



UNIVERSITETET I  
NORDLAND

HANDELHØGSKOLEN I BODØ • HHB

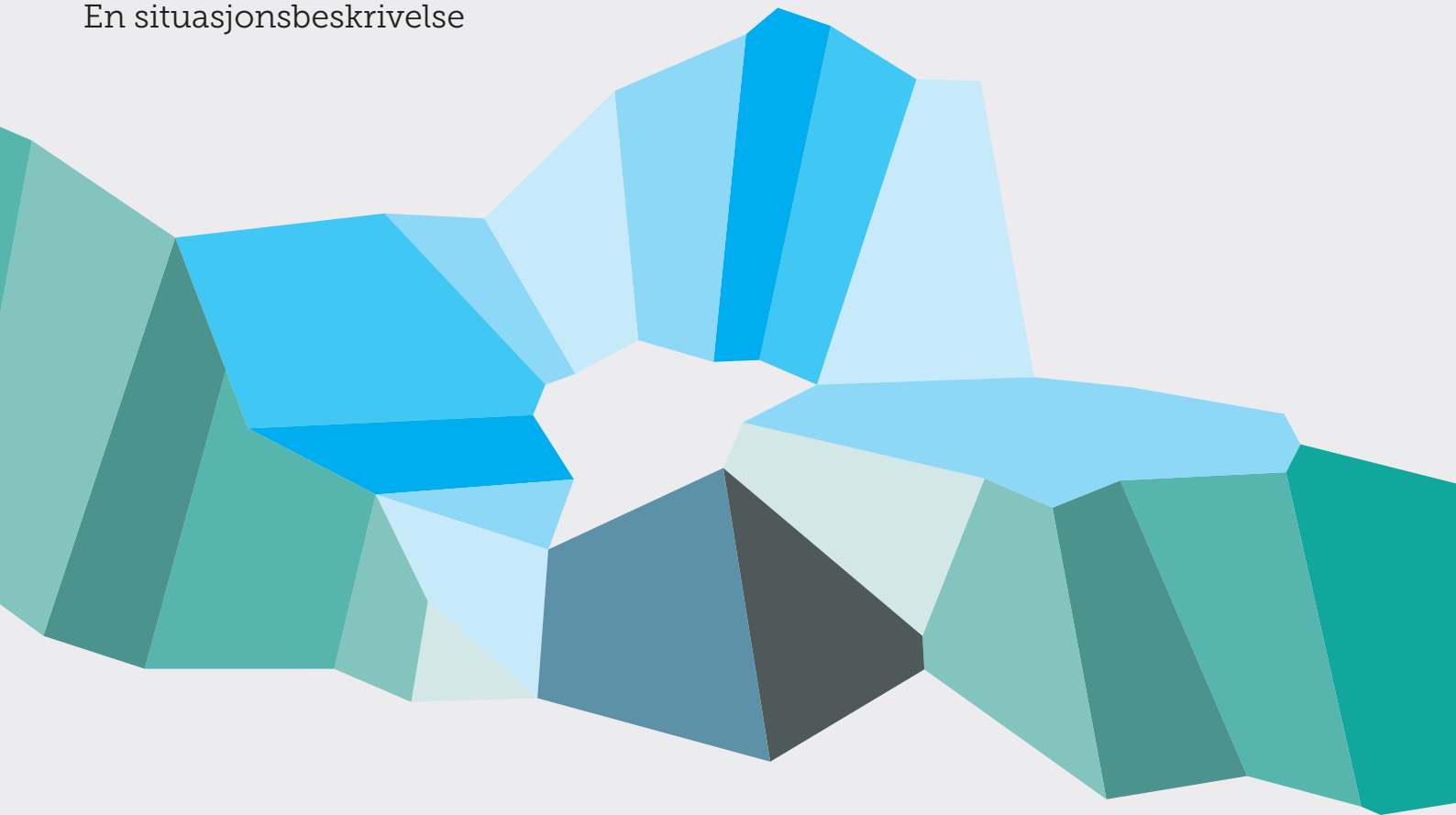
---

Senter for innovasjon og bedriftsøkonomi, SIB AS

Thor-Erik Sandberg Hanssen og Gisle Solvoll

# Transportinfrastruktur og handel over landegrensene i nord

En situasjonsbeskrivelse



Transportinfrastruktur og handel over landegrensene i nord  
En situasjonsbeskrivelse

av

Thor-Erik Sandberg Hanssen  
Gisle Solvoll

Universitetet i Nordland  
Handelshøgskolen i Bodø  
Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)  
hnb@uin.no

Tlf. +47 75 51 72 00

Fax. +47 75 51 72 68

SIB-rapport 3/2013

Utgivelsesår: 2013

ISSN 1890-3584

## **FORORD**

Denne rapporten inngår som en del av prosjektet SimLab East-West som har som formål å utrede hvilken rolle en forsterket øst-vestlig transportkorridor gjennom Botnia-Atlantica-regionen kan få i det europeiske transportnettverket. Formålet med rapporten er tredelt:

1. Gi en statusbeskrivelse av den sentrale transportinfrastrukturen i Nordland generelt og mellom Helgeland og Västerbotten spesielt.
2. Redegjøre for planlagte transportinfrastrukturprosjekt i Nordland.
3. Kartlegge internasjonale transportstrømmer til/fra Nord-Norge.

Rapporten er skrevet av seniorforsker Thor-Erik Sandberg Hanssen i perioden august-september 2013. Gisle Solvoll har fungert som prosjektleder.

Bodø, 24. september 2013.

Gisle Solvoll  
Forskningsleder

## INNHOOLD

<b>FORORD .....</b>	<b>I</b>
<b>SAMMENDRAG .....</b>	<b>IV</b>
<b>1. INNLEDNING .....</b>	<b>1</b>
1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL.....	1
1.2 METODISK OPPLÈGG OG DATAKILDER.....	3
<b>2. TRANSPORTINFRASTRUKTUR I NORDLAND.....</b>	<b>4</b>
2.1 SENTRALE TRANSPORTKORRIDORER .....	4
2.2 RIKSVEGER .....	5
2.2.1 Vedlikeholdsetterslep og kvalitet på riksveger i Nordland .....	7
2.3 FERJER.....	8
2.4 FARLEDER .....	9
2.5 HAVNER .....	10
2.6 JERNBANER .....	11
2.6.1 Nordlandsbanen.....	12
2.6.2 Ofotbanen .....	13
2.7 LUFTHAVNER .....	13
2.8 OPPSUMMERING .....	15
<b>3. TRANSPORTINFRASTRUKTUR MELLOM HELGELAND OG VÄSTERBOTTEN .....</b>	<b>16</b>
3.1 HOVEDVEGNETTET I HELGELAND OG VÄSTERBOTTEN .....	16
3.2 BLÅVEGEN.....	17
3.3 KRUTFJELLVEGEN .....	17
3.4 SAGAVEGEN .....	18
<b>4. PLANLAGT TRANSPORTINFRASTRUKTUR .....</b>	<b>19</b>
4.1 SENTRALE TRANSPORTINFRASTRUKTURPROSJEKT PÅ HELGELAND .....	19
4.1.1 Toventunnelen.....	19
4.1.2 Polarsirkelen lufthavn.....	20
4.1.3 Tjernfjellet .....	21
4.1.4 Helgelandsbanen.....	24
4.2 ANDRE PLANLAGTE TRANSPORTINFRASTRUKTURPROSJEKT I NORDLAND .....	25
4.2.1 Investeringer i riksveger .....	25
4.2.2 Investeringer i farleder .....	27
4.2.3 Investeringer i havner.....	30
4.2.4 Investeringer i jernbaneinfrastruktur .....	32
4.2.5 Investeringer i luftfartsinfrastruktur .....	33
4.3 OPPSUMMERING .....	37
<b>5. IMPORT TIL NORD-NORGE .....</b>	<b>40</b>
5.1 ALL IMPORT TIL NORD-NORGE .....	40
5.1.1 Import fordelt på varegrupper .....	42
5.1.2 Import fordelt på transportmiddel .....	42
5.2 IMPORT FRA SVERIGE .....	43
5.2.1 Import fordelt på varegrupper .....	43
5.2.2 Import fordelt på transportmiddel .....	44
5.3 IMPORT FRA FINLAND.....	44
5.3.1 Import fordelt på varegrupper .....	45
5.3.2 Import fordelt på transportmiddel .....	45
5.4 IMPORT FRA RUSSLAND .....	46
5.4.1 Import fordelt på varegrupper .....	46
5.4.2 Import fordelt på transportmiddel .....	46

5.5	OPPSUMMERING .....	47
<b>6.</b>	<b>EKSPORT FRA NORD-NORGE .....</b>	<b>48</b>
6.1	ALL EKSPORT FRA NORD-NORGE.....	48
6.2	EKSPORT TIL SVERIGE .....	51
6.2.1	<i>Eksport fordelt på varegrupper .....</i>	<i>51</i>
6.2.2	<i>Eksport fordelt på transportmiddel.....</i>	<i>51</i>
6.3	EKSPORT TIL FINLAND.....	52
6.3.1	<i>Eksport fordelt på varegrupper .....</i>	<i>52</i>
6.3.2	<i>Eksport fordelt på transportmiddel.....</i>	<i>53</i>
6.4	EKSPORT TIL RUSSLAND .....	54
6.4.1	<i>Eksport fordelt på varegrupper .....</i>	<i>54</i>
6.4.2	<i>Eksport fordelt på transportmiddel.....</i>	<i>54</i>
6.5	OPPSUMMERING .....	55
<b>7.</b>	<b>OPPSUMMERING .....</b>	<b>56</b>
7.1	OPPSUMMERING .....	56
7.2	AVSLUTTENDE KOMMENTARER .....	58
	<b>REFERANSER .....</b>	<b>60</b>
	<b>VEDLEGG 1 .....</b>	<b>62</b>

## SAMMENDRAG

Denne rapporten inngår i prosjektet SimLab East-West som skal bidra til kunnskapsutvikling knyttet til øst-vestlige kommunikasjoner i Botnia-Atlantica regionen. Formålet med rapporten er tredelt:

1. Gi en statusbeskrivelse av den sentrale transportinfrastrukturen i Nordland generelt og mellom Helgeland og Västerbotten spesielt.
2. Redegjøre for planlagte transportinfrastrukturprosjekt i Nordland.
3. Kartlegge internasjonale transportstrømmer til/fra Nord-Norge.

Nedenfor er de sentrale momentene i tilknytning til disse punktene sammenfattet.

### ***Transportinfrastrukturen i Nordland***

Riksvegene utgjør hovedpulsårene i vegtransportsystemet i Norge. De knytter landsdeler og regioner sammen og forbinder Norge med utlandet. I Nordland er det totalt 1 275 km med riksveg. Den mest sentrale av disse er E6 som går gjennom hele fylket fra grensen til Nord-Norge i sør til grensen mot Troms i nord.

Nordland har en topografi som preges av en rekke fjorder og øyer, noe som har som konsekvens at ferjer utgjør en sentral del av transportinfrastrukturen i fylket. Blant fylkets 5 riks- og 24 fylkesvegsamband finner vi blant annet de 17 lengste ferjestrekningene i landet.

Farleden langs kysten av Nordland er en viktig transittkorridor mellom Sør- og Nord-Norge. Hovedledene på denne kyststrekningen går hovedsakelig i lukkede farvann med mange passeringer gjennom trange sund, men den krysser også svært værharde strekninger. Trafikken langs kysten er variert og preget av et økende antall skipsbevegelser til/fra petroleumsinstallasjoner i Norskehavet og malmtrafikken til Narvik. De tre viktigste havnene langs farleden i Nordland befinner seg i Mo i Rana, Bodø og Narvik. Med over 17 mill. tonn gods lastet og losset, hvorav malm utgjorde 97 %, var Narvik den havn i Nordland som håndterte klart størst mengder gods i 2011.

Det er to jernbanestrekninger i Nordland; Nordlandsbanen og Ofotbanen. Både passasjertog og godstog trafikkerer banene. Nordlandsbanen går mellom Bodø i nord og Trondheim i sør. Hele banestrekningen er ca. 727 km lang og over halvparten ligger i Nordland fylke. Nordlandsbanen er uten fjernstyring (CTC) mellom Mosjøen og Bodø og har dieselbasert trekraft. Nordlandsbanen har tilknytning til det svenske jernbanenettet via Hell og Meråkerbanen. Ofotbanen går fra Narvik til Riksgrensen mot Sverige. På norsk side av grensen har banen en lengde på ca. 43 km. Banen er elektrifisert, har fjernstyring (CTC) og tåler en aksellast på 30 tonn.

I Nordland er det totalt 13 lufthavner, men en rekke av disse er småflyplasser med korte rullebaner. På Helgeland og i Lofoten foreligger det planer om å erstatte kortbaneflyplasser med nye lufthavner med lengre rullebaner. Drivkreftene er i all hovedsak knyttet til et ønske om økt konkurranse, billigere billetter og direkteruter – særlig til/fra Oslo, behov for større setekapasitet enn dagens fly kan tilby, usikkerhet om hva som vil skje når Dash 8-flyene som

i dag trafikkerer kortbaneflyplassene fases ut, samt betydningen gode flyforbindelser har for sysselsetting, bosetting og næringsliv.

### **Grensekryssende transportinfrastruktur mellom Helgeland og Västerbotten**

Mellom Helgeland i Norge og Västerbotten i Sverige er det tre mellomriksveger; Blå vegen, Krutfjellvegen og Sagavegen. Blå vegen har Europavegstatus (E12), en lengde på 474 km og går fra Mo i Rana til Umeå. Krutfjellvegen har en lengde på 67 km og går fra Hattfjelldal i Norge til Västansjö i Sverige. Sagavegen går fra Sandnessjøen og Brønnøysund i vest til Örnsköldsvik i øst. Lengden er 660 km med utgangspunkt i Sandnessjøen og 590 km med utgangspunkt i Brønnøysund.

### **Transportinfrastrukturprosjekt i Nordland**

Fire sentrale transportinfrastrukturprosjekt i Nordland som er av betydning for øst/vest transporter mellom Nordland og Västerbotten er; Tøventunnelen, Polarsirkelen lufthavn, tunnel gjennom Tjernfjellet, Helgelandsbanen og utbedring av E6 på Helgeland. Tøventunnelen vil, når den står ferdig, redusere transportavstanden mellom Mosjøen og Sandnessjøen med 8 km. Den nye vegen kommer til erstatning for dagens smale, svingete og rasutsatte veg mellom de to byene. Tøventunnelen åpner for trafikk i slutten av 2014.

På initiativ fra næringslivet arbeides det med å erstatte Røssvoll lufthavn ved Mo i Rana med Polarsirkelen lufthavn. Denne nye lufthavnen vil få en rullebanelengde på over 2 000 meter og vil dermed, i motsetning til dagens lufthavn på Røssvoll, kunne trafikkeres av flytypene som benyttes på lengre norske innenriksruter.

Den 4 km lange vegstrekningen forbi Tjernfjellet har sterk stigning, liten vegbredde, mangelfulle grøfter, mangelfullt rekkverk og dårlig kurvatur. I sum gjør dette strekningen til en betydelig flaskehals for bruk av transportåren fra E6 i Saltdal kommune til Riksgrensen mot Sverige. For å eliminere denne flaskehalsen har derfor en tunnel gjennom fjellet blitt utredet. Den nye traséen vil blant annet gi reduserte tids- og driftskostnader, økt nytte for næringstransporter, bedre fremkommelighet og økt trafiksikkerhet. Forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering vil dette prosjektet kunne realiseres i perioden 2018-2023.

Helgelandsbanen vil med en trasé fra Storuman, via Tärnaby, til Mosjøen koste ca. 19 mrd. 2011-kr og ha en lengde på 209 km, hvorav 65 km vil være i tunnel. Potensialet for gods-transport på banen har tidligere blitt vurdert som begrenset, men kartlegging i Sverige av nye og tidligere påviste mineralforekomster er av en slik størrelse at de vil ha betydning for utvikling av transportnettet mot Norge. Jernbaneverket i Norge uttaler at det fra norsk side ikke er grunnlag for å gå videre med etablering av en Helgelandsbane, men dersom det fra svensk side, for eksempel på grunnlag av malm- og mineralforekomster, kommer initiativ om å se på en baneløsning på nytt sier Jernbaneverket seg villig til å bidra i slike vurderinger.

I tillegg til disse fire prosjektene, som er på svært ulike stadier i planleggings-/byggeprosessen, er det en rekke andre transportinfrastrukturprosjekt som vil bli realisert i neste NTP-periode som løper fra 2014 til 2023.

### **Import til og eksport fra Nord-Norge**

En jernbaneforbindelse mellom Helgeland og Västerbotten vil spesielt kunne påvirke transportstrømmene mellom Nord-Norge og Sverige. Fra Sverige ble det i 2011 importert varer til en verdi av 1,6 mrd. kr, noe som gjorde Sverige til det land Nord-Norge importerte størst verdier fra. Når det gjelder eksport fra Nord-Norge til Sverige, hadde denne en samlet verdi på 2,0 mrd kr i 2011.

En fast forbindelse over Kvarken vil spesielt kunne påvirke transportstrømmene fra Finland og Russland. Fra Finland ble det til Nord-Norge importert varer til en verdi av 0,9 mrd. kr i 2011, importen fra Russland hadde en verdi på 0,2 mrd. kr. Når det gjelder eksport fra Nord-Norge til Finland og Russland, hadde denne en verdi på henholdsvis 1,8 og 2,7 mrd. kr.

Til Nord-Norge ble det importert varer til en verdi av 5,5 mrd. kr i 2011. Varene som ble importert fra Sverige, Finland og Russland utgjorde dette året 49 % av total importverdi til Nord-Norge. Den totale verdien av varene som ble eksportert fra Nord-Norge i 2011 var ca. 30 mrd. kr, av dette utgjorde eksporten til Sverige, Finland og Russland 22 %.



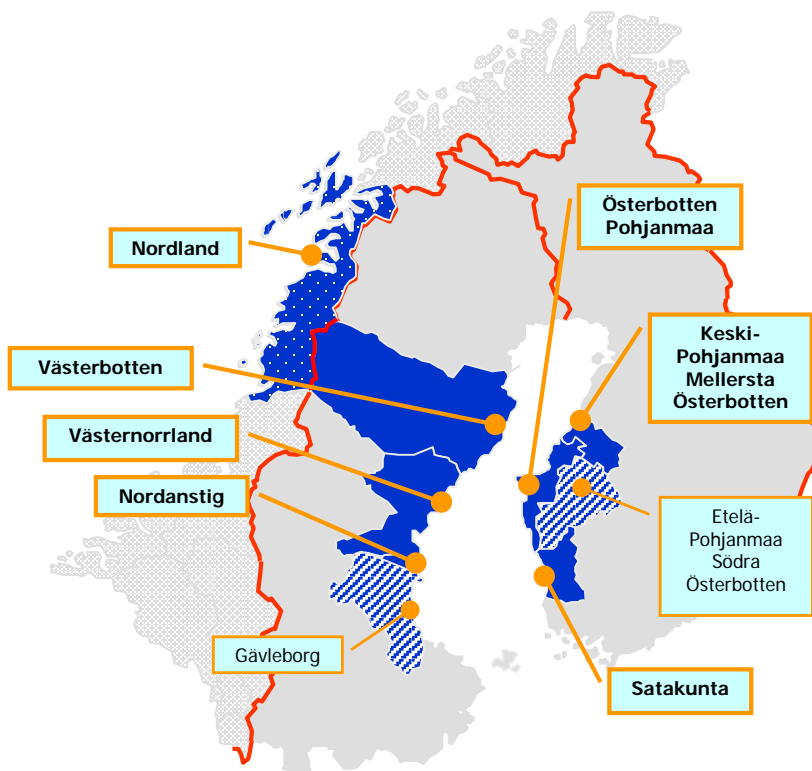
# 1. INNLEDNING

Nedenfor vil vi redegjøre for bakgrunnen og formålet med denne rapporten. Videre presenteres det metodiske opplegget som er fulgt og de kilder som er benyttet.

## 1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL

Botnia-Atlanticaregionen er lokalisert mellom store markeder som Russland, Asia og Nord-Amerika. Den geografiske lokaliseringen kan utgjøre en global konkurransefordel, men for å få realisert dette potensialet er det behov for en utbedring av regionens infrastruktur.

Den øst-vestlige transportkorridoren i Botnia-Atlanticaregionen går fra de norske havnene ved Atlanterhavet, via Västerbotten til Österbotten og videre mot det sydlige Finland. En viktig del av infrastrukturen på strekningen utgjøres av E12, men på store deler av strekningen går det også jernbane. Denne transportkorridoren har derfor potensial til å knytte markeder på den vestlige siden av Atlanterhavet sammen med Baltikum, Russland og resten av Asia. Det er også mulig å knytte transportkorridoren sammen med Øst- og Sør-Europa gjennom den Adriatiske korridoren. Langs transportkorridoren finnes det også flere omlastingssentraler som Nordic Logistic Center i Umeå og Storuman, Vaasa Airport Logistic Center i Vasa og jernbaneterminalen i Seinäjoki, samt flere internasjonale havner og flyplasser som muliggjør intermodal transport. Botnia-Atlanticaregionen er skissert i figur 1-1.



Figur 1-1: Botnia-Atlanticaregionen (Kilde: [www.botnia-atlantica.eu](http://www.botnia-atlantica.eu)).

For å realisere transportkorridorens fulle potensial trengs det en utbedring av eksisterende transportinfrastruktur. For eksempel har ferjeforbindelsen over Kvarken mellom Umeå og Vasa lav frekvens og kapasitet, og på strekningen fra Storuman til Atlanterhavskysten i Norge er det ingen jernbaneforbindelse. Disse to strekningene er såkalte "missing links", der utilstrekkelig eller manglende transportinfrastruktur fungerer som transportbarrierer.

Flere transportkorridorer i det europeiske transportsystemet er hardt belastet. Dette gjelder blant annet havnene i Gøteborg og Rotterdam. En utbedring av den øst-vestlige transportkorridoren i Botnia-Atlanticaregionen vil derfor kunne avlaste hardt belastede transportkorridorer i vest og sentral Europa ved at godstransport på Kontinentet omdirigeres til det nordlige Skandinavia. I hvilken grad utbedringer av den øst-vestlige transportkorridor i Botnia-Atlanticaregionen vil avlaste transportkorridorene på Kontinentet forutsetter nærmere analyser.

Prosjektet SimLab East-West skal bidra til kunnskapsutvikling knyttet til øst-vestlige kommunikasjoner i Botnia-Atlanticaregionen. Dette gjøres gjennom analyser av eksisterende varestrømmer og ved å utrede effektene av endrede transportmuligheter i korridoren fra atlanterhavshavnene i Nordland, via Västerbotten, over Kvarken og videre gjennom Finland til Russland, Kina og Øst-Europa. Prosjektet består av fire deler:

1. Kartlegging av dagens situasjon.
2. Simulering og analyse.
3. Regional utvikling.
4. Dialog.

Denne rapporten inngår i del 1 av prosjektet (Kartlegging av dagens situasjon). Formålet med rapporten er tredelt:

1. Gi en statusbeskrivelse av den sentrale transportinfrastrukturen i Nordland generelt og mellom Helgeland og Västerbotten spesielt.
2. Redegjøre for planlagte transportinfrastrukturprosjekt i Nordland.
3. Kartlegge internasjonale transportstrømmer til/fra Nord-Norge.

Nedenfor er de sentrale momentene i tilknytning til disse punktene sammenfattet.

*Ad. 1 (Statusbeskrivelse av transportinfrastrukturen).* Kartleggingen av transportinfrastrukturen i Nordland tar utgangspunkt i de to sentrale transportkorridorene som går gjennom fylket. Det vil være et spesielt fokus på fylkets riksveger og den kvalitet disse har. I tillegg vil fylkets ferjeforbindelser, farleder, havner, jernbanestrekninger og lufthavner bli beskrevet. Det er for tiden ingen jernbanetrasé mellom Helgeland og Västerbotten. Etableres en slik trasé vil trafikkpotensialet blant annet påvirkes av hvilke transportalternativ som finnes på strekningen. Eksisterende transportinfrastruktur som krysser landegrensen mellom Helgeland og Västerbotten blir derfor presentert i denne rapporten.

*Ad. 2 (Planlagte transportinfrastrukturprosjekt i Nordland).* En fast forbindelse over Kvarken, eller jernbaneforbindelse mellom Helgeland og Västerbotten, vil ikke la seg realisere før om flere år. Dette innebærer at transportinfrastrukturprosjekt som ikke er realisert, men som er

kommet langt i planleggings- eller byggeprosessen vil påvirke attraktiviteten til en fast forbindelse over Kvarken eller en ny jernbanetrase mellom Norge og Sverige.

*Ad. 3 (Internasjonale transportstrømmer til/fra Nord-Norge).* Godstransport mellom Nord-Norge og Finland, samt mellom Nord-Norge og Russland utgjør et viktig potensial for trafikk via en fast forbindelse over Kvarken, og for en jernbanetrasé mellom Helgeland og Västerbotten. Når det gjelder jernbanetraséen vil denne også kunne attrahere godstransport som går mellom Sverige og Nord-Norge. En kartlegging av verdier og volum som transporteres på disse relasjonene vil derfor si noe om trafikspotensialet for ny transportinfrastruktur over Kvarken og mellom Helgeland og Västerbotten.

## 1.2 METODISK OPPLÉGG OG DATAKILDER

Denne rapporten er skrevet med utgangspunkt i sekundærdata. De viktigste kildene er:

- Database fra SSB med utgangspunkt i eksport- og importdeklarasjoner.
- Rapporten *Transportinfrastruktur i Nord-Norge. Status, utviklingsplaner og betydning for verdiskaping*.

Databasen fra SSB er bestilt fra avdelingen for utenrikshandel og inneholder informasjon om import og eksport som opprinnelig er registrert av Tollvesenet basert på tolldeklarasjoner. Vår database inneholder ca. 11 000 datalinjer om eksport og ca. 31 000 datalinjer om import. Datasettet for eksport har blant annet informasjon om opprinnelsesfylke, transportmiddel ved grensepassering, vekt, verdi og bestemmelsessted. Datasettet for import har blant annet informasjon om hvilken verdensdel varene er importert fra. For import fra Europa inneholder datasettet informasjon om hvilket land varene kommer fra. I tillegg inneholder datasettet informasjon om transportmiddel ved grensepassering, vekt, verdi og hvilket fylke som er varenes bestemmelsessted.

Rapporten *Transportinfrastruktur i Nord-Norge. Status, utviklingsplaner og betydning for verdiskaping* (Hanssen m.fl., 2013) ble skrevet på oppdrag for Nærings- og handelsdepartementet. Rapporten kartla blant annet standarden på transportinfrastrukturen i Nord-Norge og planlagt transportinfrastruktur i landsdelen.

## 2. TRANSPORTINFRASTRUKTUR I NORDLAND

I dette kapittelet vil vi beskrive sentrale deler av transportinfrastrukturen i Nordland.

### 2.1 SENTRALE TRANSPORTKORRIDORER

Transportsystemet i Norge deles i Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 inn i nasjonale og utenlands transportkorridorer.<sup>1</sup> Det er åtte nasjonale transportkorridorer: 1) Oslo-Svine-sund/Kornsjø, 2) Oslo-Ørje/Magnor, 3) Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger, 4) Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim, 5) Oslo-Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø, 6) Oslo-Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund, 7) Trondheim-Bodø med armer til svenskegrensen og 8) Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland. I tillegg har Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet definert syv utenlands transportkorridorer som reflekterer fordelingen av utenrikstransporten til og fra Norge og koblingene til korridorene innenlands. Inndelingen i nasjonale og utenlands transportkorridorer er vist på kartskissen i figur 2-1.



Figur 2-1: Nasjonale og utenlands transportkorridorer. (Kilde: NTP, 2014-2023).

<sup>1</sup> Nasjonal transportplan presenterer regjeringens transportpolitikk og beskriver hvilke mål og prinsipper regjeringen legger til grunn for denne. Planen lages for en tiårsperiode og revideres hvert fjerde år.

Nordland omfattes av transportkorridor 7 og 8. I tillegg til Nordland omfatter transportkorridor 7 Nord-Trøndelag og deler av Sør-Trøndelag. Transportkorridor 8 omfatter Nordland, Troms og Finnmark. Når det gjelder transportkorridorer med forbindelse til utlandet er det korridor (U-6) Nord-Norge – Nord-Sverige, Finland og Russland samt (U-7) som blant annet består av havner i Nord-Norge med transportruter til/fra utlandet.

## 2.2 RIKSVEGER

Riksvegene utgjør hovedpulsårene i det nasjonale vegtransportsystemet i Norge. De knytter landsdeler og regioner sammen og forbinder Norge med utlandet. Det norske riksvegnettet er inndelt i 32 riksvegruter med en samlet lengde på ca. 10 400 km. To riksvegruter går gjennom Nordland; riksvegrute 7 og riksvegrute 8a. Et kart over Riksvegrute 7 er gjengitt i figur 2-2, og et kart over Riksvegrute 8a er gjengitt i figur 2-3.

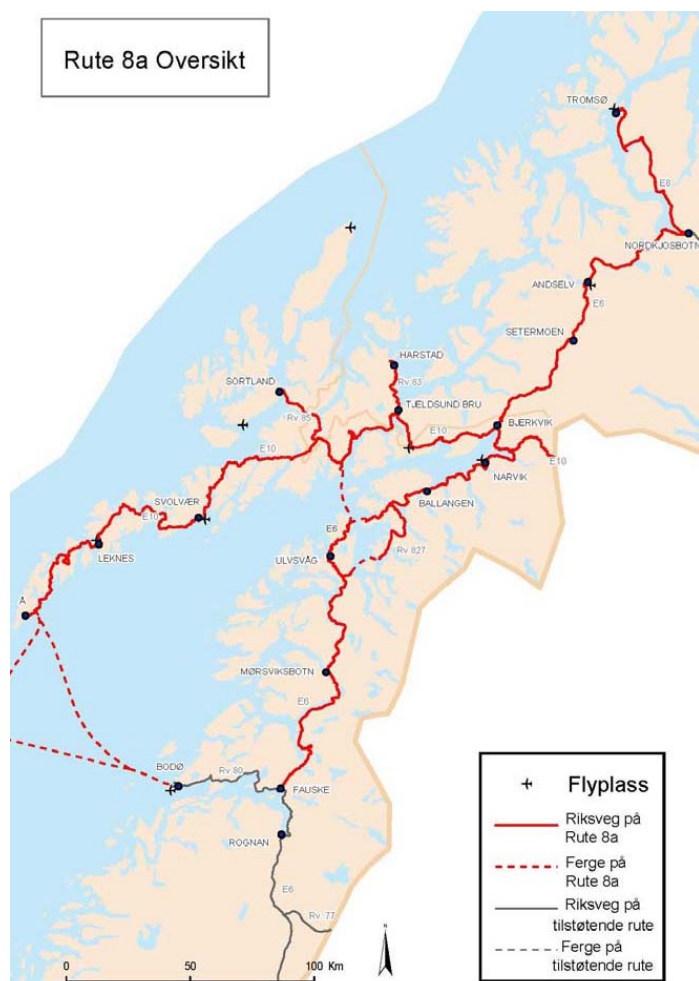


Figur 2-2: Riksvegrute 7 (Statens vegvesen, 2011b).

Riksvegrute 7 kommer, slik det fremkommer av figur 2-2, inn i Nordland like nord for Namskogan og har sitt nordlige endepunkt i Bodø. Riksvegruten har en lengde i Nordland på 562 km. Av dette utgjør E6 mellom Nord-Trøndelag grense og Fauske 362 km, E12 mellom Mo i Rana og Riksgrensen 42 km, Rv 12 mellom Mo i Rana og Toraneset 3 km, Rv 73 mellom Trofors og Riksgrensen/Krutvatn 68 km, Rv 77 fra Storjord til Riksgrensen/Graddis 24 km og Rv 80 fra Fauske til Bodø 63 km (Statens vegvesen, 2011b).

E6 fra Trondheim til Fauske er den eneste ferjefrie vegforbindelsen i Norge mellom Trondheim og Nord-Norge, noe som gir Riksvegrute 7 en sentral funksjon i å knytte landsdelene sammen. I tillegg er E6 viktig for de interne forbindelsene i en rekke bo-, arbeids- og serviceregioner i Nordland.

Når det gjelder Riksvegrute 8a går denne, som det fremkommer av figur 2-3, fra Fauske i sør til Tromsø i nord. Riksvegrutens vestligste endepunkt er Å i Lofoten. Riksvegrute 8a har en samlet lengde på 983 km, hvorav 713 km er i Nordland.



Figur 2-3: Riksvegrute 8a. (Kilde: Statens vegvesen, 2011c).

## 2.2.1 Vedlikeholdsetterslep og kvalitet på riksveger i Nordland

Forfallet på riksvegene i Norge har blitt kartlagt av Statens vegvesen (2012c). Kartleggingen resulterte i kostnadsestimat som reflekterer hva det vil koste å bringe objekt på riksvegnettet som ikke tilfredsstiller kravene i håndbok 111 fra sin nåværende tilstand til en tilstand hvor objektet oppfyller sin tiltenkte funksjon over en normal levetid.<sup>2</sup> Kostnader knyttet til utbedring av riksveggenes generelle standard (kurvatur, stigning, vegbredde osv.) er ikke inkludert i kostnadsestimatene. Kartleggingen påviste et samlet vedlikeholdsetterslep på riksvegene i Norge på 29 mrd. kr (Statens vegvesen, 2012c).

I Nordland var det et samlet etterslep på ca. 5,4 mrd. kr. Av dette var 2,3 mrd. kr etterslep på Riksvegrute 7 og 3,1 mrd. kr etterslep på Riksvegrute 8a. Riksvegrutene i Nordland har en samlet lengde på 1 275 km. Dette innebærer at vedlikeholdsetterslepet på riksvegene i Nordland er på 4,3 mill. kr pr. km. Når vedlikeholdsetterslepet på riksvegene i Nordland sammenlignes med vedlikeholdsetterslepet på riksvegene i Nord-Norge som er på 2,8 mill. kr pr. km og vedlikeholdsetterslepet på hele det norske riksvegnettet som også er på 2,8 mill. kr pr. km, fremkommer det at betraktelig større ressurser vil kreves for å få hver km riksveg i Nordland opp til en tilstand hvor de kan oppfylle sin tiltenkte funksjon over en normal ventetid, enn hva som i gjennomsnitt vil kreves på resten av riksvegnettet i Norge.

Tabell 2-1: Vedlikeholdsetterslep på riksvegene. (Kilde: Statens vegvesen, 2012c).

	<i>Nordland</i>	<i>Nord-Norge</i>	<i>Norge</i>
Riksvegrute 7	2 290	–	–
Riksvegrute 8a	3 124	–	–
Samlet etterslep	5 414	8 760	29 000

Vedlikeholdsetterslepet som er rapportert i tabell 2-1 inkluderer ikke kostnader til oppretting av eventuelle mangler i generell vegstandard. I tabell 2-2 er derfor kvalitetsindikatorer knyttet til fartsgrense, dekkebredde, horisontalkurvatur og stigning presentert.

Skiltet fartsgrense er en indikasjon på hvor raskt en kan kjøre på en veg. Det fremkommer av tabell 2-2 at gjennomsnittlig skiltet hastighet på riksvegene i Nordland er på 76,8 km/t, noe som er marginalt lavere enn gjennomsnittlig skiltet hastighet på riksvegene i Nord-Norge (78,2 km/t) og på riksvegene i hele landet (77,0 km/t). I og med at forskjellen er liten, og det er knyttet noe usikkerhet til tallene, bør en ikke legge for mye vekt på denne forskjellen.

Når det gjelder dekkebredde er 8,5 m inklusiv vegskuldre et minstekrav til tilstrekkelig bredde på riksveger uten midtrekkverk (OFV, 2012). I tillegg er vegnormalens minstekrav til vegbredde på 8,5 m når fartsgrensen på riksveger er 80 km/t eller høyere (Statens vegvesen, 2011d). En større andel av riksvegene i Nordland er smalere enn 8,5 m (75,5 %) enn tilsvarende andel på det totale riksvegnettet i Norge (71,8 %). Strekninger på det norske veg-

<sup>2</sup> Statens vegvesen sin håndbok 111 *Standard for drift og vedlikehold av veier og gater* gir retningslinjer for drift og vedlikehold av riksveger. Den angir i tillegg krav til funksjon og tilstand for objekter i riksvegnettet.

nettet som er smalere enn 6 m mangler gul midtstripe. Andelen av riksvegene i Nordland som er smalere enn 5,5 m er 0,3 % mens tilsvarende andel for riksvegnettet i Norge er 0,7 %.

Tabell 2-2: Kvalitetsindikatorer for riksvegnettet. (Kilde: OFV, 2012).

	Nordland	Nord-Norge	Norge
Fartsgrense	76,8 km/t	78,2 km/t	77,0 km/t
Dekkebredde < 8,5 m	75,5 %	81,0 %	71,8 %
Dekkebredde < 5,5 m	0,3 %	0,1 %	0,7 %
Horisontalkurvatur < 50 m	0,0 %	0,1 %	0,2 %
Horisontalkurvatur < 150 m	3,2 %	2,2 %	2,8 %
Stigning over 5 %	7,2 %	6,7 %	6,5 %
Stigning over 7 %	1,8 %	1,6 %	1,5 %

Horisontalkurver utgjør alltid en flaskehals for godstransporten når de har en radius på under 50 m, og de kan med en radius på under 150 m ugjøre en flaskehals når de inntreffer sammen med andre faktorer (Statens vegvesen, 2011d). I Nordland har ingen del av riksvegene en horisontalkurvatur på under 50 m. Andelen på hele riksvegnettet i Norge er 0,2 %. Når det gjelder horisontalkurver med radius på under 150 m så er andelen av riksvegene som har slik kurvatur høyere i Nordland (3,2 %) enn i landet som helhet (2,8 %).

Stigning på vegnettet er problematisk for tunge kjøretøy. Et fullstet vogntog vil ha vansker med å forsere bakker som har 5 % stigning med ordinær hastighet (OFV, 2012). Andelen av riksvegnettet i Nordland som har en stigning på over 5 % og 7 % er, som det fremgår av tabell 2-2, noe høyere enn andelen på hele det norske riksvegnettet.

## 2.3 FERJER

I 2014 vil det være 16 ferjesamband på riksvegnettet i Norge. 5 av disse; Bognes – Skarberget (E6), Drag – Kjøpsvik (Rv 827), Bognes – Lødingen (Rv 85), Bodø – Moskenes – Værø – Røst (Rv 80) og Bodø – Moskenes (Rv 80) ligger i Nordland. I tillegg til riksvegferjesambandene i Nordland er det i fylket også 24 fylkesvegsamband. Ferjene som trafikkerer ferjesambandene i Nordland varierer med hensyn til alder og størrelse. Sentrale data for ferjesambandene i fylket, og Nord-Norge, gjengis i tabell 2-3.

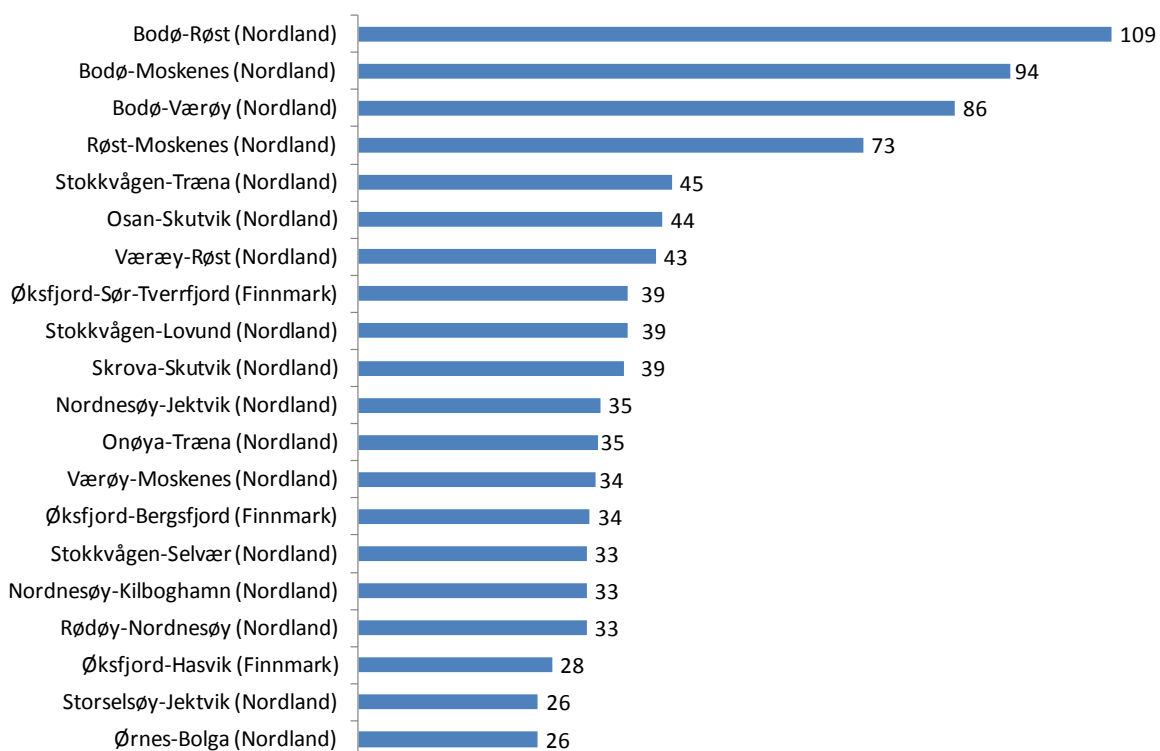
Tabell 2-3: Data for riks- og fylkesvegferjesamband. (Kilde: Hanssen m.fl., 2013).

	Nordland	Nord-Norge
Antall samband	29	46
Antall ferjer	36	52
Gjennomsnittlig alder (år)	24,8	24,1
Gjennomsnittlig kapasitet (PBE)	55	50,9
Gjennomsnittlig kapasitet (passasjer)	231	209,5



Som det fremgår av tabell 2-3 befinner 29 av 46 ferjesamband i Nord-Norge seg i Nordland, noe også 36 av 52 ferjer gjør. I sum gjør dette Nordland til det største ferjefylket i Nord-Norge. Samtidig trafikkeres sambandene i Nordland av ferjer som er noe eldre og større enn sambandene i resten av Nord-Norge.

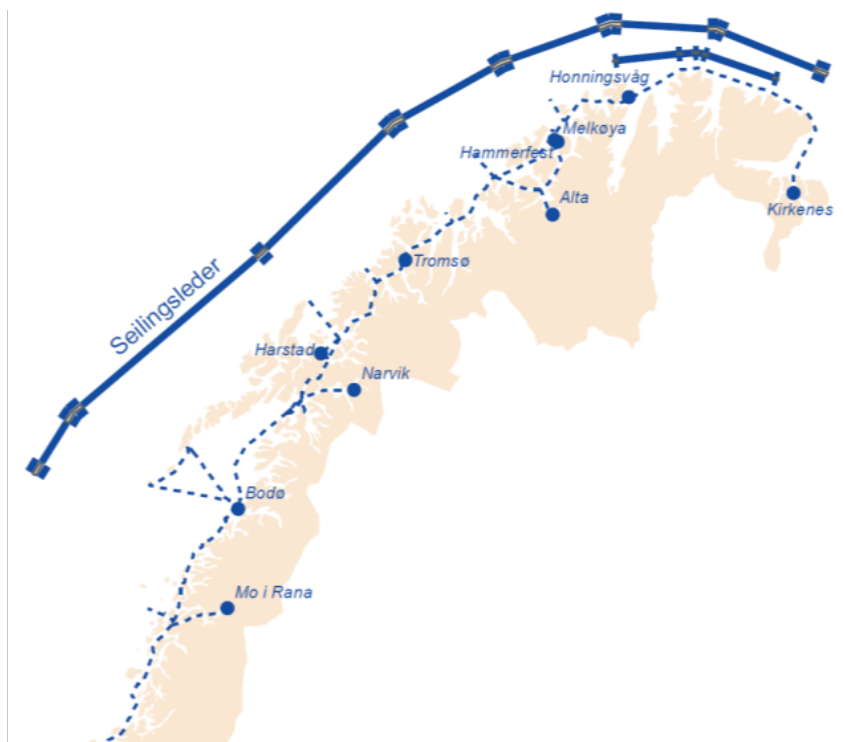
Lengden til de 20 lengste ferjestrekningene i Norge fremkommer av figur 2-4. Ut fra figuren kan det leses at alle de 20 lengste ferjestrekningene i Norge befinner seg i Nord-Norge, og at 17 av strekningene befinner seg i Nordland. De fire lengste strekningene går alle i Vestfjordbassenget og skiller seg ut som betraktelig lengre enn de øvrige 16 strekningene.



Figur 2-4: De 20 lengste ferjestrekningene i Norge, antall km. (Kilde: Statens vegvesen, 2011a).

## 2.4 FARLEDER

Stamnett for sjøtransport omfatter hovedledene langs kysten fra svenskegrensen til grensen mot Russland, med indre og ytre leder, leder for innseiling til stamnetthavnene samt seilingsleder utenfor kysten for skip i transitt (Avinor m.fl., 2012). På mange måter fungerer farledene som et vegsystem til sjøs, jf. figur 2-5. Ansvar for det statlige farledssystemet tilligger Kystverket.



Figur 2-5: Sjøverts stamnett (stiplet blå linje) i Nord-Norge. (Kilde: Avinor m.fl., 2012).

Farleden langs kysten av Nordland, fra fylkesgrensen mot Nord-Trøndelag til Bodø inngår i transportkorridor 7, og er en viktig transittkorridor mellom Sør- og Nord-Norge. Hovedleden på denne kyststrekningen går hovedsakelig i lukkede farvann med mange passinger gjennom trange sund, men den krysser også svært værharde strekninger. Trafikken langs kysten er variert og preget av et økende antall skipsbevegelser til/fra petroleumsinstallasjoner i Norskehavet og malmtrafikken til Narvik (NTP, 2014-2023). Når det gjelder malmtrafikk er denne ventet å øke markert som følge av planlagt vekst i utskipning av malm fra Narvik. I tillegg stiller fiskeri- og havbruksnæringen økte krav til hurtig og sikker transport av sine ferskvarer (Kystverket, 2009). Da fartøyene som trafikkerer leden blir stadig større kreves det økt dybde i en større bredde for at de skal kunne manøvrere i trange farvann.

## 2.5 HAVNER

Havnene i Norge, slik de defineres av Fiskeri- og kystdepartementet (med hjemmel i Havne- og Farvannsloven), består av *stamnetthavner* og *andre havner*. Noen stamnetthavner er *utpekte* havner. Man har således definert et skille mellom havnene, der de utpekte havnene anses som særlig viktige for å utvikle effektiv og sikker sjøtransport av personer og gods. Stamnetthavnene er gjennom NTP gitt riksvegtilknytning. Dette innebærer at staten, ut fra en erkjennelse av at sjøtransport må ses i sammenheng med øvrige transportformer, er ansvarlig for sjø- og landverts infrastruktur til og fra disse havnene.

I Nordland er havnene i Mo i Rana, Bodø og Narvik definert som stamnetthavner. Med i overkant av 17 mill. tonn gods lastet og losset, hvorav malm utgjorde 97 %, var Narvik den stamnetthavn i Nordland som hadde klart størst trafikk i 2011. Når det gjelder balansen

mellom mengden som lastes og losses på hver av de tre stamnetthavnene i fylket, fremkommer det av tabell 2-4 at det i Narvik Havn ble lastet et betraktelig større volum enn det ble losset. I Mo i Rana var det tilnærmet balanse mellom lastet og losset volum, mens volumet som ble losset i Bodø var mer enn det dobbelte av volumet som ble lastet. Narvik havn, som er allerede er Nordens største tørrbulkhavn, vil om få år kunne øke godsmengden fra dagens nivå på ca. 17 mill. tonn til mer enn 40 mill. tonn.

På Helgeland er det i tillegg til stamnetthavnen i Mo i Rana også betydningsfulle havner i Brønnøysund, Mosjøen og Sandnessjøen. Disse driftes av henholdsvis Brønnøy Havn KF, Mosjøen Havn KF og Alstadhaug Havnevesen KF. Godsmengden som i 2011 ble transportert over disse havnene fremkommer også av tabell 2-4.

Tabell 2-4: Godsmengde, utvalgte havner i 2011 (1000-tonn). Rangert etter totalt volum lastet og losset. (Kilde: Havnestatistikken til Statistisk sentralbyrå, [www.ssb.no](http://www.ssb.no)).

	<i>Lastet</i>	<i>Losset</i>	<i>Totalt</i>
Narvik Havn KF	17 251	436	17 687
Mo i Rana Havn KF	1 836	1 741	3 577
Brønnøy Havn KF	2 098	27	2 125
Mosjøen Havn KF	423	685	1 108
Alstadhaug Havnevesen KF	651	169	820
Bodø Havn KF	232	541	772

## 2.6 JERNBANER

Det finnes to jernbaneforbindelser i Nord-Norge. Disse er uthevet i figur 2-6 og har utgangspunkt i Nordlandsbanens endepunkt i Bodø og Ofotbanens endepunkt i Narvik. Både passasjer- og godstog trafikkerer banene.

Den volummessig største trafikken er malmtrafikken på Ofotbanen (ca. 18 mill. tonn i 2012) og malmtrafikken på Nordlandsbanen mellom Ørtfjell og Mo i Rana (3,4 mill. tonn i 2012). I tillegg opererer regulære containertog/system og passasjertog på begge banene, samt vognlasttog på Ofotbanen. Med container-/systemtogene transporteres det over 60 000 stk. 25 fot containere til/fra Narvik og ca. det halve til/fra Bodø.



Figur 2-6: Jernbanenettet i Nord-Norge.

### 2.6.1 Nordlandsbanen

Nordlandsbanen går mellom Bodø i nord og Trondheim i sør. Hele banestrekningen er ca. 727 km og over halvparten ligger i Nordland fylke. Avstanden til Oslo fra Bodø er i dag ca. 1 273 km. Ingen deler av Nordlandsbanen er i dag elektrifisert og trekraften er dieselbasert. Banen har heller ikke fjernstyring (CTC<sup>3</sup>) mellom Mosjøen og Bodø, og er tidvis stengt som følge av ras og utglidninger.<sup>4</sup> Nordlandsbanen har i tillegg begrensninger knyttet til antall lange kryssningsspor, spesielt nord for Saltfjellet. Banen må således kunne sies å ha en lav standard. Nordlandsbanen er tilknyttet det svenske jernbanenettet via Hell og Meråkerbanen. Meråkerbanen er ca. 57 km mellom Hell og Riksgrensene. Banen ble bygget på slutten av 1800-tallet, har lav standard og har i dag begrenset trafikk. Siste NTP legger imidlertid til grunn en opprusting av banen, blant annet ved elektrifisering. Sentrale opplysninger om Nordlandsbanen fremkommer av tabell 2-5.

Tabell 2-5: Fakta om Nordlandsbanen (Nordland fylkeskommune, 2012b).

Lengde	Enkeltspor	Antall kryssningsspor (over 600 m)	Antall tunneler	Antall stasjoner	Max akseltrykk (tonn)
727	727	24	156	43	22,5

<sup>3</sup> Centralized Traffic Control.

<sup>4</sup> Reinpåkjørsler er et problem på Nordlandsbanen, og disse påvirker regulariteten på banen.

På Nordlandsbanen fraktes om lag 50 % av landverts godsmengde på et snitt ved Nordland/Nord-Trøndelag, noe som gjør at banen, sammen med E6, er hovedåren for frakt av landverts gods på strekningen mellom Trondheim og Bodø (Jernbaneloverket, 2011). Banen er enkeltsporet med innlagte kryssingsspor og har ca. 750 planoverganger. 28 % av banen har en hastighetsstandard på over 100 km/t, mens ingen deler av banen har en hastighetsstandard på over 160 km/t (Jernbaneloverket, 2011). For å ivareta møtende trafikk har man i Nordland 11 kryssingsspor (med lengde over 400 m). De lange sporene på mellomstasjonene Mo i Rana, Røklund og Fauske er imidlertid ikke effektive som følge av manglende fjernstyring.

## 2.6.2 Ofotbanen

Ofortbanen strekker seg fra Narvik til Riksgrensen mot Sverige. Banen er på norsk side ca. 42 km lang. Avstanden fra Narvik til Oslo gjennom Sverige er ca. 1 950 km. Avstanden Narvik-Haparanda er ca. en firedel av avstanden til Oslo (456 km.). Sverige og Norge har relativt lik jernbaneinfrastruktur, selv om man finner strekningsvise variasjoner. Blant annet er sporvidden den samme (1 435 mm) slik at ressurskrevende omlastninger kan unngås. Sentrale opplysninger om Ofotbanen fremkommer av tabell 2-6.

Tabell 2-6: Fakta om Ofotbanen (Nordland fylkeskommune, 2012b).

Lengde (km)	Enkeltspor (km)	Antall kryssingsspor (over 600 m)	Antall tunneler	Antall stasjoner	Max akseltrykk (tonn)
42	42	1	20	6	30

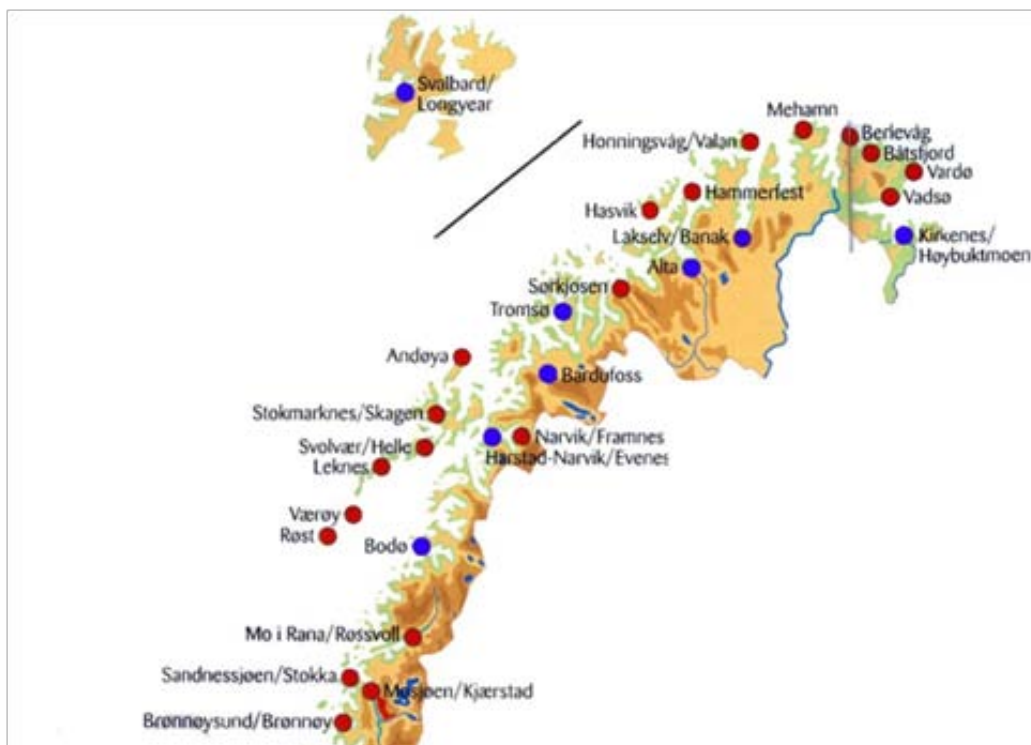
Banen er elektrifisert på hele strekningen Narvik-Oslo og Narvik-Haparanda.<sup>5</sup> Den har fjernstyring (CTC) og tåler en aksellast på 30 tonn (Malmbanen mellom Narvik og Luleå). Ofotbanen har god standard i nasjonal målestokk. Banen, og banens tilknytninger på svensk side, har imidlertid kapasitetsutfordringer på flere steder. Kapasiteten begrenses av at banen er enkeltsporet. Så lenge dette er tilfelle er man avhengig av flere, og tilstrekkelig lange kryssingsspor, for å få en best mulig trafikkavvikling. På norsk side er det i dag 5 kryssingsspor for å ivareta møtende trafikk mellom Fagernesterminalen i Narvik og Riksgrensen.

## 2.7 LUFTHAVNER

I Norge er det om lag 50 lufthavner med rutedrift.<sup>6</sup> 46 av disse eies av Avinor. I Nord-Norge er det 27 lufthavner, 13 i Nordland, 3 i Troms og 11 i Finnmark. Over halvparten av Norges lufthavner ligger således i Nord-Norge, og om lag 26 % ligger i Nordland. Beliggenheten til lufthavnene i Nord-Norge fremkommer av figur 2-7.

<sup>5</sup> Den nye Haparandabanen ble ferdigstilt i slutten av 2012 og hele strekningen fra Narvik til Haparanda kan nå utføres med elektrisk fremdrift.

<sup>6</sup> Værøy har kun helikopterhavn.



Figur 2-7: Oversikt over lufthavnene i Nord-Norge. (Kilde: Avinor).

Selv om det er mange lufthavner i Nord-Norge, er flere av disse små, med korte rullebaner. Disse omtales ofte som kortbaneflyplasser eller lokale lufthavner. Tekniske data for de lokale lufthavnene i Nordland er vist i tabell 2-7.

Tabell 2-7: Banelengder og sikkerhetsområder ved de lokale flyplassene i Nordland. (Kilde: Avinor).

Flyplass	Banelengder <sup>1</sup>		Sikkerhetsområde <sup>4</sup>		
	Lengste TORA <sup>2</sup>	Lengste LDA <sup>3</sup>	Total lengde <sup>5</sup>	Lengde etter baneende <sup>6</sup>	Bredde <sup>7</sup>
Brønnøysund/Brønnøy	1 199	1 199	1 439	120	150
Sandnessjøen/Stokka	799	799	1 126	30	60
Mosjøen/Kjærstad	799	799	919	60	60
Mo i Rana/Røssvoll	799	799	876	30	70
Røst	799	799	893	30	150
Leknes	799	799	888	30	60
Svolvær/Helle	807	767	872	30	60
Stokmarknes/Skagen	799	799	895	30	60
Narvik/Framnes	799	799	909	30	60

<sup>1</sup> Banelengder: Definerte lengder for hver baneretning, legges til grunn ved landing og avgang.

<sup>2</sup> Lengste TORA: Lengste tilgjengelige banelengde for avgang (av de to baneretningene).

<sup>3</sup> Lengste LDA: Lengste tilgjengelige banelengde for landing (av de to baneretningene).

<sup>4</sup> Sikkerhetsområde: Delvis planert og hinderfritt område som omslutter rullebanen, med formål å redusere risiko for skade på fly som ruller utenfor rullebanen eller flyr over området i lav høyde.

<sup>5</sup> Totale lengde: Samlet lengde på sikkerhetsområdet.

<sup>6</sup> Lengde på baneende: Hvor langt sikkerhetsområdet strekker seg forbi respektive baneender.

<sup>7</sup> Bredde: Samlet bredde på sikkerhetsområdet inkludert rullebanebredden.

Flyplasstilgjengeligheten er generelt god i Norge, og spesielt god i Nord-Norge og på Vestlandet. Av Norges befolkning når 2/3 en lufthavn innen en time. På Vestlandet og i Nord-Norge har 2/3 av befolkningen mindre enn ½ time i reisetid til nærmeste lufthavn. Nesten alle i Nord-Norge kan gjennomføre dagsmøter i Oslo uten å måtte overnatte. Dette innebærer dog at mange må stå tidlig opp og komme sent hjem.

## 2.8 OPPSUMMERING

I dette kapittelet har vi presentert sentrale aspekt ved transportinfrastrukturen i Nordland. De viktigste momenter kan oppsummeres som følger:

- Riksveger: I Nordland er det totalt 1 275 km med riksveg. Den mest sentrale riksvegen i fylket er E6 som går gjennom hele fylket fra grensen til Nord-Trøndelag i sør til grensen mot Troms i nord. Riksvegene i fylket har en sentral funksjon i å knytte sammen landsdelene, og er viktig for de interne forbindelsene i en rekke bo-, arbeids- og service-regioner. Riksvegene i Nordland har et stort vedlikeholdsetterslep og en kvalitet som er svært varierende. Det er negativt at fylkets riksveger preges av mange og lange stigninger. Det er positivt at ingen del av riksvegene i fylket har en horisontalkurveradius under 50 m og at andelen av riksvegene i fylket som er smalere enn 5,5 m er under halvparten av andelen på hele det norske riksvegnettet.
- Ferjer: Det er 5 riks- og 24 fylkesvegferjesamband i Nordland. Disse trafikkeres av eldre og større ferjer enn sambandene i resten av Nord-Norge. Norges syv lengste ferjestrekninger befinner seg i Nordland.
- Farleder: Stamnettet for sjøtransport omfatter hovedledene langs kysten fra svenskegrensa til grensa mot Russland. Farledene fungerer på mange måter som et vegsystem til sjøs. Farleden langs kysten av Nordland går hovedsakelig i lukkede farvann, men krysser værharde strekninger. Trafikken langs kysten av Nordland er variert og preget av et økende antall skipsbevegelser til/fra petroleumsinstallasjoner i Norskehavet og malmtrafikken fra Narvik.
- Havner: I Nordland er det tre stamnetthavner; Mo i Rana, Bodø og Narvik. Det klart største volumet går over Narvik havn som er Nordens største tørrbulkhavn. I tillegg til stamnetthavnene er det på Helgeland også betydningsfulle havner i Brønnøysund, Mosjøen og Sandnessjøen.
- Jernbaner: To jernbaneforbindelser går gjennom Nordland; Nordlandsbanen og Ofotbanen. Nordlandsbanen går mellom Trondheim i sør og Bodø i nord, og har en lengde på 1 273 km. Ofotbanen går fra Narvik til Riksgrensen mot Sverige, og har en lengde på 42 km. Nordlandsbanen er enkeltsporet med lang avstand mellom kryssingssporene, noe som reduserer banens kapasitet og punktlighet. Hele strekningen Narvik-Oslo (gjennom Sverige) er elektrifisert. Tilsvarende andel på strekningen Bodø-Oslo er 43 %.
- Lufthavner: Det er 13 lufthavner i Nordland. I landsdelen har 2/3 av befolkningen mindre enn ½ time til nærmeste lufthavn. Dette innebærer at de fleste i landsdelen kan delta på møter i Oslo uten å måtte overnatte. Mange av lufthavnene i fylket har korte rullebaner, og det har de senere år blitt lansert flere lokale initiativ om nye lufthavner og rullebane-forlengelser.

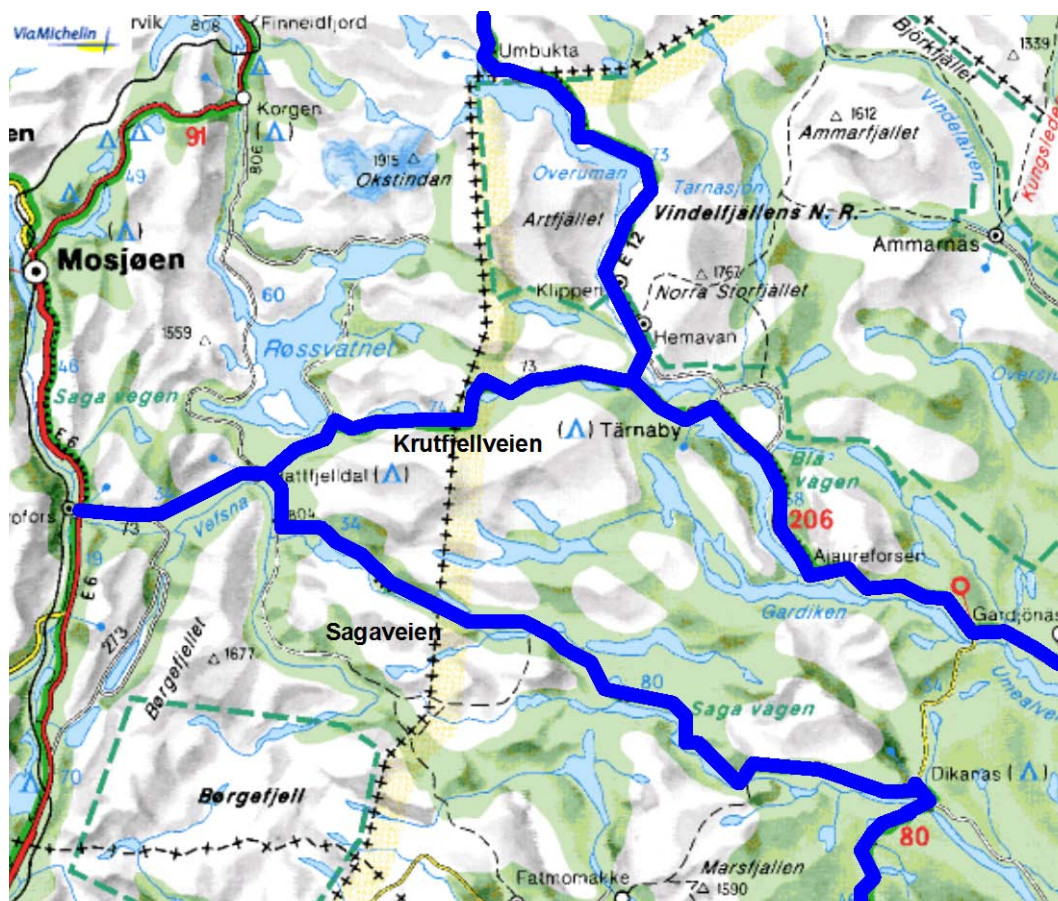


### 3. TRANSPORTINFRASTRUKTUR MELLOM HELGELAND OG VÄSTERBOTTEN

Det er for tiden ingen jernbanetrasé mellom Helgeland og Västerbotten. Etableres en slik trasé vil bruken av den påvirkes av hvilke andre transportmuligheter som finnes på strekningen. De eneste direkte transportforbindelsene mellom Helgeland og Västerbotten går i 2013 via veg, og de viktigste vegforbindelsene på strekningen presenteres i dette kapitlet.<sup>7</sup>

#### 3.1 HOVEDVEGNETTET I HELGELAND OG VÄSTERBOTTEN

Mellom Helgeland i Norge og Västerbotten i Sverige er det tre mellomriksveger. Disse er skissert med blå farge i figur 3-1.



Figur 3-1: Mellomriksvegene E12 (Blå vegen), Krutfjellvegen og Sagavegen.

E12 (Blå vegen) har Europavegstatus, og går fra Mo i Rana til Umeå. Mellom Trofors (ved E6) og E12 kan en kjøre Fv 73, via Hattfjelldal, og komme inn på E12 ved Västensjø, mellom Tärnaby og Hemavan. Denne mellomriksvegen omtales som Krutfjellvegen. Videre er det

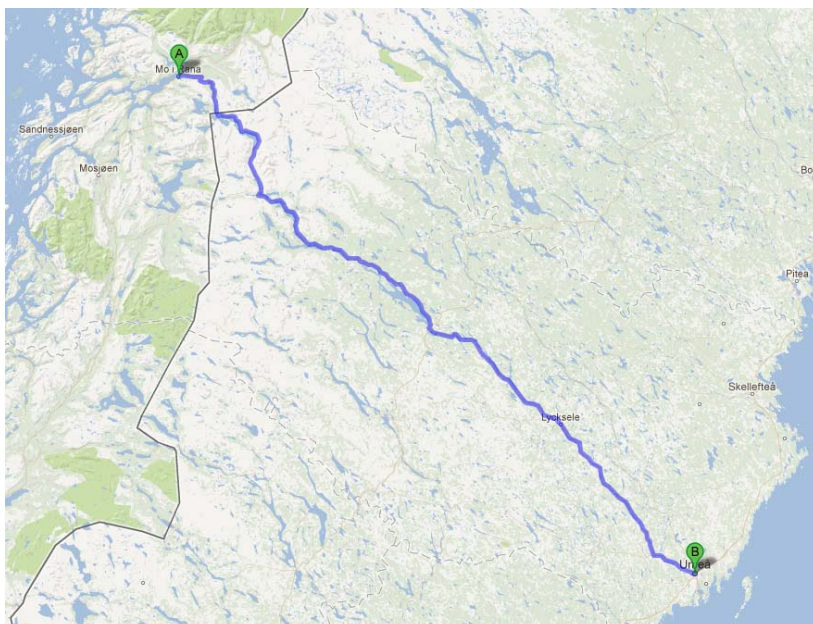
<sup>7</sup> Dette kapitlet bygger i stor grad på (Solvoll m.fl., 2007).



også mulig å kjøre fra Hattfjelldal via Skalmodal og videre sørøstover i Sverige. Denne mellomriksvegen er en del av den vegen som markedsføres som Sagavegen.

### 3.2 BLÅVEGEN

Mellomriksvegen over Umbukta ble åpnet i 1939, men vegstandarden var på dette tidspunkt svært lav og lite egnet for biltrafikk. En storstilt utbedring av vegen ble gjennomført på 1960- og 1970-tallet, og den nye mellomriksvegen over Umbukta ble formelt åpnet i 1972. Senere fikk vegen Europavegstatus (E12). Strekningen på 477 km fra Mo i Rana til Umeå, se kartskisse i figur 3-2, har i flere år vært profilert som Blå vegen.



Figur 3-2: Blå vegen fra Mo i Rana til Umeå ([www.maps.google.com](http://www.maps.google.com)).

### 3.3 KRUTFJELLVEGEN

Mellomriksvegen over Krutå ble åpnet 13. juli 1947. Vegen som i profileringsammenheng omtales som Krutfjellvegen går fra Hattfjelldal til Västansjø ved E12. Se kartskisse i figur 3-3.

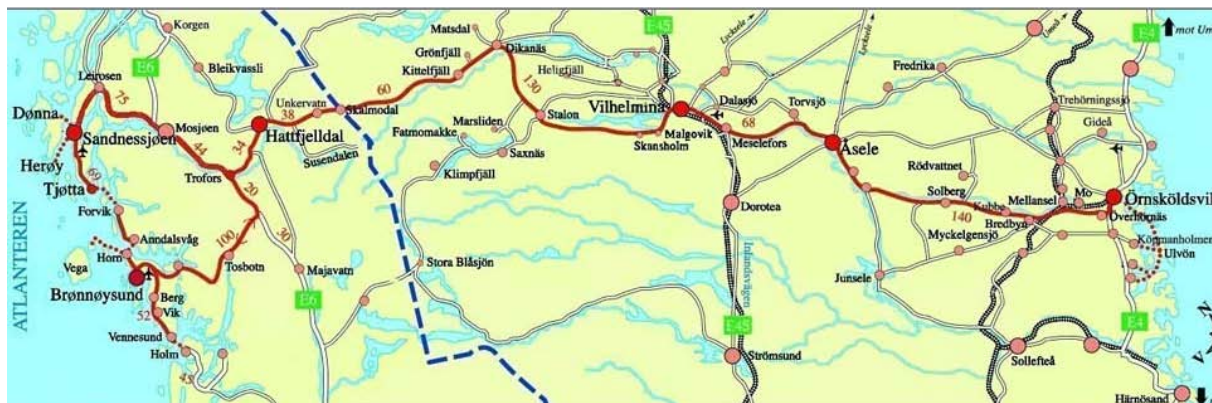
Fra Joesjö i Sverige til Krutå i Norge, kan en passere Krutfjellet på sørsiden via Fv 73 eller på nordsiden via Fv 292. Den korteste og kvalitetsmessig beste vegen er den sørlige traséen. Nærmere informasjon om attraksjoner, turområder samt handel og service langs vegen finnes på [www.krutfjellvegen.net](http://www.krutfjellvegen.net).



Figur 3-3: Krutfjellvegen ([www.krutfjellvegen.net](http://www.krutfjellvegen.net)).

### 3.4 SAGAVEGEN

Grenseovergangen ved Skalmodal er en del av en vegstrekning som profileres som Sagavegen. Tidlig på 1960-tallet ble planene om en fast vegforbindelse over Skalmodal lansert av lokale krefter. I juni 1967 ble vejen over grensen formelt åpnet. Siden den gang er vegstandarden stadig blitt utbedret. Vejen er tegnet inn på kartet i figur 3-4.



Figur 3-4: Sagavegen fra Sandnessjøen og Brønnøysund til Örnsköldsvik ([www.sagavegen.com](http://www.sagavegen.com)).

Sagavegen går fra Sandnessjøen og Brønnøysund i vest til Örnsköldsvik i øst. Avstanden er 660 km med utgangspunkt i Sandnessjøen og 590 km med utgangspunkt i Brønnøysund. Nærmere informasjon om attraksjoner langs vejen finnes på [www.sagavegen.no](http://www.sagavegen.no).

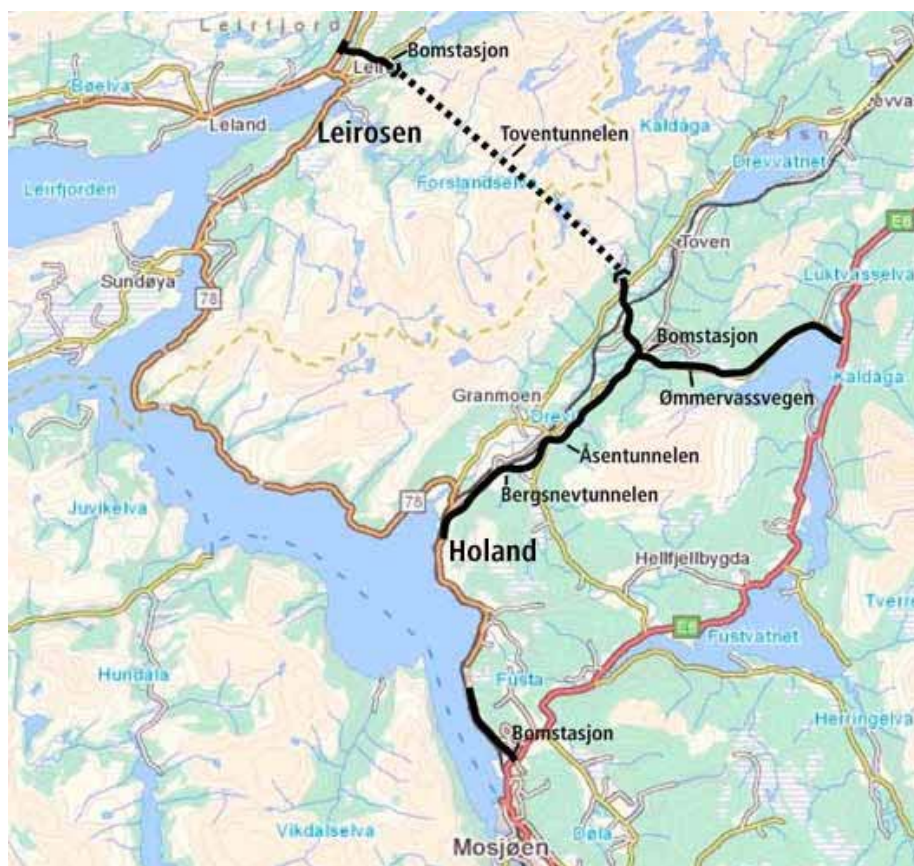
## 4. PLANLAGT TRANSPORTINFRASTRUKTUR

I dette kapitlet presenteres først fire sentrale transportinfrastrukturprosjekt på Helgeland; Tøventunnelen, Polarsirkelen lufthavn, tunnel gjennom Tjernfjellet og Helgelandsbanen. Deretter presenteres øvrige planlagte transportinfrastrukturprosjekt i Nordland.

### 4.1 SENTRALE TRANSPORTINFRASTRUKTURPROSJEKT PÅ HELGELAND

#### 4.1.1 Tøventunnelen

Bo- og arbeidsmarkedet Sandnessjøen-Mosjøen-Mo i Rana er bundet sammen av Fv 78. I tillegg benytter en rekke transportgenererende bedrifter som er lokalisert rundt Sandnessjøen vegen til å transportere varer fra kysten og inn til E6. Dette gjør Fv 78 til en sentral transportåre for innbyggere og næringsliv på Helgeland.



Figur 4-1: Tøventunnelen ([www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)).

Dagens Fv 78 mellom Holand og Leirosen (se figur 4-1) er smal, svingete og utsatt for ras, og har generelt en dårlig standard. For å utbedre standarden på denne sentrale forbindelsen mellom Helgelandskysten og E6 vedtok derfor Stortinget i 2009 å bygge ny Fv 78 mellom Holand i Vefsn kommune og Leirosen i Leirfjord kommune. I dette prosjektet inngår



etablering av Tøntunnelen som med en lengde på 10 660 meter blir den lengste tunnelen i Nord-Norge når den etter planen åpner for trafikk i slutten av 2014. Transportavstanden mellom Mosjøen som er den nest mest folkerike byen på Helgeland og Sandnessjøen som er regionens tredje mest folkerike by, vil reduseres med 8 km (Samferdselsdepartementet, 2009). Dette prosjektet, som er en del av Vegpakke Helgeland, har en kostnad på 1,64 mrd. 2012-kr.

#### 4.1.2 Polarsirkelen lufthavn

I 2013 er det fire lufthavner på Helgeland; Røssvoll ved Mo i Rana, Kjærstad ved Mosjøen, Stokka ved Sandnessjøen og Brønnøy ved Brønnøysund (se figur 4-2). Disse fire lufthavnene er kategorisert av Avinor som lokale lufthavner og har et subsidiert flyrutetilbud som kjenne- tegnes av høye priser, mange mellomlandinger og små fly. Fra politisk hold har det forholdsvis lenge vært uttalt at man ønsker etablering av en felles lufthavn på Helgeland (Samferdselsdepartementet, 2002). Dette har spesielt vært aktuelt for midtre og nordre del av Helgeland som inkluderer Mo i Rana, Mosjøen og Sandnessjøen.

Flypassasjerene på Helgeland klager over den ulempe de påføres som følge av stadige overflygninger som ofte medfører en ekstra reisedag med overnatting. Overflygningene skyldes strengere operative restriksjoner på de regionale lufthavnene sammenlignet med større lufthavner. Samtidig klager regionalt næringsliv på at de ofte må overnatte i Oslo når de skal ha møter i hovedstaden. Disse svakhetene med flyrutetilbudet er trolig en sterkt medvirkende årsak til at innbyggerne i influensområdet til dagens lufthavn utenfor Mo i Rana, Røssvoll, i gjennomsnitt bare gjennomførte 2,5 reiser til/fra lufthavnen i 2007 (Hanssen og Mathisen, 2011).<sup>8</sup> Gjennomsnittet for sju sammenlignbare mellomstore lufthavner i 2007 var 7,3 til/fra passasjerer per innbygger i influensområdet.<sup>9</sup> De to lufthavnene Kjærstad, utenfor Mosjøen, og Stokka, utenfor Sandnessjøen, opplever mange av de samme kvalitetsproblemene som Røssvoll. Det dårlige rutetilbudet gjør at om lag halvparten av de reisende mellom Helgeland og Oslo velger å starte flyreisen fra en stamrutelufthavn fremfor fra sin lokale lufthavn (Transportøkonomisk institutt, 2008). Utfasing av dagens Dash-8 før 2030, bedre veier som forkorter reisetiden med bil mellom eksisterende lufthavner og økt konkurranse på hovedrutene har, sammen med et ønske om direkteruter til Oslo med lavere billettpriser, aktualisert spørsmålet om endring av deler av lufthavnstrukturen i Norge (Avinor m.fl., 2012).

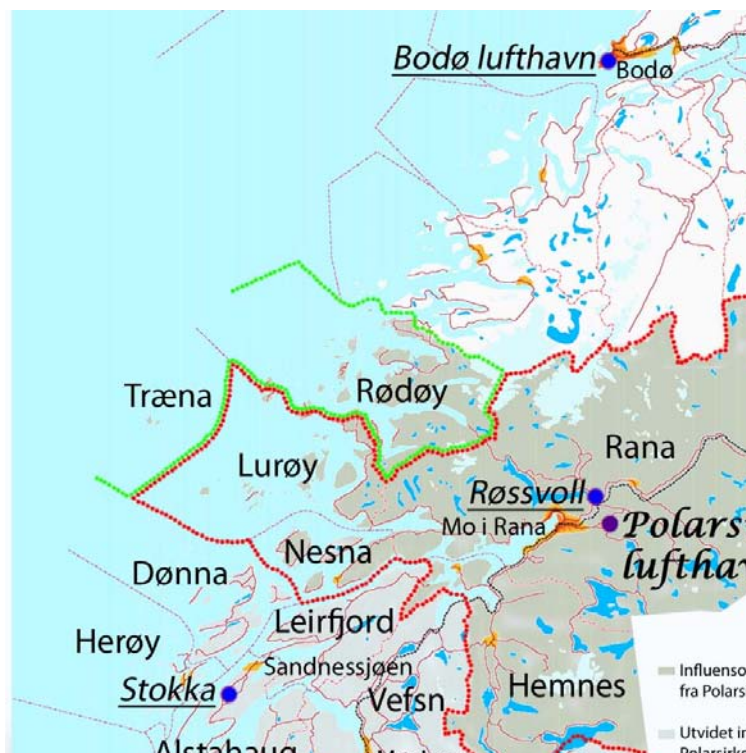
På initiativ fra næringslivet arbeides det med å erstatte Røssvoll ved Mo i Rana med Polarsirkelen lufthavn. Denne nye lufthavnen vil få en rullebanelengde på over 2 000 meter og vil dermed, i motsetning til dagens lufthavn på Røssvoll, kunne trafikkeres av flytypene som benyttes på lengre norske innenriksruter (for eksempel Boeing 737 og Airbus 320). Den planlagte beliggenheten til Polarsirkelen lufthavn fremkommer av figur 4-2.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Begrepet til/fra passasjerer inkluderer ikke transfer-, transit- og offshorettrafikk.

<sup>9</sup> De sju lufthavnene er Haugesund, Ålesund, Molde, Kristiansund, Harstad/Narvik, Bardufoss og Alta.

<sup>10</sup> De fire eksisterende lufthavnene på Helgeland er Stokka, Brønnøy, Kjærstad og Røssvoll.



Figur 4-2: Eksisterende og planlagte lufthavner på Helgeland (Hanssen m.fl., 2008a).

Anleggskostnadene er beregnet til 1,1 mrd. kr. Forutsetningen for å bygge en lang rullebane er at to flyplasser legges ned (Kjærstad ved Mosjøen og Røssvoll ved Mo i Rana). Dette er nødvendig både av økonomiske hensyn, og for å få et tilstrekkelig trafikkgrunnlag for direkterute med jetfly til Oslo.

### 4.1.3 Tjernfjellet

Den 24 km lange Rv 77 er en mellomriksveg som går fra E6 i vest til svenskegrensen i øst. Strekningen inngår i Barents road og er for næringslivet i Salten, Lofoten, Vesterålen og Harstad-området en kort og rask vei til Sverige og videre til Europa. Strekningen har generelt en god standard, men den 4 km lange strekningen forbi Tjernfjellet betegnes som en avgjørende flaskehals for bruk av transportåren (Nordland fylkeskommune, 2012a). Forbi Tjernfjellet har Rv 77 sterk stigning, liten vegbredde, mangelfulle grøfter, mangelfullt rekkverk og dårlig kurvatur (Statens vegvesen, 2012a). Dette skaper fremkommelighets-

problemer vinterstid og fører til at tungtrafikken ofte velger alternative kjøreruter som E10 over Bjørnfjell og E12 over Umbukta. Beliggenheten til Rv 77 fremkommer av figur 4-3.

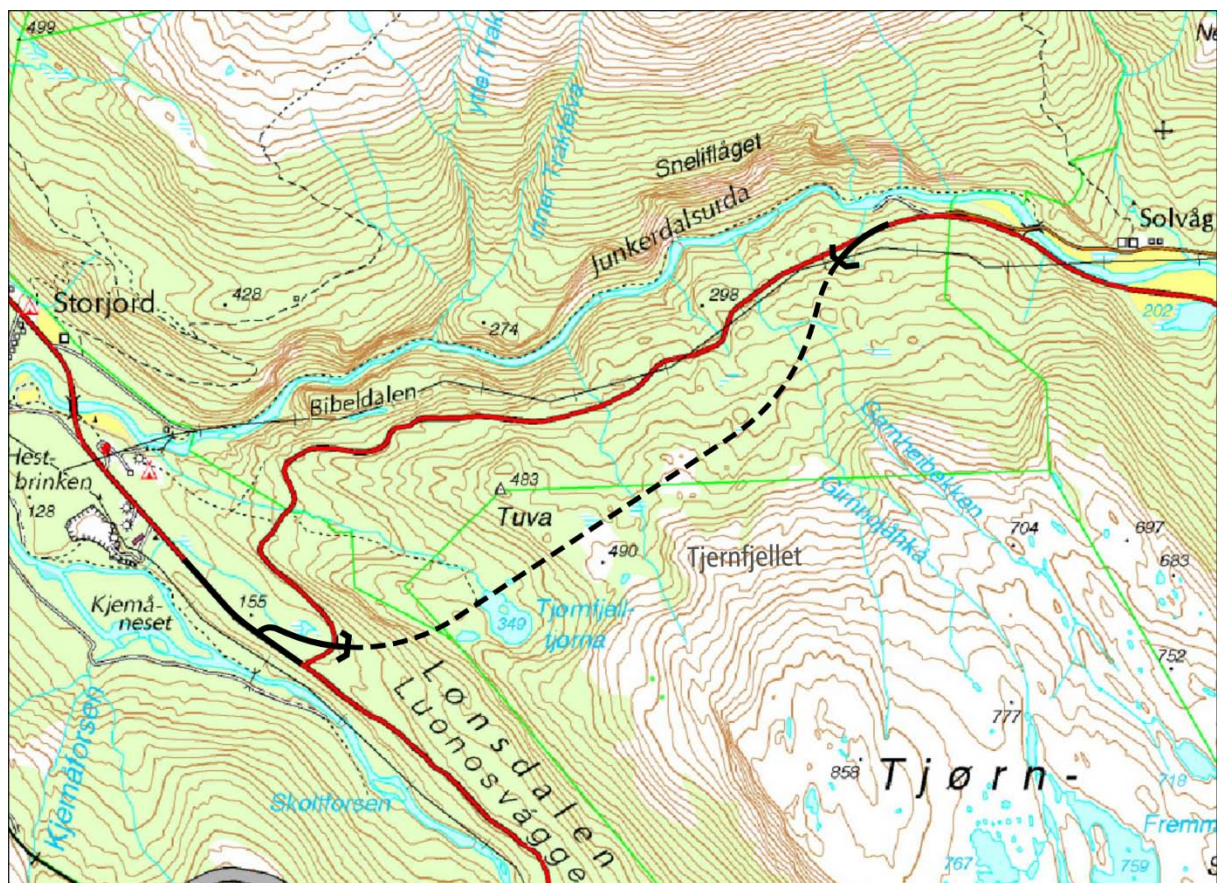


Figur 4-3: Oversiktskartet som viser planområdet for en tunnel gjennom Tjernfjellet (Statens vegvesen, 2012a).

I Statens vegvesen sitt Forslag til detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for Rv 77 Tjernfjellet fremkommer det at dagens Rv77 har en beregnet årsdøgntrafikk (ÅDT) ved Tjernfjellet på 655 kjøretøy og at det i 2010 var en ÅDT på 385 ved Graddis (Statens vegvesen, 2012a). Andelen tunge kjøretøy på Rv 77 er 26 %. Tross mangelfull standard har det de siste 4 årene ikke vært noen politirapporterte personskadeulykker på strekningen.

Rv77 passerer gjennom Junkerdalsura naturreservat som i år 2000 ble fredet for å bevare en skogsli fra dalbunn til snaufjell med plante- og dyreliv og stedets naturlige økologiske prosesser. Da en utbedring av dagens trasé forutsetter store inngrep i terrenget, også inne i naturreservatet, anses en slik løsning som uaktuell. Det er derfor ansett som nødvendig å legge en eventuell ny veg i tunnel gjennom Tjernfjellet. En prinsippkisse for ny trasé for Rv 77 i tunnel gjennom Tjernfjellet er presentert i figur 4-4.





Figur 4-4: Prinsippskisse ny trasé for Rv 77 i tunnel gjennom Tjernfjellet. (Kilde: [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)).

Lengden til den nye traséen vil bli ca. 4,1 km, hvorav 3,25 km i tunnel. Med en stigningsgrad på 3,2 % vil tunnelen holde seg innenfor vegnormalens krav til maksimal stigning på 5 % (Statens vegvesen, 2012b). Prosjektet vil gi følgende effekter (Statens vegvesen, 2012a):

- Fremkommelighet: Ved at problemstrekningen på Rv 77 forbi Tjernfjellet forsvinner når vegen legges i tunnel, forventes det at trafikkantenes fremkommelighet vil bli bedre.
- Trafikksikkerhet: Bedre vegstandard ventes å gi økt hastighet på trafikken, noe som isolert sett øker risikoen for alvorlige ulykker, men samtidig vil den nye traséen bli om lag 1 km kortere enn den eksisterende trasé noe som trekker i retning av redusert ulykkesrisiko.
- Samfunnsmessige forhold: Ny trasé vil gi reduserte tids- og driftskostnader, økt nytte for næringstransporter, nytte av nyskapt trafikk og større forutsigbarhet.

I perioden 2018-2023 prioriteres midler til utbygging av naboprojektet E6 Sørrelva-Borkamo. Dette er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering. For å få god utnyttelse av overskuddsmasser planlegges Rv 77 Tjernfjellet bygd samtidig.

#### 4.1.4 Helgelandsbanen

Jernbanen er effektiv for transporter over lange avstander, og økt fokus på naturressursene i nordområdene har aktualisert nye jernbaneprosjekt i regionen. Blant annet har Russland vokst frem som et svært viktig marked for norsk fisk, noe som generer godstrafikk østover fra Norge. På samme tid har voksende internasjonal etterspørsel etter mineraler og malmer gitt forventninger om at det vil bli utvinnet større mengder mineraler i regionen, noe som vil kunne øke transportvolumene fra øst til isfrie havner i Nordland.

Næringslivet i Finland og Sverige er avhengig av at sjøfarten i Østersjøen opererer hele året for å få eksportert sine produkter (Trafikverket, 2011). En ny jernbaneforbindelse mellom Västerbotten og Helgeland vil kunne sikre svensk og finsk næringsliv helårs tilgang til isfrie havner i Norge.

Ideen om en jernbaneforbindelse mellom Helgeland og Sverige er ikke ny. Allerede i 1872 ble et traséforslag tegnet av "Nordlandsbanens far" Ole Tobias Olsen. Ifølge Transportutvikling (2010) må valg av trasé for en Helgelandsbane mellom Helgeland og Västerbotten baseres på økonomiske, logistikkmessige og tekniske kriterier. Det pekes videre på at det synes naturlig å la banen følge eksisterende veitraséer som Krutfjellveien, via Trofors, eller langs E12 over Umbukta, men at endelig valg av trasé må ta hensyn til naturgitte begrensninger i form av fjell og innsjøer. Holandsvika, i Vefsn kommune, som nå utvides til 3-400 mål (Jernbaneverket, 2011) pekes på som et aktuelt sted hvor banen kan møte havnen (Transportutvikling, 2010). På svensk side vil Nordic Logistic Center (NLC) i Storuman kunne være et naturlig start-/endepunkt for Helgelandsbanen. Avhengig av trasévalg, vil banen få en lengde på 200-300 km

Kostnadsanslag fra Jernbaneverket (2011), anslår at en Helgelandsbane fra Storuman, via Tärnaby, til Mosjøen vil koste 18,8 mrd. kr. Denne baneløsningen vil ha en total lengde på 209 km, hvorav 65 km (31 %) er i tunnel (se tabell 4-1).

Avinor m.fl. (2011) betegner den forventede fremtidige godsmengden på en eventuell fremtidig Helgelandsbane som begrenset. Samtidig gjennomføres det i Sverige en kartlegging av om nye og tidligere påviste mineralforekomster er av en slik størrelse at de vil ha betydning for utvikling av transportnettet mot Norge. Jernbaneverket i Norge uttaler at det fra norsk side ikke er grunnlag for å gå videre med etablering av en Helgelandsbane mellom Helgeland og Västerbotten, men at dersom det fra svensk side, for eksempel på grunn av malm- og mineralforekomster, kommer initiativ om å se på en baneløsning på nytt vil Jernbaneverket være villig til å bidra i slike vurderinger (Jernbaneverket, 2011).

Tabell 4-1: Kostnadsvurderinger for Helgelandsbanen. (Kilde: Jernbaneverket, 2011).

Strekning	Daglinje	Tunnel	Strekning	Kostnad	Totalkostnad
Storuman-Tärnaby	96,3 km	10,7 km (10 %)	107 km	85 mill. kr/km	9 095 mill. kr
Tärnaby-Mosjøen	47,9 km	54,1 km (53 %)	102 km	95 mill. kr/km	9 690 mill. kr
Totalt	144,2 km	64,8 km (31 %)	209 km	90 mill. kr/km	18 785 mill. kr



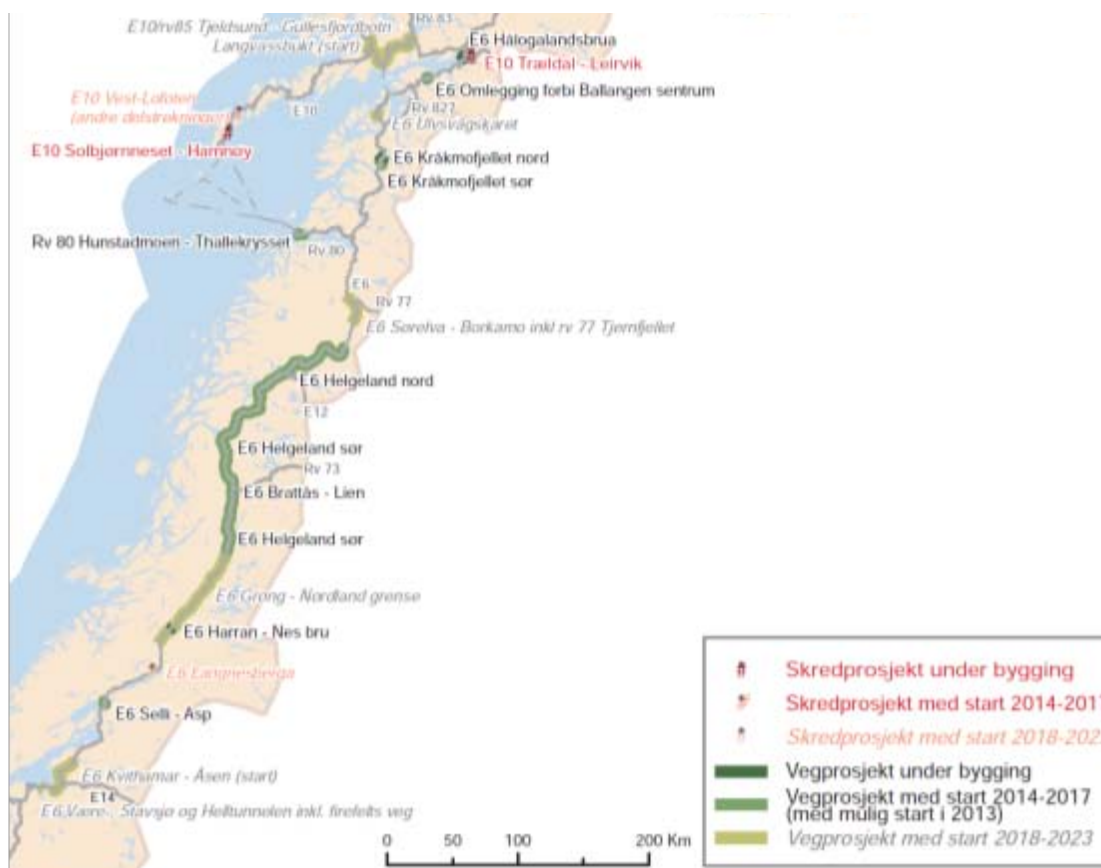
## 4.2 ANDRE PLANLAGTE TRANSPORTINFRASTRUKTURPROSJEKT I NORDLAND

I tillegg til de fire prosjektene på Helgeland som er presentert ovenfor foreligger det planer om en rekke transportinfrastrukturprosjekt i Nordland. Disse prosjektene presenteres nedenfor.

### 4.2.1 Investeringer i riksveger

NTP omhandler blant annet planer for investeringer i, og vedlikehold av, riksvegene. Vegprosjektene i Nordland som ligger inne i NTP 2014 – 2023 er vist på kartskissen i figur 4-5. Den årlige investeringsrammen i riksveger i planperioden er 27,4 mrd. 2013-kr, hvorav anslagsvis 9,7 mrd. kr (54,8 %) er annen finansiering (i all hovedsak bompenger). Nedenfor redegjøres det kort for prosjektene som berører Nordland.

- *E6 Helgeland nord, Helgeland sør og Brattås-Lien.* E6 er den viktigste transportåren i Nord-Norge. På mange steder finnes det i praksis ikke alternative kjøreruter for nord-sørgående trafikk. Den 260 km lange strekningen fra Nord-Trøndelag grense til Bolna på Saltfjellet har gjennomgående dårlig standard. Det er lange delstrekninger med smal veg uten gul midtlinje, i tillegg til trafikkfarlige kurver og omfattende forfall av vegnettet. ÅDT på E6 gjennom Helgeland, utenom byene Mosjøen og Mo i Rana, varierer fra 1 000 til 4 000 kjøretøy med en andel tunge kjøretøy på om lag 25 %. I NTP legges det opp til utbygging/utbedring av E6 gjennom Helgeland til en sammenhengende god og enhetlig standard.
- E6-prosjektene vil eliminere flaskehals for tungtransporten på E6, øke trafikksikkerheten og knytte Helgelandsregionen tettere sammen. Bedre framkommelighet på E6 gjennom Helgeland har både nasjonal og regional betydning. Nasjonalt er det viktig at godstransporten mellom Nord-Norge og Sør-Norge blir mer forutsigbar. Regionalt kan bedre framkommelighet og sikkerhet øke produktiviteten i næringslivet og bedre levevilkårene for befolkningen. Dette er blant annet diskutert i Hanssen m.fl. (2008b).
- E6 Helgeland nord omfatter strekningen Korgfjellet – Bolna. E6 Helgeland sør omfatter strekningen Nord-Trøndelag grense – Korgfjellet med unntak av E6 Brattås – Lien som er organisert som et frittstående prosjekt. De tre delprosjektene utgjør til sammen nesten 200 km veg som skal bygges om til 8,5 m bred tofelts veg. Av dette er om lag 50 km ny veg, mens det resterende er utbedring av eksisterende veg.



Figur 4-5: Vegprosjekt i Nordland. 2014-2023. (Kilde: NTP, 2014-2023).

- **Rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset.** Utbygging av Rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset i Bodø er en del av Bypakke Bodø som er utarbeidet i samarbeid mellom Bodø kommune, Nordland fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket.

Prosjektet har en lengde på 4,8 km og bidrar til bedre miljø i Bodø, god framkommelighet for kollektivtrafikken og vesentlig bedre sikkerhet og framkommelighet for gang- og sykkeltrafikken. ÅDT mellom Hunstadmoen og Bodøelv ligger på 22 000 – 27 500 kjøretøy. Videre mot Thallekrysset er ÅDT ca. 18 000 kjøretøy, og på riksvegarmen mot Bodø lufthavn om lag 11 000 kjøretøy. Mellom Hunstadmoen og Bodøelv legges vegen i en ny 2,8 km lang toløps tunnel. Tunnelen vil redusere trafikken på dagens veg med rundt 17 000 kjøretøy, noe som vil eliminere køproblemene på eksisterende veg og bidra til bedre trafiksikkerhet og miljø for beboerne og myke trafikanter. Strekingen Bodøelv – Thallekrysset og Bodøelv – City nord (riksvegarm mot flyplassen) bygges om til firefelts veg med rundkjøringer. Dette vil fjerne køer i alle kryss og gi god framkommelighet for kollektivtrafikken. Alle kryssinger av riksvegen for gående og syklende vil bli planskilte. Parallelt med riksvegen bygges nye gang- og sykkelveger og eksisterende forbedres.

- **E6 Hålogalandsbrua.** Pågående utbygging av E6 Hålogalandsbrua over Rombaken med tilstøtende vegsystem i Nordland fullføres i 2017. Prosjektet omfatter også skredsikring av E10 mellom Trældal og Leirvik som fullføres i 2014.

- *E10 Solbjørnneset – Hamnøy.* Pågående utbygging av skredsikringsprosjektet E10 Solbjørnneset – Hamnøy i Lofoten fullføres i 2014/2015.
- *E6 Kråkmofjellet.* Omlegging av E6 nord for Kråkmofjellet i Nordland som starter opp i 2013, vil også bli fullført i første fireårsperiode. I siste seksårsperiode fullføres utbedringen av E6 sør for Kråkmofjellet
- *E6 Ballangen.* I første fireårsperiode prioriteres utbygging av E6 forbi Ballangen. Her legges vegen utenom sentrum.
- *E10 Å-Fiskebøl.* Det legges opp til å gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU)<sup>11</sup> for E10 Å – Fiskebøl. Hvis det blir lagt opp til en tverretattlig KVU for Nordland, vil E10 kunne bli dekket innenfor denne.
- *E6 Ulvsvågskaret og skredsikring E10 i Nordland.* I planperiodens siste del prioriteres bygging av tunnel på E6 i Ulvsvågskaret. I tillegg prioriteres skredsikring av flere delstrekninger på E10 i Vest-Lofoten.
- *E10/Rv 85 på strekningen Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukta i Nordland og Troms.* Det prioriteres også statlige midler i siste del av planperioden til å starte utbyggingen av E10/Rv 85 på strekningen Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukta i Nordland og Troms. Det er lagt til grunn delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Prosjektet vil bedre vilkårene for næringsliv og regional utvikling gjennom redusert reisetid fra Lofoten/Vesterålen til Lødingen, Evenes flyplass, Narvik og Harstad og ved at flaskehals for tungtransporten blir eliminert.

I NTP omtales også en KVU/KS1<sup>12</sup> som regjeringen har behandlet. Denne omtales kort under:

- *E6 Mørsvikbotn – Ballangen.* KVU for E6 Mørsvikbotn-Ballangen skal avklare mulige løsninger for E6 mellom Mørsvikbotn i Sørfold kommune og Ballangen. I NTP 2014-2023 fremgår det at videre planlegging av den 125 kilometer lange strekningen skal ta utgangspunkt i dagens korridor med fortsatt ferje over Tysfjorden. Mulig innkorting av ferjesambandet Bognes-Skarberget og bedre ferjetilbud inngår i alternativet. Utbyggingen vil blant annet fjerne en rekke flaskehals for tungtrafikken. Beregnet kostnad er 4,7 mrd. kr.

#### 4.2.2 Investeringer i farleder

Hovedleden langs kysten av Nordland går for det meste i lukkede farvann med flere passeringer gjennom trange sund i sydlige områder. Trafikken er sammensatt og dominert av transporter til/fra petroleumsinstallasjoner i Norskehavet og Barentshavet, og malmtrafikken fra Narvik. Trafikken til/fra petroleumsinstallasjoner er økende og går ofte på tvers av hovedleden. Malmtrafikken vil også øke betydelig fremover. Fartøy med farlig last følger trafikkseparasjonssystemet, men leden inn/ut fra terminalene/havnene må ha høy sikkerhetsstandard. Fartøyene blir stadig større. Lokal båttrafikk er viktig for øysamfunnene langs kysten. Det er lagt vekt på tiltak som vil gi økt sikkerhet og som tilrettelegger for økt

---

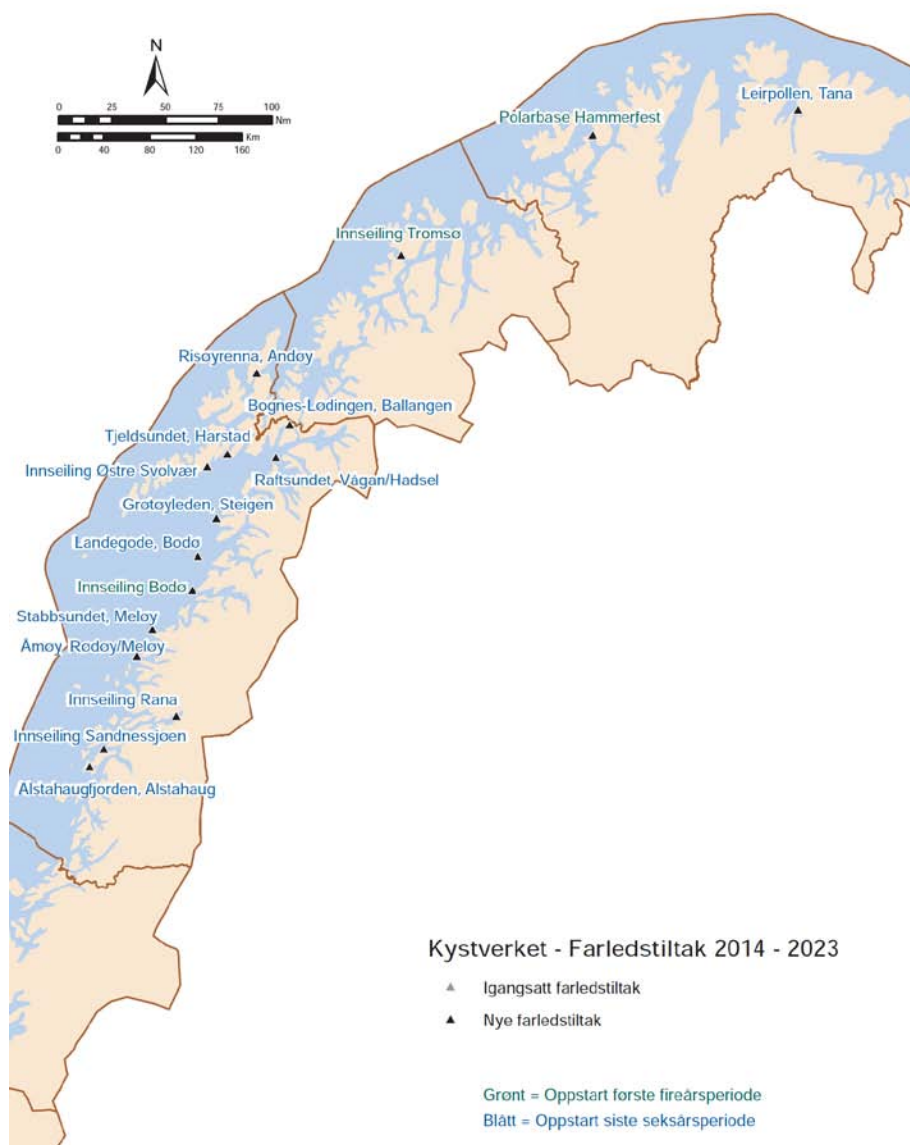
<sup>11</sup> KVU er en faglig statlig utredning som gjennomføres i en tidlig fase av store prosjekter. I en KVU analyseres transportbehov og andre samfunnsbehov og vurderer ulike prinsipielle måter å løse behovene på (konsepter).

<sup>12</sup> KS1 er en ekstern kvalitetssikring av konseptvalgutredningen.

petroleumsaktivitet. I NTP 2014 – 2023 er det i gjennomsnitt satt av 432 mill. 2013-kr pr. år til investeringer i farledene langs norskekysten.

Det bør også nevnes at Regjeringen i NTP (2014 – 2023) presiserer at de vil føre en offensiv sjøtransportpolitikk. Innenfor rammen av en nærskipfartsstrategi settes det av 3 mrd. kr i planperioden til tiltak rettet mot havner og til utforming av virkemidler for å styrke nærskipfarten. I tillegg prioriterer regjeringen farledstiltak og tiltak for å styrke maritim trafikkovervåking. Det er relativt mange tiltak knyttet til farleder langs kysten i nord, og deres beliggenhet er visualisert i figur 4-6. Nedenfor omtales tiltakene kort.

- *Risøyrenna del II, Andøy i Nordland.* Tiltaket omfatter utdypning til -6 m i en bredde av 100 m og en utvidelse av manøvreringsområdet ved dampskipskaia til ca. 200 m. Risøyrenna del II er seilingsleden i forlengelsen av Risøyrenna del I inn til Risøyhamn i Andøy kommune.
- *Bognes – Lødingen, Lødingen/Tysfjord i Nordland.* Prosjektet omfatter ferjestrekningen fra Bognes ferjekai i Tysfjord kommune til Hjartholmskallen sørøst av Lødingen i Lødingen kommune. Det foreslås at Havneskallen utdypes og at det settes opp et permanent lys på Hjartholmskallen. Målsettingen med tiltaket er å forbedre sikkerheten for seilasen inn til Lødingen og seilasen forbi Storboen. Dette vil trygge forholdene for store fiskebåter som anløper Lødingen, samt trygge forholdene under det store høstfisket etter sild som foregår i dette området.
- *Tjeldsundet, Harstad (Troms) og Tjeldsundet (Nordland) kommuner.* Tiltaket består av utdypning av hovedled på flere steder, og vil øke sikkerheten i en led som i 2013 er trang og vanskelig å navigere i.
- *Raftundet, Vågan/Hadsel i Nordland.* Tiltaket er først og fremst et sikkerhetstiltak som omfatter merking og utdypning i farleden. Dette innbefatter seilasen gjennom Moldøra som er en del av Hurtigruteleden inn til Svolvær. En god del av godstrafikken mellom Lofoten og Vesterålen passerer også sundet.
- *Innseiling Østre Svolvær, Vågan i Nordland.* Tiltaket innebærer fjerning av grunner i innseilingen, noe som vil bedre sikkerheten.
- *Grøtøyleden, Steigen i Nordland.* Tiltaket omfatter utbedring av farleden gjennom Grøtøyleden. Leden benyttes primært av hurtigbåt, fiskefartøy og mindre fraktestartøy. Tiltaket omfatter utvidelse, utdypning og utretting av Grøtøyleden samt oppgradering av oppmerking.
- *Landegode, Bodø i Nordland.* Tiltaket omfatter to strekninger; "sørøst" og "nordøst", der målsettingen er å forbedre sikkerheten og framkommeligheten gjennom denne delen av farleden. Tiltak "sørøst" er å etablere tre merker samt utdypning av en grunne øst av Landegode, mens tiltak "nordøst" innebærer å etablere tre merker hvorav ett med radar-svarer.



Figur 4-6: Farledsprosjekt i Nord-Norge, 2014-2023. (Kilde: NTP, 2014-2023).

- *Innseiling Bodø i Nordland.* Tiltaksområdet strekker seg over 4,3 nautiske mil, og det er planlagt utbedring med fjerning av grunner i 2 hovedområder, samt merking av hele leden. Målet med tiltaket er å redusere ulykkesrisikoen, blant annet grunnstøtinger og å bedre fremkommeligheten for skipstrafikken, samt å få en sikrere og åpnere innseiling med tilstrekkelig dybde. Innseilingen til Bodø er en av de mest trafikkerte farledene i Nordland.
- *Stabbsundet, Meløy i Nordland.* Tiltaket innebærer at det etableres 4 navigasjonsinstallasjoner samt at 3 grunner utdypes. Dette gjøres for å bedre sikkerheten. Prosjektet omfatter strekningen fra Støtt til nord om Kunna i Meløy kommune. Området er værhardt noe som gjør leden utfordrende å navigere i.
- *Åmøy, Rødøy/Meløy i Nordland.* Tiltaket innebærer utdyping av to grunner. Området har kryssende trafikk inn til Skarsfjorden/Svartisen og til Glomfjord hvor Glomfjord

industripark er lokalisert. Prosjektet gjelder en del av farleden ved Åmøya i Meløy/Rødøy kommuner.

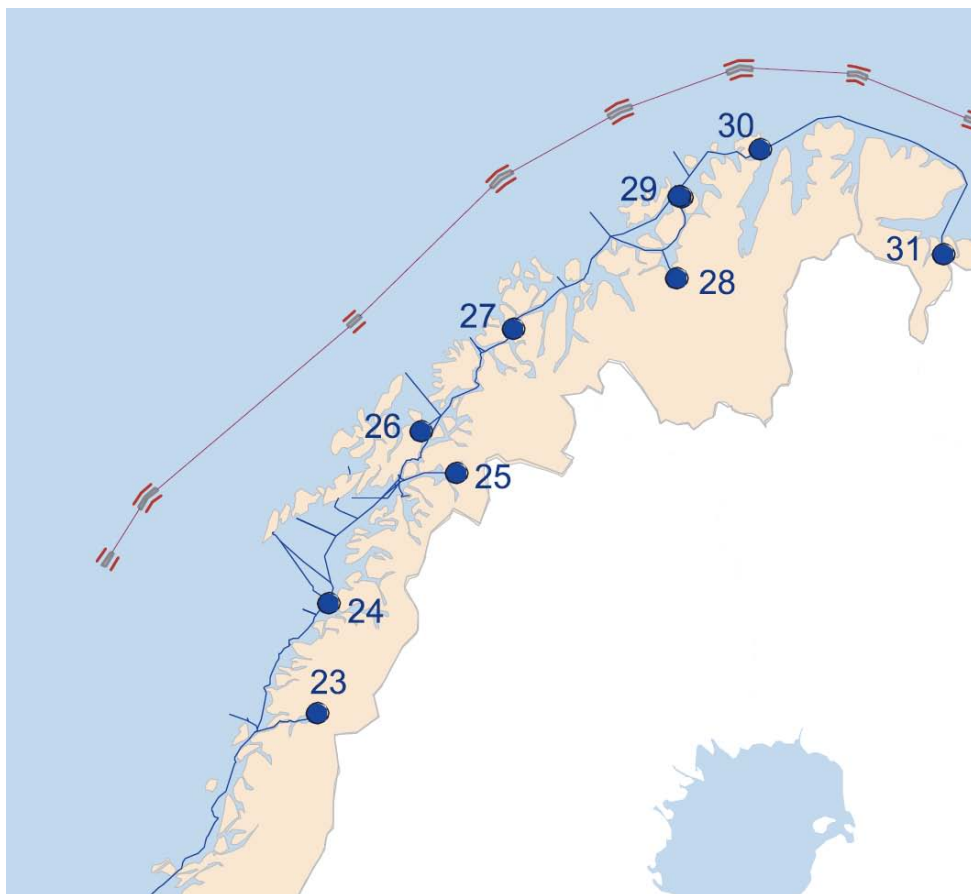
- *Innseiling Rana i Nordland.* Tiltaket er et sikkerhetstiltak som innebærer at det settes opp et nytt *navigasjonsmerke* samt at dybden ved Toraneskaia økes til -12 m. Prosjektet omfatter strekningen fra farledens kryssingspunkt med innseilingen til Ranfjorden og fram til Toraneskaia i Mo i Rana. Hovedprosjektet er utdyping ved Toraneskaia.
- *Innseiling Sandnessjøen, Alstahaug i Nordland.* Tiltaket innebærer utdyping av innseilingen til havna som vil gjøre det mulig å få inn større offshore-konstruksjoner til verksted i havna.
- *Alstahaugfjorden, Alstadhaug i Nordland.* Tiltaket innebærer 2 merketiltak og 2 utdypningstiltak samt omlegging av dagens led. Tiltakene vil forbedre sikkerheten for seilasen gjennom denne delen av farleden. Prosjektet omfatter strekningen fra Tjøtta til Alstahaug i Alstahaug kommune.

I tillegg til prosjektene nevnt ovenfor, er det satt av midler til mindre farleds- og merketiltak i korridor 7 og 8 i både første og siste del av planperioden.

#### **4.2.3 Investeringer i havner**

Havnestrukturen i Norge består av stamnetthavner og øvrige havner. Kriteriene for å bli utpekt som stamnetthavn knytter seg til omfanget av virksomheten i havna og de havne- og transporttjenester som tilbys, herunder godsvolum, organisering og samarbeid med andre havner. Det er også viktig med nærhet til jernbane, riksveg og lufthavn. I tillegg vurderes havnas samfunnsmessige betydning.

Det pågår en effektiviseringsprosess blant havnene, der samarbeid og sammenslåing til større enheter blir mer aktuelt. Dersom godsmengdene over havnene skal kunne økes, antas det at endringer i havnestrukturen blir nødvendig for å ivareta og utvikle havnenes rolle som knutepunkt i godstransportsystemet. Stamnetthavnene i Nord-Norge vises på kartskissen i figur 4-7.



Figur 4-7: Stamnetthavner i Nord-Norge. (Kilde: NTP, 2010-2019).

Stamnetthavnene i Nordland er som følger: (23) Mo i Rana (Toraneset), (24) Bodø (Bodøterminalen) og (25) Narvik (Fagernes). Ved de tre stamnetthavnene i Nordland er følgende investeringer planlagt.

#### **Mo i Rana**

Innseilingen til kaianleggene i Mo i Rana skal utbedres. Investeringen er et sikkerhetstiltak som innebærer å sette opp et nytt navigasjonsmerke samt utdype dybden ved Toraneskaia til -12 m. Prosjektet omfatter strekningen fra farledens kryssingspunkt med innseilingen til Ranfjorden og fram til Toraneskaia.

#### **Bodø**

Det bygges ny Hurtigrutekai i Bodø. Arbeidet ble påbegynt sent i 2011. Prosjektet er forsinket på grunn av byggetekniske problemer. Når kaifronten, som i hovedsak blir en spuntkai er ferdig, vil det gå ca. 12-14 måneder før kaia kan tas i bruk. Kostnaden for den nye kaia er 76 mill. kr. Totalt vil hele prosjektet (kai, landarealer og tekniske installasjoner) koste ca. 95 mill. kr. I tillegg skal det bygges ny terminal. Ved å flytte hurtigruteanløpet til den nye kaien, vil dagens kaiområder bli frigjort til godstransport.

Ut over dette har Bodø Havn KF budsjettet med 60,4 mill. kr. til investeringer i havneutviklingsprosjekter og rehabilitering av kaier og annen infrastruktur i 2013. Bodø Havn KF har i tillegg prosjekter for ca. 440 mill. kr. under utredning/planlegging, blant annet utdyping av farleden inn til Bodø (Kystverket) til 125 mill. kr og ny hurtigbåtterminal til 22 mill. kr.

### **Narvik**

Ved Narvik havn gjøres betydelige investeringer i nye kaier og utskipningsanlegg for malm. Northland Resources har mer eller mindre ferdigstilt sitt nye utskipningsanlegg på Narvik-terminalen/Fagernes og planlegger i første omgang en årlig utskipning på 5 millioner tonn. LKAB har vedtatt å øke utskipningen over Narvik havn fra 18 til 28 millioner tonn pr. år i løpet av 5 år. LKAB skal investere mellom 1,5 og 2 mrd. kr i perioden 2013-2016. Flere malm-/mineralselskap vurderer Narvik Havn som utskipningshavn.

Narvik Havn skal videreutvikle fortrinnet som intermodalt godsknutepunkt ved å etablere terminaler med tilknytning til bane, sjø og veg samt arealer på flere hundre mål tilrettelagt for trinnvis utbygging. Narvik havn har igangsatt et arbeid med sikte på tilrettelegging og etablering av nye havneterminaler/logistikkområder for både økt mineralhåndtering og annet gods, som på sikt vil kunne medføre betydelige infrastrukturinvesteringer. Nye arealer gjøres tilgjengelig både på kort- og lengre sikt. I tillegg til dagens trafikk vil Narvik Havn legge til rette for internasjonal container-, LNG- og annen godstrafikk øst-vest. Tilrettelegging for en voksende olje- og gassnæring i nord er et nytt satsingsområde.

#### **4.2.4 Investeringer i jernbaneinfrastruktur**

I følge NTP 2014 – 2023 skal det *årlig* brukes om lag 9,2 mrd. 2013-kr til investeringer på jernbanenettet i Norge. I planperioden er det satt av 1,6 mrd. kr til investeringstiltak på Ofotbanen. Investeringene retter seg først og fremst mot tiltak som gir økt kapasitet for godstogene. Nye og forlengede kryssingsspor gir muligheten for at flere og lengre tog kan møtes på den enkeltsporede strekningen. Økt kryssingskapasitet vil bidra til mer robust trafikkavvikling for både person- og godstog på Ofotbanen.

Regjeringen har videre satt av rundt 3,9 mrd. kr til modernisering og elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen i planperioden, hvorav om lag 800 mill. kr i første fireårsperiode. Tiltakene gjelder elektrifisering av både Trønderbanen og Meråkerbanen, oppgradering av stasjoner, økt strekningskapasitet og ferdigstilling av dobbeltsporsparsellen Hell – Værnes.<sup>13</sup> Tiltakene vil gi en reisetidsreduksjon på strekningen Trondheim – Værnes på inntil 20 minutter. I tillegg skal fullføring av fjernstyring på hele Nordlandsbanen gjennomføres i planperioden, og det skal anlegges nye og forlengede kryssingsspor. Dette vil øke kapasiteten på banen ved at togene kan kjøre tettere. Samlet settes det av om lag 4,1 mrd. kr til investeringer i jernbanen i denne korridoren i planperioden.

---

<sup>13</sup> I samarbeid med svenske myndigheter har Jernbaneverket utarbeidet en mulighetsstudie for Meråkerbanen. Studien viser at elektrifisering av banen på norsk side vil kunne gi økt godstransport på Meråkerbanen. Banen er allerede elektrifisert på svensk side.



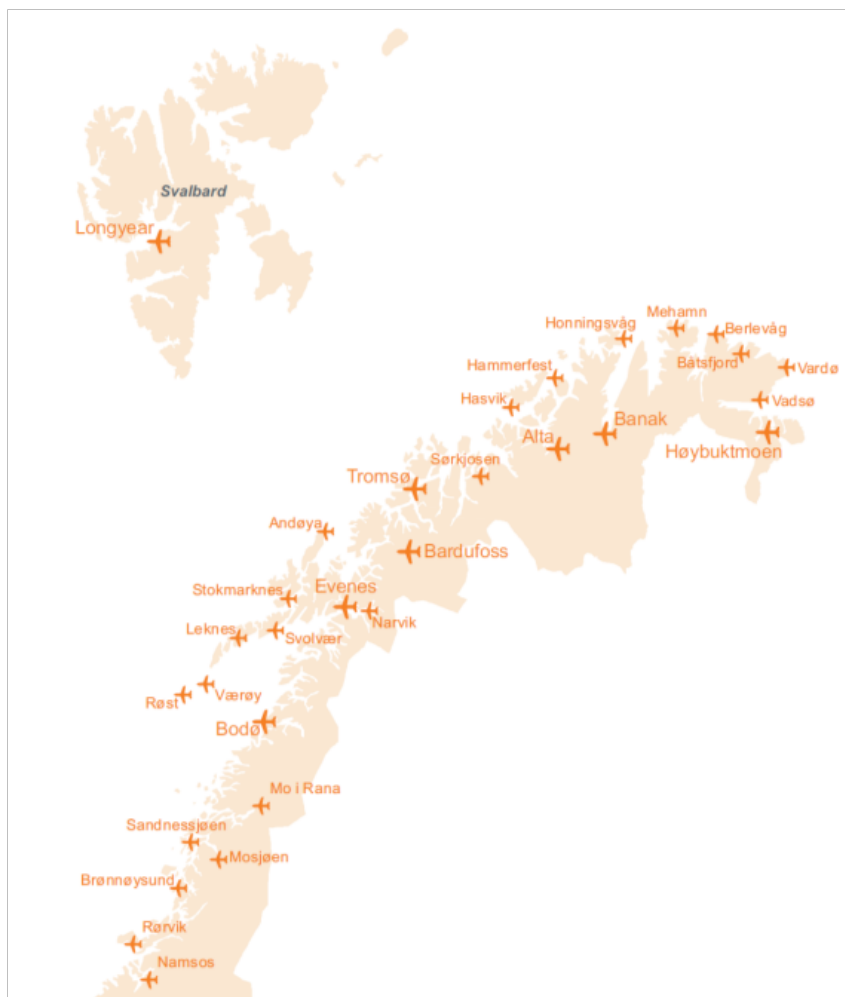


Figur 4-8: Jernbaneprojekt i Nordland. 2014-2023. (Kilde: NTP, 2014-2023).

#### 4.2.5 Investeringer i luftfartsinfrastruktur

Luftfartens infrastruktur er i hovedsak selvfinansierende og omfattes ikke av de økonomiske rammene i NTP 2014-2023. Det overordnede ansvaret for luftfartsinfrastrukturen ligger likevel hos regjeringen gjennom det statlige eierskapet i Avinor AS.

Avinor driver 46 lufthavner og landets flysikringstjeneste. Prioriteringen av investeringsmidler blir styrt av selskapets organer innenfor gjeldende vedtekter og rammebetingelser. Lufthavnene drives som et solidarisk system der de enheter som genererer overskudd finansierer driften av de øvrige. Inntektene fra lufthavnene i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim er avgjørende for Avinors evne til å opprettholde det landsomfattende flyplassnettet. I følge NTP 2014-2023, utgjorde overføringene fra de fire største lufthavnene til det øvrige nettet 1,1 mrd. kr i 2010. For opprettholdelsen av lufthavnnettet i distriktene, er det derfor svært viktig å legge til rette for en utvikling som sikrer at de store lufthavnene kan håndtere den forventede trafikkveksten. Samferdselsdepartementet fastsetter krav til bedriftens avkastning og utbytte.



Figur 4-9: Avinors lufthavner i Nord-Norge og Nord-Trøndelag. (Kilde: Avinor m.fl., 2012).

Avinor står foran betydelige investeringer. Bedriften utarbeider årlig en langsiktig investeringsplan. Denne viser i følge NTP 2014-2023 et samlet investeringsnivå i planperioden 2014 – 2023 på 37 mrd. kr. Etter de senere års omfattende tiltak knyttet til flysikkerhet på hele lufthavnettet, er det nå kapasitetsutvidelser på de største lufthavnene som vil bli prioritert.

### **Mulige endringer i lufthavnstrukturen**

Med bakgrunn i en rekke initiativ om forlenging av rullebaner og bygging av nye lufthavner, gav Samferdselsdepartementet transportetatene og Avinor et utredningsoppdrag om lokale initiativ knyttet til lufthavnstrukturen. Utredningen ble gjennomført som en del av transportetatenes og Avinors arbeid med forslag til NTP 2014 – 2023. Arbeidet tok utgangspunkt i områdevisse analyser som blant annet så nærmere på tekniske og operative forhold, drifts- og utbyggingskostnader, samfunnsøkonomi og utviklingen innen andre transportområder. Avinor har imidlertid ikke finansielt handlingsrom innenfor nåværende rammebetingelser til å bekoste nye flyplasser. Dersom disse prosjektene skal gjennomføres må det

sikres annen finansiering eller forbedring av Avinors finansielle rammebetingelser. I Avinor (2012) er det tatt utgangspunkt i to måter å endre lufthavnstrukturen på:

- *Ekspansjon*: Rullebaneforlengelse/ ny lufthavn uten nedleggelse av lufthavner.
- *Omstrukturering*: Etablering av nye regionale lufthavner og samtidig nedleggelse av nærliggende mindre lufthavner.<sup>14</sup>

I Nordland vurderes endring i lufthavnstrukturen i Lofoten/Vesterålen og på Helgeland.

#### *Lofoten/Vesterålen*

Avinor (2012) har vurdert 3 alternativer: Forlengelse av Leknes og Stokmarknes til 1 199 m, ny lufthavn på Gimsøy med 2 000 m rullebane som erstatning Svolvær og Leknes, og ny lufthavn på Hadselsand med 2 000 m rullebane til erstatning for Leknes, Svolvær og Stokmarknes. Anleggskostnadene for ny lufthavn på Gimsøy og Hadselsand er anslått til henholdsvis 1,2 og 1,3 mrd. kr. Alle de foreslåtte alternativene er teknisk mulige løsninger uten særlige operative begrensninger. Ingen av tiltakene er bedriftsøkonomisk lønnsomme for Avinor og en realisering vil derfor kreve ekstraordinær finansiering.

Gimsøyalternativet krever ikke ekstra veginvesteringer ut over tilknytningsvegen til 250 mill kr. Hadselsand krever en tilførselsveg fra Svolvær, lokal fjordkryssing og i tillegg tunnel under Hadsselfjorden til en samlet kostnad på anslagsvis 1,6 mrd. kr for at den også skal kunne erstatte Stokmarknes lufthavn. I tillegg vil to større vegtiltak mellom Leknes og Svolvær være ønskelig for at Leknes ikke skal få for lang reisetid til lufthavnen. Vegtiltakene mellom Leknes og Svolvær er ikke nødvendig hvis Gimsøy velges, men vil om de bygges gi redusert reisetid til flyplassen både fra Leknes og Svolvær.

Alle tre lufthavnalternativer er beregnet å være samfunnsøkonomisk lønnsomme. Forlengelse av rullebanen på Leknes gir grunnlag for rute til Oslo med 50-seters fly og gir et samfunnsøkonomisk overskudd på 0,6 mrd. kr. Alternativene som gir grunnlag for jetflyrute direkte til Oslo er mest samfunnsøkonomisk lønnsomme. Beregningene viser et samfunnsøkonomisk overskudd på Gimsøy på 1,6 mrd. kr. Dersom FOT-rutene i Lofoten samles på én lufthavn, kan de opereres uten tilskudd.

Etter at fastlandsforbindelsen i Lofoten (LOFAST) ble lagt over Raftsundet, er det i følge Statens vegvesen ikke aktuelt å prioritere ny forbindelse under Hadsselfjorden. Det anbefales å videreføre planleggingen med sikte på bygging av ny lufthavn på Gimsøy. En forutsetning for ny lufthavn er at de eksisterende lufthavnene på Leknes og Svolvær legges ned. Dette er nødvendig både av økonomiske hensyn, og for å få et tilstrekkelig trafikkgrunnlag for direkterute med jetfly til Oslo på en flyplass med lang rullebane. Dersom dette ikke velges, anbefales det at Svolvær opprettholdes og at rullebanen på Leknes forlenges til 1 199 m. Framtidig flytransport til/fra Vesterålen anses best dekket ved at rullebanen på Stokmarknes forlenges til 1 199 m, kombinert med tilbudet fra Evenes.

---

<sup>14</sup> I følge Avinor (2012) er Avinors driftskostnader pr. lokale lufthavn i størrelsesordenen 25 – 30 mill. kr pr. år. Store lufthavner med 2 000 m rullebane har driftskostnader på 70 – 80 mill. kr.

I Meld.St. 38 (2012-2013) skriver Regjeringen at: *"I Lofoten er det òg foreslått å byggje ei ny større lufthamn, samstundes som Leknes lufthamn og Svolvær lufthamn, Helle, blir lagde ned. Samferdselsdepartementet har i NTP 2014-2023 lagt opp til å vente på nødvendig utgreiing, avklaring og dialog med lokale styresmakter før departementet eventuelt går vidare med prosjektet"* (Samferdselsdepartementet, 2013, side 28).

### **Helgeland**

På Helgeland er de tre lufthavnene Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana utredet av Avinor (2012). Det er vurdert 1 199 m og 2 000 m rullebane i Sandnessjøen og ny lufthavn med 2 200 m rullebane i Mo i Rana. Med en 1 199 m rullebane i Sandnessjøen vil en kunne operere en trekant rute med Brønnøysund til Oslo. Alle de foreslåtte alternativene er teknisk mulige løsninger uten særlig operative begrensninger. Brønnøysund har 1 199 m og ligger over to timer i kjøretid unna øvrige lufthavner og forutsettes opprettholdt.

Anleggskostnadene er beregnet til knapt 1,1 mrd. kr både for 2 000 m rullebane i Sandnessjøen og for 2 200 m rullebane på "Polarsirkelen lufthavn" ved Mo i Rana. Forutsetningen for å bygge en lang rullebane er at to flyplasser legges ned (Mosjøen, Kjærstad og Mo i Rana lufthavn, Røssvoll). Dette er nødvendig både av økonomiske hensyn, og for å få et tilstrekkelig trafikkgrunnlag for direkterute med jetfly til Oslo.

Alternativer der en utvider Sandnessjøen eller bygger ny lufthavn i Mo i Rana, uten å legge ned lufthavner, er samfunnsøkonomisk ulønnsomme. Hvis området skal betjenes av to lufthavner, gir ny lufthavn med 2 200 m rullebane i Mo i Rana og utvidelse til 1199 m i Sandnessjøen god samfunnsøkonomisk lønnsomhet (+1,3 mrd. kr). Man får da nytte av direkterute til Oslo på begge steder. Den motsatte løsning, 2 000 m i Sandnessjøen og 1 199 m i Mo i Rana, har langt dårligere samfunnsøkonomisk lønnsomhet på grunn av større investeringskostnader. Størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet oppnås hvis en stor lufthavn erstatter dagens tre lokale lufthavner. Da blir det trafikkgrunnlag for en stor jetmaskin (180 seter) med tre daglige frekvenser til Oslo. Den samfunnsøkonomiske netto nytten ligger da i størrelsesorden 1,8-1,9 mrd. kr både om flyplassen lokaliseres til Sandnessjøen eller Mo i Rana. Da går også FOT-kostnadene ned med anslagsvis 50 mill. kr pr. år i forhold til basisalternativet i 2025. Samtidig innebærer dette relativt lang reisetid (1t 35 min) til lufthavnen enten fra Sandnessjøen eller Mo i Rana. Ut fra en totalvurdering ansees det at en ny lufthavn med 2 200 m rullebane i Mo i Rana og 1 199 m rullebane i Sandnessjøen best ivaretar fremtidig regional utvikling på Helgeland, både for petroleumssektoren på kysten og næringsmiljøet i Mo i Rana.

I Meld.St. 38 (2012-2013) står det at: *"Regjeringa er positiv til initiativet til å byggje ei ny lufthamn på Helgeland og vil arbeide vidare med regionalpolitiske avklaringar og ei breiare vurdering av dei regionale konsekvensane ved ei eventuell endring av lufthamnstrukturen"* (Samferdselsdepartementet, 2013, side 28). Videre kan vi lese at: *"Regjeringa legg til grunn at Avinor vil bli tilført midlar for å kunne gjennomføre moglege investeringar i nye lufthavner på Helgeland i Mo i Rana og i Hammerfest"* (Samferdselsdepartementet, 2013, side 42).

### **Investeringsplaner som omtales i NTP 2014 – 2023**

Viktige investeringer er i all hovedsak knyttet til Bodø lufthavn og Sandnessjøen lufthavn, men Avinor ønsker også å gjennomføre andre investeringer. Nedenfor er det redegjort for Avinors planer med utgangspunkt i NTP 2014-2023 og Sektorplan for Avinor – perspektiver mot 2040 (Avinor, 2011).

- *Bodø lufthavn: Planarbeid.* Ved Bodø lufthavn skal det i planperioden startes opp en prosess for å få på plass en langsiktig løsning for sivil luftfart. Rullebanen ved Bodø lufthavn er i dårlig forfatning, og det må på sikt bygges en helt ny rullebane. Tidsperspektivet og kostnadsrammen er usikker (Forsvarsdepartementet, 2013).
- *Sandnessjøen lufthavn: Rullebaneforlengelse.* Ved Sandnessjøen lufthavn, Stokka er det planlagt en forlengelse av rullebanen til 1 199 m. Prosjektet vil etter planen gjennomføres i 2014.
- *Stokmarknes lufthavn: Rullebaneforlengelse.* Rullebanen ved Stokmarknes lufthavn, Skagen er planlagt forlenget til 1 199 m. Prosjektet planlegges gjennomført i 2014.
- *Ny lufthavn på Helgeland.* Avinor har analysert ulike alternativer for flyplasstrukturen på midtre og nordre Helgeland. Ut fra en totalvurdering anses lang rullebane i Mo i Rana og 1 199 m rullebane i Sandnessjøen best å ivareta framtidig regional utvikling på Helgeland, både for petroleumssektoren og næringsmiljøet i Rana. Eksisterende lufthavner i Mo i Rana (Røssvoll) og Mosjøen (Kjærstad) legges ned. Denne endringen i flyplasstruktur er beregnet å være samfunnsøkonomisk lønnsom.
- Lofoten, der et alternativ innebærer at lufthavnene i både Leknes, Svolvær og Stokmarknes erstattes av en større lufthavn på Hadselsand. anbefalingene til Avinor er at en lufthavn på Gimsøy med lang rullebane (2 000 m) vil dekke fremtidig behov for Lofoten. Før en beslutning tas må meteorologiske, miljømessige og andre rammevilkår avklares. En forutsetning, både markedsmessig og økonomisk, for dette tiltaket er at lufthavnene i Svolvær og Leknes legges ned. Denne endringen i flyplasstruktur er beregnet å være samfunnsøkonomisk lønnsom.

### **4.3 OPPSUMMERING**

I dette kapittelet er det først gitt en beskrivelse av fire sentrale transportinfrastrukturprosjekt på Helgeland. Følgende punkter kan fremheves når det gjelder hvert av de fire prosjektene:

- Tøventunnelen vil, når den står ferdig, redusere transportavstanden mellom Mosjøen og Sandnessjøen med 8 km. Den nye vegen kommer til erstatning for dagens smale, svingete og rasutsatte veg mellom de to byene. Tøventunnelen åpner for trafikk i slutten av 2014.
- Polarsirkelen lufthavn: På initiativ fra næringslivet arbeides det med å erstatte Røssvoll lufthavn ved Mo i Rana med Polarsirkelen lufthavn. Den nye lufthavnen vil få en rullebanelengde på over 2 000 meter og vil dermed, i motsetning til dagens lufthavn på Røssvoll, kunne trafikkeres av flytypene som benyttes på lengre norske innenriksruter.

- Tjernfjellet: Den 4 km lange vegstrekningen forbi Tjernfjellet har sterk stigning, liten vegbredde, mangelfulle grøfter, mangelfullt rekkverk og dårlig kurvatur. I sum gjør dette strekningen forbi Tjernfjellet til en avgjørende flaskehals for bruk av transportåren fra E6 i Saltdal kommune til Riksgrensen mot Sverige. For å eliminere denne flaskehalsen har derfor en ny trasé forbi fjellet blitt utredet. Den nye traséen vil blant annet gi reduserte tids- og driftskostnader, økt nytte for næringstransporter, bedre fremkommelighet og økt trafikksikkerhet. Forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering vil dette prosjektet kunne realiseres i siste del av planperioden 2014-2023.
- Helgelandsbanen vil med en trasé fra Storuman, via Tärnaby, til Mosjøen koste ca. 19 mrd. kr og ha en lengde på 209 km, hvorav 65 km vil være i tunnel. Jernbaneverket i Norge uttaler at det fra norsk side ikke er grunnlag for å gå videre med etablering av en Helgelandsbane, men at dersom det fra svensk side, for eksempel på grunnlag av malm- og mineralforekomster, kommer initiativ om å se på en baneløsning på nytt vil Jernbaneverket være villig til å bidra i slike vurderinger.

I tillegg til disse prosjektene er det også gjort kort rede for andre planlagte transportinfrastrukturprosjekt i Nordland:

*Investeringer i riksveger.* I følge NTP 2014 – 2023 ligger 5 prosjekt i Nordland an til å bli realisert innenfor planteknisk ramme. Disse prosjektene er: Rv 80 Løding-Vikan, E6 Helgeland nord, E6 Helgeland sør, Rv80 Hunstadmoen-Thallekrysset, E6 Hålogalandsbrua.

*Investeringer i farleder.* I Nordland vil det foretas utdyping, breddeutvidelser og etablering av navigasjonsmidler i følgende farleder: Innseiling Østre Svolvær, Risøyrenna, Havneskallen, sørøst og nordøst av Landegode, innseilingen til Bodø, innseilingen til Mo i Rana, Stabbsundet, innseilingen Sandnessjøen, Alstadhaugfjorden og Åmøy.

*Investeringer i stamnetthavner.* Vedrørende de 3 stamnetthavnene i Nordland er følgende forventet situasjon i 2030: Innseilingen til kaianleggene i Mo i Rana er utbedret. I Bodø er det er frigjort arealer som benyttes til godsrelaterte aktiviteter etter bygging av ny Hurtigrutekai. Innseilingen til havna er blitt sikrere, kaianleggene er oppgradert og det er bygget ny hurtigbåtterminal. I Narvik er det er etablert havneterminaler/logistikkområder for økt mineralhåndtering og håndtering av annet gods og det er lagt til rette for internasjonal container-, LNG- og annen godstrafikk øst-vest.

*Investeringer i jernbaneinfrastruktur.* Det skal frem mot 2023 investeres 1,6 mrd. kr på Ofotbanen. Nye og forlengede kryssingsspor vil medføre at flere og lengre tog kan møtes på strekningen, noe som vil bidra til en mer robust trafikkavvikling. I perioden 2014-2023 skal det på Nordlandsbanen etableres fjernstyring, og anlegges nye og lengre kryssingsspor. Dette vil øke kapasiteten på banen ved at togene kan kjøre tettere.

*Investeringer i lufthavninfrastruktur.* Rullebanen ved Bodø lufthavn er i dårlig forfatning og må på sikt erstattes med en ny. Denne er sannsynligvis etablert i 2030. Rullebanen ved lufthavnene i Sandnessjøen og Stokmarknes er forlenget til 1 199 m og rullebanen ved Kirkenes lufthavn er også forlenget. Polarsirkelen lufthavn ved Mo i Rana er bygget med rullebanelengde på 2 200 m, og Mosjøen lufthavn, Kjærstad og Narvik lufthavn, Framnes er

lagt ned. Vi anser det også som rimelig sikkert at det er bygget ny lufthavn i Lofoten (Gimsøy). Da vil lufthavnene i Svolvær og Leknes være lagt ned.

Prosjektene som er omtalt i dette kapittelet vil i ulik grad kunne påvirke transportstrømmer mellom Helgeland og Västerbotten. En ny lufthavn ved Mo i Rana (Polarsirkelen lufthavn) vil for eksempel kunne bidra til økt turisttrafikk over landegrensen når alpinanleggene i Hemavan/Tärnaby blir mer tilgjengelige for personer som er bosatt i Oslo-regionen. Når det gjelder transport av gods vil spesielt den planlagte tunnelen gjennom Tjernfjellet og en eventuell ny jernbanetrasé mellom Helgeland og Västerbotten kunne ha en innvirkning. Vegstrekningen forbi Tjernfjellet er med sin sterke stigning en betydelig flaskehals for tungtrafikk, og elimineres denne flaskehalsen vil det bli mer attraktivt å sende gods over landegrensen via Rv 77. Blir Helgelandsbanen realisert vil det norske og det svenske jernbanenettet bli knyttet sammen mellom Helgeland og Västerbotten. For gods som blir transportert med tog innad i Sverige eller Norge, og som skal videre til nabolandet med kryssing av grensen mellom Helgeland og Västerbotten, vil slik tilknytning gi reduserte transportkostnader. Bakgrunnen for dette er at når godset ikke lenger må omlastes forsvinner både betalbare omlastingskostnader og tidskostnader som påløper når godset befinner seg på terminalen. Reduserte transportkostnader vil gjøre transporter over landegrensen mellom Helgeland og Västerbotten mer konkurransedyktig og vil således kunne føre til økte transportstrømmer på strekningen.

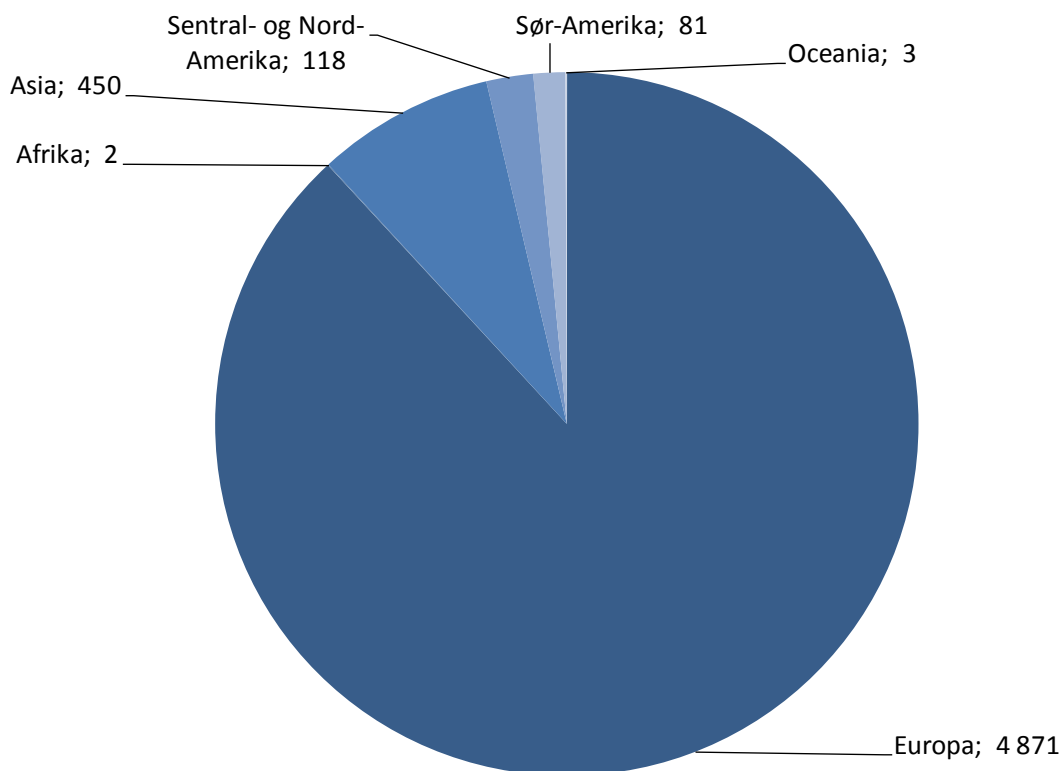


## 5. IMPORT TIL NORD-NORGE

I dette kapitlet presenteres importen til Nord-Norge i 2011.<sup>15</sup> Først presenteres data over all import til landsdelen. Deretter ser vi spesifikt på importen fra Sverige, Finland og Russland. Fokuset på transportstrømmene mellom Nord-Norge og disse tre landene skyldes at det er disse transportstrømmene som vil bli sterkest berørt av en jernbaneforbindelse mellom Helgeland og Västerbotten, og av en fast forbindelse over Kvarken. De data som presenteres er bestilt fra Statistisk sentralbyrå og basert på deklarasjonsskjema som speditørene leverer til Tollvesenet.

### 5.1 ALL IMPORT TIL NORD-NORGE

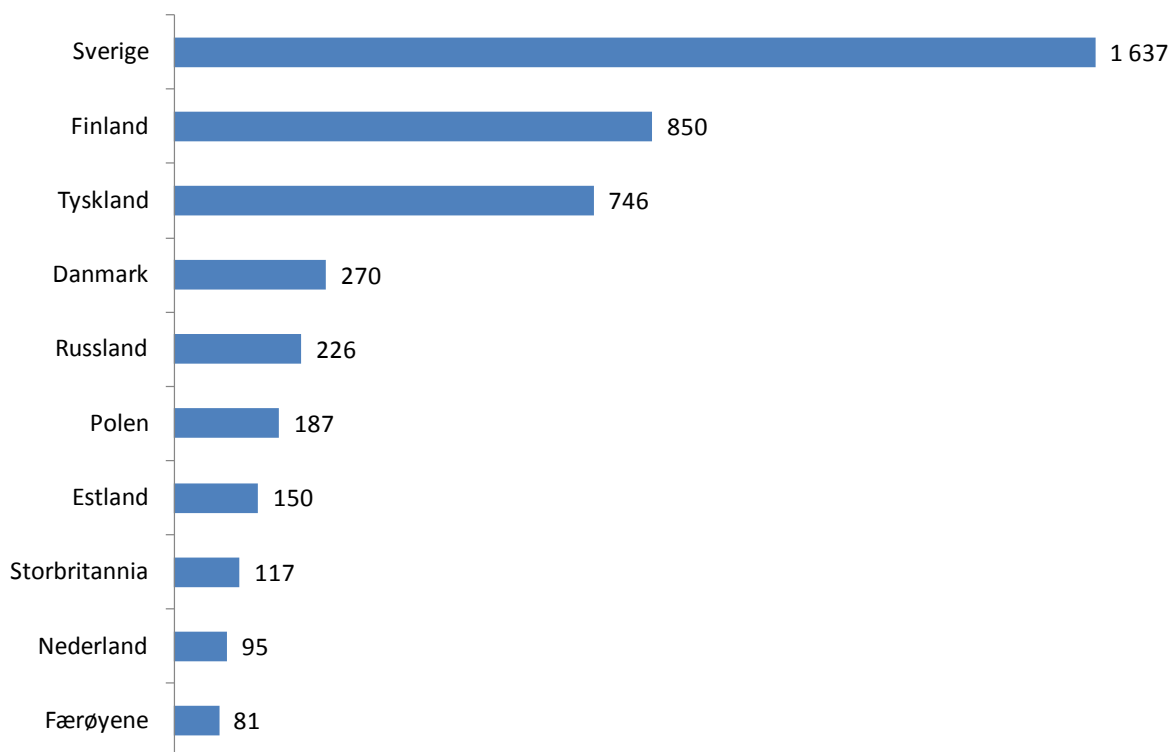
Importen til Nord-Norge beløp seg i 2011 til ca. 5,5 mrd. kr. Når importverdien fordeles utfra i hvilken verdensdel varene har sin opprinnelse, fremkommer det at klart mest blir importert fra Europa (88 %) og Asia (8 %). Verdien av varene som i 2011 ble importert til Nord-Norge er i figur 5-1 fordelt på verdensdeler.



Figur 5-1: Importverdi til Nord-Norge per opprinnelsesverdensdel, mill 2011-kr. (Kilde: SSB).

<sup>15</sup> Nord-Norge omfatter Nordland, Troms og Finnmark.

De ti landene i Europa det ble importert størst verdier fra til Nord-Norge, fremkommer av figur 5-2.<sup>16</sup> Det aktuelle året utgjorde importen fra disse ti landene 79 % av samlet importverdi til Nord-Norge. Det ble importert størst verdier til Nord-Norge fra Sverige, Finland og Tyskland.<sup>17</sup>



Figur 5-2: Landene i Europa det importeres mest fra til Nord-Norge. Mill. kr. (Kilde: SSB).

To av de fem landene det importeres størst verdier fra til Nord-Norge; Finland og Russland, ligger øst for Bottenviken. Det er således ikke urimelig å anta at deler av de transportstrømmer som genereres av denne importen vil kunne velge å benytte en eventuell fast forbindelse over Kvarken. Hvor stor denne andelen vil bli, vil blant annet avhenge av hvor høye de generaliserte transportkostnadene<sup>18</sup> blir ved transporter over en slik fast forbindelse, sammenlignet med hvor høye disse kostnadene er ved anvendelse av andre transportløsninger. Det er samtidig verdt å merke seg at det går store transportstrømmer fra Sverige til Nord-Norge, noe som innebærer et eksisterende trafikkpotensial for en jernbaneforbindelse mellom Storuman og Nordland.

<sup>16</sup> Importdata for enkeltland foreligger kun for Europa.

<sup>17</sup> Fylkesvis fordeling av import er basert på hvor varen er tolldeklarerert. Det er rimelig å anta at varer som er tiltenkt sluttbrukere i Nord-Norge blir tolldeklarerert i andre deler av landet. Dette gjør det sannsynlig at importtalene, som presenteres i dette kapittelet, undervurderer importen til de tre fylkene i Nord-Norge.

<sup>18</sup> Generaliserte transportkostnader er kostnader for vareeier ved å forflytte gods fra et sted til et annet og inkluderer direkte betalbare kostnader pluss vareeiers verdsetting av tiden transporten tar samt den usikkerheten som ligger i at varen ikke kommer frem til avtalt tid og usikkerheten knyttet til om varen kommer frem uskadet.

### 5.1.1 Import fordelt på varegrupper

Når det gjelder hvilke varegrupper det importeres mest av til Nord-Norge, fremkommer det av tabell 5-1 at importverdien er størst for varer som i kategorien *maskiner og transportmidler*, fulgt av *bearbeidde produkter og kjemiske produkter*. Målt i vekt ble det derimot importert mest av *ikke spiselige råvarer, brensel og smøreoljer*, og *bearbeidde varer*. Importen til Nord-Norge i 2011 hadde en samlet vekt på 482 000 tonn.

Tabell 5-1: Fordeling av verdi og vekt på varegrupper, import til Nord-Norge. Rangert etter importverdi. (Kilde: SSB).<sup>19</sup>

Varegruppe	Verdi (mill. kr)	Andel av verdi	Vekt (1000-tonn)	Andel av vekt
Maskiner og transportmidler	1 643,2	29,7 %	19,0	3,9 %
Bearbeidde varer	1 095,0	19,8 %	84,0	17,4 %
Kjemiske produkter	797,1	14,4 %	58,7	12,2 %
Forskjellige ferdigvarer	655,3	11,9 %	20,2	4,2 %
Råvarer (ikke spiselige)	446,9	8,1 %	135,4	28,1 %
Brensel, smøreoljer osv.	434,2	7,9 %	125,2	26,0 %
Matvarer og levende dyr	320,9	5,8 %	31,7	6,6 %
Andre transaksjoner	74,0	1,3 %	2,7	0,6 %
Animalske/veget. oljer osv.	43,7	0,8 %	3,5	0,7 %
Drikkevarer og tobakk	15,0	0,3 %	1,4	0,3 %
<b>Totalt</b>	<b>5 525,2</b>	<b>100 %</b>	<b>481,9</b>	<b>100 %</b>

### 5.1.2 Import fordelt på transportmiddel

Det meste av importen til Nord-Norge krysser grensen med bil. I andel av samlet importverdi til landsdelen krysset nesten 80 % grensen til Norge på veg. Målt i andel av importvekt krysset ca. 2/3 grensen med bil. En forholdsvis stor andel av importen til Nord-Norge ankommer også landet med på skip. Øvrige transportmidler blir i liten grad benyttet ved import til Nord-Norge.

Viktige årsaker til at vegtransport i så stor grad benyttes er den fleksibilitet transport på veg gir; vareeier slipper å forholde seg til jernbanens rutetabeller eller avgangstidspunktene til skip. Når det gjelder skip har disse forholdsvis lave distanseavhengige kostnader, noe som gjør dette til et attraktivt transportmiddel for varer som skal transporteres langt og som har lav verdi og/eller små krav til rask fremføring.

<sup>19</sup> En oversikt over produkter som inngår i de enkelte varegrupper fremkommer av Vedlegg 1.

Tabell 5-2: Fordeling av verdi og vekt på transportmidler, import til Nord-Norge. Rangert etter importverdi. (Kilde: SSB).

Transportmiddel	Verdi (mill. kr)	Andel av verdi	Vekt (1000-tonn)	Andel av vekt
Bil, vegtransport	4 379,0	79,3 %	317,1	65,8 %
Skip	918,7	16,6 %	163,5	33,9 %
Faste installasjoner*	128,7	2,3 %	0,3	0,1 %
Annen, egen fremdrift	58,6	1,1 %	0,5	0,1 %
Luftfartøy	30,4	0,6 %	0,0	0,0 %
Ferje	8,3	0,2 %	0,2	0,1 %
Jernbane	1,1	0,0 %	0,1	0,0 %
Post	0,4	0,0 %	0,0	0,0 %
<b>Totalt</b>	<b>5 525</b>	<b>100 %</b>	<b>482</b>	<b>100 %</b>

\*Omfatter rør og kabler.

## 5.2 IMPORT FRA SVERIGE

I 2011 ble det importert varer fra Sverige til Nord-Norge til en samlet verdi av 1,6 mrd. kr, fordelt på 157 100 tonn. I dette kapittelet presenteres først en oversikt over hvordan verdien og vekten til de importerte varene fordelte seg på varegrupper, deretter hvordan importen var fordelt på transportmidler ved grensepassering.

### 5.2.1 Import fordelt på varegrupper

Varegruppen med høyest importverdi var fra Sverige til Nord-Norge *bearbeidde varer*. Denne varegruppen ble det importert varer til en verdi av 420 mill. kr fra. Av dette utgjorde *varer av tre og kork* 30 % og *varer av metaller* 25 %. Importverdien av *bearbeidde varer* utgjorde ca. ¼ av importverdien fra Sverige til Nord-Norge dette året. Til om lag samme verdi ble det importert *maskiner og transportmidler*, hvorav *kjøretøyer for veg* utgjorde 35 % av verdien, men som det fremkommer av tabell 5-3 var samlet vekt av importerte *maskiner og transportmidler* lavere enn vekten av bearbeidde varer. Dette til tross for at samlet verdi var tilnærmet lik. Fordeling av verdi og vekt på varegrupper fremkommer av tabell 5-3.

Det fremkommer av tabell 5-3 at nesten halvparten av vekten av varene som ble importert fra Sverige til Nord-Norge i 2011 kom fra varegruppen *råvarer (ikke spiselige)*, hvorav det aller meste av denne vekten (94 %) kom fra *tømmer, trelast og kork*.

Tabell 5-3: Fordeling av verdi og vekt på varegrupper, import til Nord-Norge fra Sverige. Rangert etter importverdi. (Kilde: SSB).

Varegruppe	Verdi (mill. kr)	Andel av verdi	Vekt (1000-tonn)	Andel av vekt
Bearbeidde varer	420,0	25,7 %	28,0	17,8 %
Maskiner og transportmidler	419,1	25,6 %	4,9	3,1 %
Råvarer (ikke spiselige)	308,2	18,8 %	75,4	48,0 %
Forskjellige ferdigvarer	222,3	13,6 %	5,9	3,7 %
Brensel, smøreoljer osv.	126,0	7,7 %	19,9	12,7 %
Kjemiske produkter	90,4	5,5 %	15,0	9,6 %
Matvarer og levende dyr	23,0	1,4 %	6,0	3,8 %
Animalske/veget. oljer osv.	11,3	0,7 %	0,8	0,5 %
Drikkevarer og tobakk	9,9	0,6 %	1,1	0,7 %
Andre transaksjoner	6,3	0,4 %	0,2	0,1 %
<b>Totalt</b>	<b>1 636,6</b>	<b>100 %</b>	<b>157,1</b>	<b>100 %</b>

## 5.2.2 Import fordelt på transportmiddel

Nesten all import fra Sverige til Nord-Norge i 2011 krysset grensen til Norge på bil. En viktig årsak til dette er de forholdsvis mange grensepasseringspunktene som finnes på veg langs de to landene, noe som gir stor fleksibilitet. En annen faktor som sannsynligvis er sterkt medvirkende til at bil er såpass dominerende, er mangelen på alternative transportløsninger mellom Sverige og Nord-Norge. Ofotbanen er for eksempel den eneste jernbanestrekningen som krysser landegrensen mellom Nord-Norge og Sverige.

Tabell 5-4: Fordeling av verdi og vekt på transportmidler, import til Nord-Norge fra Sverige. Rangert etter importverdi. (Kilde: SSB).

Transportmiddel	Verdi (mill. kr)	Andel av verdi	Vekt (1000-tonn)	Andel av vekt
Bil, vegtransport	1 607,1	98,2 %	156,5	99,6 %
Skip	15,0	0,9 %	0,4	0,3 %
Annen, egen fremdrift	12,6	0,8 %	0,1	0,1 %
Luftfartøy	1,1	0,1 %	0,0	0,0 %
Ferje	0,6	0,0 %	0,1	0,1 %
Post	0,1	0,0 %	0,0	0,0 %
<b>Total</b>	<b>1 636,6</b>	<b>100 %</b>	<b>156</b>	<b>100 %</b>

## 5.3 IMPORT FRA FINLAND

Verdien av varene som ble importert til Nord-Norge fra Finland var i 2011 på 0,85 mrd. kr. Til sammen veide varene 94 000 tonn. I dette kapitlet presenteres en oversikt over hvordan verdien og vekten til de importerte varene er fordelt på varegrupper, og hvordan de er fordelt på transportmiddel benyttet ved grensepassering inn til Norge.

### 5.3.1 Import fordelt på varegrupper

Som fra Sverige, var *bearbeidde varer* den varegruppen det ble importert mest av fra Finland til Nord-Norge, målt i verdi. To andre varegrupper som det ble importert nesten like mye av er *kjemiske produkter* samt *maskiner og transportmidler*. Til sammen utgjorde importverdien av disse tre varegruppene over 70 % av den totale importverdien fra Finland til Nord-Norge.

For varegruppen *bearbeidde varer* utgjorde *varer av metaller* 31 % av importverdien, *jern og stål* utgjorde 24 %. I overkant av halvparten av verdien av *kjemiske produkter* som ble importert kom fra *plastråstoffer* (55 %). Når det gjelder *maskiner og transportmidler* var det *maskiner for spesialindustri* som utgjorde størst andel av importverdien (40 %).

Tabell 5-5: Fordeling av verdi og vekt på varegrupper, import til Nord-Norge fra Finland. Rangert etter importverdi. (Kilde: SSB).

Varegruppe	Verdi (mill. kr)	Andel av verdi	Vekt (1000-tonn)	Andel av vekt
Bearbeidde varer	228,7	26,9 %	28,2	30,0 %
Kjemiske produkter	199,8	23,5 %	26,7	28,4 %
Maskiner og transportmidler	193,2	22,7 %	2,4	2,5 %
Brensel, smøreoljer osv.	74,3	8,7 %	6,7	7,1 %
Forskjellige ferdigvarer	70,9	8,3 %	3,9	4,1 %
Råvarer (ikke spiselige)	66,4	7,8 %	21,6	23,0 %
Matvarer og levende dyr	14,2	1,7 %	3,9	4,2 %
Animalske/veget. oljer osv.	2,3	0,3 %	0,6	0,6 %
Totalt	850	100 %	94,0	100 %

### 5.3.2 Import fordelt på transportmiddel

Bil var det klart mest brukte transportmiddelet ble ved grensepassering for import fra Finland til Nord-Norge. Totalt krysset verdier for 779 mill. kr grensen inn til Norge på veg, noe som utgjorde 92 % av den samlede importverdien. Via faste installasjoner ble det importert *elektrisk strøm* til en verdi av 55 mill. kr.

Tabell 5-6: Fordeling av verdi og vekt på transportmidler, import til Nord-Norge fra Finland. Rangert etter importverdi. (Kilde: SSB).

Transportmiddel	Verdi (mill. kr)	Andel av verdi	Vekt (1000-tonn)	Andel av vekt
Bil, vegtransport	779,2	91,7 %	93,8	99,7 %
Faste installasjoner*	55,0	6,5 %	0,1	0,1 %
Skip	8,0	0,9 %	0,1	0,1 %
Annen, egen fremdrift	7,3	0,9 %	0,0	0,0 %
Luftfartøy	0,3	0,0 %	0,0	0,0 %
Totalt	849,9	100 %	94,0	100 %

\*Faste installasjoner omfatter rør og kabler.

## 5.4 IMPORT FRA RUSSLAND

Fra Russland ble det til Nord-Norge importert varer til en samlet verdi av 226 mill. kr, og en vekt på 35 500 tonn. Dette innebærer at verdien av importen fra Russland utgjorde 27 % av importverdien fra Finland og 14 % av importverdien fra Sverige. I dette kapitlet presenteres først en oversikt over hvordan verdien og vekten på de importerte varene var fordelt på varegrupper, deretter hvordan de fordelte seg på hvilke transportmiddel som ble benyttet ved grensepassering til Norge.

### 5.4.1 Import fordelt på varegrupper

Til Nord-Norge ble det fra Russland importert *matvarer og levende dyr* til en verdi av 86 mill. kr i 2011. Av dette var så godt som alt *fisk og fiskevarer*.

Tabell 5-7: Fordeling av verdi og vekt på varegrupper, import til Nord-Norge fra Russland. Rangert etter importverdi. (Kilde: SSB).

Varegruppe	Verdi (mill. kr)	Andel av verdi	Vekt (1000-tonn)	Andel av vekt
Matvarer og levende dyr	85,5	37,8 %	7,3	20,6 %
Brensel, smøreoljer osv.	73,7	32,6 %	0,2	0,6 %
Råvarer (ikke spiselige)	32,1	14,2 %	24,9	70,1 %
Bearbeidde varer	19,1	8,5 %	1,3	3,6 %
Forskjellige ferdigvarer	8,9	4,0 %	0,1	0,4 %
Maskiner og transportmidler	6,4	2,8 %	1,7	4,7 %
Kjemiske produkter	0,4	0,2 %	0,0	0,1 %
Totalt	226,2	100 %	35,5	100 %

To andre varegrupper det ble importert mye av var *brensel, smøreoljer osv.* (74 mill. kr) og *råvarer (ikke spiselige)* (32 mill. kr). I den første av disse to varegruppene utgjorde *elektrisk strøm* all importverdi. I den andre varegruppen utgjorde *malmer og metallavfall* 66 % av importverdien, og *tømmer, trelast og kork* utgjorde de resterende 34 %.

### 5.4.2 Import fordelt på transportmiddel

Nesten halvparten av importverdien fra Russland til Nord-Norge krysset i 2011 grensen til Norge på *skip*. Dette innebærer at andelen av importverdien som krysset grensen til Norge på skip ved import til Nord-Norge fra Russland var betraktelig høyere enn andelen var ved import fra Sverige (0,9 %) og Finland (0,9 %).

Målt i importverdi bestod 77 % av importen med skip av *fisk og fiskevarer*, all import via faste installasjoner var *elektrisk strøm* og 38 % av importen som krysset grensen med bil var *gummivarer*.



Tabell 5-8: Fordeling av verdi og vekt på transportmidler, import til Nord-Norge fra Russland. (Kilde: SSB).

Transportmiddel	Verdi (mill. kr)	Andel av verdi	Vekt (1000-tonn)	Andel av vekt
Skip	111,2	49,2 %	27,1	76,2 %
Faste installasjoner*	73,7	32,6 %	0,2	0,6 %
Bil, vegtransport	41,1	18,2 %	8,2	23,2 %
Annen, egen fremdrift	0,2	0,1 %	0,0	0,0 %
<b>Totalt</b>	<b>226,2</b>	<b>100 %</b>	<b>35,5</b>	<b>100 %</b>

\*Faste installasjoner omfatter rør og kabler.

## 5.5 OPPSUMMERING

I dette kapitlet er det gitt en gjennomgang av importen til Nord-Norge i 2011. Et spesielt fokus har vært rettet mot Sverige, Finland og Russland. Bakgrunnen for dette fokuset er at transportstrømmene fra disse importmarkedene er de som i størst grad vil kunne påvirkes av en eventuell fast forbindelse over Kvarken og av en mulig jernbaneforbindelse mellom Helgeland og Västerbotten. Vi vil spesielt fremheve følgende punkter:

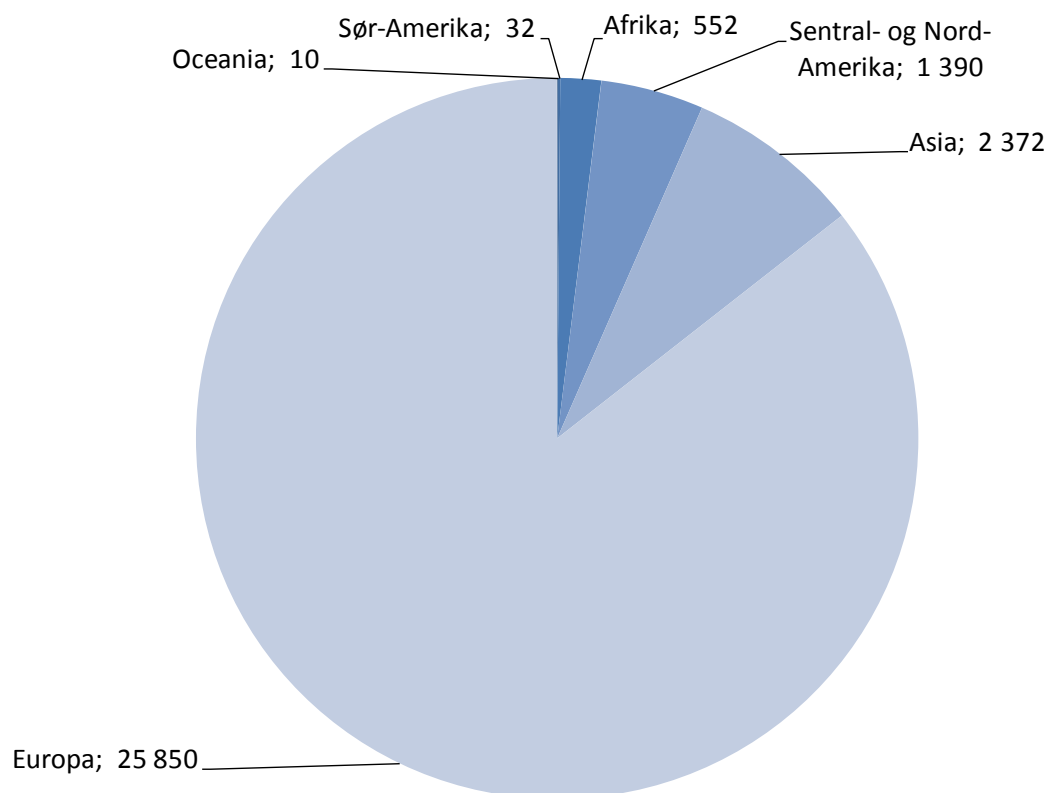
- Samlet import til Nord-Norge var på 5,5 mrd. kr, hvorav nesten 90 % kom fra Europa.
- De viktigste importmarkedene, målt i verdi, var Sverige (1,6 mrd. kr), Finland (0,9 mrd. kr) og Tyskland (0,7 mrd. kr).
- Målt i verdi ble det importert mest av følgende tre varegrupper: *maskiner og transportmidler (1,6 mrd. kr)*, *bearbeidde varer (1,1 mrd. kr)* og *kjemiske produkter (0,8 mrd. kr)*.
- Målt i vareverdi krysset nesten 80 % av de importerte varene grensen til Norge på veg.
- Det meste av verdiene som ble importert fra Sverige og Finland krysset grensen til Norge på veg. Fra Russland krysset de største importverdiene grensen til Norge på skip.

## 6. EKSPORT FRA NORD-NORGE

I dette kapitlet presenteres tall over eksporten fra Nord-Norge i 2011. Først presenteres en oversikt over all eksport fra landsdelen, uavhengig av mottakerland. Deretter rettes fokus mot eksporten til Sverige, Finland og Russland. Det spesielle fokuset på disse tre eksportmarkedene skyldes at det sannsynligvis er transportstrømmene mellom Nord-Norge og disse tre markedene som i størst grad vil bli påvirket av en jernbaneforbindelse mellom Helgeland og Västerbotten, samt en fast forbindelse over Kvarken. De data som presenteres er skaffet til veie av Statistisk sentralbyrå og er basert på deklarasjonsskjema som speditørene leverer til Tollvesenet.<sup>20</sup>

### 6.1 ALL EKSPORT FRA NORD-NORGE

Den samlede verdien av eksporten fra Nord-Norge var i 2011 på ca. 30,2 mrd. kr. Ikke unaturlig gikk det aller meste av eksporten til vår egen verdensdel Europa (86 %), fulgt av Asia (8 %) og Sentral- og Nord-Amerika (5 %). I figur 6-1 er verdien av varene som ble eksportert fra Nord-Norge fordelt på destinasjonsverdensdel.

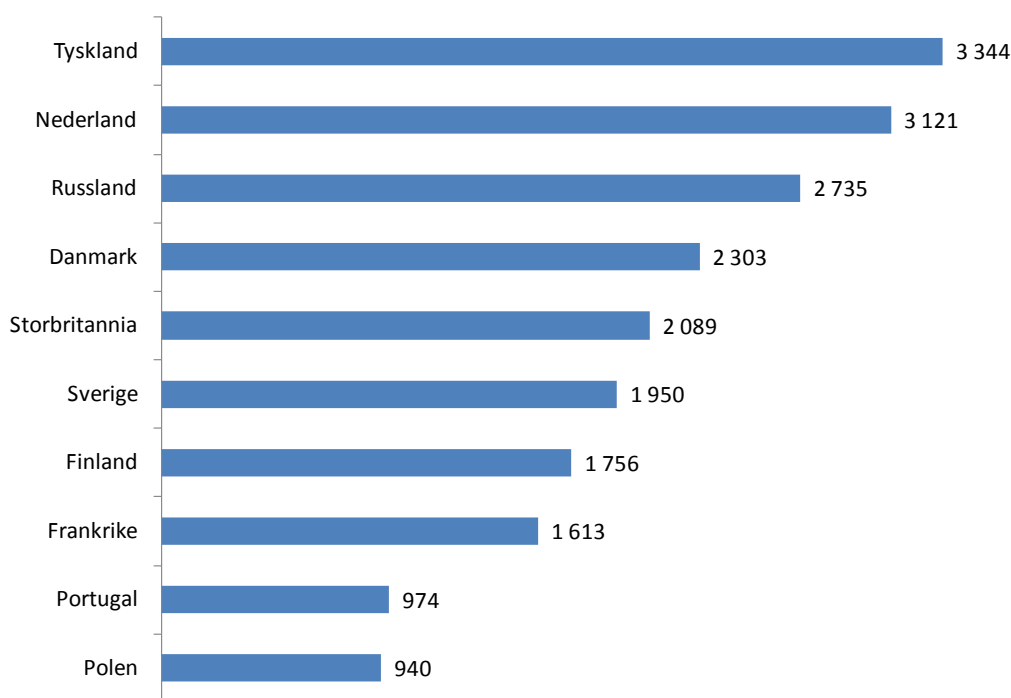


Figur 6-1: Eksportverdi fra Nord-Norge fordelt på destinasjonsverdensdel, mill. 2011-kr. (Kilde: SSB).

<sup>20</sup> Det meste av eksporten fra Nord-Norge er fordelt geografisk ut fra produksjonsfylke (93,2 %). Det resterende er fordelt ut fra utpasseringstollsted.

I 2011 var Tyskland og Nederland de to største eksportmarkedene for Nord-Norge. De to landenes beliggenhet, rett sør for Norge, gjør det lite sannsynlig at transportstrømmene fra Nord-Norge til disse markedene vil endres ved en eventuell etablering av en fast forbindelse over Kvarken. Størst innvirkning på transportstrømmene vil en slik forbindelse ha for eksport til Finland og Russland, som begge ligger øst for Bottenviken. Eksporten til disse to markedene hadde en samlet verdi på 4,5 mrd. kr, fordelt på 2,7 mrd. kr til Russland og 1,8 mrd. kr til Finland.

Når det gjelder verdien av eksporten som gikk fra Nord-Norge til Sverige, en eksport som i teorien vil kunne gå via en eventuell fremtidig jernbaneforbindelse mellom Nordlandsbanen og Storuman, var denne i 2011 på i underkant av 2 mrd. kr. De ti største eksportmarkedene i Europa fremkommer av figur 6-2.



Figur 6-2: Landene i Europa det eksporteres mest til fra Nord-Norge. Mill. kr. (Kilde: SSB).

Gitt fiskerienes og havbruksnæringens sentrale rolle i Nord-Norge, er det ikke overraskende at *matvarer og levende dyr* er den varegruppen som det eksporteres mest av fra landsdelen, målt i verdi. Totalt ble det eksportert *matvarer og levende dyr* til en verdi av 13,6 mrd. kr, tilsvarende 45 % av samlet eksportverdi fra landsdelen. En annen varegruppe det eksporteres mye av er *bearbeidde varer*. Det ble fra denne varegruppen, som blant annet inkluderer metaller, eksportert varer til en verdi av 7,6 mrd. kr i 2011.

Målt i vekt var det *råvarer (ikke spiselige)* det ble eksportert mest av. Nesten halve eksportvekten fra Nord-Norge bestod av varer tilhørende denne varegruppen, som blant annet består av *malmer og metallavfall*. Vekten av de eksporterte *råvarer (ikke spiselige)* var på 3,9

mill. tonn. Andre varegrupper det ble eksportert store volum av var *brensel, smøreoljer osv.* (1,7 mill. tonn) og *bearbeidde varer* (1 mill. tonn).

Tabell 6-1: Fordeling av verdi og vekt på varegrupper, eksport fra Nord-Norge. Rangert etter eksportverdi. (Kilde: SSB).

Varegruppe	Verdi (mill. kr)	Andel av verdi	Vekt (1000-tonn)	Andel av vekt
Matvarer og levende dyr	13 614,7	45,1 %	631,7	7,8 %
Bearbeidde varer	7 622,0	25,2 %	1 041,7	12,8 %
Maskiner og transportmidler	2 580,4	8,5 %	198,3	2,4 %
Kjemiske produkter	2 442,3	8,1 %	660,6	8,1 %
Råvarer (ikke spiselige)	1 961,0	6,5 %	3 941,5	48,4 %
Brensel, smøreoljer osv.	1 858,3	6,2 %	1 663,1	20,4 %
Forskjellige ferdigvarer	85,6	0,3 %	1,4	0,0 %
Animalske/veget. oljer osv.	41,6	0,1 %	0,8	0,0 %
Drikkevarer og tobakk	0,2	0,0 %	0,0	0,0 %
<b>Totalt</b>	<b>30 206,2</b>	<b>100 %</b>	<b>8 139,1</b>	<b>100 %</b>

Det meste av eksporten fra Nord-Norge ble transportert over grensen fra Norge med skip. Totalt 60 % av eksportverdien ble transportert med skip over grensen, noe som er nesten det dobbelte av verdien av varene som krysset grensen på veg (34 %). Kun 3 promille av eksportverdien, og 6 % av eksportvekten, krysset grensen på jernbane.

I andel av vekt er skip enda mer dominerende, nesten 90 % av den samlede vekt av varene som ble eksportert fra Nord-Norge ble transportert sjøveien. Med jernbane og bil ble henholdsvis 6 og 5 % av samlet eksportvekt transportert over grensen fra Norge. Det aller meste av varene som ble transportert over landegrensen med jernbane (99,9 % av vekt og 87,2 % av verdi) var kunstgjødsel.

Tabell 6-2: Fordeling av verdi og vekt på transportmidler, eksport fra Nord-Norge. Rangert etter eksportverdi. (Kilde: SSB).

Transportmiddel	Verdi (mill. kr)	Andel av verdi	Vekt (1000-tonn)	Andel av vekt
Skip	18 134,9	60,0 %	7181,3	88,2 %
Bil, vegtransport	10 134,7	33,6 %	429,9	5,3 %
Luftfartøy	1 084,7	3,6 %	4,3	0,1 %
Ferje	700,8	2,3 %	20,7	0,3 %
Jernbane	97,0	0,3 %	502,2	6,2 %
Faste installasjoner*	42,5	0,1 %	0,1	0,0 %
Annen, egen fremdrift	7,3	0,0 %	0,5	0,0 %
Post	4,4	0,0 %	0,0	0,0 %
<b>Totalt</b>	<b>30 206,2</b>	<b>100 %</b>	<b>8 139,1</b>	<b>100 %</b>

\*Faste installasjoner omfatter rør og kabler.

## 6.2 EKSPORT TIL SVERIGE

Verdien av eksporten fra Nord-Norge til Sverige var i 2011 på i underkant av 2 mrd. kr, fordelt på 842 000 tonn. I dette kapittelet presenteres først en oversikt over hvordan verdien av og vekten på de varer som ble eksportert fordeler seg på varegrupper, deretter hvordan de fordeler seg på transportmidler.

### 6.2.1 Eksport fordelt på varegrupper

Av den samlede eksporten fra Nord-Norge til Sverige på ca. 2 mrd. kr var i underkant av 1 mrd. kr *bearbeidde varer*, hvorav 730 mill. kr var eksport av *jern og stål*. Dette er varer som i mindre grad enn for eksempel fersk fisk taper seg i verdi over tid, noe som gjør det mer aktuelt å benytte en ny jernbanestrekning mellom Helgeland og Västerbotten ved transport av slike produkter.

Det ble også eksportert *matvarer og levende dyr* (i hovedsak *fisk og fiskevarer*) for relativt store verdier (0,6 mrd. kr). En stor del av varene i denne varekategorien vil raskere tape seg i verdi enn for eksempel metaller og papir. Det er derfor viktig å benytte seg av transportløsninger som tilbyr kort transporttid for slike varer. Å få vareeiere av slike produkter til å benytte jernbane, noe som vil innebære tidkrevende omlasting av varene ved jernbaneterminaler, kan derfor bli vanskelig. I tabell 6-3 presenteres eksportverdi og eksportvekt for varegrupper eksportert til Sverige i 2011. Det fremkommer av tabell 6-3 at det eksporteres over 600 000 tonn råvarer (ikke spiselige). Av dette er ca. 550 000 tonn kunstgjødsel.

Tabell 6-3: Fordeling av verdi og vekt på varegrupper, eksport fra Nord-Norge til Sverige. Rangert etter eksportverdi. (Kilde: SSB).

Varegruppe	Verdi (mill. kr)	Andel av verdi	Vekt (1000-tonn)	Andel av vekt
Bearbeidde varer	989,3	50,7 %	189,3	22,5 %
Matvarer og levende dyr	578,7	29,7 %	18,7	2,2 %
Råvarer (ikke spiselige)	162,7	8,3 %	608,6	72,3 %
Maskiner og transportmidler	133,6	6,9 %	3,4	0,4 %
Kjemiske produkter	61,6	3,2 %	21,3	2,5 %
Forskjellige ferdigvarer	23,1	1,2 %	0,4	0,1 %
Brensel, smøreoljer osv.	0,9	0,0 %	0,4	0,0 %
Animalske/veget. oljer osv.	0,3	0,0 %	0,1	0,0 %
Totalt	1 950,2	100 %	842,4	100 %

### 6.2.2 Eksport fordelt på transportmiddel

Målt i verdi gikk i 2011 det meste av eksporten fra Nord-Norge til Sverige langs veg (65 %). Ser vi derimot på vekt, passerte det meste av eksporten landegrensen mellom Norge og Sverige om bord på tog (60 %). På grunnlag av tallene i tabell 6-4 kan det beregnes at

gjennomsnittlig verdi for varer eksportert med bil var 11,3 kr/kg, for varer eksportert med skip var den på 2,6 kr/kg og for varer eksportert med jernbane var den på 0,2 kr/kg.

Den varegruppe det i verdi ble transportert mest av langs veg fra Nord-Norge til Sverige var *matvarer og levende dyr* (hvorav det aller meste var *fisk og fiskevarer*), samt *bearbeidde varer* (hvorav det aller meste var *jern, stål og andre metaller*). All eksporten som gikk fra Nord-Norge til Sverige med jernbane var kunstgjødse.

Tabell 6-4: Fordeling av verdi og vekt på transportmidler, eksport fra Nord-Norge til Sverige. Rangert etter eksportverdi. (Kilde: SSB).

Transportmiddel	Verdi (mill. kr)	Andel av verdi	Vekt (1000-tonn)	Andel av vekt
Bil, vegtransport	1 258,2	64,5 %	111,1	13,2 %
Skip	596,5	30,6 %	229,2	27,2 %
Jernbane	84,3	4,3 %	501,6	59,5 %
Ferje	3,8	0,2 %	0,2	0,0 %
Post	3,4	0,2 %	0,0	0,0 %
Luftfartøy	2,5	0,1 %	0,0	0,0 %
Annen, egen fremdrift	1,7	0,1 %	0,2	0,0 %
Totalt	1950,2	100 %	842,4	100 %

## 6.3 EKSPORT TIL FINLAND

Det ble i 2011 eksportert varer til en samlet verdi av ca. 1,8 mrd. kr, og en vekt på 187 000 tonn. I dette kapitlet presenteres først en oversikt over hvordan verdien og vekten til varene som ble eksportert til Finland er fordelt på varegrupper, deretter på hvilke transportmidler som ble benyttet ved grensepassering ut av Norge.

### 6.3.1 Eksport fordelt på varegrupper

Det ble i 2011 eksportert *matvarer og levende dyr* fra Nord-Norge til Finland til en verdi av ca. 900 mill. kr, noe som gjorde dette til den varegruppe det ble eksportert mest av fra landsdelen til Finland. I overkant av halvparten av eksportverdien til Finland var *matvarer og levende dyr*, men vekten av disse varene, som i all hovedsak var fisk og fiskevare, utgjorde kun 16 % av eksportvekten. Eksporten av *bearbeidde varer* utgjorde nesten 40 % av eksportverdien til Finland og hele 71 % av vekten, dette var i hovedsak *jern og stål*.

Tabell 6-5: Fordeling av verdi og vekt på varegrupper, eksport fra Nord-Norge til Finland. Rangert etter eksportverdi. (Kilde: SSB).

Varegruppe	Verdi (mill. kr)	Andel av verdi	Vekt (1000-tonn)	Andel av vekt
Matvarer og levende dyr	902,0	51,4 %	29,1	15,6 %
Bearbeidde varer	692,3	39,4 %	132,8	71,2 %
Maskiner og transportmidler	65,9	3,8 %	1,7	0,9 %
Brensel, smøreoljer osv.	42,5	2,4 %	0,1	0,1 %
Kjemiske produkter	26,7	1,5 %	6,0	3,2 %
Råvarer (ikke spiselige)	22,5	1,3 %	16,6	8,9 %
Animalske/veget. oljer osv.	2,3	0,1 %	0,0	0,0 %
Forskjellige ferdigvarer	1,4	0,1 %	0,0	0,0 %
Drikkevarer og tobakk	0,1	0,0 %	0,0	0,0 %
<b>Totalt</b>	<b>1 755,7</b>	<b>100 %</b>	<b>186,5</b>	<b>100 %</b>

### 6.3.2 Eksport fordelt på transportmiddel

Det mest brukte transportmiddelet ved grensepassering ut av landet for eksport fra Nord-Norge til Finland er bil. I overkant av 1,2 mrd. kr av eksportverdien, tilsvarende 69 %, gikk på veg til Finland. Forholdsvis store verdier ble også eksportert sjøveien med skip. Med de øvrige transportmidlene ble kun forholdsvis små verdier transportert.

Tabell 6-6: Fordeling av verdi og vekt på transportmidler, eksport fra Nord-Norge til Finland. Rangert etter eksportverdi. (Kilde: SSB).

Transportmiddel	Verdi (mill. kr)	Andel av verdi	Vekt (1000-tonn)	Andel av vekt
Bil, vegtransport	1 218,4	69,4 %	71,4	38,3 %
Skip	488,5	27,8 %	114,8	61,6 %
Faste installasjoner*	42,5	2,4 %	0,1	0,1 %
Annen, egen fremdrift	4,1	0,2 %	0,1	0,1 %
Ferje	1,1	0,1 %	0,0	0,0 %
Luftfartøy	1,0	0,1 %	0,0	0,0 %
Post	0,1	0,0 %	0,0	0,0 %
<b>Totalt</b>	<b>1 755,7</b>	<b>100 %</b>	<b>186,5</b>	<b>100 %</b>

\*Faste installasjoner omfatter rør og kabler.

Målt i verdi bestod 73 % av eksporten som ble transportert med bil fra Nord-Norge til Finland av *fisk og fiskevarer*. Målt i vekt bestod 97 % av eksporten som ble transportert med skip fra Nord-Norge til Finland av *jern og stål*.



## 6.4 EKSPORT TIL RUSSLAND

Det ble i 2011 eksportert varer til Russland til en samlet verdi av ca. 2,7 mrd. kr. Denne eksporten hadde en totalvekt på 384 000 tonn. I dette kapittelet presenteres først eksportverdien og eksportvekt per varegruppe, før verdien og vekten fordeles på hvilke transportmiddel som ble benyttet ved grensepassering ut av Norge.

### 6.4.1 Eksport fordelt på varegrupper

*Matvarer og levende dyr* var den varegruppe det ble eksportert størst verdier av fra Nord-Norge til Russland i 2011. Totalt ble det eksportert *matvarer og levende dyr* til en verdi av 2,4 mrd. kr, hvorav 96 % var *fisk og fiskevarer*. *Matvarer og levende dyr* var også den varegruppen det ble eksportert størst verdier av til Finland, men verdien per kg var mye lavere for eksporten av slike varer til Russland (17,0 kr/kg) enn til Finland (31,0 kr/kg). Gitt at en av gevinstene av en fast forbindelse over Kvarken er reduserte transporttid, vil en kunne forvente at det, alt annet likt, vil være lettere å få transport av *matvarer og levende dyr* som skal til Finland til å benytte denne faste forbindelsen, enn det vil være å få transport av *matvarer og levende dyr* som skal til Russland å gjøre det samme. Verdi og vekt av eksport fra Nord-Norge til Russland, per varegruppe, fremkommer av tabell 6-7.

Tabell 6-7: Fordeling av verdi og vekt på varegrupper, eksport fra Nord-Norge til Russland. Rangert etter eksportverdi. (Kilde: SSB).

Varegruppe	Verdi (mill. kr)	Andel av verdi	Vekt (1000-tonn)	Andel av vekt
Matvarer og levende dyr	2 385,0	87,2 %	140,7	36,6 %
Bearbeidde varer	236,1	8,6 %	49,3	12,8 %
Råvarer (ikke spiselige)	36,0	1,3 %	179,4	46,7 %
Kjemiske produkter	32,3	1,2 %	13,8	3,6 %
Maskiner og transportmidler	26,7	1,0 %	0,4	0,1 %
Forskjellige ferdigvarer	15,6	0,6 %	0,1	0,0 %
Brensel, smøreoljer osv.	2,3	0,1 %	0,4	0,1 %
Animalske/veget. oljer osv.	0,5	0,0 %	0,0	0,0 %
Drikkevarer og tobakk	0,1	0,0 %	0,0	0,0 %
<b>Totalt</b>	<b>2734,7</b>	<b>100 %</b>	<b>384,1</b>	<b>100 %</b>

Det fremkommer av tabell 6-7 at nesten halvparten av eksportvekten bestod av *råvarer (ikke spiselige)*. Dette var i all hovedsak (99 %) kunstgjødsel.

### 6.4.2 Eksport fordelt på transportmiddel

De dominerende transportmidlene ved eksport fra Nord-Norge til Russland er bil og skip. I andel av samlet eksportverdi på relasjonen krysser i overkant av 60 % grensen til Russland på bil og 36 % krysser grensen om bord på skip. Når det gjelder andel av samlet eksportvekt på relasjonen går derimot det aller meste på skip (84 %).

Målt i andel av samlet eksportverdi som gikk fra Nord-Norge til Russland på bil, bestod 96 % av *fisk og fiskevarer*. Av den samlede eksportverdi som gikk med skip var 62 % *fisk og fiskevarer*.

Tabell 6-8: Fordeling av verdi og vekt på transportmiddel, eksport fra Nord-Norge til Russland. Rangert etter eksportverdi. (Kilde: SSB).

Transportmiddel	Verdi (mill. kr)	Andel av verdi	Vekt (1000-tonn)	Andel av vekt
Bil, vegtransport	1744,1	63,8 %	61,7	16,1 %
Skip	986,2	36,1 %	322,3	83,9 %
Luftfartøy	3,0	0,1 %	0,0	0,0 %
Ferje	1,3	0,0 %	0,0	0,0 %
Totalt	2 734,7	100 %	384,1	100 %

## 6.5 OPPSUMMERING

I dette kapitlet har vi beskrevet eksporten fra Nord-Norge i 2011. Det har spesielt blitt fokusert på eksporten til Sverige, Finland og Russland. Bakgrunnen for dette fokuset er at transportstrømmene til disse eksportmarkedene i størst grad vil påvirkes av en fast forbindelse over Kvarken og av en jernbaneforbindelse mellom Helgeland og Västerbotten. På bakgrunn av vår gjennomgang vil vi spesielt fremheve følgende punkter:

- Eksportverdien fra Nord-Norge var i 2011 på ca. 30 mrd. kr, hvorav det aller meste ble eksportert til Europa.
- De største eksportmarkedene for Nord-Norge var Tyskland (3,3 mrd. kr), Nederland (3,1 mrd. kr) og Russland (2,7 mrd. kr).
- Målt i verdi ble det eksportert mest av følgende tre varegrupper: *matvarer og levende dyr* (13,6 mrd. kr), *bearbeidde varer* (7,6 mrd. kr) og *maskiner og transportmidler* (2,6 mrd. kr).
- Til Sverige og Finland ble de største eksportverdiene transportert over landegrensen med bil. Til Russland krysset de største verdiene landegrensen om bord på skip.

## 7. OPPSUMMERING

Nedenfor gis en kortfattet oppsummering av dette arbeidet samt noen avsluttende kommentarer.

### 7.1 OPPSUMMERING

Formålet med denne rapporten har vært å kartlegge sentrale deler av transportinfrastrukturen i Nordland, og mellom Helgeland og Västerbotten, presentere planlagte transportinfrastrukturprosjekt i Nordland og å kartlegge internasjonale transportstrømmer til/fra Nord-Norge. En sentral kilde i kartleggingen av eksisterende og planlagt transportinfrastruktur har vært Hanssen m.fl. (2013). Data om internasjonale transportstrømmer til/fra Nord-Norge er skaffet til veie av SSB. Denne databasen inneholder informasjon om import og eksport som er registrert av Tollvesenet basert på tolldokumentasjoner.

#### ***Transportinfrastrukturen i Nordland***

Riksvegene utgjør hovedpulsårene i det nasjonale vegtransportsystemet i Norge. De knytter landsdeler og regioner sammen og forbinder Norge med utlandet. I Nordland har 1 275 km riksveg. Den mest sentrale er E6 som går gjennom hele fylket fra grensen til Nord-Trøndelag i sør til grensen mot Troms i nord.

Nordland har en topografi preget av en rekke fjorder og øyer, noe som har som konsekvens at ferjer utgjør en sentral del av transportinfrastrukturen i fylket. Blant fylkets 5 riks- og 24 fylkesvegsamband finner vi blant annet de 17 lengste ferjestrekningene i Norge.

Stamnett for sjøtransport langs kysten fungerer på mange måter som et vegsystem til sjøs. Farleden langs kysten av Nordland er en viktig transittkorridor mellom Sør- og Nord-Norge. Hovedledet på denne kyststrekningen går hovedsakelig i lukkede farvann med flere passeringer gjennom trange sund, men den krysser også svært værharde strekninger. Trafikken langs kysten er variert og preget av et økende antall skipsbevegelser til/fra petroleumsinstallasjoner i Norskehavet og malmtrafikken til Narvik. De tre viktigste havnene langs farleden i Nordland befinner seg i Mo i Rana, Bodø og Narvik. Med over 17 mill. tonn gods lastet og losset, hvorav malm utgjorde 97 %, var Narvik den havn i Nordland som hadde klart størst trafikk i 2011.

Det er to jernbanestrekninger i Nordland; Nordlandsbanen og Ofotbanen. Både passasjertog og godstog trafikkerer banene. Nordlandsbanen går mellom Bodø i nord og Trondheim i sør. Hele banestrekningen er ca. 727 km lang og over halvparten ligger i Nordland fylke. Nordlandsbanen er uten fjernstyring (CTC) mellom Mosjøen og Bodø, og har dieselbasert trekraft. Nordlandsbanen kan tilknyttes det svenske jernbanenettet via Hell og Meråkerbanen. Ofotbanen går fra Narvik til Riksgrensen mot Sverige. På norsk side av grensen har banen en lengde på ca. 43 km. Banen er elektrifisert, har fjernstyring (CTC) og tåler en aksellast på 30 tonn.

I Nordland er det 13 lufthavner, der en rekke av disse er lokale flyplasser med korte rullebaner. Flere steder i fylket foreligger det planer om å erstatte kortbaneflyplasser med nye

lufthavner med lengre rullebaner. Drivkreftene er i all hovedsak knyttet til et ønske om økt konkurranse, billigere billetter og direkteruter – særlig til/fra Oslo, behov for større setekapasitet enn dagens fly kan tilby, usikkerhet om hva som vil skje når Dash 8-flyene som i dag trafikkerer kortbaneflyplassene fases ut, samt betydningen gode flyforbindelser har for sysselsetting, bosetting og næringsliv.

### **Grensekryssende transportinfrastruktur mellom Helgeland og Västerbotten**

Mellom Helgeland i Norge og Västerbotten i Sverige er det tre mellomriksveger; Blå vegen, Krutfjellvegen og Sagavegen. Blå vegen har Europavegstatus (E12), en lengde på 474 km og går fra Mo i Rana til Umeå. Krutfjellvegen har en lengde på 67 km og går fra Hattfjelldal i Norge til Västansjö i Sverige. Sagavegen går fra Sandnessjøen og Brønnøysund i vest til Örnsköldsvik i øst. Avstanden er 660 km med utgangspunkt i Sandnessjøen og 590 km med utgangspunkt i Brønnøysund.

### **Transportprosjekt i Nordland**

Fire sentrale transportinfrastrukturprosjekt i Nordland er; Toventunnelen, Polarsirkelen lufthavn, tunnel gjennom Tjernfjellet og Helgelandsbanen, hvorav det siste prosjektet ikke er nevnt i NTP. Toventunnelen vil, når den står ferdig, redusere transportavstanden mellom Mosjøen og Sandnessjøen med 8 km. Den nye vegen kommer til erstatning for dagens smale, svingete og rasutsatte veg mellom de to byene. Toventunnelen åpner for trafikk i slutten av 2014.

På initiativ fra næringslivet arbeides det med å erstatte Røssvoll lufthavn ved Mo i Rana med Polarsirkelen lufthavn. Denne nye lufthavnen vil få en rullebanelengde på over 2 000 meter og vil dermed, i motsetning til dagens lufthavn på Røssvoll, kunne trafikkeres av flytypene som benyttes på lengre norske innenriksruter.

Den 4 km lange vegstrekningen forbi Tjernfjellet har sterk stigning, liten vegbredde, mangelfulle grøfter, mangelfullt rekkverk og dårlig kurvatur. I sum gjør dette strekningen forbi Tjernfjellet til en betydelig flaskehals for bruk av transportåren fra E6 i Saltdal kommune til Riksgrensen mot Sverige. For å eliminere flaskehalsen har derfor en ny trasé, i tunnel under fjellet, blitt utredet. Den nye traséen vil blant annet gi reduserte tids- og driftskostnader, økt nytte for næringstransporter, bedre fremkommelighet og økt trafikksikkerhet. Forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering vil dette prosjektet kunne realiseres i perioden 2018-2023.

Helgelandsbanen vil med en trasé fra Storuman, via Tärnaby, til Mosjøen koste ca. 19 mrd. kr og ha en lengde på 209 km, hvorav 65 km vil være i tunnel. Potensialet for godstransport på en eventuell fremtidig Helgelandsbane har tidligere blitt vurdert som begrenset, men kartlegging i Sverige av nye og tidligere påviste mineralforekomster er av en slik størrelse at de vil ha betydning for utvikling av transportnettet mot Norge. Jernbaneverket i Norge uttaler at det fra norsk side ikke er grunnlag for å gå videre med etablering av en Helgelandsbane, men at dersom det fra svensk side, for eksempel på grunnlag av malm- og mineralforekomster, kommer initiativ om å se på en baneløsning på nytt sier Jernbaneverket seg villig til å bidra i slike vurderinger.

I tillegg til disse fire prosjektene, som er på svært ulike stadier i planleggings-/byggeprosessen, er det en rekke transportinfrastrukturprosjekt som vil bli realisert i neste NTP-periode som løper fra 2014 til 2023.

### **Import til og eksport fra Nord-Norge**

En fast forbindelse over Kvarken vil kunne påvirke transportstrømmene til Finland og Russland. Fra disse landene ble det til Nord-Norge importert varer til en verdi av henholdsvis 0,9 mrd. kr og 0,2 mrd. kr. En jernbaneforbindelse mellom Helgeland og Västerbotten vil kunne påvirke transportstrømmene mellom Nord-Norge og Sverige. Det ble fra Sverige importert varer til en verdi av 1,6 mrd. kr i 2011, noe som gjorde Sverige til det land Nord-Norge importerte størst verdier fra. Verdien av varene som ble importert fra disse tre landene utgjorde 49 % av samlet importverdi til Nord-Norge i 2011.

Eksporten fra Nord-Norge hadde i 2011 en samlet verdi på ca. 30 mrd. kr. Til Finland og Russland ble det eksportert varer til en verdi av henholdsvis 1,8 mrd. kr og 2,7 mrd. kr. Til Sverige ble det eksportert varer til en verdi av 2,0 mrd. kr. Eksportverdien til disse tre landene utgjorde 22 % av samlet eksportverdi fra Nord-Norge i 2011.

## **7.2 AVSLUTTENDE KOMMENTARER**

Denne rapporten inngår som en del av prosjektet SimLab East-West som skal bidra til kunnskapsutvikling knyttet til øst-vestlige kommunikasjoner i Botnia-Atlantica regionen. SimLab East-West tar utgangspunkt i etablering av en fast forbindelse over Kvarken og en jernbaneforbindelse mellom Helgeland og Västerbotten, og analyserer hvilket potensial disse prosjektene har for å tiltrekke seg godstransport, samt hvilke regionale virkninger prosjektene kan avstedkomme.

Den eksisterende transportinfrastrukturen mellom Helgeland og Västerbotten er i liten grad tilrettelagt for transporter over landegrensen. I Nordland har det historisk vært et større fokus på å utvikle innenlands transportinfrastruktur i nord-sørlig retning, enn av å utvikle grensekryssende transportinfrastruktur, noe som reflekteres i at over landegrensen mellom Nordland og Sverige kan transporter kun gjennomføres på veg. Kvaliteten på mellomriksvegene er av svært varierende kvalitet. For eksempel er Rv 77 forbi Tjernfjellet en flaskehals for godstransport over landegrensen, på grunn av vegens sterke stigning og dårlige kurvatur. Som et resultat foreligger det konkrete planer om bygging av en tunnel under Tjernfjellet. Dersom dette prosjektet realiseres vil flaskehalsen elimineres og en vil kunne forvente økt grensekryssende trafikk langs denne transportkorridoren.

Et annet transportinfrastrukturprosjekt i Nordland som kan gi økt trafikk over grensen mellom Helgeland og Västerbotten er Polarsirkelen lufthavn utenfor Mo i Rana. Dersom det ved denne lufthavnen blir etablert direkte flyruter til Oslo vil dette blant annet gjøre alpinanleggene i Tärnaby/Hemavan lettere tilgjengelige for personer bosatt i Oslo-regionen. Med riktig markedsføringsinnsats vil dette prosjektet således ikke bare gi økt trafikk over landegrensen, men det kan også øke omsetningen i reiselivsnæringen i Västerbotten, og således gi grunnlag for flere arbeidsplasser i regionen.

Disse to eksemplene på planlagt transportinfrastruktur viser at det allerede foreligger planer som ved realisering vil kunne bidra til økt transport over landegrensen mellom Nordland og Sverige. Når det gjelder planene om en fast forbindelse over Kvarken, vil denne blant annet kunne påvirke transportstrømmene mellom Nord-Norge og Finland, samt mellom Nord-Norge og Russland. En ny jernbanetrasé mellom Helgeland og Sverige vil i tillegg kunne ha stor betydning for hvilke transportløsninger som velges for de store mengdene gods som transporteres mellom Nord-Norge og Sverige. I hvilken grad transportørene vil benytte denne nye transportinfrastrukturen, istedenfor allerede eksisterende transportinfrastruktur, vil påvirkes av hvor store de totale transportkostnader blir ved bruk av ny, kontra eksisterende transportinfrastruktur.<sup>21</sup> Totale transportkostnader ved transporter via en fast forbindelse over Kvarken, og en ny Helgelandsbane, vil bli beregnet i en egen rapport hvor også den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av å realisere disse to transportinfrastrukturprosjektene vil bli beregnet.

---

<sup>21</sup> Totale transportkostnader omtales som generaliserte transportkostnader, jf. fotnote 18.

## REFERANSER

- Avinor. (2011). *Nasjonal transportplan 2014-2023. Sektorplan for Avinor. Perspektiver mot 2040*. Oslo.
- Avinor. (2012). *Nasjonal transportplan 2014-2023. Framtidsrettet utvikling av flyplassinfrastrukturen. En "retningslinje 2"-rapport*.
- Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, og Statens vegvesen. (2012). *Forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023*. Oslo.
- Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, og vegvesen, S. (2011). *Ny infrastruktur i nord. Del 2 Forslag til tiltak for transportinfrastrukturen*. Oslo.
- Forsvarsdepartementet. (2013). *Endringer i statsbudsjett 2013 under Forsvarsdepartementet (Investeringar i Forsvaret og andre saker)*. Prop. 136 S, Oslo.
- Hanssen, T.-E. S., Løvland, J., Nerdal, S., og Solvoll, G. (2013). *Transportinfrastruktur i Nord-Norge. Status, utviklingsplaner og betydning for verdiskaping*. Handelshøgskolen i Bodø, Bodø.
- Hanssen, T.-E. S., og Mathisen, T. A. (2011). Den regionale lufthavnstrukturen i Norge - Hvor mange lufthavner trenger vi? *Trafikdage på Aalborg Universitet 2008 (Fagfellebedømt)*, s. 1-11.
- Hanssen, T.-E. S., Mathisen, T. A., og Solvoll, G. (2008a). *Polarsirkelen lufthavn. Trafikale og økonomiske konsekvenser*. SIB-rapport nr. 1/2008, Handelshøgskolen i Bodø, Bodø.
- Hanssen, T.-E. S., Mathisen, T. A., og Solvoll, G. (2008b). *Transportprioriteringer hos næringslivet i Nordland*. SIB-rapport 2/2008, Bodø.
- Jernbaneverket. (2011). *Jernbanens rolle i nord*. Oslo.
- Kystverket. (2009). *Handlingsprogram for Kystverket*. Ålesund.
- Nordland fylkeskommune. (2012a). *Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP14-23): Høring FNTF14-23 (Felles forslag fra Kystverket, Jernbaneverket, Statens vegvesen og Avinor AS til NTP14-23)*
- Nordland fylkeskommune. (2012b). *Transportplan Nordland 2013-2024*.
- NTP. (2010-2019). *Nasjonal transportplan 2010-2019*. Oslo.
- NTP. (2014-2023). *Nasjonal transportplan 2014-2023*. Oslo.
- OFV. (2012). *Kvaliteten på veinettet - Riks- og fylkesveier i Norge. Utdrag fra Nasjonal Veidatabank (NVDB)*. Opplysningsrådet for Veitrafikken, Oslo.
- Samferdselsdepartementet. (2002). *St.prp. nr 61 (2001-2002). Om Luftfartsverkets tilbud av tjenester i det regionale flyplassnett*. Oslo.
- Samferdselsdepartementet. (2009). *St.prp. nr 90 (2008-2009). Utbygging og finansiering av Rv 78 Holand-Leirosen med forbindelse Drevja-Ømmervatn og rv 78 Halsøya-Hjartåstunnelen (Vegpakke Helgeland fase 1)*. Oslo.
- Samferdselsdepartementet. (2013). *Verksemnda til Avinor AS*. Meld. St. 38, Oslo.

- Solvoll, G., Hanssen, T.-E. S., og Nerdal, S. (2007). *Transporter over grensen mellom Västerbotten og Helgeland*. SIB-rapport 3/2007, Handelshøgskolen i Bodø og Transportutvikling AS, Bodø.
- Statens vegvesen. (2011a). *Håndbok 157, Ferjestatistikk 2010*. Vegdirektoratet, Oslo.
- Statens vegvesen. (2011b). *Rutevise utredninger for riksvegnettet. Riksveggrute 7. E6 Trondheim - Fauske med tilknytninger*.
- Statens vegvesen. (2011c). *Rutevise utredninger for riksvegnettet. Riksveggrute 8a. E6 Fauske - Nordkjosbotn med tilknytninger*. Oslo.
- Statens vegvesen. (2011d). *Stamnettutredning - Riksvegnettet*. Oslo.
- Statens vegvesen. (2012a). *Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning Rv. 77 Tjernfjellet*.
- Statens vegvesen. (2012b). *Fastsatt planprogram. Detaljreguleringsplan Rv. 77 Tjernfjellet*
- Statens vegvesen. (2012c). *Hva vil det koste å fjerne forfallet på riksvegnettet? Resultat av kartlegging*. Oslo.
- Trafikverket. (2011). *Råvaror och kommunikationer i Barents*. Borlänge.
- Transportutvikling. (2010). *Mulighetsstudie Jernbanetilknytning Helgeland - Västerbotten*. Narvik.
- Transportøkonomisk institutt. (2008). *Reisevaneundersøkelsen for 2007. Spesialkjøringer fra datasettet*.



## VEDLEGG 1

Oversikt over varegrupper.

Varegruppe	Produkter
Matvarer og levende dyr	Levende dyr, kjøtt og kjøttvarer, meierivarer og egg, fisk og fiskevarer, korn og kornvarer, frukt og grønnsaker, sukker, sukkervarer, honning, kaffe, te, krydderier, forstoffer for dyr, forskjellige matvarer.
Drikkevarer og tobakk	Drikkevarer, tobakk og tobakksvarer.
Råvarer (ikke spiselige)	Huder og skinn, oljefrø, oljeholdige produkter, rågummi, tømmer, trelast, kork, papirmasse og papiravfall, tekstilfibrer, tekstilavfall, rå gjødningsstoff, malmer, metallavfall, animalske og vegetabiliske råvarer.
Brensel, smøreoljer osv.	Kull, koks, briketter, mineralolje og -produkter, gass, elektrisk strøm.
Animalske/veget. oljer osv.	Dyrefett, dyreoljer, plantefett, planteoljer, bearbeidet dyre- og plantefett.
Kjemiske produkter	Organiske kjemiske produkter, uorganiske kjemiske produkter, fargestoffer, garvestoffer medisinske produkter, farmasøytiske produkter, flyktige oljer, parfyme, kunstgjødsel, plastråstoffer, plast (halvfabrikata), andre kjemiske produkter.
Bearbeidde varer	Lær, lærvarer, pelsskinn, gummivarer, varer av tre og kork, papir, papp, tekstilgarn, tekstilstoffer, jern og stål, varer av ikke metall og mineraler, metall unntatt jern og stål, varer av metaller.
Maskiner og transportmidler	Kraftmaskiner, kraftutstyr, maskiner for spesialindustri, metallbearbeidingsmaskiner, industrimaskiner, industriutstyr, kontormaskiner, edb utstyr, telekomapparater, telekomutstyr, elektriske maskiner, elektriske apparater, kjøretøy for veg, andre transportmidler.
Forskjellige ferdigvarer	Prefabrikerte bygninger osv, møbler og deler, reiseeffekter, reisevesker, klær og tilbehør, fottøy, vitenskapelige og tekniske instrumenter, fotografiske og optiske artikler, forskjellige ferdige varer.
Andre transaksjoner	Postpakker, spesielle transaksjoner, levende dyr, krigsvåpen, ammunisjon, mynter (ikke gull), gull (ikke-monetært), gull (monetært), mynter.





UNIVERSITETET I  
NORDLAND

HANDELSHØGSKOLEN I BODØ • HHB

Senter for innovasjon og bedriftsøkonomi, SIB AS

**Handelshøgskolen i Bodø (HHB)** ble etablert i 1985 under navnet Siviløkonomutdanningen i Bodø. HHB tilbyr en rekke utdanninger på bachelor, master og PhD nivå, og forskning innenfor flere områder. Ved HHB, som fra 1. januar 2011 er en del av Universitetet i Nordland, er det totalt ca. 1200 studenter og om lag 80 vitenskapelig ansatte.

**Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi AS** ble etablert i 2004, og utfører utrednings- og forskningsoppdrag innenfor HHBs fagområder. Senteret er samlokalisert med HHB.

---

**Bodø Graduate School of Business** was established in 1985. Located in Bodø, Northern Norway, we offer various business courses, research, post-graduate training and business development. Today, HHB has approximately 80 academic positions and roughly 1,200 students distributed across bachelor-, master- and PhD programs. From 2011 HHB is one of four faculties at the University of Nordland.

**Centre for Innovation and Economics** was established in 2004, and carries out research projects within the same research areas as Bodø Graduate School of Business. The centre is located together with Bodø Graduate School of Business.