
4.1.4	Forsinkelser og kanselleringer på ferjesambandene.....	20
4.2	Lokalbåter/ hurtigbåter.....	20
4.3	Kystgodsruta	22
4.4	Annen næringstransport på sjø	22
4.5	Fiskeflåten og annen sjøtransport	23
4.6	Havner og kaianlegg	24
5	Sjømatnæringen.....	25
5.1	Sjømat fra Nordland	25
5.2	Havbruk.....	26
5.2.1	Fakta om havbruksnæringen i Nordland	26
5.2.2	Slakterier.....	28
5.2.3	Vegbelastning og transportruter for havbruk	29
5.2.4	Utviklingstrekk innen havbruk.....	29
5.2.5	Innspill fra næringen.....	30
5.3	Fiskeri	31
5.3.1	Produksjon og sysselsetting.....	31

5.3.2	Fiskemottak og produsenter (fiskeindustri).....	32
5.3.3	Vegbelastning og transportruter for fiskeindustri	33
5.3.4	Innspill fra næringen.....	33
5.4	Sjømatnæringens transportbelastning	34
5.5	Andre aktører i verdikjeden til sjømatnæringen	36
5.5.1	Inngående gods til sjømatnæringen	36
6	Petroleumsnæringen.....	37
6.1	Fakta om petroleumsnæringen i Nordland.....	37
6.2	Baser i Nordland.....	38
6.3	Kysttankanlegg.....	39
6.4	Distribusjon av petroleumsprodukter	39
6.5	LNG.....	40
7	Mineralnæringen	41
7.1	Fakta om mineralnæringen i Nordland.....	41
7.2	Jernmalm	43
7.3	Industriminerale.....	43
7.4	Byggeråstoffer	43
7.5	Naturstein.....	44
7.6	Utfordringer og innspill fra næringen.....	44
8	Kraftforedlende industri og annen industri	45
8.1	Fakta om Industri i Nordland generelt.....	46
8.2	Fakta om den kraftforedlende industrien i Nordland	47
8.2.1	Kraftforedlende industribedrifter	47
8.3	Innspill fra kraftforedlende industri	48
8.4	Innspill fra annen industri.....	49
9	Jordbruk.....	50
9.1	Fakta om jordbruk	50
9.2	Aktører innenfor jordbruk.....	51
9.2.1	Felleskjøpet.....	51
9.2.2	Slakterier.....	52
9.2.3	Tine Meierier	52
9.3	Innspill fra næringen	53
10	Skogbruk.....	55
10.1	Fakta om skogbruksnæringen.....	55
10.2	Aktørene innenfor skogbruksnæringen.....	56
10.3	Innspill fra skogbruksnæringen.....	56
11	Dagligvarehandelen	58
11.1	Fakta om dagligvarehandelen	58
11.2	Aktørene	58
11.2.1	ASKO	58
11.2.2	Coop	59
11.2.3	Rema	59

11.3	Innspill fra dagligvareaktørene.....	59
12	Reiselivsnæringen	60
12.1	Status reiselivsnæring Nordland.....	60
12.2	Fakta om reiselivsnæringen i Nordland	60
12.3	Innspill fra næringen.....	61
13	Andre transportkrevende næringer	64
13.1	Bygg og anlegg	64
13.1.1	Fakta om bygg og anleggsnæringen i Nordland.....	64
13.1.2	Store prosjekter de kommende årene	64
13.1.3	Innspill fra bygg- og anleggsnæringen	65
13.2	Verkstednæringen	66
13.3	Avfall	66
13.4	Post.....	67

Figurliste

Figur 1-1	Næringers transportbelastning i Nordland 2017, målt i ÅDT (V)	IX
Figur 2-1	Antall kilometer veg i regionene i Nordland 2017 (SSB)	3
Figur 2-2	Antall km tunnel langs fylkesvegene i Nordland og regionenes prosentandel av total lengde tunnel (SVV)	3
Figur 2-3	Total lengde (kilometer) - alle vegbruene i Nordland (SVV)	4
Figur 2-4	ÅDT, kjøretøy lengre enn 16 meter (SVV)	8
Figur 2-5	Grensepasseringer mot Sverige, ÅDT tyngre kjøretøy 2018 (SSV)	9
Figur 2-6	Kolonnekjøring i Nordland 2011 – 2018 (SVV)	9
Figur 2-7	Midlertidig stengt/ kolonnekjøring i Nordland 2011-2015 (SVV).....	10
Figur 2-8	Midlertidig stengt i Nordland 2011-2015 (SVV)	10
Figur 3-1	Sysselsatte i transportsektoren i Nordland 2017 (SSB)	11
Figur 4-1	Antall store kjøretøy som benyttet ferjesambandene i Nordland i 2017 (Ferjedatabanken)	13
Figur 4-2	Ferjesambandene i Nordland 2018 (Ferjedatabanken).....	14
Figur 4-3	PBE per ferjesamband i Nordland 2017 (Ferjedatabanken)	15
Figur 4-4	Endring i total PBE og PBE for kjøretøy ≥14 m 2015 – 2017 (Ferjedatabanken).....	16
Figur 4-5	Kjøretøy ≥ 14 meter, ferjesamband i Nordland 2017 (Ferjedatabanken)	17
Figur 4-6	Endring i antall kjøretøy ≥ 14 meter, ferjesambandene i Nordland 2017	18
Figur 4-7	Endring i antall kjøretøy ≥ 14 meter på ferjesambandene i Nordland for årene 2015 - 2017	18
Figur 4-8	ÅDT for de ulike ferjestrekningene i Nordland 2017 (Ferjedatabanken)	19
Figur 4-9	Total trafikk i sommermånedene juni – august målt i prosentandel PBE for hele året (Ferjedatabanken)	20
Figur 4-10	Gods på Kystgodsruta (2000-2018) – Tonn (Nordland fylkeskommune)	22
Figur 4-11	Hurtigruten og Nor Lines anløpsstruktur i Nordland 2018	23
Figur 4-12	ISPS Havneanlegg i Nordland	24
Figur 4-13	Totale tonn over kai ved havner i Nordland (SSB)	24
Figur 5-1	Nordland sin andel av totalt sjømatproduksjon i landet, etter landingskommune (SSB)	25
Figur 5-2	Eksportverdi - sjømat fra Nordland fordelt på næring (SSB)	26
Figur 5-3	Produksjon av laks i Nordland 2008-2017 og salgsverdi (SSB).....	26
Figur 5-4	En sammenligning av salgsverdien av produksjon laks (matfisk) i norske fylker 2017 (SSB).....	27
Figur 5-5	Antall tillatelser drift matfisk laks, regnbueørret og settefisk i Nordland, 2008-2017 (Fiskeridirektoratet)	27
Figur 5-6	Antall matfisk-tillatelser i drift for laks og regnbueørret i norske fylker 2017 (SSB)	28

Figur 5-7 Uttransport fra lakseslakterier i Nordland. Kilde: Bedriftene	28
Figur 5-8 Trafikklyssystemet	30
Figur 5-9 Landet fisk etter landingskommune (tonn) og fangstverdi i 1000-kroner i Nordland (Fiskeridirektoratet).....	31
Figur 5-10 Fangstverdi fiskeri i regionene i Nordland etter landingskommune (Fiskeridirektoratet)	31
Figur 5-11 Lokalisering av fiskemottak og produsenter i Nordland	32
Figur 5-12 Sjømatnæringens vegbelastning ved uttransport.....	35
Figur 6-1 Omsetning og sysselsetting innenfor leverandørindustrien i Nordland (Levertrapporten)	37
Figur 6-2 Produksjonsutvikling på Norne og Skarv. Total produksjon av oljeekvivalenter Mill Sm ³ (Norsk Petroleum).....	37
Figur 6-3 Petroleumsalg Nordland 2017	39
Figur 7-1 Oversikt over mineralske ressurser i Nordland (Kilde: Dirmin).....	42
Figur 8-1 Kraftforedlende industri i Nordland.....	45
Figur 8-2 Andel av produksjonsverdier skapt innenfor industrien i Norge i 2016.....	46
Figur 8-3 Utvikling omsetning, verdiskaping og sysselsetting innenfor industrien i Nordland, 2008 – 2016 (SSB)	46
Figur 8-4 Eksport av metall og kjemivarer fra Nordland (SSB)	47
Figur 9-1 Leveranser av melk fra gårder i Nordland.....	50
Figur 9-2 Utvikling i antall jordbruksbedrifter i Nordland og sysselsatte (SSB).....	50
Figur 9-3 Utvikling i leveranser av melk og kjøtt i Nordland (Landbruksdirektoratet)	51
Figur 9-4 Slakt fra gårder i Nordland	52
Figur 10-1 Avvirkning i Nordland årene 2014 – 2017 og salgsverdi (Landbruksdirektoratet)	55
Figur 10-2 Avvirke i regionene i Nordland 2017, fordelt på sortiment (Landbruksdirektoratet).....	55
Figur 11-1 Utvikling i omsetning og sysselsetting innenfor varehandelen i Nordland, 2010 – 2017 (SSB)	58
Figur 12-1 Foto: Terje Rakke	60
Figur 12-2 Utvikling produksjon og sysselsetting innenfor bransjen overnatting og servering i Nordland (SSB/Panda) ...	60
Figur 13-1 Omsetning- og sysselsettingsutvikling innenfor bygg og anlegg i Nordland, årene 2009 - 2016 (SSB).....	64
Figur 13-2 Verksted og verft i Nordland 2018.....	66
Figur 13-3 Prosentvis andel avfall fra ulike næringsgrupper i Nordland i 2017.	67

Tabelliste

Tabell 2-1 Antall bruer som Nordland fylkeskommune har vedlikeholdsansvar for (SVV).....	4
Tabell 2-2 ÅDT for kjøretøy 12,5 – 22 m ved målepunkter på Helgeland (SVV)	5
Tabell 2-3 ÅDT for kjøretøy 12,5 – 22 m ved målepunkter i Salten (SVV)	6
Tabell 2-4 ÅDT for kjøretøy 12,5 – 22 m ved målepunkter i Ofoten (SVV).....	7
Tabell 2-5 ÅDT for kjøretøy 12,5 – 22 m ved målepunkter i Lofoten (SVV).....	7
Tabell 2-6 ÅDT for kjøretøy 12,5 – 22 m ved målepunkter i Vesterålen (SVV)	8
Tabell 3-1 Terminaler i Nordland	11
Tabell 4-1 PBE ved samtlige ferjesamband i Nordland i 2017, fordelt på regioner (Ferjedatabanken)	12
Tabell 4-2 PBE ved fylkesveg ferjesamband i Nordland, fordelt på regioner (Ferjedatabanken)	13
Tabell 4-3 Oversikt over lokalbåter/ hurtigbåter.....	21
Tabell 5-1 De mest belastede vegstrekningene for biltransport generert av havbruk.....	29
Tabell 5-2 Største fiskerikommuner i Nordland (tonn rundvekt) i 2017 og utvikling siden 2013. Kilde: Fiskeridirektoratet	32
Tabell 5-3 Anvendelse hvitfisk (omregnet til rund vekt). Kilde: Råfisklaget	33
Tabell 5-4 De mest belastede vegstrekningene for biltransport generert av fiskeindustrien	33
Tabell 7-1 Bedrifter med uttak av industrimineraler	43
Tabell 7-2 Bedrifter med uttak av byggeråstoffer	43
Tabell 9-1 Fakta om landbruket 2017 fordelt på regioner (SSB og Landbruksdirektoratet).....	51

Liste over visualiseringer

[ÅDT målinger - større kjøretøy på vegstrekninger i regionen](#)

[Kolonnekjøring og ferjeforsinkelser](#)

[Ulykker som involverte tyngre kjøretøy i Nordland](#)

[Raste- og døgnhvileplasser i Nordland](#)

[Trafikk på ferjer og ferjekaier](#)

[Havneanlegg i Nordland](#)

[Transport av gods over havn](#)

[Havbruk i Nordland](#)

[Fiskeri i Nordland](#)

[Fiskemottak og produsenter](#)

[Industribedrifter i Nordland](#)

[ÅDT i tellepunkt og industribedrifter i Nordland](#)

[Landbruk i Nordland](#)

[Transport av gods og passasjerer ved flyplasser i Nordland](#)

OPPDRAG	Nærings- og godsstrømsanalyse Nordland 2018	REFERANSE	625/2018
EMNE	Nærings- og godsstrømsanalyse	GRADERING	Åpen
OPPDRAGSGIVER	Nordland fylkeskommune	PROSJEKTLEDER	Sissel Ovesen
ISBN	978-82-815-1059-3	UTARBEIDET AV	Sissel Ovesen, Rune Finsveen, Carl Erik Nyvold, Sunniva Greger, Kristian Rydland Antonsen

PROSJEKTLEDER Sissel Ovesen	Signatur 
KONTROLLERT AV Rune Finsveen	Signatur 
GODKJENT AV Svenn Are Jenssen	Signatur 

Revisjon	Dato	Beskrivelse
0.3	1.10.2018	For gjennomlesing og kommentarer fra oppdragsgiver
1.0	16.10.2018	Oppdatert kapitler basert på tilbakemeldinger
2.0	19.10.2018	Oppdatert etter innspill fra SVV
3.0	22.10.2018	Korrigert rapport
4.0	25.10.2018	Endelig rapport oversendt oppdragsgiver

Sammendrag

Denne rapporten er skrevet på bakgrunn av innsamlet informasjon fra over 250 kontakter (private og offentlige aktører) i Nordland. Rapporten har til hensikt å gi en oppdatering av nærings- og godstrømsanalysen som ble gjennomført i 2015.

For å belyse transportarbeidet på veg, har man i rapporten tatt utgangspunkt i aktører fra følgende næringer:

- Sjømatnæringen, fiskeri og havbruk
- Petroleumsnæringen
- Mineralnæringen
- Kraftforedlende industri og annen industri
- Jordbruksnæringen
- Skogbruksnæringen
- Reiselivsnæringen
- Dagligvarehandelen

I tillegg har det blitt lagt vekt på andre transportkrevende næringer, deriblant avfall, bygg- og anlegg, verksted og verft, samt post.

Analysen gjelder for bedrifter som er lokalisert i Nordland, eller har transport inn og ut av fylket. Hovedfokuset har vært på næringstrafikk og tungtransport.

Vegnettet i Nordland

I forhold til samferdsel er Nordland et komplisert fylke med lange avstander og lange veg-strekninger, og Nordland er det fylket i Norge med flest kilometer fylkesveg.

- 4 109 km fylkesveg
- 52 tunneler tilknyttet fylkeskommunalt vegnett. Tunnelene dekker til sammen en veglengde på mer enn 76 kilometer.
- 523 vegbruer med samlet lengde på 20,9 kilometer
- 23 fylkesvegferjesamband (inkl. Solfjellsjøen-Vandve)
- 24 lokal- og hurtigbåtruter
- 1 kystgodsrute

Transport – knutepunkter og terminaler

Nærmere 8 000 personer har sitt arbeid innenfor transportsektoren i Nordland fylke, og næringen omsatte for om lag 10 milliarder kroner i 2017. Fylket har flere viktige logistikk-knutepunkter, både landbaserte godsterminaler, sjøterminaler og fryseterminaler.

Sjørelaterte forhold, herunder ferjer

Nordland fylkeskommune har i tillegg til ansvar for fylkesvegene, også ansvar for fylkesvegferjesambandene og hurtigbåter, samt «Fjordlast» som er et mindre godsførende fartøy. Flest samband finnes på Helgeland, som også har høyest total PBE (personbilenheter) ved ferjesambandene i Nordland i 2017. Høyest andel av tungtrafikk finner vi derimot i Ofoten/ Vesterålen med sambandene: Bognes-Lødingen og Drag-Kjøpsvik.

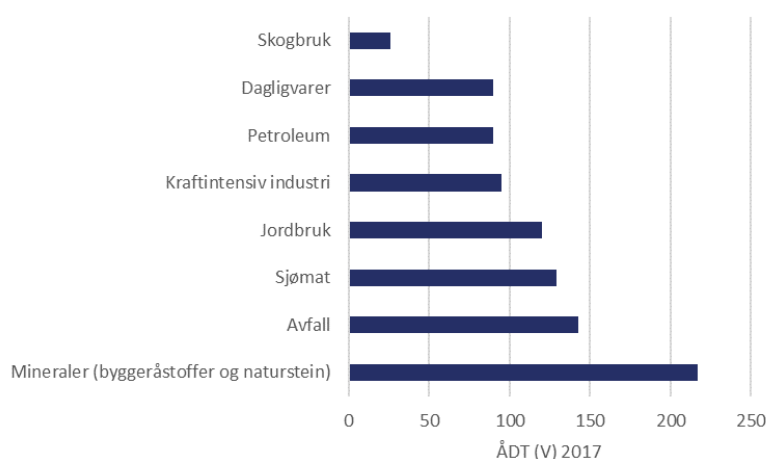
Nordland har 24 lokal-/ hurtigbåtruter som har anløp i 24 av Nordlands 44 kommuner. 50 prosent av rutene opererer på Helgeland, 21 prosent opererer i Salten, 29 prosent opererer i Ofoten, Vesterålen og Lofoten samlet. Kystgodsruta «Fjordlast» har anløp rundt 30 steder i Nordland. I tillegg opererer Nor Lines og Hurtigruten med godstransport langs Nordlandskysten.

Nordland har også en stor andel av fiskefartøy, i 2017 var det registrert 1 505 fiskefartøy i fylket. 60 prosent av disse er hjemmehørende i Lofoten og Vesterålen. Det er i tillegg aktivitet knyttet til brønnbåter, tankbåter, offshore fartøyer og fraktesfartøyer i Nordland.

I Nordland er det registrert 69 havner av ISPS-standard. Det finnes 3 stamnetthavner i fylket. Disse er i Narvik, Bodø og Mo i Rana. Det ble i 2017 transportert over 33 millioner tonn gods over havn, der de største volumene gikk fra havner som Narvik, Mo i Rana, Brønnøysund og Mosjøen.

Næringenes transportarbeid på vegene

På bakgrunn av de aktørene som har bidratt til analysen, ser man at behov og løsninger knyttet til transport varierer på bakgrunn av næring. Trafikkbelastning på veg er imidlertid stor fra alle næringer.



Figur 1-1 Næringers transportbelastning i Nordland 2017, målt i ÅDT (V)

Sjømatnæringen

Nordland hadde i 2017 en produksjon på over 600 000 tonn fisk. Det ble solgt over 260 000 tonn laks, og det ble landet over 350 000 tonn villfanget fisk samme år. Sjømatnæringen har høy aktivitet langs vegnettet i fylket, og står for en betydelig andel av vegtransporten i Nordland. For sjømatnæringen samlet er det beregnet en ÅDT (V) på 129. Vegstrekningene som er mest belastet er:

- RV85 Sortland-Lofastkrysset
- E6/E10 Bjerkvik-E6/E10 Krysset til Riksgrensen
- FV78 Grønnåsvollen-E6 Drevjakrysset
- E6 Drevjakrysset – Nordlandsporten ved grensen til Trøndelag

Petroleumsnæringen

Leverandørindustrien til petroleumsnæringen sysselsatte 433 årsverk direkte i Nordland i 2017. Det tredje feltet i Nordland, Aasta Hansteen, skal settes i gang i 2018 og påventes å bidra til høyere aktivitet i fylket. Baseaktiviteten i Nordland knyttes i hovedsak til Helgeland. Næringen er avhengig av godstransport langs sjøveien, men benytter også i stor grad vegnettet, spesielt på Helgeland. I tillegg frakter blant annet Barents Naturgass LNG med bil fra Hammerfest til Nordland.

Samlet ÅDT (V) for vegtransportarbeidet knyttet til salg og distribusjon av petroleumsprodukter i Nordland er beregnet til 90.

Mineralnæringen

Mineralnæringen i Nordland omsatte i 2017 for 1,3 milliarder kroner, og næringens uttak var på 12,9 millioner tonn salgbare masser. Båttransport er ofte det mest hensiktsmessige, men ved biltransport

benyttes E6 og E10, RV 85, samt FV 12, 82, 83, 819, 820, 821 og 361. Samlet ÅDT (V) for vegtransportarbeidet tilknyttet byggeråstoffer og naturstein er 217 i 2017.

Kraftforedlende industri

Nordland er det største industrifylket i Nord-Norge, og industrien er svært variert. Størst aktivitet i fylket er knyttet til kraftforedlende industri. Samlet sett er det beregnet en ÅDT (V) på 95 knyttet til den kraftforedlende industriens vegtransportarbeid. Om lag 5 prosent av godset går med bil, resten går i all hovedsak med båt og noe via jernbane.

Jordbruk

Den største jordbruksaktiviteten er på Helgeland, og den viktigste produksjonen er knyttet til melk og kjøtt. De største aktørene i fylket er Felleskjøpet, Nortura, Horns slakteri og Tine Meierier. Det er betydelige vegtransporter forbundet med jordbruket, og vi har beregnet en samlet ÅDT (V) på 120 for vegtransportarbeidet for jordbruksprodukter i Nordland.

Skogbruk

Helgeland skiller seg igjen ut og er den største skogbruksregionen i Nordland fylke, målt i både skogsareal og avvirkningsmengde. I 2017 ble det avvirket nærmere 190 000 kubikkmeter med skog, og de største aktørene er Statskog og Allskog. Vegtransportarbeidet knyttet til salg og distribusjon av trevirke i Nordland anslås å utgjøre 26 ÅDT (V) i 2017.

Reiselivsnæringen

De største reiselivsregionene i Nordland er Lofoten, Helgeland og Salten. Innspillene fra næringen som helhet er at samferdsel og infrastruktur er svært viktig. Det må blant annet fokuseres på en bedre informasjonsflyt, forutsigbarhet i samferdsel og ruteinformasjon. Det er ikke beregnet ÅDT (V) for denne næringen.

Dagligvarehandelen

Dagligvarehandelen i Nordland består i hovedsak av 3 store aktører: NorgesGruppen (Asko), Coop Norge Handel (Coop) og Reitan-Gruppen (Rema). Nordland betjenes av lagre i Narvik, Tromsø og Trondheim, og bransjen bidrar til en vesentlig vegtransport. Vegtransporten knyttet til de store kjedene i dagligvarehandelen i Nordland utgjør 90 ÅDT (V) i 2017.

Andre transportkrevende næringer

Bygg og anleggsnæringen utgjør en betydelig del av vegtransportarbeidet i Nordland, særlig på bakgrunn av den høye aktiviteten i denne næringen i fylket. Det er store og omfattende prosjekter som har blitt satt i gang, og dette øker aktiviteten og belastningen langs vegene betraktelig. Spesielt går mye av transporten langs RV 80 mellom Bodø og Fauske, samt E6 mellom Fauske og Bognes og E10 i Lofoten. Det er ikke beregnet ÅDT (V) for bygg- og anleggsnæringen.

Det er også en del aktivitet knyttet til verksteder og verft i Nordland, med størst aktivitet på Helgeland og i Lofoten.

Avfall er også en relativt viktig næring i forhold til transport, og i 2017 var det beregnet en total avfallsmengde i Nordland på 537 000 tonn. Det er beregnet en total ÅDT (V) på 143 knyttet til avfall i Nordland.

Postgangen i Nordland genererer også en del vegtransport. Det finnes to overflateterminaler i fylket, en i Narvik og en på Fauske. Her benyttes både tog og bil inn til terminalene. I Bodø og på Evenes, der det er flypostterminaler, skjer uttransporten med bil.

1 Innledning, bakgrunn og metodikk

1.1 Formålet med rapporten

Formålet med nærings- og godsstrømsanalysen er å utarbeide et kunnskapsgrunnlag som fylkeskommunen kan benytte i sitt arbeid med å sikre et godt samferdselstilbud til innbyggere og næringsliv i fylket.

Nærings- og godsanalysen for Nordland viser status og utvikling i transportomfang for produkter fra transportkrevende deler av næringslivet i fylket, i tillegg til å vise hvilke transportruter som benyttes. En viktig del av analysen er belyse næringslivet behov og utfordringer knyttet til nærings-/tungtransport på fylkesveg- og riksvegnettet, alle ferjesamband, jernbane, havn mv.

Rapporten er en oppdatering av nærings- og godsstrømsanalysen fra 2015.¹

1.2 Prosjektgjennomføring

Analysen er gjennomført i juni – september 2018.

1.3 Metode

1.3.1 Populasjon, utvalg og datainnsamling

Næringslivet i Nordland omfattet 15 255 foretak i 2017, hvorav 6 119 av disse hadde ansatte. Vi har rettet fokuset mot de næringene hvor godstransporten er betydelig. Analysen fokuserer derfor i hovedsak på sjømat, mineraler, industri, jordbruk, skogbruk, dagligvarer og petroleum. I tillegg er andre næringer som generer mye transport inkludert slik som avfallstransport, bygg og anlegg og verksteder.

Reiseliv er en næring i vekst hvor samferdselstilbudene har stor betydning for deres videre utvikling. Vi har derfor også gjort en mindre kartlegging av reiselivets behov og innspill vedrørende samferdselstilbud.

Eniro Forvalt ble benyttet som verktøy for segmentering av bedriftsutvalget.

Datainnsamlingen er gjort som en kombinasjon av spørreundersøkelse (Questback) og telefonintervjuer. 580 bedrifter i Nordland² (og et utvalg bedrifter i Sør-Troms) i de aktuelle næringene fikk tilsendt spørreskjema. 236 respondenter svarte på undersøkelsen. En stor andel av disse svarte for hele sitt konsern. Høyest svarprosent er det blant sjømatprodusentene hvor transportruter for 96 % av all sjømat fra Nordland i 2017 er kartlagt. I tillegg var det i overkant av 40 bedrifter som svarte at de ikke hadde godsforsendelse i 2017. Større bedrifter som ikke svarte på undersøkelsen ble ringt opp og det ble gjennomført telefonintervju. Innenfor enkelte av næringene valgte vi kun å gjøre telefonintervjuer, dette gjelder reiseliv, petroleum, dagligvarer og jordbruk. Innenfor disse næringene intervjuet vi de største aktørene og/ eller representanter for næringene. I enkelte tilfeller har vi fått konserntall, samt tall for underavdelinger. Vi har da gått inn og kvalitetssikret tallene for å unngå dobbelttelling.

1.3.2 Sekundærdata

Vi har benyttet oss av flere informasjonskilder i analysen, slik som:

- Statens vegvesen (SVV), blant annet Ferjedatabanken og vegnett.no
- Statistisk sentralbyrå (SSB)
- Fiskeridirektoratet
- Landbruksdirektoratet
- Mattilsynet
- Levertrapporten.no
- Nærings- og godsstrømsanalyse Nordland, 2015

¹ Nærings- og godsanalyse Nordland, 2015. Transportutvikling

² Undersøkelsen ble sendt til samtlige avdelinger av konsern i Nordland

- Direktoratet for Mineralforvaltning (DIRMIN)
- Difi.no

1.3.3 Svakheter ved analysen

Beregningene er gjort med bakgrunn i mottatt informasjon fra næringslivet og offentlige kilder. Det vil alltid være noe usikkerhet om hvor nøyaktig de registrerte mengdene er (tonn). Enkelte av bedriftene ga uttrykk for at de var litt usikre på transportmengdene. Vi har i den grad det har vært mulig sammenlignet med andre kilder for å gi så presise estimater som mulig. Målsettingen har vært å avdekke så mye av godsstrømmene som mulig.

De totale transportmengdene fremkommer likevel gjennom tellinger gjennomført av Statens vegvesen. Det er også her en usikkerhet, dersom maskinelle tellepunkt har vært ute av drift i korte eller lengre perioder. Slike avvik vil ikke fremkomme av dataene. For å få mest mulig sikre tall har vi for enkelte tellepunkt tatt bort verdier, dersom avvikene er unormalt store i forhold til øvrige år.

1.3.4 Visualisering av data

Det er utarbeidet visualiseringer av næringsstatistikker og andre data ved hjelp av verktøyet PowerBI. Det er i de ulike kapitlene inkludert linker til aktuelle visualiseringer som gir mer dybdeinformasjon til de temaene som er belyst gjennom rapporten. Linkene er illustrert med følgende ikon:



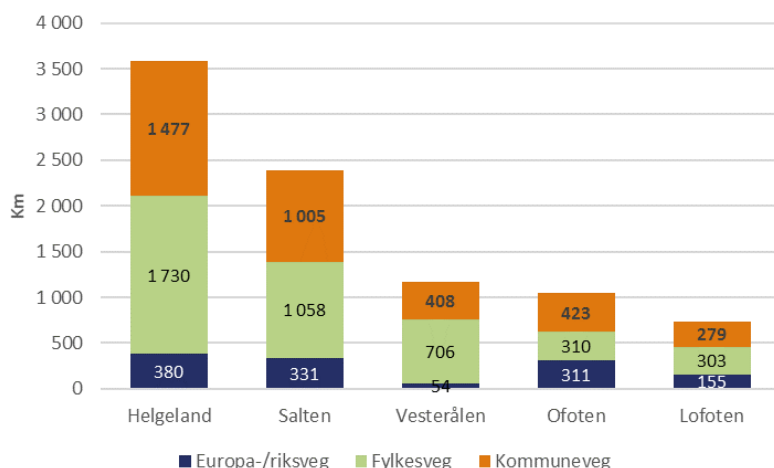
Klikk på ikonene for å komme til visualiseringene.

2 Vegnettet i Nordland

Kapitlet gir en kort beskrivelse av veginfrastrukturen i Nordland. Fylkeskommunen har det politiske og økonomiske ansvaret for drift, vedlikehold og investeringer på fylkeskommunale veger, samt tilhørende ferjestrekninger. Hele 4 109 km veg har Nordland fylkeskommune ansvaret for. Det er 52 tunneler tilknyttet de fylkeskommunale vegnettet i Nordland, med en total tunnellengde som utgjør 76 km. Kun 4 av landets fylker har flere tunneler enn Nordland.

2.1 Kilometer veg i regionene

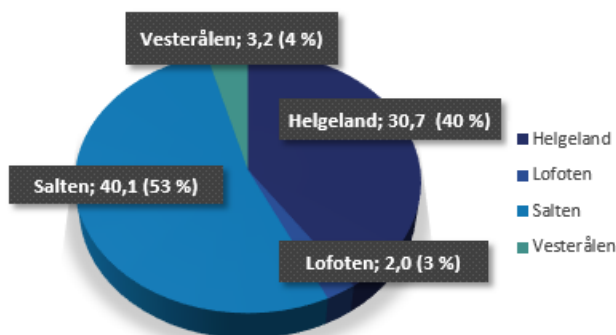
Figur 2-1 gir en oversikt over antall kilometer europa-/ riksveger, fylkesveger og kommunale veger fordelt på regionene i Nordland. Mer enn 40 prosent av det totale vegnettet i Nordland ligger på Helgeland.



Figur 2-1 Antall kilometer veg i regionene i Nordland 2017 (SSB)

2.2 Vegtunneler

Det er 52 tunneler langs fylkesvegene som Nordland fylkeskommune har vedlikeholdsansvar for. 4 av tunnelene har sykkelforbud. 23 av tunnelene finner vi på Helgeland, det samme antall tunneler har Salten. I Lofoten er det 3 tunneler tilknyttet fylkesveg, det samme er det i Vesterålen. Alle tunnelene i Ofoten er enten tilknyttet europaveg, riksveg eller kommunal veg. 18 av tunnelene er mer enn 1 kilometer lange. Tunnelene dekker til sammen en veglengde på mer enn 76 kilometer. Lengst av tunnelene på det fylkeskommunale vegnettet er Tøventunnelen med 10,6 kilometer. Deretter følger Steigentunnelen som er 8 kilometer lang og Svartistunnelen som er 7,6 kilometer. Figur 2-2 viser antall kilometer tunnel tilknyttet fylkesvegene i Nordland, samt regionenes prosentandel av total tunnellengde langs fylkesvegene i Nordland.



Figur 2-2 Antall km tunnel langs fylkesvegene i Nordland og regionenes prosentandel av total lengde tunnel (SVV)

Salten er den regionen som har flest antall kilometer tunnel langs fylkesvegene. 53 prosent av antall kilometer tunnel langs fylkesveiene i Nordland er i Salten. Deretter følger Helgeland med 40 prosent.

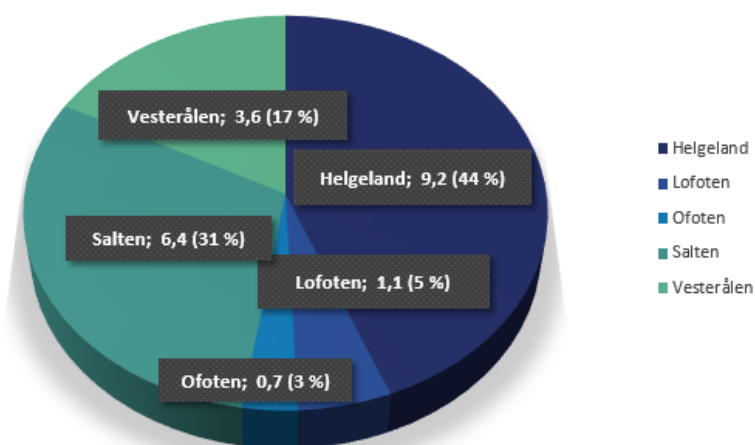
2.3 Bruer

Oversiktene til Statens vegvesen viser at Nordland fylkeskommune er vedlikeholdsansvarlig for totalt 963 ulike bru-konstruksjoner i regionene i Nordland. Tabell 2-1 gir en oversikt over antall bru langs fylkesvegnettet i regionene i Nordland. Av de 963 bruene i Nordland er det 523 som er kategorisert som vegbru.

Tabell 2-1 Antall bru som Nordland fylkeskommune har vedlikeholdsansvar for (SVV)

Region	Bru i fylling	Ferjeleie	Gang/ Sykkel-bru	Tunnel/ Vegoverbygg	Vegbru	Totalsum
Helgeland	117	54	8	28	251	458
Salten	83	14	6	27	133	263
Ofoten	21		1	1	38	61
Lofoten	14	4		4	28	50
Vesterålen	46	6	4	2	73	131
Totalt	281	78	19	62	523	963

Den totale lengden på alle vegbruene utgjør 20,9 kilometer. Figur 2-3 viser antall kilometer vegbru fordelt på regionene i Nordland. 44 prosent av alle kilometer vegbru i Nordland er å finne på Helgeland.



Figur 2-3 Total lengde (kilometer) - alle vegbruene i Nordland (SVV)

34 av de 523 vegbruene er mer enn 100 meter lange. Den aller lengste vegbru i Nordland er Helgelandsbrua som er 1 065 meter lang. Bruen forbinder Alstahaug og Leirfjord. Nest lengste bru er Hadselbrua mellom Langøya og Børøya med en lengde på 1 011 meter. Deretter følger Saltstraumbua som er 768 meter lang.

2.4 ÅDT målinger - større kjøretøy på vegstrekninger i regionene

Årsdøgnettrafikk (ÅDT) er en måling av antall kjøretøy som passerer et punkt på en vegstrekning (for begge retninger sammenlagt) gjennom året, dividert på antall dager i året. I denne analysen er ett av formålene å kartlegge ÅDT som følge av godsforsendelene til de ulike næringene som inngår i analysen. ÅDT gir et bilde av trafikkmengdene på vegstrekninger.



I samferdselsplanlegging er ÅDT et nyttig nøkkeltall som for eksempel kan benyttes til å beregne drift- og vedlikeholdsutgifter på vegstrekninger, men også i vurderinger av behov for oppgraderinger, omlegginger og utvidelser.

Vi gir en nærmere beskrivelse av beregnet ÅDT innenfor de ulike næringene i de følgende kapitlene. For å kunne gi et større bilde av registrert ÅDT langs vegstrekninger i regionene i Nordland velger vi her å presentere målinger Statens vegvesen har utført på ulike punkter langs vegstrekningene. I de senere år er det installert stadig flere målepunkter langs vegnettet i hele landet som måler ÅDT fordelt på kjøretøyenes lengde. I den grad det eksisterer statistikker har vi forsøkt å sammenligne registrert ÅDT for store kjøretøyer (større enn 12,5 meter) for årene 2014 - 2018. Endringene kan gi en viss indikasjon på utvikling i godstransport langs vegstrekninger i fylket. For noen av målepunktene mangler vi statistikk for enkelte av årene, det kan skyldes at det ikke var installert måling for årene vi viser eller at målepunktet var ute av drift.

Tabell 2-2 ÅDT for kjøretøy 12,5 – 22 m ved målepunkter på Helgeland (SVV)

Målepunkt	2014	2015	2016	2017	2018
E6 - Jernverksbakken	193	208	255	248	282
E6 - Dalselv	204	226	330	278	282
E6 - Osen	171	207	234	237	276
E6 - Langnes				299	263
E6 - Korgfjelltunnelen	187	217	247	239	257
E6 - Fellingsfors					250
E6 - Alsgaard	199	213	226	222	248
E6 - Selfors				243	239
E6 - Nordlandsporten	179	197	218	211	221
E6 - Fusta Bru	185	169	214	188	139
FV17 - Leland				99	103
FV17 - Helgelandsbru Øst				87	97
FV78 - Toventunnelen	75	82	89	84	90
FV12 - Yttern v/ Granneset				96	90
FV76 - Mosheim				67	70
FV76 - Brønnøysund sentrum vis à vis Thon Hotel				65	69
FV12 - Utskarpen					66
FV17 - Søvik				46	54
FV143 - Novikveien				57	53
FV17 - Skillebotn	21	22	23	28	49
FV17 - Våg i Sømna v/ ny værstasjon				37	40
FV76 - Molvikhammarn tunnel	24	23	22	26	34
E12 - Umbukta	33	29	28	30	32
FV17 - Lysfjordmana	26	28	33	30	32
FV17 - Sila	23	23	24	28	29
FV76 - Skillebotn	21	22	23	28	28
FV17 - Høyholm				14	17
FV382 - Nesna				18	15
FV244 - Øverøya				10	13
RV73 - Krutfjellet	12	10			12

Tabell 2-2 viser ÅDT registrert ved målepunkter på Helgeland i 2014 - 2018 for kjøretøy $\geq 12,5$ meter. Høyest ÅDT er målt på E6 - Jernverksbakken og E6 - Dalselv for kjøretøy av denne størrelse. Tabellen viser en betydelig økning i ÅDT på flere av punktene på vegstrekningene. For de aller fleste vegstrekningene er det en økning i ÅDT for store kjøretøy på Helgeland.

I tabell 2-3 illustreres tilsvarende målinger for punkter langs vegnettet i Salten.

Tabell 2-3 ÅDT for kjøretøy 12,5 – 22 m ved målepunkter i Salten (SVV)

Målepunkt	2014	2015	2016	2017	2018
RV80 - Skjæringa			419	377	358
RV80 - Jensvoll	284	296	319	322	313
RV80 - Hunstadmoen		193	307	273	281
RV80 - Vikan	197	209	256	313	251
E6 - Tussvika Værstasjon	131	103	37	105	210
E6 Røklund Nord	166	187	195	195	210
E6 - Fauske Nord	181	211	212	203	203
RV80 - Luftfartsenteret	82	148	212	243	201
E6 - Dalmovikhals		129	190	188	198
RV80 - Nordvika Værstasjon	173	185	188	172	198
RV80 - Røvik - Strømsnes	171	126	170	184	193
E6 - Kråkmotunnelen				138	186
E6 - Kalvik	143	149	170	172	185
RV80 - Jernbaneveien			146	165	176
E6 - Sørrelva	128	136	167	180	173
RV80 - Olav5 v/ Byggmakker			207	196	133
RV80 - Sjøgata		146	155	131	123
E6 - Ulsvåg S			118	112	118
E6 - Ulsvåg fartstavle	96	109	103	96	111
FV834 - Kirkeveien v/ Reinslettetkrysset		72	53	61	72
FV17 - Vethaugen	38	39	36	50	55
FV17 - Tuv X RV812		42	46	44	46
FV17 - Asgotsletta				36	38
RV77 - Graddis	26	31	28	31	33
FV81 - Oppeid		7	20	21	20
FV81 - Ulsvåg Vest		8	19	21	20
FV834 - Løp Hovedgård		19	29	28	16
FV835 - Steigentunnelen	9	10	10	11	14
FV812 - Sandkollen		14	14	13	13
FV812 - Tuv		10	13	10	12
FV17 - Svartistunnelen		13	12	12	12
FV812 - Ljøsenhammarn				8	8
FV17 - Torsvika					6
FV812 - Sandkollen mot Støvset	4	15	30		4
FV813 - Strand					3

Tilsvarende som for Helgeland er det en betydelig økning i registrert ÅDT ved punkter langs vegstrekninger i Salten. Den store økningen i Bodø-området må sannsynligvis også tilskrives det omfattende arbeidet som pågår med Vegpakke Salten og andre store byggeprosjekter i byen. Det har vært en økning i registrert ÅDT for store kjøretøy ved de fleste målepunktene i Salten.

I tabell 2-4 presenteres ÅDT-statikker for vegstrekninger i Ofoten.

Tabell 2-4 ÅDT for kjøretøy 12,5 – 22 m ved målepunkter i Ofoten (SVV)

Målepunkt	2014	2015	2016	2017	2018
E6 - Narvik sentrum			434	444	442
E6 - Trældaltunnelen			275	325	336
E6 - Bjerkvik S			290	320	331
E6 - Hergotta	262	138		261	294
E10 - Bjerkvik V	217	206	243	252	263
E10 - Kåringen Vest	150	149	87	178	189
E10 - Kåringen Nord	135	140	84	179	188
E6 - Drag x Rv827			169	165	178
E6 - Beisfjord bru			156	141	164
E6 - Ballangen sentrum			103	100	110
E10 - Sørðalstunnel	72	74	82	80	96
E10 - Trollvann Brøytestasjon		82	89	83	95
E10 - Bjørnfjell	80	69	86	81	92
RV833 - Evenes flyplass			61	65	67
RV 827 - Kjøpsvikveien	45	33	60	73	61
E6 - Skjellesvikskaret	25	48	47	41	47

Høyest ÅDT i Nordland for kjøretøy større enn 12,5 meter finner vi i Narvik sentrum med en registrert ÅDT på 442 i 2018. Ved samtlige målepunkter i Ofoten er det en økning i ÅDT for kjøretøy større enn 12,5 meter.

Tabell 2-5 viser ÅDT målinger ved målepunkter i Lofoten. E10 Svolvær vest v/ tunnelen er det målepunktet hvor det ble registrert høyest ÅDT blant kjøretøy større enn 12,5 meter i Lofoten i 2018.

Tabell 2-5 ÅDT for kjøretøy 12,5 – 22 m ved målepunkter i Lofoten (SVV)

Målepunkt	2014	2015	2016	2017	2018
E10 - Svolvær vest v/ tunnel				148	157
E10 - Leknes Øst				130	135
E10 - Osan		122		112	122
E10 - Svolvær Øst		95		108	117
E10 - Vaterfjorden				106	115
E10 - Rørvikskaret		84		103	112
E10 - Oppdøl (Vestvågøy)					96
E10 - Sunklakk vest				78	88
E10 - Storeidet				86	86
FV815 - Leknes Sør				62	74
FV842 - Leknes				69	74
E10 - Nappstraumtunnelen	32	35	39	41	50
E10 - Ramberg				36	42
E10 - Moskenes x ferjekai				26	41
E10 - Fjøsdaalen	24	28			40
E10 - Moskenes arm til ferje				28	27
FV817 - Skifjord		20	15	23	25
E10 - Moskenes x mot Å				12	19
FV816 - Engøysundbrua Henningsvær				5	17

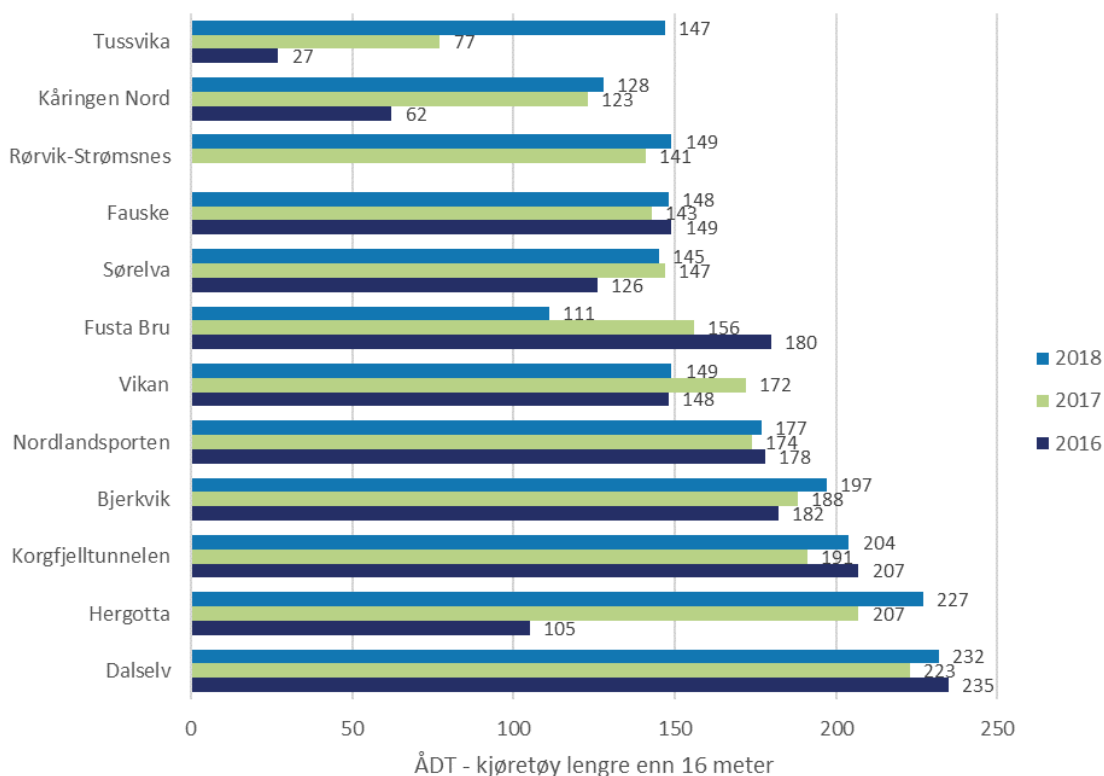
Målepunkt	2014	2015	2016	2017	2018
FV939 - Sørvågen				13	12
FV850 - Svolvær Lufthavn				4	5

Tabell 2-6 nedenfor viser ÅDT målinger i Vesterålen. Det synes være store forskjeller fra år til år ved enkelte av målepunktene.

Tabell 2-6 ÅDT for kjøretøy 12,5 – 22 m ved målepunkter i Vesterålen (SVV)

Målepunkt	2014	2015	2016	2017	2018
E10 - Higrav Leirvikhaugen				113	123
FV82 - Sortland (Kirkebakken)	181	182	201	191	93
FV82 - Skagen				89	87
FV820 - Sortland		68		86	85
FV82 - Børøya			41		61
FV82 - Stokmarknes			34	38	41
FV82 - Risøyhamn			36	41	40
FV82 - Andenes vest				28	35
FV820 - Frøskeland		22		31	26
FV885 - Hadselbrukrysset					25

Det er en generell økning i antall lange kjøretøy lengre enn 16 meter på vegene i Nordland. Figur 2-4 viser ÅDT for kjøretøy lengre enn 16 meter ved sterkt trafikkerte punkter i Nordland for årene 2016, 2017 og 2018.

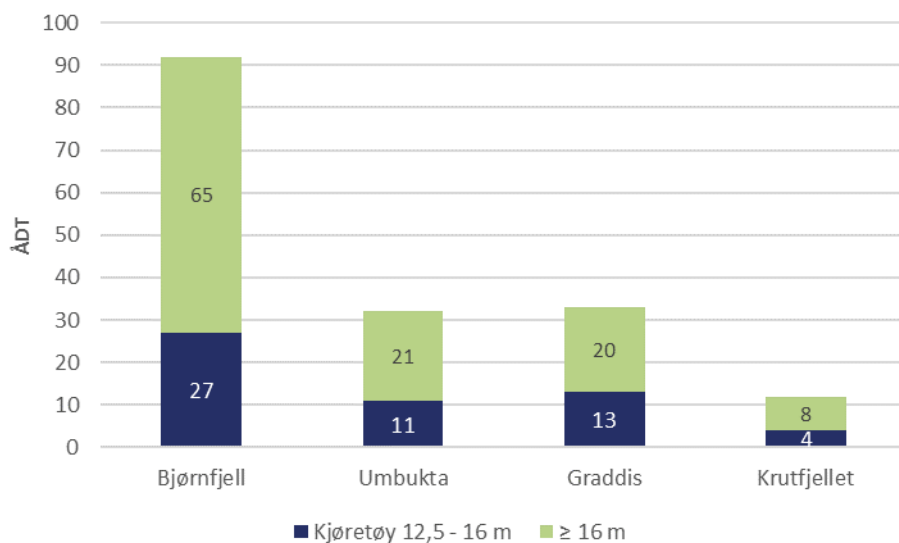


Figur 2-4 ÅDT, kjøretøy lengre enn 16 meter (SVV)

2.5 Riksgrenser

Det er i hovedsak 4 riksveger i Nordland som representerer grensekryssing mot Sverige, disse er: E10 Bjørnfjell, RV77 Graddis, E12 Umbukta, og RV73 Krutfjellet. I tillegg er det en grenseovergang

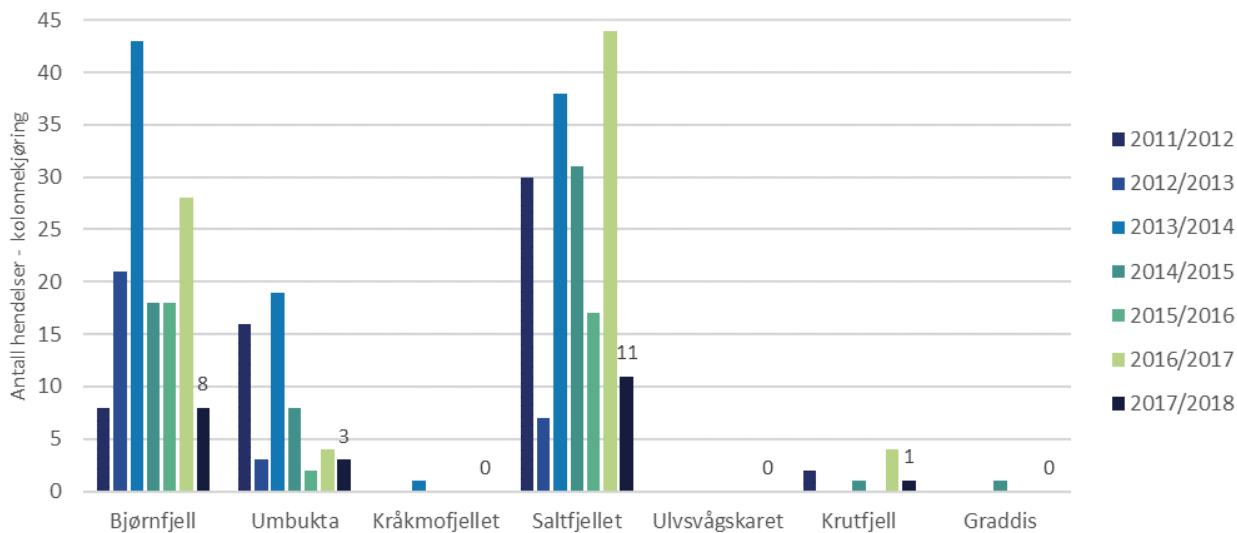
som ikke benyttes til godstransport: FV 296 over Skalmodalen i Hattfjelldal). Figur 2-5 viser en oversikt over ÅDT knyttet til store kjøretøy for disse grensepasseringene mot Sverige.



Figur 2-5 Grensepasseringer mot Sverige, ÅDT tyngre kjøretøy 2018 (SSV)

2.6 Kolonnekjøring og midlertidige stengninger

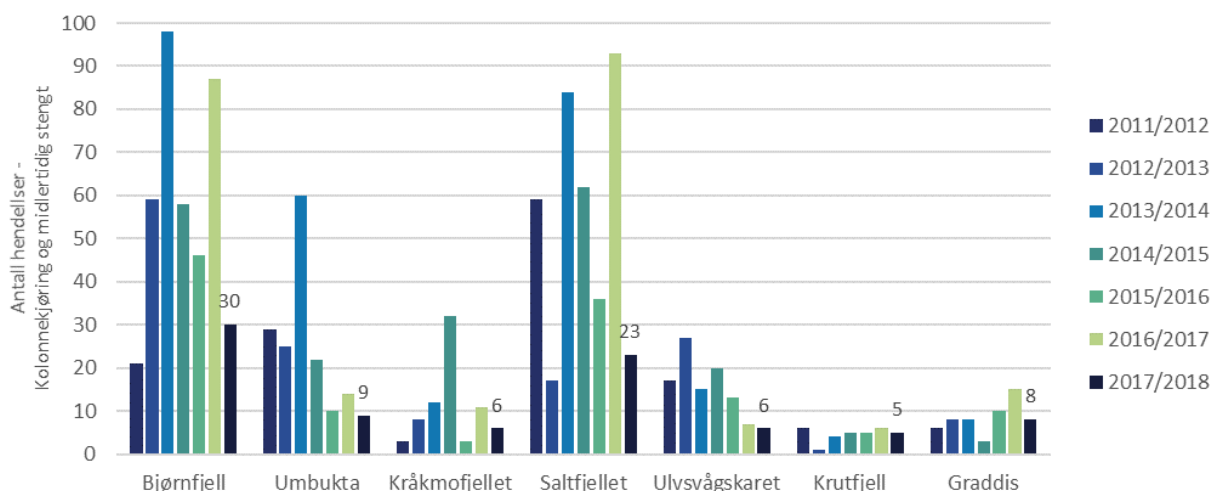
Kolonnekjøring og midlertidige stengninger skaper utfordringer for et næringsliv som er avhengig av en rask og effektiv godstransport. Figur 2-6 viser antall ganger det har vært kolonnekjøring på 7 av de store fjellovergangene i Nordland, for årene 2011 – 2018.



Figur 2-6 Kolonnekjøring i Nordland 2011 – 2018 (SVV)

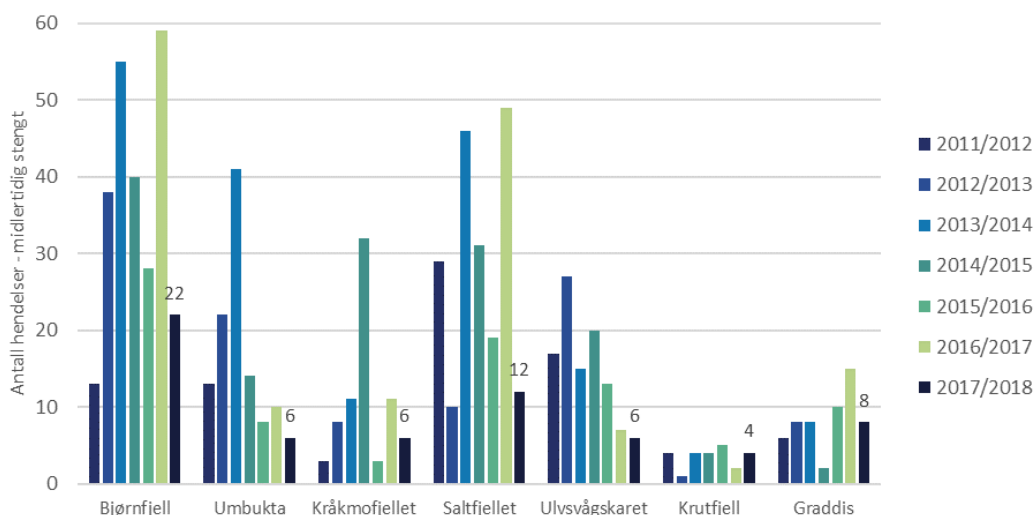
Det er spesielt ved fjellovergangene Bjørnfjell og Saltfjellet hvor det er en del kolonnekjøring om vinteren. Antall kolonnekjøringer varierer mye fra år til år. Vinteren 2017/ 2018 var det 23 kolonnekjøringer ved fjellovergangene som er vist i figur 2-6, til sammenligning var det 101 kolonnekjøringer vinteren 2013/ 2014. I figur 2-7 viser vi både kolonnekjøring og midlertidige vinter-stengninger for de samme fjellovergangene i samme figur. Klikk på ikonet til høyre for oversikt for mer informasjon om kolonnekjøring på vegnettet i Nordland.





Figur 2-7 Midlertidig stengt/ kolonnekjøring i Nordland 2011-2015 (SVV)

Det var registrert totalt 87 hendelser med kolonnekjøring og/ eller midlertidige stengninger ved disse fjellovergangene vinteren 2017/ 2018. Dårlig vær er den vanligste årsaken til både kolonnekjøring og midlertidige stengninger. Figur 2-8 viser antall ganger fjellovergangene var midlertidig stengt. Bjørnfjell er den fjellovergangen som flest ganger har vært midlertidig stengt.



Figur 2-8 Midlertidig stengt i Nordland 2011-2015 (SVV)

2.7 Ulykker som involverte tyngre kjøretøy i Nordland

Det er utarbeidet en oversikt over antall ulykker i Nordland hvor større kjøretøy har vært involvert, for årene 2012-2017. En oversikt over disse hendelsene er tilgjengelig ved å klikke på ikonet til høyre.



2.8 Raste- og døgnhvileplasser i Nordland

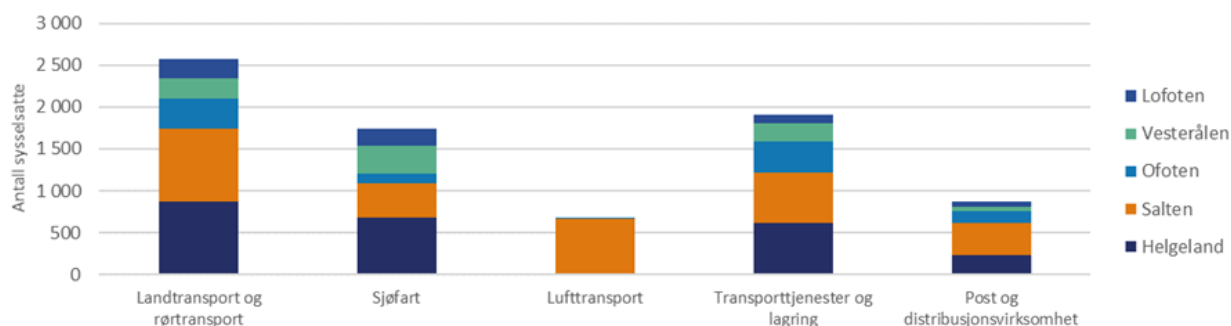
Kjøre- og hviletidsbestemmelsene pålegger sjåførene som kjører tunge biler å ta pauser og hvile tilstrekkelig lenge til å få en normal søvnperiode. Uthvilte sjåfører er viktig for trafikksikkerheten. Selv om Statens vegvesen har bygget en del rasteplasser der det er mulig å parkere, er dette ikke tilstrekkelig til å dekke behovet for døgnhvile. De fleste rasteplassene har dårlig standard, og noen er stengt om vinteren. I praksis er rasteplassene best tilpasset personbilsjåfører og turistenes behov. Det er ifølge vegkart.no (Staten vegvesen) 4 døgnhvileplasser i Nordland, hvor Hamarøy er den nordligste. Klikk på ikonet for oversikt over raste- og døgnhvileplasser i Nordland.



3 Transport – knutepunkter og terminaler

3.1 Fakta om transportsektoren i Nordland

Transportnæringen er en viktig samarbeidspartner for næringslivet for å sikre sikker og effektiv transport av gods inn og ut av fylket. Nærmere 8 000 personer har sitt arbeid innenfor transportsektoren i fylket. Transportnæringen i Nordland omsatte for om lag 10 milliarder kroner i 2017, med en verdiskaping på 4,5 milliarder kroner³. I figur 3-1 gis en oversikt over sysselsettingen innenfor transportsektoren, fordelt på regioner og bransjene: landtransport/ rørtransport, sjøfart, lufttransport, transporttjenester og lagring, samt post- og distribusjonsvirksomhet.



Figur 3-1 Sysselsatte i transportsektoren i Nordland 2017 (SSB)

Både antall sysselsatte og omsetning ligger på omtrent samme nivå som for ti år siden, med unntak av sjøfart hvor det er registrert en betydelig nedgang. Flytting av arbeidsplasser innenfor Hurtigruten er en medvirkende årsak til denne nedgangen.

3.2 Knutepunkter/ terminaler i Nordland

Et langstrakt fylke som Nordland har flere viktige logistikk-knutepunkter som bidrar til flyt i godstransporten internt i fylket, men også med omverdenen. Knutepunktene spiller en særdeles viktig rolle for en effektiv godsstrøm. I Tabell 3-1 oppsummeres viktige terminaler i Nordland.

Tabell 3-1 Terminaler i Nordland

Landbaserte godsterminaler	Sjøterminaler	Fryseterminaler
Schenker: Bodø, Narvik, Mo i Rana og Sortland Bring: Bodø, Narvik, Mo i Rana, Sortland, Sandnessjøen og Leknes PostNord: Bodø, Mo i Rana og Stokmarknes Jernbaneterminaler: Bodø, Narvik, Mo i Rana og Fauske Bilterminaler: Mo i Rana og Bjerkvik	Nor Lines International: Bodø, Sandnessjøen, Svolvær (underavdelinger). Har i tillegg terminaler i Brønnøysund, Nesna, Risøyhamn, Sortland, Stamsund, Stokmarknes og Ørnes, Havner i Nordland: Se oversikt, kapittel 4.6.	Bodø, Sortland, Myre, Leknes, Andenes, Lødingen, Værøy, Melbu, Stamsund og Træna



³ Verdiskaping er et økonomisk nøkkeltall, ofte beregnet som omsetning minus varekjøp.

4 Sjørelaterte forhold, herunder ferjer

I tillegg til å ha ansvar for fylkesvegene har Nordland fylkeskommune også ansvar for fylkesvegferjesambandene i regionene, samt hurtigbåter og et mindre godsførende fartøy («Fjordlast»).

4.1 Ferjesamband

Nordland er det fylket som er knyttet sammen gjennom flest ferjesamband. I 2018 er det 27 riks- og fylkesvegsamband, inkludert 1 europavegsamband. Ferjesambandene er viktig både for innbyggerne og næringslivet i regionene. Mange av fylkets store eksportbedrifter er helt avhengig av ferjesamband for å kunne transportere ut sine produkter til kunder, enten lokalt, nasjonalt eller globalt. Forsinkelser eller stopp i ferjesambandene kan i verste fall bety tapte inntekter og svekket konkurranseevne. Fire av lakseslakteriene i fylket ligger på øyer, og er helt avhengig av ferje for å få produktene ut til markedet.

I en godsanalyse som dette må det utarbeides oversikter over hvor mye av godset som fraktes med ferjesambandene. Bedriftene i denne analysen har selv bidratt med informasjon om hvor mye gods de sender ut av sine lokaliteter, i tillegg til informasjon om hva de mottar av gods målt i tonn. Siden analysen ikke omfatter det komplette næringslivet i fylket er det også nyttig å se til andre kilder. Ferjedatabanken⁴ har statikker over både antall reisende, kjøretøy i ulike størrelsesklasser i tillegg til en lang rekke andre faktorer for alle ferjesambandene i landet.

Det er laget en visualisering for trafikk på ferjesambandene og ferjekaiene i Nordland, følg linken for å komme til disse.



4.1.1 Beregning av PBE på region og sambandsstrekning

En personbilenheter (PBE) er en måleenhet som benyttes for å tallfeste hvor mange personbiler en bilferje har kapasitet til å laste på bildekket. Hensikten med denne måleenheten er at det skal være en størrelse som sier noe om hvor stor plass og hvor stor belastning det enkelte kjøretøy utgjør for ferjen/ ferjedekket. PBE-begrepet gir mulighet for lettere å beregne produksjon i ferjenæringen. Dette kan i sin tur gi grunnlag for å foreta produktivitets- og effektivitetsstudier av næringen⁵. Ved å se på utviklingen i antall store kjøretøyer som trafikkerer ferjesambandene gir dette et bilde av utviklingen i godstransporten.

I tabellen nedenfor vises transportarbeidet i 2017, rangert etter totalt transporterte PBE. Tabellen er regionfordelt som vist i kolonne 1, kolonne 2 og 3 viser transportarbeidet målt i totalt antall PBE. Her er både små og store kjøretøy registrert. I de to siste kolonnene har vi skilt ut tungtrafikken over 14 meter, og omregnet antall kjøretøy til PBE etter de omregningsfaktorene som benyttes av Statens vegvesen.

Tabell 4-1 PBE ved samtlige ferjesamband i Nordland i 2017, fordelt på regioner (Ferjedatabanken)

Region	PBE alle kjøretøy	PBE-Andel	PBE kjøretøy ≥ 14 meter	Andel ≥ 14 meter
Helgeland	1 127 104	44,0 %	224 154	19,9 %
Ofoten	496 885	19,4 %	246 007	49,5 %
Ofoten/Vesterålen	403 116	15,7 %	180 891	44,9 %
Salten	195 838	7,6 %	27 299	13,9 %
Salten/Lofoten	169 166	6,6 %	54 628	32,3 %
Vesterålen	146 885	5,7 %	38 814	26,4 %
Lofoten	10 890	0,4 %	3 813	35,0 %
Vesterålen/Senja	12 857	0,5 %	292	2,3 %
Nordland	2 562 741	100,0 %	775 897	30,3 %

⁴ Ferjedatabanken inneholder trafikkdata fra ferjesambandene i Norge, og driftes av Statens vegvesen. <http://fdb.triona.no/>

⁵ Definisjonen er hentet fra Rapporten Ferjestatistikk 2012, Statens vegvesen.

Det transporteres totalt 1 millioner kjøretøy på fylkesferjene. I 2017 ble det transportert i overkant av 2,5 millioner PBE over alle sambandene i Nordland. Antallet PBE er beregnet fra et totalt antall på ca. 1,4 millioner transporterte kjøretøy i 2017. 2 562 741 PBE tilsvarer omtrent 7 000 PBE per dag. En gjennomsnittlig åpningstid på 16 timer, gir en PBE per time på 440.

Helgeland stod for 44 prosent av totalt målt PBE ved ferjesambandene i Nordland i 2017 (både små og store kjøretøy). Høyest andel innenfor tungtrafikken finner vi derimot i Ofoten-regionen, med en andel av tunge kjøretøy på 49,5 prosent. Like bak følger Ofoten/ Vesterålen og deretter Lofoten med andeler på henholdsvis 44,9 og 35 prosent. Helgeland har til sammenligning en andel av tungtransport på i underkant av 20 prosent.

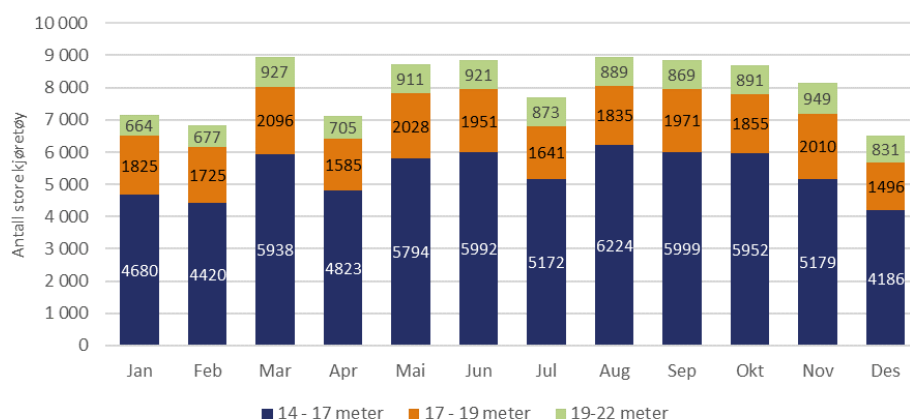
Sammenlignet med 2015 har det vært en økning i PBE for alle kjøretøy fra 2 550 038 til 2 562 741. For kjøretøy større enn 14 meter har det derimot vært en nedgang, fra 826 109 til 775 897 i 2017. Tungtransport utgjør 30,3 prosent av total PBE på alle kjøretøy for 2017.

Tabell 4-2 viser PBE ved fylkesvegferjesambandene i 2017, totalt for alle kjøretøy og for større kjøretøy. I 2017 ble det transportert i overkant av 1,5 millioner PBE over alle fylkesvegferjesambandene i Nordland, hvorav 312 503 PBE var kjøretøy ≥ 14 meter. Tilsvarende tall for store kjøretøy i 2015 og 2016 var 351 262 og 372 972. Det er en relativt stor nedgang i PBE fra 2015 til 2017. Nedgangen finner vi i hovedsak på ferjesamband på Helgeland: Onøy-Stokkvågen, Vennesund-Holm, Søvik-Herøy og Sandnessjøen-Bjørn.

Tabell 4-2 PBE ved fylkesveg ferjesamband i Nordland, fordelt på regioner (Ferjedatabanken)

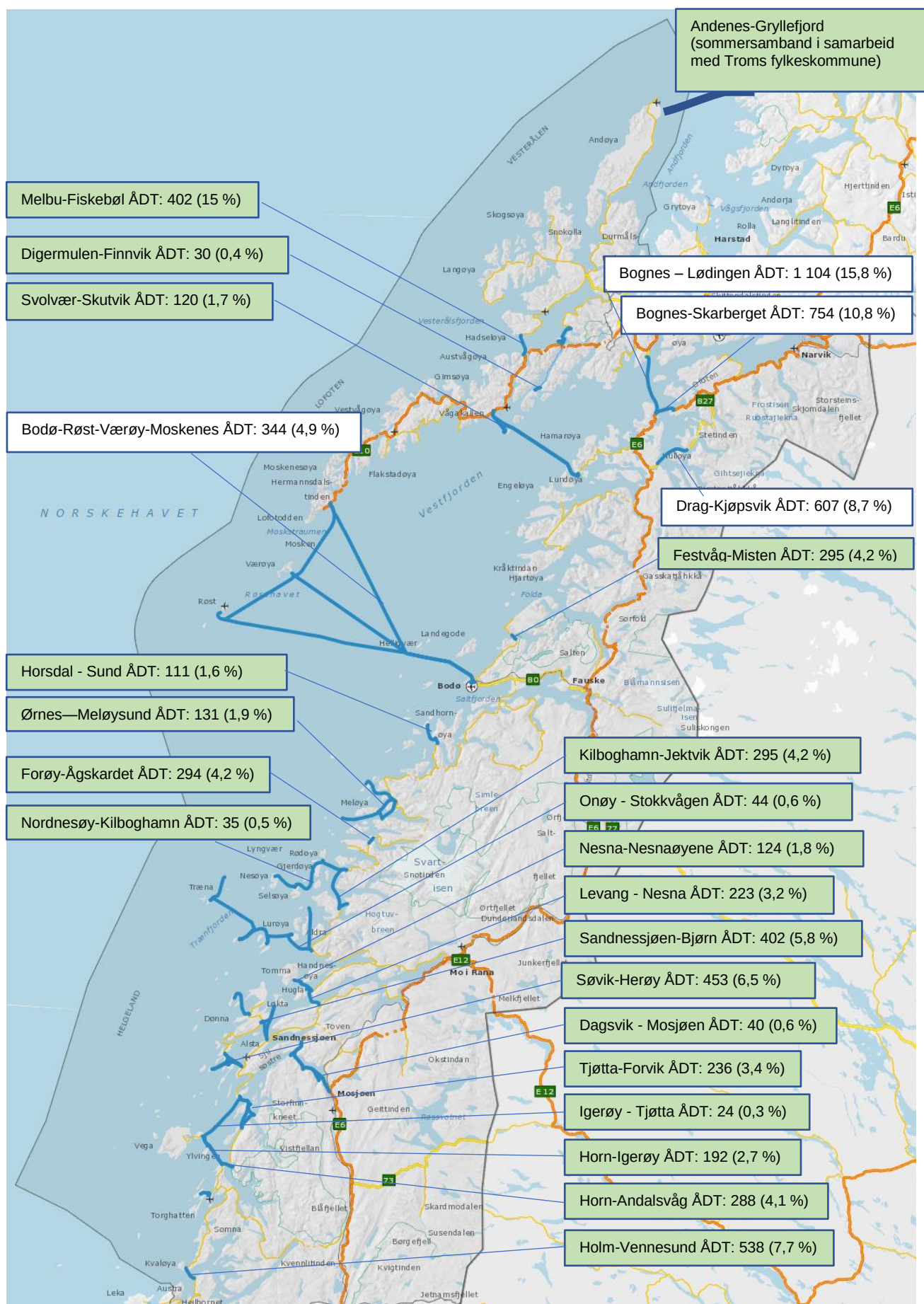
Region	PBE alle kjøretøy	PBE-Andel	PBE kjøretøy ≥ 14 meter	Andel ≥ 14 meter
Helgeland	1 127 104	73,3 %	224 154	19,9 %
Salten	195 838	12,7 %	27 299	13,9 %
Salten/Lofoten	43 872	2,9 %	18 132	41,3 %
Vesterålen	146 885	9,6 %	38 814	26,4 %
Lofoten	10 890	0,7 %	3 813	35,0 %
Vesterålen/Senja	12 857	0,8 %	292	2,3 %
Nordland	1 537 446	100,0 %	312 503	20,3 %

I figur 4-1 gis en oversikt over antall store kjøretøy som benyttet ferjesambandene i 2017 fordelt på måneder. Som figuren viser kan det være forskjeller i transportmengden fra måned til måned i løpet av ett år.



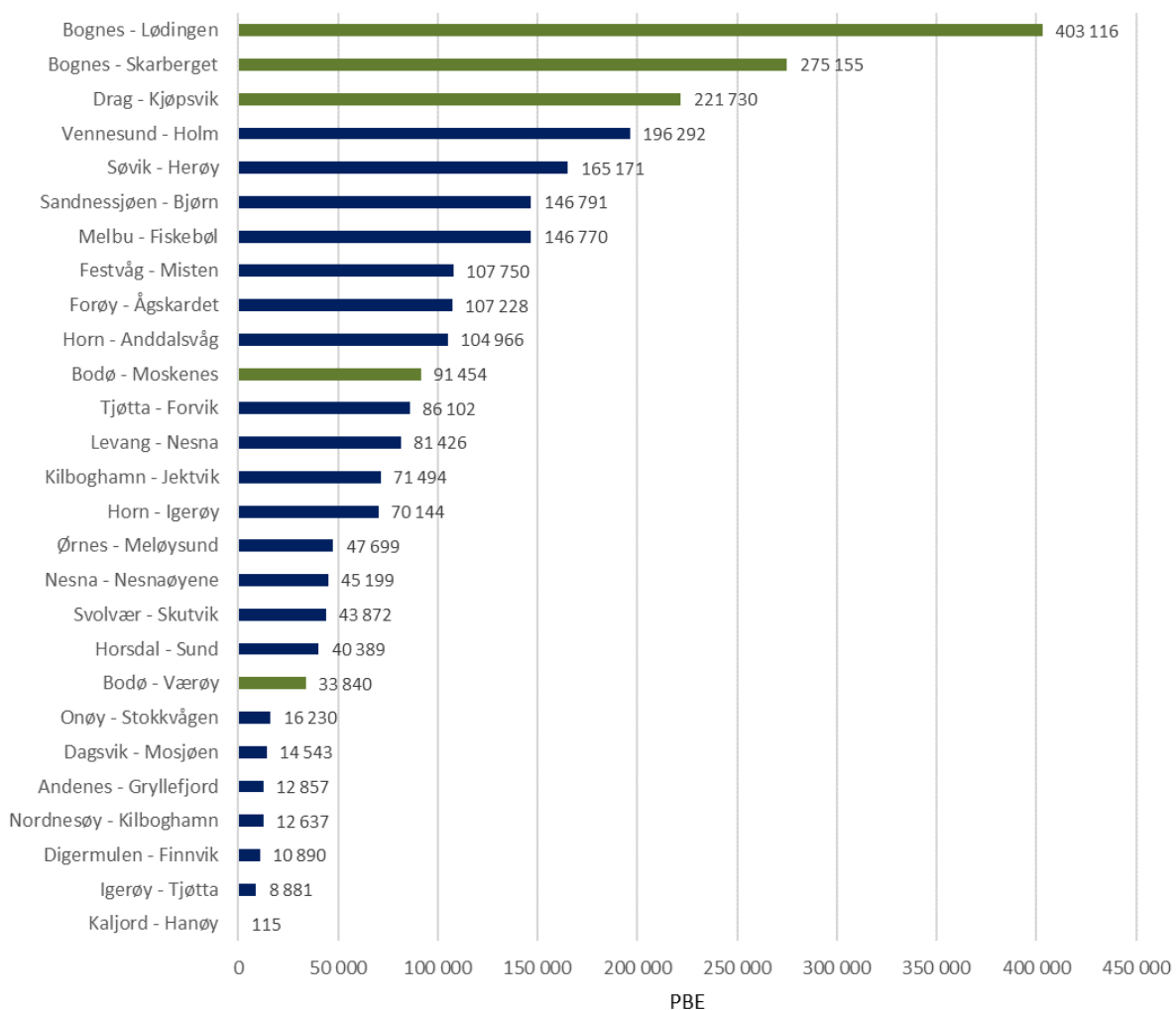
Figur 4-1 Antall store kjøretøy som benyttet ferjesambandene i Nordland i 2017 (Ferjedatabanken)

En oversikt over alle ferjesambandene i Nordland vises i kartet i figur 4-2 på neste side, hvor også ÅDT for hvert samband er oppgitt. I tillegg gis en oversikt over hvilken prosentandel av den totale ÅDT for alle ferjesambandene i Nordland som de ulike sambandene står for. Ferjesamband på fylkesveger er markert med grønn farge. Ferjesambandene Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund og Stokkvågen-Træna er behandlet sammen som fylkesvegferjesamband Onøy-Stokkvågen



Figur 4-2 Ferjesambandene i Nordland 2018 (Ferjedatabanken).

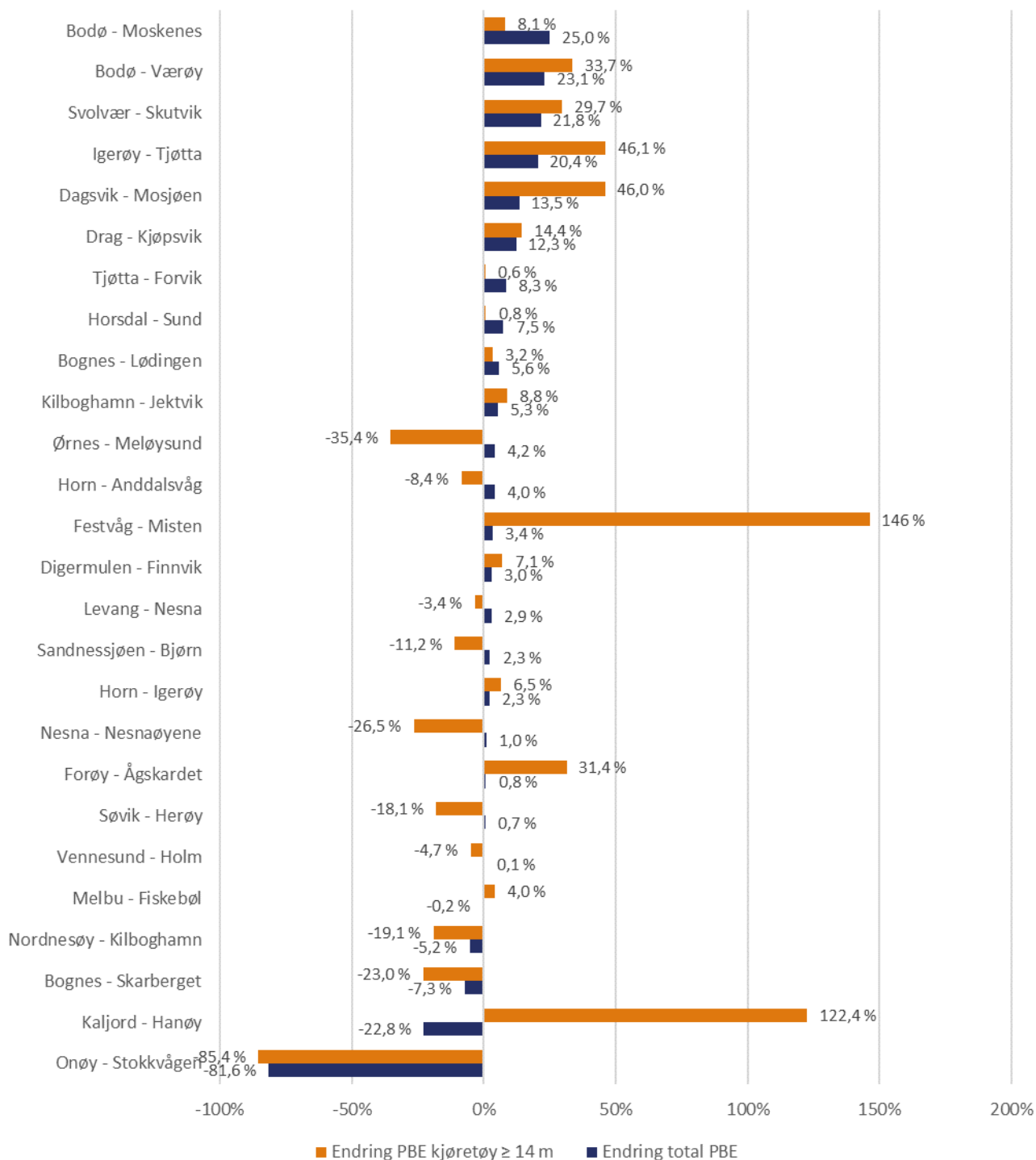
I figur 4-3 presenteres en oversikt over antallet PBE per ferjesamband i Nordland for 2017. Ferjesamband knyttet til fylkesveger er markert med blå farge. Størst PBE finner vi i sambandet Bognes – Lødingen, som i 2017 transporterte over 400 000 PBE. Andre samband med en stor andel transportarbeid er Bognes – Skarberget og Drag – Kjøpsvik.



Figur 4-3 PBE per ferjesamband i Nordland 2017 (Ferjedatabanken)

De ti minste sambandene, målt ved PBE, transporterte til sammen ca. 195 000 PBE. To av sambandene transporterte under 10 000 PBE i 2017. Det har vært økt trafikk ved 21 av 27 samband, målt i PBE, fra 2015-2017. Til tross for at sambandet Bognes – Lødingen er størst målt i PBE, ser vi størst økning i sambandet Bodø – Moskenes, med en vekst på 25 prosent. Bodø – Værøy har nest høyest vekst, med 23,1 prosent. Sambandet Svolvær – Skutvik er kun operativt i sommermånedene juni – august, de øvrige månedene går ferjen mellom Svolvær og Skrova.

Fem av sambandene opplevde en nedgang i total PBE for perioden 2015 – 2017.

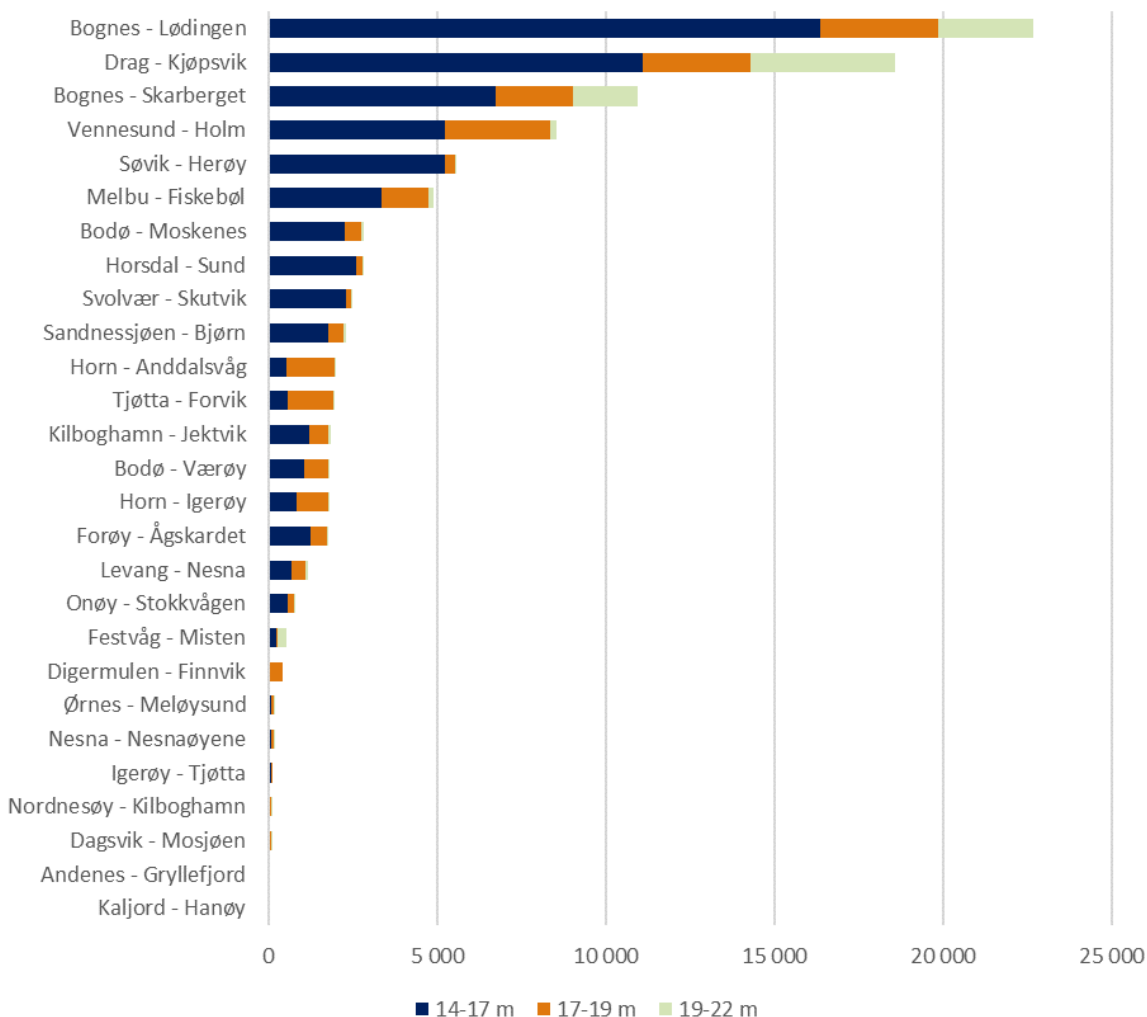


Figur 4-4 Endring i total PBE og PBE for kjøretøy ≥ 14 m 2015 – 2017 (Ferjedatabanken)

Figur 4-4 viser prosentvis endring i total PBE for de ulike ferjesambandene i Nordland. Den betydelige økningen i PBE for kjøretøy ≥ 14 meter på sambandet Festvåg-Misten kan blant annet forklares med at det pågikk vegutbedring i Kjerringøy. Som figuren viser er det flere av sambandene på Helgeland som har hadde en nedgang i PBE for kjøretøy ≥ 14 meter i årene 2015 - 2017. Ferjesambandet Bognes-Skarberget hadde en nedgang i PBE for store kjøretøy på 23 prosent i denne perioden. Dette kan skyldes at trafikkfordelingen mellom sambandene Bognes-Skarberget og Drag-Kjøpsvik i perioden har normalisert seg etter at utbedringsarbeidet av brannskadet tunnel ved Kjøpsvik ble avsluttet. Sambandet Kaljord-Hanøy har i utgangspunktet marginal trafikk av større kjøretøy og en liten endring vil derfor gi store relative utslag. Sambandet Svolvær – Skutvik er kun

operativt i sommermånedene juni – august, de øvrige månedene går ferjen mellom Svolvær og Skrova.

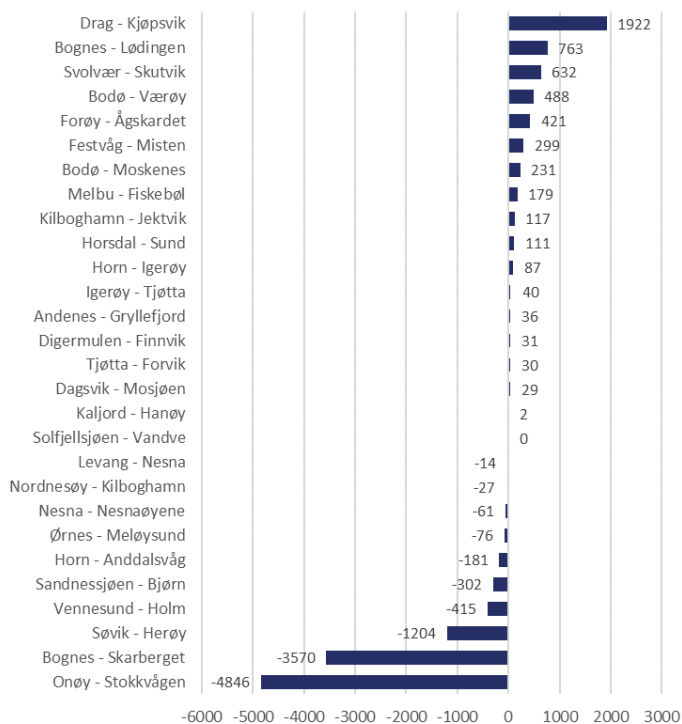
Nedenfor gis en rangering av ferjesambandene i Nordland, etter antall transporterte kjøretøy over 14 meter.



Figur 4-5 Kjøretøy ≥ 14 meter, ferjesamband i Nordland 2017 (Ferjedatabanken)

De sambandene som har mest tungtrafikk er Bognes-Lødingen og Drag-Kjøpsvik. Over 40 prosent av Nordlands tungtrafikk med ferje var knyttet til disse to sambandene i 2017. De seks sambandene med mest tungtrafikk står for om lag 74 prosent av totaltrafikken av tynge kjøretøy i Nordland, mens 7 av sambandene har tungtrafikk tilsvarende mindre enn ett langt kjøretøy per dag. På de fleste sambandene er det høyest antall kjøretøy med en lengdeklasse på 14 til 17 meter.

Til tross for at Bognes-Skarberget er et større samband enn Drag-Kjøpsvik, målt ved PBE, har sambandet Drag-Kjøpsvik vesentlig større antall tungtrafikk. I 2017 gikk det 30 tunge kjøretøy per døgn over Bognes-Skarberget, mens det gikk overkant av 51 tunge kjøretøy over Drag-Kjøpsvik. Begge sambandene transporterer gjennomgående E6-trafikk, og om lag 30 prosent av tungtrafikken i Nordland går over disse to sambandene.

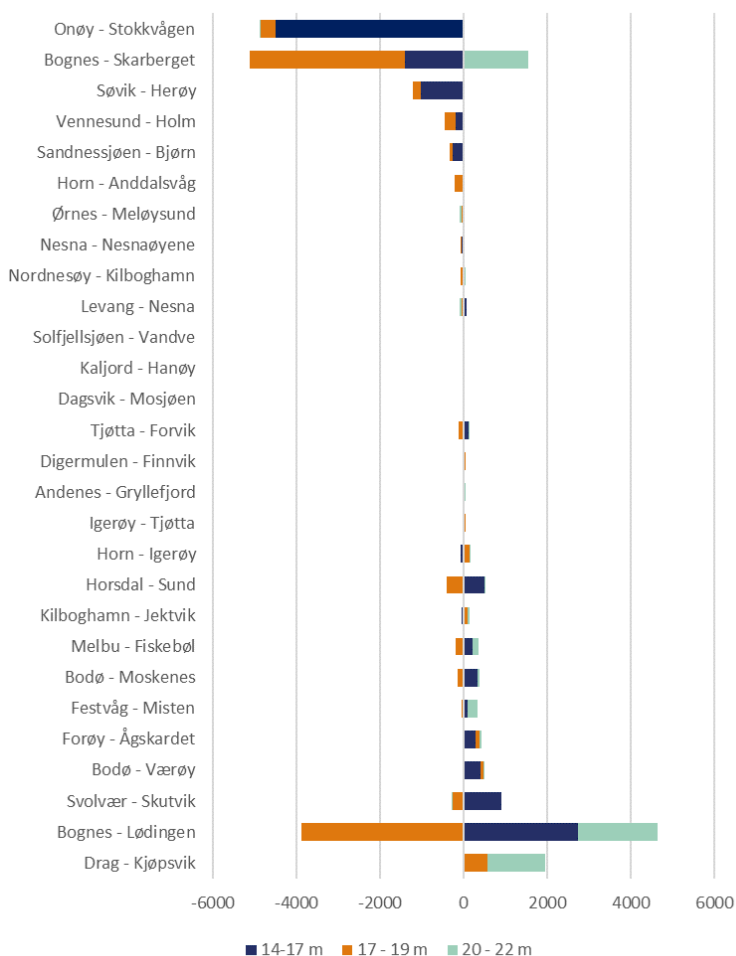


Figur 4-6 viser endringen i antall kjøretøy over 14 meter. Kun ett av sambandene hadde en økning på over 1 000 flere lange kjøretøy fra perioden 2015 til 2017. Drag-Kjøpsvik hadde en økning på 1 922 flere kjøretøy i 2017 sammenlignet med 2015 (skyldes tunnelbrannen ved Kjøpsvik). Bognes-Lødingen hadde en økning på 763 flere, og Svolvær-Skutvik hadde en økning på 632 flere tunge kjøretøy i perioden.

Bognes-Skarberget, som er et stort ferjesamband, har hatt en vesentlig nedgang med 3 570 færre tunge kjøretøy.

Figur 4-6 Endring i antall kjøretøy ≥ 14 meter, ferjesambandene i Nordland 2017

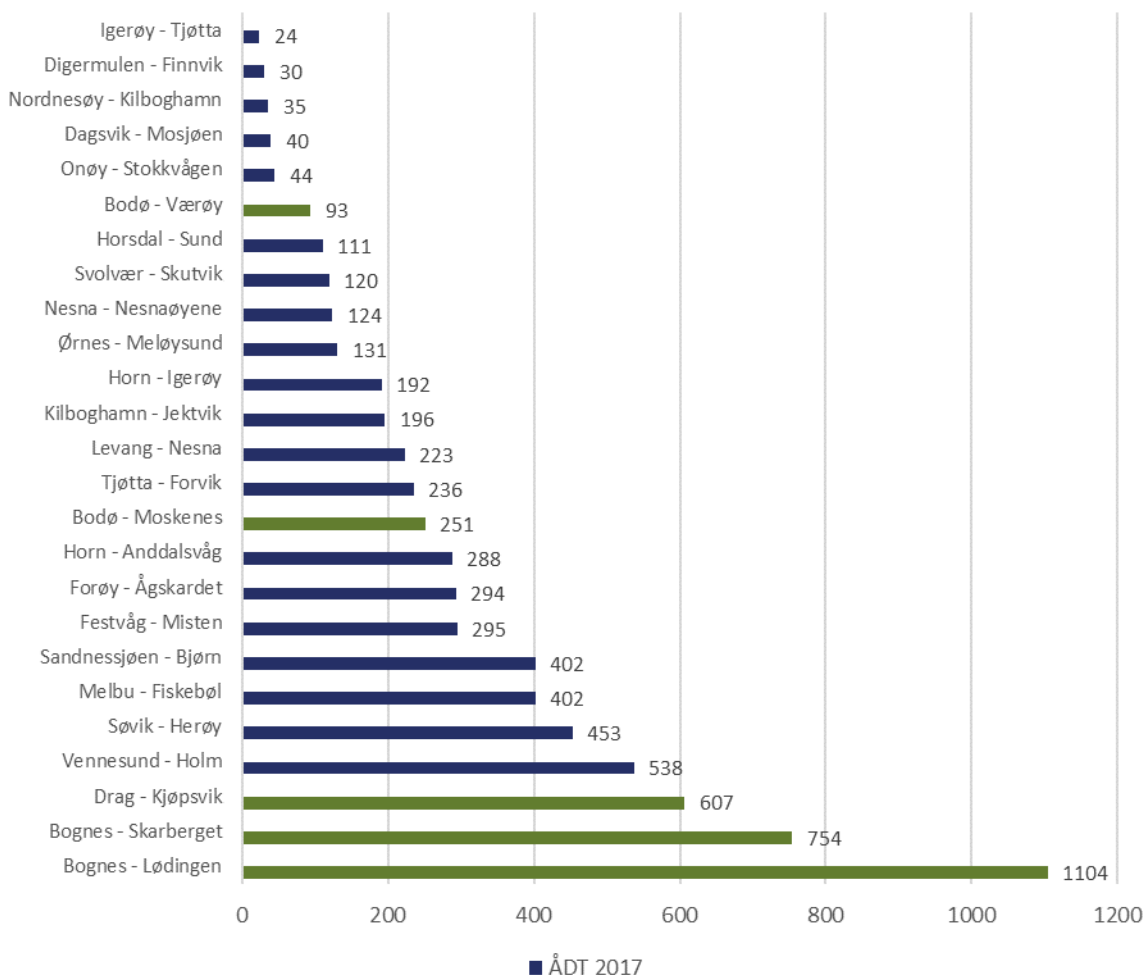
Figur 4-7 viser en oversikt over hvordan utviklingen har vært på de ulike sambandene i forhold til antall kjøretøy større enn 14 meter. Ser man denne figuren i sammenheng med figuren ovenfor, har Bognes-Skarberget hatt en svært negativ utvikling i antall tungkjøretøy. Nedgangen gjelder kjøretøy mellom 14 til 19 meter, mens sambandet faktisk har hatt en vekst i antall kjøretøy i gruppen 20 til 22 meter. Også Bognes-Lødingen har hatt en nedgang på om lag 4 000 færre kjøretøy i gruppen 17 til 19 meter, men en økning i både 14 til 17 meter og 20 til 22 meter.



Figur 4-7 Endring i antall kjøretøy ≥ 14 meter på ferjesambandene i Nordland for årene 2015 - 2017

4.1.2 ÅDT på ferjesambandene

I figur 4-8 er ferjesambandene rangert etter størrelse på ÅDT i 2017. På enkelte samband vil det være sesongmessige variasjoner i transportmengden. Blant annet som følge av høyere aktivitet i reiselivsnæringen i sommermånedene. Aktivitetsnivået og transportbehovet i fiskeri- og havbruksnæringen varierer også i forhold til sesong.



Figur 4-8 ÅDT for de ulike ferjestrekningene i Nordland 2017 (Ferjedatabanken)

4.1.3 Sesongsvingninger på ferjesambandene

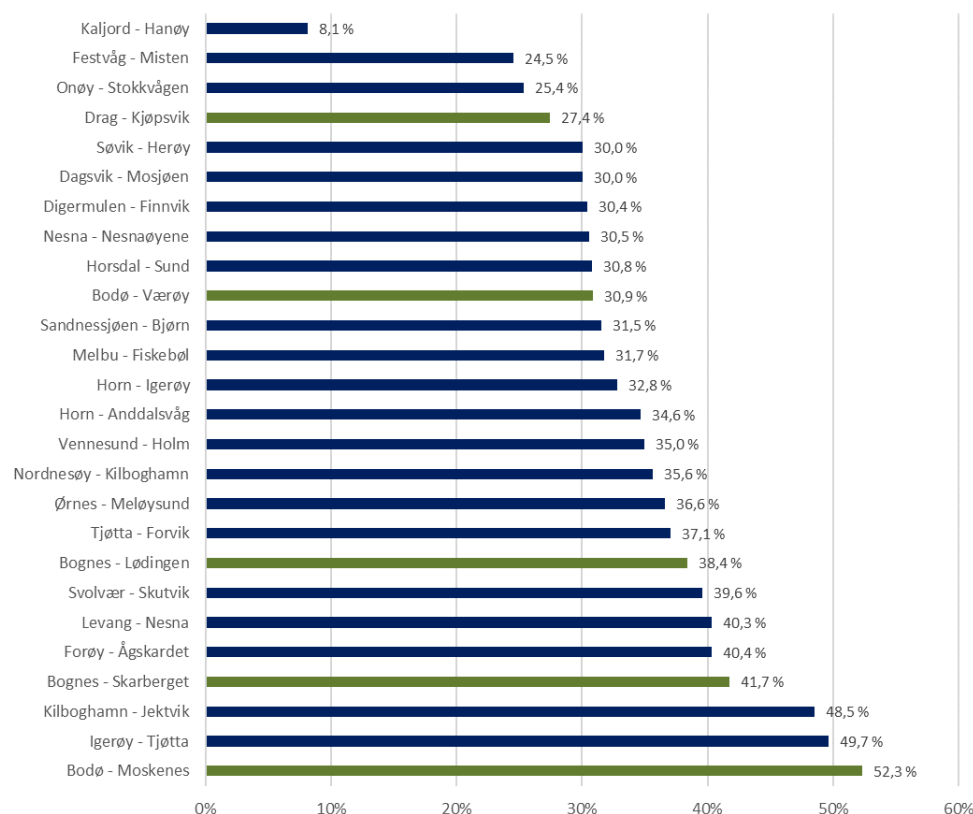
Nordland er det fylket i landet som har størst sesongsvingninger i trafikken. I månedene juni, juli og august fraktes i enkelte samband opp mot 50 prosent trafikken. 35,7 prosent av all ferjetrafikken i Nordland i 2017 ble fraktet i juni – august. For fylkesferjesambandene ble 34,2 prosent av all ferjetrafikk i 2017 fraktet gjennom sommermånedene. Figur 4-9 viser hvor stor andel av årets trafikk i 2017 som ble fraktet i løpet av sommermånedene juni – august. Mer enn 52 prosent av trafikken på Bodø-Moskenes sambandet foregår i løpet av tre sommer måneder.

I følgende samband settes det inn ekstra kapasitet i sommermånedene:

- Vennesund – Holm øker fra 1 til 2 ferjer
- I sambandene Horn – Anddalsvåg og Horn-Igerø, samt strekningen Igerøy – Tjøtta settes det inn flere avganger
- På strekningen Igerøy – Tjøtta settes det inn ei egen ferje om sommeren (18.06- 5.08 2018)
- Tjøtta – Forvik som betjenes av 2 ferjer hele året øker antall avganger om sommeren
- Kilboghavn – Jektvik øker fra 1 til 2 ferjer om sommeren. I juli måned 2017 og 2018 har det i tillegg blitt satt inn et fartøy ekstra i juli måned (til sammen 3 fartøy i juli)
- Nesna – Levang settes det inn en 50 PBE ferje istedenfor en 30 PBE ferje

For riksvegferjesambandene settes det også inn ekstra kapasitet:

- Bodø-Røst-Værøy-Moskenes: Antall fartøy økes med ett fra midten av juni. Dette fartøyet seiler hele juli og august. I juli settes det inn enda et suppleringsfartøy. Til sammen seiler det 4 fartøy i juli måned.
- På sambandet Bognes-Lødingen seiler det 2 fartøy i vinterhalvåret og 3 om sommeren. I tillegg seiler ferje nr. 2 med høyere frekvens om sommeren.
- På sambandet Bognes-Skarberget seiler det suppleringsferje i juni, juli og august.



Figur 4-9 Total trafikk i sommermånedene juni – august målt i prosentandel PBE for hele året (Ferjedatabanken)

4.1.4 Forsinkelser og kanselleringer på ferjesambandene

Dårlig vær og tekniske problemer er blant de hyppigste årsakene til at ferjene blir forsinket.

Statens vegvesen har en database som inneholder informasjon om de fleste forsinkelser, en visualisering av disse er gjort tilgjengelig i denne analysen. Link til visualisering:



4.2 Lokalbåter/ hurtigbåter

I september 2018 har Nordland 24 lokal-/ hurtigbåtruter, det er 4 færre enn ved analysen som ble gjort i 2015. I tillegg skal to av rutene slås sammen med andre ruter. De 24 rutene betjener svært mange små steder, og har anløp i 24 av 44 kommuner i Nordland. Noen steder anløpes det også på anmodning. En total oversikt over alle lokal-/ hurtigbåtruter gis i tabell 4-3.

Tabell 4-3 Oversikt over lokalbåter/ hurtigbåter

Linjenr.	Rutenavn	Transportselskap	Lasteførende	Bilkapasitet
23-731	NEX I Bodø-Helgeland	Torghatten Nord AS	Ja	0
23-755	NEX II Bodø-Svolvær	Torghatten Nord AS	Ja	0
18-191	Træna	Boreal Sjø AS	Ja	0
18-182	Sandnessjøen - Bjørn – Nesna	Lovund Skyss AS	Ja	0
18-151	Brønnøysund-Rørøy	Torghatten Trafikkselskap AS	Ja	0
18-159	Brønnøysund - Sandnessjøen	Torghatten Trafikkselskap AS	Ja	0
18-411	Rødøy	Torghatten Nord AS	Ja	0
18-172	Sandnessjøen-Herøysteder-Vega	Boreal Sjø AS	Ja	0
18-188	Solfjellsjøen-Vandve (ferje)	Bartents Maritime AS	Nei	18
18-539	Bodø - Væran	Torghatten Nord AS	Ja	0
18-167	Forvik – Vistensteder-Tjøtta	Torghatten Nord AS	Ja	0
18-193	Båtrute Lurøy	Torghatten Nord AS	Ja	0
18-111	Bindal	Torghatten Trafikkselskap AS	Ja	7
18-445	Bodø - Ytre Gildeskål	Torghatten Nord AS	Ja	0
18-585	Tysfjorden	Lovund Skyss AS	Ja	0
18-866	Myre - Øksnes - Vestbygd	Salten Cruise AS	Ja	0
18-433	Ørnes - Meløyene	RS Maritime	Ja	0
18-837	Hadsel	Boreal Sjø AS	Ja	8
18-195	Træna lokal	Salten RIB AS	Ja	0
18-615	Evenes - Kjeldebotn	Salten Cruise AS	Nei	0
18-447	Gildeskål lokal*	Nordlandsbåt AS	Ja	0
18-773	Reinefjorden	Moskenes Shipping AS	Nei	0
18-551	Bodø – Helnessund**	Torghatten Nord AS	Ja	0
18-413	Rødøy - Melfjordbotn	Polarcirkelen båttransport AS	Nei	0

* Gildeskål lokal slås sammen med 18-445

** Bodø – Helnessund slås sammen med 23-755

Fylkestinget har fattet vedtak om nedleggelse av sambandet Brønnøysund - Saura.

83 prosent av rutene betjenes av lasteførene fartøy. 12,5 prosent av fartøyene har bilkapasitet. 50 prosent av rutene opererer på Helgeland, mens 21 prosent av rutene tilhører Salten. Resterende 29 prosent er fordelt på Ofoten, Vesterålen og Lofoten.

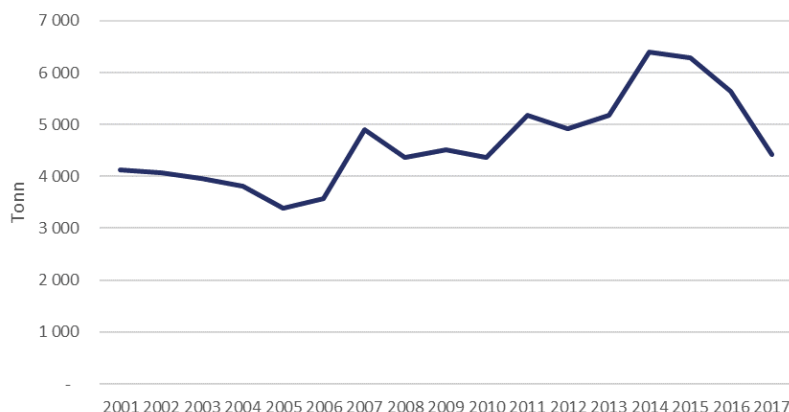
I tillegg til å være et rutetilbud for persontransport, transporteres det også en del gods på rutene i Nordland. Bodø er et naturlig knutepunkt for mange av disse rutetilbudene, og har dermed også de største mengdene gods. Størsteparten av godset fraktes på rutene Bodø-Værran, Rødøy, Meløy, i tillegg til Helgeland for øvrig og Svolvær. En liten del av godset går også til nordfylket.

Da disse lokal- og hurtigbåtanløpene ofte er eneste alternativ ved valg av transportrute, utgjør de en betydelig beredskapsfunksjon, for eksempel i forbindelse med ulykker. I tillegg benyttes disse rutene til transport av skoleelever.

4.3 Kystgodsruta

Kystgodsruta M/S «Fjordlast» (Bodø-mellomsteder-Sandnessjøen) driftes av Bodørederiet Finn Olsen Rederi AS på kontrakt med Nordland fylkeskommune. Fartøyet på over 40 år har en lastekapasitet på ca. 130 tonn, kjølemuligheter og bilkapasitet.

Ruten anløper rundt 30 steder langs kysten i en fleksibel struktur med flere signalanløp. Ruten er tilpasset lokale behov innenfor bl.a. fiskerinæring, dagligvaretransport mv. Fra 1.1.2014 ble det inngått nytt anbud for kystgodsruta og det ble lagt inn endringer i ruteproduksjonen. Dette har hatt noe påvirkning på transportvolumet fra 2014.



Figur 4-10 Gods på Kystgodsruta (2000-2018) – Tonn (Nordland fylkeskommune)

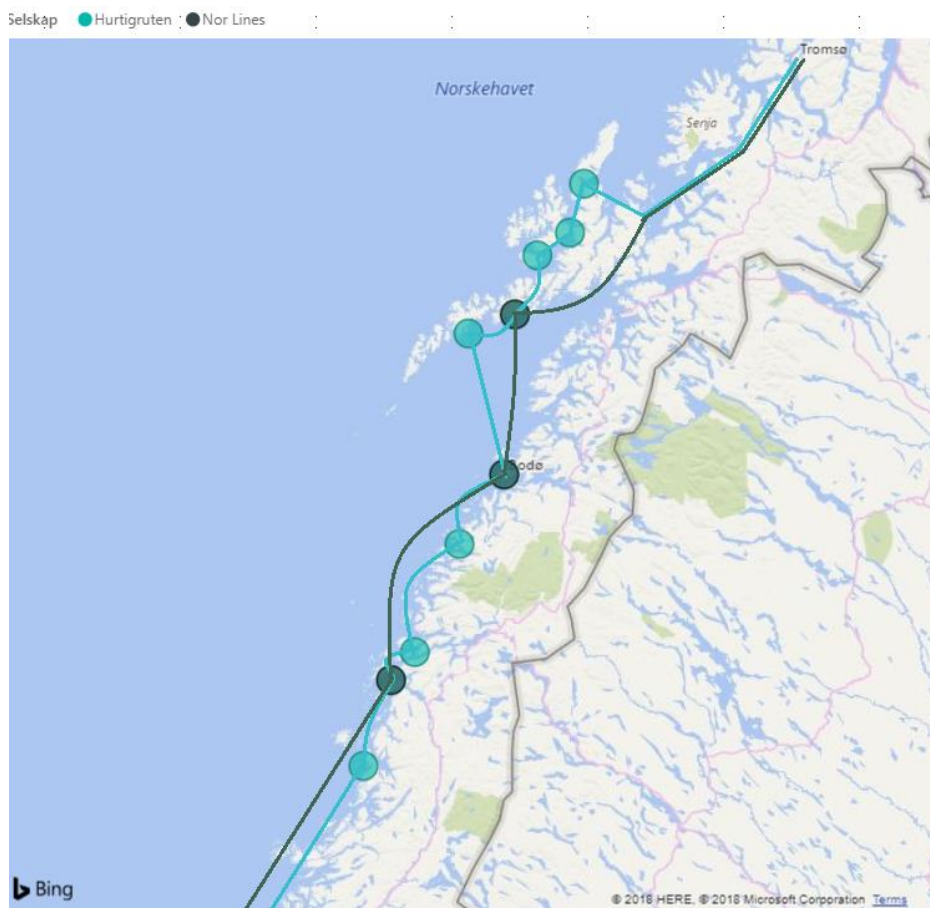
De anløpsstedene som har størst godsomslag er Bodø, Støtt, Bolga, Tonnes og Nordnesøy. Samlet sto disse stedene for nærmere 73 prosent av det samlede transportarbeidet for kystgodsruta i 2017. Om lag 41 prosent av rutens gods registreres over Bodø Havn.

4.4 Annen næringstransport på sjø

Nor Lines og Hurtigruten samarbeider om godstransport, og Hurtigruten har blitt en viktig del av Nor Lines transportsystem.

I 2018 finnes det 16 Hurtigruteskip i Norge. Disse skipene anløper daglig 10 steder i Nordland. Nor Lines har i tillegg egne skip i Nordland, med 3 anløp. Disse anløpene skjer i Sandnessjøen, Bodø og Svolvær. Med Hurtigruten sendes i hovedsak matvarer, dagligvarer, fisk og sjømat, i tillegg til personbiler. Godsbåtene transporterer også dagligvarer og fisk, i tillegg til noen brunevarer og bygningsartikler til Nordland.

Kartet på neste side (figur 4-11) viser anløpene til Hurtigruten og Nor Lines i Nordland i 2018. Nor Lines inkluderer Hurtigrutens anløp i sin produktpakke. Nor Lines tar også containere på sine fartøy. I tillegg finnes det andre aktører som transporterer containere i Nordland. Vesterålen har containerrute til USA. Mosjøen har containerrute gjennom CargoW med anløp om lag 2 ganger i uken, og North Sea Container Lines (NCL) som har anløp ved Elkem i Sørfold.



Figur 4-11 Hurtigruten og Nor Lines anløpsstruktur i Nordland 2018

Nor Lines har i tillegg terminaler i Brønnøysund, Nesna, Risøyhamn, Sortland, Stamsund, Stokmarknes og Ørnes,

4.5 Fiskeflåten og annen sjøtransport

Nordland er kjent for å ha stor aktivitet knyttet til fiskeri og havbruk, og fylket har en variert fiskeflåte. Den største og viktigste flåten for fylket er knyttet til fiskefartøy.

Fiskefartøy

Fiskerinæringen langs kysten i Nordland er svært viktig for utviklingen både i sysselsetting og verdiskaping. Fylket står for en stor andel av sysselsatte innen fiskeri i Norge. I tillegg har Nordland flest registrerte fiskefartøy i Norge. Totalt var det i 2017 registrert 6 134 fiskefartøy i Norge, 1 505 av disse i Nordland. Finnmark har nest flest fiskefartøy med 1 022. 60 prosent av fiskefartøyene i Nordland er hjemmehørende i Lofoten og Vesterålen. 44 prosent av den totale fiskeflåten i fylket er mindre båter under 10 meter.

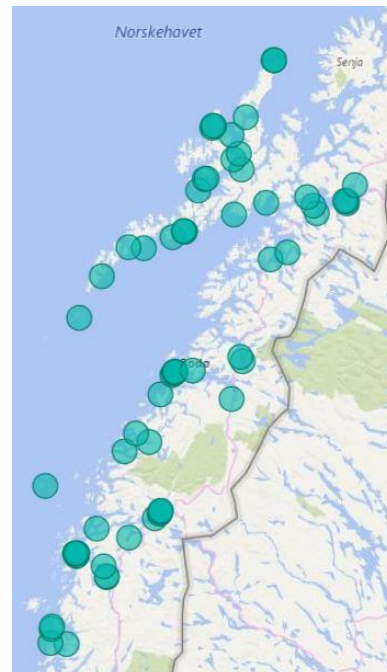
Annen sjøtransport

I tillegg til fiskefartøy finner vi en del andre sjøtransporter i Nordland. Deriblant er det noe aktivitet knyttet til brønnbåter og tankbåter på grunn av den betydelige havbruksnæringen i fylket. Likevel er det svært få brønnbåter registrert i Nordland. Fartøyene blir ofte driftet av større rederier andre steder i landet. Det transporteres også en del ensilasje fra Nordland fylke. Andre fartøyer som har aktivitet i Nordland er offshore fartøyer, småbukk, lektere, servicefartøy og fraktfartøy. Verdt å nevne, foruten Hurtigruten og Nor Lines, er MS «Folla» som trafikkerer Nordlandskysten. I tillegg har Kystvakten base på Sortland.

4.6 Havner og kaianlegg

Sjøveiene i Nordland er viktige og brukes hyppig, spesielt for næringstransport. Kystverket har ansvaret for sikkerhet og fremkommelighet i Norske farvann og havner. For en velfungerende infrastruktur på sjøveien må Kystverket ivareta utbedring og vedlikehold av farleder, utvikling av havner og kaianlegg, terminal- og lagerfunksjoner, landbasert tilknytning mv.

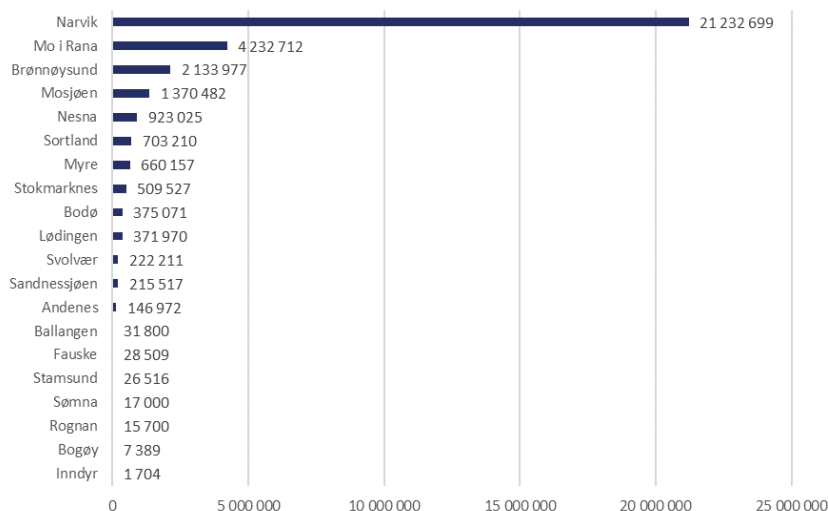
Trykk på ikonet for å se en oversikt over ISPS, fiskerihavner og stamnetthavner i Nordland. I Norge er det registrert 654 ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) havneanlegg, det vil si havner som har gjennomgått havnesikring. 69 av disse kaiene er i Nordland, som vist i kartutsnittet i figur 4-12.



Figur 4-12 ISPS Havneanlegg i Nordland

Havnestrukturen i Norge består i dag av 32 stamnetthavner. En Stamnetthavn er en havn som er gitt riksvegtilknytning. Det innebærer at staten har ansvaret for både sjøverts og landverts infrastruktur til og fra disse havnene. Begrunnelsen for dette er viktigheten av å se sjøtransporten i sammenheng med andre transportformer. Havnene skal ha gode tilknytninger til andre havner, samt sikre effektive farleder. For en best mulig effektiv distribusjon av gods er infrastrukturen rundt de større terminalene viktig. I Nordland opereres det med 3 stamnetthavner, henholdsvis i Narvik, Bodø og Mo i Rana.

Det blir transportert store mengder gods fra havnene i Nordland. I 2017 ble det registrert en total godsmengde på 33,2 millioner tonn. De største volumene går over et fåtall større havner. Klart størst andel går over Narvik Havn, som målt i tonn er den største havnen i Nordland. Her transporteres en godsmengde på i overkant av 21 millioner tonn. Det tilsvarer 64 prosent av total godsmengde i Nordland. Det skyldes i all hovedsak LKAB, som driver med utskipping av jernmalm. Andre store havner er Mosjøen, Brønnøysund og Mo i Rana. Figur 4-13 viser en oversikt over transporterte godsmengder, både inngående og utgående tonn, ved havner i Nordland.



Figur 4-13 Totale tonn over kai ved havner i Nordland (SSB)

En del av fiskerihavnene har ikke oppgitt statistikk, og er derfor ikke tatt med i figuren. Eksempler på disse havnene er Røst, Værøy, Bø i Vesterålen og en del av Helgelandskommunene. Meløy er også en relativt stor havn som følge av YARA, men mangler offentlige statistikker på godsmengde. Det samme gjelder Tysfjord som har en del aktivitet på bakgrunn av Norcem og The Quarts Corp. Om lag 2 millioner tonn av godset som står registrert på Brønnøysund er knyttet til Brønnøy Kalk, hvor utlasting skjer over eget kaianlegg i Ursfjorden.

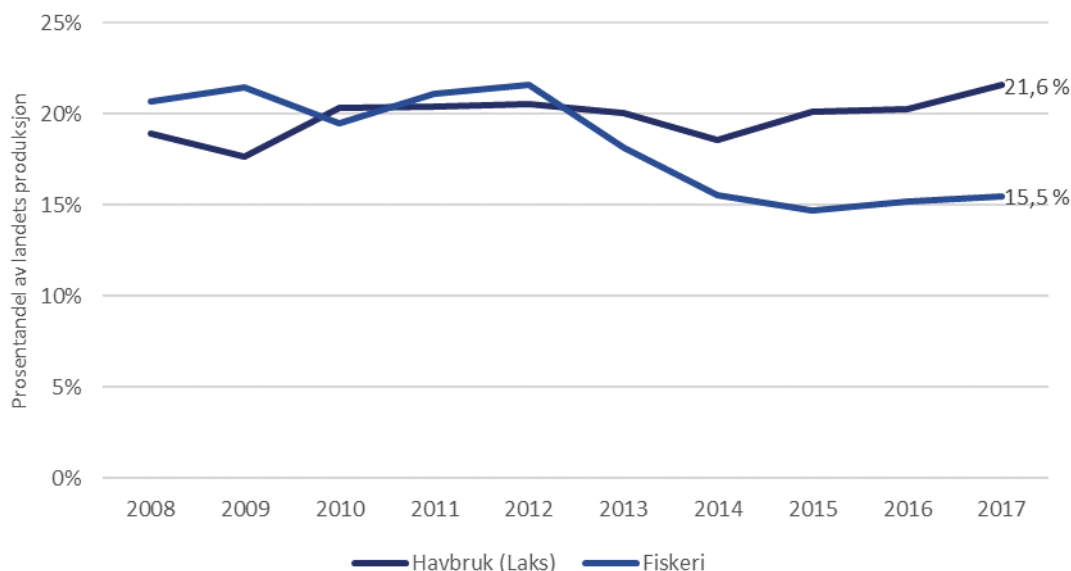


5 Sjømatnæringen

Sjømatnæringen i Nord-Norge omfatter både fiskeri, havbruk, nye marine næringer, fiskeforedling, og leverandørindustri.

5.1 Sjømat fra Nordland

Nordland hadde en produksjon på 622 000 tonn fisk i 2017. Figur 5-1 viser Nordland sin andel av den totale produksjon målt i tonn fra fiskeri (rundvekt) og havbruk (laks).



Figur 5-1 Nordland sin andel av total sjømatproduksjon i landet, etter landingskommune (SSB)

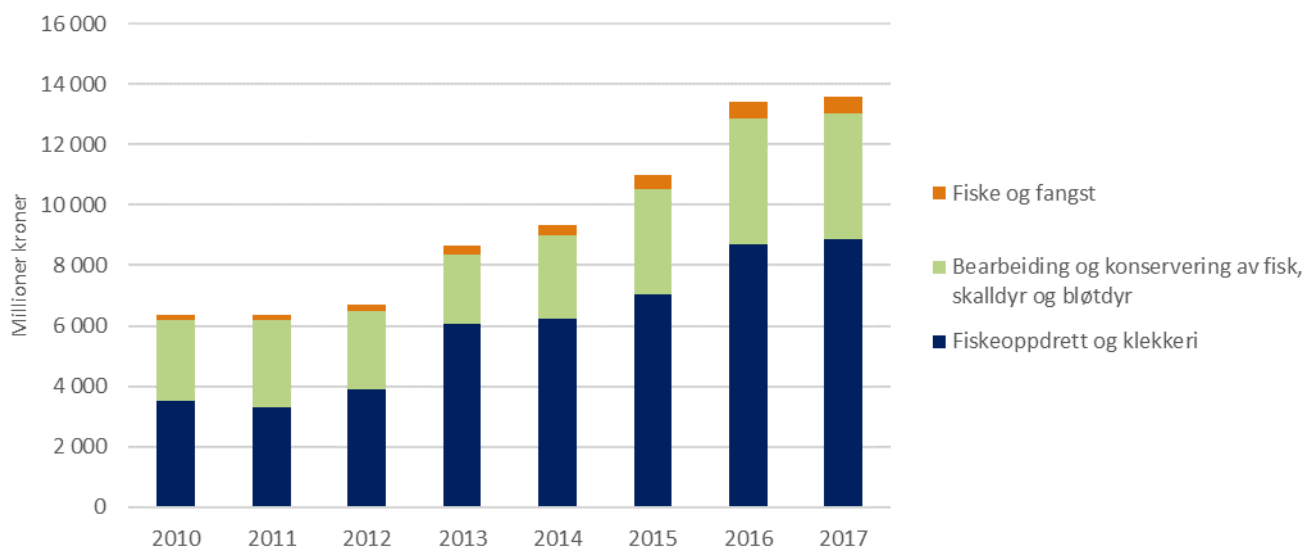
Myndighetspålagte produksjonsbegrensninger, kombinert med utfordringer knyttet til lakselus og sykdommer medfører at det kun er ventet en liten produksjonsvekst i oppdrettsnæringen i 2018. Marginene i næringen er fortsatt svært gode. Den høye investeringsviljen innen oppdrett gir også ringvirkninger til leverandørindustrien og bygg- og anleggssektoren.

Fiskerisektoren venter noe lavere aktivitetsnivå i 2018. Torske- og hysekvotene har blitt redusert, mens det er en økning i seikvotene. For den landbaserte fiskeindustrien betyr dette at det kommer til å bli hardere kamp om råstoffet. For pelagiske arter er kvotene for NVG-sild og makrell redusert, mens de holdes tilnærmet uendret for nordsjøsild og kolmule. For første gang siden 2015 er det besluttet å åpne for et kommersielt loddefiske i 2018. Endringer i det pelagiske fisket ventes å gi lite utslag for landindustrien, siden denne typen råstoff leveres både i Nord-Norge, Sør-Norge og Danmark.

I den siste femårsperioden har havbruk og fiskeri vært den mest lønnsomme sektoren i Nordland, med en driftsmargin mellom 22 og 33 prosent, tre ganger høyere enn fylkesgjennomsnittet for alle næringer. Det totale driftsresultatet for fiskeri og havbruk i Nordland var 7,1 milliarder kroner i 2017, noe som utgjør 40 prosent av det totale driftsresultatet i Nordland. Alle regionene bidrar til dette resultatet. Vesterålens oppdrettere skaper mest med 2,8 milliarder, fulgt av Helgeland med 1,7 milliarder og Salten med 1,6 milliarder. Leverandørene og tjenesteyterne til havbruks- og fiskerinæringen gjør god forretning med driftsmarginer på mellom 10 og 12 prosent. Selv med økende driftsutgifter i havbruk, ventes det en driftsmargin på nær 28 prosent i 2018. Havbruk, fiskeri og landbruk bidro med det tredje største beløpet til Nordlands verdiskaping med 11 milliarder kroner, som utgjør 16 prosent av totalen.⁶

Figur 5-2 viser eksportverdien av sjømat fra Nordland i årene 2010 – 2017.

⁶ Indeks Nordland 2018



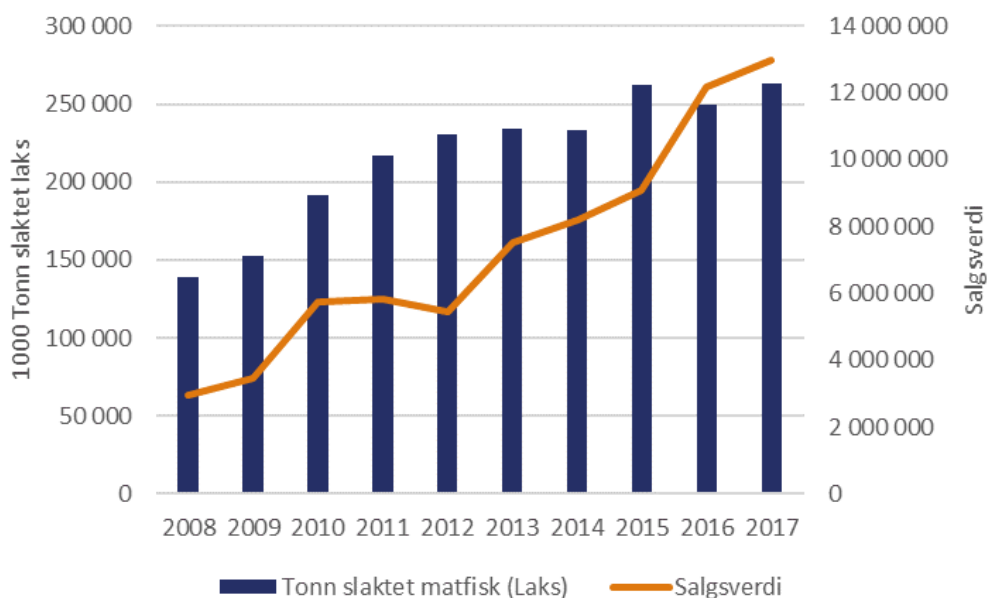
Figur 5-2 Eksportverdi - sjømat fra Nordland fordelt på næring (SSB)

Av eksportverdien for bearbeidede/ konserverte produkter i 2017 var om lag 18 prosent fra laks. Figuren viser den betydelige utviklingen i eksportverdi for sjømat fra Nordland. Eksportverdien for sjømat er høyere enn verdien av eksport fra den kraftforedlende industrien i Nordland.

5.2 Havbruk

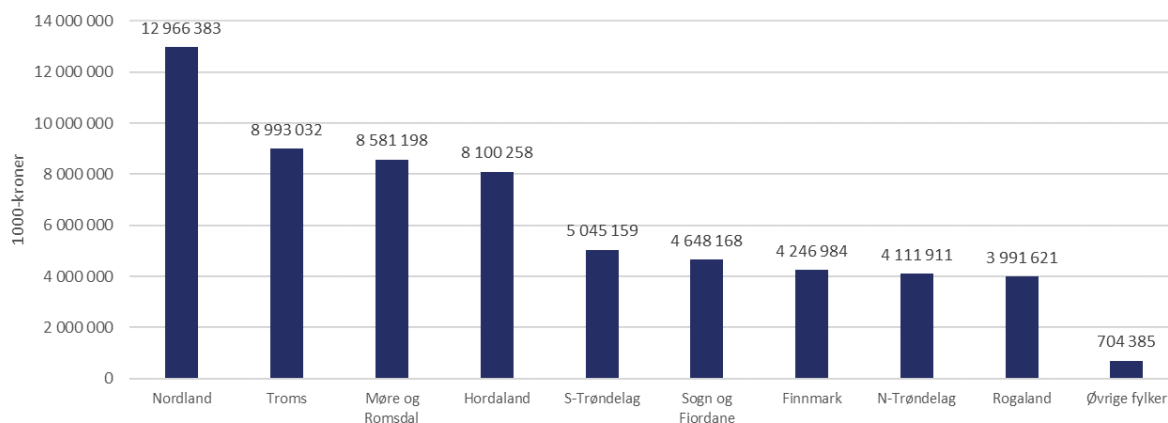
5.2.1 Fakta om havbruksnæringen i Nordland

Det ble solgt 263 000 tonn laks fra Nordland i 2017 (se figur 5-3). Dette var en vekst på 5,3 prosent sammenlignet med året før. Nordland er dermed Norges største oppdrettsfylke, selv etter sammenslåingen av Trøndelagsfylkene. Nordland stod for om lag halvparten av salget fra landsdelen, og 22 prosent av den nasjonale produksjonen.



Figur 5-3 Produksjon av laks i Nordland 2008-2017 og salgsverdi (SSB)

Figur 5-4 viser en sammenligning med andre fylker i landet.



Figur 5-4 En sammenligning av salgsverdien av produksjon laks (matfisk) i norske fylker 2017 (SSB)

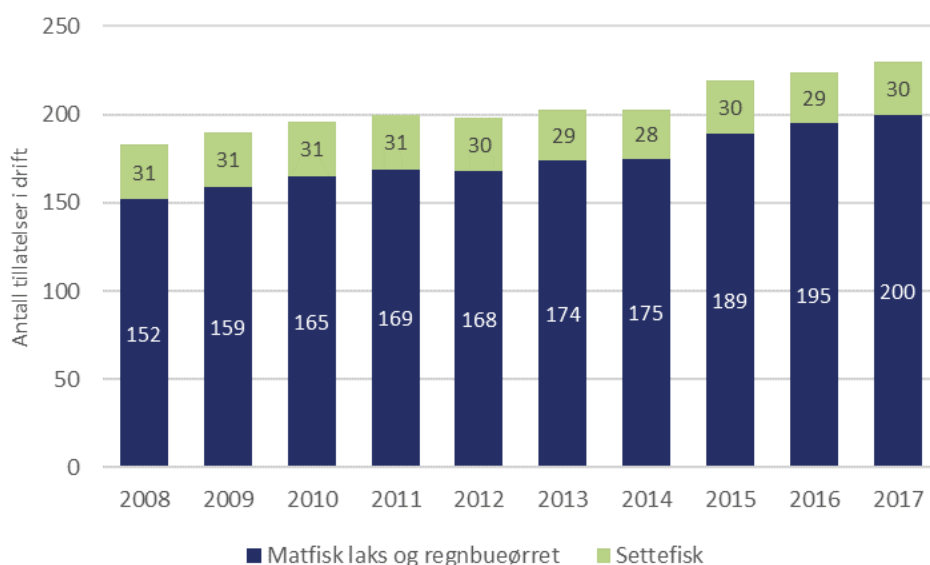
Omsetningen i Nordland var på nærmere 13 milliarder i 2017, en vekst på 6,5 prosent sammenlignet med 2016. Oppnådd gjennomsnittspris per kg var 49,31 kr.

Antall selskaper med produksjon av matfisk i Nordland (laks, regnbueørret og ørret) var 37 i 2017, mens det var 16 selskaper innen settefisk. Antall lokaliteter i sjø for laks og regnbueørret var 209 ved årsskiftet 2017/ 2018.

Lurøy er kommunen med størst tillatt kapasitet når det kommer til kommersiell matfiskproduksjon av laks med 57 500 tonn. Rødøy er nest størst med 51 200 tonn.

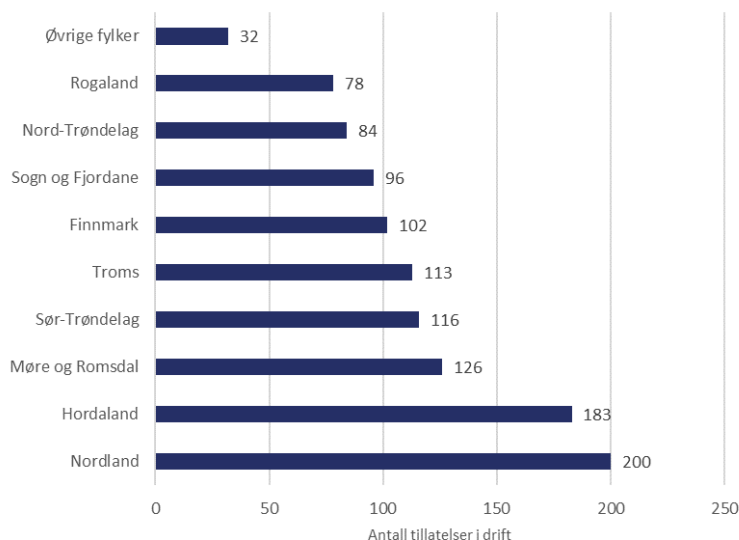
Næringen sysselsatte 1 238 personer. 909 av disse jobbet innen matfisk, stamfisk og FoU-konsesjoner, mens de resterende 329 jobbet med klekkeri- og settefiskkonsesjoner. Sysselsettingen økte med 57 personer fra 2016 til 2017.

Utvikling i antall tillatelser i drift sier noe om utviklingen i næringen. En tillatelse (konsesjon) gir ved registrering i akvakulturregisteret rett til en bestemt type produksjon av en bestemt art i et bestemt omfang på en eller flere bestemte lokaliteter. Antall tillatelser for produksjon av laks til matfisk har økt fra 152 i 2008 til 200 i 2017.



Figur 5-5 Antall tillatelser drift matfisk laks, regnbueørret og settefisk i Nordland, 2008-2017 (Fiskeridirektoratet)

I figur 5-6 sammenlignes antall tillatelser i de ulike fylkene for å drive produksjon av laks og regnbueørret.

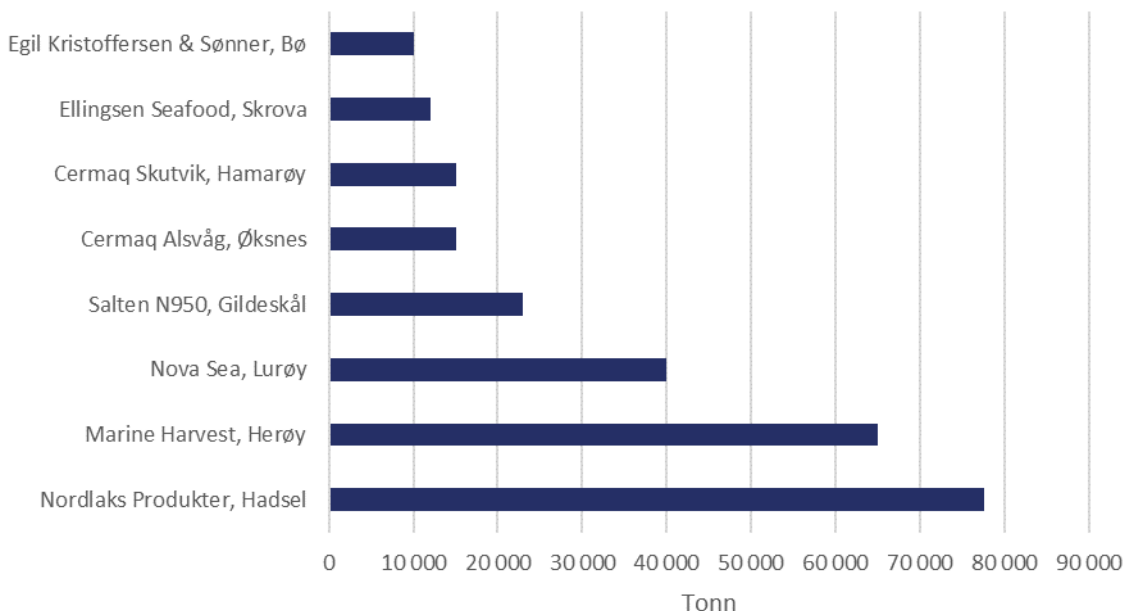


Figur 5-6 Antall matfisk-tillatelser i drift for laks og regnbueørret i norske fylker 2017 (SSB)

5.2.2 Slakterier

Nordland hadde 14 godkjente anlegg for slakting av laksefisk i 2017, tilsvarende som i 2016. Det er ikke alle anleggene som er i aktivt bruk i dag.

Figur 5-7 viser totalt antall tonn som ble sendt fra de største slakteriene i 2017.



Figur 5-7 Uttransport fra lakseslakterier i Nordland. Kilde: Bedriftene

Av figuren kan man se at Nordlaks Produkter i Hadsel kommune er det største slakteriet i Nordland, fulgt av Marine Harvest i Herøy og Nova Sea på Lurøy. Totalt ble det transportert ut 77 600 tonn fra slakteriet til Nordlaks Produkter i 2017. Gunnar Klo (Øyfisk) og Lofoten Sjøprodukter har begge slakterier som er godkjent for laks, men begge har i 2017 valgt å slakte fisken på andre slakterier. Fisken fra Øyfisk ble slaktet hos Cermaq avd. Alsvåg og Nordlaks, mens Lofoten Sjøprodukter slaktet hos Nordlaks og Salten N950.

Cermaq startet opp prøveproduksjon på sitt nye lakseslakteri i Steigen vår/ sommer 2018. Dagens slakterier i Alsvåg (Øksnes kommune) og på Skutvik (Hamarøy kommune) blir avviklet når det nye fellesslakteriet er klart. I tilknytning til slakteriet bygges det en kassefabrikk i samarbeid med Løvold Industrier.

I 2017 ble det sendt ut totalt 263 000 tonn laks fra slakteriene i Nordland. Ved en nyttelast på 19 tonn per bil er det snakk om uttransport med 13 842 biler. Regner man 251 arbeidsdager i året (fratrekk for fridager og helligdager) vil det være snakk om 55 biler hver arbeidsdag. Dette gir en YDT (V) på 110 og en ÅDT (V) på 76.

I tillegg er det en betydelig inntransport, hovedsakelig i form av emballasje. De fleste slakteriene har kasseproduksjon i tilknytning til egen virksomhet, men Nordlaks Produkter og Egil Kristoffersen & Sønner har inntransport fra kassefabrikkene på Rødskjær (Skånland kommune) og Alsvåg. For Nordlaks utgjør inntransporten av emballasje 10 vogntog per dag, mens det er ett vogntog med emballasje inn til Egil Kristoffersen & Sønner hver dag. Øvrig inntransport omfatter paller og annet utstyr som er nødvendig for produksjonen.

5.2.3 Vegbelastning og transportruter for havbruk

Tabellen nedenfor viser de vegstrekingene som belastes mest av transporten generert av havbruksnæringen.

Tabell 5-1 De mest belastede vegstrekingene for biltransport generert av havbruk

Region	Vegstreking	ÅDT (V)
Vesterålen	FV82 Stokmarknes-Sortland	22,4
	RV85 Sortland-Lofastkrysset	30,8
Ofoten	E10 Lofastkrysset-E6/E10 Bjerkvik	29,2
	E6/E10 Bjerkvik-E6/E10 Krysset til Riksgrensen	36,4
	E6/E10 Krysset til Riksgrensen-E10 Bjørnfjell	18,0
	E6/E10 Krysset til Riksgrensen-E6 Narvik	24,2
Helgeland	FV17 Stokkvågen-Utskarpen	11,5
	FV12 Utskarpen-Mo	11,5
	FV17 Søvik-Grønnåsvollen	15,4
	FV78 Grønnåsvollen-E6 Drevjakrysset	15,4
	E6 Drevjakrysset-E6 Trøndelagsgrensen	33,7

I dag sender Schenker 200.000 tonn laks årlig med Ofotbanen fra Narvik, gjennom Sverige til Oslo.⁷ Det er potensial for ytterligere økning i forsendelsene.

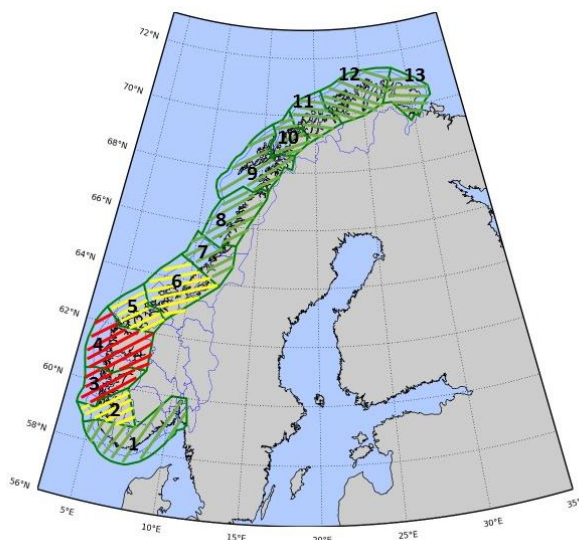
5.2.4 Utviklingstrekk innen havbruk

I følge Fiskeridirektoratet er det tildelt nye utviklingstillatelser i Nordland tilsvarende 17 940 tonn. Selskapene som har fått innvilget sine søknader er Nordlaks Oppdrett AS og AkvaDesign AS. Tillatelsene er knyttet til utvikling av ny teknologi, og forutsatt en vellykket teknologiutvikling vil dette volumet komme i tillegg til eksisterende produksjon om 5-7 år. Totalt utgjør innsendte søknader fra Nordland 42 900 tonn, noe som tilsvarer 35 750 tonn slaktet laks, og 1 880 vogntog i året. Hvis alt dette volumet kommer i produksjon vil det medføre en økning i transportbehovet på 10,3 ÅDT (V). Ventet vekst knyttes i hovedsak til nye tillatelser, samtidig som vekst forutsetter endringer i myndighetsbegrensninger. Samtidig kan strukturelle endringer, med flytting av spesielt slakterivirksomhet påvirke transporten i form av å flytte den mellom regioner. Ett eksempel på det er Cermaq Norway AS flytting av slakterivirksomheten fra Alsvåg og Skutvik til Steigen, med oppstart i september 2018.

⁷ <https://ilaks.no/svenske-fisketog-vil-bringe-norsk-laks-lenger-ut-i-europa/>

Det nye systemet for kapasitetsjusteringer i lakse- og ørretoppdrett, det såkalte trafikklyssystemet, trådte i kraft 15. oktober 2017. Systemet innebærer at havbruksnæringens miljøpåvirkning er avgjørende for om næringen skal tilbys økning i produksjonskapasiteten eller ikke.

Miljøpåvirkningen vurderes innenfor 13 fastsatte produksjonsområder langs kysten. Det foretas vurderinger annet hvert år, og kapasiteten justeres med 6 prosent, opp (grønt) eller ned (rødt). I gule områder fryses kapasiteten. Fargene er med andre ord grunnlaget for om oppdrettere kan få tilbud om økt produksjonskapasitet eller ikke, og er basert på faglige råd. Av illustrasjonen kan man se at Nordland befinner seg i grønn sone, som betyr at produksjonen kan oppjusteres.



Figur 5-8 Trafikklyssystemet

I 2018 ble det tildelt nye tillatelser til akvakultur av laks, ørret og regnbueørret gjennom auksjon. Totalt ble det solgt 14 945 tonn ny kapasitet. Fra Helgeland til Senja ble det totalt solgt 7 302 tonn kapasitet. Det vil si at nærmere halvparten av tonnene som ble solgt i auksjonen gikk til Nordland. I området Vestfjorden og Vesterålen ble det solgt mest med 2 585 tonn, fulgt av Helgeland til Bodø med 2 454 tonn. Fra Andøya til Senja ble det solgt 2 263 tonn.

5.2.5 Innspill fra næringen

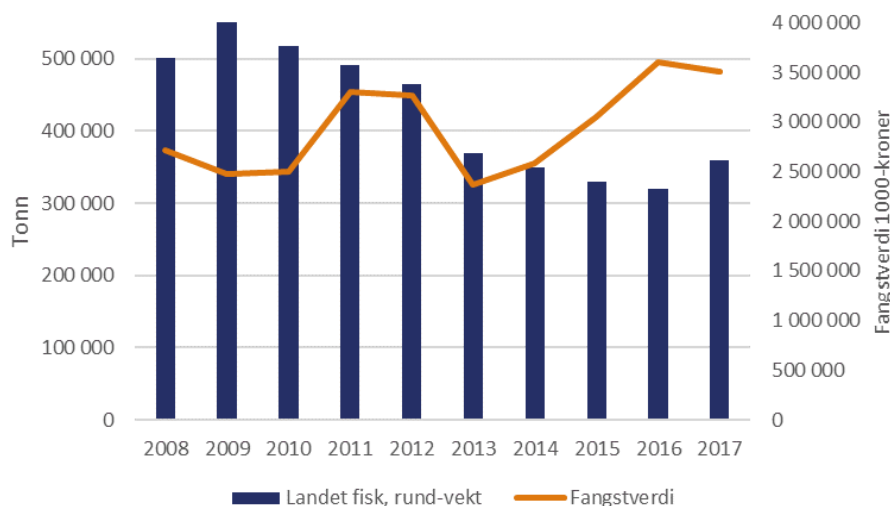
I hovedsak nevnes åpningstider på grensestasjoner, regularitet på ferjesamband, mangel på hurtigbåtruter med mulighet for gods som alternativ transportmåte og dårlig vegstandard i fylket som de viktigste flaskehalsene. Utbedring av disse er det som trekkes frem som de viktigste for å løse dagens og fremtidens transportbehov. I tillegg nevnes manglende mulighet for flyfrakt fra Nordland. Nedenfor er de viktigste transportrutene som bedriftene ønsker utbedret.

- E6 fra Fauske og nordover, spesielt mht. tunneller og vintertransport
- Åpningstider på grensestasjonene ved Bjørnfjell, Graddis og Tårnaby
- Vegstrekingen FV 820/ 821, RV 85, E10 og E6 fra Vesterålen til Narvik, med særlig fokus på fjellovergangene Frøskelandsfjellet og Kåringen
- FV 835 i Steigen
- Dobbeltspor på Ofotbanen
- Ferjesambandet Skrova-Svolvær (frekvens)
- Ønske om direkteferje fra Sør-Arnøy til Bodø
- Utbedring FV 515
- Økt aksellast på FV 554 og FV 812
- Bedre frekvens på ferjesambandet Lovund-Stokkvågen
- FV 17 Bustneslia på Helgeland

5.3 Fiskeri

5.3.1 Produksjon og sysselsetting

I Nordland ble det i 2017 landet 358 758 tonn villfanget fisk i 2017 (rund vekt). Samlet verdi av landingene var 3,5 milliarder kroner.

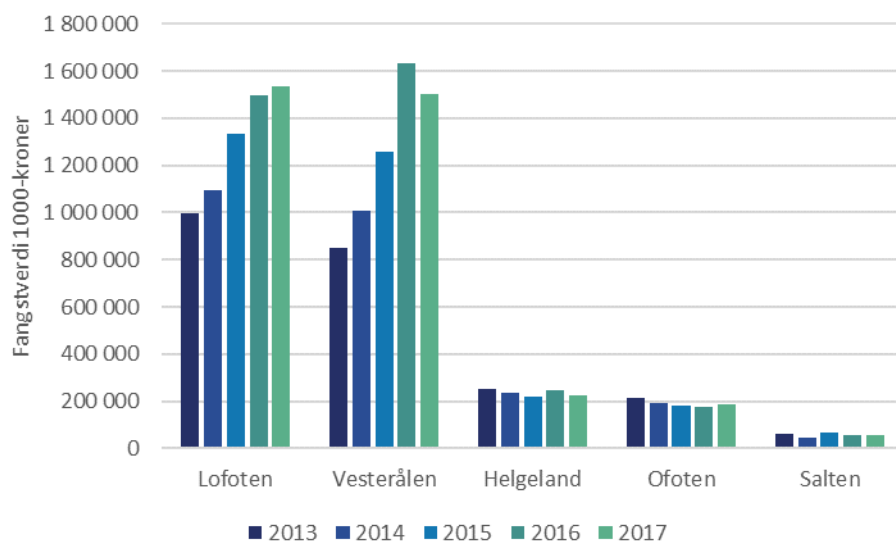


Figur 5-9 Landet fisk etter landingskommune (tonn) og fangstverdi i 1000-kroner i Nordland (Fiskeridirektoratet)

Til tross for svakt fallende volum, har verdien økt betydelig de siste årene. Fiskeriaktiviteten i Nordland er i hovedsak basert på torskefisk som torsk, hyse og sei, samt pelagiske arter som norsk vårgytende sild (NVG-sild) og makrell. Skalldyr og bløtdyr utgjør kun mindre kvantum. 53 prosent av landingene i 2017 (kvantum) var knyttet til torsk og torskeartet fisk, 40 prosent var pelagisk fisk, mens øvrige arter stod for det resterende. 53,8 prosent av kvantumet som ble landet i Nordland kom fra fartøyer som hadde hjemmehavn i Nordland, 3,5 prosent kom fra utenlandske fartøyer, mens det resterende kom fra fartøyer fra andre fylker enn Nordland.

Hele 72 prosent av fangstverdien var knyttet til torsk og torskeartet fisk, mens pelagiske arter stod for under 20 prosent.

Det er Lofoten og Vesterålen som er de aller største fiskeriregionene i Nordland. Figur 5-10 viser fangstutviklingen for årene 2013 – 2017.



Figur 5-10 Fangstverdi fiskeri i regionene i Nordland etter landingskommune (Fiskeridirektoratet)

Den største fiskerikommunen målt i volum var Værøy med 75 105 tonn, etterfulgt av Lødingen med 38 000 tonn. Størsteparten av kvantumet i disse kommunene er knyttet til pelagiske fiskearter, og da i hovedsak sild. Tabellen nedenfor viser utviklingen til de største fiskerikommunene målt i tonn rund vekt.

Tabell 5-2 Største fiskerikommuner i Nordland (tonn rundvekt) i 2017 og utvikling siden 2013. Kilde: Fiskeridirektoratet

Kommune	2013	2014	2015	2016	2017
Værøy	61 551	69 635	66 000	58 827	75 105
Lødingen	45 773	37 180	28 368	24 365	38 078
Sortland	10 517	9 094	7 913	30 280	37 965
Øksnes	50 091	54 659	51 811	45 132	37 178
Træna	45 653	34 792	30 845	29 893	35 963

Størst endring fra 2016 til 2017 målt i volum finner man i Værøy, som økte med over 16 000 tonn. De 5 landingskommunene vist i tabell 5-2 stod for 62,5 prosent av de totale landingene i Nordland i 2017. Råstofftilgangen vil variere mellom årene, og kan forklare utslag i volum.

Værøy er også den største kommunen målt i fangstverdi med 495 millioner kroner, etterfulgt av Øksnes og Sortland med henholdsvis 493 og 452 millioner kroner. Høyere pris for torskefisk enn pelagisk fisk per tonn er bakgrunnen for at den totale fangstverdien i Øksnes og Sortland nesten er på nivå med Værøy.



Det var 2 188 som hadde fiske som hovedyrke i Nordland i 2017. Av disse var 2 118 menn og 70 kvinner. Nivået falt med 97 personer sammenlignet med i 2016. 457 hadde fiske som biyrke i 2017.

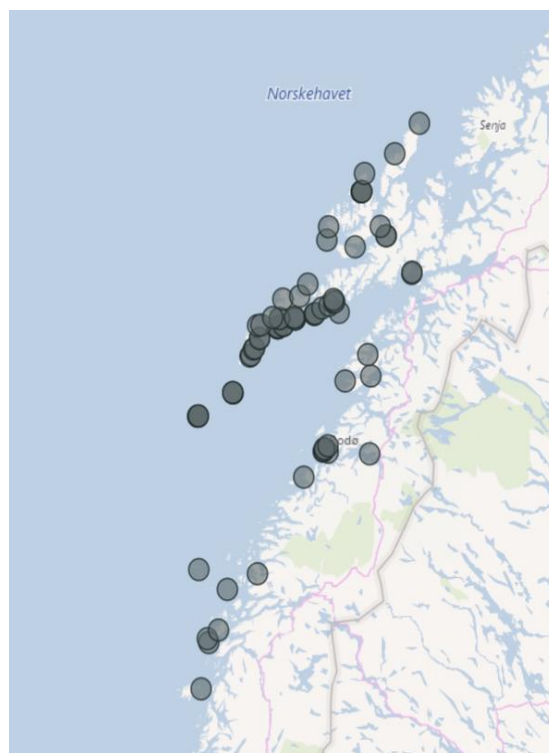
Totalt var det 1 505 fiskefartøyer i Nordland i 2017, 52 færre enn i 2016 (1 557). 44 prosent av fartøyene var under 10 meters lengde. 32 prosent var mellom 10 og 10,99 meter, mens de resterende var over 11 meters lengde.

5.3.2 Fiskemottak og produsenter (fiskeindustri)

Det er mottak av torskerelaterte fiskeslag over hele Nordland fylke, med størst aktivitet i Lofoten og Vesterålen. Hvitfiskeindustrien i fylket er i stor grad basert på ferskt råstoff som leveres av kystflåten. Denne delen av fiskeindustrien eksporterer det meste av torsken ut av fylket i form av saltfisk og tørrfisk. De øvrige volumene selges i hovedsak som fryst eller fersk hel fisk eller filet. Pelagisk konsumindustri i Nordland baserer sin produksjon i stor grad på råstoff av NVG-sild og makrell. Dette er en volumintensiv sektor, og automatisering og effektivisering har bidratt til at kvantum produsert fisk per ansatt har økt kraftig på forholdsvis kort tid.

Om lag 55 prosent ble transportert ut med båt og 45 prosent med bil. Andelen som gikk ut med båt tilsvarer om lag 13 100 inn-/utgående kjøretøy per år.

Ytterligere informasjon om virksomheter som håndterer fiskerivarer er tilgjengelig ved å trykke på linken:



Figur 5-11 Lokalisering av fiskemottak og produsenter i Nordland

5.3.3 Vegbelastning og transportruter for fiskeindustri

Hvitfisksektoren benytter både bil og båt til uttransport av gods. Av registrerte fangster i fylket er det om lag 24 prosent som i Råfisklagets statistikk har anvendelse «fryst». Dette består i hovedsak av fangster fra fiskefartøy med ombordfrysing, og mellomlagres ved fryseterminaler før videre frakt med båt. Hovedandelen av det pelagiske råstoffet bearbeides og fryses, og skipes deretter videre med båt til markedene. Biprodukter (innmat og kapp) blir fraktet med bil for videreforedling (f.eks. i tran- og rognproduksjon, tørkede fiskehoder, mm.) eller transportert med båt for videreforedling til fiskemel og olje.

Tabell 5-3 Anvendelse hvitfisk (omregnet til rund vekt). Kilde: Råfisklaget

Anvendelse	Fersk	Frys	Heng	Salt
Tonn	104 824	50 029	18 404	36 273

Samlet vegbelastning som følge av fiskeindustrien er beregnet til YDT (V) på 42, og ÅDT (V) på 29.

Tabellen nedenfor viser de vegstrekingene som belastes mest av transporten generert av fiskeindustrien. Siden fiskeriene er sesongbaserte vil trafikkbelastningen være større i vinterhalvåret enn resten av året.

Tabell 5-4 De mest belastede vegstrekingene for biltransport generert av fiskeindustrien

Region	Vegstreking	ÅDT (V)
Lofoten	E10 Ramberg-Moskenes	6,2
Vesterålen	FV821 Myre-FV820 Krysset på Strand	6,9
	FV820 Krysset på Strand-RV85 Sortland	7,6
	RV85 Sortland-E10 Lofastkrysset	8,0
Ofoten	E10 Lofastkrysset- E6/E10 Krysset til Riksgrensen	12,1
	E6/E10 Krysset til Riksgrensen-E6 Narvik	7,8
Salten	RV80 Bodø-Fauske	14
	E6 Fauske-Krysset RV77 Junkerdalen	14
Helgeland	Krysset RF77 Junkerdalen-E6 Mo	13,1
	E6 Mo- E6 Drevjakrysset	14,3
	E6 Drevjakrysset-Trøndelagsgrensen	14,5

Om lag 28 000 tonn sendes videre fra Narvik med Ofotbanen, noe som tilsvarer en ÅDT (V) på 8,1 hvis den samme mengden hadde blitt transportert på veg.

Sammenlignet med forrige analyse (Transportutvikling 2015) er det fortsatt stor belastning på vegstrekingene som knytter Lofoten/ Vesterålen sammen med Ofoten, mens en større andel av transporten fra fiskerisektoren går med ferjesambandene ytterst i Lofoten og via Bodø. Denne mengden transporteres med bil langs RV 80, videre langs E6 til Trøndelagsgrensen.

5.3.4 Innspill fra næringen

I hovedsak nevnes åpningstider på grensestasjoner, regularitet og dels kapasitet på ferjesamband og dårlig vegstandard i fylket som de viktigste flaskehalsene. Utbedring av disse er det som trekkes frem som de viktigste for å løse dagens og fremtidens transportbehov. Flaskehalsene oppleves som størst i vinterhalvåret, med stengte veger og krevende kjøreforhold, samt kansellerte ferjeavganger. Nedenfor er de viktigste transportrutene som bedriftene ønsker utbedret.

- Utbedring av vegstandard på E10 i Lofoten
- Utbedring av vegstandard på FV 82 Andenes-Sortland
- Utbedring av vegstrekingene FV 903, 820/ 821, RV 85, E10 og E6 fra Vesterålen til Narvik, med særlig fokus på fjellovergangene Frøskelandsfjellet og Kåringen

- Utbedring av vegstandard på E10 mot grensestasjon Bjørnfjell og RV 77 mot grensestasjon Graddis
- Bedre regularitet på ferjesambandet Lødingen-Bognes
- Økt ferjesevens på sambandene Røst-Værøy-Moskenes-Bodø
- FV 835 i Steigen
- FV 17 Bustneslia på Helgeland
- Utbedring av vegstandard på Herøy og Dønna

5.4 Sjømatnæringens transportbelastning

Kartet i figur 5-12 viser de vegstrekingene som belastes mest som følge av uttransport fra sjømatnæringen i Nordland, avgrenset til respondentene i undersøkelsen. Kartet illustrerer allikevel de transportrutene som har størst belastning, målt i ÅDT (V). Siden fiskeriene er sesongbaserte vil det i perioder av året være betydelig større belastning enn det gjennomsnittet som vises.



Figur 5-12 Sjømatnæringens vegbelastning ved uttransport

5.5 Andre aktører i verdikjeden til sjømatnæringen

De største transportvolumene i verdikjeden til sjømatnæringen er knyttet til ensilasje, fôr, paller, emballasje og salt.

5.5.1 Inngående gods til sjømatnæringen

Det er ubetydelige transportmengder råstoff som går på veg, da det aller meste til slakteriene og mottakene kommer sjøveien. Brønnbåter sørger for transport av laks til slakteriene. Tilsvarende er det for fiskeri hvor fiskefartøyene sørger for å levere fisken til mottakene.

Paller og emballasje medfører godstransport på veg inn til slakteriene og fiskemottakene. Det meste av forbrukte paller kjøpes inn fra lokale produsenter. Paller som eventuelt kjøpes inn fra andre fylker eller land kommer gjerne med de samme kjøretøyene som skal hente fisk. Den emballasjen som utgjør størst transportbelastning er isoporkasser, men dette gjelder i hovedsak for fiskerinæringen da de fleste slakteriene har kassefabrikker i umiddelbar nærhet. Unntakene er Nordlaks Produkter og Egil Kristoffersen & Sønner, som beskrevet i kapittel 5.2.2.

Fôret går direkte til oppdrettslokalitetene, enten med båt eller bil. De største fôrleverandørene er EWOS, Skretting og Biomar. Med en fôrfaktor på 1,25 betyr det fôrleveranser på om lag 330 000 tonn i 2017.

Fiskemottakene/ produsentene kjøper inn store mengder salt, hvor det aller meste leveres med båt fra Troms eller Trøndelag.

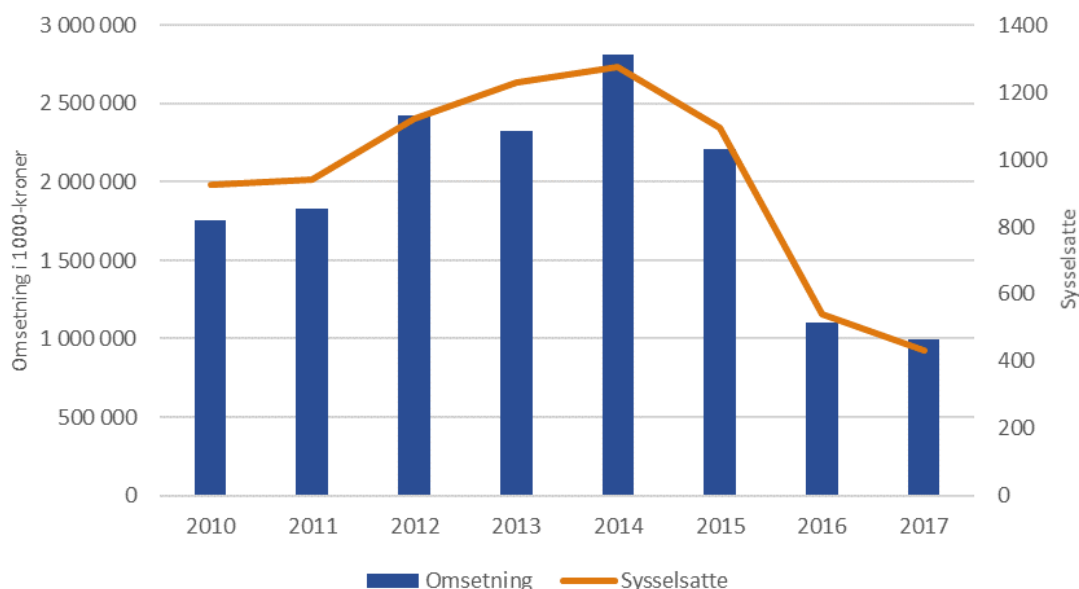
I sum har vi beregnet inntransporten til å utgjøre en YDT (V) på 36 og ÅDT (V) på 25.

Beregnet YDT (V) for Sjømatnæringen er 188, mens ÅDT (V) er 129.

6 Petroleumsnæringen

6.1 Fakta om petroleumsnæringen i Nordland

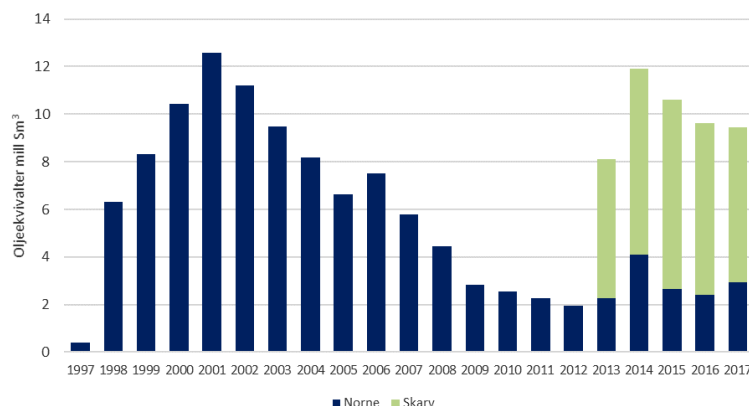
6. november 1997 startet oljeutvinningen i Nordland på Nornefeltet som den gang var den nordligste oljekilden. Verdikjeden for petroleumsnæringen omfatter både operatører og leverandørindustrien. Leverandørindustrien til petroleum er i hovedsak bedrifter innenfor industrinæringen. En oversikt over den totale leverandørindustrien i Nord-Norge er tilgjengelig på www.levertrapporten.no. Figur 6-1 viser utvikling i omsetning og i antall sysselsatte innenfor leverandørindustrien i Nordland for årene 2010 – 2017.



Figur 6-1 Omsetning og sysselsetting innenfor leverandørindustrien i Nordland (Levertrapporten)

I 2017 sysselsatte leverandørindustrien til petroleumsnæringen 433 årsverk direkte i Nordland, og omsatte for i underkant av 1 milliard kroner. Årsverkene befinner seg primært innen kategoriene Støtte- og servicetjenester (med blant annet underkategoriene base, logistikk og transport) samt konstruksjon og fabrikasjon. I toppåret 2014 var sysselsettingen 1 278 årsverk og omsetningen 2,81 milliarder kroner, så nedturen som traff petroleumsnæringen i 2014 rammet også Nordland. For 2018 ventes omsetningsvekst på 20 prosent for Nordland-leverandørene, noe som også tyder på sysselsettingsvekst. Det er også optimisme for ytterligere vekst i årene som kommer. Operatørenes tilstedeværelse begrenser seg til Aker BP sitt kontor i Sandnessjøen med 16 årsverk.

Figur 6-2 viser produksjonen på Norne og Skarv fra starten i 1997 fram til og med 2017. Senhøsten 2018 settes Aasta Hansteen i produksjon, som det tredje feltet i Nordland.



Figur 6-2 Produksjonsutvikling på Norne og Skarv. Total produksjon av oljeekvivalenter Mill Sm³ (Norsk Petroleum)

Produksjonen i Nordland kommer til å øke ytterligere i årene fremover når Aasta Hansteen også kommer i drift. Det forventes større leveranser for leverandørindustrien i Nordland også som i resten av Nord-Norge etter som flere felt settes i drift i Barentshavet. I følge Oljedirektoratet er de største oljereservene å finne i Barentshavet, og stadig mer av oljeutvinningen vil derfor flytte nordover.

6.2 Baser i Nordland

Når man ser på selve offshoreaktiviteten i Nordland så er det via basene at godsstrømmene er å finne, og alle de tre aktive basene er å finne på Helgeland.

Tilknyttet Brønnøysund lufthavn finner man Brønnøysund helikopterbase, hvor CHC Helikopterservice i dag har kontrakt med både Equinor og Aker BP. Tidligere hadde også Bristow Norway flyvninger fra basen. Fra Brønnøysund flys det ut til feltene Norne, Skarv og Aasta Hansteen, samt at basen også benyttes i forbindelse med annen bore- og letevirksomhet utenfor Nordlandskysten.

ASCO Norge avd Sandnessjøen ble etablert i Sandnessjøen i 2007. ASCO er i dag samlokalisert med Helgelandsbase på Horvneset utenfor sentrum av Sandnessjøen. ASCO har i dag kontrakt både med Equinor og Aker BP, som operer henholdsvis Norne og Aasta Hansteen, og Skarv – i tillegg til kontrakter med en rekke hovedkontraktører. ASCO disponerer 5 000 m² lager innendørs, og 35 000 m² uteområder. I tillegg disponerer de tre kaier på 80 meter, med dybde på mellom 12 og 20 meter, bulkfasiliteter mm.

Godsmengden har vært økende i 2018 for ASCO i forbindelse med siste innspurt før Aasta Hansteen-feltet settes i drift.

CCB Helgelandsbase ble etablert i Sandnessjøen allerede i 1983, den gang i sentrum av Sandnessjøen. I dag disponerer Helgelandsbase 150 000 m² ferdig opparbeidet baseareal, med ca. 30 000 m² lager, verksted og kontorfasiliteter, samt et tankanlegg på 23 000 m² for våt-/ tørrbulk og MGO. Basen disponerer kran med løftekapasitet på 120 tonn, trucker med kapasiteter fra 1,8 tonn opp til 20 tonn, og disponerer en ny MAFI-traktor med lasteflak og hydraulisk henger med kapasitet på opptil 100 tonn.

Coastbase Nordland har de siste årene hatt begrenset aktivitet til petroleumsnæringen, og ble rundt årsskiftet 2017/ 2018 kjøpt av holdingselskapet til totalentreprenøren innen bygg og anlegg, Torstein Botn AS. Det er ikke ventet noen satsing mot petroleumsnæringen fra dem fremover. Det har tidligere vært initiativ å lese om i media for å se på mulige baser både i Gildeskål og Lofoten, men det har det vært stille rundt de siste årene.

Frem til oppstart av Skarv i 2007 var det kun Norne-feltet som ble operert fra base i Nordland. Når Aasta Hansteen-feltet vil være i drift fra slutten av 2018 har antallet felt som opereres fra basene sør i Nordland økt til tre. Petroleumsnæringen er svært syklisk, og aktiviteten svinger fra år til år. Vi vet at 2018 ser ut til å være et relativt sett godt år for leverandørindustrien og baseoperatørene i Nordland, samtidig er man langt unna toppnivået også i 2018.

Av konkrete innspill gitt av både baseoperatør og logistikkelskap poengteres følgende:

- Vi kjører hele Norge, men primært mellom byene og offshorebaser. Vi ser en kraftig forbedring av vegstandarden, og det har vel aldri vært så mye vegarbeid i kongeriket som nå. Og særlig her på Helgeland, det er vanvittig bra. Samtidig kommer det mye bommer og utgifter til som ikke alltid er så enkelt å ta igjen på litt lengre transportkontrakter.
- Samtidig poengteres det: Hele strekningen fra Trøndelagsgrensen og til Mosjøen er ikke akkurat Rolls Royce-vegnett. Det har blitt litt bedringer rundt Majavatn men det er fremdeles en tarvelig strekning med tanke på vegstandard. Den krever nok en oppjustering med tanke på trafikkbelastningen som er.

- Flyrutene er nesten halvert på Helgeland, og det er ikke bra for oss og øvrig næringsliv. Det merker vi, og en del av våre kunder og samarbeidspartnere merker det også. Det gjør at en del aktivitet legges bort fra Helgeland. Det ser vi typisk hva gjelder mannskapsbytter på båt etc. Flyrutene er også en delvis utfordring med tanke på gods. Det brukes en del mer varebil på grunn av dårlig flytilbud.
- Vi er veldig tilhengere av godstransport langs sjøvegen, og skulle gjerne sett initiativ for å få flyttet mere gods fra veg til sjø. Sluttbruker sitter med mye av nøkkelen her. Veg går fortere i dag, en bil kan startes når som helst. På sjø er man mer avhengig av faste ruter, bedre planlegging. Det går litt på holdninger og planlegging, og ikke minst å få styrket tilbudet på sjø. Tilbudet på sjø har blitt svekket de siste årene.

6.3 Kysttankanlegg

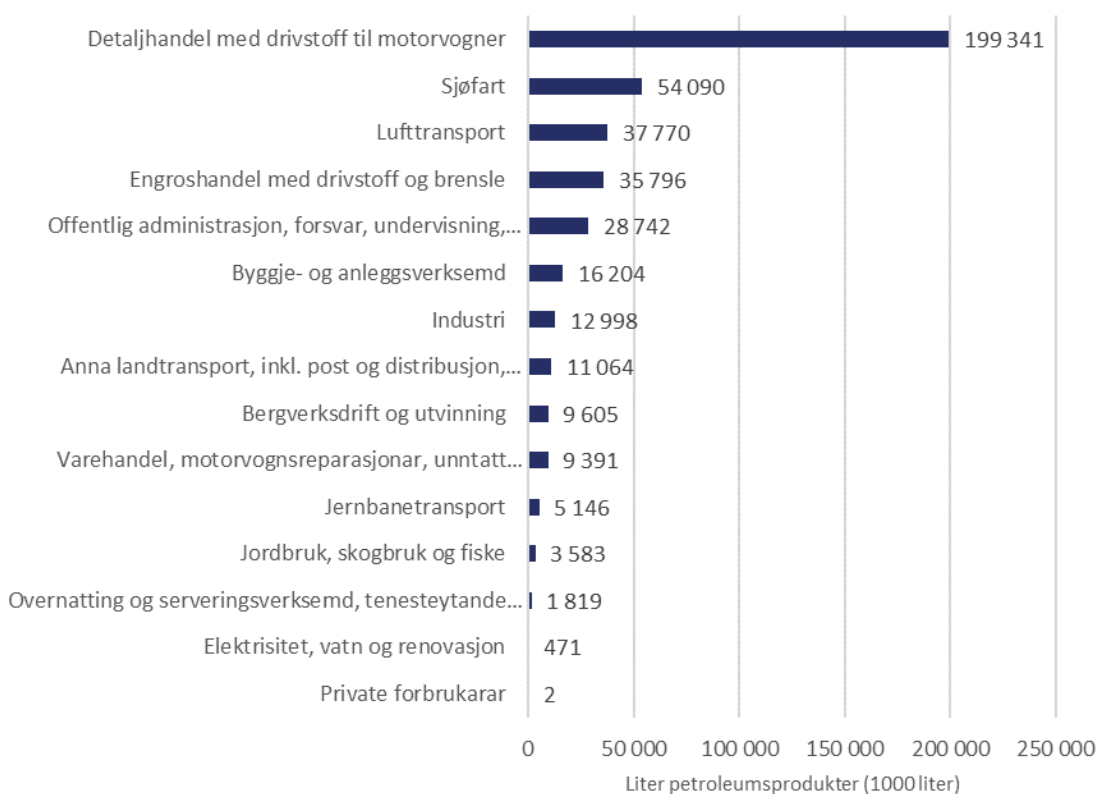
For mottak og videredistribusjon av petroleumsprodukter spiller kysttankanleggene en viktig rolle i Nordland. Det er større eller mindre anlegg stasjonert rundt hele kysten av Nordland, med de største anleggene – hovedanleggene på Mo i Rana og i Bodø. I tillegg til de store hovedanleggene finnes en rekke større og mindre tankanlegg rundt i fylket. Blant annet har Minol 11 slike, mens BunkerOil har 12.

Distribusjonen inn til anleggene skjer via tankskip, mens distribusjon ut til bensinstasjoner, industri og lignende primært skjer med bil.

I tillegg til dette har Forsvaret flere egne anlegg i Nordland, i forbindelse med flyplasser og/ eller beredskapslager (Bodø, Bjerkvik, Andenes og Evenes).

6.4 Distribusjon av petroleumsprodukter

I følge Statistisk Sentralbyrå (SSB) ble det i 2017 solgt 426 millioner liter petroleumsprodukter i Nordland. Størst andel auto- og anleggsdiesel, fulgt av marin gassolje, jetparafin og bilbensin. Figuren nedenfor viser hvilke næringer det er som kjøper petroleumsprodukter og antall liter.



Figur 6-3 Petroleumssalg Nordland 2017

Det har vært nedgang i salget den siste tiårsperioden fra 551 millioner liter i 2009 til 426 millioner liter i 2017. Bruken av petroleumsprodukter har vært særlig fallende innen bergverksdrift og utvinning, industri, samt jordbruk, skogbruk og fiske. I tillegg har jernbanetransport halvert sitt forbruk. Salg av petroleumsprodukter gjennom bensinstasjoner har imidlertid vært svakt økende i perioden.

6.5 LNG

Barents Naturgass ble etablert i Hammerfest i 2005, og naturgass i form av LNG ble tilgjengelig for Nord-Norge og Barentsregionen i forbindelse med åpningen av Snøhvit-anlegget i Hammerfest i 2007.

Barents Naturgass frakter LNG med bil fra Hammerfest til Nordland. De har egne bunkringsanlegg på Moskenes i Lofoten og i Lødingen. I tillegg har de egne industrianlegg i Bodø, Herøy, Sør-Arnøy og Steigen. I tillegg gjøres det en del bunkring av båter og ferjer direkte fra bil både i Bodø, på Sortland og i Sandnessjøen.

De har tilnærmet daglige avganger med bil fra Hammerfest til Nordland. De opplever vegen til Moskenes i Lofoten som særlig utfordrende, både på grunn av stor trafikkmengde – særlig på sommeren, men også på grunn av generelt smale og dårlige veier ytterst i Lofoten. Ferjetrafikken gir også utfordringer på sommertid i forhold til kapasiteten, og særlig utfordrende når man kjører ADR. I tillegg må de tidvis kjøre gjennom både Finland og Sverige på grunn av stengte veier og dårlige veier vinterstid. For Barents Naturgass er Sandnessjøen og Herøy sørligste leveransested i Norge.

I tillegg til Barents Naturgass har Gasnor (eid av Shell) egen LNG-terminal i Mosjøen, i tilknytning til Alcoa sin fabrikk. LNG tas i all hovedsak inn via båt til Mosjøen, og LNG'en kommer fra Shell sine anlegg i Bergen/ Haugesund, samt Nederland.

Det finnes én LNG-aktør i Nordland også, Naturgass Nord i Narvik. Mye av bakgrunnen for oppstart av selskapet var koblingen mot Sverige, og elektrifiserte tog som går fra Narvik og inn i nabolandet, hvor det i dag brukes mye kull. De har i imidlertid ikke kunder i dag, på grunn av at de ikke får tilgang på LNG fra Melkøya. De hevder at det å forsyne kunder i Nord-Norge med LNG fra Nord-Norge er det klart beste, men det er et par begrensninger for dem før de eventuelt får adgang til LNG fra Melkøya. Det ene er begrensninger i uttak til bil, hvor Barents Naturgass i dag er de eneste med tilgang. Det andre er selve utlasterne på Melkøya, som i dag kun er begrenset til de store skipene som frakter LNG til Asia og Spania. Naturgass Nord hevder at lisenshaverne på Melkøya eventuelt må tilrettelegge for å laste LNG i mindre skip, da kan man se for seg en annen logistikk hvor disse mindre skipene kan gå til Moskenes, Bodø, Lødingen, Sandnessjøen, i stedet for den daglige biltrafikken.

Vegtransportarbeidet knyttet til salg og distribusjon av petroleumsprodukter i Nordland anslås å utgjøre 90 ÅDT (V).

7 Mineralnæringen

7.1 Fakta om mineralnæringen i Nordland

Nordland har en omfattende mineralnæring, og betydelige ressurser av nasjonal betydning. Disse ressursene er tilstrekkelig til å dekke dagens produksjonsnivå i flere hundre år. Norge har f.eks. Europas viktigste forekomster av dolomitt, hvor alle som er i drift og de viktigste som kan gi fremtidig drift er i Nordland. Potensialet er stort for økt verdiskaping i fylket, hvor koblingen mellom mineralressurser, energi og en ledende kraftforedlende industri kan gi nye muligheter. Næringen arbeider med en grønn omstilling. I Nordland finnes noen av landets ledende mineralbedrifter, både teknisk og innovativt. Her finnes mange bedrifter som produserer, eller forekomster som kan utvikles til høyteknologiske produkter som er nødvendig for et grønt skifte.

Omsetningen i mineralnæringen i Nordland var på 1,3 milliarder kroner i 2017, med en eksportverdi på 789 millioner kroner. Sammenlignet med 2016 økte omsetningen i Nordland med over 17 prosent, og totalt uttak av masser (løsmasser og fast fjell, inkl. ikke salgbare masser) med over 10 prosent. Hovedandelen av denne økningen omfattes av salgbare masser. Mineralnæringen i Nordland sysselsatte 655 årsverk i 2017, og fylket er det nest største bergverksfylket i Norge etter Rogaland⁸.

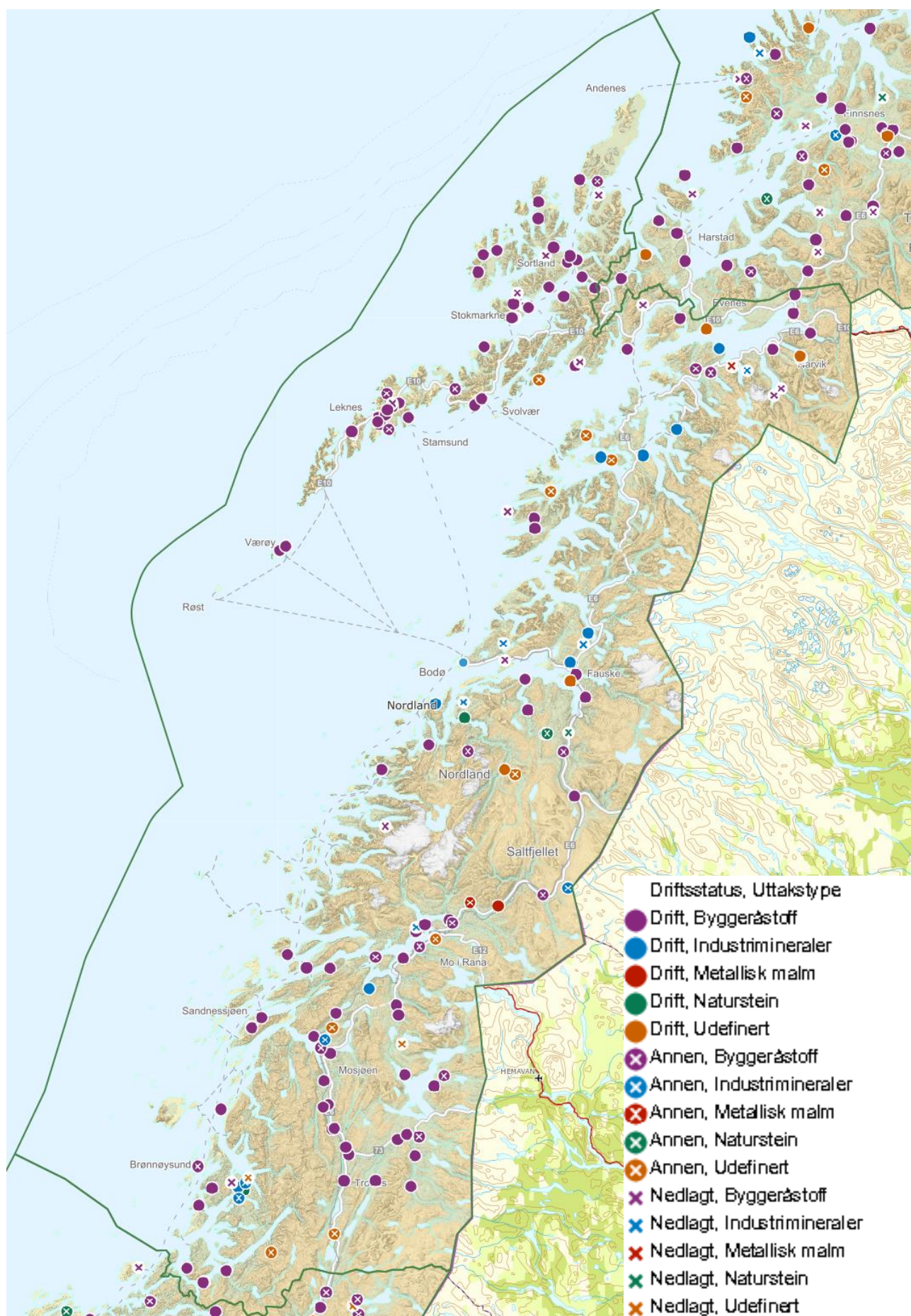
De største bedriftene i Nordland utvinner metalliske malmer og industrimineraler, mens det er noen få store og en rekke mindre bedrifter med uttak av byggeråstoffer. I fylket er det også noen få bedrifter som utvinner naturstein. Norges eneste aktive jernmalmsgruve er lokalisert i fylket, mens det er 5 aktive gruver med uttak av industrimineraler. Som i resten av landet skjer majoriteten av verdiskapingen i de store foretakene. Nordland har også en rekke kjente forekomster av nasjonal betydning som potensielt kan komme i drift i fremtiden. En viktig faktor i uttak og oppredning/bearbeiding av mineraler er nærhet til sjø, siden båt er den primære lastbæreren.

I 2017 var næringens uttak i fylket på 12,9 millioner tonn salgbare masser. Om lag 4,5 millioner tonn av dette ble skipet med båt ut til markedet, hovedsakelig jernmalm og industrimineraler. Den øvrige mengden utgående gods fra mineralnæringen i Nordland var byggeråstoffer til lokale og regionale markeder. I mange tilfeller er båttransport den mest hensiktsmessige og kostnadseffektive transportmåten av byggeråstoffer. Ved biltransport benyttes E6 og E10, samt FV 12, 82, 83, 85, 819, 820, 821 og 361.

Lokaliseringen av virksomhetene er bestemt av hvor ressursene ligger, og de største aktørene har 30- til 100-årsperspektiver for videre drift. Figur 7-1 viser ulike råstofftyper og driftsstatus i Nordland. Kartet er basert på Direktoratet for mineralforvaltning (Dirmin) sitt uttaksregister, og viser dermed ikke helt eller delvis kartlagte ressurser som Norges geologiske undersøkelse (NGU) har oversikt over.

Næringen preges av fokus på mer effektiv drift, da prisene i stor grad styres av markedet. Økt fokus på kostnadseffektive og innovative løsninger bidrar til utvikling av næringen, med digitalisering og automatisering som de viktigste områdene. I den sammenheng er tilgang på kompetanse en viktig innsatsfaktor.

⁸ Dirmin (2018): Harde fakta om mineralnæringen. Mineralstatistikk 2017.



Figur 7-1 Oversikt over mineralske ressurser i Nordland (Kilde: Dirmin)

7.2 Jernmalm

Rana Gruber eies av Leonhard Nilsen & Sønner Eiendom AS gjennom LNS Mining AS. Selskapet utvinner jernmalm på egne ressurser gjennom underjordsdrift ved Kvanneveann gruve i Dunderlandsdalen. Jernmalmen har et in situ Fe-innhold på i gjennomsnitt 33 prosent, hvor hovedandelen (97,5-98 prosent er hematitt). Jernmalmen utvinnes, knuses og lastes på tog under jord, før den transporteres med jernbane på Dunderlandsbanen til oppredningsverket i Gullsmedvik i Mo i Rana. Dunderlandsbanen er en del av Nordlandsbanen, og har en øvre begrensning i akseltrykk på 24 tonn. Jernbanetransporten var på 4,7 millioner tonn i 2017. Jernmalmen anrikes ved oppredningsverket gjennom en våt oppredningsprosess, og hovedandelen av det ferdige konsentratet selges i bulk til europeisk stålindustri. Transporten skjer ved båttransport fra kaianlegg i Gullsmedvika. I 2017 ble det skipet ut om lag 1,6 millioner tonn jernmalkonsentrat fra egen kai.

7.3 Industrimineraler

Det er 5 aktive bedrifter med uttak av industrimineraler i Nordland, som vist i tabellen nedenfor.

Tabell 7-1 Bedrifter med uttak av industrimineraler

Virksomhet	Hovedprodukt	Lokalisering/kommune
Miljøkalk AS avd. Ballangen	Dolomitt	Ballangen
Norcem AS Kalkstenbrudd	Kalkstein	Tysfjord
Omya Hustadmarmor AS avd. Hammerfall Dolomitt	Dolomitt	Sørfold
Elkem ASA Mårnes Kvartsittbrudd	Kvartsitt	Gildeskål
Brønnøy Kalk AS	Kalkstein/ kalkspat	Brønnøy

Norcem AS Kalkstenbrudd produserer for egen sementproduksjon i Kjøpsvik, og har kun internt transport på egen eiendom. Inn- og utgående gods fra Norcem er beskrevet i kapittel 8.2.1

De øvrige bedriftene transporterer i all hovedsak sine hovedprodukter til markedet med bruk av båt. I sum ble det skipet ut over 2,7 millioner tonn industrimineral-produkter fra Nordland i 2017. Markedene er i hovedsak Norge, Norden og Europa. Mindre enn 10 prosent av hovedproduktene sendes til kunder i Norge ved bruk av bil, og da med E6 som hovedtransportrute.

7.4 Byggeråstoffer

Produsentene av byggeråstoffer er dominert av bedrifter som enten driver utelukkende med produksjon og salg av byggeråstoffer, eller en kombinasjonsdrift med annet anleggsarbeid. I Nordland er det registrert 14 forekomster av betydning, hvorav én er av nasjonal betydning mens resten er av regional betydning⁹. Tre av disse er grusressurser, mens resten er pukkressurser.

Tabell 7-2 gir en oversikt over de største aktørene med uttak av byggeråstoffer i fylket.

Tabell 7-2 Bedrifter med uttak av byggeråstoffer

Virksomhet	Forekomstområde i NGUs database m/lenke	Ressurstype/ råstoffbetydning	Lokalisering/kommune
Kobbvågen Knuseverk AS	Kobbvågen	Pukk/ regional	Bø i Nordland
Finneid Grus AS	Sjyselvik	Sand og grus/ lokal	Fauske
Gabbro Nor AS/ Helgeland pukkverk	Helgeland pukkverk	Pukk/ regional	Leirfjord
YIT Norge AS avd. Lødingen	Anfinnslett pukkverk	Pukk/ regional	Lødingen
Rombak Pukkverk Narvik AS	Rombak Pukkverk A/S	Pukk/ regional	Narvik
Gabbro Nor AS	Tomma pukkverk	Pukk/ regional	Nesna
Alterskjær Transport AS	Altermark	Sand og grus/ lokal	Rana
Bulldozer Maskinlag Produksjon AS	Karihaugen	Pukk/ lokal	Sortland
Gunnar Holth Grusforretning AS avd. Sortland	Gullkista	Pukk/ regional	Sortland

⁹ [Oppslag i NGUs Grus-, Pukk- og Steintippdatabase](#)

Virksomhet	Forekomstområde i NGUs database m/lenke	Ressurstype/ råstoffbetydning	Lokalisering/ kommune
Totalknusing Mosjøen AS	Veset 1 og Veset 2	Pukk/ regional	Vefsn
Lofotpukk AS	Rekøy pukkverk	Pukk/ lokal	Vågan
Staven Grus AS	Staven	Pukk/ lokal	Øksnes

NGU har laget prognoser for fylkesvise praktisk utnyttbare ressurser¹⁰. Nordland har ifølge oversikten 499 186 000 tonn tilgjengelige grusressurser, med en estimert levetid på 1 378 år. Tilsvarende prognose for kjente pukkforekomster er 1 332 100 tonn, med en estimert levetid på 432 år.

Byggeråstoffene transporteres til kunde enten med bruk av båt eller biltransport. Ved biltransport er transportavstanden relativt kort. Vi har anslått vegtransportarbeidet knyttet til transport av byggeråstoffer i Nordland til en ÅDT (V) på 214.

7.5 Naturstein

Det er noen få produsenter av naturstein i Nordland, og disse produserer hovedsakelig for eksport. Transportruten som benyttes mest er E6 til markeder i Europa. Vi har anslått at transport av naturstein utgjør en ÅDT (V) på 3.

7.6 Utfordringer og innspill fra næringen

Ut fra hvor de ulike bedriftene er lokalisert har de kommentert hvilke vegstrekninger de opplever som de største flaskehalsene.

- Vegstandarden i Ofoten er dårlig flere steder, men strekningen Ballangen-Kjeldebotn nevnes spesielt (FV 819).
- I Vesterålen og Lofoten fremheves følgende vegstrekninger som i dårlig forfatning: E10 over Kåringen, E10 mellom Svolvær og Fiskebøl i Vågan/ Hadsel, samt mellom Limstrand og Vonheim i Vestvågøy. Vegstandarden benevnes som generelt dårlig, med krakeleringer, dype hull, sprukken asfalt, samt smale og uoversiktlige veger. Vegstandarden bidrar blant annet til større slitasje og skader på utstyr. En annen konsekvens er at bruken av vogntog for uttransport til kunder begrenses.
- I Salten nevnes spesielt den lave jernbaneundergangen på E6 ved Setså som et problem. Samtidig bemerkes det at de mange infrastrukturprosjektene som pågår viser en positiv utvikling, og at Nordland fylkeskommune må jobbe videre for fortsatt satsing på vegutbygginger.
- På Helgeland nevnes spesielt FV 361 og FV 12 som problematiske. Utfordringene knytter seg til smale og uoversiktlige vegstrekninger, som ikke er dimensjonert for eksisterende tungtrafikk.

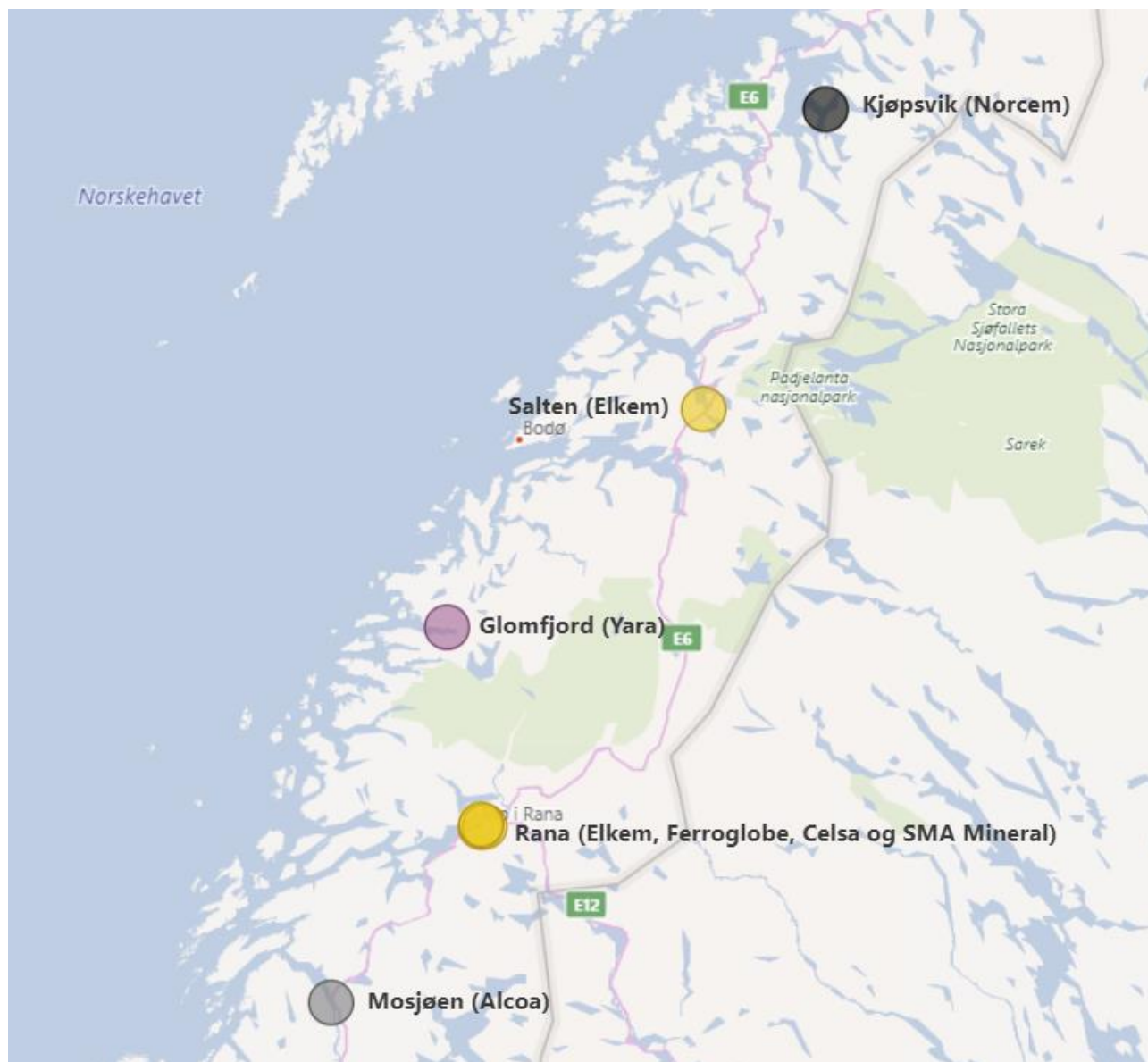
Bedriftene har gitt innspill til hvilke tiltak de mener bør prioriteres fremover. På generell basis er det et sterkt ønske om oppgradering av dagens fylkesvegnett, både gjennom nødvendig vedlikehold og heving av standard. Konkrete innspill omfatter prioritering av både dobbeltspor på Ofotbanen og snarlig igangsetting av tunnel gjennom Bustneslia på FV 12 i Rana.

Vegtransportarbeidet knyttet til byggeråstoffer og naturstein i Nordland anslås å utgjøre 217 ÅDT (V).

¹⁰ [NGU \(2017\): Mineralske ressurser i bakken, oversikt og analyser 2016](#)

8 Kraftforedlende industri og annen industri

Industrien i Nordland består av flere viktige bransjer, og er i dette kapitlet delt inn i generell industri og kraftforedlende industri. Den kraftforedlende industrien har den største aktiviteten basert på tonnasje, har sitt tyngdepunkt på Helgeland. Samlet sett har vi beregnet den kraftforedlende industriens vegtransportarbeid til en ÅDT (V) på 95. Figur 8-1 viser den kraftforedlende industriens geografiske plassering.



Figur 8-1 Kraftforedlende industri i Nordland

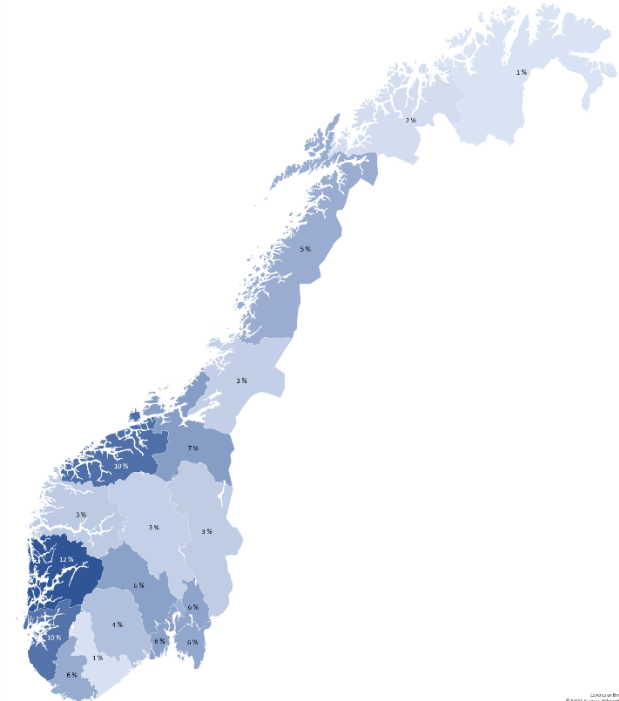
En detaljert oversikt over næringsstrukturen for alle industribedrifter¹¹ i Nordland, bransjer, arbeidsplasser og lokalisering er tilgjengelig ved å følge linken nede (til venstre). Det er også laget en visualisering som viser hvor industribedriftene er lokalisert, og ÅDT i tellepunkter (høyre).



¹¹ Bedrifter med mer enn 2 millioner kroner i omsetning

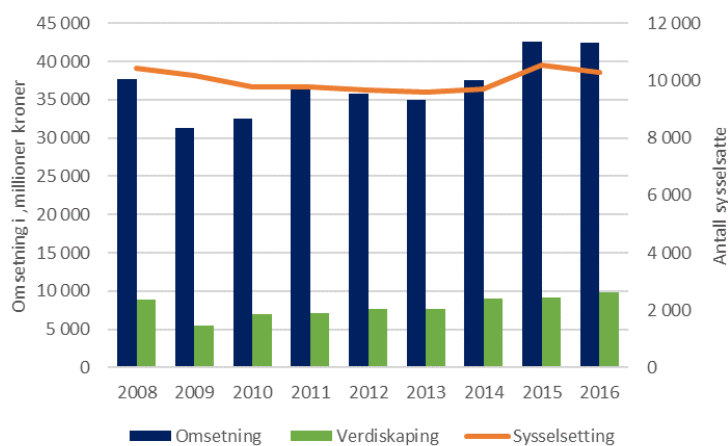
8.1 Fakta om Industri i Nordland generelt

Nordland er det største industrifylket i Nord-Norge. Det finnes en variert industri innenfor mange bransjer. I overkant av 5 prosent av produksjonsverdiene skapt i Norge i 2016 var fra Nordland. Figur 8-2 viser de ulike fylkenes andel av produksjonsverdier (i 2016). Produksjons-andelen i Nordland har økt fra 4,4 prosent i 2009 til 5,4 prosent i 2016.



Figur 8-2 Andel av produksjonsverdier skapt innenfor industrien i Norge i 2016

Figur 8-3 viser utvikling innenfor omsetning, verdiskaping og sysselsetting for den totale industrien i Nordland for årene 2008 – 2016. Omsetning og verdiskaping har vokst i denne perioden.

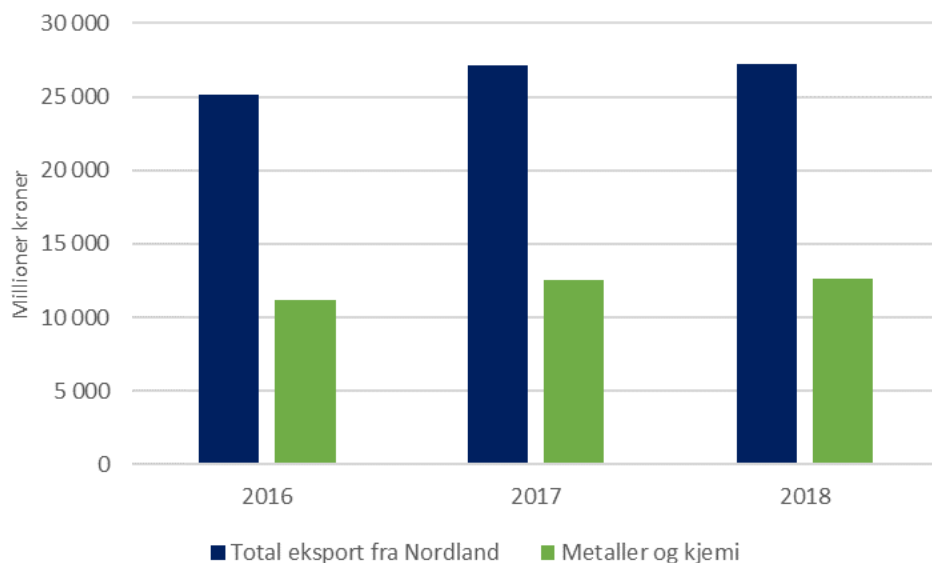


Figur 8-3 Utvikling omsetning, verdiskaping og sysselsetting innenfor industrien i Nordland, 2008 – 2016 (SSB)

8.2 Fakta om den kraftforedlende industrien i Nordland

De åtte kraftforedlende industribedriftene i Nordland som vist i figur 8-1 sysselsetter om lag 1 800 personer i fylket. Siden 2015 har det vært en økning i sysselsettingen på 60 personer. Som hjørnestensbedrifter skaper de store ringvirkninger i både lokal og regional leverandørindustri.

Den kraftforedlende industrien i Nordland og leverandørene i dens verdikjede har et stort potensial for vekst i årene fremover. De viktigste drivkreftene for selskapenes videre utvikling i fylket er tilgangen til næringsvennlige, langsiktige og forutsigbare rammebetingelser. Selskapenes investeringer i forskning og utvikling har bidratt til prosessstekniske forbedringer som har gitt en stabil, smart, effektiv og konkurransedyktig produksjon.



Figur 8-4 Eksport av metall og kjemivarer fra Nordland (SSB)

Tilgangen til rikelige mengder vannkraft var bakgrunnen for industribyggingen i Nordland. Fremdeles er den kraftforedlende industrien storforbrukere av elektrisitet fra vannkraft. Nordland er en betydelig eksportør av elektrisitet fra vannkraft. Sol, vind og vann er i ferd med å forandre energimarkedene og vil være avgjørende for at verden skal nå sine klimamål. Det er stort potensial for Nordland å utnytte egenprodusert fornybar energi i ny industrivirksomhet. Eksporten av vannkraft fra Nordland tilsvarer omtrent den mengden energi som dagens industribedrifter i fylket forbruker.

8.2.1 Kraftforedlende industribedrifter

I 2017 hadde kraftforedlende industribedrifter ca. 6,1 millioner tonn i inn- og utgående transport. Om lag 5 prosent av inn- og utgående transport var med bil.

8.2.1.1 Helgeland

Den kraftforedlende industrien på Helgeland er lokalisert på Mo og i Mosjøen. Mo har den største aktiviteten, og alle 4 virksomhetene som er definert som kraftforedlende industri er lokalisert i Mo Industripark.

Celsa Armeringsstål AS inngår i Celsa Group som er et av Europas ledende stålkonsern. Bedriften har omlag 315 ansatte på Helgeland. De produserer armeringsstål og billets, med jern- og stålskrap som viktigste råstoff, og hovedmarkedet er Norden. Celsa Armeringsstål AS er landets største gjenvinningsbedrift. Produksjonskapasiteten er på ca. 1 million tonn i ståilverket og 550 tusen tonn i valseverket. De forventer en produksjonsøkning de neste 2 årene som følge av økt kapasitet, og venter at mer gods overføres til jernbane.

Elkem Rana AS produserer ferrosilisium i to smelteovner. Årskapasiteten er på drøyt 90 tusen tonn FeSi 75 prosent, hvorav 98 prosent av produksjonen går til eksport. FeSi benyttes som

tilsetningsmateriale ved stålproduksjon. Et viktig biprodukt er silica som selges til sementindustrien. Elkem Rana har ca. 100 ansatte.

Ferroglobe Mangan Norge AS ble i 2017 kjøpt opp av spanske Grupo FerroAtlántica S.A., et datterselskap av Ferroglobe PLC. Selskapet produserer manganlegeringer i to smelteovner med en kapasitet på 120 tusen tonn i året, og har ca. 90 ansatte. Hovedmarkedet er stålindustri i EU.

SMA Mineral AS eies av Svenska Mineral. Hovedproduktene er brent kalk og dolomitt. Markedet er hovedsakelig stål- og papirindustri samt landbruk i Norge og Sverige. De har 12 ansatte.

Samlet inntransport av gods for de 4 bedriftene var i 2017 på 1,47 millioner tonn, mens den utgående transporten var ca. 1 million tonn. Om lag 90 prosent av inn- og utgående transport skjedde ved sjøtransport.

I Mosjøen har Alcoa to fabrikker, **Alcoa Norway ANS avd Mosjøen Prod Aluminium** og **Alcoa Norway ANS avd Mosjøen Anode**. Anodefabrikken leverer til smelteverket i Mosjøen, samt Alcoa Fjardal på Island. Europa er hovedmarkedet for aluminiumsproduktene. Det er 450 ansatte ved de to fabrikkene. I 2017 hadde Alcoa en samlet inntransport på 709 tusen tonn og 430 tusen tonn utgående transport. Sjøtransport utgjør 98 prosent av transporten.

8.2.1.2 Glomfjord

Yara Norge AS Glomfjord Fabrikker er verdens nordligste gjødsselfabrikk, med om lag 180 ansatte. Bedriften har fire produksjonsenheter: to salpetersyrefabrikker, en fullgjødsselfabrikk (NKP-gjødsel) og en kalksalpeterfabrikk. Fabrikken har egen havn for lossing av ammoniakk, lagre, pakke og laste båter med ferdig produkt i bulk og ferdig emballert. Dagens produksjon er basert på importerte råstoffer som transporteres til Glomfjord med båt. Båttransport er også brukt til transport av ferdigvare. Ca. 50 prosent av NPK-produksjonen fra Glomfjord går til de europeiske markedene, mens den andre halvdelen går til det innenlandske markedet. Årlig produksjonsvolum og godsmengde som transporteres ut er omlag 780 tusen tonn. Inngående transport var om lag 520 tusen tonn i 2017.

8.2.1.3 Sørfold

Elkem ASA avd. Salten Verk er lokalisert i Straumen i Sørfold kommune. Den største eieren er Bluestar Elkem International Co., Ltd. S.A., som er et statseid kinesisk selskap. Verket er en av verdens største og mest moderne silisiumverk. Hovedproduktene er silisium med 96-99 prosents renhet, Microsilica og SIDISTAR®, og 90 prosent av produksjonen eksporteres til hele verden. Produktene anvendes i bl.a. elektronikkindustri, aluminiumsindustri og kjemisk industri. I 2017 hadde selskapet 564 tusen tonn inngående gods, mens utgående gods var 126 tusen tonn. Transporten var i all hovedsak med båt over egen kai.

8.2.1.4 Kjøpsvik

Norcem AS Sementfabrikk Kjøpsvik er verdens nordligste sementfabrikk, og produserer sement for det norske markedet (Bergen-Vadsø). Bedriften har ca. 150 ansatte. Kalksteinsressursen til fabrikken ligger rett utenfor Kjøpsvik sentrum. Kalksteinen knuses i eget knuseverk i utkanten av bruddet og fraktes i tunnel ned til fabrikken. Utgående transportmengde var omlag 550 tusen tonn sement i 2017, mens inngående transport utgjorde 80 tusen tonn. Om lag 98 prosent av godstransporten skjer med båt.

8.3 Innspill fra kraftforedlende industri

Siden den kraftforedlende industriens transportbehov i stor grad løses gjennom sjøtransport er det bare noen få ting som fremheves som utfordrende. Disse knytter seg til problemer med fjellovergangene vinterstid (spesielt på E12 til Sverige), dårlig E6 sørover mot Trøndelag, samt at dagens kapasitet på Nordlandsbanen er for liten til at det er en reell mulighet for å overføre mer gods til jernbane.

Bedriftenes innspill omfatter ønske om harmonisering av regler for tungtransport i Norge og Sverige, slik at samme type bulkbiler og tonnasje kan benyttes. I tillegg bør det stimuleres mer til å overføre transport fra veg til sjø og bane.

8.4 Innspill fra annen industri

Flere andre industribedrifter i Nordland har kommet med innspill til fylkeskommunen. Disse omfatter:

- Hyppigere avganger på ferjestrekninger Drag-Kjøpsvik, inklusive lengre liggetid i Kjøpsvik for bedre muligheter for lossing/ lasting og dermed tidligere retur med ferjen
- Utbedringer av flaskehalser i Vesterålen (Kåringen, FV 821 Frøskelandsfjellet, RV 82 fra Sortland til Andenes, RV 85/ E10 Langvassbukta til Lødingen, utbedringer av kryss i tilknytning til industriområder med stor trafikkbelastning)
- Åpning for mer bruk av modulvogntog på 25,25 meter og 60 tonns aksellast
- Utbedring av jernbaneunderganger på strekningen Bodø-Fauske og på E6 Setså
- Utvidet åpningstid med tollstasjonen på Bjørnfjell
- Utbedringer av E6
- Sikring mot ras i Kilvika på FV 17, samt bedre regularitet på ferjesambandet Forøy-Ågskaret

9 Jordbruk

Jordbruksnæringen er i stadig utvikling, blant annet som følge av ny teknologi, mer rasjonell drift og strukturelle endringer. Dette er en utvikling som sannsynligvis fortsetter også i årene fremover.¹² Fornyingsstakten i Nordland er imidlertid lavere enn for landet for øvrig, og tilgangen til offentlig støtte er begrenset i forhold til behovet. Nordland har hatt en nedgang i både antallet aktive landbruksforetak og sysselsatte, men dette til tross holdes produksjonsvolumet og arealbruket oppe.

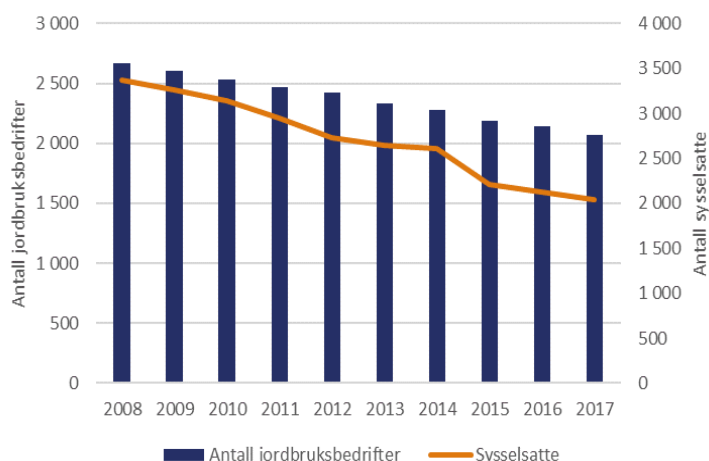
Den viktigste produksjonen i Nordland er knyttet til produksjon av melk og kjøtt, som gjør fylket til et stort og viktig jordbruksfylke. Helgeland peker seg ut som den største landbruksregionen i Nordland, målt i både antall registrerte husdyr og antall landbrukseiendommer. Ser man på andelen melkedyr, annet storfe, geit, svin og sau i Nordland, har Helgeland en andel på ca. 58 prosent. Til sammenligning har Salten 17 prosent, Vesterålen 13 prosent, Lofoten 8 prosent og Ofoten 4 prosent.



Figur 9-1 Leveranser av melk fra gårder i Nordland

9.1 Fakta om jordbruk

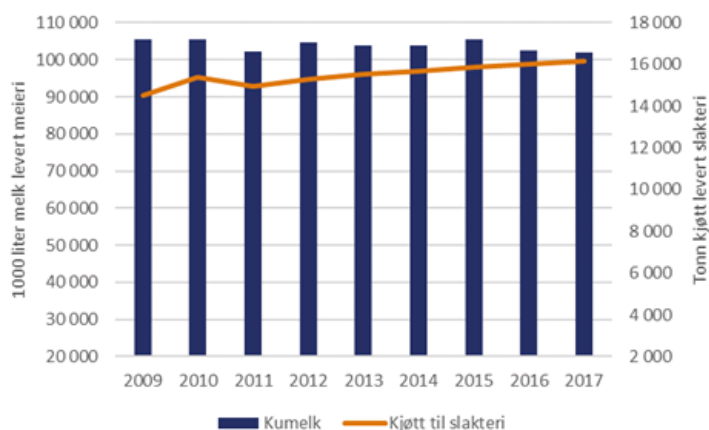
Sysselsettingen innenfor jordbruk i Nordland er redusert fra 3 375 i 2008 til 2 036 sysselsatte i 2017. Figur 9-2 viser utvikling i antall jordbruksbedrifter og antall sysselsatte i perioden 2008 til 2017.



Figur 9-2 Utvikling i antall jordbruksbedrifter i Nordland og sysselsatte (SSB)

Landbruket har i mange år jobbet med omstilling og effektivisering av drift. Figur 9-3 viser utvikling i produksjon av melk og antall tonn kjøtt slaktet.

¹² Forslag for regionplan for Landbruk i Nordland



Figur 9-3 Utvikling i leveranser av melk og kjøtt i Nordland (Landbruksdirektoratet)

Til tross for at antall produsenter er blitt betydelig færre de senere årene er produksjonen av melk på om lag på samme nivå som i 2009. Økningen i kjøttproduksjonen skyldes en økning i produksjon av kjøtt fra gris. I de senere år har vi sett at flere jordbrukere inngår samdrift, noe som gjør at det blir færre jordbruksforetak men med større produksjon per foretak.

Tabell 9-1 gir en oversikt over jordbruksproduksjonen på regionsnivå i Nordland i 2017. Som vist i tabellen er det Helgeland som står for svært mye av landsproduksjonen i fylket.

Tabell 9-1 Fakta om landbruket 2017 fordelt på regioner (SSB og Landbruksdirektoratet)

Fakta om jordbruket i regionene	Helgeland	Salten	Ofoten	Lofoten	Vesterålen	Nordland
Antall sysselsatte - jordbruk	1 113	456	100	162	205	2 036
Antall jordbruksbedrifter med husdyr	966	386	82	153	212	1 799
Leveranser av ku- og geitmelk til meieri (liter)	66 197	16 340	4 685	6 745	9 456	103 891
Leveranser av slakt til slakteri (tonn)	11 144	2 081	342	1 041	1 559	16 167

For ytterligere informasjon om leveranser av melk og slakt på kommune- og produsentnivå se interaktiv visualisering som er tilgjengelig her:



9.2 Aktører innenfor jordbruk

I analysen har vi tatt utgangspunkt i sentrale aktører som Felleskjøpet, Horns Slakterier, Nortura Bjerka og Tine Meierier. Av disse er det Tine Meierier som genererer den største vegtransporten innenfor landbruk. På bakgrunn av ovennevnte aktører har vi beregnet en ÅDT (V) knyttet til jordbruksnæringen i Nordland på 120.

9.2.1 Felleskjøpet

Felleskjøpet, ved sin avdeling på Bergneset i Balsfjord i Troms, håndterer Nordland. Hovedmarkedet til Felleskjøpet er landbruk, i tillegg til leveranser av syreprodukter til oppdrettsnæringen. Bulkleveranser direkte til bøndene utgjør størst volum. I 2017 hadde Felleskjøpet utgående gods på om lag 15 000 tonn. Felleskjøpet leverer deler av sine varer med båt. En del av gjødsels- og plantekultur sendes med egne båter, og da henter kundene direkte på kai. Dette gjelder for de kundene som har bosted- og arbeidssted langs kysten. Om lag 95 prosent av alle leveranser er med bil.

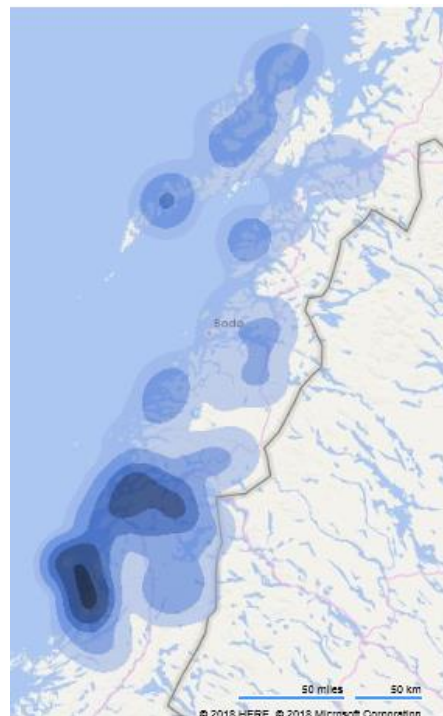
I hovedsak benyttes E6 og kystriksvegen, eller fylkesveg 17. I tillegg benyttes en del kommunale veger i Bodø-Salten området. Tidligere ble en del av godset fraktet med jernbane fra Trondheim til Bodø, men på grunn av mangel på stabilitet og vektbegrensninger ble godset overført til veg. Det arbeides nå for å finne bedre og mer hensiktsmessige metoder for frakt på jernbane. Felleskjøpet har interne lagre i Finneidfjord, Berg og på Skjerstad, der de får en del inntransport for lagring før det kjøres videre ut.

9.2.2 Slakterier

Horns Slakteri

Horns Slakteri ligger på Leknes i Nordland, og er et privateid slakteri som håndterer både storfe og småfe. Dyrene inn til slakteriet hentes i områdene Lofoten, Vesterålen, Hamarøy, Salten, Kvæfjord, Skånland, Ofoten og Sør-Troms. I hovedsak benyttes da vegstrekningene Steigen-Leknes, Vesterålen-Leknes, Harstad/ Sør-Troms-Leknes og Bodø/ Salten/ Meløy/ Gildeskål-Leknes.

Horns Slakteri har et hovedmarked i Oslo, Stavanger og Narvik. Gods ut av slakteriet går dermed langs vegstrekningene Leknes-Stavanger, Leknes-Oslo og Leknes-Narvik. Horns Slakteri leverer til Kuraas, som også er en relativt stor aktør i fylket som videreforedler kjøtt. Transportene går med ferje over Vestfjorden (Moskenes-Bodø) og kjøres videre sørover med bil. Den største flaskehalsen er dermed ferjesambandet Moskenes-Bodø, spesielt på høst og vinter. Horns Slakteri hadde i 2017 en andel utgående gods på 3 700 tonn og 3 200 tonn på inngående gods. Det utgjør henholdsvis omlag 320 og 250 vogntog i året.



Figur 9-4 Slakt fra gårder i Nordland

Nortura Bjerka

Nortura er et samvirke som er eid av gårdbrukerne, og har en markeds-andel på slakteri på om lag 66 prosent på landsbasis. Nortura Bjerka er Norturas eneste slakteri i Nordland, og ligger på Bjerka i Hemnes kommune. Hovedmarkedet er industrimarkedet i Norge, og svært mye av produktene går ut av fylket. Dyr inn til slakteriet hentes i stor grad i Nordland og Trøndelag.

I 2017 sendte Nortura Bjerka om lag 880 vogntog med ferdige produkter ut fra Bjerka, og ca. 2 600 vogntog transporterte varer inn. Ved transport av varene benyttes i hovedsak E6 fra Bjerka og sørover, og nordover langs E6. Deretter benyttes fylkesveger og en del kommunale veger. På grunn av at en del dyr hentes ute i distriktene brukes fylkesvegen hyppig. Ferjer benyttes når dyrene skal hentes på alle små øyene rundt omkring, både på Helgeland og i Nordland for øvrig, og det omfatter svært mange ferjeruter.

Nortura Harstad er et rent distribusjonsanlegg for nordlige Nordland, Troms, Finnmark og Svalbard. Det vil si at anlegget også berører vegnettet i Nordland. Dette gjelder ferdig produserte varer som skal sendes videre til dagligvaregrossister og storhusholdninger. Disse varene kommer med tog til Narvik før de sendes videre med bil til Harstad.

Nortura Målselv ligger i Bardufoss i Troms, og er eneste produsent av Gilde pølser og deiger i Nord-Norge. Bedriften slakter og skjærer storfe, gris og småfe, i tillegg til at de har en finstykkeavdeling. Bedriften slakter omtrent 5 000 tonn i året, samt skjærer om lag 6 000 tonn. Dyr inn til slakteriet hentes fra Nordre Nordland, altså Sortland, Lofoten, Steigen, Ballangen, Narvik og Andøya. I tillegg får de også inn biler fra Trøndelag og Bjerka. Ferdige produkter fra Nortura Målselv går ut til hele landet, og transporteres langs E6.

9.2.3 Tine Meierier

Tine Meierier har sentrallager i Harstad i Troms og har meierier i Sandnessjøen og Sømna, og terminal i Bodø. Hovedmarkedet er alt fra små barnehager til store supermarkeder i hele Norge.

Meieriet i Sømna driver produksjon av Norvegia Original, Norvegia Fyldig og Gräddost, og produserer årlig om lag 7 200 tonn ost. Leveranse av råmelk til meieriet på Sømna er ca. 65 millioner liter per år. Melken hentes fra gårder i Nordland, ca. 15 millioner er fra området Sandnessjøen, ca. 15 millioner liter hentes fra Salten (sør for Vestfjorden og til Saltfjellet inkl. Meløy), det øvrige er innsamlet fra Tjøtta og sørover, Grane/ Hattfjelldal og til grensen ved Trøndelag. I forbindelse med

høytider flyttes melka sørover på grunn av stoppdager i drikkemelk-produksjonen ved meieriet i Harstad. Ferdige produkter transporteres til sentrallageret i Heimdal.

Meieriet i Sandnessjøen driver produksjon av søtmelk, økologisk melk, fløte, smør og tørrmelk. Det produseres ca. 6,5 millioner liter søtmelk/ fløte, 2 000 tonn smør og 1 000 tonn tørrmelk per år ved anlegget. Det hentes inn ca. 15 millioner liter råmelk til anlegget. All melken hentes fra gårder i Nordland, fra Rødøy og sør for Saltfjellet i nord, til og med Mosjøen og øyene utenfor Sandnessjøen i sør. Ferdige varer transporteres fra Helgeland i sør og opp til Saltfjellet i nord. I tillegg er anlegget mellomlager før videretransport til Trondheim.

Fra sentrallageret i Harstad sendes om lag 30 000 tonn varer ut til regionene i Nordland i året. Størsteparten av varene går ut til Helgeland og Salten med henholdsvis 9 600 tonn og 9 400 tonn. Til Vesterålen og Ofoten samlet transporteres ca. 8 000 tonn, og til Lofoten 3 500 tonn. Fra sentrallageret går det om lag 35-40 biler i uka. En del av disse går til terminalen i Bodø før det distribueres videre til Salten og Værøy/ Røst. Sentrallageret i Harstad distribuerer også områdene Ofoten, Lofoten og Vesterålen.

En god del transporteres også mellom de mange Tine-anleggene, Harstad er blant annet et mellomlager for produkter som ikke produseres i Nordland. Det kommer blant annet 18-19 semilast i uken fra Oslo.

Rundt 95 prosent av varene transporteres ved jernbane og veg, det resterende går med båt ut til øyene. Tine har 3 daglige biler fra Harstad til Bodø. Hovedvegstrekingen som benyttes er Troms RV 83 og E6 over hele Nordland. I tillegg benyttes E10 til Lofoten og RV 80 inn til Bodø, samt E10 til Bjerkvik og E6 til Narvik. Ferjesambandet mellom Lødingen-Bognes er svært viktig og brukes hyppig. I tillegg benyttes flere andre ferjesamband som: Bodø-Værøy-Røst-Moskenes, Svolvær-Skrova, Mo i Rana-Onøy, Lurøy + flere. Hurtigbåt benyttes også på strekingen Bodø-Helligvær.

9.3 Innspill fra næringen

Samtlige av aktørene gir tilbakemelding om at de største utfordringene i forbindelse med frakt av gods er ved stopp i ferjeforbindelsen, ofte som følge av dårlig vær. Spesielt nevnes sambandet mellom Bognes og Lødingen, som for mange transportører er et avgjørende knutepunkt for om man rekker den videre ruten. Et annet viktig ferjesamband er Moskenes-Bodø. For aktører i jordbruksnæringen som frakter gods er transporttiden vesentlig, da det er lovpålagt at varene leveres innen gitte tidspunkter på grunn av dyrehelse. Valget av transportrutene gjøres dermed med bakgrunn i at ruten har kortest mulig transporttid, og da er ofte bil eneste alternativ. For varer som ikke har like kort holdbarhet, er det pris og leveringskvalitet som avgjør rutene. Fleksibilitet og pålitelighet til transportørene er også viktige faktorer. De store aktørene vurderer kontinuerlig aktuelle transportruter, men ingen har noen store planer om endringer av rutene de neste årene.

Vegstrekingene på E6 i Hamarøy kommune trekkes fram av flere som eksempel på strekninger med flere flaskehalser, samtidig som det kan være vanskelige for store biler å benytte seg av Sørfold-tunnelene på E6. Forøvrig nevnes vegstrekingen RV 80 mellom Løding og Fauske som en strekning med mange flaskehalser og trafiksikkerhetsproblemer.

Aktørene ga også konkrete innspill på hvordan håndtere disse utfordringene. Det viktigste for aktørene er regularitet på ferjene. De mener også at det er behov for flere avganger på de ulike sambandene, og bedre rutetider. For eksempel samarbeidet Felleskjøpet, Nortura og Tine om å få endret tidspunktene på et samband (Rødøy-Gjerøy-Selsøyvik-Storselsøy-Nordnesøy) slik de kunne samkjøre leveranser, dette for å sikre kortest mulig ventetid for transportør og for kunden. De har i tillegg ordnet en del uformelle avtaler med andre samband om at ferjene venter noen minutter ekstra slik at bilene kommer seg med samme ferje tilbake. Dette gjelder blant annet ferjesambandet Sund-Horsdal-Sørarnøy.

«Drømmen er å få et ferjefritt E6!» sier aktørene i jordbruksnæringen.

Vegstandarden på vegene på E6 i Hamarøy og Sørfold må forbedres og flaskehalser må fjernes. Her er det vanskelig for tungtransport å kjøre, spesielt er dette knyttet til mange og trange tunneler. Det har også kommet innspill om at brøytingen på Fylkesveg 17 ikke er optimal. Det er vesentlig forskjell der det er ulike entreprenører som har ansvar for brøytingen. Det bør stilles samme krav til driftskontrakter til alle entreprenører, slik at brøytingen ligger på samme nivå alle steder.

Et annet viktig innspill som ifølge aktørene ofte dukker opp fra transportørene er mangel på parkeringsplasser/ hvileplasser langs vegene. Siden det er få hvileplasser, må transportørene ofte stoppe før det egentlig er behov for det og da mister de verdifull kjøretid (kjøre- og hviletidsbestemmelser). Det bør derfor legges til rette for at det etableres flere hvileplasser med god tilgang på toalett og andre nødvendige fasiliteter.

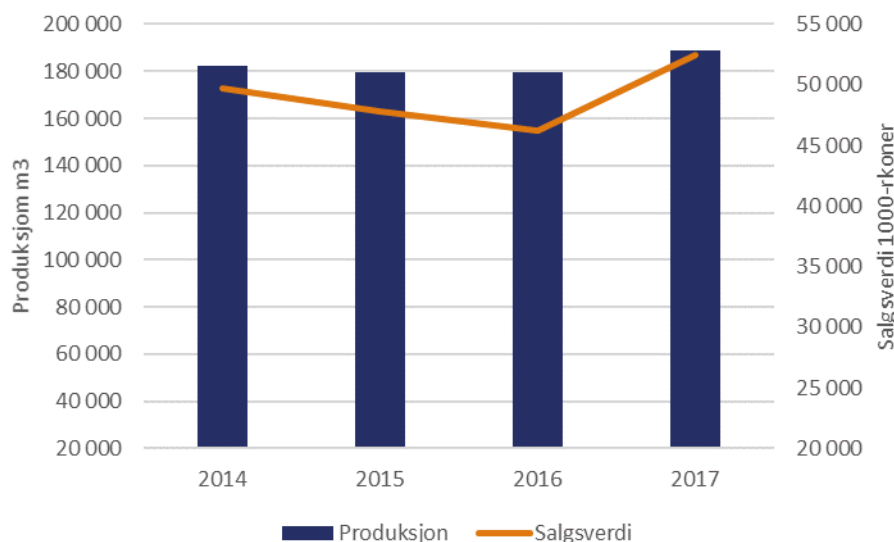
Vegtransportarbeidet for jordbruksprodukter i Nordland anslås å utgjøre 120 ÅDT (V).

10 Skogbruk

10.1 Fakta om skogbruknæringen

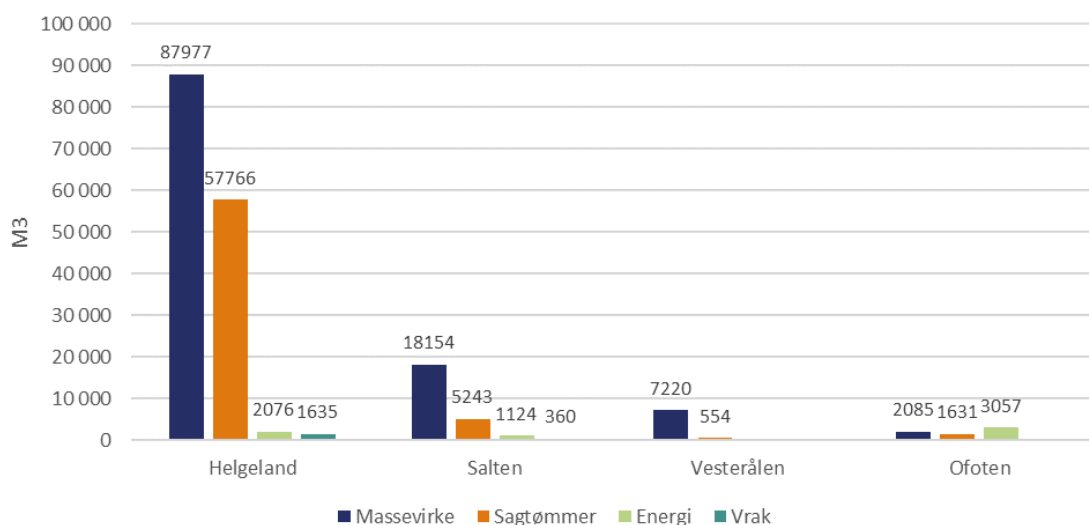
Det tas ut tømmer i hele Nordland, og skogbruket i fylket hadde i 2017 et produktivt skogareal på 4 494 335 dekar. Helgeland er den største skogbruksregionen målt i både skogsareal og avvirkningsmengde.

I 2017 ble det avvirket totalt 188 889 m³ skog i Nordland. 80 prosent av avvirkningen skjer på Helgeland, 13 prosent i Salten, 3 prosent i Ofoten og 4 prosent i Vesterålen. Lofoten har en svært lav aktivitet. Figur 10-1 viser utvikling og avvirkning og salgsverdien i årene 2014 – 2017



Figur 10-1 Avvirkning i Nordland årene 2014 – 2017 og salgsverdi (Landbruksdirektoratet)

På Helgeland finner vi størst skogbruksaktivitet i kommunene Grane, Hattfjelldal og Vefsn. Tilsvarende for Salten er Fauske, Meløy og Saltdal. I Ofoten er det en størst aktivitet i Evenes kommune. Høyest skogbruksaktivitet i Vesterålen er på Andøy og i Øksnes. Aktiviteten som er knyttet til Lofoten skjer i Vågan kommune. Figur 10-2 viser produksjonen i 2017 fordelt på type sortiment. Lofoten er ikke inkludert i figuren da registrert avvirke i 2017 kun var på 7 m³.



Figur 10-2 Avvirke i regionene i Nordland 2017, fordelt på sortiment (Landbruksdirektoratet)

Skogbruket sysselsatte 156 personer i Nordland i 2017. Over 60 prosent av de sysselsatte i næringen holder til på Helgeland. Antall sysselsatte har hatt en liten nedgang den siste ti-årsperiode, med om lag 10 færre sysselsatte i næringen.

10.2 Aktørene innenfor skogbruksnæringen

I 2018 er det registrert 213 virksomheter innenfor skogbruk og tjenester tilknyttet skogbruk i Nordland. Dette er en økning på 12 nye virksomheter sammenlignet med 2017. De fleste av disse er svært små, og flere har lite eller ingen produksjon.

De aller fleste omsetter tømret sitt gjennom Allskog som er et samvirke som eies av skogeiere i Møre og Romsdal, Trøndelag, Nordland og Troms. Samvirket har 7 700 andelseiere, og er i Nordland en dominerende aktør i skogbruksnæringen. I 2017 tok Allskog ut over 178 000 m³ avvirket tømmer i Nordland fylke. I overkant av 148 000 m³ ble hentet ut fra Helgeland, det tilsvarer 86 prosent. Mesteparten av trevirket kommer fra kommunene Grane, Hattfjelldal og Vefsn.

Arbor i Hattfjelldal mottar ca. 42 000 m³ årlig. Mosjøen tar årlig inn ca. 30 000 m³, Salten tar 14 000 m³, Rana tar omtrent 20 000 m³, i tillegg går en del rett til kaianlegg ved Dønna, Stokmarknes, Risøyhamn og Glomfjord. Alt virket hentes lokalt, det meste fra Vefsn, Grane og Hattfjelldal, i tillegg til Salten, hvor Elkem Salten er en stor aktør. Tømmeret sendes videre med båt fra kai i Mosjøen og Mo i Rana.

Statskog er 100 prosent eiet av staten, og foretaket har eiendommer over hele landet. Statskog har seks underavdelinger i Nordland, disse er i Hattfjelldal, Helgeland, Mosjøen, Salten, Narvik og Storjord.

Statskog hadde i 2017 totalt 25 000 m³ utgående gods fra Nordland, dette utgjorde om lag 1 000 vogntog. 50 – 75 prosent av godset fra Statskog transporteres langs veg, og da benyttes både fylkeskommunale og kommunale veger i flere av kommunene i Nordland. Hyppigst brukt er E6 og RV 73 som går mellom Trofors og Hattfjelldal. Resterende gods transporteres med spesielle tømmerbåter fra kai både i Mosjøen, Mo i Rana og Sørfold.

10.3 Innspill fra skogbruksnæringen

Ifølge aktørene selv er skogen i Nordland i vekst, spesielt nord for Saltfjellet da det har vært stor planteaktivitet her som vil bli hogstmoden de neste årene. Det er dermed en økende interesse for å få omsatt virke fra denne voksende ressursen. Dersom dette ikke kan omsettes lokalt er det ønskelig å sende tømmer med tog sørover, både til Trøndelag og til Østlandet. Per i dag fraktes det aller meste av tømmer langs veg og med egne tømmerbåter, men det er ønskelig å få mer av transporten over på jernbane. Det antas å være mer effektivt, samtidig som det er miljømessig attraktivt. Det fordrer imidlertid at det settes i verk tiltak som gjør det praktisk mulig å få mer transport over på bane. Dette er knyttet til terminaler, omlastningsmuligheter og samarbeid på tvers av regioner og næringer. For tiden foregår det blant annet et samarbeid mellom skognæringen på Østlandet og Norsenga på Bane Nor i Kongsvinger. Her jobbes det med å øke effektiviteten på den eksisterende tømmertrafikken på jernbanen, blant annet gjennom elektrifisering av Solørbanen og utbygging av tømmerterminalen som ligger i Kongsvinger¹³. Fra aktørenes side oppfordres Nordland fylkeskommune til å se på de mulighetene den etablerte jernbanesatsingen på Østlandet har å si for skognæringen. Et samarbeid med dette initiativet kan være av stor betydning for næringen i form av å få tilgang til tømmerterminalene på Østlandet. Det kan også bidra til å øke transporten av produkter på bane fra andre næringer, som havbruk og kraftforedlende industri, dersom man får til et samarbeid på tvers av næringer.

For aktørene i næringen er de største utfordringene og flaskehalsene knyttet til vegene. Det eksisterer en del vektbegrensninger på vegene som hindrer aktørene i å frakte ønsket mengde

¹³ <http://www.banenor.no/kundeportal/jernbanen-i-norge/infrastruktur/tommerterminaler/norsenga/>

tømmer. Tømmertransporten er avhengig av å kjøre fulle last, og å få tømmeret fram. På flere av vegstrekningene som benyttes, er begrensningene 40 tonn akseltrykk. Aktørene gir uttrykk at begrensinger på veger til under 50 tonn akseltrykk gir store utfordringer og er en flaskehals for transporten, i tillegg er det flere broer som har begrensinger på lavere enn 10 tonn akseltrykk. Problemet med broene er at de er for korte eller for små, og ikke har tilstrekkelig bæreevne. Aktørene nevner eksempler på ruter som veksler mellom 40, 50 og 60 tonn. Denne vekslingen gjør at det blir svært kostbart å transportere på grunn av flere omlastninger på ruten. Det medfører også at aktørene velger transport med båt i stedet for veg, da dette ofte er billigere.

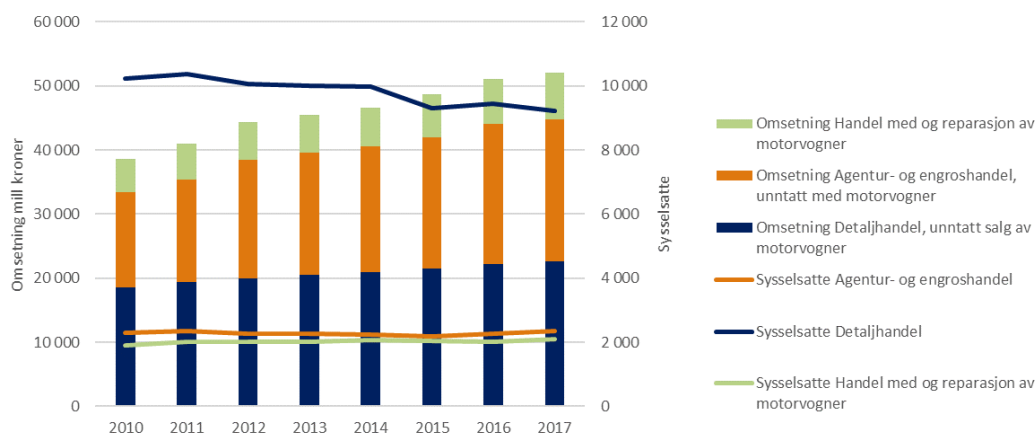
Aktørene mener også at vegstandarden ikke er bra nok. Det har vært en del utbygging av E6 i fylket, men de opplever stadig større begrensninger langs sidevegene. De mener derfor det er behov for å forbedre standarden på både kommunale- og fylkeskommunale veger, og at en del av begrensningene langs veger må fjernes. Det ønskes økt grad av tillatelse til å kjøre 60 tonn og med en lengde på 24 meter. Tømmervogntog har en annen utforming enn de vanlige vogntogene, og har en lengde og et antall aksler som gir lavere akseltrykk enn eksempelvis en søppelbil. På bakgrunn av dette mener aktørene at det bør være mulig å endre vektbegrensningene langs mange av de vegene som i dag oppleves som de største flaskehalsene. Aktørene er avhengige av å få hentet tømmeret der kundene ligger, og må benytte seg av de vegene som bestemmes av fylket. I vedlegg 5 er det gitt en oversikt over hvilke strekninger som er godkjent for modulvogntog (dvs. maks tillatt vogntoglengde på 25,25 m).

Vegtransportarbeidet knyttet til salg og distribusjon av trevirke i Nordland anslås å utgjøre 26 ÅDT (V).

11 Dagligvarehandelen

11.1 Fakta om dagligvarehandelen

Konkurransen i dagligvarehandelen er sterk, og man ser tilnærmet nullvekst i matvareprisene, lav markedsvekst og lave marginer. Figur 11-1 viser utviklingen innenfor hele varehandelen fordelt på de tre bransjene: Detaljhandel, Agentur- og engroshandel og Handel med og reparasjon av motorvogner.



Figur 11-1 Utvikling i omsetning og sysselsetting innenfor varehandelen i Nordland, 2010 – 2017 (SSB)

I kartleggingen som er gjort i denne analysen har vi hatt fokus på dagligvarehandel som i hovedsak ligger innenfor bransjen detaljhandel. Omsetningen i detaljhandelen har økt med om lag 21 prosent i perioden 2010 – 2017. Samtidig ligger sysselsettingen på om lag samme nivå. SSB endret sin metode for å telle sysselsatte i 2014. Det betyr at det kan være litt usikkerhet når man sammenligner tilbake til 2010 hvor den gamle tellemåten ble benyttet. Mer og mer av omsetningen i varehandelen skjer i de store kjøpesentrene som er lokalisert i byer og tettsteder. Det forventes ingen store endringer innenfor denne næringen. Investeringskostnadene i næringene gir ofte et bilde av vekstforventninger. Investeringskostnadene i Nordland innenfor varehandel har lagt på mellom 300 – 400 millioner kroner i året de siste årene.¹⁴

11.2 Aktørene

De største aktørene på markedet er NorgesGruppen, Coop Norge Handel og Reitan-Gruppen.

For å gi et større bilde av aktiviteten i Nordland, har vi tatt utgangspunkt i de største matvaregrossistene som berører vegnettet i fylket. Disse er: Coop, Rema og ASKO. Dagligvaregrossistene har lagerfunksjoner i Tromsø, Narvik og Trondheim. Rema er lokalisert i Narvik, mens både Coop og ASKO er lokalisert med lagerfunksjoner i Tromsø. I tillegg har Coop lagerfunksjon i Trondheim som leverer varer til Nordland. Rema sitt lager i Trondheim leverer varer opp til Mo i Rana.

11.2.1 ASKO

ASKO leverer dagligvarer til kjeder i NorgesGruppen, i tillegg til at de er en betydelig leverandør innen serveringsmarkedet. ASKO Nord holder til i Tromsø og håndterer leveranser til og fra Nordland, og driver intertransport for ASKO.

ASKO anslår at om lag 75 prosent av godsmengden kommer via tog til Narvik, og med bil videre til Tromsø. Varene kommer inn fra Oslo via Nordland og opp til Tromsø. I hovedsak er det E6 og E10 som benyttes. Det kommer også en del fra Fauske til Tromsø, samt at vegene mellom Hamarøy-Fauske benyttes ofte.

¹⁴ I 2011 var et toppår med investeringer på nærmere 700 millioner kroner i varehandelen, mye kan tilskrives utbyggingen av City Nord

11.2.2 Coop

Coop Norge er Norges nest største aktør innen dagligvarer og har butikker over hele landet. Coop består av seks kjeder: Coop OBS, Coop Extra, Coop Prix, Coop Mega, Coop Marked og Matkroken. I tillegg har Coop kjedene OBS Bygg, Extra Bygg og Coop Byggmix. Coop Norge Handel Tromsø transporterer varer over hele Nord-Norge, til og med Kjøpsvik i Nordland, mens Coop Norge Handel Trondheim leverer varer fra Hamarøy i nord og til resten av fylket.

Tilnærmet alt av transport fra begge avdelinger skjer med bil. Coop Tromsø benytter E6 så langt som mulig, også noe går gjennom Harstad-Narvik-Lofoten. Når det gjelder inngående transport får Tromsø en del gjennom jernbane, både Oslo-Fauske og Alnabru-Narvik. Det betyr at de er avhengige av biltransport for å få varene videre til Tromsø. Noe kommer også via Finland til Tromsø. Lageret i Trondheim benytter E6, Kystriksvegen, Brønnøysund og Sandnessjøen for uttransport av varer. En liten andel går også med båt ut til øyene. Deriblant Herøy og andre øyer på Helgeland, Brønnøysund og Værøy. I tillegg til Festvåg - Misten (Kjerringøy). De har svært liten inngående transport fra Nordland.

11.2.3 Rema

Rema distribusjon Narvik håndterer hele Nord-Norge, fra Saltfjellet i sør, mens Rema distribusjon Trondheim leverer varer til Mo i Rana og sørover.

95 prosent eller mer av den utgående transporten fra Rema Narvik skjer med bil. Da benyttes primært hovedvegene og butikkene ligger langs aksene. E6 benyttes fra Narvik til Bodø og E10 i Lofoten og Vesterålen. I tillegg benyttes fylkesveger hyppig. Båt benyttes kun i mindre grad. Om lag 99 prosent av den inngående transporten skjer derimot gjennom jernbanen. Da benyttes tog fra Oslo og via Sverige til Narvik. Deretter kjøres varene videre til Tromsø med bil. Rema har en gjennomsnittlig fyllingsgrad på 90 prosent på bilene.

11.3 Innspill fra dagligvareaktørene

Dagligvarebransjen opplever stor konkurranse, og det kommer stadig nye butikker rundt omkring. Endringer i kundeporteføljer gjør at aktørene ofte gjør ruteoptimaliseringer av best mulig hensyn til kundene. Aktørene er derfor avhengige av effektive ruter, samt pålitelige og fleksible transportører. I likhet med landbruket er dagligvareaktørene også avhengige av å få levert holdbarhetsvarer, blant annet frukt og grønt. Disse varene må ut på kortest mulig tid, og forutsigbarhet for kunden er svært viktig.

De største flaskehalsene oppstår oftest ved ferje-overganger, både i form av at det er for få avganger og at det ofte oppstår kanselleringer på bakgrunn av dårlig vær. I dette tilfellet nevnes spesielt ferjesambandet Bognes-Lødingen som et problem, i tillegg til Drag-Kjøpsvik. Ferjetidene på Drag-Kjøpsvik er også endret og siste ferje går rundt 23.00 på kvelden. Da kan det oppstå problemer med å få varer levert til rett tid på grunn av for lang ventetid til neste ferje morgenen etter.

Når det gjelder vegstrekninger opplever aktørene at utfordringene er knyttet til Saltfjellet, spesielt på vinterstid. Det kommer også frem at vegene på Sortland og Hamarøy har altfor dårlig kvalitet, det samme gjelder E10 i Lofoten. Lengst nord i fylket har det også vært utfordringer knyttet til fjelloverganger og rasfare, og det er for dårlige tunneler.

Aktørene i næringen gir innspill om at det bør arbeides videre med Nord-Norge-Linjen med tog fra Oslo til Bodø, og muligheter for båttransport videre. Også i dagligvarebransjen gir aktørene vi har snakket med tilbakemeldinger om at det bør være ferjefritt E6. Et annet viktig innspill som kommer fra aktørene er å se på mulighetene for dobbeltspor på Ofotbanen.

Vegtransportarbeidet knyttet til de store kjedene i dagligvarehandelen som vi har intervjuet utgjør 90 ÅDT (V) i 2017.

12 Reiselivsnæringen

12.1 Status reiselivsnæring Nordland

Reiseliv er en av verdens raskest voksende næringer, og er et av tre satsningsområder for Nordland fylkeskommune.

De største reiselivsregionene i Nordland er Lofoten, Helgeland og Salten. I kartleggingen har vi fått innspill fra Nordland fylkeskommune ved avdeling for Næring- og regional utvikling - reiseliv, samt destinasjonsselskapene Destination Lofoten, Visit Helgeland og Visit Bodø. I tillegg har vi snakket med en samling av ulike reiselivsaktører i Salten-regionen.

Den totale passasjertrafikken fra flyplasser i Nordland utgjorde i overkant av 2,2 millioner passasjerer i 2017. Om lag 60 prosent av disse reiste fra Bodø Lufthavn. Nest høyest aktivitet i passasjertrafikken finner vi ved Harstad/ Narvik- Evenes Lufthavn, med om lag 16 prosent av alle passasjerer.

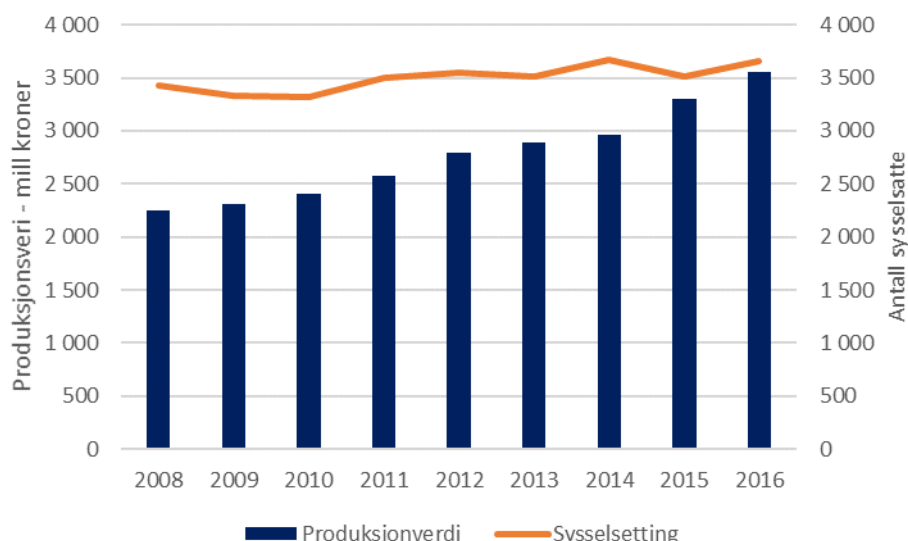
12.2 Fakta om reiselivsnæringen i Nordland

Reiselivsnæringen omfatter flere bransjer som inngår i ulike næringer. Reiselivet består av fem hovedområder: transport, servering, overnatting, aktiviteter/ opplevelser og formidlingsaktiviteter. Innenfor disse fem hovedområdene var det i 2017 registrert 2575 virksomheter i Nordland. Flertallet av virksomhetene er svært små, men er av stor betydning i lokalsamfunnene.



Figur 12-1 Foto: Terje Rakke

I figur 12-2 gis en oversikt over sysselsetting- og produksjonsverdiutvikling innenfor bransjen overnatting- og servering i Nordland for årene 2008 - 2016. Overnatting og servering er sannsynligvis den bransjen innenfor reiselivsnæringen som gir det beste bildet av utviklingen innenfor næringen.



Figur 12-2 Utvikling produksjon og sysselsetting innenfor bransjen overnatting og servering i Nordland (SSB/Panda)

Som figuren viser er det en tydelig vekst i produksjonsverdi.¹⁵ Det er ingen større endring i sysselsettingsbildet.

¹⁵ Med produksjonsverdi menes omsetning korrigeret for endringer i beholdning av ferdige varer, varer i arbeid og varer og tjenester kjøpt for videresalg.

12.3 Innspill fra næringen

Ifølge Nordland fylkeskommune tilsier statistikken at veksten innenfor reiselivet kommer til å bli høy i årene fremover. Reiseliv- og opplevelsesnæringene i Nordland opplever fortsatt vekst, i noen regioner mer enn andre. Aktiviteter av ulike typer er også i sterk vekst og bruken av naturen har tiltatt kraftig. Lofoten er fremdeles det mest populære reisemålet i fylket. Trafikken er i ferd med å spre seg utover hele året, og det er stor økning av utenlandske turister om vinteren. Sommersesongen er allerede godt utnyttet. Trendene fremover ser ut til å være et skifte i hvordan folk reiser. Tidligere ankom turistene med buss, mens man nå reiser mer individuelt og turistene ankommer i private biler eller leier seg biler i Sverige på grunn av lavere prisnivå. I tillegg benytter turistene seg av det regionale og lokale kollektivtilbudet. Det øker det totale trafikkbildet, da det blir flere enheter på vegen. Samtidig øker også antallet turister som besøker fylket. Slik utvikling bidrar til økt trafikk på vegene av til dels uerfarne/ uoppmerksomme sjåførere, og utfordrer trafikksikkerheten i stor grad. Dette vil også forsterke de utfordringene som er med utenlandske vogntog på vinterveger. Dette utfordrer trafikksikkerhet og fremkommelighet for andre trafikanter på vegnettet. Derfor vil det være viktig å være forberedt på tilrettelegging langs vegene, både tilrettelegging av rasteplasser (sanitære- og søppelfasiliteter) og tilrettelagte stopp- og parkeringsområder ved utvalgte utferdsesteder.

Destinasjonsselskapene har også gitt tilbakemeldinger om at infrastrukturen er svært viktig for utviklingen av reiselivet, både i form av opplevelsesutvikling og destinasjonsutvikling. Vekstpotensialet i næringen er enormt, men man må være tilgjengelig. De mener at man bør gå i dybden på hva reiselivet trenger, spesielt med hensyn til transportsystemer. Videre sier selskapene at man må legge til rette for at reiselivet er ett av satsningsområdene.

En del av reiselivsnæringens virksomheter holder til i strøk der de er avhengige av kollektivtransport og ferjesamband. For å kunne reise dit opplevelsene finnes er kundene avhengige av gode rutetilbud, både på buss, båt og ferje, og infrastrukturen og fasiliteter langs vegene er viktige for reiselivsaktørene.

Utfordringene knyttes i stor grad til masseturisme. Spesielt kan dette være et problem på vinterstid. Vegene er dårlig brøytet, og ofte er turistene som kommer dårlige på vinterføre. Når de i tillegg stopper opp midt på vegen for å fotografere, skaper dette stor trafikkfare. Tilrettelegging langs vegene er et viktig bidrag til å unngå utfordringer. Dette i form av blant annet skilting, informasjon og toalettfasiliteter, samt muligheter for å kjøre til siden. Det må være kvalitet i alle ledd. En annen utfordring er at stadig flere ferjesamband/ båt-tilbud forsvinner. Det skaper utfordringer for flere reiselivsaktører da de blir mer utilgjengelige for sine kunder. Per tiden foregår det diskusjoner om anløp på Norskott, som vil være avgjørende for aktørene der ute. De er avhengige av den kollektive trafikken. Dersom rutetilbudet legges ned, kan ikke aktørene fortsette å drive sine virksomheter. I Lofoten har man også kjempet kamper om å beholde hurtigbåtene, Skrova er blant annet helt avhengig av sjøveien. Stabilitet rundt samferdsel er svært viktig, og hurtigbåttilbudet er betydelig, spesielt i den veksten man ser i reiselivssammenheng. Rutetidene må også være formålstjenlig i forhold til flyavganger etc. Hurtigrutetilbudet har også blitt en flaskehals for reiselivet i Lofoten på bakgrunn av nye regler for turoperatører som ikke lenger kan foreta gruppebookinger på strekninger under 24 timer.

En utfordring knyttet til ferjer at det er en mismatch mellom antall passasjerer og plass på bildekket, dette gapet bør bli mye mindre. Reiselivsaktørene merker også at rutetidene er en utfordring. For eksempel opererer ferjesambandene mellom Bodø-Værøy-Røst-Moskenes med egne sommerruter, og disse slutter 25. august. Da slutter også turistene å komme, og det gjør helårsdrift vanskelig. Derfor bør denne sommerruten utvides. Samme rute tar også i dag for lang tid, og aktørene ønsker å se på mulighetene for en «Fast-ferry».

På Helgeland er de i tillegg til forutsigbarhet i ruteproduksjon, opptatt av ferjene må tilpasses de behovene som er i markedet. Aktørene i regionen har kommet med innspill om de reisende bør kunne søke opp en reise, kjøpe og betale, på lik linje som med fly og tog. I dag går det ikke an å

kjøre billett på nett på mange av hurtig- og lokalbåtene som finnes på Helgeland. Det er svært mange aktører på markedet, og det er vanskelig å få oversikt over når de ulike rutene går. Det bør fokuseres på opplysning og mulighet for kunden til å kjøpe billett på forhånd. Det vil medføre en bedre logistikk, samtidig som det kan lette det verste trykket i sommersesongen med fulle ferjer. Hurtigbåtene er i dag dimensjonert for lokalbefolkningen. Det gir utfordringer, spesielt i sommersesongen da det kommer svært mange turister som ønsker å besøke de mange øyene som er langs Helgelandskysten. Det bør gjøres analyser i forhold til trafikken for å fange opp reelle behov, samt gjøre en tilrettelegging på kai og bestilling. Det har også vært økende aktivitet innenfor kajakk-turisme, der Helgeland har økt fra 2 til 7 leverandører. Da må også båtene være rustet til å ta med seg denne typen utstyr, i tillegg til at det blir stadig mer populært med sykkelsturisme. Det som er viktig er at det finnes en ordning for å registrere at man ønsker å ta med seg annet utstyr når man reiser.

For tiden utredes det hvordan man kan korte inn strekningene langs E10, slik at man kan få en raskere reise inn og ut av Lofoten. Dette er i konflikt med reiselivsnæringens mål om å holde turistene lengst mulig i regionen. De ønsker å ta vare på den sakte reisende, samtidig som at kunden skal få en opplevelse langs vegene, da Lofoten har nasjonale turistveger. I tillegg er E10 i Lofoten en nasjonal sykkelveg. Mange steder er vegen for smal, slik at det er vanskelig å dele vegen med syklistene. Det, sammen med flere rasfarlige områder, kan medføre farlige trafikksituasjoner. Et annet problem er at skiltingen om å dele vegen er norsk, dermed er det vanskelig for utenlandske turister å forstå hva det betyr. Man må prøve å finne en fornuftig symbolbruk som kan overføres til flere språk. For Lofoten er en annen flaskehals Gimsøy-broen, som er selve hovedpulsåren til Lofoten. Stenges denne er man avskåret fra omverdenen. Det gjør at samferdselen i regionen er svært sårbar. Fasilitetene langs E10 er i dag veldig bra, det finnes over 20 rasteplasser på hele vegstrekningen og standarden på vegen er god. Fylkesvegene er langt dårligere, både hva gjelder standard og antall rasteplasser.

Kollektivtilbudet er for dårlig, og det er vanskelig å få en oversikt over hvordan man kan komme seg fra sted til sted. En stor flaskehals i Lofoten er at det ikke er noen forbindelser fra Svolvær/ Helle Lufthavn og inn til sentrum. Kundene ønsker mest mulig sømløs reise, og det er svært vanskelig med dagens situasjon. Informasjonsflyten fungerer ikke, og det er ikke enkelt å orientere seg. For eksempel er dagens rutesystem på 177.nordland uoversiktlig, og reiselivsbransjen oppfordrer til å finne enklere systemer. Det samme gjelder ved passasjerregistrering på ferjesamband. I dag skriver passasjerene seg ned på lister. Her bør det finnes et interaktivt scanningssystem som vil spare mannskapet for tid og ressurser, og samtidig forhindre forsinkelser.

Det er også store utfordringer knyttet til flytransport, spesielt i Lofoten som er helt avhengige av flyforbindelser. Man opplever ofte at kapasiteten er sprengt, og ventelister på fulle fly. Man er avhengige av en forutsigbarhet i rutemønsteret. Det er vanskelig å forholde seg til at Widerøe har en fleksibilitet på rutetidene. I sommer la selskapet ned hele 44 ruter i Lofoten og Vesterålen.

Reiselivsaktørene har gitt innspill på at det er vanskelig for turister å orientere seg når de kommer til Nordland. Det er mangel på informasjon og skilting. Eksempelvis vet ikke turistene hvordan de kommer seg til ulike attraksjoner, som Mjelle, Keiservarden, Bodin Kirke etc. Det er vanskelig å finne aktuelle transporttilbud. Man bør kanskje kommunisere litt annerledes, turister som ønsker å komme seg til Kjerringøy vet ikke at de skal lete etter ruten Festvåg – Misten. I tillegg mangler det oversettelser på ulike attraksjoner. For eksempel har det foregått en utstilling på Nordlandsmuseet, en veldig informerende og bra utstilling, men kun med norsk språk. Man må tilrettelegge for de mulighetene som finnes i fylket. Økt trafikk med aktive besøkende vil kreve mer og bedre informasjon underveis og ved stoppe- og utfartssteder. Dette stiller også økt krav til god drift av vegnettet, spesielt vinterdrift. Økt fokus på bærekraft blant besøkende fordrer at man har fokus på dette i en helhetlig reiselivsutvikling, herunder på samferdselsdelen.

Flere av aktørene trekker fram reisekortet, som gjør at man kan reise så mye man ønsker med buss og hurtigbåt i Nordland på en uke, som svært positivt. Kortet fungerer svært godt, og det er positivt for reiselivet.

Nedenfor har vi listet opp de viktigste punktene hva gjelder infrastruktur for reiselivsnæringen i Nordland.

- Bedre informasjonsflyt
- Den sømløse reisen
- Verktøy for å orientere seg, utvikle reiseplanlegger
- Forutsigbarhet i samferdsel
- Analysere hvordan folk reiser

For mer informasjon om flyreiser se interaktiv visualisering som er tilgjengelig her (side 1 viser godstrafikk med fly mens side 2 og 3 viser flytrafikk til og fra flyplasser i Nordland):



13 Andre transportkrevende næringer

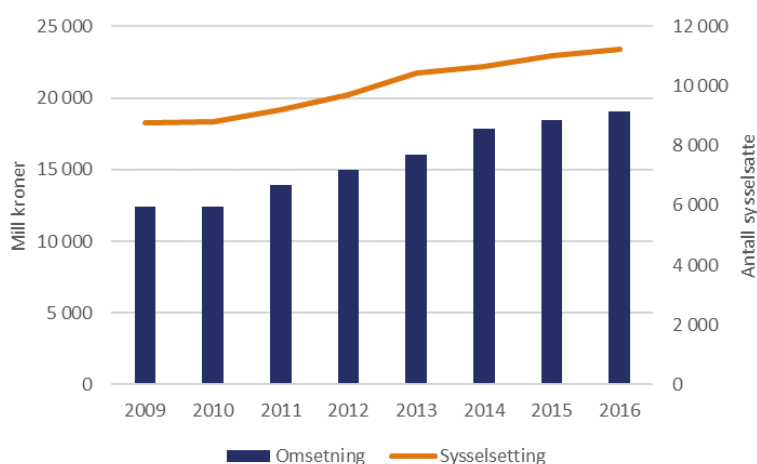
13.1 Bygg og anlegg

Bygg og anleggsnæringen omfatter de tre næringsgruppene oppføring av bygninger, anleggsvirksomhet og spesialisert bygge- og anleggsvirksomhet.

13.1.1 Fakta om bygg og anleggsnæringen i Nordland

Utviklingen i bygg- og anleggsbransjen har på landsbasis vært positiv i mange år. Nordland hadde en vekst i omsetning på 6 prosent fra 2016 til 2017.

I figur 13-3 nedenfor viser vi utviklingen i både omsetning og sysselsetting innen bygg og anlegg i Nordland.



Figur 13-1 Omsetning- og sysselsettingsutvikling innenfor bygg og anlegg i Nordland, årene 2009 - 2016 (SSB)

Bransjen har i Nordland hatt en økning i omsetning fra 12,9 milliarder kroner i 2009 til 19 milliarder kroner i 2016. I samme periode har det vært en økning i antall sysselsatte på om lag 3 000. Det har vært stor aktivitet i bransjen i fylket og store utbyggingsprosjekter skaper mange nye arbeidsplasser. For tiden foregår det 967¹⁶ større og mindre prosjekter i hele Nordland. Størst aktivitet er det i Bodø, som har registrert 175 prosjekter. Nest høyest aktivitet har Rana med 72 prosjekter. Prosjektene omhandler blant annet bygging av infrastruktur i form av veger, havner, bruer etc.

13.1.2 Store prosjekter de kommende årene

Av de største prosjektene som pågår eller planlegges kan man nevne Ny by – ny flyplass i Bodø, Bypakke Bodø (Saltenpakken) og flere nye hotell i Bodø. Også i Mo i Rana planlegges nybygg av flyplass og flyterminal. For Mo i Rana har Avinor fått i oppdrag å detaljplanlegge og utforme en konsesjonssøknad for ny Lufthavn.

Ny by – ny flyplass er et av Bodø- og Saltenregionens største utviklingsprosjekt, og vil være av stor betydning for vekst og utvikling i samfunnet. Da dagens rullebane må skiftes ut, samt at Bodø Hovedflystasjon skal legges ned, åpnes muligheter for å bygge og utvikle nytt og smart område. Det blir frigjort nye arealer, slik at flyplassen kan flyttes lengre bort fra byen og man får et større sentrumsområde. Det skaper et by- og regionsutviklingsprosjekt som vil medføre høy aktivitet for bygg- og anleggsbransjen, og en rekke andre bransjer.

Bypakke Bodø er et prosjekt som er godt i gang, og har som mål å gi Bodø by et mer fremtidsrettet og tryggere samferdselssystem. Blant annet gjennom ny riksveg 80, nye tunneler, bedre kollektivtilbud og nye gang- og sykkelveger. Prosjektet har en verdi på 2,9 milliarder kroner.

¹⁶ <http://www.norgebygges.no/byggeprosjekt/planlagte/alle/uten-entreprenor/nordland-fylke>

Andre viktige prosjekter er at det planlegges ny trasé ved E10/RV85/RV83 Hålogalandsvegen ved Evenes-Sortland i Nordland og Troms, samt en utbedring av E6 Sørfoldtunnelene Fauske-Mørsvikbotn. Den siste vegtraséen vil korte ned avstanden fra 75 km til 64 km mellom Fauske og Mørsvikbotn.

Generelt for næringen varierer transportene over tid og i forhold til prosjekt. De store mengdene av transport oppstår ved konkrete prosjekter som varer over en gitt periode. Det er likevel vanskelig å beregne den totale vegbelastningen knyttet til bygg- og anlegg, da det er så mange store og omfattende aktører i fylket, som ikke har tilgjengelige statistikker. Noen eksempler som derimot kan nevnes er Nordasfalt AS og Veidekke Entreprenør AS.

Nordasfalt AS er en asfaltentreprenør med hovedkontor i Bodø, men har virksomhet i store deler av Nordland. I 2017 hadde selskapet totalt utgående gods på 500 000 tonn til veganlegg i Nordland. Dette tilsvarte om lag 30 000 vogntog. Transporten skjer via båt og veg. Ved lastebiltransport er vegstrekningene som benyttes Riksveg 80 og fylkesveg 17, samt E6 og E10. Det meste av steinmaterialer selskapet bruker og selger tas inn med båt, da benyttes egne og innleide frakteskuter.

Veidekke Entreprenør AS er et av Skandinavias største entreprenørselskap, og omfatter bygge- og anleggsoppdrag, boligutvikling, asfaltvirksomhet, pukk og grus, samt vegvedlikehold. Selskapet har flere avdelinger i Nordland. Avdelingene i Nordland hadde utgående gods på 250 kubikkmeter, og ca. 10 vogntog i 2017. Det meste av transporten skjer med båt, men det som kjøres ut med vogntog fraktes langs E6, RV 80 og fylkesvegene i fylket.

13.1.3 Innspill fra bygg- og anleggsnæringen

Om lag 80 aktører innen bygg- og anleggsnæringen i Nordland har gitt tilbakemeldinger om utfordringer knyttet til infrastruktur og innspill til videre arbeid.

Det har kommet mange innspill på at det må satses på mer samferdselstiltak ute i distriktene. Utfordringer i trafikken inn og ut av Lofoten oppleves nevnes av flere, både når det gjelder tungtransport og persontransport. En bedre vegstandard og nye vegtraséer ønskes i og til Lofoten da spesielt deler av E10 har særdeles dårlig standard. Andre strekninger som bør utbedres er E6 inn mot Mo i Rana, E6 gjennom Sørfold, hovedferdselsåren RV80 mellom Bodø og Fauske, Tosenveien, FV 76 og FV 17 mellom Høylandet og Holm, samt utbedring av veg mellom Hamarøy og Fauske. Hovedstrekninger på veg bør være gode og effektive, i Nordland trengs oppgradering stort sett overalt. Det ønskes også en fortløpende utbygging av E6 Fauske - Bognes, samt Hålogalandsveien Harstad/ Narvik – Vesterålen. Det ønskes også en utbedring av vegstrekningen mellom Narvik og Gullesfjorden, samt mellom Fiskebøl og Svolvær. Man må oppgradere vegnettet slik at transportørene kommer lettere fram.

Et annet innspill gjelder jernbane. Aktørene ønsker at det satses mer på jernbane og sjø. Aktørene mener Mosjøen bør få en egen godsterminal, slik at man slipper omlastning på Mo i Rana. Det er verken effektivt eller miljøvennlig at godset fraktes forbi Mosjøen for omlasting, og deretter fraktes tilbake.

Svært mange aktører er avhengige av lokalbåt-/ hurtigbåt-tilbudene som finnes i fylket, og det har kommet en del innspill på dette området. Dette gjelder både kapasitet og hyppighet i avganger. Aktørene mener at næringslivet bør få reservere plass på ferjene, og at det bør komme en økning av avganger på pressede områder, som for eksempel Lovund. Trænaruten bør styrkes, eventuelt bør det gå en godsferje fra Sandnessjøen to ganger i uken i tillegg til nåværende ordning. Generelt bør ferje og hurtigbåttilbudet styrkes. En planlagt reduksjon på ferje og hurtigbåter på om lag 40 prosent kan være katastrofalt for aktørene ute på øyer.

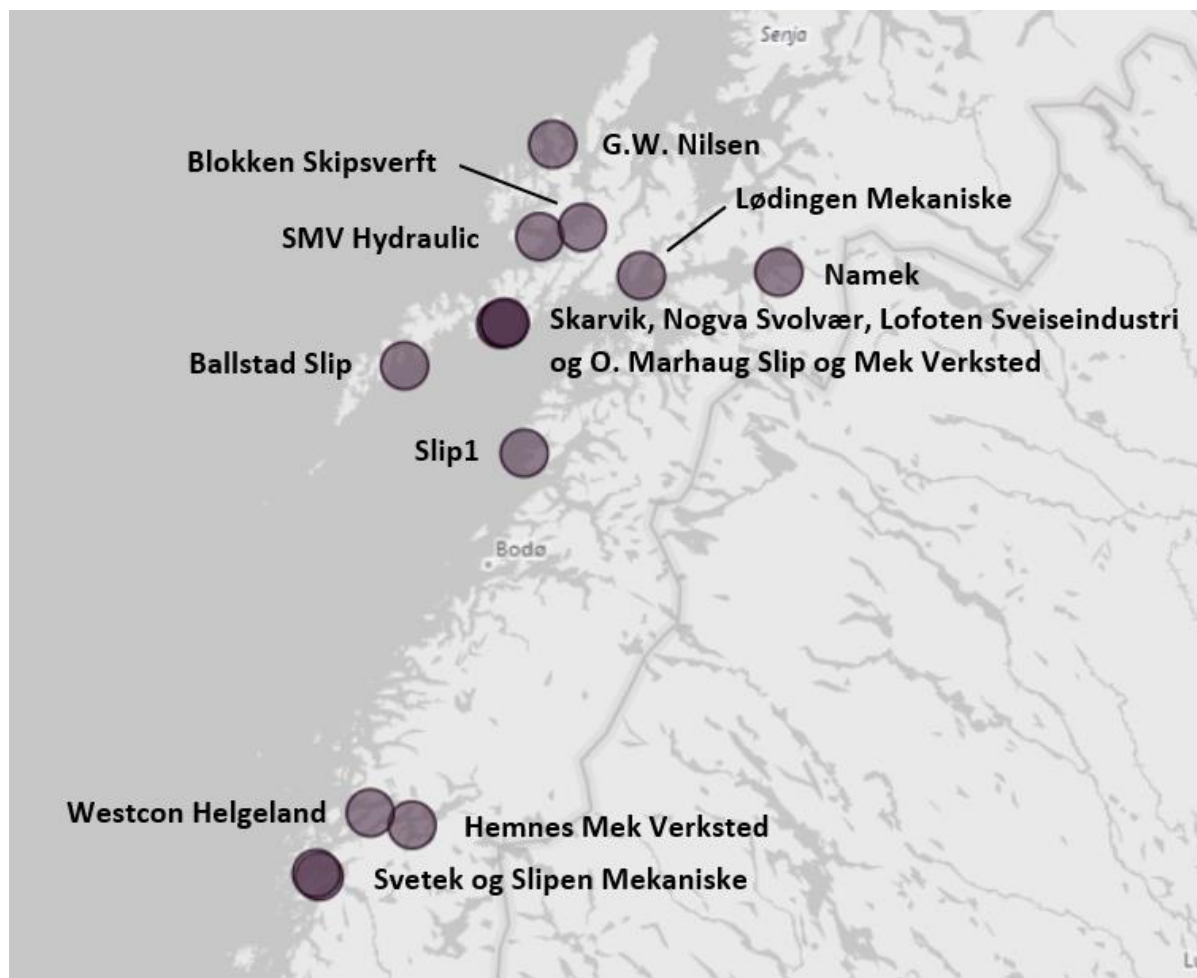
Andre konkrete tiltak som nevnes er bedre logistikk gjennom Narvik sentrum, utbedring av lyskryss ved Revelbakken langs E6, fastlandsforbindelse mellom Sandnessjøen og Herøy/ Dønna, utjevningstiltak på fraktpriser, jernbane nordover, rydde vegetasjon langs vegene, utbedre flaskehals langs E6 ved Borkamo til Sørelv, ny bru i Misvær, tunnel under Hadsselfjorden fra Hadseløya til

Lofoten, og generell utbedring av fylkesvegene. Ellers ønskes det at «Bainveien» snart kommer på plass grunnet rasfare av E10 ved Flakstad.

13.2 Verkstednæringen

Nordland har lange tradisjoner knyttet til verft- og verkstedindustri, og det finnes mange aktører innenfor denne industrien i fylket. Høy aktivitet, både i form av nye flyplasser, utbygging av infrastruktur, gjør utsiktene for denne næringen gode.

En oversikt over de største verkstedene og verftene er gitt i figuren nedenfor.



Figur 13-2 Verksted og verft i Nordland 2018

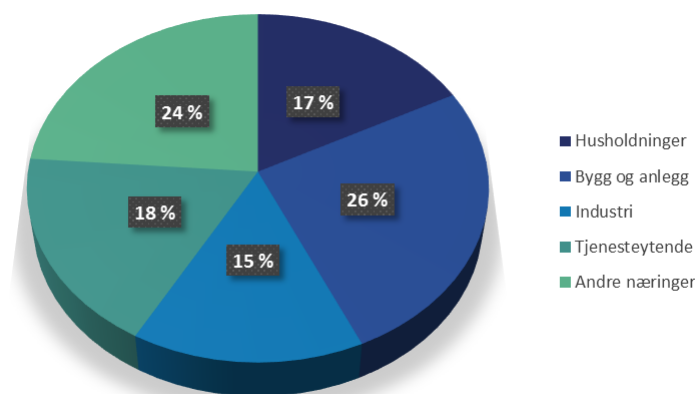
Det er registrert 15 verft i Nordland fylke, og i tillegg finnes det en rekke mekaniske verksted. Som man kan se er selskapene spredt over hele fylket, men det er størst aktivitet på Helgeland og i Lofoten. Flere av de største aktørene leverer produkter til offshoreindustrien.

Næringen har store inn- og uttransporter, men disse er ikke identifisert i detalj i denne analysen. Verftsindustrien inngår også i næringen Industri og deres innspill.

13.3 Avfall

Økonomisk vekst gir økt produksjon og forbruk, og er den viktigste drivkraften bak de økte avfallsmengdene. Større boliger, mer ombygging og oppussing gir også raskere utskiftninger av møbler og EE-produkter. Det skaper også større avfallsmengder. Industrien er den største kilden til avfall i Norge og i Nordland, men mye av dette avfallet gjenvinnes. Avfallsmengdene fra industrien har gått ned de siste ti årene, mens husholdningene kaster stadig mer. Ut fra nasjonale tall er det beregnet at total avfallsmengde i Nordland var 500 000 tonn i 2017. Av dette var 93 000 tonn avfall fra husholdninger. Transportmengden forbundet med innhenting av alt dette avfallet til godkjente

mottak gir en ÅDT (V) på 143. Figur 13-3 gir et anslag på prosentvis fordeling av avfallet på næringsgrupper i Nordland.



Figur 13-3 Prosentvis andel avfall fra ulike næringsgrupper i Nordland i 2017.

Mesteparten av avfallet som oppstår i Nordland, behandles i fylket. Men eksporten av avfall har økt mye de siste årene, både i Norge og i verden. Med dagens kapasitet har norske anlegg ikke tilstrekkelig forbrenningskapasitet for alt restavfall. Mye restavfall eksporteres derfor til Sverige, der mer av energien i avfallet utnyttes som fjernvarme. Mye av avfallet transporteres med biler som har levert varer i Norge, såkalt returtransport.

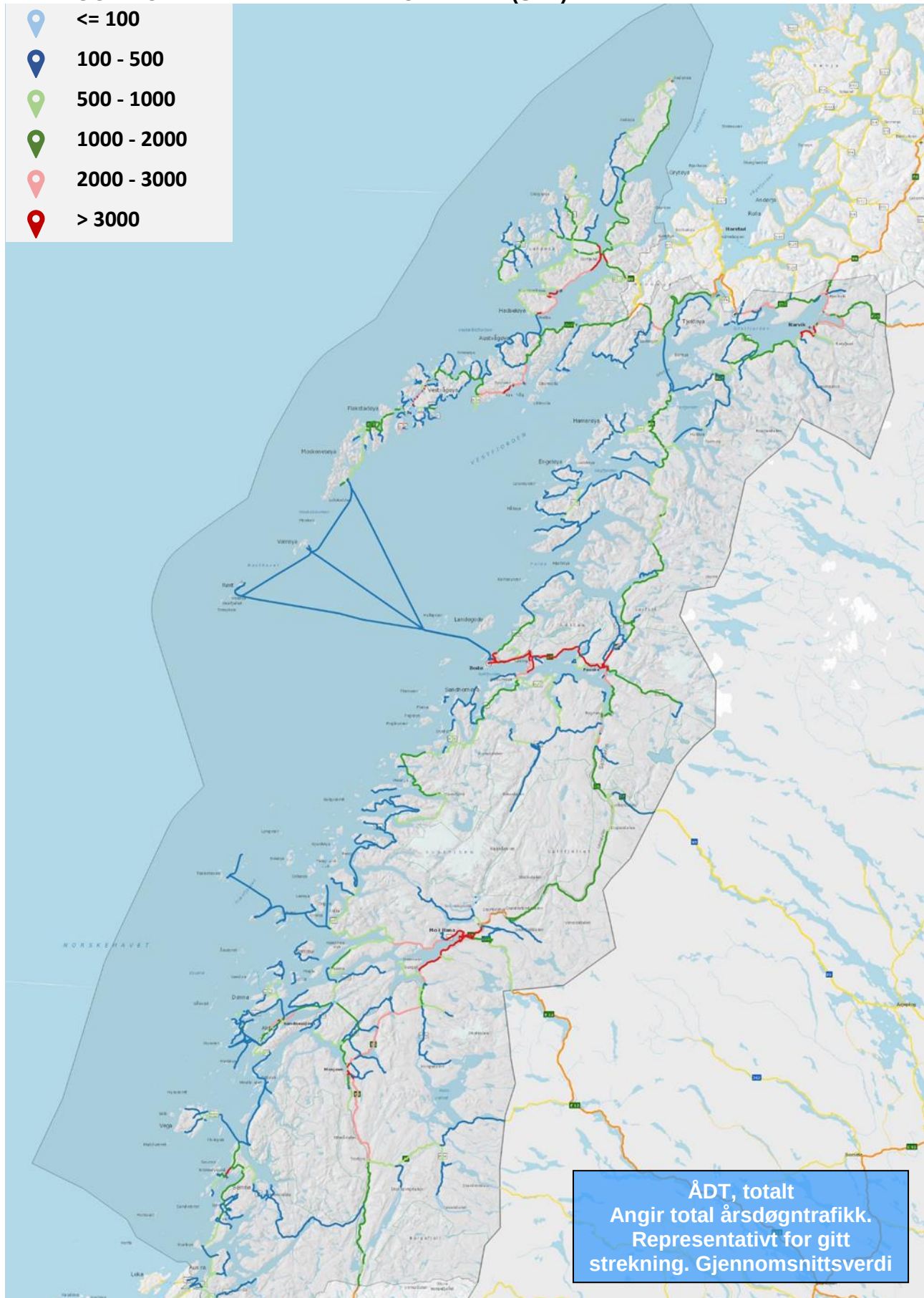
13.4 Post

Postgangen i Norge utgjør en stor andel av transporten både langs veg, fly og sjø. Posten Norge AS har ansvar for postgangen i Norden, og er et post- og logistikkonsern som skal utvikle og levere helhetlige løsninger innen post, kommunikasjon og logistikk. Det er totalt 17 000 ansatte og om lag 1 400 salgssteder (postkontor og Post i butikk) i Norge. I tillegg til Posten, som har ansvar for salg og kundeservice ved alle salgssteder inkludert bedriftssenter og terminaler, har konsernet ansvaret for Bring. Bring leverer tjenester knyttet til godstransport, både med bil, båt, fly og tog. Andre viktige oppgaver for Bring er ekspress- og budleveranser, temperaturregulerte logistiktjenester, pakkedistribusjon, utvikle og drive hele forsyningskjeder for bedrifter, lagerløsninger, distribusjon av brev, varer og reklame, kundedialog og CRM.

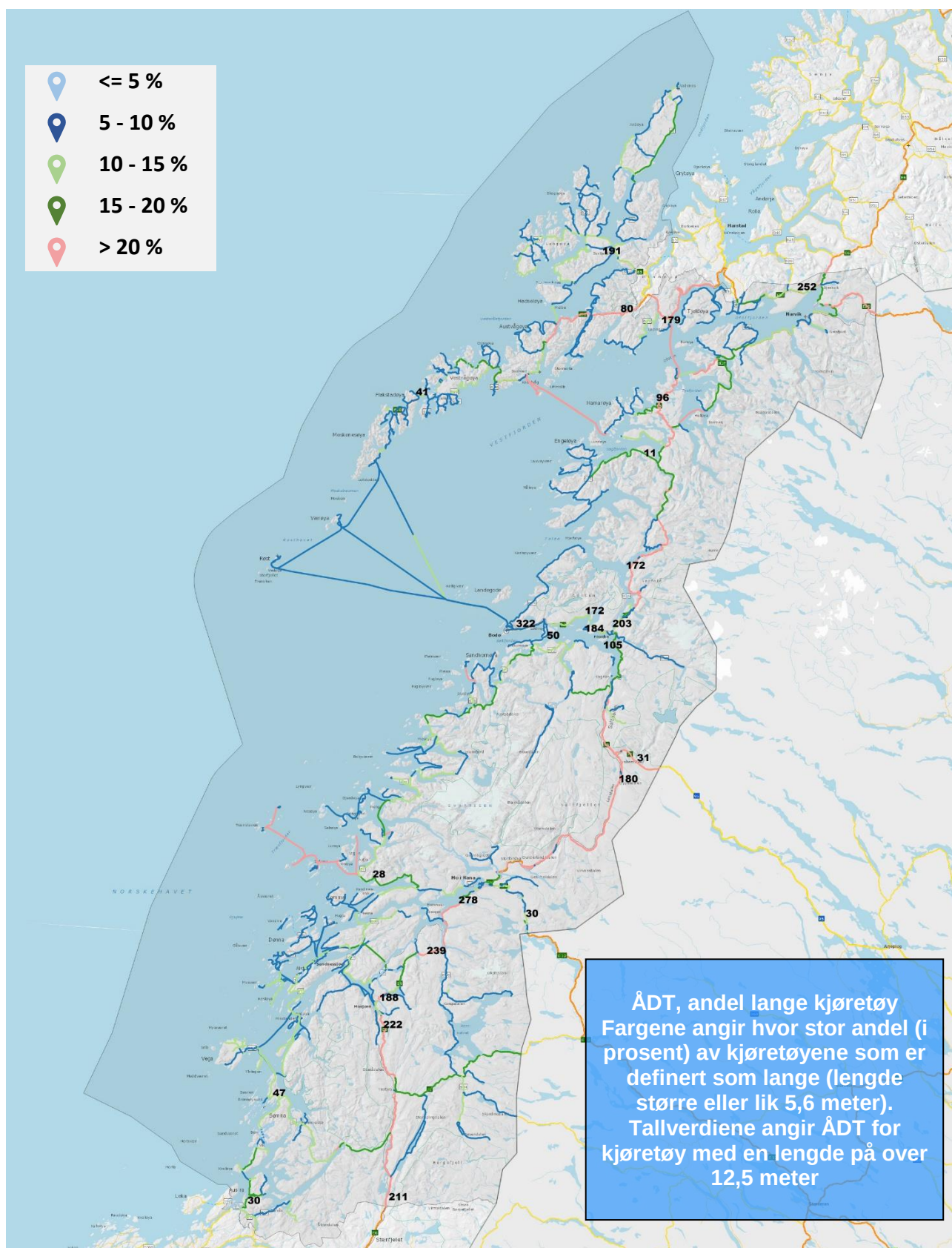
Det finnes to overflateterminaler i Nordland, i Narvik og på Fauske. Her benyttes tog og bil ved transport inn til terminalene. I tillegg har Posten Norge flypostterminaler i Bodø og på Evenes, der transport kommer inn med fly. Uttransporten herfra går med bil.

Posten Norge skal etablere 18 logistikkcenter rundt om i landet. Målet med disse er å gi konsernet et industrielt og effektivt logistikknettverk. I 2017 ble det etablert nytt logistikkcenter i Bjerkvik i Narvik, som er et trafikknutepunkt i regionen. Senteret er 6 000 kvadratmeter stort og har kapasitet til å håndtere 1,3 millioner pakker og over 50 000 tonn gods i året, samt skal levere lagertjenester og temperert gods. Senteret skal dekke Lofoten, Vesterålen, Harstad, Narvik og Indre Troms. Dermed vil det etter hvert erstatte to terminaler i Narvik, og terminaler i Leknes, Sortland og Harstad. Brings terminaler i Nordland er per 2018 i Bodø, Leknes, Mo i Rana, Narvik og Sortland.

VEDLEGG 1 TOTAL ÅDT PÅ VEIENE I NORDLAND (SVV)



VEDLEGG 2 – ÅDT ANDEL LANGE KJØRETØY (SVV)



VEDLEGG 3 BEGREPER

Begrep	Forklaring
ÅDT = Årsdøgntrafikk	Den totale trafikken i et snitt eller på en trafikklenke i løpet av et kalenderår dividert med antall dager i året.
ÅDT (V)	ÅDT for tunge godsførende kjøretøy (V = Vogntog)
YDT = Yrkesdøgntrafikk	Den totale trafikken i et punkt på en trafikklenke for dagene mandag t.o.m. fredag med unntak de dagene som er definert som helligdager i henhold til Norsk Almanakk (røde dager) dividert på antall yrkesdøgn i løpet av et kalenderår.
YDT (V)	YDT for tunge godsførende kjøretøy (V = Vogntog)
HDT = Helgedøgntrafikk	Den totale trafikken i et punkt på en trafikklenke for dagene lørdag og søndag pluss alle andre ukedager som er definert som helligdager (røde dager) dividert på antall slike dager i løpet av et kalenderår.
SDT = Sommerdøgntrafikk	Den totale trafikken i et punkt eller på en trafikklenke i løpet av juni, juli og august dividert med 92.
JDT = Julidøgntrafikk	Den totale trafikken i et snitt eller på en trafikklenke i løpet av juli måned dividert med 31.
PBE	En personbilenhet (PBE) er en måleenhet som benyttes for å tallfeste hvor mange personbiler en bilferje har kapasitet til å laste på bildekket. PBE - begrepet gir mulighet for lettere å beregne produksjon i ferjenæringen.
Modulvogntog	Et modulvogntog er et vogntog som er satt sammen av kjøretøy som hver for seg oppfyller kravene i direktiv 96/53/EF. Et modulvogntog kan være inntil 25,25 meter langt og veie inntil 60 tonn, og må oppfylle nærmere krav i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-2 bokstav b og § 5-5 og kjøretøyforskriften.
E	Europaveg
FV	Fylkesveg
RV	Riksveg

VEDLEGG 4 MÅLEPUNKTER 2018

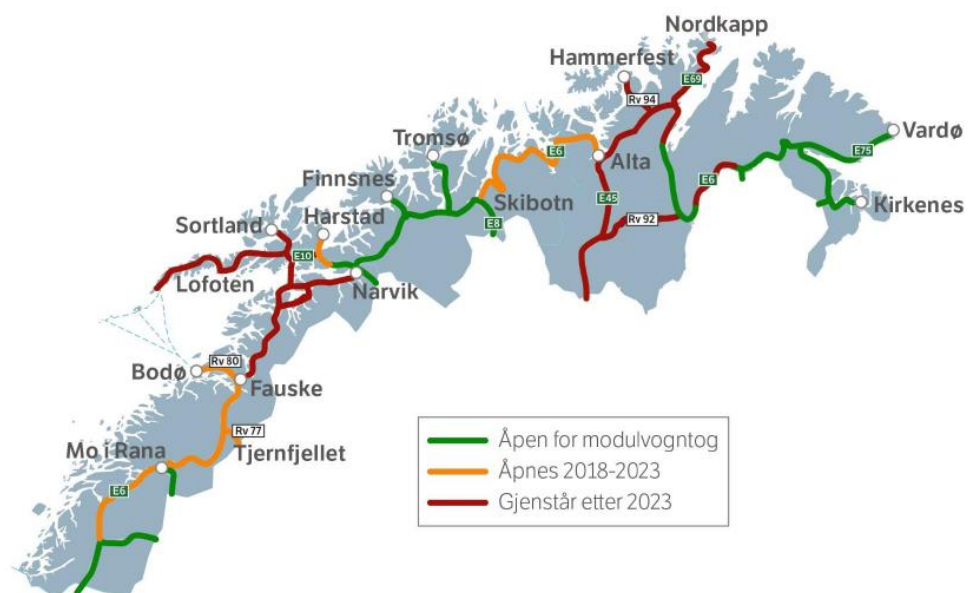
Målepunkt	Måling				
	ÅDT	YDT	HDT	SDT	JDT
R80 Skjæringa, RV80 HP 5 Meter 3060 (1800517)	22731	25966	15631	22972	20353
Jensvoll, RV80 HP 5 Meter 1610 (1800005)	22077	24515	16727	22565	21296
R80 Hunstadmoen, RV80 HP 4 Meter 10384 (1800440)	17970	20402	12632	18986	18193
Narvik sentrum, EV6 HP 42 Meter 3940 (1800567)	14378	16464	9799	14672	13578
Jernverksbakken, EV6 HP 11 Meter 3738 (1800203)	12886	14906	8452	14057	13557
Luftfartsenteret, RV80 HP 5 Meter 4194 (1800022)	11296	13196	7125	10984	9430
Yttern v/Granneset, FV12 HP 1 Meter 2658 (1800336)	11268	12914	7656	11398	10402
Vikan (ex. Hopen/Vikan), RV80 HP 4 Meter 1739 (1800003)	9636	10604	7511	10704	10416
Beisfjord bru, EV6 HP 42 Meter 400 (1800130)	9588	10980	6533	10168	9662
R80 Olav5 v/byggmakker, RV80 HP 5 Meter 4925 (1800432)	9381	10836	6189	9248	8131
Kirkeveien v/Reinslettikrysset, FV834 HP 1 Meter 835 (1800316)	9001	10273	6209	8731	8238
Storeidet, EV10 HP 29 Meter 2514 (1800156)	8261	9276	6031	9473	9898
Leknes Sør, FV815 HP 1 Meter 38050 (1800649)	8183	9245	5853	9012	9266
E10 Svolvær vest v/tunnel, EV10 HP 25 Meter 220 (1800572)	8096	9161	5761	9833	10212
R80 Jernbaneveien bil, RV80 HP 52 Meter 2597 (1800581)	7342	8896	3931	7644	7007
Leknes Øst, EV10 HP 28 Meter 37310 (1800644)	6704	7510	4936	7823	8266
R80 Sjøgata, RV80 HP 52 Meter 1947 (1800431)	6698	7587	4746	7098	6485
Brønnøysund sentrum vis a vis Thon Hotel, FV76 HP 7 Meter 2825 (1800541)	6385	7234	4523	6817	7009
Osan, EV10 HP 25 Meter 2577 (1800142)	6190	6897	4638	7863	8460
Langnes, EV6 HP 11 Meter 1380 (1800124)	5973	6673	4438	4596	4550
Børøya, FV82 HP 4 Meter 5793 (1800149)	4398	5078	2904	4608	4360
Fauske Nord, EV6 HP 22 Meter 429 (1800002)	4031	4454	3104	4989	5216
Sortland N, FV820 HP 1 Meter 1100 (1800138)	3912	4407	2827	4516	4691
Dalselv, EV6 HP 9 Meter 1290 (1800170)	3898	4349	2909	5063	5442
Mosheim, FV76 HP 7 Meter 90 (1800110)	3833	4260	2897	4504	4761
Novikveien v/butikk, FV143 HP 1 Meter 4133 (1800334)	3833	4406	2575	4009	3574
Oppdøl (Vestvågøy), EV10 HP 28 Meter 32933 (1820001)	3811	4186	2989	4801	5726
Selfors, EV6 HP 12 Meter 2016 (1800125)	3808	4226	2890	5017	5181
Sortland (Kirkebakken), FV82 HP 7 Meter 2331 (1800139)	3592	4003	2688	3097	3407
Nordvika Værstasjon, RV80 HP 3 Meter 4320 (1800013)	3540	3856	2848	4636	5331
Rørvik - Strømsnes, RV80 HP 2 Meter 6058 (1800187)	3458	3748	2822	4228	4285
Bjerkvik S., EV6 HP 43 Meter 30184 (1800133)	3273	3467	2850	4336	4818
Hergotta, EV6 HP 43 Meter 13663 (1800007)	3272	3496	2780	4215	4472
Trældaltunnelen, EV6 HP 43 Meter 20006 (1800474)	3197	3396	2759	4458	5081
Skagen, FV82 HP 5 Meter 2153 (1800551)	3154	3595	2187	3390	3184
Vethaugen, FV17 HP 52 Meter 7878 (1800034)	2978	3213	2462	3792	4131
Fv82 Andenes vest (Merket), FV82 HP 14 Meter 9866 (1800553)	2930	3244	2240	3408	3521
Bjerkvik V., EV10 HP 3 Meter 1400 (1800135)	2888	2964	2721	3790	4148
Svolvær Ø., EV10 HP 23 Meter 31540 (1800141)	2849	3033	2447	4116	4787
Rørvikskaret, EV10 HP 26 Meter 7847 (1800150)	2803	3002	2365	4231	5084
Stokmarknes, FV82 HP 4 Meter 1986 (1800140)	2661	3040	1831	2838	2698
Tussvika Værstasjon, EV6 HP 20 Meter 21628 (1800023)	2561	2716	2220	3782	4432
Helgelandsbru Øst, FV17 HP 25 Meter 12323 (1810208)	2545	2805	1975	3003	3193
Røklund Nord, EV6 HP 18 Meter 2835 (1810123)	2261	2320	2132	3464	4113
Ballangen sentrum, EV6 HP 38 Meter 716 (1800566)	2240	2454	1769	2886	3215
Leknes, veg til fl, FV842 HP 1 Meter 13 (1800650)	2229	2671	1259	2268	2128
Leland, FV17 HP 30 Meter 337 (1800121)	2217	2403	1807	2698	2950
Osen Værstasjon, EV6 HP 5 Meter 1350 (1800016)	2180	2291	1939	3079	3576
Alsgaard, EV6 HP 2 Meter 30980 (1800178)	2168	2254	1979	3334	3990

Målepunkt	Måling				
	ÅDT	YDT	HDT	SDT	JDT
E10 Vaterfjorden, EV10 HP 23 Meter 24029 (1800571)	2137	2250	1888	3242	3844
Kåringen Vest, EV10 HP 8 Meter 16669 (1800041)	2129	2192	1990	3302	3951
Fellingfors, EV6 HP 2 Meter 1800 (1800114)	2042	2146	1814	3461	4123
Korgfjelltunnelen, EV6 HP 5 Meter 7000 (1800018)	2040	2063	1988	2779	2855
Fusta Bru, EV6 HP 4 Meter 5446 (1800019)	2023	2222	1588	2821	3640
Nappstraumen tunnel, EV10 HP 29 Meter 8990 (1800011)	2004	2154	1674	3080	3698
Evenes flyplass, RV833 HP 1 Meter 175 (1800562)	1841	1959	1581	2097	2180
E10 Ramberg, EV10 HP 30 Meter 20037 (1800549)	1811	1957	1492	2945	3581
E6 Dalmovikhals, EV6 HP 20 Meter 2720 (1800507)	1796	1819	1746	2744	3286
Kåringen Nord, EV10 HP 8 Meter 16649 (1800040)	1796	1857	1662	2761	3223
Skifjord, FV817 HP 1 Meter 802 (1800155)	1795	1987	1373	2033	2047
Skillebotn R17, FV17 HP 13 Meter 17400 (1800116)	1680	1850	1309	2073	2295
Løp Hovedgård, FV834 HP 2 Meter 5520 (1800315)	1630	1702	1471	2019	2649
Tuv X RV812, FV17 HP 50 Meter 17955 (1800106)	1614	1659	1517	2160	2494
E10 Sunklakk vest, EV10 HP 27 Meter 8813 (1800574)	1603	1708	1375	2563	3073
Søvik, FV17 HP 24 Meter 13009 (1800006)	1482	1608	1205	1828	2087
E10 Higrav Leirvikhaugen, EV10 HP 23 Meter 9060 (1800570)	1461	1507	1362	2396	2915
Utskarpen, FV12 HP 3 Meter 9487 (1800172)	1428	1544	1173	1801	2081
E6 Drag x Rv827, EV6 HP 29 Meter 11090 (1810122)	1400	1471	1244	2255	2769
Kalvik (Gml. Søfobo, EV6 HP 23 Meter 33400 (1800008)	1388	1442	1270	2287	2810
Toventunnelen, FV78 HP 2 Meter 10650 (1800328)	1365	1448	1182	1751	1955
E10 Moskenes x ferjekai, EV10 HP 32 Meter 3679 (1800576)	1365	1446	1186	2408	2982
Fv885 Hadselbrukrysset, FV885 HP 1 Meter 50 (1800583)	1326	1464	1024	1440	1378
E10 Moskenes x mot Å , EV10 HP 32 Meter 3736 (1800577)	1293	1377	1109	2253	2759
Ulvsvåg V., EV6 HP 30 Meter 14440 (1800160)	1266	1332	1120	2063	2530
Kråkmotunnelen, EV6 HP 28 Meter 14365 (1800473)	1253	1295	1161	2089	2580
Nordlansporten, EV6 HP 1 Meter 50 (1800200)	1229	1243	1197	2304	3069
Øverøya (Før Mosjøen flyplass), FV244 HP 1 Meter 5409 (1803632)	1181	1302	916	1245	1143
Ulvsvåg Fartstavle, EV6 HP 31 Meter 478 (1800032)	1143	1187	1047	1898	2385
Trollvann Brøytestasjon, EV10 HP 1 Meter 23178 (1800371)	1139	1062	1310	1825	2304
Sørdalstunnel (BS24), EV10 HP 11 Meter 11898 (1800153)	1127	1141	1096	1953	2452
Risøyhamn Vegst., FV82 HP 12 Meter 530 (1800145)	1122	1234	876	1446	1596
Frøskeland, FV820 HP 2 Meter 19 (1800146)	1119	1176	993	1567	1785
Fjøsdaalen, EV10 HP 30 Meter 34580 (1800035)	1099	1158	968	2014	2584
Bjørnfjell, EV10 HP 1 Meter 165 (1800202)	1093	1015	1266	1723	2214
Sørelva, EV6 HP 15 Meter 24154 (1800001)	1087	1095	1068	1966	2439
Engøysundbrua Henningsvær, FV816 HP 2 Meter 929 (1800579)	1086	1134	982	1824	2324
Asgotsletta, FV17 HP 48 Meter 5490 (1800289)	1001	1063	865	1298	1440
Sørvågen, FV939 HP 1 Meter 15860 (1800092)	982	1088	751	1065	1055
Tuv, FV812 HP 6 Meter 4740 (1808122)	973	964	992	1277	1418
Fv81 Oppeid, FV81 HP 2 Meter 502 (1800462)	925	1030	694	1227	1338
Skillebotn, FV76 HP 5 Meter 11031 (1800108)	878	937	748	1125	1264
Umbukta, EV12 HP 3 Meter 21606 (1801012)	827	762	969	1126	1403
Nesna, FV382 HP 1 Meter 296 (1800396)	818	905	629	862	824
Våg i Sømna v/ny værstasjon, FV17 HP 11 Meter 8790 (1800585)	718	758	628	937	1096
Sandkollen, FV812 HP 4 Meter 14700 (1800402)	714	702	738	911	931
E10 Moskenes arm til ferje, EV10 HP 51 Meter 124 (1800578)	632	662	565	1262	1616
Svartistunnelen, FV17 HP 43 Meter 16560 (1800416)	604	662	475	785	892
Ulvsvåg Vest, FV81 HP 1 Meter 254 (1800710)	595	654	465	813	924
Sila FV17 HP 34 Meter 57945 (1800275)	540	551	514	754	805
Strand, FV813 HP 2 Meter 2320 (1800285)	538	578	449	678	717

Målepunkt	Måling				
	ÅDT	YDT	HDT	SDT	JDT
Lysfjordmana, FV17 HP 6 Meter 5050 (1800163)	516	556	428	722	889
Svolvær Lufthavn, FV850 HP 1 Meter 336 (1800558)	513	569	389	584	604
Torsvika, FV17 HP 44 Meter 2671 (1800012)	508	514	495	499	553
Graddis, RV77 HP 2 Meter 11613 (1800009)	456	390	601	690	872
Skjellesvikskaret trafikk, EV6 HP 35 Meter 9600 (1800344)	455	462	438	813	1047
Molvikhammarn tunell, FV76 HP 2 Meter 4260 (1800270)	426	426	425	515	592
Steigentunnelen, FV835 HP 1 Meter 3764 (1800180)	363	379	328	473	529
Sandkollen mot Støvset, FV812 HP 50 Meter 30 (1800404)	352	377	297	404	422
Ljøsenhammarn, FV812 HP 2 Meter 7045 (1800580)	349	347	353	551	655
Kjøpsvikveien, RV827 HP 6 Meter 33070 (1800066)	310	335	255	402	451
Høyholm, FV17 HP 19 Meter 9527 (1800165)	309	338	243	410	515
Kruttfjellet, RV73 HP 6 Meter 4673 (1800201)	250	241	269	353	428

VEDLEGG 5 MODULVOGNTOG

Åpning for modulvogntog



11.09.2018

(Kilde: SVV)