

REGIONAL TRANSPORTPLAN NORDLAND 2022-2033

«Fra kyst til marked»



Foto: Inge Ove Tysnes

Innhold

1	Sammendrag	1
2	Innledning og bakgrunn.....	3
2.1	Regional transportplan Nordland og planens funksjon.....	3
2.2	Regional planstrategi og RTP planprogram	3
2.3	Hvorfor Regional Transportplan Nordland 2022-2033	4
2.4	Planens oppbygging	4
2.5	Prosess og behandling av RTP	5
3	Bærekraft og andre føringer	6
3.1	Internasjonale, nasjonale og regionale føringer	6
3.2	Tre dimensjoner av bærekraft	6
3.3	Internasjonale føringer - FNs bærekraftsmål.....	7
3.4	Nasjonale føringer	8
3.5	Regionale føringer	9
4	Transport – status, utfordringer og utvikling	11
4.1	Demografi	11
4.2	Bo- og arbeidsmarkedsregioner	13
4.3	Næringsliv	14
4.4	Trafikkutvikling	23
4.5	Trafikkmengde på fylkesveger.....	32
4.6	Klimaregnskap i Nordland	32
4.7	Fremtidens hurtigbåter	33
4.8	Kontraktsperioder for ferje, hurtigbåt og buss	34
5	Infrastruktur og visualiseringer	35
6	Visjon, mål og strategier	37
6.1	Nøkkelrolle for å realisere bærekraftsmålene	37
6.2	Visjon	38
6.3	Mål og strategier	38
6.4	Klima og miljø	38
6.5	Fylkesvegnettet.....	40
6.6	Næringstransporter	41
6.7	Mobilitet og kollektivtransporter	44
6.8	Finansiering og sikre god samfunnsnytte	46
6.9	Nasjonale ansvarsområder.....	47
7	Vedlegg 1: Oppsummering av innspill vedrørende transportbehov og utfordringer.....	51
7.1	Drivkrefter og utviklingstrekk	51
7.2	De største utfordringene i dag og i fremtiden	52
8	Vedlegg 2: Utfyllende informasjon om næringslivet i Nordland	55
8.1	Sjømatnæringen	55

8.2	Kraftforedlende industri	58
8.3	Landbruk og skogbruk	62
8.4	Reiselivsnæringen	65
8.5	Varehandelen	67
8.6	Andre næringer i Nordland	68
9	Vedlegg 3: Oversikt over kontraktsperioder for ferjer, hurtigbåt og buss	74

Forord

Nordland fylkeskommune har ansvar for 23 ferjesamband, 21 hurtigbåtsamband, i overkant av 400 busser med tilhørende holdeplasser og terminaler, 4.043 km fylkesveg med tunneler, bruer og kaier og 128 km gang- og sykkelveger. Dette utgjør en grunnleggende del av transportsystemet i fylket for innbyggere, reisende og næringsliv.

Det samlede transportarbeidet på fylkesvegnettet og kollektivtransportene våre er omfattende, noe som også har konsekvenser for blant annet trafikkulykker, klimagassutslipp, støy og andre miljøkonsekvenser.

Nordland fylkeskommune er regionalpolitisk aktør som skal skape en helhetlig og ønsket samfunnsutvikling for egen region. I dette ligger det blant annet økt verdiskaping, god tilgang på stabil arbeidskraft, variert arbeidsmarked, gode tjenestetilbud, bolyst og vekstkraftige regioner.

Regional transportplan (RTP) skal bidra til å nå målene til Regional planstrategi for Nordland, og legger dette til grunn for arbeidet sammen med FN sine bærekraftsmål, felles Nordnorsk strategi «Fra kyst til marked», det grønne skiftet i kollektivsektoren og fylkeskommunens arbeid med innspill til Nasjonal transportplan (NTP).

RTP skal angi retningene for hvor vi ønsker å ta samferdselssatsingen inn i framtiden. Gjennom den strategiske delen bestående av visjon, hovedmål, delmål og strategier trekker RTP opp den langsiktige og overordnede transportpolitikken. Den strategiske delen angir prinsipper og legger føringer for prioriteringer i handlingsprogrammet med konkrete tiltak og prosjekter. Disse planene vil i sum vise både det overordnede grunnlaget for prioriteringene (strategi) og de konkrete fylkeskommunale prioriteringene (handlingsprogram).

Visjonen for Transportplan Nordland 2022-2033 er:

Samferdsel skal på en sikker, effektiv og bærekraftig måte binde sammen Nordland, og Nordland med resten av verden.

Nordland fylkeskommune har ansvaret for store deler av samferdselen som knytter fylket sammen. Likevel er det betydelige deler av de samlede transportutfordringene vi ikke har et direkte ansvar for eller mulighet til å løse. Gjennom deltakelse i prosesser knyttet til NTP skal Nordland fylkeskommune i tett dialog med Nordlandssamfunnet være med på å påvirke og legge til rette for framtidens transportsystem.

Jeg håper resultatet vil bidra til positive endringer for Nordlandssamfunnet – både for innbyggere, reisende og vårt fantastiske næringsliv.

Å utarbeide en regional transportplan for Nordland fylkeskommunes samferdselsoppgaver er en stor jobb. Jeg vil takke alle som har bidratt i denne prosessen.

Monika Sande

Fylkesråd for transport og infrastruktur

1 Sammen drag

Regional transportplan Nordland 2022 – 2033 (RTP) er en rullering av Regional transportplan Nordland 2018 – 2029.

Regional planstrategi

Nordland fylkeskommune er en regionalpolitisk aktør som skal bidra til en helhetlig og ønsket samfunnsutvikling i fylket vårt. Eksempler på dette er å legge til rette for økt verdiskapning, god tilgang på stabil arbeidskraft, et godt tjenestetilbud, bolyst og vekstkraftige regioner.

I regional planstrategi for Nordland – «*Et bærekraftig Nordland – planstrategi for samarbeid og grønn omstilling 2021 – 2024*», er det vedtatt at revidering av regional transportplan skal gjennomføres etter prosessbestemmelsene i Plan- og bygningsloven.

Regional planstrategi belyser en rekke utfordringer og muligheter for utvikling av Nordlandssamfunnet. Det er listet opp flere mål som har direkte føringer for transportsektoren:

Mål 1	Attraktive og inkluderende samfunn med god kultur-, service- og tjenestetilbud for alle.
Mål 2	Innovativt og bærekraftig næringsliv og industri som bidrar til grønn omstilling.
Mål 4	Effektiv, trygg og miljøvennlig infrastruktur som dekker innbyggernes, reisendes og næringslivets behov.

Regional transportplan Nordland med handlingsprogram

RTP skal være et verktøy for å nå målene som er nedfelt i Regional planstrategi for Nordland, og målene i planstrategien ligger til grunn for arbeidet med revisjon av RTP. FNs bærekraftsmål, den felles nordnorske strategien «Fra kyst til marked», det grønne skiftet i kollektivtrafikken og fylkeskommunens innspill til Nasjonal transportplan danner også et sentralt grunnlag for arbeidet med transportplanen.

Nordland fylkeskommune er vegeier og forvalter av fylkesvegnettet i fylket og har ansvaret for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av dette vegnettet. Fylkeskommunen drifter kollektivtransporten i fylket, og skal tenke mobilitet i hele reisekjeden for offentlige og private transporttjenester. Fylkeskommunen skal også påvirke utvikling av det statlige transportsystemet, blant annet med innspill til Nasjonal transportplan. RTP legger føringer for hvordan hele mobilitetstilbudet skal videreutvikles og knytter sammen ulike transportformer til det beste for Nordlandssamfunnet.

RTP fokuserer særlig på å ta vare på naturen og redusere CO₂-utslipp, luftforurensning og støy fra transportsektoren. Videre å gjøre byen, tettstedet og bygda tilgjengelig for flest mulig – uavhengig av bosted, helse, alder, funksjonsevne og sosioøkonomisk status. Det fokuseres også på et effektivt, trygt, pålitelig og helhetlig transportsystem for samfunns- og næringsliv, og som får mest mulig ut av ressursene. Det gjelder for eksempel klimavennlige transportsystemer, sikre at folk og varer kommer raskt og enkelt frem, folkehelsegevinster ved aktiv transport m.m.

Nullvisjonen for drepte eller hardt skadde i trafikken ligger til grunn i alt arbeidet innen transportsektoren. Nullvisjonen er en klargjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller skadet i trafikken.

Planens oppbygging

RTP har en todelt innretning - en strategisk del og et handlingsprogram. RTP har et tidsperspektiv på 12 år, hvor behovet for revisjon vurderes hvert år, og med hovedrullering hvert fjerde år i forbindelse med stadfesting av regional planstrategi.

Den strategiske delen består av visjon, mål og strategier som trekker opp den langsiktige og overordnede retningen for Nordland fylkeskommune sin transportpolitikk. RTP strategisk del angir prinsipper og legger føringer for de prioriteringer som gjøres i handlingsprogrammet, som inneholder prioriterte tiltak og prosjekter.

Visjonen for Regional transportplan Nordland 2022-2033 er:

Samferdsel skal på en sikker, effektiv og bærekraftig måte binde sammen Nordland, og Nordland med resten av verden.

RTP har følgende plantema og hovedmål:

Plantema	Hovedmål
Klima og miljø	Redusere klimagassutslipp og andre miljøkonsekvenser i transportsektoren i Nordland.
Fylkesvegnettet	Fylkesvegnettet skal være sikkert, pålitelig, effektivt og klima- og miljøvennlig, og legge til rette for bærekraftig samfunns- og næringsutvikling.
Næringstransporter	Øke konkurranseevnen for næringslivet i Nordland.
Mobilitet og kollektivtransporter	Nordland skal ha et tilgjengelig, pålitelig, sikkert og bærekraftig mobilitetssystem for samfunns- og næringsliv.
Finansiering og sikre god samfunnsnytte	Nordland skal innrette ressursbruken i samferdselssektoren effektivt og gi god samfunnsnytte.
Nasjonale ansvarsområder	Nordland skal ha et helhetlig og miljøvennlig transportsystem som bidrar til god framkommelighet, trygg og effektiv mobilitet for samfunns- og næringsliv.

RTP gir også en beskrivelse av status, utfordringer og utviklingstrekk innen demografi, bo- og arbeidsmarkedsregioner, næringsliv, transportsystem og trafikkutvikling, klimautslipp, trafikkulykker m.m. Dette har stor betydning for mobiliteten til folk og næringsliv i fylket.

2 Innledning og bakgrunn

2.1 Regional transportplan Nordland og planens funksjon

Regional transportplan Nordland 2022-2033 er en rullering av Regional transportplan Nordland 2018-2029.

Regional transportplan Nordland 2022-2033, og heretter kalt RTP, er innrettet med en strategisk del og et handlingsprogram.

Gjennom den strategiske delen bestående av visjon, hovedmål, delmål og strategier trekker RTP opp langsiktig og overordnet transportpolitikk. Den strategiske delen angir prinsipper og legger føringer for prioriteringer i et handlingsprogram med konkrete tiltak og prosjekter.

RTP har et tidsperspektiv på 12 år. Behov for rullering skal vurderes årlig og behovet for hovedrevisjon vurderes hvert fjerde år i forbindelse med regional planstrategi. Planen skal også koordineres med prosessen knyttet til Nasjonal transportplan (NTP).

Av lovforarbeidet til Plan- og bygningsloven (Pbl.) framgår det at regionale planer og planbestemmelser skal følge opp nasjonale mål og statlig retningslinjer. På samme tid skal nasjonale planprosesser fange opp regionale behov slik at RTP blir et grunnlag for statlige planprosesser.

RTP er en regional plan etter Pbl. Ifølge Pbl § 8-2 skal regional plan legges til grunn for regionale organ sin virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen. Det innebærer at et gyldig planvedtak skaper forpliktelser for offentlige myndigheter og organ til å følge opp og gjennomføre planen.

RTP dekker i hovedsak transportområder som fylkeskommunen har ansvar for, mens det i mindre grad berører eller forplikter statlige eller kommunale ansvarsområder.

Fylkeskommunen har fått en større og tydeligere rolle og tidligere involvering i planprosessen med utarbeidelse av NTP. Dette innbefatter bla. administrativ deltakelse i arbeidsgrupper til KVVU transportløsninger Nord-Norge og deltakelse i politisk samrådsgruppe. KVVU vil være et viktig bidrag til kommende NTP 2026-2037. Videre forutsettes det tilsvarende involvering som for gjeldende NTP, hvor fylkeskommunen deltok både administrativt og politisk underveis i planprosessen. Sammen med fylkestingets innspill til gjeldende NTP legger dette til rette for fylkeskommunens premisser for nasjonale ansvarsområdet innen transportområdet.

2.2 Regional planstrategi og RTP planprogram

I gjeldende regional planstrategi Nordland, [Et bærekraftig Nordland – planstrategi for samarbeid og grønn omstilling 2021-2024](#), er det vedtatt at revidering av regional plan for transport skal gjennomføres med prosess knyttet til Pbl.

Planstrategien belyser flere utfordringer og muligheter for utvikling av Nordlandssamfunnet. Det er listet opp flere mål som direkte har føringer for transportsektoren:

Mål 1	Attraktive og inkluderende samfunn med god kultur-, service- og tjenestetilbud for alle.
Mål 2	Innovativt og bærekraftig næringsliv og industri som bidrar til grønn omstilling.
Mål 4	Effektiv, trygg og miljøvennlig infrastruktur som dekker innbyggernes, reisendes og næringslivets behov.

Pbl. krever at det i forkant av alle regionale planer skal utarbeides et planprogram. Planprogrammet skal legge fram formålet med planleggingen og avgrense planarbeidet tematisk. Planprogrammet skal i tillegg avklare hvordan planarbeidet skal organiseres og hvilke prosesser planen skal følge fram til endelig vedtak, inkludert opplegg for medvirkning.

Planprogrammet til RTP ble vedtatt av fylkesrådet januar 2022.

2.3 Hvorfor Regional Transportplan Nordland 2022-2033

Nordland fylkeskommune er regionalpolitisk aktør som skal skape en helhetlig og ønsket samfunnsutvikling for egen region. I dette ligger det for eksempel økt verdiskaping, god tilgang på stabil arbeidskraft, variert arbeidsmarked, godt tjenestetilbud og vekstkraftige regioner.

RTP skal bidra til å nå målene til Regional planstrategi for Nordland, og legger dette til grunn for arbeidet sammen med FN sine bærekraftsmål, felles Nordnorsk strategi «Fra kyst til marked», det grønne skiftet i kollektivsektoren og fylkeskommunens arbeid med innspill til NTP.

Fylkeskommunen skal være en aktiv og forutsigbare samfunnsutviklingsaktør. RTP skal synliggjøre fylkeskommunen sin politikk på samferdselsområdet, og skal benyttes til å sikre en helhetlig planlegging og forvaltning av transportsektoren - både i byer, tettsteder og i distriktene i Nordland og mellom transportformer. Disse føringene påvirker også kommuners og regioners planlegging på transportområdet og i nasjonale prosesser slik som NTP.

Nordland fylkeskommune er vegeier og vegforvalter av fylkesvegnettet i fylket. Fylkeskommunen har også ansvar for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet. Det er en overordnet målsetting om å skape mest mulig trygg, effektiv, pålitelig og miljøvennlig transporter for folk og næringsliv i Nordland.

Nullvisjon for drepte eller hardt skadde i trafikken ligger til grunn i alt arbeidet innen transportsektoren. Nullvisjonens grunnpilar er bygd på følgende:

- Etikk - Ethvert menneske er unikt,
- Vitenskap - Menneskets mestringsevne og tåleevne ved en kollisjon, og
- Delt ansvar - Trafikanten, myndighetene og produsent av kjøretøy.

Nordland fylkeskommune drifter i tillegg kollektivtransporten i fylket, og skal tenke mobilitet i hele reisekjeden for offentlige og private transporttjenester. RTP legger føringer for hvordan det skal videreutvikle hele mobilitetstilbudet og knytte sammen ulike transportformer til det beste for Nordlandssamfunnet.

2.4 Planens oppbygging

RTP består av en strategisk del for perioden 2022-2033 og konkret oppfølging av tiltak og prosjekter med et tolvårig handlingsprogram, fordelt i to seksårsperioder.

Strategidokumentet inneholder visjon, hovedmål, delmål og strategier for å nå målene for samferdselsområdet i Nordland. Dokumentet inneholder også kunnskapsgrunnlag om demografiske trekk som påvirker mobiliteten til folk og næringsliv, transportsystemet, trafikkutvikling, beskrivelse av næringslivet og folkes transportbehov, klimagassutslipp, trafikkulykker m.m. Den strategiske delen angir prinsipper og legger føringer for prioriteringer i handlingsprogrammet.

Handlingsprogrammet til RTP er et program for gjennomføring av transportplanen. Her kommer frem kriterier for prioriteringer av tiltak, samt utviklingstiltak som det skal arbeides videre med i planperioden. Det skal årlig rapporteres for måloppnåelse i handlingsprogrammet og gjøre vurdering om eventuell mindre rullering i forhold til nye behov for tiltak og framtidig prosjektportefølje.

2.5 Prosess og behandling av RTP

RTP utarbeides av fylkeskommunen, men det har vært rom for ulik type involvering og medvirkning eksternt i prosessen. I fylkeskommunen har flere avdelinger og seksjoner bidratt i arbeidet.

For å sikre god medvirkning så tidlig som mulig i planprosessen inviterte fylkesråd for transport og infrastruktur til to digitale innspillmøter med kommuner, Interkommunal politisk råd, næringsliv, arbeidsliv og andre interesseorganisasjoner. I etterkant av møtene ble det sendt ut formelle invitasjoner til skriftlig innspill på konkrete oppdrag.

Det første møte i desember 2020 var å få konkrete innspill på viktige transportbehov, store utfordringer og viktige utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene og transportløsninger – både på kort og lengre sikt.

Det andre møte ble holdt i mars 2021 hvor fylkeskommunen ba om innspill til konkrete prosjekter, tiltak og løsninger i prioritert rekkefølge for hver av transportformene. Dette for å kunne løse de utfordringene og behovene som ble fremstilt i det første oppdraget (møte i desember 2020). Det ble oppfordret til å være så konkrete og økonomisk realistiske som mulig i sine prioriteringer.

Det har også vært digitale møter med de statlige transportetatene, Statsforvalteren i Nordland og Sametinget.

Det har vært flere digitale møter med medvirkningsrådene i Nordland fylkeskommune.

Fylkeskommunen har mottatt mange gode og grundige innspill. Dette har gitt et godt kunnskapsgrunnlag for å utarbeide planprogram, og videre i arbeidet med RTP med handlingsprogram. Innspill fra Nordlandssamfunnet er oppsummert i vedlegg 1 bak i dette dokumentet.

RTP med handlingsprogram skal ut på offentlig høring og vil også sendes ut til berørte parter.

Fylkesrådet er styringsgruppe for planarbeidet. En administrativ prosjektgruppe med representanter fra Nordland fylkeskommune har hatt ansvar for framdrift i planprosessen og har stått for organisering av arbeidet.

3 Bærekraft og andre føringer

Regional transportplanlegging må ivareta flere interesser. Det må tas hensyn til innbyggernes, reisende og næringslivets transportbehov, ressursrammer, nasjonal og regional politikk, lover/forskrifter, reguleringer, annet planverk m.m. Slike forhold vil ha konsekvenser for omfang og utforming av det regionale transportsystemet.

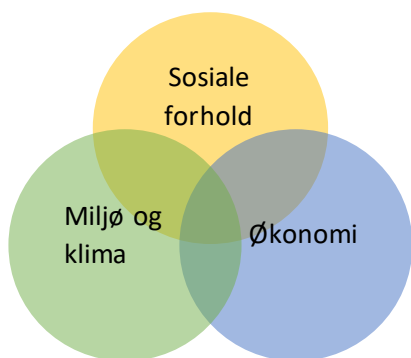
3.1 Internasjonale, nasjonale og regionale føringer

RTP skal ta hensyn til nasjonale mål og føringer, og prosessen knyttet til NTP. Det foreligger flere regionale planer, strategier, utredninger og politiske vedtak. Nedenfor følger en oversikt over noen sentrale nasjonale og regionale dokumenter som vil ha betydning for utarbeidelsen av RTP. Listen er ikke uttømmende.

Internasjonale føringer	Regionale føringer
– FNs bærekraftsmål	– Politisk plattform 2019-2023
Nasjonale føringer	– Et bærekraftig Nordland – Planstrategi for samarbeid og grønn omstilling 2021-2024
– Nasjonal transportplan 2022-2033	– Internasjonal strategi 2021-2025
– Nasjonal gåstrategi 2012	– Handlingsplan for universell utforming 2018 - 2021
– Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023	– Strategi for stedsutvikling
– Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023	– Regional plan for by- og regionsenterpolitikk 2017-2025
– Statlig planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging 2014	– Regional plan for klima og miljø - grønn omstilling i Nordland 2021-2030
– Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning 2018	– Kilder til livskvalitet - Regional folkehelseplan Nordland 2018-2025
– Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021 og 2022-2025	– Industristrategi for Nordland
	– Strategi for marin verdiskaping i Nordland 2022-2026
	– Strategi for reiseliv- og opplevelsesnæringer i Nordland 2017-2021
	– Mineralstrategi for Nord-Norge
	– Nordområdestrategi vedtatt av Nordland fylkesting februar 2018
	– Regional plan for arealforvaltning
	– <u>Fra kyst til marked:</u> Nord-Norges fylker står samlet om strategi for utvikling av transportsystemet i landsdelen. Høy verdiskaping og samfunnsutvikling i landsdelen er av nasjonal betydning. Dette krever et transportnettverk som er fremkommelig, trygt og tilpasset overgang til lavutslippssamfunnet.
	– <u>Omlegging til grønt skifte i kollektivtransport:</u> Utvikling av nye, smartere og klimavennlige transportløsninger, økt satsing på kollektivtransport, sykkel og gange.

3.2 Tre dimensjoner av bærekraft

Plan- og bygningsloven § 1-1 slår fast at regional planlegging skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner. Begrepet bærekraft kan deles i tre dimensjoner; *miljømessig, sosial og økonomisk*. Disse dimensjonene skal være gjennomgående perspektiv i RTP.



Figur 1 Bærekraftig utvikling består av tre dimensjoner: økonomi, miljø og sosiale forhold.

Bærekraft innen transport handler om å se *miljø og klima*, *sosiale forhold* og *økonomi* i sammenheng. De tre dimensjonene av bærekraft kan spisses til ett begrep; *bærekraftig mobilitet*.

Miljøvennlig mobilitet handler om å ta vare på naturen og redusere CO₂-utslipp, luftforurensning og støy fra transportsektoren. *Sosial mobilitet* handler om å gjøre byen, tettstedet eller bygda tilgjengelig for flest mulig – uavhengig av bosted, helse, alder, funksjonsevne og sosioøkonomisk status. *Økonomisk mobilitet* handler om et effektivt, trygt, pålitelig og helhetlig transportsystem for samfunns- og næringsliv, og som får mest mulig ut av ressursene. Det gjelder for eksempel klimavennlige transportsystemer, sikre at folk og varer kommer raskt og enkelt frem, folkehelsegevinster ved aktiv transport.

3.3 Internasjonale føringer - FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. FNs bærekraftsmål består av 17 mål og 169 delmål, som gjelder alle land i hele verden – både fattige og rike.



Figur 2 FNs bærekraftsmål

Regjeringen har bestemt at FNs 17 bærekraftsmål, som Norge har sluttet seg til, skal være det politiske hovedsporet for å tak i vår tids største utfordringer, også i Norge. Det er derfor viktig at bærekraftsmålene blir en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanlegging.

Økonomiske, sosiale og miljømessige forhold henger uløselig sammen, der infrastruktur, transportsystemer og mobilitet både er en del av problemet for å nå bærekraftsmålene, men også en del av løsningene.

Samferdsel favner bredt og går på tvers av kommuner- og fylkesgrenser, ulike næringer og sektorer. For å oppnå et bærekraftig transportsystem i Nordland er derfor Nordland

fylkeskommune avhengig av et godt samarbeid med private aktører, kommuner, andre fylker, statlige virksomheter, interesseorganisasjoner m.m.

Å legge FNs bærekraftsmål til grunn handler først og fremst om en helhetlig tankegang, og målene ses i sammenheng og nås best ved samarbeid.

3.4 Nasjonale føringer

3.4.1 Nasjonal transportplan 2022-2033

Nasjonal transportplan (NTP) er regjeringen sin plan for hvordan en skal arbeide i retning av det overordnede og langsiktige målet i transportpolitikken, som er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Målstrukturen til NTP 2022-2033 ser slik ut:



Figur 3 Målstrukturen til NTP 2022-2033

3.4.2 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023

Regjeringen legger hvert fjerde år fram nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging for å fremme en bærekraftig utvikling i hele landet. De nasjonale forventningene skal følges opp i fylkeskommunenes og kommunenes arbeid med planstrategier og planer, og legges til grunn for statlige myndigheters medvirkning i planleggingen.

Regjeringen legger vekt på at vi står overfor fire store utfordringer:

- Å skape et bærekraftig velferdssamfunn
- Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning
- Å skape et sosialt bærekraftig samfunn
- Å skape et trygt samfunn for alle

Regjeringen har bestemt at FNs 17 bærekraftsmål, som Norge har sluttet seg til, skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer, også i Norge. Det er derfor viktig at bærekraftsmålene blir en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanleggingen.

3.4.3 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)

Retningslinjen klargjør at planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling og fremme helse, miljø og kvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Nasjonal klima- og miljøpolitikk, regjeringens klimaplan for 2021-2030 og Parisavtalen er viktige føringer for regional transport- og miljøpolitikk.

3.4.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 gir en samlet framstilling av hvordan de ulike aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet til sammen skal bidra til reduksjon i antall drepte og hardt skadde, i samsvar med nullvisjonen og etappemålet i NTP. I tillegg skal tiltaksplanen bidra til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene.

3.4.5 Tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveger

Forskriften trådte i kraft i januar 2015. Den beskriver et minstenivå for sikkerhet i eksisterende og nye tunneler på fylkesveg med lengde over 500 meter og mer enn 300 kjøretøy/døgn (ÅDT). Frist for gjennomføring av tiltak er innen 2025, men det pågår et arbeid i Vegdirektoratet om forlengelse av fristen til 2031.

3.4.6 Øvrige nasjonale målsettinger

Det er videre nasjonale målsettinger knyttet til at mer av godstransportarbeidet skal overføres fra veg til jernbane og sjøtransport. Tilrettelegging for utvikling av jernbane, sjøtransport, effektive godsterminaler/havner og trygge og effektive farleder er nødvendig for å nå dette målet.

På vegnettet er det viktig å sikre fremkommeligheten for næringstransport.

Likeledes blir det i de nasjonale føringene pekt på at transportsystemet må oppgraderes slik at det så langt som mulig kan brukes av alle, og slik at behovet for individuelle løsninger reduseres. Universell utforming skal, uavhengig av folks funksjonsevne, bidra til å oppnå likeverd og større deltakelse i samfunnet. All ny infrastruktur skal utformes etter prinsippet om universell utforming. Pbl § 29-3 stiller krav til universell utforming. Regjeringen har som mål at samfunnet skal være universelt utformet i 2025, og vil med denne målsetningen gjøre tilgangen til viktige fellesskapsarenaer bedre for et bredere lag av befolkningen.

Omstilling til et samfunn med lavere klimagassutslipp for transport krever koordinering av en lang rekke aktører og bruk av flere typer virkemidler. Kompakt byutvikling, økt kostnad på bilbruk og tilrettelegging for gange, sykkel og kollektivtransport er aktuelle strategier. Disse kan imidlertid være vanskelig å gjennomføre fordi ulike interesser knyttet til areal- og transportutvikling er motstridende.

Det er nær sammenheng mellom veksten i klimagassutslippene og transportveksten i Norge. Samtidig skjer det også i transportsektoren store gjennombrudd innenfor kjøretøyteknologi og drivstoffproduksjon. En viktig strategi for å få til et nullutslippssamfunn er derfor en fortsatt satsing på innovasjon og grønn kjøpekraft. Offentlige anskaffelser og bruken av forskningsfond er nøkkelvektøy i dette arbeidet.

3.5 Regionale føringer

Nordområdene er Norges viktigste strategiske satsningsområde. Da er det viktig at infrastrukturen i nord er relevante for næringslivets behov. Fylkene i Nord-Norge har i fellesskap utviklet nordområdestrategien «Fra kyst til marked».

Fylkespolitiske vedtak og sektorplaner legger premisser for arbeidet med RTP. Regional planstrategi, regional plan for arealforvaltning, regional plan for klima og miljø og regional plan for vannforvaltning vil være viktige dokumenter. Regionalt må det også tas hensyn til de økonomiske rammene som til enhver tid gjelder.

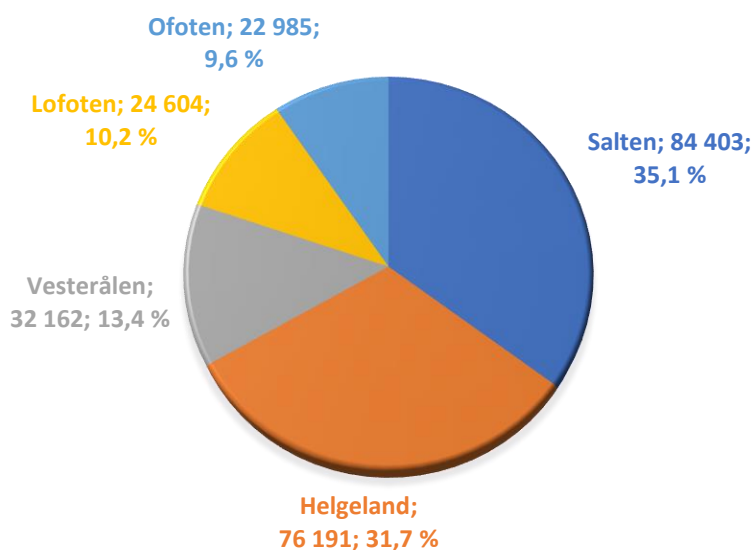
I regional plan for klima og miljø er det fire målsettinger fram mot 2030. Et av målene som berører transport er at klimagassutslippene i Nordland fylke skal reduseres med 60 % fram mot 2030, sammenliknet med 2009.

Fylkesrådet har i september 2020 revidert innkjøpspolicy. Fylkeskommunen skal bl.a. gjennom sine anskaffelser bidra til at trafikksikkerhet og universell utforming ivaretas. Videre støtte opp om Stortingets og fylkeskommunens vedtatte klimamål, og som skal vektlegges i anskaffelser.

4 Transport – status, utfordringer og utvikling

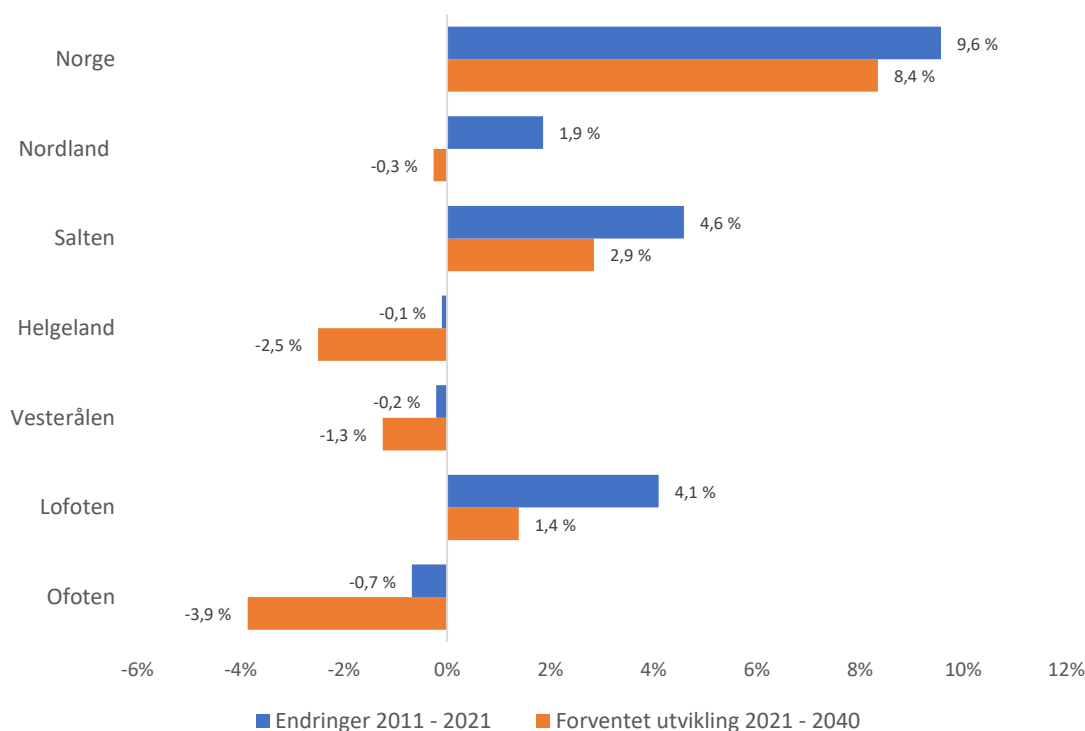
4.1 Demografi

Nordland fylke hadde 240.345 innbyggere 1. januar 2021. Det var en økning på 1,4 prosent fra 2012, mot 8,1 prosent på landsbasis.



Figur 4 Antall innbyggere i de fem regionene og andel av befolkningen i Nordland (Kilde: SSB).

Fra 2011 og fram til 2021 har Salten og Lofoten hatt befolkningsvekst på mer enn 4 prosent. Ofoten er regionen med størst tilbakegang, mens Helgeland og Vesterålen har hatt en marginal tilbakegang.



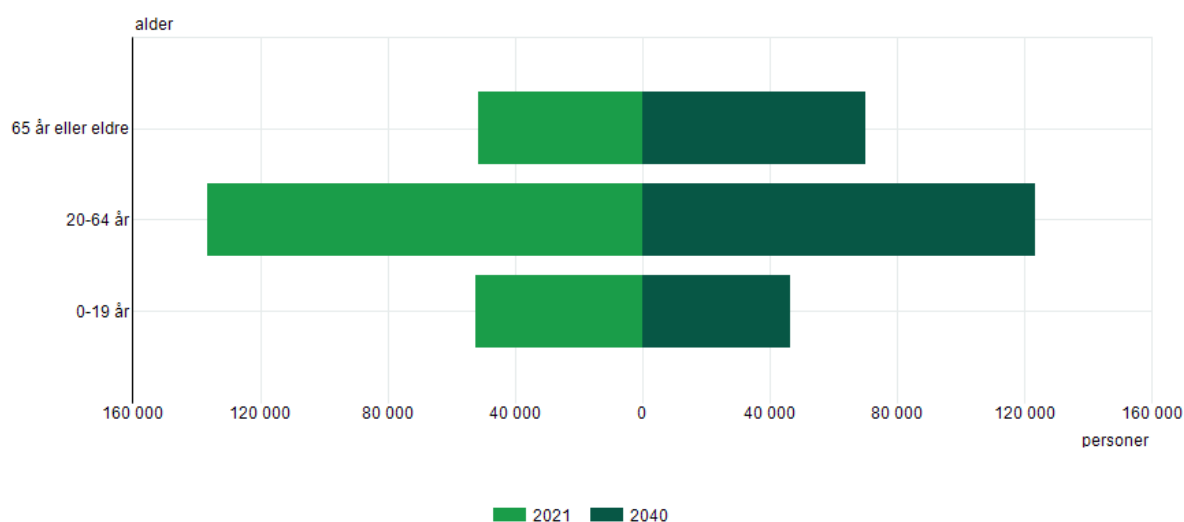
Figur 5 Endringer i befolkning i fem regioner i Nordland, hele fylket sett under ett og Norge i perioden 2011-2021, og forventet utvikling fra 2022-2040 (Kilde: SSB)

[SSBs befolkningsframskrivinger](#) viser at innbyggertallet i Nordland vil være omtrent det samme i 2040 som i dag, mens landet som helhet vil ha en vekst på 8,4 prosent.

Fram mot 2040 ventes det at befolkningsnedgangen i Ofoten, Vesterålen og Helgeland vil fortsette. SSBs prognose tilsier fortsatt befolkningsvekst i Lofoten og Salten.

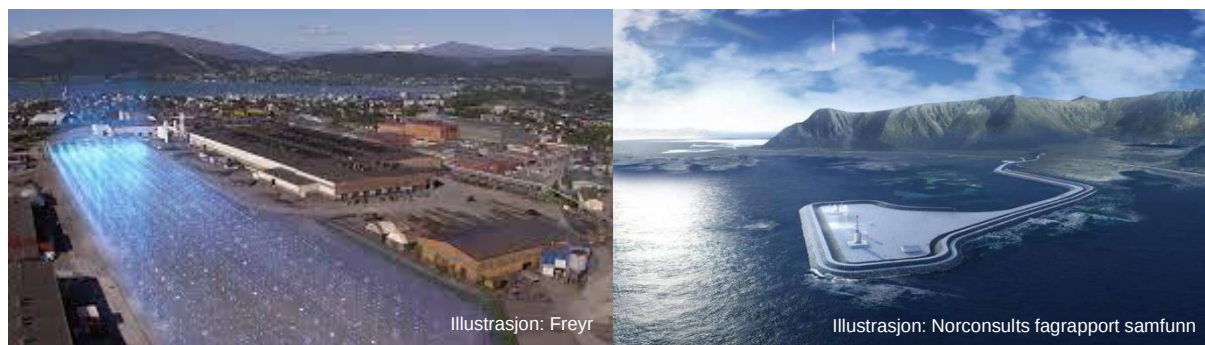
Den generelle nedgangen i innbyggertall har sammenheng med at befolkningen i fylket blir stadig eldre. Fra 2012 til 2020 gikk andelen barn og unge i aldersgruppen 0-19 år ned med 9 prosent. Mens andelen eldre (65 år og oppover) økte med 19 prosent. Resten av befolkningen har hatt en økning på i snitt 1 prosent. Dette er en trend som vil forsterkes framover, som vist i figur 6.

At befolkningen blir stadig eldre, vil påvirke hvor vi bor og jobber, fritidsaktiviteter mm. Det vil også redusere andelen personer i yrkesaktiv alder. Det vil igjen påvirke transportbehovet og transportløsninger i fylket.



Figur 6 Framskrevet folkemengde, etter år og alder, Nordland (Kilde: SSB)

Framtidige satsinger og næringsprosjekter vil kunne påvirke skisserte befolkningsutvikling. Blant annet bygger Freyr en battericellefabrikk på Mo, som etter planen vil ha 1.500 ansatte. Prosjektet vil gi en betydelig befolkningsvekst i Rana kommune og kommunene rundt.



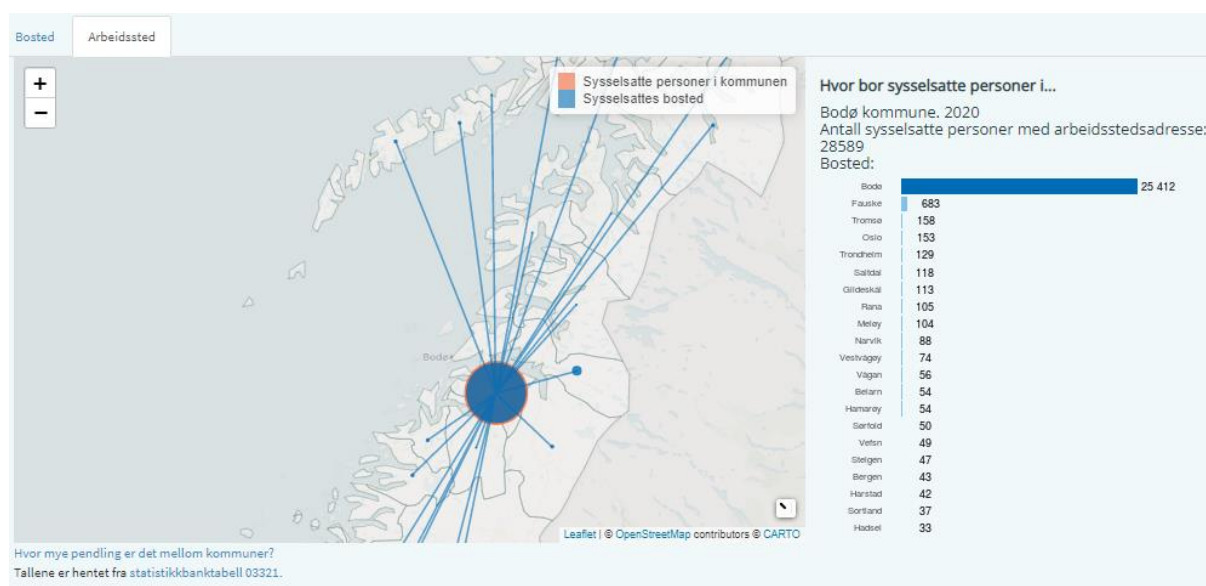
Det er også en rekke andre planer og utviklingsprosjekter i Nordland som kan få betydning for befolkningsutviklingen. Dette omfatter blant annet produksjon av brenselceller, batterier, hydrogen, e-fuel, karbon nanofiber (CNF) i Narvik, Glomfjord og Mosjøen. I tillegg har myndighetene bevilget støtte for å etablere oppskytingsbasen Andøya Spaceport. Det finnes også planer for produksjon av grønt stål, etablering av datalagringscentre med mer. Gitt at

denne type satsinger realiseres vil det bidra til økt kompetansebehov og befolkningsvekst, og påvirke transportbehov og transportløsninger for både varer og mennesker.

Ved å klikke her kan du finne mer detaljert beskrivelse om befolkningsutviklingen i Nordland (Kilde: Indeks Nordland)

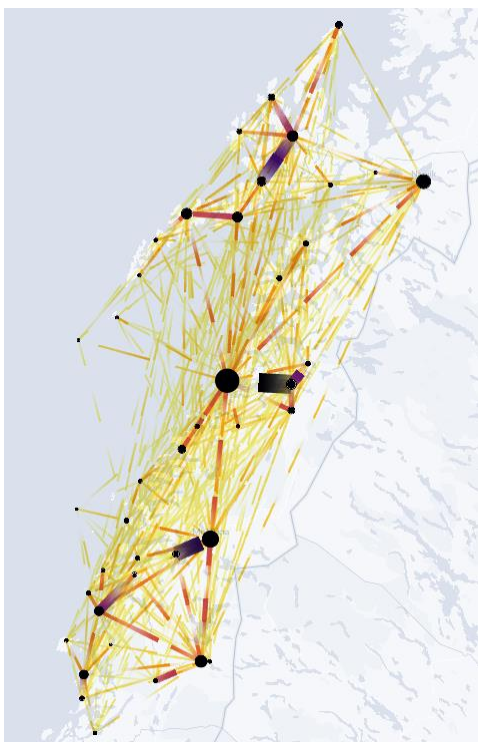
4.2 Bo- og arbeidsmarkedsregioner

Pendlerstrømmer mellom ulike kommuner kan benyttes for å identifisere ulike bo- og arbeidsmarkedsregioner. Pendlerstrømmene kan endres over tid, og avhenger av en rekke forhold som bo- og arbeidsmarked og transporttilbud. SSB har laget en visualisering av pendlingen mellom kommunene i Norge, basert på en til hver tid oppdaterte registertall. Figur 7 viser et eksempel fra [nettsiden](#).



Figur 7 Pendlingsstrømmer, eksempel Bodø som arbeidssted (Kilde: SSB)

På [Indeks Nordland](#) finnes også en visualisering av pendlerstrømmene mellom kommunene i fylket.



Figur 8 Pendlerstrømmer mellom kommuner i Nordland, 2020 (Kilde: Indeks Nordland, SSB)

Nordland har mange kollektivruter med lavt kundegrunnlag og lite belegg. Dette gir et dårlig grunnlag for ordinære kollektive transporttilbud. Dårlig kollektivtilbud vil særlig være en utfordring for unge og eldre fastboende, reiseliv og annet næringsliv. Tabellene nedenfor viser de ti største kommunene for henholdsvis inn- og utpendling i 2020, og ved å gå inn på kartet vist i figur 8 vil man se mellom hvilke kommuner pendlingen foregår.

Kommune	Innpendling
Bodø	1 871
Rana	1 030
Sortland	960
Alstahaug	803
Vefsn	753
Fauske	735
Hadsel	529
Sørfold	383
Vestvågøy	379
Vågan	362

Tabell 1 Innpendling 2020, ti største kommuner (Kilde: SSB)

Kommune	Utpendling
Fauske	1 264
Bodø	860
Sortland	679
Hemnes	661
Hadsel	643
Rana	571
Leirfjord	462
Alstahaug	457
Vestvågøy	456
Vefsn	433

Tabell 2 Utpendling 2020, ti største kommuner (Kilde: SSB)

Ved å klikke her kan du finne mer detaljert beskrivelse om arbeidsmarkedet i Nordland (Kilde: Indeks Nordland)

4.3 Næringsliv

Indeks Nordland følger nærings- og demografiutviklingen i Nordland. Indeks Nordland gir en god beskrivelse over næringslivet i Nordland, og som vil være mer utfyllende i forhold til omtalen om næringslivet i dette kapitlet. De næringene som er beskrevet i dette kapitlet er også mer utførlig beskrevet i vedlegg 2.

Ved å klikke på boksene nedenfor kommer man inn på nettsiden til Indeks Nordland, hvor det gis en oversikt over omsetning, eksport og lønnsomhet i næringslivet i Nordland.

[Omsetning](#)[Eksport](#)[Lønnsomhet](#)

Det ble utarbeidet en Nærings- og godsstrømsanalyse i Nordland i 2018, som gir en fyldig beskrivelse av næringslivet og godsstrømmer fra de ulike sektorene i fylket. Denne analysen utfyller næringsbeskrivelsene i dette kapitlet.

[Klikk her for Nærings- og godsstrømsanalyse Nordland \(2018\)](#)

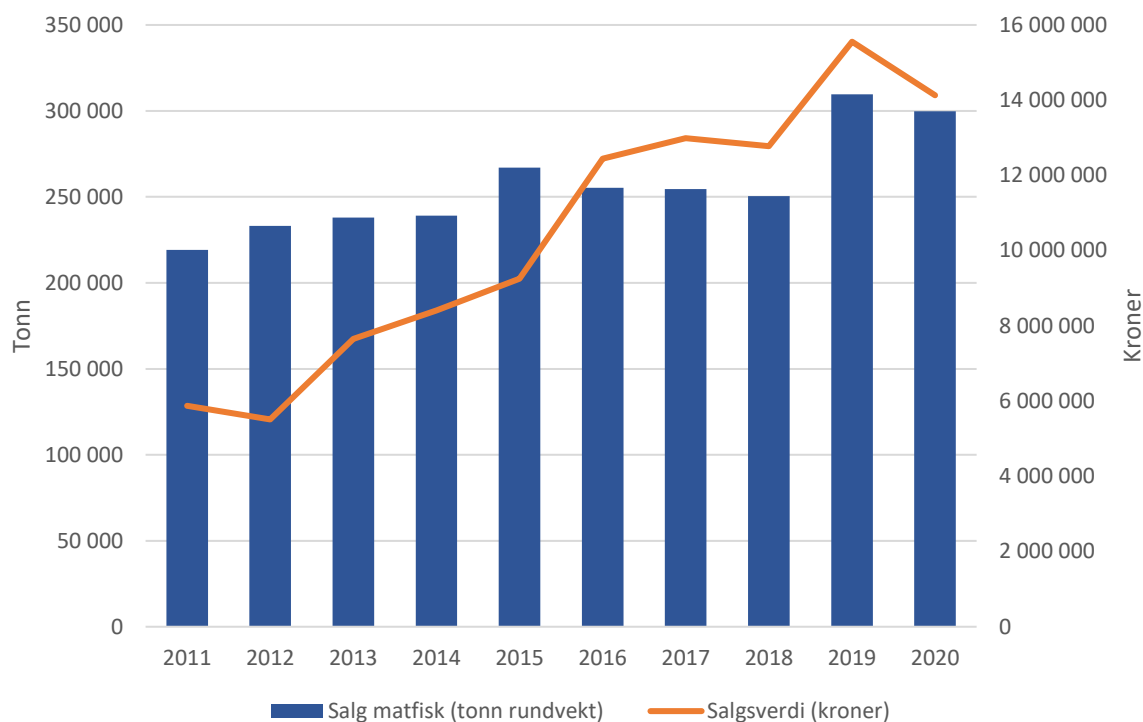
4.3.1 Sjømatnæringen

Sjømatnæringen omfatter både fiskeri, havbruk, nye marine næringer, fiskeforedling og leverandørindustri. Nordland er ett av de største sjømatfylkene i landet målt i omsetningsverdi. I 2020 var Nordlands andel av volumet innen havbruk på 21,4 prosent, mens den for fiskeri var på 11 prosent. I 2020 ble det landet og slaktet om lag 625.000 tonn villfanget og oppdrettet fisk i Nordland.

Havbruk

Det ble solgt nærmere 300.000 tonn laks og regnbueørret fra Nordland i 2020 (rundvekt). Det var en nedgang på 3,2 prosent sammenlignet med året før, men i løpet av de ti siste årene var det en vekst på 36,7 prosent.

Nordland sto for i overkant av halvparten av lakseproduksjonen i den nordlige landsdelen. Av fylkene var det bare Trøndelag og Troms og Finnmark som hadde en større andel av det nasjonale volumet enn Nordland i 2020.

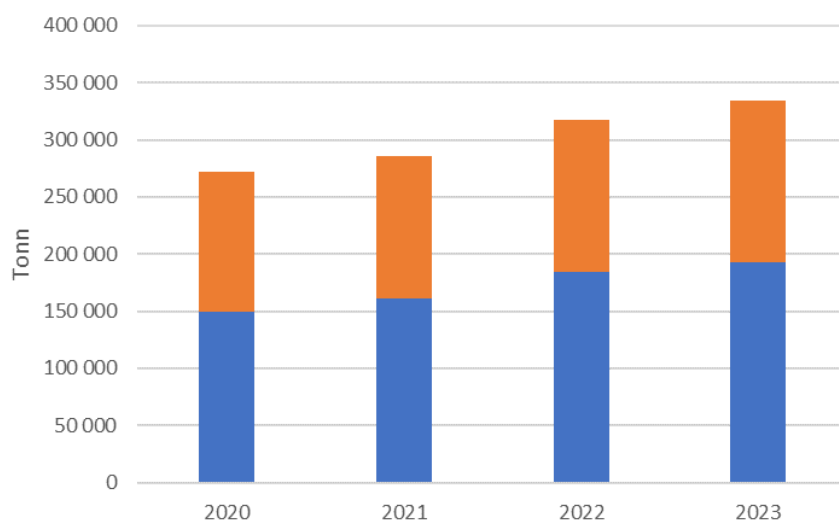


Figur 9 Solgt matfisk fra Nordland og salgsverdi, 2011-2020 (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Omsetningen i Nordland i 2020 var på rundt 14,1 milliarder kroner, en nedgang på litt over 9 prosent fra året før. Fra 2011 har omsetningen økt med mer enn 140 prosent.

En stor andel av lakseproduksjonen går til eksport, der Europa er det største markedet.

I 2020 var det 8 større lakseslakterier i fylket, og fire av disse er lokaliserte ute på øyer hvor ferje er eneste alternative transport med bil til fastlandet.



Figur 10 Anslått transportmengde fra lakseslakterier i Nordland, blå søyle angir volum fra slakteri lokalisert på en øy (Kilde: Bedriftene)

De mest benyttede og belastede vegstrekingene har ikke endret seg i 2020 sammenlignet med [Nærings- og godsstrømsanalyse – Nordland, 2018](#)

I sjømatkartene nedenfor (klikk i boksene) viser vegtrafikken for tunge kjøretøy for sjømatnæringen i 2019. Det ene kartet viser kun transportstrømmene, og det andre kartet viser både transportstrømmer og sjømatbedriftene. Tykke streker viser mer trafikk enn tynne streker. Veger med grønn farge er fylkeskommunale veger, mens veger med rød farge er statlige. Sorte streker viser sjømattransporter på jernbane. De største vegbelastningene skjer fra lakseslakteriene på Herøy, Lovund, Sør-Arnøy, Steigen, Hadsel og fra lakseslakteri og hvitfisknæringen i Øksnes.

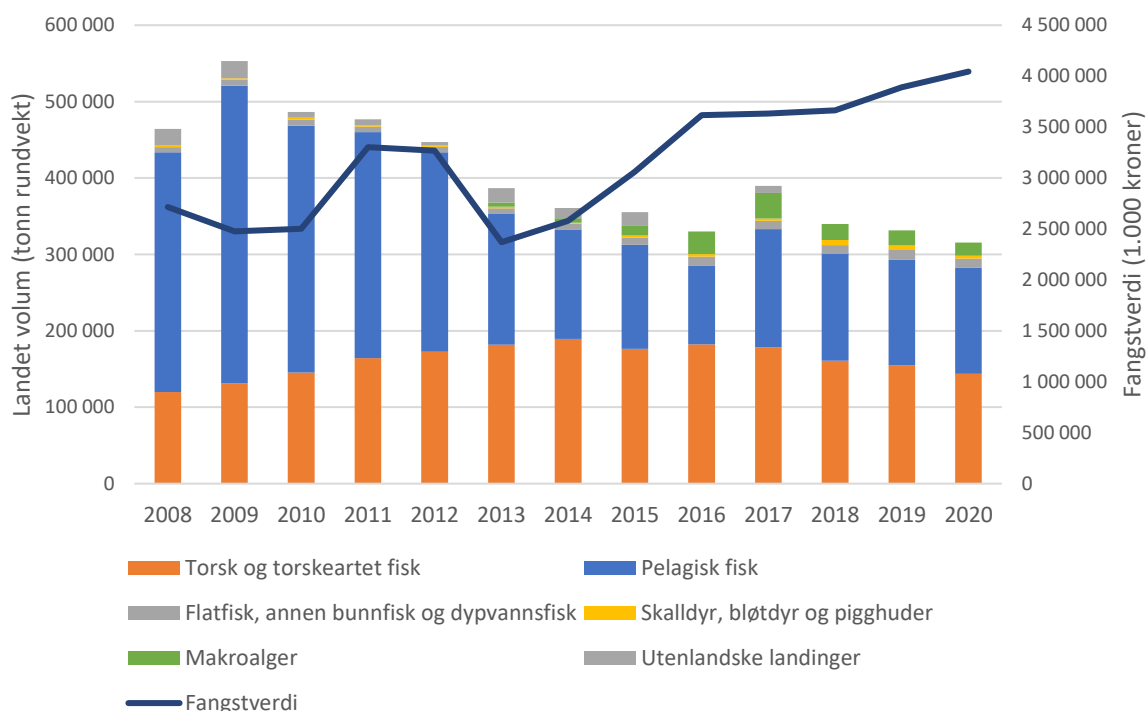
Sjømatkart 2019 – Uten bedrifter

Sjømatkart 2019 – Med bedrifter

I 2020 ble om lag 55 prosent av volumet fraktet fra en av øyene hvor lakseslakteriene er lokalisert. Om anslagene for vekst de nærmeste årene slår til, vil volumene øke betydelig, og andelen fra slakteriene ute på øyene vil også øke. Dette viser avhengigheten av gode ferjeforbindelser og at behovet for bruk av ferjer vil øke i årene fremover. Flere av aktørene har tydelige ambisjoner om å flytte mer av transporten over på jernbane. I 2020 ble om lag 25 prosent av transporten fra slakteriene i fylket sendt med Ofotbanen og Nordlandsbanen. Om målsettingene med å flytte mer av transporten fra vogntog til jernbane kan denne andelen øke opp mot 35 prosent i 2023. Vegbelastningen vil allikevel være stor på strekningene mellom slakteriene og godsterminaler.

Fiskeri

I Nordland ble det landet om lag 325.000 tonn villfanget fisk i 2020 (rund vekt) fra norske og utenlandske fartøy. Samlet førstehåndsverdi (til fisker) av landingene var rundt 4 milliarder kroner.



Figur 11 Landet fisk (tonn rundvekt) og fangstverdi (1.000 kroner) i Nordland (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Fiskeriaktiviteten i Nordland er i hovedsak basert på torsk, hyse og sei, samt norsk vårgytende sild. Skalldyr og bløtdyr utgjør kun mindre kvantum. I 2020 var 46 prosent av landingsvolumene knyttet til torsk og torskert fisk, 44 prosent var pelagisk fisk, mens øvrige arter stod for det resterende.

Fangstverdien har økt betydelig de siste årene, og skyldes særlig prisveksten for torsk. Hele 72 prosent av fangstverdien var knyttet til torsk og torskeartet fisk, mens pelagiske arter stod for om lag 21 prosent.

Lofoten og Vesterålen er de største fiskeriregionene i Nordland. Mer enn 90 prosent av fangstverdien fra fiskeriene kommer fra disse regionene. I 2020 tilsvarte det 3,66 milliarder kroner. Hvitfiskindustrien i fylket er i stor grad basert på ferskt råstoff som leveres av kystflåten. Denne delen av fiskeindustrien eksporterer det meste av torsken ut av fylket i form av saltfisk og tørrfisk. De øvrige volumene selges i hovedsak som fryst eller fersk, hel fisk eller filet. Pelagisk konsumindustri i Nordland baserer sin produksjon i stor grad på råstoff av norsk vårgytende sild og makrell.

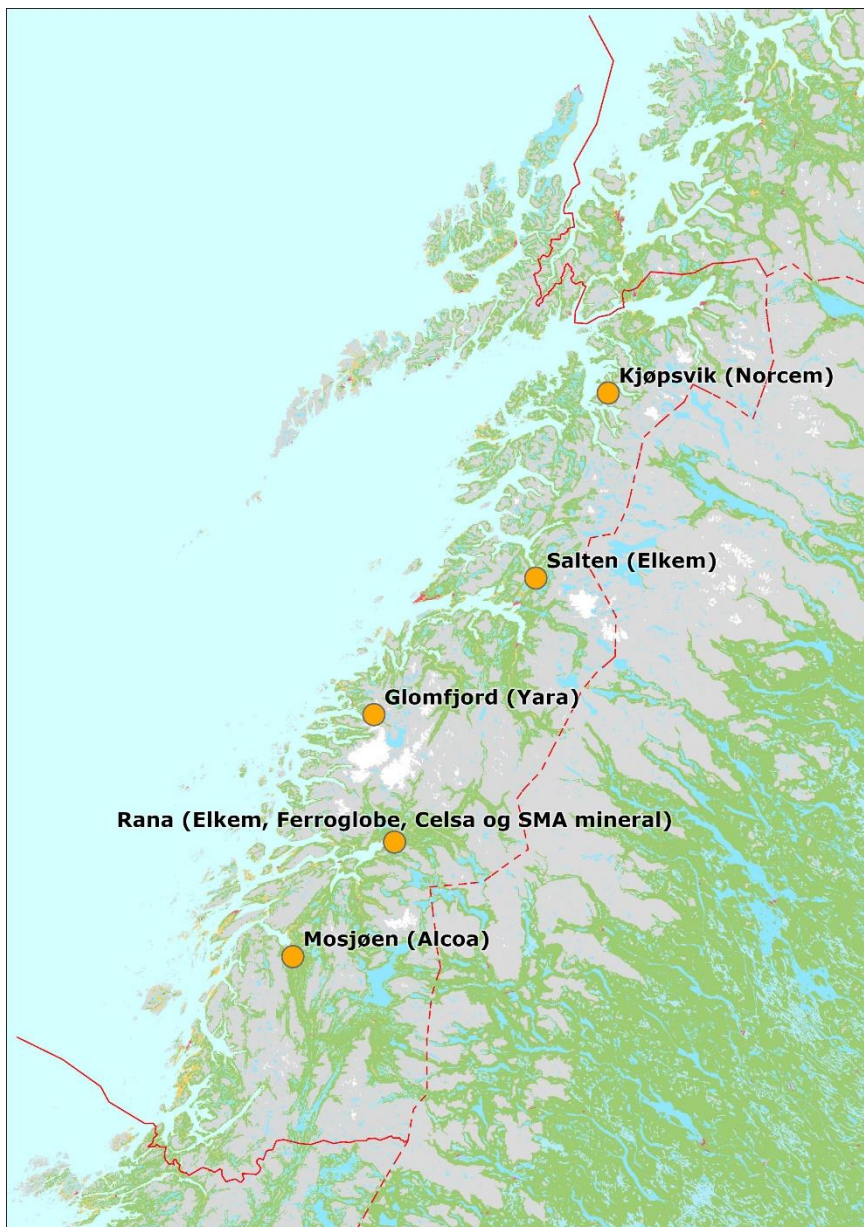
Sjømatnæringen transporterer mye av sine varer på veg. Fangst har en lavere andel vegtransport enn havbruk. En god del av havbruksprodukter transporteres på tog, og har økt i de siste årene. Transporten for pelagiske produkter, som i all hovedsak er frossen, transporteres på sjø.

Fortsetter dagens transportmiddelfordeling, med stor andel biltrafikk, kan dette bety en betydelig utfordring for transportkapasiteten på veg og tilknyttede transportformer som ferje og jernbane.

4.3.2 Kraftforedlende industri

Nordland er ett av de største industrifylkene i landet, der industrien omfatter en rekke viktige bransjer. Med det grønne skifte har den kraftforedlende industrien i Nordland, og leverandørene tilknyttet industrien, et stort potensial for vekst i årene fremover.

Tyngdepunktet for den kraftforedlende industri ligger på Helgeland, der bedriftene er lokalisert på Mo og Mosjøen. Mo har den største aktiviteten med bedriftene Elkem Rana, Ferroglobe Mangan Norway, Celsa Armeringsstål og SMA Mineral.



Figur 12 Kraftforedlende industri i Nordland (Kilde: [Nærings- og godsstrømsanalysen Nordland](#))

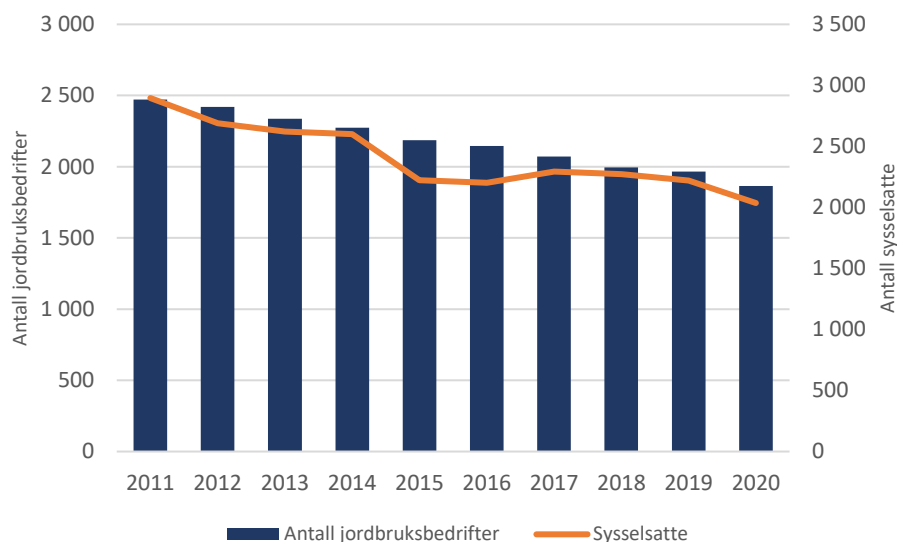
Svært mye av produksjonen går til eksport. For de to bedriftene i Elkem-konsernet dreier det seg om opp til 98 prosent. I 2020 var den samlede eksportverdien fra den kraftforedlende industrien i Nordland på 11,3 milliarder kroner.

Transportbehovet til den kraftforedlende industrien løses i stor grad gjennom sjøtransport, og noe på veg og bane. Vegtransportarbeidet på enkelte lokale strekninger er høye, bl.a. i tilknytning til Mo Industripark.

4.3.3 Landbruk og skogbruk

Landbruk

Nordland hadde 1.864 gårdsbruk med til sammen 2.036 sysselsatte i 2020. Ny teknologi, mer rasjonell drift og strukturelle endringer har gjort at landbruket har gått i retning av færre, men større enheter. I Nordland gikk sysselsettingen og antall gårdsbruk ned med henholdsvis 30 og 25 prosent fra 2011-2020. Dette er en utvikling som sannsynligvis vil fortsette framover.



Figur 13 Utvikling i antall jordbruksbedrifter i Nordland og sysselsatte (Kilde: SSB)

Til tross for at antallet gårdsbruk og sysselsatte har gått mye ned de siste ti årene, har melk- og kjøttproduksjonen i fylket holdt seg relativt stabil. Fra 2011-2020 gikk produksjonen for kjøtt ned med 4,4 prosent, mens melkeproduksjonen gikk ned med 2,7 prosent.

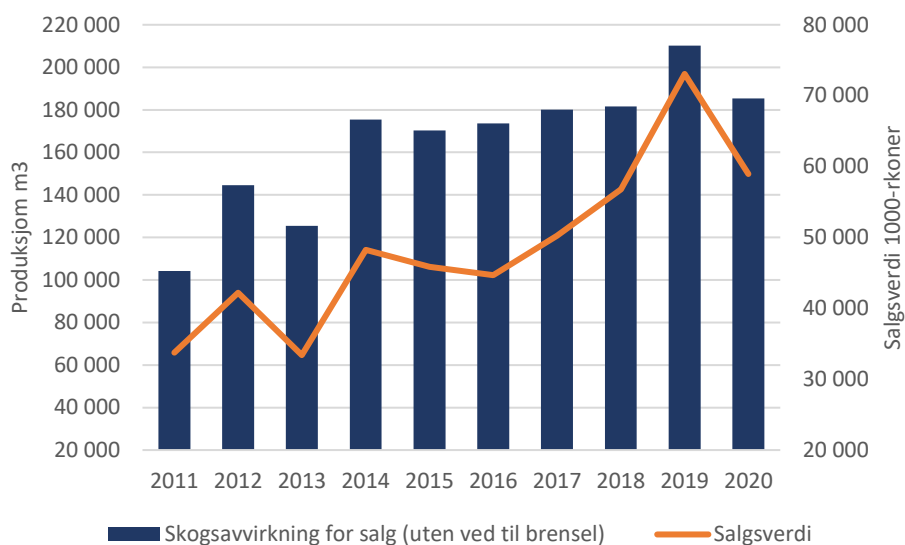
Helgeland dominerer landbruksaktiviteten i Nordland, både husdyrhold og melkeproduksjon. Transportene innen landbruk varierer både med hensyn til type lastebærere og fyllingsgrad. Det dreier seg om alt fra transporter av levende dyr i tilpassede biler, henting og transport av melk i bulk, til transport av ferdigprodukter. Rundt meierier, dyreslakterier og lagerfunksjoner er transportarbeidet høyt. Deler av næringen er sesongbetont. Transportarbeidet skjer på veg og en del av transportene benytter ferjer, særlig på Helgeland. Det transporteres også en stor del innsatsfaktorer som f.eks. gjødsel.

Ved å klikke på boksen nedenfor får du en oversikt over strukturen i landbrukssektoren i Nordland.



Skogbruk

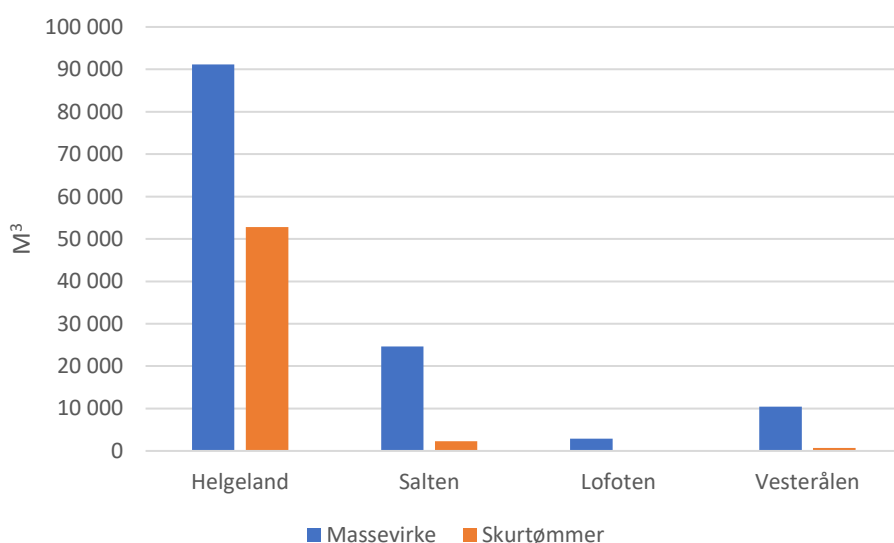
I 2020 ble det hogd 185.268 m³ skog for salg i Nordland. 97 prosent av all skog som avvirkes er gran. 70 prosent går til treforedlingsindustrien, mens resten går til produksjon av planker og bord.



Figur 14 Skogavvirkning i Nordland for salg m³ (uten ved til brensel) og salgsverdi (Kilde: SSB)

Fra 2011-2020 økte avvirkningen av skog med nesten 78 prosent. Tilsvarende har salgsverdien økt i samme periode. I 2020 var den på 58,9 millioner kroner.

Helgeland er den største skogbruksregionen målt i både skogsareal og avvirkningsmengde. I 2020 sto Helgeland for 78 prosent av all skog som ble hugd og omsatt i fylket.



Figur 15 Skogavvirkning i ulike regioner i Nordland (Kilde: SSB)

I 2021 var det registrert 216 bedrifter innenfor skogbruk, noe som var en økning på 25 prosent fra 2012. Bedriftene er som regel små og mange har ingen produksjon. De fleste bedriftene innenfor skogbruk er i Vefsn, Rana, Brønnøy og Bodø.

De aller fleste omsetter tømret sitt gjennom Allskog, som er et samvirke eid av skogeiere i Møre og Romsdal, Trøndelag, Nordland og Troms. Allskog har 70 prosent av markedsandelene i sitt geografiske nedslagsfelt.

I Hattfjelldal ligger treforedlingsbedriften Arbor.

Det meste av tømmer og annet virke fra skogen selges levert ved bilveg. Infrastruktur/tømmerveger er derfor avgjørende for rasjonell drift. En del av vegtransport skjer som inntransport til industrien (f.eks. Arbor eller mottakere utenfor fylket). Til sluttbruker går det meste av transporten med båt, og etter at virket er transportert med bil til havn.

4.3.4 Reiselivsnæringen

Reiselivsnæringen er ett av tre satsningsområder i Nordland, og en av de raskest voksende næringer i verden.

I 2018 var det registrert rundt 2.000 reiselivsbedrifter i Nordland med Helgeland, Lofoten og Salten, som de viktigste reiselivsdestinasjonene i fylket. De fleste bedriftene er små, men har stor betydning for lokalsamfunnene.

Fra 2015 og fram til 2020 økte omsetningen innenfor reiselivsnæringen med 39 prosent, der omsetningen i 2020 var på nesten 12,8 milliarder kroner. Koronapandemien satte deretter en stopper i en lang periode for nærings- og fritidsreiser, både for personer fra inn- og utland. Det fikk stor innvirkning på omsetningen innenfor reiselivsnæringen.

Fra 2015-2019 økte sysselsettingen innenfor reiseliv med 1,5 prosent, men fra 2019-2020 hadde næringen en nedgang på sju prosent.

Mange nordmenn valgte å legge ferien til Nord-Norge under koronapandemien, der Lofoten og Helgeland var særlig populært. På den andre siden har forretningssegmentet gått ned under korona, noe som har rammet både kurs- og konferansemarkedet. Parallelt pågår det en diskusjon rundt hvilke konsekvenser cruiseturismen har for klima og miljø, det samme gjelder for masseturismen i for eksempel Lofoten.

Om trendene vi har sett under pandemien vil fortsette når den er over, er for tidlig å si. Samtidig kan et stadig sterkere fokus på miljø og klima komme til å forsterke disse trendene, og endre reisevanene våre framover.

Transporten i reiselivet består i hovedsak av fly, tog, bil og båt på lengre strekninger. På kortere strekninger og mer lokalt benyttes det i økende grad kollektivtransport som buss, hurtigbåter og ferje, samt lokaltog. Leiebiler benyttes også en del i landsdelen. Kystruten Bergen–Kirkenes er svært populært i reiselivssammenheng. Det har vært økende cruiseanløp i de senere årene, og før pandemien inntraff.

Ved å klikke i boksene nedenfor får du en oversikt over passasjertrafikken fra flyplassene i Nordland og oversikt over cruisetrafikken i Nordland.



Passasjertrafikk til og fra flyplasser i Nordland



Cruisetrafikk i Nordland

4.3.5 Varehandelen

Detaljhandel

Detaljhandelen omfatter i all hovedsak dagligvarehandelen, hvor omsetningen har økt gradvis opp siden 2011. Parallelt har antallet sysselsatte gått ned.

I perioden 2011-2020 økte omsetningen med 33,4 prosent, mens sysselsettingen gikk ned med 13,9 prosent. Tilsvarende tall for perioden 2015-2020 var på henholdsvis 20,2 prosent og -3,8 prosent.

Stadig mer av omsetningen i varehandelen skjer i de store kjøpesentrene, som er lokalisert i byer og tettsteder. Utviklingen går dessuten i retning av økt digitalisering, der blant annet netthandelen har skutt fart; en utvikling som ble forsterket under koronapandemien.

[Økt netthandel fører til mer godstrafikk på veiene](#)

Forskningen har fokusert mye på hvordan netthandel påvirker den enkelte forbrukers reiseatferd. Noen studier viser at netthandel *erstatte* reiser til butikk, fordi forbrukeren ikke trenger å reise til butikken når varen leveres på døren eller på et hentested. Andre studier viser at netthandel kommer som et supplement, fordi netthandel ikke erstatter all handling i butikk. Mange ser på handling som en fritidssysse, og er ikke en aktivitet de vil slutte med selv om de får [varene på døra](#).

Hvordan netthandelen påvirker reiseadferden/transportbehovet til forbrukerne er derfor for tidlig å si.

[Matvarehandel](#)

NorgesGruppen, Coop Norge Handel og Reitan-Gruppen er de største aktørene på markedet. Blant matvaregrossistene er det: Coop, Rema og ASKO, som dominerer bildet. Dagligvaretransporten står for mye transportarbeid på veg i Nordland, og en god del varer transporteres på tog fra grossister i Sør-Norge til Narvik, og noe på Nordlandsbanen. Coop og ASKO har lagerfunksjoner i Tromsø og distribuerer varer til deler av nordre Nordland. Rema har lagerfunksjoner Narvik og Trondheim. Rema sitt lager i Trondheim leverer varer opp til Mo i Rana. I tillegg har Coop lagerfunksjon i Trondheim som leverer varer til store deler av Nordland. ASKO har også lagerfunksjon i Trondheim og lever varer opp til Hamarøy.

[Handel med petroleumsprodukter](#)

Innen petroleum har utviklingen gått mot store sentraldepoter, der flere oljeselskaper tar ut drivstoff fra samme depot/tankanlegg. Distribusjon inn til anleggene skjer vi tankskip, mens distribusjon ut til bensinstasjoner, industri og lignende primært skjer med bil.

De tyngste trafikkerte vegene knyttet til bildistribusjon av petroleumsprodukter ligger i nærheten av de store tankanleggene (de største anleggene er lokaliserte på Mo i Rana og Bodø) og bysentrene.

4.3.6 Andre næringer i Nordland

I vedlegg 2 beskrives bergverksindustrien, bygg og anlegg og petroleumsnæringen. Bygg og anlegg er en transportkrevende næring, men med store variasjoner mellom ulike år etter hvor aktiviteten er. For enda mer informasjon om andre næringer i Nordland kan man klikke seg inn på lenken i boksen under, til Nærings- og godstrømsanalyse Nordland.

[Klikk her for Nærings- og godsstrømsanalyse Nordland \(2018\)](#)

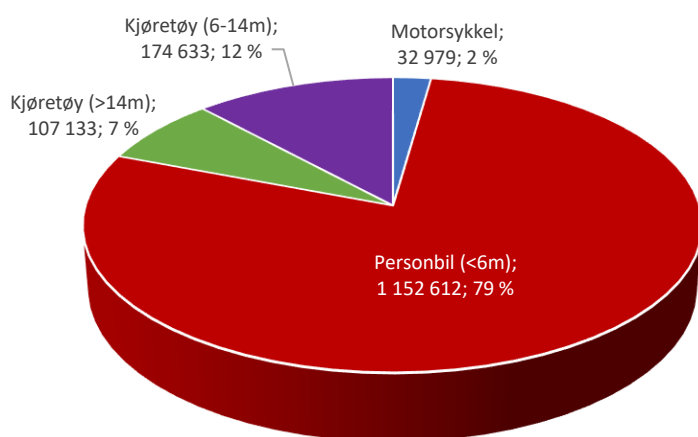
4.4 Trafikkutvikling

4.4.1 Ferjesamband

Nordland fylkeskommune har ansvar for totalt 23 ferjesamband i 2021. I tillegg har staten ansvar for fire samband. Ved å klikke i boksen nedenfor finner du en oversikt over fylkesvegferjesambandene i Nordland. Du kan zoome inn på kartet for ønsket geografisk område og klikke på aktuelle samband for å få frem ytterligere opplysninger. Der vises trafikkbelastningene på de enkelte samband.

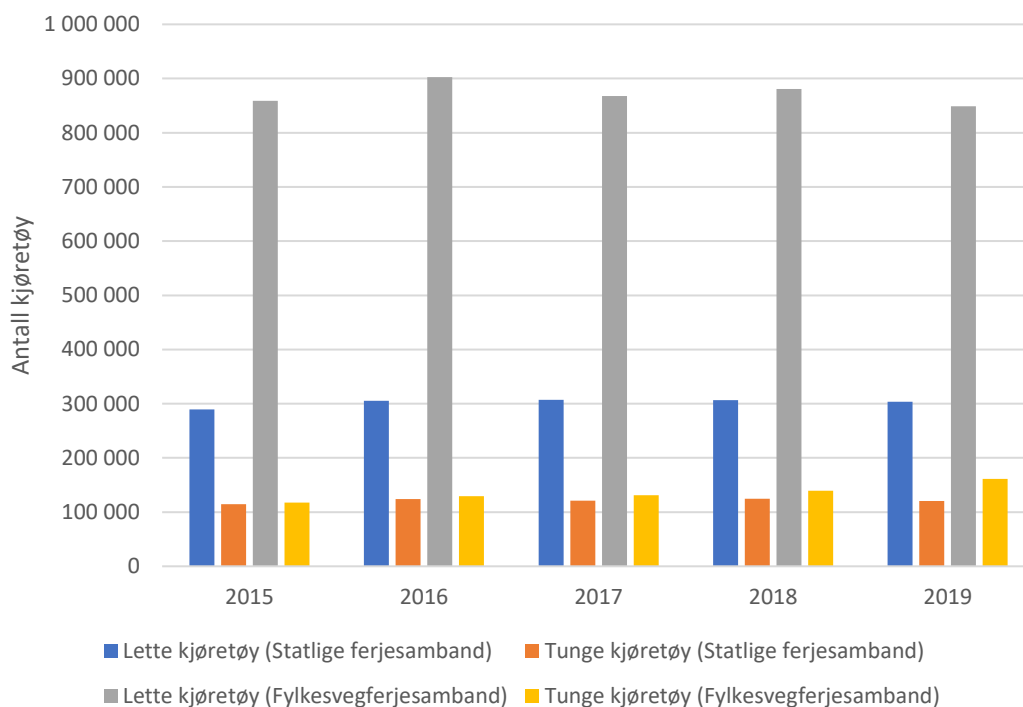
Oversikt over ferjesamband i Nordland

Fordelingen av antall kjøretøy på de 27 sambandene som var i drift i 2019 er vist i figur 16. Fylkesvegferjene fraktet om lag 70 prosent av alle kjøretøy i Nordland, og 57 prosent av alle tunge kjøretøy (lengde over 6 meter).



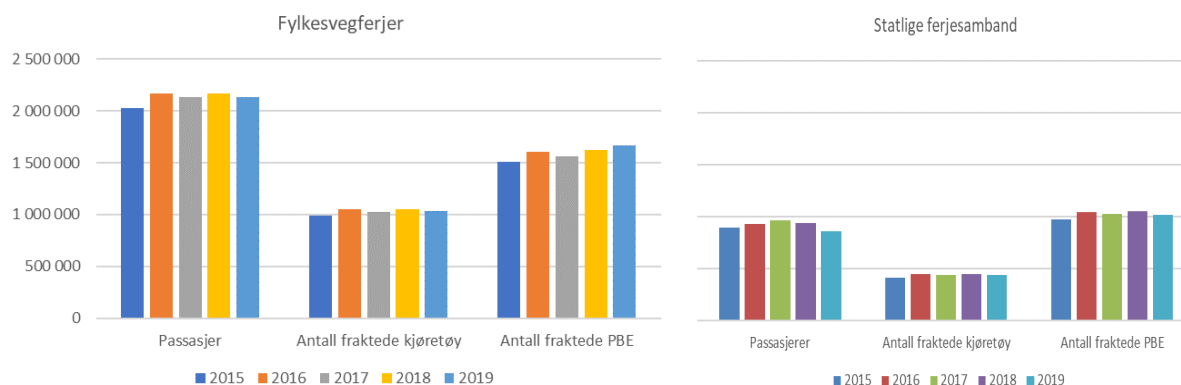
Figur 16 Fordeling av antall kjøretøy på alle ferjesamband i Nordland i 2019 (Kilde: Ferjedatabanken)

I perioden 2015 – 2019 økte antall fraktete kjøretøy med litt over 4 prosent. Den største veksten var for tunge kjøretøy (lengde over 6 meter) på fylkesvegferjene, med nærmere 37 prosent.



Figur 17 Utvikling i antall kjøretøy på alle ferjesamband i Nordland, 2015-2019 (Kilde: Ferjedatabanken)

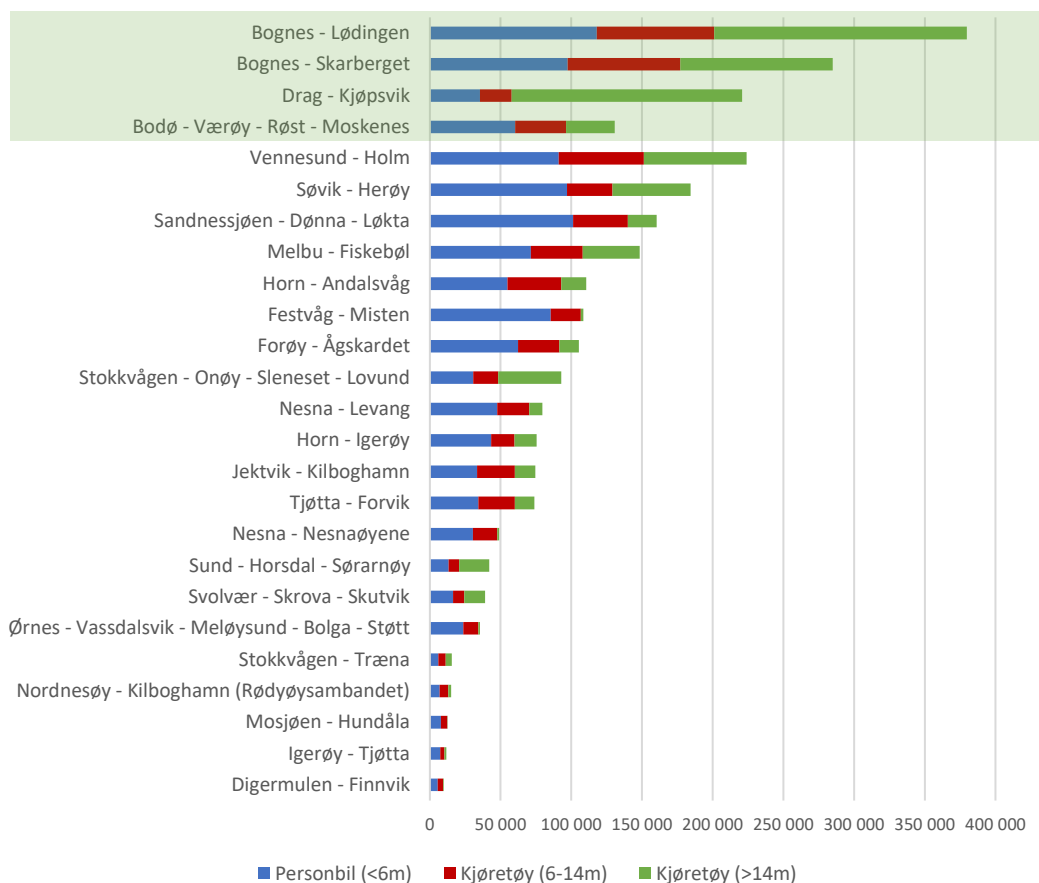
For å tallfeste hvor stor plass og belastning det enkelte kjøretøy utgjør for ferjen/ ferjedekket brukes måleenhet for kjøretøy på ferje PBE (personbilenheter, 4,3 meter lengde). Omregningsfaktoren for PBE er basert på kjøretøyets lengde.



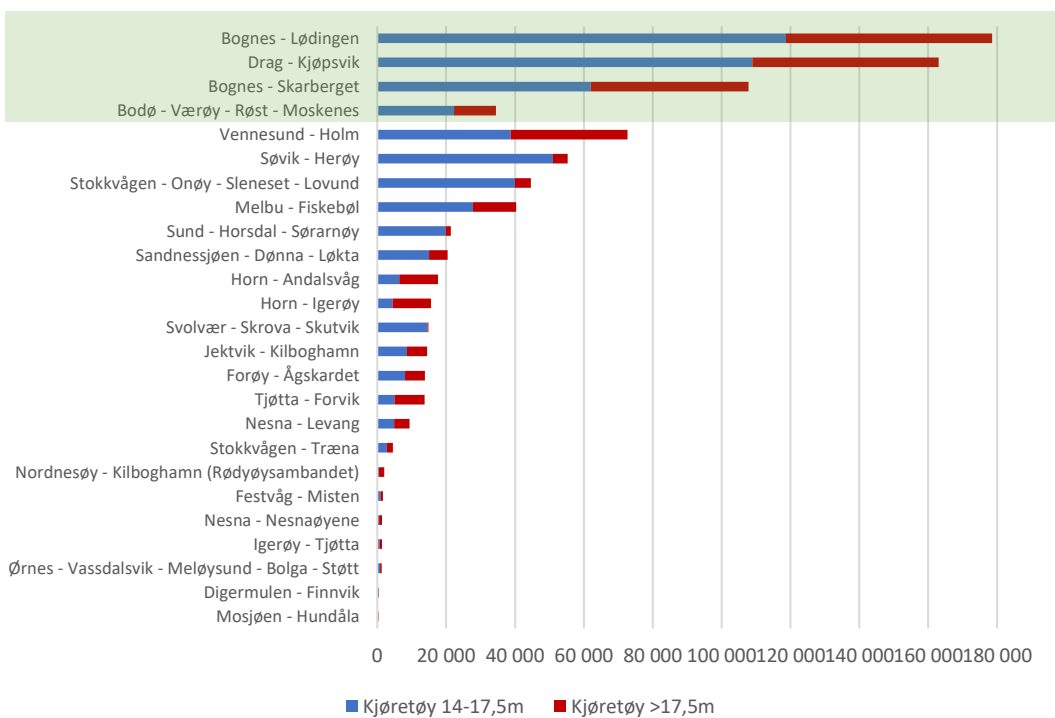
Figur 18 Utvikling i antall passasjerer, kjøretøy og PBE på ferjesambandene i Nordland, 2015-2019 (Kilde: Ferjedatabanken)

Figur 18 viser at det er flest kjøretøy som fraktes med fylkesvegferjene, siden det er flest samband. Det er også flest tunge kjøretøy på fylkesvegferjene.

Som vist i figur 19 og 20 er det de statlige sambandene som har høyest andel tunge kjøretøy.



Figur 19 PBE per ferjesamband i Nordland 2019. Statlige samband med grønn bakgrunn. Sambandet Svolvær-Skrova har åpent hele året, mens Skutvik kun driftes om sommeren. (Kilde: Ferjedatabanken)



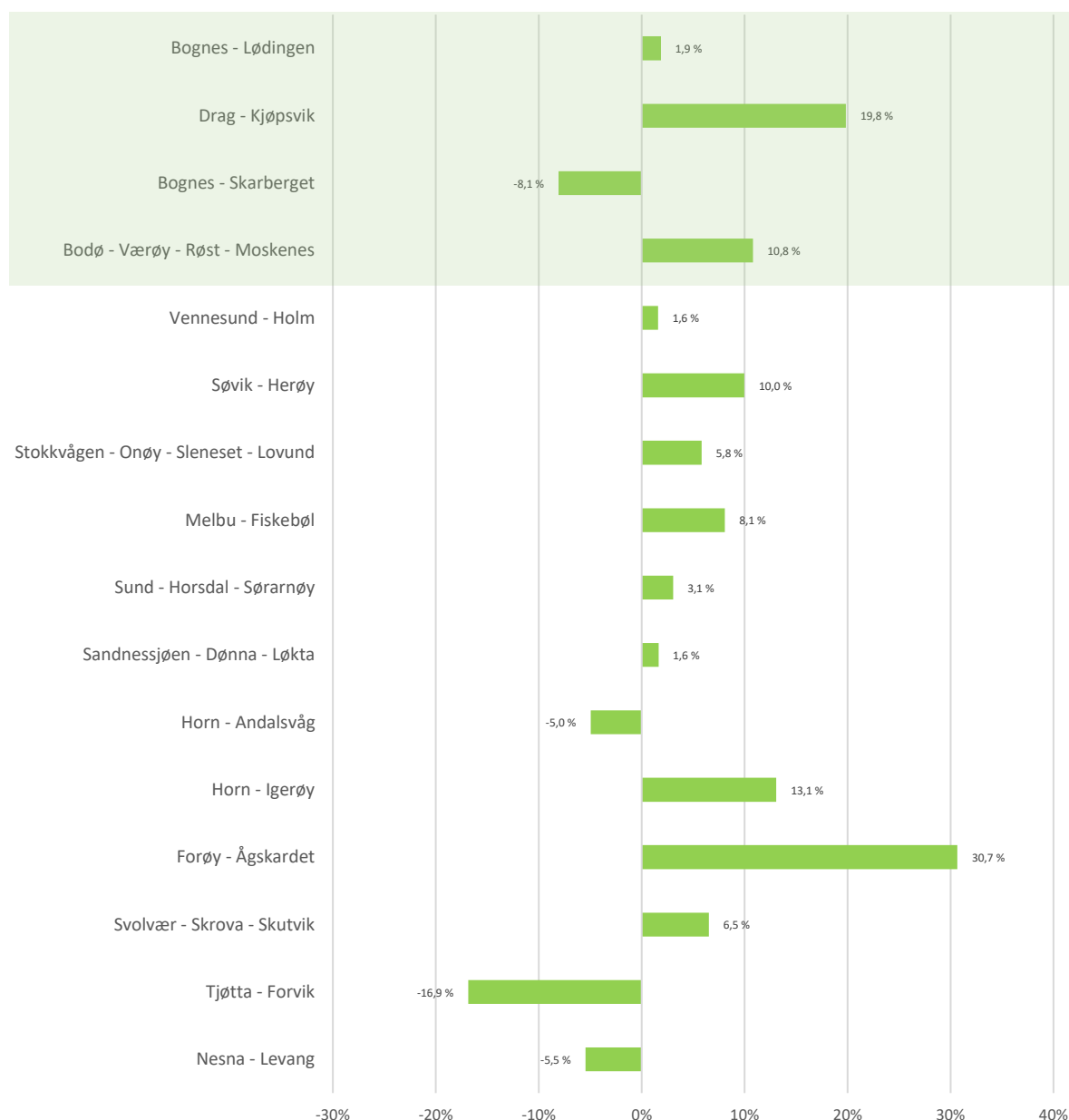
Figur 20 Kjøretøy ≥ 14 meter, ferjesambandene i Nordland 2019 (PBE). Statlige samband med grønn bakgrunn. (Kilde: Ferjedatabanken)

De sambandene som har mest tungtrafikk er Bognes-Lødingen og Drag-Kjøpsvik. De seks sambandene med mest tungtrafikk stod for omtrent 73 prosent av totaltrafikken av tyngre kjøretøy i Nordland.

Til tross for at Bognes-Skarberget er et større samband enn Drag-Kjøpsvik, målt ved PBE, har sambandet Drag-Kjøpsvik vesentlig større tungtrafikk. I 2019 gikk det i underkant av 36 vogntog per dag over Bognes-Skarberget, mens det gikk i underkant av 55 vogntog over Drag-Kjøpsvik. Begge sambandene transporterer gjennomgående E6-trafikk, og om lag 31 prosent av tungtrafikken i Nordland går over disse to sambandene. Fem fylkesferjesamband benyttes i forbindelse med laksetransport. Disse er:

- Søvik-Herøy
- Sandnessjøen-Dønna-Løkta
- Sund-Horsdal-Sørarnøy
- Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund
- Svolvær-Skrova-Skutvik

I perioden 2015 – 2019 har det vært endringer i belastningen fra kjøretøy over 14 meter på en rekke samband.



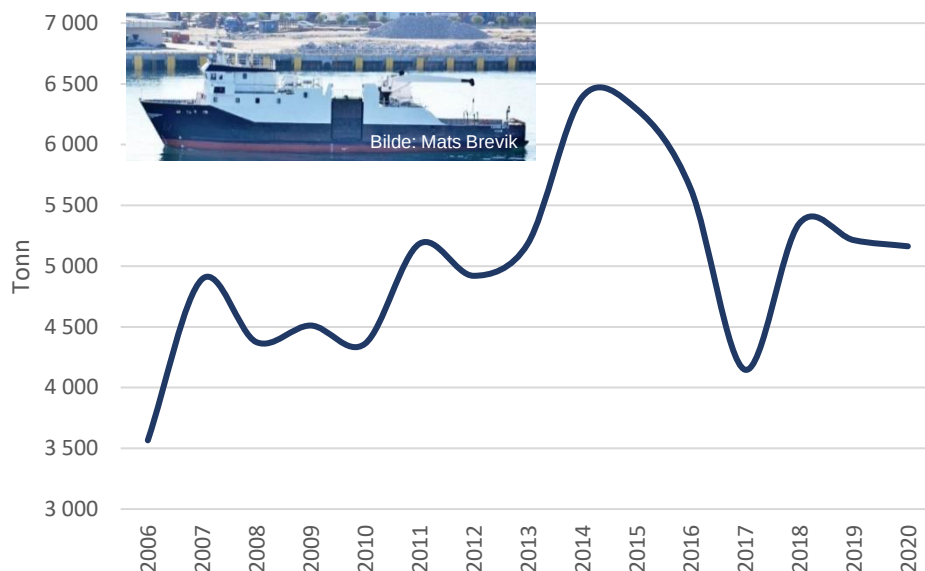
Figur 21 Prosentvis endring i PBE for store kjøretøy (>14 meter) per ferjesamband i Nordland 2015 – 2019. Statlige samband med grønn bakgrunn. Sambandene er sortert etter trafikkmengde for store kjøretøy, likt figur 20. (Kilde: Ferjedatabanken)

Tre ferjesamband har endret rutestruktur etter 2015, og er dermed ikke med i figur 21. Disse er Stokkvågen - Træna, Ørnes - Vassdalsvik - Meløysund - Bolga - Støtt og Jektvik – Kilboghamn. De seks minste sambandene som var i trafikk i både 2015 og 2019 er ikke med i figuren. Hovedårsaken er at flere av disse har lite tungtrafikk (målt i PBE), og det er store variasjoner mellom ulike år.

Flere av fylkesferjesambandene på Helgeland har hatt en økning i PBE fra 2015-2019. En god del av økningen har sammenheng med økt lakseproduksjon i regionen.

4.4.2 Kystgodsruta og annen næringstransport på sjø

Kystgodsruta driftes med fartøyet MS "Fjordlast II" av Bodørederiet Finn Olsen Rederi AS på kontrakt med Nordland fylkeskommune. Ruta går mellom Bodø og Nesna med anløp til en rekke steder langs kysten. Kontraktsperioden utløper utgangen av 2022.



Figur 22 Gods på Kystgodsruta (2006-2020) (Kilde: Nordland fylkeskommune)

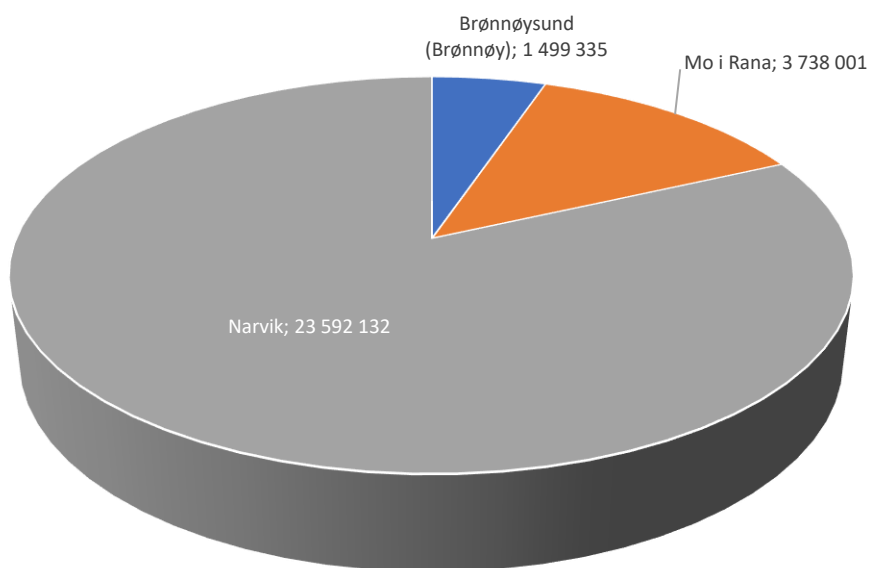
I 2020 ble det fraktet 5.163 tonn med gods langs Kystgodsruta. Det var 1.228 tonn lavere enn toppåret i 2014, men omtrent på samme nivå som for ti år siden.

I tillegg samarbeider Nor Lines og Hurtigruten om godstransport langs kysten. Hurtigruteskipene anløper daglig 10 steder i Nordland, og transporterer dagligvarer og fisk, personbiler og byggevarer.

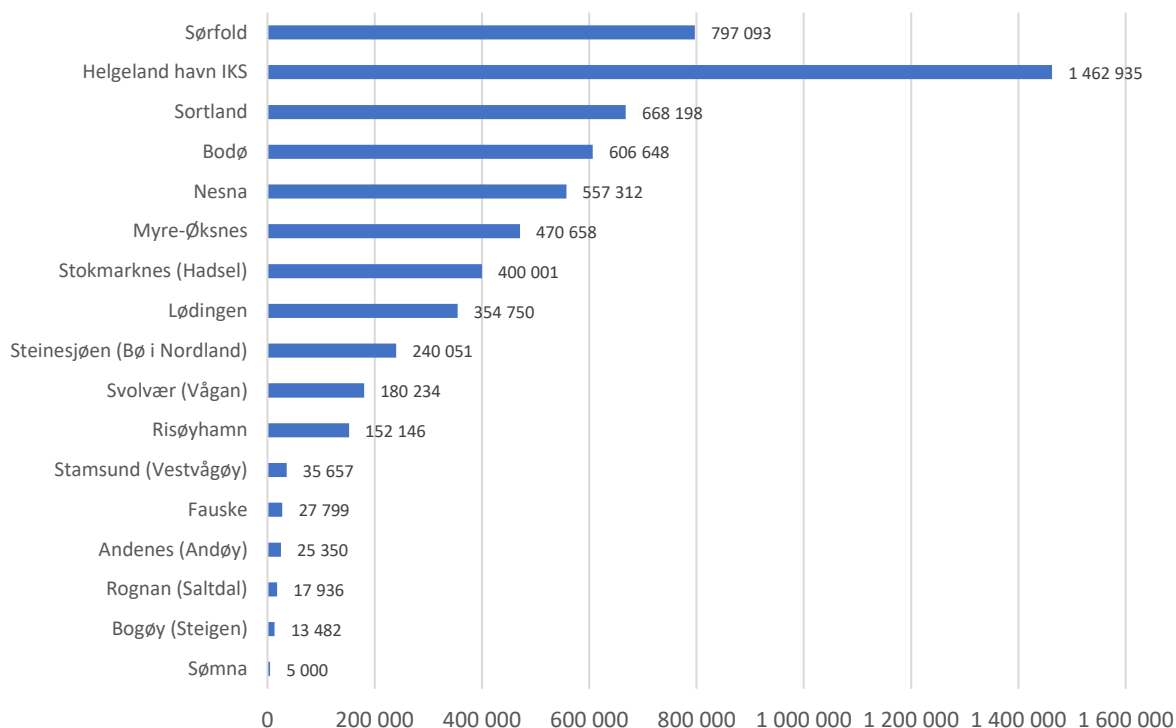
4.4.3 Havner og kaianlegg

Det blir transportert store mengder gods fra havnene i Nordland. I 2020 ble det registrert en godsmengde på 34,1 millioner tonn. Det var en økning på nesten 19 prosent fra 2015. Det finnes flere kommunale/private kaianlegg som er viktige for næringsutviklingen i fylket, men hvor transportvolumene ikke registreres i offentlig statistikk.

Så mye som 69 prosent av alt godsvolumet i Nordland går over Narvik havn. Det skyldes i all hovedsak LKAB, som skiper ut jernmalm. Andre store havner er Mo i Rana og Brønnøysund. Mye av godset som går over havna i Brønnøysund er knyttet til Brønnøy Kalk, hvor utlasting skjer over et kaianlegg i Ursfjorden. Volumene fra de tre største havnene er vist i figur 16, mens de resterende havnene vises i figur 17.



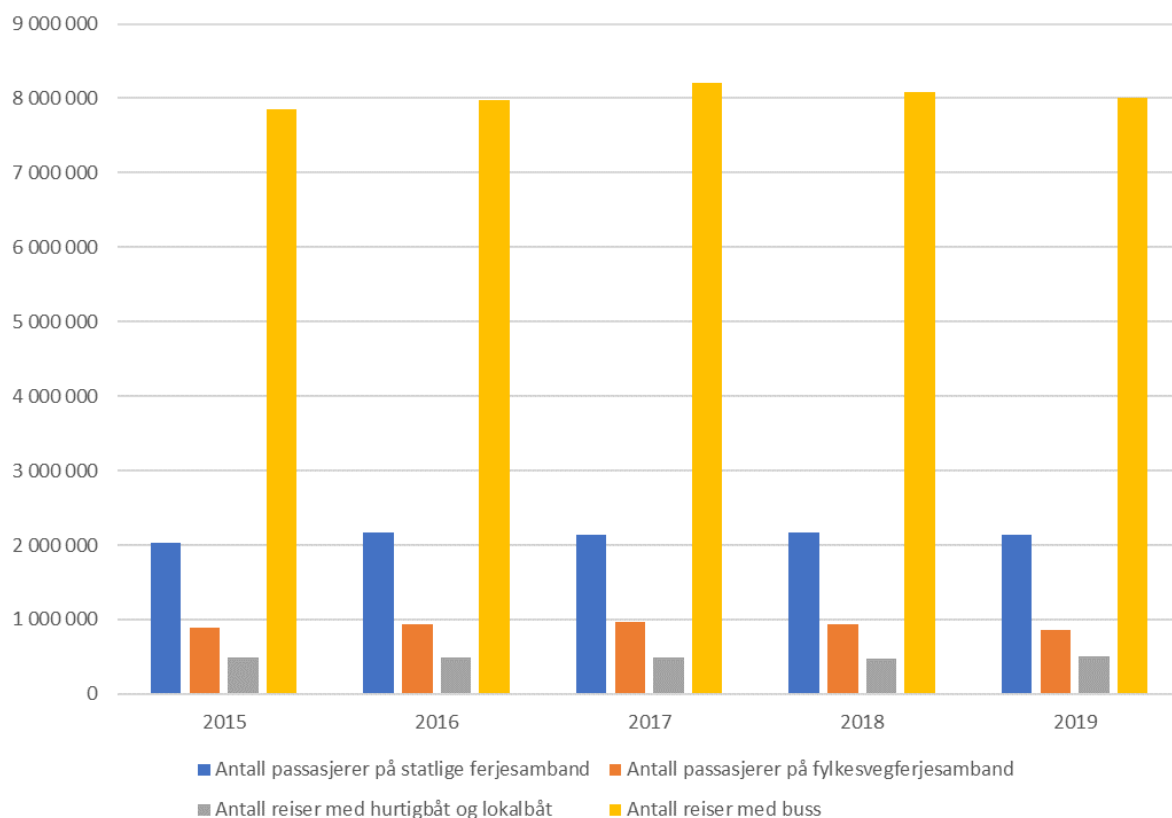
Figur 23 Total godsmengde (tonn) over kai ved de tre største havnene i Nordland, 2020 (Kilde: SSB)



Figur 24 Totale tonn over kai ved havner i Nordland, 2020 (Kilde: SSB)

En del av fiskerihavnene har ikke oppgitt statistikk, og er derfor ikke tatt med i figuren. Eksempler på disse havnene er Røst, Værøy og enkelte Helgelandskommuner. Meløy har også en relativt stor havn som følge av Yara, men mangler offentlige statistikker på godsmengde. Det samme gjelder Hamarøy, som har en del aktivitet på bakgrunn av Norcem og The Quarts Corp.

4.4.4 Passasjerutvikling



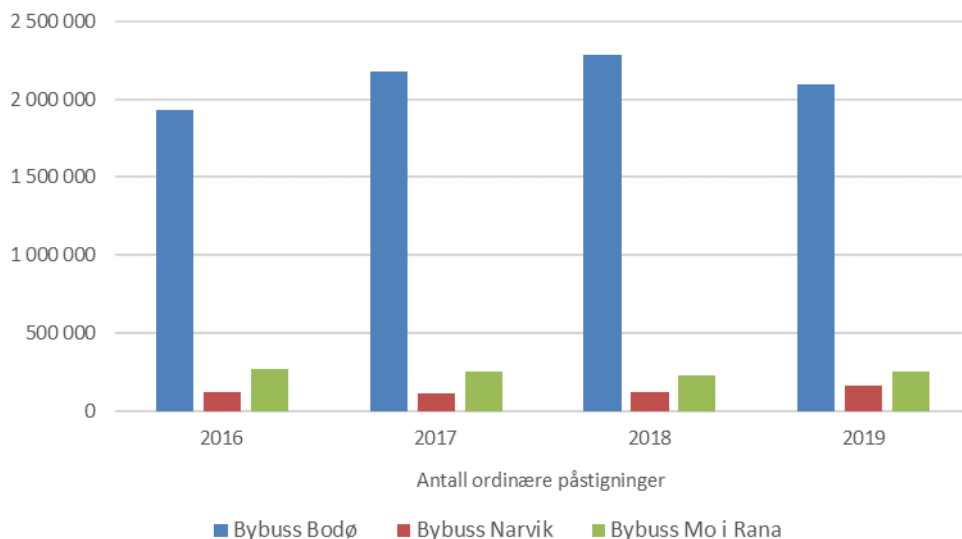
Figur 25 Passasjerutvikling ferjer, hurtig- og lokalbåt og buss (Kilde: Ferjedatabanken og SSB)

Fra 2015-2019 var det en nedgang i antall passasjerer på fylkesvegferjesamband med 3,7 prosent. Det er flest passasjerer på statlige ferjesamband, mens det er flest antall kjøretøy på fylkesvegferjesambandene. I samme periode var det vekst i antall reisende med buss og hurtig- eller lokalbåt.

Nordland fylkeskommune drifter 21 hurtigbåtsamband, og ved å klikke på boksen nedenfor kan du se på kartet alle sambandene i Nordland.

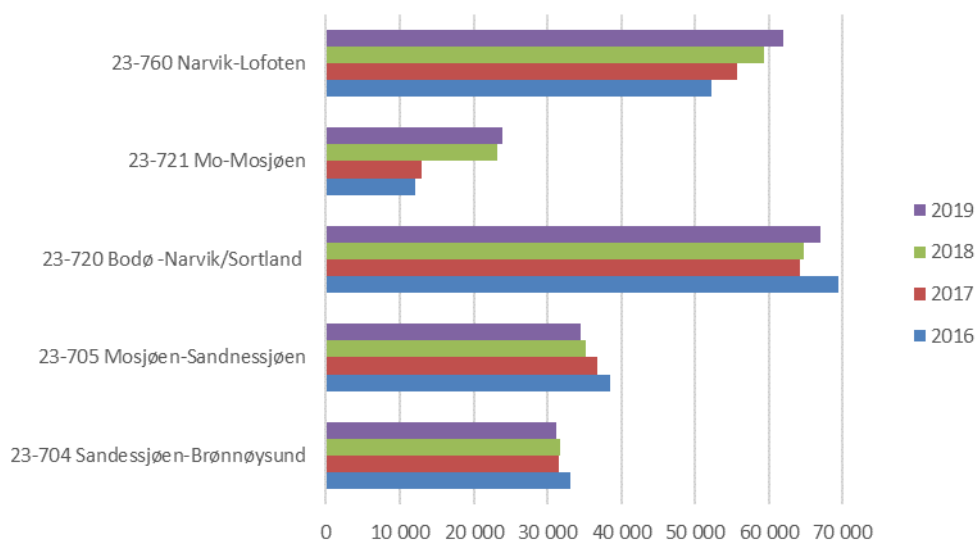
Oversikt over hurtigbåtsamband i Nordland

I 2019 ble det registrert 501.051 passasjerer på hurtigbåtene og lokalbåtene i fylket. Det var en vekst på 3,7 prosent fra 2015. Tilsvarende ble det registrert i overkant av 8 millioner busspassasjerer i Nordland i 2019, en økning på 1,9 prosent fra 2015. Parallelt økte antallet tilbakelagte passasjerkilometer i buss med 1,1 prosent.



Figur 26 Antall ordinære påstigninger på bybusser i Nordland (Kilde: Nordland fylkeskommune)

Bybussene i Bodø, Narvik og Mo i Rana hadde i sum flest passasjerer. I perioden 2016-2019 var det en vekst i Bodø og Narvik på henholdsvis 8,2 og 32,8 prosent, mens det var en nedgang på 6 prosent i Mo i Rana. For regionrutene var det en samlet passasjervekst på 6,6 prosent i perioden.



Figur 27 Antall ordinære påstigninger på regionruter i Nordland (Kilde: Nordland fylkeskommune)

Fra 2019-2020 gikk passasjerantallet på buss ned med 37,4 prosent, mens antall passasjerkilometer gikk ned med 42,3 prosent (kilde: SSB). Nedgangen skyldes koronapandemien, som reduserte mobiliteten i samfunnet betydelig. Mange ble pålagt hjemmekontor, samtidig som deler av offentlige- og private tjenestetilbud, sammen med varehandelen, i perioder ble stengt ned. Krav til 1-meters regel og begrensninger på antall personer, som kunne treffes, gjorde det også vanskelig å møte venner og familie på fritiden.

Koronapandemien har fått store konsekvenser for folks reisevaner på kort og lang sikt, og for kollektivtransportens drifts og inntektsgrunnlag. Utfordringene fremover vil være å møte et ustabil og mindre forutsigbart marked, større fokus på trengsel og kapasitet i transport-

systemet, og ikke minst å sikre kollektivtilbudets konkurransekraft i forhold til privatbilen. Med betydelig reduserte inntekter for kollektivtransport vil det være behov for nye finansieringsløsninger som legger grunnlag for et forutsigbart og velfungerende kollektivtilbud.

Transportarbeidet i 2019 på Nordlandsbanen var litt over 147 millioner passasjerkilometer, og nærmere 468.000 påstigende passasjerer. Sammenlignet med 2012 var det en nedgang på 2,2 prosent. Fra 2019 til 2020 ble transportarbeidet redusert med 53,1 prosent, og nedgangen var litt større enn i Norge samlet. Nedgangen i passasjertransporten skyldes i all hovedsak de ulike nasjonale og lokale tiltakene som er innført for å håndtere koronasituasjonen siden midten av mars i 2019.

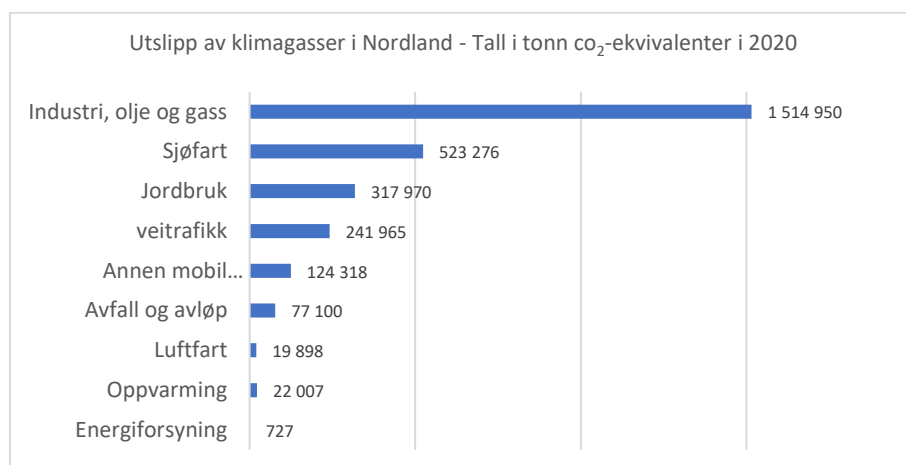
4.5 Trafikkmengde på fylkesveger

Det er ulike trafikkmengder på fylkesvegene i Nordland, og størst trafikk i og rundt byene og større tettsteder. Ved å klikke på boksen nedenfor finner du på kartet en mer detaljert oversikt over trafikkmengder oppgitt i gjennomsnitt antall kjøretøy i døgnet over året (ÅDT, total). Du kan zoome inn aktuelle vegstrekninger i et geografisk område for å se spesifikk på trafikkmengde. Der vil du se at trafikken på fylkesvegene går til og fra hovedferdselsårene i fylket (europavegene, riksvegene og jernbane), hvor særlig næringstransporter bidrar til høy vegbelastning.

Oversikt over trafikkmengde på fylkesvegene i Nordland

4.6 Klimaregnskap i Nordland

Utslipp av klimagasser i Nordland i 2020 var på ca. 2,8 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Figuren nedenfor viser sektorfordelt utslippsregnskap for 2020. Transport var den nest største kilden til klimagassutslipp, og stod for om lag en tredjedel av utslippene i Nordland. Bare industri, olje og gass sektoren hadde høyere utslipp.



Figur 28 Utslipp av klimagasser i Nordland i 2020, sektorfordelt (Kilde: [Miljødirektoratet](#))

I 2020 var det samlede klimafotavtrykket til Nordland fylkeskommune sin egen virksomhet på 181.500 tonn CO₂-ekvivalenter. Dette var en nedgang på 16 prosent fra 2018 (216.300 CO₂-ekvivalenter).

	Adm.	Vgs.	Tannhelse	Kultur, idrett, næring	Fylkesveier	Bilruter	Fylkesvegferjer	Båtruter	Transp. funksj.	SUM
Forbruksmateriell og utstyr	752	5 150	825	455	305	131	83	2 390	0,0	10 092
Reise og transport egne kjøretøy	442	1 890	147	521	319	12	1,6	28	130	3 490
Energi	122	4 890	340	82	1 019	1,3	0,0	0,0	0,0	6 455
Bygg og infrastruktur	360	5 752	689	626	19 134	177	102	33	0,0	26 872
Kjøp private tjenester	0,3	1 750	28	9,2	0,0	14 855	73 360	40 397	83	130 483
Kjøp av andre tjenester	384	2 213	145	648	498	228	1,9	34	0,1	4 153
SUM	2 060	21 645	2 175	2 342	21 274	15 404	73 549	42 883	213	181 545

Tabell 3 Totalt klimafotavtrykk for Nordland fylkeskommunes egen virksomhet i 2020. Tall i tonn CO₂-ekvivalenter. (Kilde: Rapport Klimaregnskap Nordland fylkeskommune, Asplan Viak, 2021)

Fylkesvegferjer har et totalt utslipp på 73.500 tonn CO₂-ekvivalenter (41 prosent av det samlede fotavtrykket). I all hovedsak kommer bidraget fra kjøp av private tjenester til dette virksomhetsområdet, altså leverandør av kollektivtransport-tjenester.

Båtruter er virksomhetsområdet som har det nest største bidraget på 42.900 CO₂-ekvivalenter (24 prosent av det samlede fotavtrykket). Også her domineres bidraget av kjøp av private tjenester (40.400 tonn CO₂-ekvivalenter), mens det også er et vesentlig bidrag fra forbruksmateriell og utstyr (2.400 tonn CO₂-ekvivalenter).

Utslipp fra virksomhetsområdet fylkesveger domineres av utslipp knyttet til bygg og infrastruktur (21.300 tonn CO₂-ekvivalenter), som i hovedsak består av serviceavtaler og reparasjoner, og vedlikehold og byggetjenester.

Utslipp fra virksomhetsområdet bilruter har et totalt utslipp på 15.400 tonn CO₂-ekvivalenter (8 prosent av det samlede fotavtrykket). I all hovedsak kommer bidraget fra kjøp av private tjenester til dette virksomhetsområdet.

Nordland fylkeskommune skal redusere sine samlede klimagassutslipp med 60 prosent innen 2030, sammenliknet med 2016 (referanseår). Transport står for den største andelen av utslippene i Nordland, så det er her fylkeskommunen må gjennomføre de største kuttene. Samtidig er god mobilitet for alle sentralt for å bedre levekår, legge til rette for deltakelse i samfunnet og øke verdiskapingen.

Det vil være viktig å vurdere miljøvennlig framdriftsteknologi ved utlysning av kommende anbud for både ferjer, hurtigbåter og busser. Fylkeskommunen vil jobbe for en mest mulig miljøvennlig ferje-, hurtigbåt- og busstilbud og følge aktivt med på den teknologiske utviklingen.

4.7 Fremtidens hurtigbåter

Nordland har et omfattende båtrutetilbud. Nordland fylkeskommune har ansvar for 21 hurtigbåtsamband, om lag 135 anløpssteder og ca. 500.000 passasjerer i 2019. Båtrutene dekker behov for arbeidspendling, skoleskyss, fritidsreiser og godstransport. Nordland er det fylket i landet som transporterer desidert mest gods på hurtigbåtene.

Tradisjonelle hurtigbåter er blant transportsegmentene med høyest klimagassutslipp per passasjerkilometer. Dagens fartøy forbruker store mengder fossilt brensel og det er derfor et betydelig potensial for utslippskutt. Men det er en rekke utfordringer knyttet til overgang til mer

miljøvennlig drivstoff. Både når det gjelder infrastruktur ved kaiene, teknologi i fartøyene, skrogutforming og manglende regelverk og standardisering.

Utviklingen av teknologien til sjøs har gått svært raskt de siste årene, særlig når det gjelder elektriske ferjer. På grunn av strengere krav til fartøyets vekt og utforming, hastighet, rekkevidde og samband med tett ruteprofil har ikke utviklingen for hurtigbåter kommet like langt som ferjer. Det pågår flere prosjekter for utvikling av miljøvennlige hurtigbåter. Nordland er blant annet med i et fellesprosjekt sammen med fylkeskommunene Troms og Finnmark, Trøndelag og Vestland for å utvikle framtidens miljøvennlige hurtigbåter.

En stor utfordring for utvikling av miljøvennlige hurtigbåter er å utvikle design og teknologi som resulterer i vektbesparelser. Det vil være utfordrende å utvikle fremtidens hurtigbåter som kan ta med seg tynge gods og samtidig stille krav til lavutslipp og rask framføringstid.

4.8 Kontraktsperioder for ferje, hurtigbåt og buss

Nordland fylkeskommunen har ansvaret for anskaffelser, ruteplanlegging, markedstiltak og kontraktsoppfølging for 23 ferjesamband, 21 hurtigbåtsamband og i overkant av 400 busser. All produksjon er anbudsutsatt.

Alle anbudene for ferjesambandene skal utlyses i løpet av transportplanens første seksårs periode (2022-2027). Tilsvarende gjelder også for alle hurtigbåtsambandene. Fire av bussenbudene skal utlyses i første seksårsperioden (2022-2033) og de neste fire i siste seksårsperiode (2028-2033).

I vedlegg 3 viser eksisterende anbud og kontraktsperiode for ferjer, hurtigbåter og busser.

5 Infrastruktur og visualiseringer

Nordland fylkeskommune har ansvar for forvaltning, drift, vedlikehold og utbygging av fylkesvegnettet, og omfatter følgende:

Objekt	Lengde, i km	Antall
Fylkesvegnettet	4.043	
Herav grusveg	101	
Gang- og sykkelveger	128	
Tunneler omfattet av tunn sikkerhetsforskriften	59	26
Øvrige tunneler	22	28
Bruer	29	995
Busstopp/-holdeplasser		4.041
Ferjesamband		23
Ferjekai		66

Tabell 4 Oversikt over fylkeskommunale vegobjekter i Nordland (Kilde: Nordland fylkeskommune)

Mange fylkesveger er bygget for en annen funksjon og trafikkmengde enn dagens, og det er et stort investeringsbehov på mange fylkesveger for å få dem oppgradert til å dekke dagens og fremtidens behov. Forfall og vedlikeholdsetterlep på fylkesvegnettet ble kartlagt i 2012, og er i dag grovt beregnet til 10 milliarder kroner.

Ved å klikke i boksen nedenfor får du en oversikt over fylkesvegnettet og fylkesvegferjesambandene i Nordland. Du kan zoome inn på kartet for å se nærmere på spesifikke strekninger.

Oversikt over fylkesveger og fylkesvegferjesamband

E6 er hovedferdselsåren i Nord-Norge for vegtransport. E6 er viktig i forhold til transporter innad i Nordland. Rv. 80 er viktig som eneste veg inn mot Bodø fra Fauske. E10 og rv. 85 gir forbindelse fra E6 til Lofoten og Vesterålen. E10, rv. 77, E12 og rv. 73 knytter Nordland sammen med det svenske vegnettet.

Fylkesvegnettet er med på å binde sammen infrastrukturen i Norge, både det statlige vegnettet nord-sør, øst-vest, havner, jernbane, lufthavner og riksgrensene. Fylkesvegnettet og ferjesambandene har stor betydning for næringslivet, men setter også grenser for kapasiteten på vegnettet. Dette gjelder både åpningstid og kapasitet på ferjemateriellet. Dynamikken i arbeidsmarkedet tilsier at også investeringer i transportløsninger som utvider bo- og arbeidsmarkedsregioner er viktig for å bedre næringslivets tilgang til arbeidskraft. Dette gjennom å redusere reisetiden og avstandsulempene.

Fv. 76 mellom Brønnøysund og E6, fv. 17 nord for Sandnessjøen og fv. 78 til Mosjøen, fv. 17 fra kysten via Utskarpen og videre fv. 810 inn til Mo i Rana er viktige tverrforbindelser, og som har mye personbil- og næringstrafikk.

Andre vegstrekninger med stor næringstrafikk er på fv. 82 mellom Sortland og Stokmarknes, fv. 17 mellom Skillevika og Berg, fv. 17 sør for Sandnessjøen og fv. 820 mellom Sortland og Frøskeland og fv. 821 til Øksnes.

Det er laget noen visualiseringer som viser infrastruktur og utvikling på noen temaer i Nordland. Ved å trykke på ikonet  eller boksene i tabellen nedenfor åpnes visualiseringen.

Lenke (trykk ikonet eller boks under)		Beskrivelse
	Trafikk- og gods- knutepunkter i Nordland	Oversikt over hvor ulike trafikk- og godsknutepunkter i Nordland befinner seg. Kartet omfatter ferjekaier, fiskerihavner, ISPS havneanlegg, stamnetthavner, fjelloverganger, godsterminaler, kortbaneflyplasser og storflyplasser.
	Trafikkulykker	Utvikling i trafikkulykker i Nordland for perioden 2010-2020. Det er fire sider som inneholder data om ulykker med motoriserte kjøretøy, kun for tyngre kjøretøy, ulykker som involverer myke trafikanter og personbilulykker. Det kan sorteres på kommune, år og vegkategori.
	Kolonnekjøring	Visning av fjelloverganger som har vært midlertidig stengt eller med kolonnekjøring fra sesongen 2009-2010 og frem til 2020-2021. Fjellovergangene omfatter også de fire grense- overgangene i Nordland.
	Rasteplasser	En rasteplass er et sted langs en veg der reisende kan stoppe for å ta en pause. Rasteplasser varierer i størrelse og kvalitet. Det er om lag 180 rasteplasser på fylkes- og statlig vegnettet i Nordland. På fylkesvegnettet er det 89 rasteplasser. Flest rasteplasser er i Vesterålen og Salten, og færrest i Lofoten.
	Døgnhvileplasser	En døgnhvileplass er et område som er tilrettelagt for hensetting av større kjøretøy slik at yrkessjåfører kan innta normal døgnhvile. En hvileplass skal være slik utformet at man har tilgang til toalett og at man uforstyrret kan hvile. Det er seks døgnhvileplass langs vegnettet i Nordland, og disse er fordelt langs E6 og Rv. 80 i Bodø.
	Modulvogntogstrekninger	Et modulvogntog kan være inntil 25,25 meter langt og veie inntil 60 tonn. Ifølge Vegkart (Statens vegvesen) dekker ca. 300 km av vegnettet i Nordland for modulvogntog. Noen av strekningene er vinterstengte for modulvogntog.
	Utvikling i antall elektriske kjøretøy i Nordland	Viser statistikk for antall og andel elektriske kjøretøy etter type i Nordland for perioden 2008-2020. Visningen kan sorteres på kommune og ulike variabler.
	Ladepunkter i Nordland	Visning av hvor ulike typer ladepunkter i Nordland er plassert. Kan sorteres etter kommune og flere andre variabler.

6 Visjon, mål og strategier

Nordland er et langstrakt fylke med store avstander, spredt bosetting og næringsliv, samt krevende topografi og klimatiske forhold. Lange avstander og lang framføringstid begrenser utviklingen av effektive bo- og arbeidsmarkedsregioner, transporter for næringslivet og bolyst. Transportkostnader utgjør stor andel av de samlede kostnadene for transportavhengige næringer. Det er store behov for pålitelige og effektive transportsystemer over hele fylket. Det er ressursmessig og økonomisk utfordrende å legge til rette for å utvikle et sikkert, moderne, tilgjengelig, klimavennlig og sammenhengende transportsystem som skaper gode reiser for innbyggere, arbeidspendlere og øvrige reisende, og knytte produksjon av varer og tjenester ut til markedene – «Fra kyst til marked». Det vil være avgjørende at det settes søkelys på at ressursene i transportsektoren brukes effektivt, slik at man får mest og best mulig transportløsninger for pengene i hele Nordland. Det er også viktig å ta høyde for at ny teknologi kan åpne for nye muligheter og løsninger.

6.1 Nøkkelrolle for å realisere bærekraftsmålene

Fylkeskommunen er en sentral aktør for å realisere bærekraftsmålene i Norge. Fylkeskommunen er nært befolkningen, lokale bedrifter og organisasjoner. Fylkeskommunens samferdselspolitikk påvirker bærekraft direkte gjennom drift, vedlikehold og bygging av fylkeskommunens transportsystem. Videre er fylkeskommunen ansvarlig for å gi innbyggerne et best mulig kollektivtilbud, løse mobilitetsutfordringer i regionen og bidra til å redusere klimagassutslipp.

Bærekraft er styrende for alt fylkeskommunen gjør, og anskaffelser av varer og tjenester må ses opp mot helheten i FNs bærekraftsmål.

Nedenfor fremheves noen relevante bærekraftsmål som berører transportsektoren i Nordland, og eksempler på hvordan de kan forstås.



Mål 3 Sikre god helse og fremme livskvalitet for alle, uansett alder.

- Styrke arbeidet med trafiksikkerhet og folkehelse, og begrense støy og luftforurensning gjennom å legge til rette for sykkel/gange og miljøvennlige transportformer.



Mål 8 Fremme varig, inkluderende og bærekraftig økonomisk vekst, full sysselsetting og anstendig arbeid for alle.

- Sørge for gode og anstendige arbeidsvilkår i anleggs- og transportsektoren.



Mål 9 Bygge solid infrastruktur og fremme inkluderende og bærekraftig industrialisering og innovasjon.

- Utvikle effektive, pålitelige, sikre, klima- og miljøvennlige og fremtidsrettede transportsystemer for person- og godstransporter.



Mål 11 Gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftig.

- Bidra til bolyst gjennom attraktive og livskraftige byer, tettsteder og distrikter.



Mål 12 Sikre bærekraftig forbruks- og produksjonsmønster.

- Fremme bærekraftig offentlige anskaffelser av varer og tjenester, og ta et helhetlig klima- og miljøansvar.



Mål 13 Handle umiddelbart for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem.

- Redusere egne klimagassutslipp.



Mål 6 Sikre bærekraftig vannforvaltning og tilgang til vann og gode sanitærforhold for alle.



Mål 14 Bevare og bruke havet og de marine ressursene på en måte som fremmer bærekraftig utvikling.



Mål 15 Beskytte, gjenopprette og fremme bærekraftig bruk av økosystemer, sikre bærekraftig skogforvaltning, bekjempe ørkenspredning, stanse og reversere landforringelse samt stanse tap av arts mangfold.

- Redusere klimautslipp, natur- og miljøskader fra drift, vedlikehold og bygging av transportinfrastruktur og drift av kollektivtrafikk og mobilitet.



Mål 17 Styrke virkemidlene som trengs for å gjennomføre arbeidet, og fornye globale partnerskap for bærekraftig utvikling.

- Å forsterke og videreutvikle samhandling, nettverk og partnerskap på ulike arenaer lokalt, regionalt og nasjonalt for å arbeide for bedre bærekraftig mobilitet for innbyggere og næringsliv.

6.2 Visjon

Visjonen for RTP 2022-2033 er:

Samferdsel skal på en sikker, effektiv og bærekraftig måte binde sammen Nordland, og Nordland med resten av verden.

6.3 Mål og strategier

Med utgangspunkt i foranstående kapitler er det formulert hovedmålsettinger, for å møte gapet mellom visjonen og dagens situasjon. Det må arbeides målrettet og strategisk. Det er derfor utformet delmål og overordnede strategier til hver enkelt hovedmålsetting.

Transportmidler og infrastruktur skal utformes på en måte som gir best mulig tilgjengelighet for alle mennesker, i alle aldersgrupper, med ulike ferdigheter og kapasitet. Det skal også tas hensyn til trafikksikkerhet i all aktivitet fylkeskommunen er ansvarlig for innen transportområdet.

6.4 Klima og miljø

Vegtransport og innenlands luft- og skipsfart står for omtrent en tredel av klimautslippene i Norge. Reduserte utslipp fra transportsektoren er avgjørende for å nå nasjonale og regionale klimamål. Langsiktig omstilling av transportsektoren er også avgjørende for å nå målet om å bli et lavutslippssamfunn i 2050.

Det er flere måter å gjøre transporten på veg og bane, i lufta og til sjøs mer miljøvennlig og redusere andre miljøkonsekvenser. Den ene måten er ved å skifte biler, båter og fly som slipper ut mindre eller ingen klimagasser og annen forurensning. Dette krever samtidig tilrettelegging for lade- og fylleinfrastruktur for alternative drivstoff/energibærere. Den andre

måten er at man i større grad kan bruke miljøvennlige transportformer som sykkel, gange, kollektiv, jernbane og andre mobilitetsløsninger, og omlegging til mer miljøvennlige transportformer for vare- og godstransporter. En tredje måte vil være å planlegge samfunnet slik at behovet for transport av varer og mennesker blir mindre, særlig i byområdene. En fjerde måte er å redusere klimautslipp, natur- og miljøskader fra drift, vedlikehold og utbygging av transportinfrastruktur.

Mer miljøvennlig transport er bra for samfunnet. Det reduserer ikke bare klimagassutslippene. Det reduserer også støy og lokale forurensninger.

Det må legges til rette for gode alternativer til de som ikke trenger å kjøre bil, eller for å motivere til å la bilen stå. Det skal være enkelt og effektivt for folk å gå, sykle eller reise kollektivt til jobb, skole, butikker og fritidsaktiviteter.

Det er et gjennomgående tema i innspillene fra Nordlandssamfunnet om behovet for å tilrettelegge for å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren. Det må legges til rette for å ta i bruk ny miljøvennlig framdriftsteknologi i transportsektoren og utvikle en god lade- og fyllestruktur i hele fylket. Det er også av stor betydning å tilrettelegge for gående, syklende og kollektivtransporter i byer, tettsteder og i distriktene.

Hovedmål	Redusere klimagassutslipp og andre miljøkonsekvenser i transportsektoren i Nordland.								
Relevante bærekraftsmål	3 GOD HELSE OG LIVSKVALITET 	8 ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST 	9 INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR 	11 BÆREKRAFTIGE BYER OG SAMFUNN 	13 STOPPE KLIMAENDRINGENE 	12 ANSVARLIG FORBRUK OG PRODUKSJON 	14 LIVET I HAVET 	15 LIVET PÅ LAND 	17 SAMARBEID FOR Å NÅ MÅLEN 

Delmål	Legge til rette for klimavennlige transportsystemer i Nordland.
Strategier	– Arbeide for virkemidler og tiltak for å øke overføring av gods til mer klimavennlige transportløsninger. – Arbeide for økt tilgang til lade- og fylleinfrastruktur for miljøvennlig fremdriftsteknologi i transportsektoren. – Arbeide for at kollektivtjenestene baserer seg på klimavennlige løsninger, og bidra til å redusere bilbruk. – Gjøre det attraktivt og trygt å gå og sykle til jobb, skole og fritidsaktiviteter gjennom et godt tilrettelagt gang- og sykkelvegnett. – Holdningsskapende tiltak for å få flere til å gå og sykle. – Bidra til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging for å redusere transportbehovet i byer og tettsteder, og bygge opp om miljøvennlige transportformer. – Redusere klimautslipp, natur- og miljøskader fra drift, vedlikehold og bygging av transportinfrastruktur.

Delmål	Nordland fylkeskommune skal redusere sine samlede klimagassutslipp med 60 % innen 2030, sammenliknet med 2016 (referanseår).
Strategier	– Skal ta i bruk lav- og nullutslippsløsninger innen kollektivsektoren gjennom offentlige anskaffelser. – Utarbeide strategi for omlegging til det grønne skifte for ferje, hurtigbåt og buss. – Initiere og delta i prosjekter hvor målet er å utvikle ny kunnskap og kompetanse om lav- og nullutslippsteknologi i kollektivsektoren.

6.5 Fylkesvegnettet

Fylkesvegene og ferjesambandene binder Nordlandssamfunnet sammen, og er av stor betydning for innbyggere, næringsliv, besøkende og gjennomgangstrafikk. Fylkesvegene varierer mye med tanke på standard, funksjon og trafikkmengde. Forfall og vedlikeholdsetterslep på fylkesvegnettet er anslått til nærmere 10 milliarder kroner. En stor del av fylkesvegnettet er smal, svingete med stigninger og med dårlig bæreevne og flaskehalser, og er ikke i samsvar med befolkningens og næringslivets krav til framkommelighet.

Bruer, tunneler og ferjekaier sikrer trafikantene god og effektiv framkommelighet på fylkesvegnettet. Samtidig er disse viktige elementene sårbare punkt og som har særlig behov for godt vedlikehold. For dårlig vedlikehold kan føre til restriksjoner for tungtransport og i verste fall stengte veger. Dette kan ramme innbyggerne og næringslivet svært hardt. Mange av ferjekaiene er gamle og tilpasset et helt annet trafikkgrunnlag og ferjestørrelser enn i dag. Det er også en rekke skredpunkt i høy- og middels skredfaktor på fylkesvegnettet i Nordland, og som er kritisk for framkommeligheten.

Klimatiske endringer med hyppigere og mer konsentrert nedbør, svingninger i temperatur, og økt fare for flom, skred og stormflo vil gi ekstra utfordringer både på fylkes vegnettet i tiden fremover.

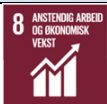
Klimaendringer stiller også nye utfordringer når det gjelder forutsigbar, effektiv og trygg trafikkavvikling. Spesielt knyttet til vinterdrift, responstid og beredskap.

Forfallet på vegnettet kan påvirke både trafiksikkerhet og framkommelighet negativt, samt at det er dårlig økonomi i å la tilstanden bli så dårlig at det vil kreve mer omfattende og dyrere tiltak for å sette vegobjektene i stand igjen.

Ulykkesbildet i Nordland er sammensatt, og det vil forekomme svingninger i ulykkestall fra år til år. De dominerende ulykkestypene på fylkesvegene i Nordland er utforkjøringer, møteulykker og ulykker som involverer myke trafikanter.

Det forventes økt trafikk- og godsmengder innen flere næringssektorer og innen ulike geografiske områder i fylket i tiden fremover.

Nordlandssamfunnet har spilt inn behovet for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på vegnettet, bedre trafiksikkerheten, framkommeligheten og tilgjengeligheten på vegnettet. Det er også behov for et mer effektivt vegnettet som ivaretar bo-, arbeidsmarkeds- og serviceregioner på en god måte.

Hovedmål	Fylkesvegnettet skal være sikkert, pålitelig, effektivt og klima- og miljøvennlig, og legge til rette for bærekraftig samfunns- og næringsutvikling.					
Relevante bærekraftsmål						

Delmål	Redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet.
Strategier	– Styrke vedlikeholds- og utbedringstiltak på eksisterende fylkesvegnett. – Prioritere større fornyingstiltak der effektene er særlig positive for utvikling av næringsliv og bo-, arbeidsmarkeds- og serviceregioner (BAS-regioner).

Delmål	Fylkesvegnettet skal være tilgjengelig og framkommelig for trafikanter.
Strategier	– Prioritere skredsikring, opprusting av bruer, tunneler og ferjekaiar som sikrer framkommelighet og tilgjengelighet på vegnettet. – Legge til rette for tiltak som sikrer framkommeligheten på vegnettet som følge av framtidige klimaendringer. – Utvikle bo-, arbeidsmarkeds- og serviceregioner gjennom helhetlig utvikling av transportkorridorer med bedre framkommelighet, høy pålitelighet og kortere reisetider.

Delmål	Fylkesvegnettet skal planlegges, bygges, driftes og forvaltes på en måte som tar hensyn til trafiksikkerhet, klima, miljø og natur
Strategier	– Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken legges til grunn for alt arbeid innen forvaltning, planlegging, bygging, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet. – Prioritere tiltak som sikrer en trygg framkommelighet for myke trafikanter. – Styrke og systematisere trafiksikkerhetsarbeidet i Nordland

6.6 Næringstransporter

Næringslivet er lokalisert stort sett over hele Nordland, og nært sitt råstoffgrunnlag. Nordlands største næringer er sjømat, industri, energi, reiseliv, bygg- og anlegg og varehandel. Aktiviteten i næringslivet er høy, og mulighetene for vekst er store. Veksten vil komme i både eksisterende bedrifter og nyetableringer innen ulike sektorer. Det forventes betydelig økning i

godsvolumer i årene som kommer, både som ferdigvarer ut fra bedriftene og innsatsvarer inn til bedriftene.

Et nytt grønt industrieventyr er under oppbygging i Nordland. Det er store industrietableringer på gang i Rana, Narvik, Mosjøen og Meløy. Battericellefabrikker, grønn stålproduksjon, hydrogen- og ammoniakk produksjon, karbonfangst og bruk (CCU), E-fuel, datasenter og bruk av karbon i industriproduksjon er noen av de nye grønne løsningene hvor Nordlandsindustrien stiller seg i spissen for realisering av ny industri. I tillegg forventes betydelig vekst i leverandørindustri, forskningsaktivitet og kompetanseoppbygging som et resultat av disse etableringene. Mineraler, god tilgang til rimelig grønn energi, industrikompetanse og tilgang til arealer er blant forutsetningene for utviklingen som nå skjer. Det grønne skiftet skaper nye muligheter for næringsutvikling i Nordland. Denne arbeidsplassveksten og alle ringvirkninger det fører med seg for samfunnet vil kunne bidra til befolkningsvekst, behov for nye boliger, vekst i det lokale næringslivet og økte transportbehov – både innenfor det kommunale, fylkeskommunale og statlige transportsystemet.

For å realisere mulighetene i det grønne skiftet i Nordland trengs det en målrettet, helhetlig og koordinert satsing mellom ulike forvaltningsnivå og ulike sektormyndigheter innenfor transportområdet.

Generelt har næringslivet i Nordland ulike transportbehov og godsvolumer, avhengig av bedriftens beliggenhet, produktgrupper og markeder. Noen bedrifter er avhengig av sjøtransporter, mens andre bedrifter transporter sitt gods på veg. På lengre transporter benyttes enten vegtransporter, eller kombinasjon veg og bane eller sjøtransporter. Det er mindre volumer som fraktes med fly.

De første eller siste transportetappene til mange av bedriftene er gjerne på en fylkesveg. Fremkommelighet på fylkesvegnettet, ferjesambandene og gods fartøy har stor betydning for næringslivet. Fylkesvegnettet er også med på å binde sammen infrastrukturen i Nordland, både det statlige vegnettet nord-sør, knytte havner, jernbane og lufthavner og riksgrensene.

Bedriftene i Nordland er svært eksportrettet, og har lange og til dels kompliserte logistikker og høye transportkostnader frem til sine markeder. Mye av varene som eksporteres er svært tidssensitive. Bedriftene har stort fokus på å redusere sine fotavtrykk og er opptatt av klimavennlige transporter frem til sine markeder.

Transporten av varer og gods på vegnettet har økt betydelig i de senere år og vil antageligvis fortsette å øke fremover. Dette utfordrer både veginfrastrukturen, trafikk sikkerhet, fremkommelighet og klimautslipp. Det er derfor viktig å øke satsing på overføring av gods fra veg til bane og sjø, særlig over lengre strekninger.

Velfungerende transportsystemer gir næringslivet tilgang til arbeidskraftmarkeder, underleverandører og kunder, og befolkningen tilgang til arbeidsplasser, varer og tjenester.

Strategien «Fra kyst til marked» vil være retningsgivende for fremtidige satsinger av transportsystemet. Det er avgjørende å se alle transportsystemer i sammenheng, og på den måten sørge for å minimalisere antall flaskehalser, forsinkende elementer, trafikkulykker, klimautslipp m.m. gjennom viktige transportkorridorer.

For å opprettholde og styrke næringslivets konkurranseevne er det ifølge innspillene fra Nordlandssamfunnet viktig med effektive, pålitelige, miljøvennlige og trygge transport- og logistikk-løsninger.

Hovedmål	Øke konkurranseevnen for næringslivet i Nordland.
-----------------	--

Relevante bærekraftsmål	 	 	 	 	 
-------------------------	--	--	--	--	--

Delmål	Nordland skal ha et funksjonelt, fremtidsrettet og bærekraftig transport-system som stimulerer til næringsutvikling.
Strategier	– Styrke godstransport på veg ved å bedre framkommelighet, regularitet, tilgjengelighet, sikkerhet og redusere transporttid. – Øke kapasitet, bedre regularitet, frekvens og redusere kostnader og transporttid på jernbane. – Styrke miljøvennlig godstransport på sjø ved å bedre tilgjengelighet, framkommelighet, effektivitet, regularitet og sikkerhet. – Arbeide for å legge til rette for bærekraftig flyfrakt av sjømat og annet gods. – Arbeide for bedre samhandling i transportkjeden og sammenhengende transportkorridorer. Videre å sikre moderne, effektive, miljøvennlige og helhetlige koplinger mellom transportformene – Intermodale knutepunkt. – Bedre ferjekapasitet, ferjemateriell, åpningstider og frekvens med grunnlag i næringslivets transportbehov. – Arbeide for enklere og mer effektive passeringer av landegrenser og døgnåpne tollstasjoner. – Øke produktivitet gjennom enklere arbeids- og pendlerreiser.

6.7 Mobilitet og kollektivtransporter

Det er et nasjonalt og regionalt mål om å få flere til å bytte ut bilen med mer miljøvennlige transportformer som sykkel, gange og kollektivtransport.

Kollektivtilbudet i Nordland består av lovpålagt skoleskyss, ordinært rutetilbud for buss og båt, både i faste ruter og på bestilling.

Gjennom kollektivtransporten skal en legge til rette for en god og forutsigbar mobilitet for innbyggerne, reisende og næringslivet i hele Nordland. Kollektivtransporten skal oppleves som pålitelig, miljøvennlig, sikker, effektiv og tilgjengelige for alle brukergrupper gjennom hele reisekjeden.

For å få et best mulig helhetlig, effektivt og sømløst kollektivtilbud er det viktig med god samordning mellom offentlige kollektivtransporter, og mellom offentlige og private transporttjenester. Viktige samarbeidsområder vil være bedre utnyttelse av transportkapasitet, enkle bytte mellom transportformer, bedre korrespondanser, felles billettløsninger, ruteinformasjon m.m.

Samordnet transportløsninger kan bidra til bedre tilbud i distriktene og supplement til ordinær kollektivtrafikk i byene og tettsteder. Det kan også gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt og dermed bidra til flere reisende.

Et godt kollektivtilbud kan bidra til et bedre miljø, særlig i byer. Når kollektivreiser erstatter bilreiser gir det mindre trafikk, mindre støy og bedre luftkvalitet. Utslippene reduseres ved at kollektivtrafikken erstatter bilbruk. Fylkeskommunen jobber kontinuerlig med å gjøre kollektivtrafikken mer klimavennlig. Videre gir kollektivtransport mulighet til deltakelse i samfunnet for innbyggere som ikke har anledning til å bruke bil.

Krav om universell utforming gjelder for all transportinfrastruktur og er lovfestet. Universell utforming innebærer å legge til rette omgivelser, infrastruktur og transportmidler og -løsninger slik at de kan benyttes av alle. Et universelt utformet transportsystem vil dermed bidra til overordnede mål som likestilling, velferd, mobilitet og deltakelse i samfunnet. Det skal tas hensyn til alle mennesker, i alle aldersgrupper, med ulike ferdigheter og kapasitet.

Gode knutepunkt og holdeplasser har betydning for tilgjengelighet, trafiksikkerhet og opplevd trygghet for brukerne.

Pandemien har fått store konsekvenser for folks reisevaner og kollektivtransportens drift og inntektsgrunnlag. Ettervirkningene av pandemien kan gi langvarig nedgang i antall kollektivreiser. Det blir viktig å vurdere hvordan man kan bedre kollektivtransportens konkurransekraft og se på andre mobilitetsløsninger.

Innsikt i kundebehov er grunnleggende for å kunne utvikle og tilby relevante, bærekraftige mobilitetstilbud til befolkningen. Kundenenes forventninger og reisebehov er i utvikling. De er i større grad opptatt av fleksibilitet og individuell tilpasning. I tillegg er reisetid viktig, og at hele kundereisen henger sammen.

Nordlandssamfunnet har spilt inn behov for et godt, pålitelig og forutsigbart kollektivtilbud i hele fylket, og bedre samordning mellom de ulike mobilitetstilbudene med tanke på korrespondanser, billettering, enkle bytte mellom transportformene, gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt m.m. Det er også spilt inn behov for universell utforming for både infrastruktur og transportmidler.

Hovedmål	Nordland skal ha et tilgjengelig, pålitelig, sikkert og bærekraftig mobilitets-system for samfunns- og næringsliv.				
Relevante bærekraftsmål	 	 	 	 	

Delmål	Sikkert, tilgjengelig og pålitelig mobilitet i hele Nordland.
Strategier	– Tilrettelegge for et pålitelig, sikkert og tilpasset kollektiv- og skoleskysstilbud til brukernes behov. – Bedre samordning av mobilitetstjenester mellom ulike offentlig kollektivtilbud og private transporttjenester, samt å legge til rette for sømløse reiser. – Ved trafikknutepunkt og holdeplasser skal universell utforming, trafikk-sikkerhet og effektivt bytte mellom transportmidler prioriteres. – Stille krav til universell utforming av busser, hurtigbåter og ferjer.

Delmål	Få flere til å benytte kollektivtransport.
Strategier	– Mobilitetstjenester skal være tilgjengelige, brukervennlige, universelt utformet og tilrettelagt for alle trafikanter. – Tilpasse mobilitetstjenestene til nye reisevaner og preferanser. – Ta i bruk nye digitale løsninger som gjør det enklere og effektivt å reise kollektivt. – Holdningsskapende tiltak for å få flere til å bruke kollektivtransport. – Markedsføre de samlede kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester

6.8 Finansiering og sikre god samfunnsnytte

Nordlandssamfunnet har spilt inn at det er store behov for å utvikle et transportsystem som bedrer mobilitet for reisende og næringsliv, som stimulerer til regional og økonomisk utvikling, samt bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Dette gjelder både drift, vedlikehold og fornying av fylkesvegnettet og infrastruktur for kollektiv, sykkel- og gange, samt å utvikle et pålitelig, helhetlig og velfungerende mobilitetstilbud i byer, tettsteder og i distriktene.

Det er fremmet flere ønsker og behov fra Nordlandssamfunnet om utbedring av viktige næringsveger med større flaskehalser på fylkesvegnettet, utvikling av fastlandsforbindelser og fjordkryssninger. Dette er prosjekter som vil ha kostnader på flere milliarder kroner for å realisere.

Fylkeskommunen har stramme økonomiske rammer og begrenset handlingsrom til å dekke alle behov for drift, vedlikehold og investeringer i infrastruktur og drift av mobilitetstjenester. Det er nødvendig å se på hvordan man kan oppnå best mulig effektiv ressursbruk, måloppnåelse og størst mulig samfunnsnytte innenfor de begrensede økonomiske rammer til utvikling av transportsystemet i Nordland.

Aktuelle tiltak for bedre ressursnyttelse kan bl.a. være bruk av teknologiske løsninger, smartere drift, vedlikehold og utbygging av infrastruktur, økt økonomisk overføring og tilskudd fra staten, brukerbetaling for bruk av infrastruktur, ferjeavløsningsmidler m.m.

Hovedmål	Nordland skal innrette ressursbruken i samferdselssektoren effektivt og gi god samfunnsnytte.				
Relevante bærekraftsmål	 	 	 	 	

Delmål	Effektiv ressursbruk og mer for pengene i transportsektoren.
Strategier	– Prioritere tiltak etter hvilke utfordringer som skal løses til det beste for samfunns- og næringsliv på en kostnadseffektiv måte. – Legge opp til en trinnvis utvikling av lengre strekninger i prioriterte transportkorridorer basert på en kombinasjon av utbedrings-, vedlikeholds- og fornyingstiltak. – Legge til grunn porteføljestyring som sikrer en helhetlig, bærekraftig og langsiktig planlegging. – Ta i bruk ny og smartere teknologiske løsninger som bidrar til enklere og tryggere transport med lavere utslipp i transportsektoren.

Delmål	Øke statens bidrag til transportsektoren i Nordland.
Strategier	– Arbeide for at staten finansierer lovpålagte oppgaver og ansvarsoverføringer fra stat til fylkeskommunen fullt ut. – Arbeide for økte bevilgninger til å ruste opp og drifte fylkesvegnettet, skredsikringstiltak, tunnelsikkerhet og å gjennomføre det grønne skiftet innenfor kollektivsektoren.

Delmål	Igangsette selvfinansierende prosjekter.
Strategier	– Utrede og ta i bruk brukerfinansiering, fergeavløsningsmidler, annen statlig finansiering og andre finansieringskilder der dette gir raskere realisering av prosjekt som bygger opp under RTPs målsettinger. – God samordning med eksterne for å sikre delfinansiering til infrastrukturprosjekter gjennom rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler.

Delmål	Sikre et godt og anstendig arbeidsvilkår i offentlige anskaffelser.
Strategier	– Stille strenge krav til anstendig lønns- og arbeidsvilkår til leverandører av tjenester, varer og byggeoppdrag.

6.9 Nasjonale ansvarsområder

RTP er en plan som omhandler hele transportsystemet i fylket – både fylkeskommunalt og statlig ansvarsområde. Gjennom NTP legger nasjonale myndigheter fram prioriteringer av prosjekter og tiltak som planlegges å realiseres i en tolvårsperiode. Fylkeskommunen har en sentral rolle med å prioritere mellom og arbeide for realisering av statlig transportsystemer. Dette skjer gjennom dialog med bl.a. kommuner, interkommunale politiske råd, nærings- og arbeidstakerorganisasjoner og andre interesseorganisasjoner som det får konsekvenser for. Det er særlig arbeidet med rulleringene av NTP og oppfølging av prosjektene og tiltakene som er sentralt i denne sammenheng.

Riks- og europaveger

Det statlige vegnettet i Nordland har stor andel vegbredde under 7,5 meter og flere strekninger mangler gul midtlinje. Det er flere lengre strekninger/transportkorridorer med framkommelighetsutfordringer, dårlig kurvatur, skred og flomutsatte områder, dårlig vinterregularitet og flere ferjesamband. Det er lange omkjøringsveger i tilfeller der E6 er stengt, enten gjennom Sverige eller bruk av ferjesamband på fylkesvegnettet. Dette påfører særlig næringstransporter høye transportkostnader, lange reisetider, mindre pålitelig vegsystem og risiko for ulykker.

Regjeringen har som mål at alle nye personbiler og varebiler som selges i Norge skal være nullutslippskjøretøy innen 2025. I tillegg skal 50 % av nye tungbiler og 75 % av nye busser ha nullutslipp innen 2030. Elektrifisering og andre energikilder er et vesentlig tiltak for å redusere utslipp fra transportsektoren. Det er behov for å legge til rette for en hensiktsmessig struktur for lade- og fyllestasjoner langs vegnettet og som gir vegfarende god forutsigbarhet.

Avstandene mellom hvileplasser for tungtransport varierer mye og har ulike standarder. Det er behov for flere godt utstyrte hvileplasser langs statlige vegnettet.

En reduksjon av antall vogntog på vegene kan ha en positiv effekt for trafikk sikkerhet, miljø og transportkostnader. Det er behov for å utvide veger som tillater bruk av modulvogntog på (lengde på 25,25 m.) , noe som kan føre til færre kjøretøy, men samme kapasitet.

Jernbane

Oftotbanen og Nordlandsbanen har en viktig funksjon i den nordlige landsdelen, både med tanke på vare- og persontransport lokalt, regionalt og internasjonalt. Det har lenge vært et tverrpolitisk nasjonalt mål om å overføre 30 % av gods over 300 km fra veg til bane og sjø. Men ifølge Riksrevisjonen er denne målsettingen ikke oppnådd. Kapasitet, effektivitet, pålitelighet og framføringstider på banene må utvikles i samsvar med behovene for gods- og

persontransporter. Moderne, effektive og miljøvennlige terminaler må utbygges i takt med transportbehov, og må ha effektiv tilknytning til vegnettet og havn.

Ofofbanen er svært viktig for forsyningssikkerheten for gods til og fra den nordlige landsdelen. Kapasiteten på Ofofbanen nærmer seg fullt utnyttet, og gir utfordringer for transporten av malm og kombigods. Prognoser antyder en betydelig økning i godsvolumer fram mot 2050 og dette vil ytterligere forsterke kapasitetsutfordringer på banen og Narvikterminalen. I tillegg er det en økt satsing på bruk av jernbanen til persontransporter, og da særlig turisttrafikk.

Nordlandsbanen er Norges lengste togstrekning, og som fremdeles kjøres med diesel og gammelt togmateriell. Lange avstander mellom relativt korte kryssingsspor og regelmessig regiontrafikk er begrensede for kapasiteten og framføringstiden i gods- og persontrafikken, særlig for den lange transporten på strekningen. Banen er viktig for utvikling av persontransporter med lokal/regionaltog i Salten og Helgeland. Det er behov for etablering av Helgelandspendel tilsvarende som Saltenpendelen. Forventet trafikkvekst fram mot 2050 vil føre til at dagens utfordringer i form av flaskehalser og sporkapasitet antas å øke for både person- og godstrafikk. Det sammen vil også gjelde for strekninger sør for Trondheim.

Jernbanen har sikkerhetsutfordringer knyttet til blant annet planoverganger, viltpåkjørsler og naturfare.

Samferdselsdepartementet har i 2020 gitt Statens vegvesen i oppdrag å lede arbeidet med Konseptvalgutredning for transportløsninger i Nord-Norge (KVU). Utredningen skal konsentrere seg om de lange transportstrekningene, det vil si strekningene som har som funksjon å binde landsdelen sammen, og knytte denne til resten av landet og utlandet. Veg, tog, fly og sjøtransport har, hver på sin måte, viktige funksjoner i landsdelen. Utredningen skal derfor omfatte alle transportformer, og arbeidet vil skje i nært samarbeid med Jernbanedirektoratet, Avinor og Kystverket. Nord-Norgebanen er en del av utredningen. KVU skal være ferdig sommeren 2023.

Regjeringen har nylig besluttet å igangsette egen KVU for *Nord-Norgebanen*, og har samme tidsrom som KVU for transportløsninger i Nord-Norge.

Luftfart

Lufthavner og flyrutetilbud er avgjørende for robust bosetting, utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner og næringsliv, samt beredskap og helse i Nordland. Nordland er en langstrakt region, og det er betydelige reiseavstander og mangel på alternativer som gjør at fly er blitt en sentral del av landsdelens kollektivtransport. Det er viktig å modernisere, tilrettelegge for miljøvennlig drift, opprettholde dagens lufthavnstruktur, samt sikre at planlagte nye lufthavner realiseres i Nordland.

Flytrafikken internt i Nordland er i hovedsak kommersielt ulønnsomme og som er avhengig av offentlig bevilgninger for å drifte et godt flyrutetilbud gjennom FOT-ruteordning på kortbanenettet. Det er viktig at staten legger til rette for et godt flyrutenett, gode rutefrekvenser og akseptable billettpriser.

Det er grunn til å tro at kortbanenettet kan bli revitalisert av de fordelene lav- og nullutslipps fly kan by på. Slike løsninger kan være batteri, hydrogen, e-fuel og andre null- og lavutslippsalternativer. Driftskostnadene for f.eks. EL-fly forventes å være betydelig lavere enn dagens kostnadsnivå, og dette vil legge til rette for billigere flybilletter, hyppigere og bedre rutetilbud på kortbanenettet.

Det er en viktig forutsetning at utvikling av luftfarten forankres godt i regionens behov.

Sjøtransport

Det er flere strekninger langs kysten som er utfordrende med tanke på mangelfull merking, trange leder med dybdebegrensninger og kryssende leder som utfordrer skipstrafikken. Noen steder er det mangelfulle kartlegging i sjø. Slike forhold har stor betydning for å bedre sjøsikkerhet og forebygging mot skipsforurensning. Utviklingen går i retning av stadig flere og større fartøyer, og som møter begrensninger både i tilknytning til seilingshøyde og dybder ved innseilinger til ulike havner. Til tross for at skipsfart er en miljøvennlig transportform, fører skipene samtidig til betydelige utslipp av klimagasser.

Det er stort behov for tiltak for effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport. Det må utvikles helhetlige sjøbaserte transportløsninger som omfatter havn, farled, skip, omlasting og distribusjon som ledd i en fullstendig verdikjede. En slik sjøbasert løsning må støtte opp under vegtransport og jernbane.

Statlige fiskerihavner var primært rettet til fiskeriformål. Etter hvert har fiskerihavnene fått større betydning både for fiskeri, havbruk, reiseliv og andre som benytter sjøtransporter. Det er store behov for oppgraderinger av havneanlegg, moloer, innseilinger, tilrettelegging for miljøtiltak som avfallshåndtering, strømtilgang m.m.

Utenlandskorridorer

Nordland er et stort eksportfylke og bedriftene eksporterer betydelige mengder varer ut til internasjonale markeder. Det forventes økninger i godsvolumer i tiden fremover som følge av økt produksjon i eksisterende bedrifter og nyetableringer av bedrifter, særlig innenfor den grønne industrien. Samtidig importeres det en god del varer inn til fylket. Folk er mer mobile og reiser mer både nasjonalt og internasjonalt.

Det er av stor betydning å ha gode tilknytninger mellom transportkorridorene innenlands og forbindelsene til og fra utlandet, og som knytter sammen bane, veg og sjø i en helhetlig transportstruktur. Hensynet til sterkt økende internasjonale gods- og persontransporter, et stadig mer integrert nordisk og europeisk marked og mer miljøvennlig transport krever prioritering og koordinering på internasjonalt nivå.

Hovedmål	Nordland skal ha et helhetlig og miljøvennlig transportsystem som bidrar til god framkommelighet, trygg og effektiv mobilitet for samfunns- og næringsliv.				
Relevante bærekraftsmål	 	 	 	 	

Delmål	Helhetlig utvikling av transportkorridorer med bedre framkommelighet, høy pålitelighet, kortere reisetider og bedre samhandling i transportkjeden.
Strategier	– Legge til grunn «Fra kyst til marked»-strategi i prioriteringer av transportløsninger. – Arbeide for utbygging, fornying, drift og vedlikehold av veg- og jernbanenettet slik at vedlikeholdsetterlepet reduseres, øke trafiksikkerhet, kapasitet, pålitelighet, tilgjengelighet, regularitet, driftssikkerhet, redusere transporttider og at det tas høyde for forventede klimaendringer. – Arbeide for farvannsutbedringer, tiltak i havner og fiskerihavner som er fremtidsrettete, konkurransedyktig og sikre. – Arbeide for en moderne og miljøvennlig luftfart, og sikre en fremtidsrettet lufthavnstruktur.

	– Arbeide for effektive, moderne og miljøvennlige godsterminaler og gode helhetlige koplinger mellom veg, bane, sjøtransport og luftfart – Intermodale logistikk-knutepunkter.
--	--

Delmål	Et moderne og fremtidsrettet kollektivtilbud.
Strategier	– Arbeide for et flytilbud og togtilbud som gir akseptable billettpriser, kapasitet, frekvens, ruteføring, tilfredsstillende transportmateriell og korrespondanse med det øvrige kollektivtilbudet.

7 Vedlegg 1: Oppsummering av innspill vedrørende transportbehov og utfordringer

I desember 2020 inviterte Nordland fylkeskommune kommuner, interkommunale politiske råd, næringsliv, arbeidsliv og andre interesseorganisasjoner til å komme med innspill på hva de regionalt ser på som viktige transportbehov, store utfordringer og viktige utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene – både på kort og lengre sikt. I brevet ble det presisert at mål, løsninger og prioriteringer av tiltak og prosjekter ikke ville være tema i denne tidlige fasen av planprosessen.

Fristen til å komme med innspill var satt til 1. mars 2021.

Nedenfor følger en oppsummering av mottatte innspill innenfor ulike samferdselsområder, som aktørene har vektlagt i sine tilbakemeldinger til fylkeskommunen. Innspillene reflekterer på enkelte områder at aktørene har ulike geografiske nedslagsfelt.

7.1 Drivkrefter og utviklingstrekk

I innspillene pekes det på en rekke utviklingstrekk og drivkrefter, som er med på å påvirke dagens og framtidens behov innenfor samferdselssektoren.

Viktige næringer i Nordland, som havbruk og reiseliv er i sterk vekst. Det samme er industrien, der det både investeres i fornybar energi som vindmøller og industri basert på fornybar energi, som for eksempel battericellefabrikken Freyr.

Også innenfor offentlig sektor er flere større prosjekter under bygging og planlegging. Blant disse er nye sykehus i Narvik og på Helgeland, og reetablering av militær flybase på Evenes.

Parallelt skjer det en sentralisering av private og særlig offentlige tjenester, som helse, politi og skole. Sentraliseringen skjer både innad i kommunene, og mellom kommuner og fylker. Utviklingen på dette området forsterkes av at mange kommuner har fokus på å bygge opp lokale sentra eller knutepunkt med ulike typer tjenester og opplevelser, der målet er å øke bolyst i kommunene. Ønsket om å bygge opp attraktiviteten i kommunene har videre sammenheng med at befolkningen blir stadig eldre, og kommunene derfor har behov for å tiltrekke seg arbeidskraft utenfra. Det innebærer også flere pendlere, som i sin tur øker behovet for å tilrettelegge for hensiktsmessige bo- og regionsentre.

FNs bærekraftsmål og Paris-avtalen stiller krav til oss på flere områder, der ett av de viktigste målene er å redusere klimagassutslippene. Transportsektoren står for en stor del av klimautslippene, og må erstatte fossilt brennstoff med fossilfrie løsninger, som elektrisitet og hydrogen. De som ikke greier å oppfylle kravene vil framover måtte vente seg en rekke ulemper og sanksjoner, som for eksempel straffegebyrer.

Også i dag fører uvær og vind til stengte fjelloverganger på vinterstid. For næringslivet innebærer dette økonomisk tap og svekket omdømme.

Samlet sett bidrar skisserte utviklingstrekk og drivkrefter til økt trafikk av gods og mennesker, som igjen øker behovet for bedre kapasitet og sikkerhet på transportsystemene.

Nye etableringer stiller nye krav til eksisterende og ny infrastruktur, både med hensyn til næringsveger, stamveger, jernbane og havner. Behovet for ny infrastruktur blir forsterket av det grønne skifte, som i tillegg vil kreve omlegging av drivstoff fra fossilt brensel til fornybar energi, endring i kjøremønster og bruk av andre transportformer.

Sistnevnte innebærer at flere vil reise kollektivt; en utvikling som økt sentralisering og flere pendlere vil bidra til. Samtidig vil flere velge å erstatte privatbilen med sykkel og turer til fots.

7.2 De største utfordringene i dag og i fremtiden

Transportutvikling har nær sammenheng med næringsutvikling, utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner, og miljø- og klimamål.

7.2.1 Ferjer, hurtigbåter og kystgodsruta

Store deler av befolkningen i Nordland bor langs kysten, samtidig som en betydelig del av næringslivet er lokalisert her. Det omfatter blant annet industribedrifter, reiselivsbedrifter og sjømatbedrifter, der mange næringer er eksportrettet. Både næringsliv og befolkning langs kysten er svært avhengig av at ferjetilbudet er effektivt og forutsigbart.

Innspillsaktørene peker på utfordringer knyttet til ferjekapasitet, stabilitet, frekvens, åpningstid og regularitet. Mangel på reserveløsninger på ferjemateriell oppfattes også å være en utfordring når oppsatte ferjer settes ut av drift, og påvirker regulariteten i ferjesambandene.

I følge innspillsaktørene er dessuten dyre ferje- og hurtigbåtbilletter, en utfordring, noe som omfatter forskuddsbeløp til Auto-pass og Auto Pass ferje. Dårlig standard på ferjeleiene trekkes videre fram som en utfordring.

Flere av innspillsaktørene mener det er behov for å få til en mer stabil og økt ruteproduksjon, der rutetabellene i større grad utarbeides i tråd med næringslivets og befolkningens behov, samtidig som det tas hensyn til korresponderende transport med ferje, tog og buss. Det siste vil være med på å redusere antall flaskehalser som fører til forsinkelser.

Det samme gjelder for Kystgodsruta, der kriteriene ifølge innspillsaktørene også bør ta høyde for transporttid, økonomi (leverandør, kunde og fylkeskommune), samt vektlegging av anløpssteder etter hvor varer og tjenester tilbys.

Fylkesveger

Fylkesvegene utgjør den største delen av vegnettet i Nordland, der de fylkeskommunale veiene er fire ganger så lang som de statlige veiene.

Mange av utfordringene, som innspillsaktørene peker på, er knyttet til dårlig standard på vegnettet. Det skaper store utfordringer for framkommelighet generelt og for transporttid og regularitet spesielt- både for næringslivet og befolkningen i fylket. For transportører og bedrifter gir dette seg utslag i økte kostnader, noe som spesielt gjelder for tidskritisk gods som sjømat.

Spesialiserte vogntog fra slakteri- og trevareprodusenter fører til økte krav til blant annet bredde og kurvatur på vegnettet. På enkelte vegstrekninger er det åpnet opp for bruk av modulvogntog. Disse vogntogene frakter mer gods, som innebærer færre vogntog, og som i sin tur bidrar til å redusere klimagassutslipp.

Etterslepet på vedlikehold er betydelig og må utbedres og moderniseres både med hensyn til kapasitet, kvalitet og sikkerhet. Behovet for oppgradering er spesielt presserende for tverrforbindelsene fra kysten inn mot E6. Forventet trafikkvekst framover forsterker behovet for vedlikehold og økt kapasitet.

Enkelte strekninger mangler fastlandsforbindelse, som fv. 17 Brønnøy – Vevelstad – Alstahaug og Herøy/Dønna -Alstahaug. At strekningene blir ferjefri ses på som viktig for videre utvikling av regionen.

Høringsinstansene er videre opptatt av at fylkes- og riksvegene må ses i sammenheng, noe som er særlig viktig i forbindelse med planlegging og finansiering av veiene. Det innebærer blant annet å prioritere fylkesveger som utfyller de nasjonale transportårene.

I tillegg må det legges til rette for helhetlige transportårer, hvor de ulike transportbærerene henger sammen- slik at varestrømmene inn og ut – kan foregå effektivt mellom vei, bane, sjø og luft.

Veksten i sjømatproduksjon, og planer om at en langt større andel av sjømaten skal transporteres med tog, øker behovet for kapasitet og frekvens til og fra jernbanen. Det stiller også strengere krav til at inntransport fra bedrift til omlastingspunkt har den nødvendige regularitet og sikkerhet, og at flaskehalser fjernes.

Det er ikke etablert noen døgnhvileplasser på fylkesvegnettet i Nordland, noe det er behov for på de lengste vegstrekningene for at sjåførene skal kunne avvike lovpålagt hvile i henhold til regelverket for kjøre- og hviletid. Det er også behov for rasteplasser på de lengste fylkesvegstrekningene med døgnåpne toaletter hele året. I tillegg er det behov for bedre informasjon om rutetabeller, stengte veier mm.

7.2.2 Trafikksikkerhet

Innspillsaktørene peker på dårlig vegstandard på fylkesvegnettet som en stor utfordring for trafikksikkerheten i fylket. Bedre drift, vedlikehold og oppgradering av veier, i tillegg til sikring av tunneller og rasfarlige områder vil være med på å forebygge og redusere ulykker.

Videre mener de at mange ulykker kan unngås ved å tilrettelegge mer for myke trafikanter, herunder skolebarn. Det kan skje gjennom utbygging av gang- og sykkelveg, noe som særlig er viktig i sentrum og langs fylkesvegene. Flere gatelys er også et trafikksikkerhetstiltak, det samme er omlegging av trafikk, og særlig tungtrafikk, som i større grad bør legges utenom sentrumsområdene.

For å bedre trafikksikkerheten, og samtidig bidra til mer bærekraftig transport ut og inn av regionen, mener flere av innspillsaktørene at det vil være behov for økt satsing på både jernbane og sjøtransport. Et fylkesvegnett, som understøtter dette, er derfor nødvendig.

Døgnhvileplasser og rasteplasser, mer gods over på jernbane og båt, sammen med modulvogntog, oppgis videre som viktige tiltak for å bedre sikkerheten på veiene.

7.2.3 Kollektivtrafikk

Stadig flere pendler fra distriktene til tettsteder og byer og omvendt, noe som ifølge flere innspillsaktører skaper behov for gode kollektivløsninger utover skoleruter og bybusser. I tillegg påpeker de at større næringsetableringer, innenfor spesielt kraftforedlende industri og fiskeindustri, øker behovet for å etablere og styrke nye pendlerakser. Det samme gjør utviklingen av bo- og arbeidsmarkedsregioner i fylket.

En sterkere sammenheng mellom ulike kollektivformer vil ifølge innspillsaktørene være viktig både for arbeidspendlere, og for personer som skal benytte seg av offentlige tjenestetilbud som lege- og tannlegekontor, sykehus mm. Dette er tilbud som ofte er lokalisert til kommunale eller regionale sentra, eller i andre fylket. Bostedsvalg og næringsvirksomhet, som baserer seg på et fungerende kollektivtilbud, er avhengig av at tilbudet er forutsigbart og sikkert over tid. Det gjelder blant annet for reiselivsbedrifter.

I tynt befolkede områder mener innspillsaktørene at det vil være behov for mer fleksible løsninger med mindre kjøretøy og bestillingsruter («mobility on demand»), som er bedre tilpasset befolkningen uten bil. Det gjelder spesielt ungdom og eldre, som har behov for å nå offentlige kontorer, servicetilbud og fritidstilbud. Samtidig kan et godt utviklet kollektivtilbud

være en viktig forutsetning for å ha et sosialt liv utenfor hjemmet, treffe kjente og bidra til bolyst og økt folkehelse.

I flere av byene og på mange av tettstedene vil det ifølge innspillsaktørene også være behov for å bygge ut kollektivtilbudet. Samtidig pekes det på at prisnivået er utfordrende, det gjelder både buss, ferje og hurtigbåt.

7.2.4 Det grønne skiftet

Det grønne skiftet skaper både krav til mindre utslipp og muligheter for nye energiformer i transportsektoren.

I tillegg til en generell forpliktelse til å redusere utslipp, vil mangel på tidsriktige og miljøvennlige transportløsninger kunne øke regionens avstandsulempner mener flere innspillsaktører. Det vil for eksempel skje gjennom avgifter for transportmidler, som ikke oppfyller kravene. Innspillsaktørene er opptatt av at både stat og fylke tar nødvendige hensyn til forskjellen mellom sentrum og periferi i Norge, og innad i Nord-Norge, når politikken skal utformes. I tillegg er det avgjørende at det utvikles gode insentiv-ordninger for grønne transportløsninger.

Jobben med infrastruktur og etablering av «grønne korridorer» (med lade- og fyllemuligheter) oppfattes som en viktig utfordring, hvor kommuner, regioner, fylkeskommuner, industri- og transport-aktører og næringsliv foreslås å jobbe i lag. Innspillsaktørene mener at det er spesielt viktig at en får etablert en god ladeinfrastruktur ved trafikk-knutepunkt som hurtigbåtkaier, fergeleier, jernbane og flyplass.

Overgangen til det grønne skiftet vil også kreve tilgang til økt fornybar energi og tilpasset distribusjonsnett. Dagens distribusjonsnett er ikke tilstrekkelig dimensjonert for elektrifisering av framtidige transportløsninger mener flere av innspillsaktørene

I følge innspillsaktørene har dessuten regionen mange utfordringer med tilrettelegging for grønn mobilitet. Spesielt gjelder det manglende gang- og sykkelveier i tettbygde og bynære områder. De mener det er spesielt viktig for å legge til rette for tur, mosjon og trygg skolevei for barn.

Skal transportsektoren redusere sitt klimagassutslipp må en langt større del av godstrafikken flyttes fra vei, og over til bane og kjørl.

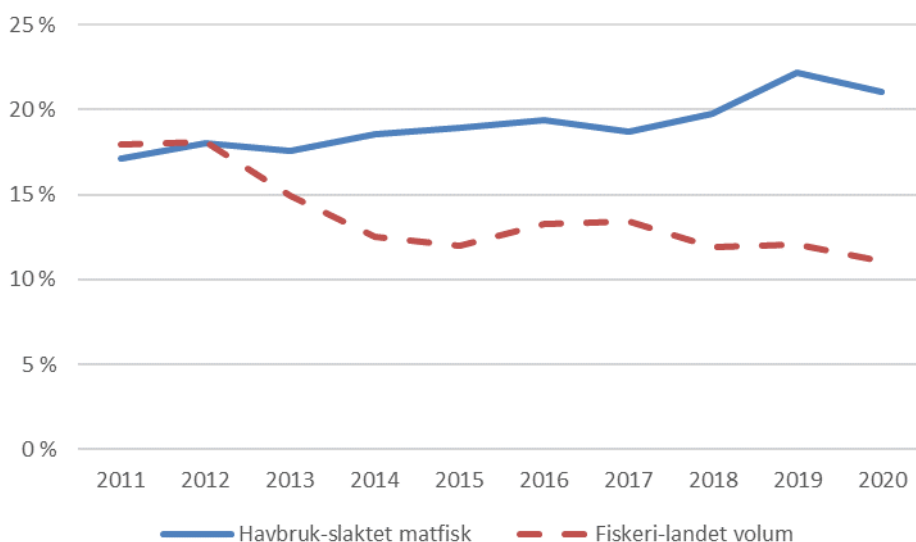
8 Vedlegg 2: Utfyllende informasjon om næringslivet i Nordland

8.1 Sjømatnæringen

Sjømatnæringen omfatter både fiskeri, havbruk, nye marine næringer, fiskeforedling og leverandørindustri. Nordland er ett av de største sjømatfylkene i landet målt i omsetningsverdi. I 2020 var Nordlands andel av volumet innen havbruk på 21,1 prosent, mens den for fiskeri var på 11,1 prosent. I 2020 ble det landet og slaktet om lag 638.000 tonn villfanget og oppdrettet fisk i Nordland.

Flere utviklingstrekk peker i retning av at etterspørselen etter sjømat vil øke. Det ene er sterkere global befolkningsvekst, der økt kjøpekraft blant middelklassen i for eksempel [Kina](#) vil være en viktig driver på verdensbasis. Det andre er sterkere fokus på bærekraftig matproduksjon, og økt etterspørsel etter sjømatprodukter på bekostning av rødt og bearbeidet kjøtt. I tillegg blir marine produkter trukket fram som viktig for å få bukt med helseutfordringer knyttet til [usunt kosthold og overvekt](#).

Det er flere forhold som påvirker produksjonen av sjømat, herunder fiskekvoter og akvakulturtillatelser. Innenfor havbruk påvirker sykdommer og lakselus produksjonen negativt, sammen med endringer i klima- og miljøforhold, som for eksempel svingninger i havtemperaturen.

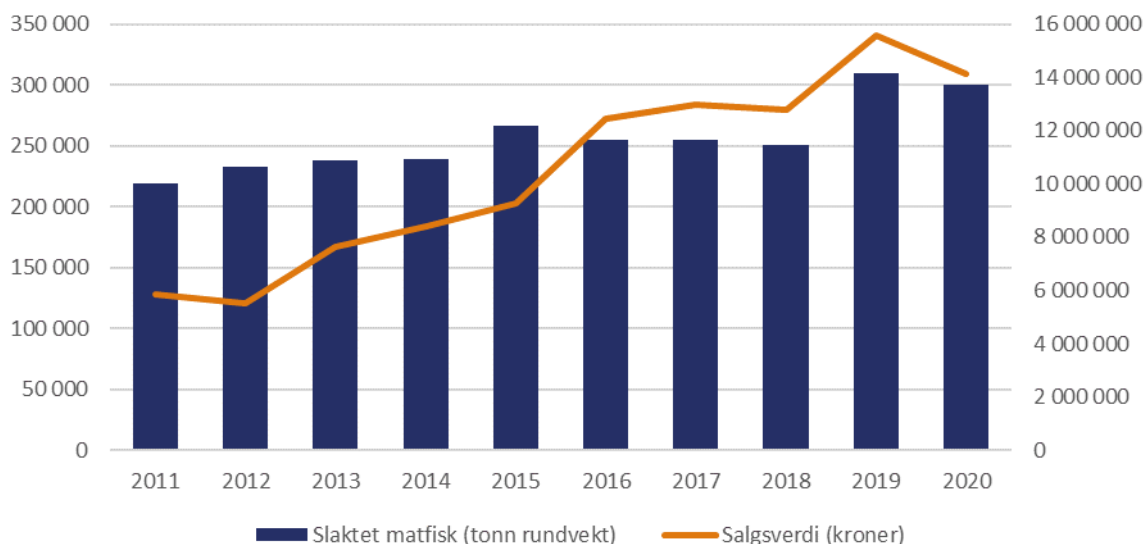


Figur 29 Nordland sin andel av total sjømatproduksjon i landet (Fiskeridirektoratet).

Havbruk

Det ble solgt nærmere 300.000 tonn laks og regnbueørret fra Nordland i 2020 omregnet til rundvekt. Det var en nedgang på 3,2 prosent sammenlignet med året før, men i løpet av de ti siste årene var det en vekst på 36,7 prosent.

Nordland sto for i overkant av halvparten av lakseproduksjonen i landsdelen. Av fylkene var det bare Trøndelag og Troms og Finnmark som hadde en større andel av det nasjonale volumet enn Nordland.

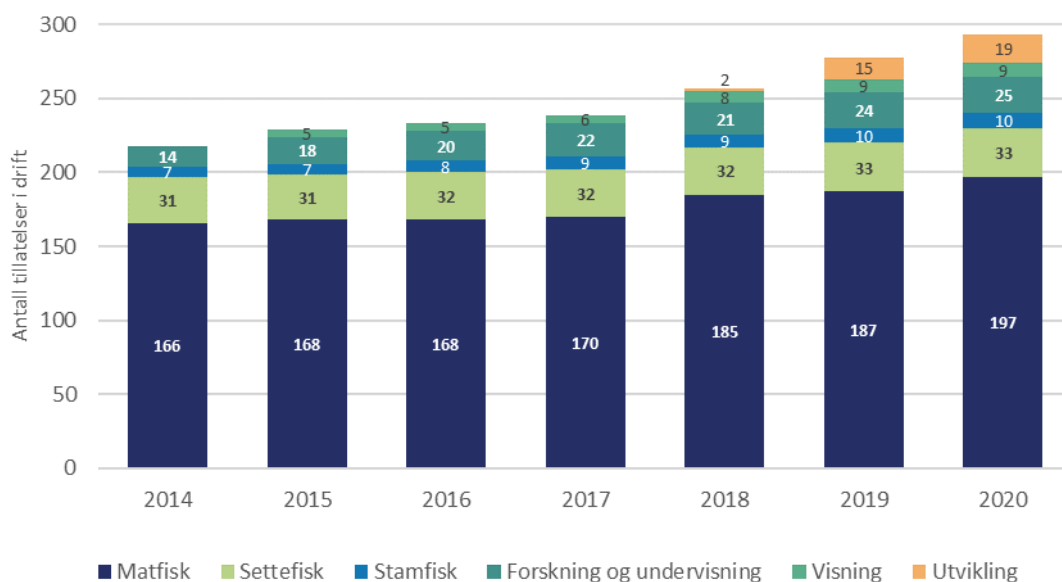


Figur 30 Produksjon av matfisk i Nordland 2011-2020 og salgsverdi (Fiskeridirektoratet)

Omsetningen i Nordland i 2020 var på rundt 14,1 milliarder kroner, en nedgang på litt over 9 prosent fra året før. Fra 2011 har omsetningen økt med mer enn 140 prosent.

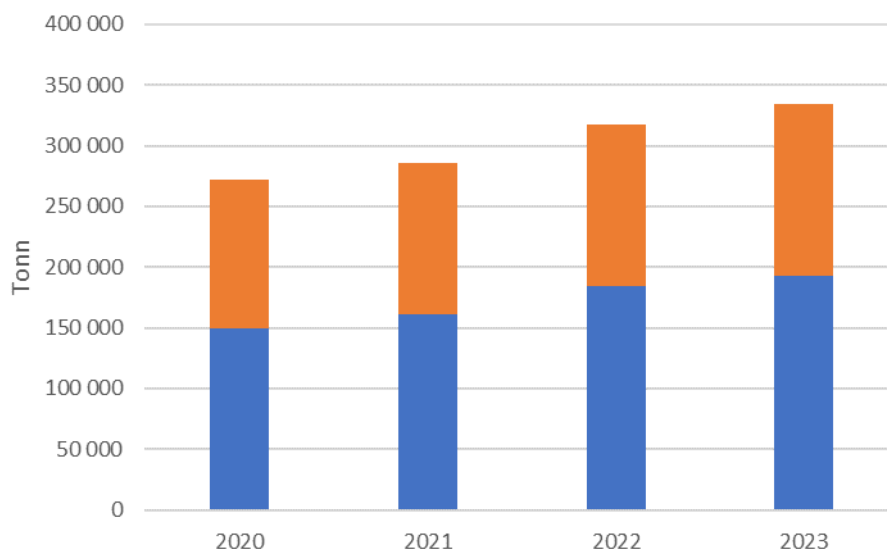
En stor andel av lakseproduksjonen går til eksport, der Europa er det største markedet.

Antall tillatelser i drift sier noe om utviklingen i næringen, der hver tillatelse (konsesjon) gir rett til en bestemt produksjonstype av en art i et definert omfang, på en eller flere bestemte lokaliteter. Antall tillatelser for matfisk produksjon av laks og regnbueørret økte fra 166 til 197 i perioden 2014 til 2020.



Figur 31 Antall tillatelser drift matfisk laks, regnbueørret og settefisk i Nordland, 2014-2020 (Fiskeridirektoratet)

Med henholdsvis 260 og 215 tillatelser er det bare fylkene Vestland og Troms og Finnmark, som har flere tillatelser enn Nordland.



Figur 32 Anslått transportmengde fra lakseslakterier i Nordland, blå søyle angir volum fra slakteri lokalisert på en øy (Kilde: Bedriftene)

I 2020 var det 8 større lakseslakterier i fylket, og fire av disse er lokaliserte ute på øyer hvor ferje er eneste alternative transport til fastlandet. De mest benyttede og belastede vegstrekningene har ikke endret seg i 2020 sammenlignet med [Nærings- og godsstrømsanalyse – Nordland, 2018](#)

I sjømatkartene nedenfor viser vegtrafikken for tunge kjøretøy for sjømatnæringen i 2019. Det ene kartet viser kun transportstrømmene, og det andre kartet viser både transportstrømmer og sjømatbedriftene. Tykke streker viser mer trafikk enn tynne streker. Veger med grønn farge er fylkeskommunale veger, mens veger med rød farge er statlige. Sorte streker viser sjømattransporter på jernbane. De største vegbelastningene skjer fra de større lakseslakteriene på Herøy, Lovund, Sør-Arnøy, Steigen, Hadsel og fra lakseslakteri og hvitfisknæringen i Øksnes.

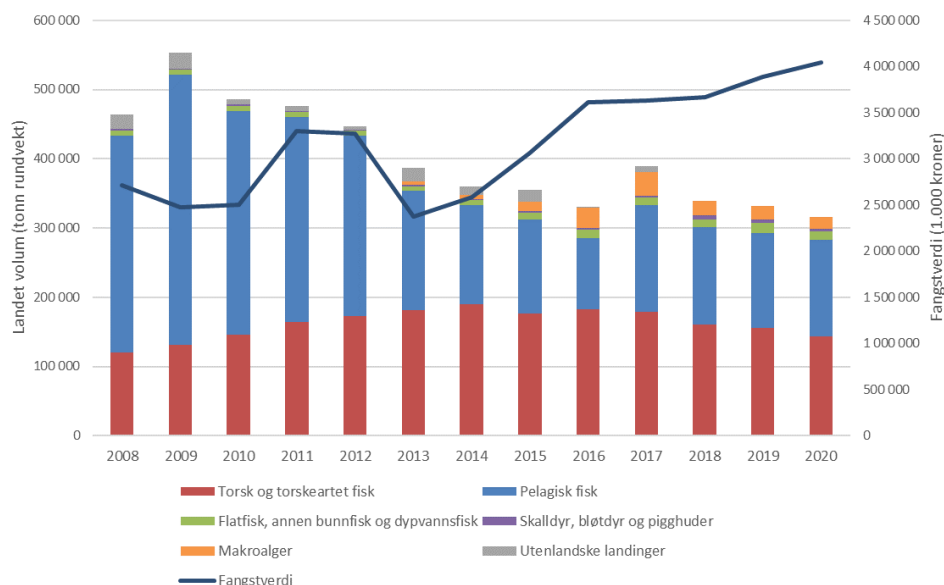
Sjømatkart 2019 – Uten bedrifter

Sjømatkart 2019 – Med bedrifter

I 2020 ble om lag 55 prosent av volumet fraktet fra en av øyene hvor lakseslakteriene er lokalisert. Om anslagene for vekst de nærmeste årene slår til, vil volumene øke betydelig, og andelen fra slakteriene ute på øyene vil også øke. Dette viser avhengigheten av gode ferjeforbindelser og at behovet for bruk av ferjer vil øke i årene fremover. Flere av aktørene har tydelige ambisjoner om å flytte mer av transporten over på jernbane. I 2020 ble om lag 25 prosent av transporten fra slakteriene i fylket sendt med Ofotbanen og Nordlandsbanen. Om målsettingene med å flytte mer av transporten fra vogntog til jernbane kan denne andelen øke opp mot 35 prosent i 2023. Vegbelastningen vil allikevel være stor på strekningene mellom slakteriene og godsterminaler. De mest trafikkerte transportvegene og vegbelastning er vist i sjømatkartene.

Fiskeri

I Nordland ble det landet om lag 325.000 tonn villfanget fisk i 2020 (rundvekt) fra norske og utenlandske fartøy. Samlet førstehåndsverdi av landingene var rundt 4 milliarder kroner.



Figur 33 Landet fisk (tonn rundvekt) og fangstverdi i 1.000-kroner i Nordland (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Fiskeriaktiviteten i Nordland er i hovedsak basert på torsk, hyse og sei, samt norsk vårgytende sild. Skalldyr og bløtdyr utgjør kun mindre kvantum. I 2020 var 46 prosent av landingsvolumene knyttet til torsk og torskert fisk, 44 prosent var pelagisk fisk, mens øvrige arter stod for det resterende.

Fangstverdien har økt betydelig de siste årene, og skyldes særlig prisveksten for torsk. Hele 72 prosent av fangstverdien var knyttet til torsk og torskert fisk, mens pelagiske arter stod for om lag 21 prosent.

Lofoten og Vesterålen er de største fiskeriregionene i Nordland. Mer enn 90 prosent av fangstverdien fra fiskeriene kommer fra disse regionene. I 2020 tilsvarte det 3,66 milliarder kroner. Hvitfiskindustrien i fylket er i stor grad basert på ferskt råstoff som leveres av kystflåten. Denne delen av fiskeindustrien eksporterer det meste av torsken ut av fylket i form av saltfisk og tørrfisk. De øvrige volumene selges i hovedsak som fryst eller fersk, hel fisk eller filet. Pelagisk konsumindustri i Nordland baserer sin produksjon i stor grad på råstoff av norsk vårgytende sild og makrell.

Transporten for pelagiske produkter skjer i hovedsak med sjøtransport, mens hvitfisk transporteres på veg. [Sjømatkartet](#) viser transportvegene og vegbelastningen, der de største utfordringene er knyttet til vegkvalitet, regularitet på ferjer, stengte veger og begrensede åpningstider på tollstasjonene.

Sjømatnæringen står for en stor del av de registrerte vegtransportene. Fangst har en klart mindre andel vegtransport enn havbruk.

8.2 Kraftforedlende industri

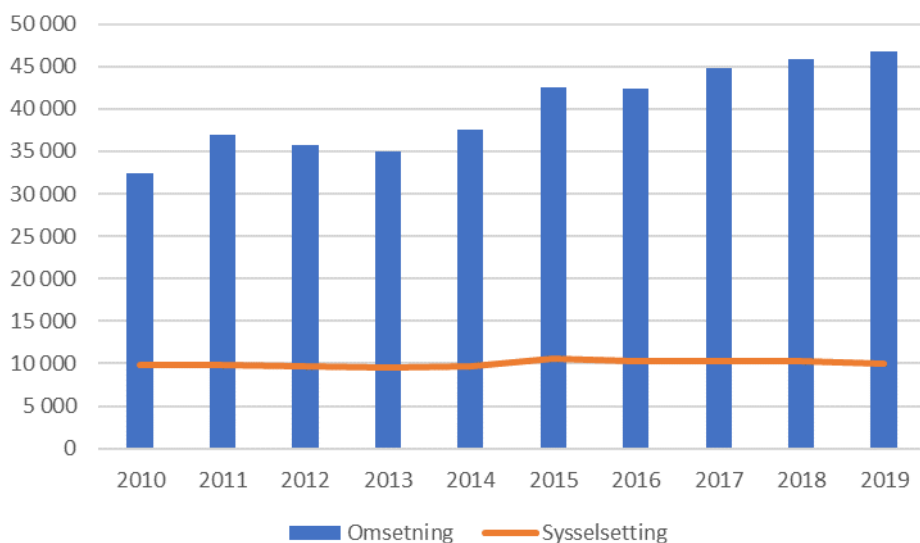
Nordland er ett av de største industrifylkene i landet, der industrien omfatter en rekke viktige bransjer.

Tilgangen til vannkraft var bakgrunnen for industribyggingen i fylket. Per i dag eksporterer Nordland omkring 1/3 av årsproduksjonen på 15-17 TWh ut av fylket. Fylket har ytterligere

fornybarressurser som kan realiseres både når det gjelder landbasert og offshore vindkraft, småkraft og gjennom oppgradering og utvidelser av eksisterende vannkraftverk.

Kraftproduksjonen i Nordland utgjorde 12,5 prosent av den totale produksjonen i Norge i 2019, og har siden 2016 vært det nest største produksjonsfylket. Med det eksisterende kraftoverskuddet har Nordland et betydelig potensial for å utvikle nye eksportnæringer og arbeidsplasser.

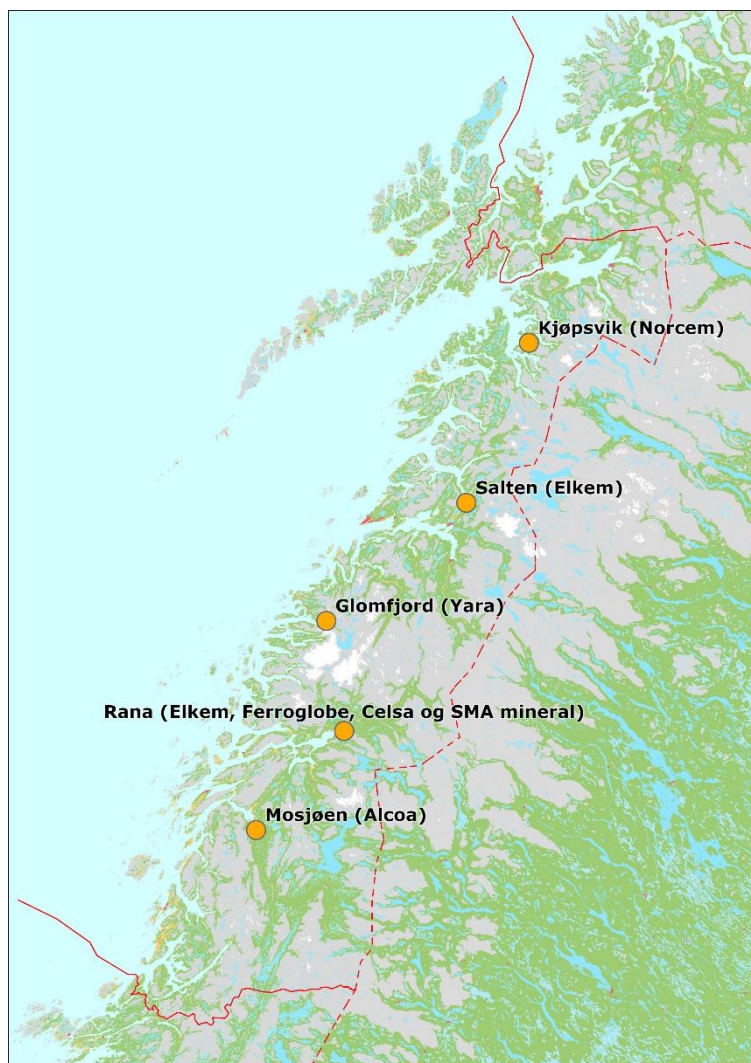
I 2019 var 10.048 personer sysselsatt i all industri i fylket, som var en liten økning fra 2010. Samtidig omsatte industrien for 46,7 milliarder. Det tilsvarer en økning på 44 prosent i samme periode.



Figur 34 Utvikling omsetning og sysselsetting innenfor industrien i Nordland, 2010-2019 (SSB)

Med det grønne skifte har den kraftforedlende industrien i Nordland, og leverandørene tilknyttet industrien, et stort potensial for vekst i årene fremover.

Tyngdepunktet for kraftforedlende industri ligger på Helgeland, der bedriftene er lokalisert på Mo og Mosjøen. Mo har den største aktiviteten med bedriftene Elkem Rana, Ferroglobe Mangan Norway, Celsa Armeringsstål og SMA Mineral.



Figur 35 Kraftforedlende industri i Nordland (Kilde: [Nærings- og godsstrømsanalysen Nordland](#))

Helgeland

Fire av de fem bedriftene innenfor kraftforedlende industri på Helgeland er lokalisert i Mo Industripark. Den femte bedriften er lokalisert til Mosjøen.

Ferroglobe Mangan Norge AS ble i 2017 kjøpt opp av spanske Grupo Ferroatlántica S.A., et datterselskap av Ferroglobe PLC. Selskapet produserer manganlegeringer i to smelteovner med en kapasitet på 120.000 tonn i året, og har ca. 90 ansatte. Hovedmarkedet er stålindustri i EU. **Elkem Rana AS** produserer ferrosilisium (FeSi) i to smelteovner. Årskapasiteten er på drøyt 90.000 tonn FeSi, hvorav 98 prosent av produksjonen går til eksport. FeSi benyttes som tilsetningsmateriale ved stålproduksjon. Et viktig biprodukt er silica som selges til sementindustrien. Elkem Rana har ca. 100 ansatte. **Celsa Armeringsstål AS** inngår i Celsa Group som er et av Europas ledende stålkonsern. Bedriften produserer armeringsstål og billets, med jern- og stålskrap som viktigste råstoff. Celsa Armeringsstål AS er landets største gjenvinningsbedrift. Produksjonskapasiteten er på ca. 1.000.000 tonn i stålverket og 550.000 tonn i valseverket. Bedriften har om lag 315 ansatte.

SMA Mineral AS eies av Svenska Mineral. Hovedproduktene er brent kalk og dolomitt. Markedet er hovedsakelig stål- og ferrolegeringsindustrien i Norge og Sverige, og i tillegg leverer bedriften en del mineralprodukter til det norske markedet.

I Mosjøen har Alcoa to fabrikker, **Alcoa Norway ANS avd Mosjøen Prod Aluminium** og **Alcoa Norway ANS avd Mosjøen Anode**. Anodefabrikken leverer til smelteverket i Mosjøen, samt Alcoa Fjærdaal på Island. Europa er hovedmarkedet for aluminiumsproduktene. Det er 450 ansatte ved de to fabrikkene. I 2017 hadde Alcoa en samlet inntransport på 709.000 tonn og 430.000 tonn utgående transport. Sjøtransport utgjør 98 prosent av transporten.

Glomfjord

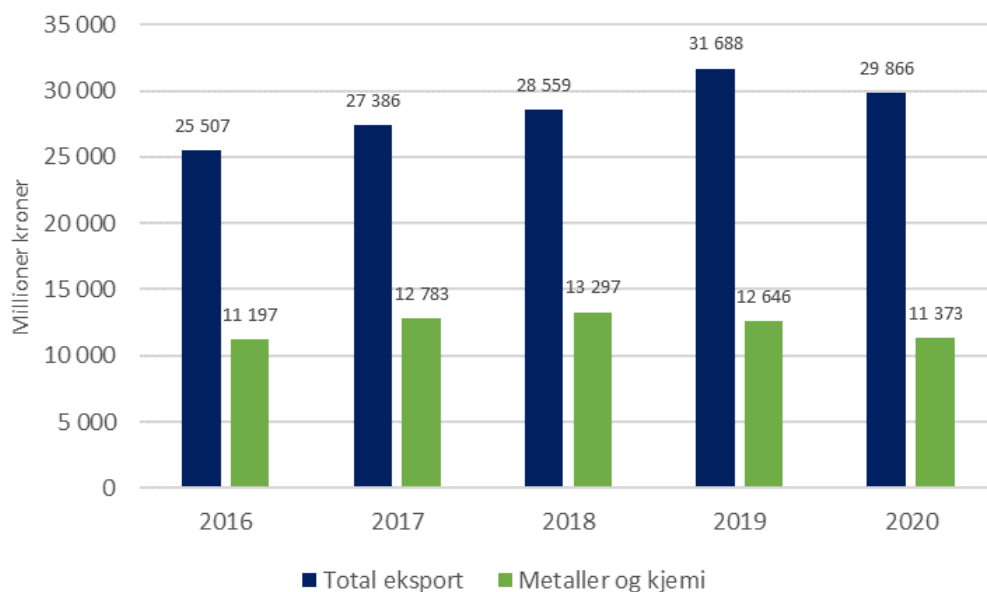
Yara Norge AS Glomfjord Fabrikker er verdens nordligste gjødsselfabrikk, med om lag 180 ansatte. Bedriften har fire produksjonsenheter: to salpetersyrefabrikker, en fullgjødsselfabrikk (NPK-gjødsel) og en kalksalpeterfabrikk. Fabrikken har egen havn. Dagens produksjon er basert på importerte råstoffer som transporteres til Glomfjord med båt. Båttransport er også brukt til transport av ferdigvare. Ca. 50 prosent av NPK-produksjonen fra Glomfjord går til de europeiske markedene, mens den andre halvdelene går til det innenlandske markedet. Årlig produksjonsvolum og godsmengde som transporteres ut er om lag 700.000 tonn. Inngående transport var om lag 520.000 tonn i 2017.

Sørfold

Elkem ASA avd. Salten Verk er lokalisert i Straumen i Sørfold kommune. Den største eieren er Bluestar Elkem International Co., Ltd. S.A., som er et statseid kinesisk selskap. Verket er en av verdens største og mest moderne silisiumverk. Hovedproduktene er silisium med 96-99 prosents renhet, Microsilica og SIDISTAR®, og 90 prosent av produksjonen eksporteres til hele verden. Produktene anvendes i bl.a. elektronikkindustri, aluminiumsindustri og kjemisk industri. I 2017 hadde selskapet 564.000 tonn inngående gods, mens utgående gods var 126.000 tonn. Transporten var i all hovedsak med båt over egen kai.

Kjøpsvik

Norcem AS Sementfabrikk Kjøpsvik er verdens nordligste sementfabrikk, og produserer sement for det norske markedet (Bergen-Vadsø). Bedriften har ca. 150 ansatte. Kalksteinsressursen til fabrikken ligger rett utenfor Kjøpsvik sentrum. Kalksteinen knuses i eget knuseverk i utkanten av bruddet og fraktes i tunnel ned til fabrikken. Utgående transportmengde var om lag 550.000 tonn sement i 2017, mens inngående transport utgjorde 80.000 tonn. Om lag 98 prosent av godstransporten skjer med båt.



Figur 36 Eksport av metall og kjemivarer fra Nordland (Kilde: SSB)

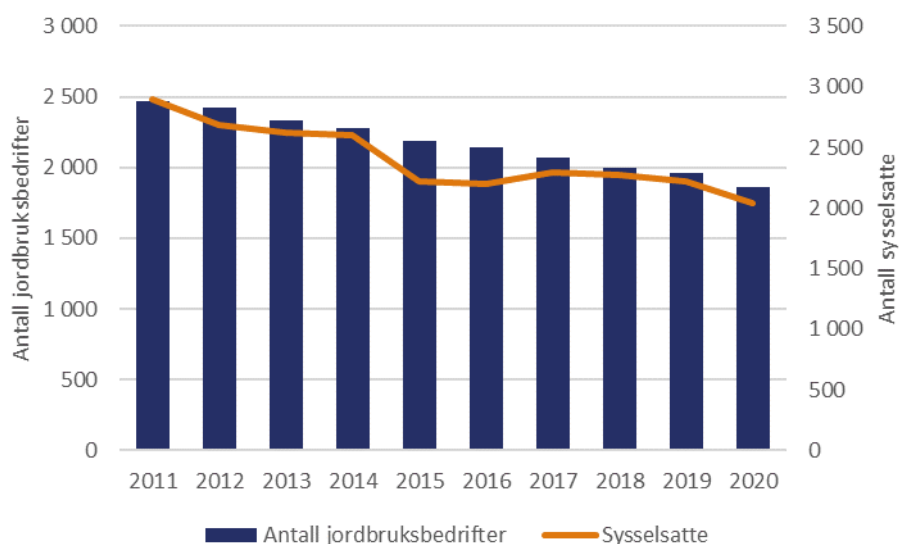
Svært mye av produksjonen går til eksport. For de to bedriftene i Elkem-konsernet dreier det seg om opp til 98 prosent. I 2020 var den samlede eksportverdien fra den kraftforedlende industrien på 11,3 milliarder kroner.

Transportbehovet til den kraftforedlende industrien løses i stor grad gjennom sjøtransport, og noe på veg og bane. Vegtransportarbeidet på enkelte lokale strekninger er høye, bl.a. i tilknytning til Mo Industripark.

8.3 Landbruk og skogbruk

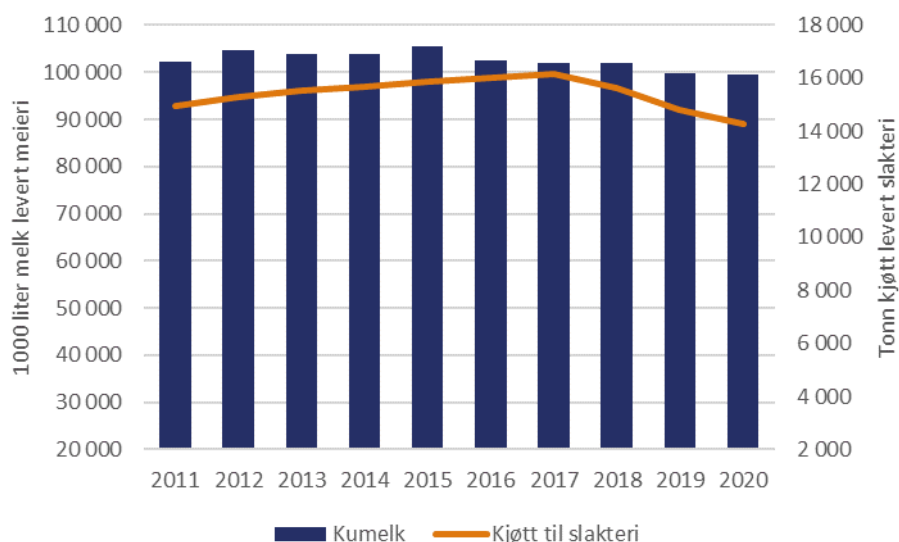
Landbruk

Nordland hadde 1.864 gårdsbruk med til sammen 2.036 sysselsatte i 2020. Ny teknologi, mer rasjonell drift og strukturelle endringer har gjort at landbruket har gått i retning av færre, men større enheter. I Nordland gikk sysselsettingen og antall gårdsbruk ned med henholdsvis 30 og 25 prosent fra 2011-2020. Dette er en utvikling som sannsynligvis vil fortsette framover. Samtidig har koronapandemien ført til økt fokus på matsikkerhet, samtidig som bærekraftig matproduksjon og kortreist mat har fått økt oppmerksomhet de siste årene. Samlet sett kan disse faktorene være med på å bremse utviklingen vi har sett over tid.



Figur 37 Utvikling i antall jordbruksbedrifter i Nordland og sysselsatte (Kilde: SSB)

Til tross for at antallet gårdsbruk og sysselsatte har gått mye ned de siste ti årene, har melk- og kjøttproduksjonen i fylket holdt seg relativt stabil. Fra 2011-2020 gikk produksjonen for kjøtt ned med 4,4 prosent, mens melkeproduksjonen gikk ned med 2,7 prosent.



Figur 38 Utvikling i leveranser av melk og kjøtt i Nordland (Kilde: Landbruksdirektoratet)

Over halvparten av alle gårdsbruk og sysselsatte er på Helgeland, med tyngdepunktet på Ytre Helgeland. En fjerdedel av gårdsbrukene er i Salten, mens Ofoten er regionen med færrest sysselsatte og antall gårdsbruk. Den viktigste produksjonen i Nordland er knyttet til melk og kjøtt, der fordelingen mellom de ulike regionen er vist i tabellen under.

Fakta om jordbruket i regionene, 2020	Indre Helgeland	Ytre Helgeland	Salten	Ofoten	Lofoten	Vesterålen	Nordland
Antall sysselsatte - jordbruk		1113	456	100	162	205	2 036
Antall jordbruksbedrifter med husdyr	306	620	421	15	162	228	1 752
Leveranser av ku- og geitmelk til meieri (tonn)	15 001	49 885	18 440	3 570	6 468	10 405	103 891
Leveranser av slakt til slakteri (tonn)	3406	6 399	1 967	57	955	1 507	14 290

Tabell 5 Fakta om landbruket 2020 fordelt på regioner (Kilde: SSB og Landbruksdirektoratet)

I Nordland har Tine to meierier i Sømna og i Sandnessjøen, og en terminal i Bodø.

Begge meieriene henter melk fra gårdene i Nordland. Mens meieriet på Sømna transporterer ferdige produkter til sentrallageret i Trondheim, transporterer meieriet i Sandnessjøen meieriproduktene til kunder på Helgeland, i tillegg til at anlegget er mellomlager for videretransport til Trondheim.

En stor del av melkeproduktene i Nordland blir dessuten transportert til Tine sitt meieri og sentrallager i Harstad. Herfra distribueres varer fra Bodø og nordover.

I fylket fins det også to slakterier; Nortura Bjerke i Hemnes kommune og Horns slakteri på Leknes i Vestvågøy kommune.

Nortura Bjerke henter i stor grad inn dyr fra Nordland og Trøndelag, og har hele industrimarkedet i Norge som marked. Horns slakteri henter inn dyr fra Lofoten, Vesterålen, Salten og Sør-Troms, og har Narvik, Oslo og Stavanger som sitt viktigste marked. I tillegg slakter Nortura i Målselv dyr fra Steigen, Ofoten og Vesterålen, samtidig som Nortura Harstad er distribusjonsanlegg for den nordligste delen av fylket.

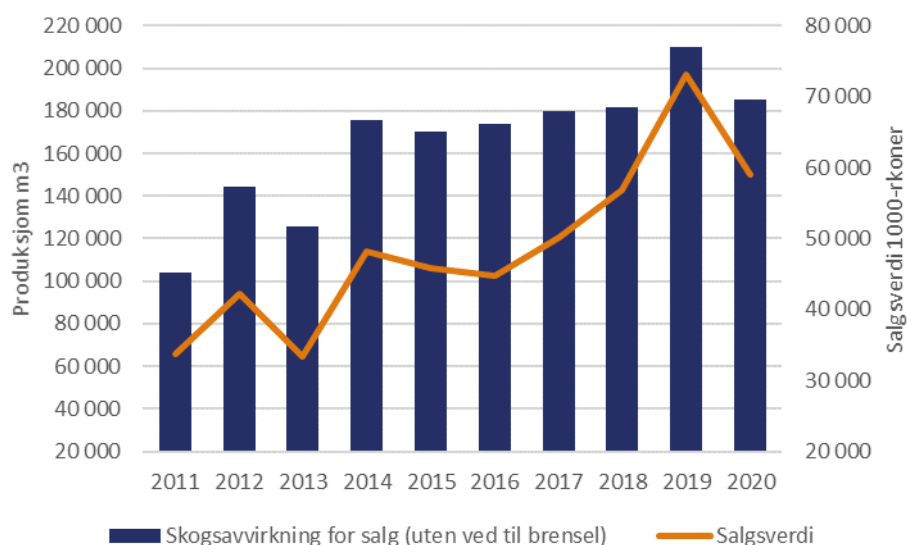
Få slakteri og meierier gir relativt lang transportveg for landbruksproduktene i fylket. Helgeland dominerer landbruksaktiviteten i Nordland, både husdyrhold og melkeproduksjon. Transportene innen landbruk varierer både med hensyn til type lastebærere og fyllingsgrad.

Det dreier seg om alt fra transporter av levende dyr i tilpassede biler, henting og transport av melk i bulk, til transport av ferdigprodukter. Rundt meierier, dyreslakterier og lagerfunksjoner er transportarbeidet høyt. Deler av næringen er sesongbetont. Transportarbeidet skjer på veg og en del av transportene benytter ferjer, særlig på Helgeland. Det transporteres også en stor del innsatsfaktorer som gjødsel.



Skogbruk

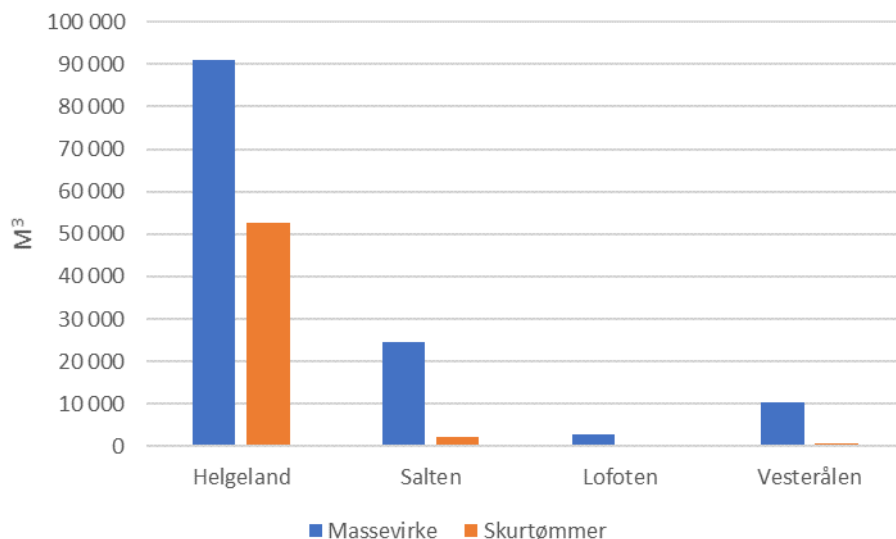
I 2020 ble det hogd 185.268 m³ skog for salg i Nordland. 97 prosent av all skog som avvirkes er gran. 70 prosent går til treforedlingsindustrien, mens resten går til produksjon av planker og bord.



Figur 39 Skogavvirkning i Nordland for salg m³ (uten ved til brensel) og salgsverdi (SSB)

Fra 2011-2020 økte avvirkningen av skog med nesten 78 prosent. Tilsvarende har salgsverdien økt i samme periode. I 2020 var den på 58,9 millioner kroner.

Helgeland er den største skogbruksregionen målt i både skogsareal og avvirkningsmengde. I 2020 sto Helgeland for 78 prosent av all skog som ble hugd og omsatt i fylket.



Figur 40 Skogavvirkning i ulike regioner i Nordland (Kilde: SSB)

I 2021 var det registrert 216 bedrifter innenfor skogbruk, noe som var en økning på 25 prosent fra 2012. Bedriftene er som regel små og mange har ingen produksjon. De fleste bedriftene innenfor skogbruk er i Vefsn, Rana, Brønnøy og Bodø.

De aller fleste omsetter tømret sitt gjennom Allskog, som er et samvirke eid av skogeiere i Møre og Romsdal, Trøndelag, Nordland og Troms. Allskog har 70 prosent av markedsandelene i sitt geografiske nedslagsfelt.

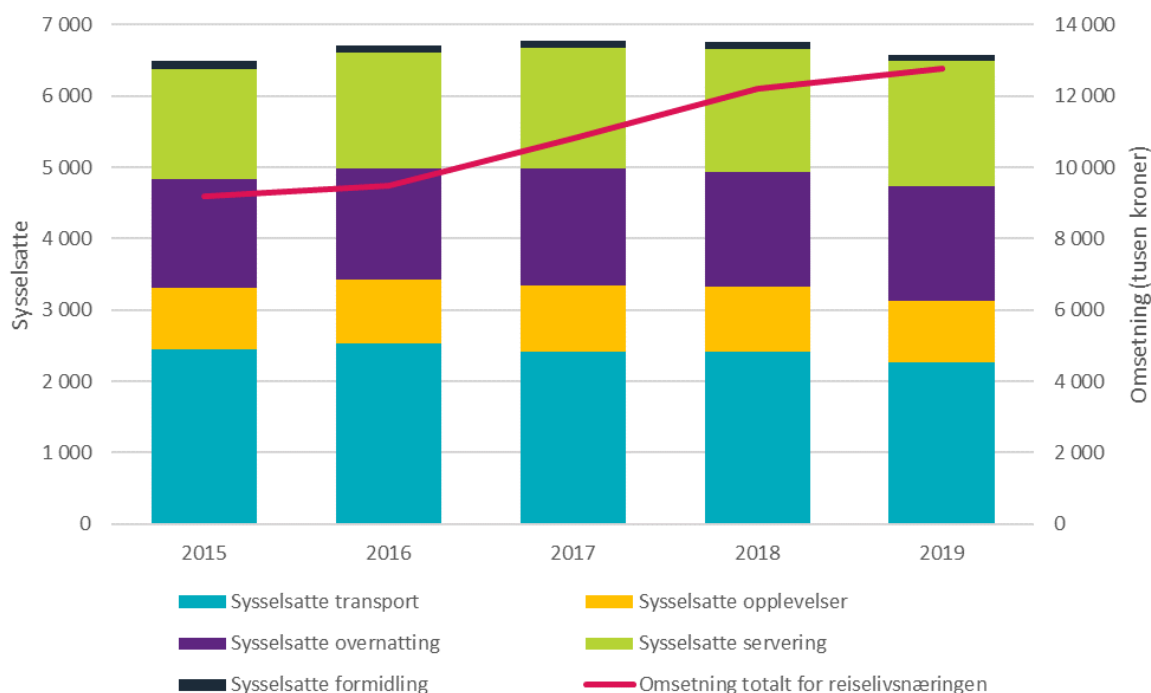
I Hattfjelldal ligger den trearbeidende bedriften Arbor. Transporten av tømmer til bedriften går på vei med vogntog. Det samme gjør uttransport av ferdige produkter.

8.4 Reiselivsnæringen

Reiselivsnæringen er ett av tre satsningsområder i Nordland, og en av de raskest voksende næringer i verden.

I 2018 var det registrert rundt 2.000 reiselivsbedrifter i Nordland med Helgeland, Lofoten og Salten, som de viktigste reiselivsdestinasjonene i fylket. De fleste bedriftene er små, men har stor betydning for lokalsamfunnene.

Figuren under gir en oversikt over utviklingen innenfor de fem viktigste områdene innenfor reiseliv i Nordland: transport, servering, overnatting, aktiviteter/ opplevelser og formidlingsaktiviteter



Figur 41 Utviklingen innenfor de fem viktigste områdene innenfor reiseliv i Nordland (Kilde: SSB)

Fra 2015 og fram til 2020 økte omsetningen innenfor reiselivsnæringen med 39 prosent, der omsetningen i 2020 var på nesten 12,8 mrd. Koronapandemien satte deretter en stopper i en lang periode for nærings- og fritidsreiser, både for personer fra inn- og utland. Det fikk stor innvirkning på omsetningen innenfor reiselivsnæringen.

Fra 2015-2019 økte sysselsettingen innenfor reiseliv med 1,5 prosent, men fra 2019-2020 hadde næringen en nedgang på sju prosent.

Mange nordmenn valgte å legge ferien til Nord-Norge under koronapandemien, der Lofoten og Helgeland var særlig populært. På den andre siden har forretningssegmentet gått ned under korona, noe som har rammet både kurs- og konferansemarkedet. Parallelt pågår det en diskusjon rundt hvilke konsekvenser cruiseturismen har for klima og miljø, det samme gjelder for masseturismen i for eksempel Lofoten.

Om trendene vi har sett under pandemien vil fortsette når den er over, er for tidlig å si. Samtidig kan et stadig sterkere fokus på miljø og klima komme til å forsterke disse trendene, og endre reisevanene våre framover.

Trafikken berører hele transportnettverket, men der mye av utfordringene er knyttet til kvaliteten på veg og regulariteter på ferge, hurtigbåt, buss og fly.

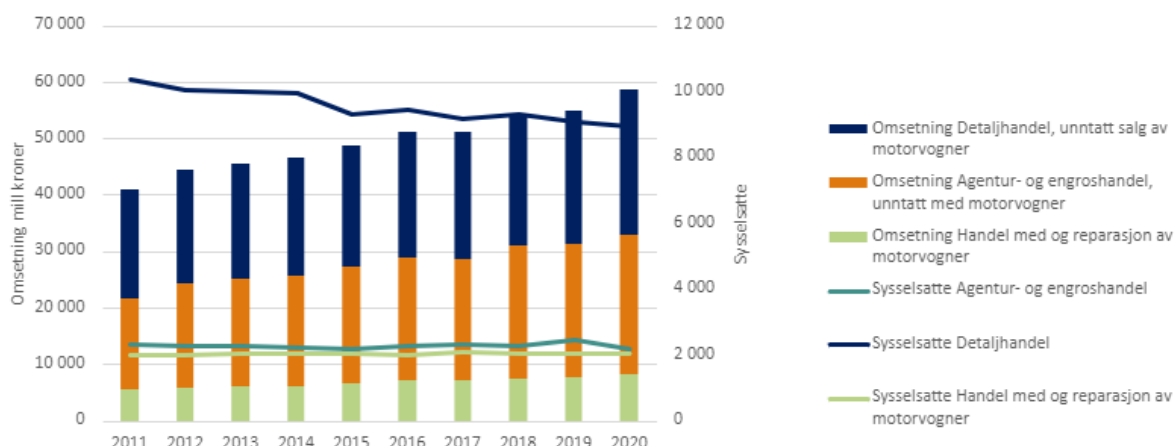


Passasjertrafikk til og fra flyplasser i Nordland



Cruisetrafikk i Nordland

8.5 Varehandelen



Figur 42 Utvikling i omsetning og sysselsetting innenfor varehandelen i Nordland, 2010 – 2017 (Kilde: SSB)

Detaljhandel

Detaljhandelen omfatter i all hovedsak dagligvarehandelen, og her har omsetningen gått gradvis opp siden 2011. Parallelt har antallet sysselsatte gått ned.

I perioden 2011-2020 økte omsetningen med 33,4 prosent, mens sysselsettingen gikk ned med 13,9 prosent. Tilsvarende tall for perioden 2015-2020 var på henholdsvis 20,2 prosent og -3,8 prosent.

Stadig mer av omsetningen i varehandelen skjer i de store kjøpesentrene, som er lokalisert i byer og tettsteder. Utviklingen går dessuten i retning av økt digitalisering, der blant annet netthandelen har skutt fart; en utvikling som ble forsterket under koronapandemien.

Økt netthandel fører til mer godstrafikk på veiene

Forskningen har fokusert mye på hvordan netthandel påvirker den enkelte forbrukers reiseatferd. Noen studier viser at netthandel *erstatte* reiser til butikk, fordi forbrukeren ikke trenger å reise til butikken når varen leveres på døren eller på et hentested. Andre studier viser at netthandel kommer som et supplement, fordi netthandel ikke erstatter all handling i butikk. Mange ser på handling som en fritidssysse, og er ikke en aktivitet de vil slutte med selv de får [varene på døra](#).

Hvordan netthandelen påvirker reiseadferden til forbrukerne er derfor for tidlig å si.

Matvarehandel

NorgesGruppen, Coop Norge Handel og Reitan-Gruppen er de største aktørene på markedet. Blant matvaregrossistene er det: Coop, Rema og ASKO, som dominerer bildet. Dagligvaregrossistene har lagerfunksjoner i Tromsø, Narvik og Trondheim. Rema er lokalisert i Narvik, mens både Coop og ASKO er lokalisert med lagerfunksjoner i Tromsø. I tillegg har Coop lagerfunksjon i Trondheim som leverer varer til Nordland. Rema sitt lager i Trondheim leverer varer opp til Mo i Rana.

Handel med petroleumsprodukter

Innen petroleum har utviklingen gått mot store sentraldepoter, der flere oljeselskaper tar ut drivstoff fra samme depot/tankanlegg. Distribusjon inn til anleggene skjer vi tankskip, mens distribusjon ut til bensinstasjoner, industri og lignende primært skjer med bil.

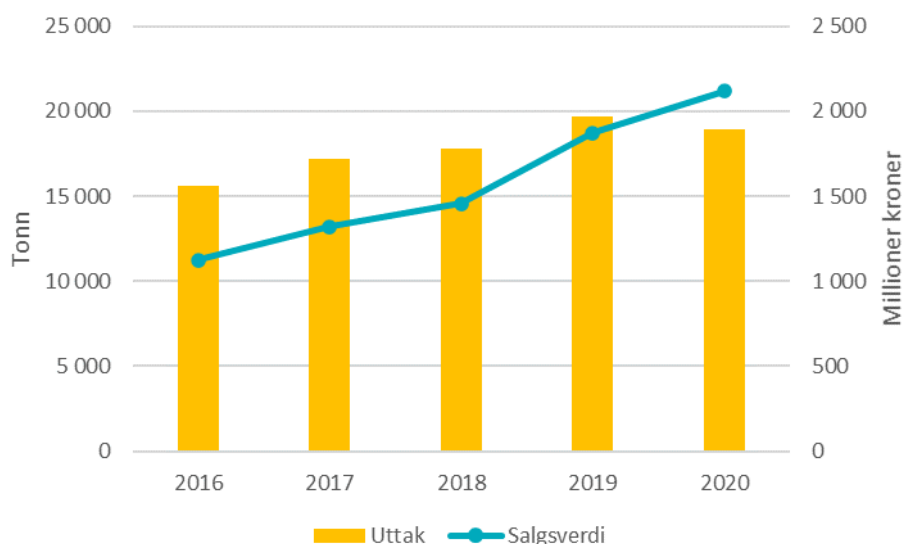
De tyngste trafikkerte vegene knyttet til bildistribusjon av petroleumsprodukter ligger i nærheten av de store tankanleggene (de største anleggene er lokaliserte på Mo i Rana og Bodø) og bysentrene.

8.6 Andre næringer i Nordland

8.6.1 Bergverksindustrien

Nordland har en omfattende mineralnæring, og flere ressurser av nasjonal betydning. Disse ressursene er tilstrekkelig til å dekke dagens produksjonsnivå i flere hundre år. Fylket har også en rekke kjente forekomster som kan komme i drift i framtiden.

Mineralnæringen er eksportrettet og produktene som selges er lite bearbeidet.



Figur 43 Utviklingen for uttak og salg av mineraler fra Nordland (Kilde: Direktoratet for mineralforvaltning)

I 2020 var uttaket fra næringen på 18,9 millioner tonn. Det var en økning på 21 prosent fra 2016. I samme periode økte omsetningen med nesten 89 prosent, til 2,1 milliarder kroner i 2020. Prisen bestemmes i stor grad av markedet.

I 2020 sysselsatte mineralnæringen 753 årsverk, det er en økning på nesten 21 prosent på fem år.

Bergverksbedrifter i Nordland

Norges eneste aktive jernmalmsgruve er lokalisert i Nordland, og fylket har fem aktive gruver med uttak av industrimineraler. Det meste av jernmalmen eksporteres til europeisk stålindustri, mens markedene for industrimineralene er i Norge, Norden og øvrige deler av Europa.

I tillegg har fylket 14 små og en rekke mindre bedrifter, som driver med uttak av byggeråstoffer. Av disse er Sivas industriområde på Alstahaug av nasjonal betydning, mens de øvrige bedriftene har regional betydning. Tre av bedriftene er basert på grusressurser, men de øvrige selger pukk.

I fylket er det også noen få bedrifter som utvinner naturstein, og disse produserer hovedsakelig for eksport.

Tabellen på neste side gir en oversikt over bedriftene i Nordland som utvinner metalliske malmer og industrimineraler.

Virksomhet	Ressurstype/ råstoffbetydning	Lokalisering/kommune
Rana Gruber	Jernmalm	Rana
Franzefoss Minerals AS, avd. Ballangen	Dolomitt	Ballangen
Norcem AS Kalkstenbrudd	Kalkstein	Tysfjord
Omya Hustadmarmor AS avd. Hammerfall	Dolomitt	Sørfold
Elkem ASA, Mårnes kvartsittbrudd	Kvartsitt	Gildeskål
Brønnøy Kalk AS	Kalk	Brønnøy

Tabell 6 Bedrifter som utvinner jernmalm og industrimineraler (Kilde: Direktoratet for mineralforvaltning)

Tabell 9 gir en oversikt over bedrifter som driver med uttak av byggeråstoffer.

Virksomhet	Ressurstype/ råstoffbetydning	Lokalisering/kommune
Vika	Grus	Bodø
Kvikstadvika	Grus	Bodø
Rombak Pukkverk AS	Pukk	Narvik
Vikestadvågen	Pukk	Bindal
Siva industriområde	Pukk	Alstahaug
Helgeland pukkverk	Pukk	Leirfjord
Veset 1	Pukk	Vefsn
Veset 2	Pukk	Vefsn
Tomma pukkverk	Pukk	Nesna
Fonndalen	Grus	Meløy
Anfinnslett pukkverk	Pukk	Lødingen
Kobbvågen	Pukk	Bøe
Gullkista	Pukk	Sortland

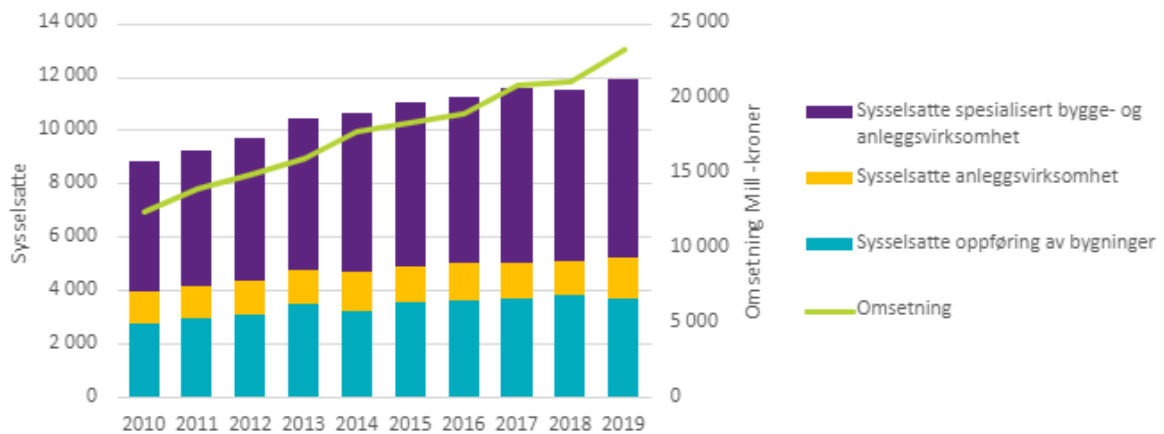
Tabell 7 Bedrifter med uttak av byggeråstoffer (Kilde: [NGUs Grus-, Pukk- og Steintippdatabase](#))

Nærhet til sjø er viktig, ettersom båt er den primære lastbæreren. Det gjelder spesielt for jernmalm og industrimineraler, men ofte også for byggeråstoffer. I mange tilfeller vil deler av transporten gå med bil eller bane.

8.6.2 Bygg- og anleggsnæringen

Utviklingen i bygg- og anlegg har vært positiv i mange år med svært mange prosjekter i fylket. Nordland hadde en vekst i omsetning på 87 prosent fra 2010-2019.

Figuren under viser utviklingen i både omsetning og sysselsetting innen bygg og anlegg i Nordland. Næringen omfatter disse gruppene: oppføring av bygninger, anleggsvirksomhet og spesialisert bygg- og anleggsvirksomhet.



Figur 44 Utvikling i omsetning og sysselsetting innen bygg og anlegg i Nordland (Kilde: SSB)

Bransjen hadde en økning i omsetning fra 12,4 milliarder kroner i 2010 til 23,2 milliarder kroner i 2019. I samme periode økte antallet sysselsatte med 3.116 personer.

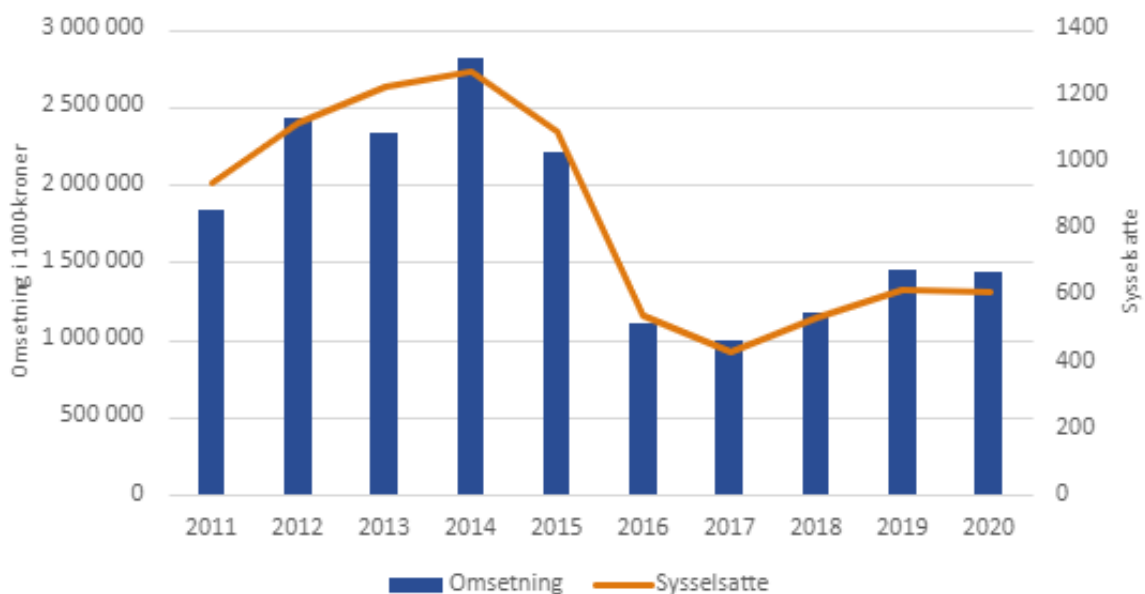
En rekke prosjekter planlegges i Nordland. Blant de største er «ny-by-ny-flyplass i Bodø», ny flyplass og flyterminal i Rana, ny E6 gjennom Sørfold, Hålogalandsveien og nytt sykehus i Sandnessjøen.

Det meste av transporten av byggevarer går langs veg, der de største utfordringene er knyttet til vegkvalitet.

8.6.3 Petroleumsnæringen

Petroleumsvirksomheten i Nordland er knyttet til Norne, Skarv og Aasta Hansteen. Samtlige felt er på Helgelandskysten.

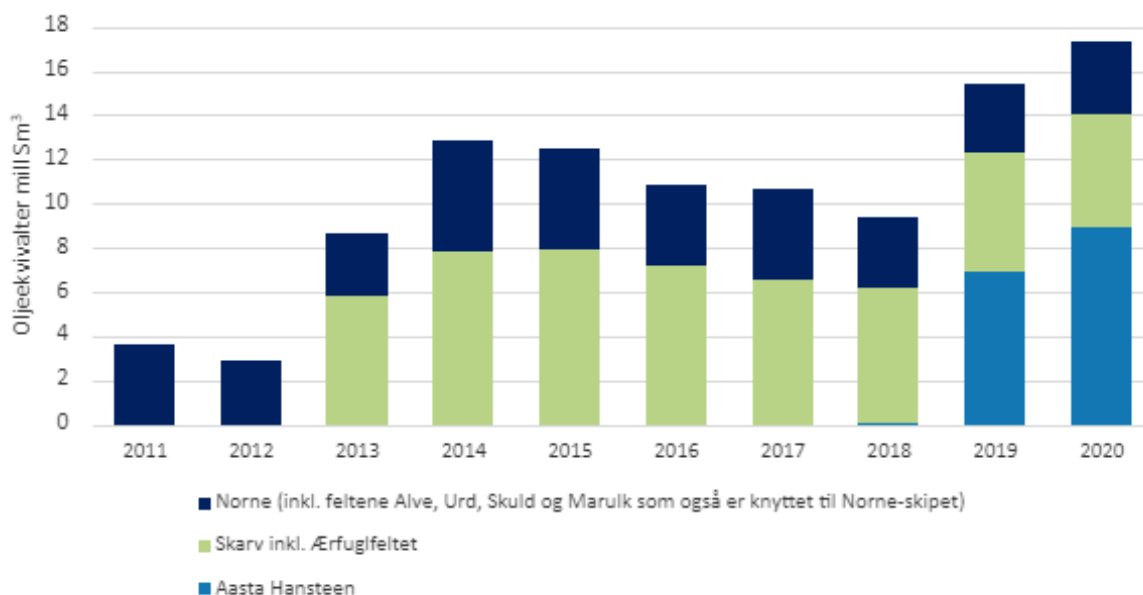
Verdikjeden for petroleumsnæringen omfatter både operatører og leverandørindustri, der leverandørindustrien i stor grad består av industribedrifter.



Figur 45 Omsetning og sysselsetting innenfor leverandørindustrien i Nordland (Levertrapporten)

I 2020 sysselsatte leverandørindustrien til petroleumsnæringen 610 personer i Nordland og omsatte for i overkant av 1,4 milliarder kroner. Flest årsverk finner vi i Bodø og Sandnessjøen, men også Brønnøysund har mange sysselsatte i leverandørindustrien. I underkant av en tredjedel av de som jobber i leverandørbedriftene er pendlere.

Samtidig var 425 personer i Nordland direkte sysselsatt i petroleumsnæringen, der Meløy var kommunen med flest sysselsatte i fylket, med 92 sysselsatte



Figur 46 Produksjonsutvikling på Norne, Skarv og Aasta Hansteen. Total produksjon av oljeekvivalenter Mill Sm³ (Kilde: Norsk Petroleum)

Oljeproduksjonen økte fra 2012-2013 som følge av at produksjonen på Skarv startet opp. Fall i oljeprisen i 2014 påvirket også Nordland, og ga redusert oljeproduksjon fram mot 2018. Senhøsten 2018 ble Aasta Hansteen satt i produksjon, og førte til en samlet produksjonsøkning fra 2018-2019 på 64 prosent.

De siste 10 årene har det vært økt interesse for Barentshavet, noe som har gitt flere funn og økt lønnsomhet fra leting denne perioden Store funn, som Johan Castberg, er under utbygging, men også Wisting kan danne grunnlag for nye feltutbygginger.

Økt fokus på miljø- og klimamessig bærekraftig utvikling til at fornybar energi settes stadig høyere opp på dagsorden. En overgang fra petroleum til fornybare energikilder vil også kunne gi nordnorsk leverandørindustri en større oppdragsmengde.

Basene

Godsstrømmene til offshoreaktiviteten i Nordland er knyttet til de tre basene på Helgeland; Brønnøysund lufthavn, ASCO Sandnessjøen og Helgelandsbase på Horvneset utenfor sentrum av Sandnessjøen.

Aktiviteten på basene varierer med hensyn til hvilke faser petroleumsfeltene er i. Samtlige tre felt er i dag i en driftsfase, noe som skaper langt mindre trafikk på vei enn om feltene er i en utbyggingsfase. Derimot går en stor andel av transporten av petroleum til næringsliv og andre konsumenter, der transporten både går langs sjø og på vei.

Til sammen ble det solgt 409 millioner liter petroleumprodukter i Nordland 2019, der litt under halvparten gikk til varehandelen (detaljhandelen).



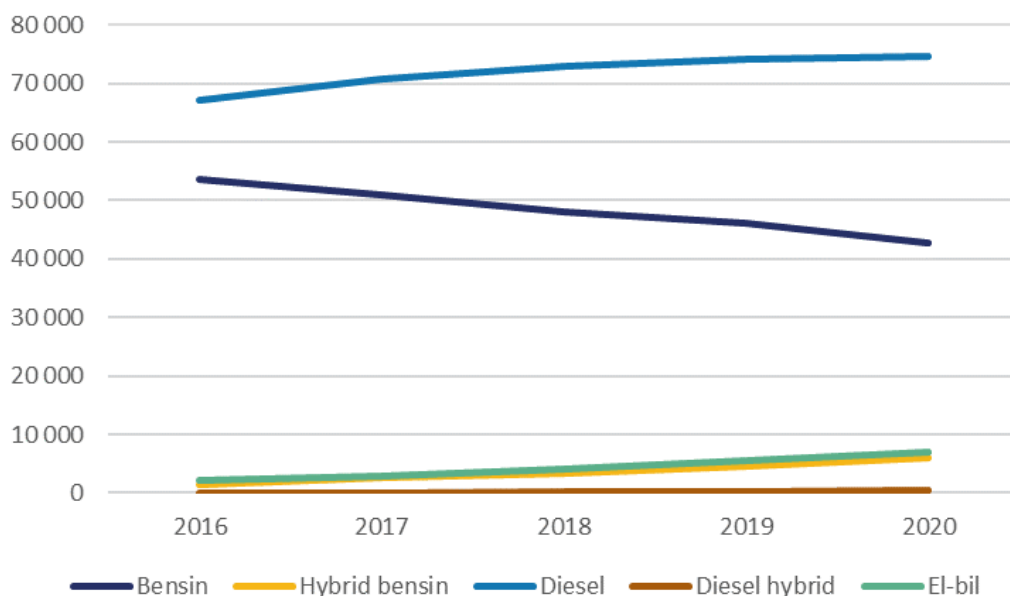
Figur 47 Petroleumssalg Nordland 2019 (Kilde: SSB)

Fra 2011-2019 gikk salget av petroleumprodukter i Nordland ned med 29 prosent.

Nedgangen var særlig stor for jetparafin, som blir brukt av fly og helikopter, og marine oljer som blir brukt av sjøfarten.

I tillegg var salget av bilbensin 40 prosent lavere i 2020 enn i 2011. Med stadig flere el-biler på veiene vil salget av bilbensin fortsette å gå ned i årene framover. Mens 1,6 prosent av alle personbilene på veiene i 2016 var el-biler, hadde andelen økt til 5,4 prosent i 2020. Også andelen hybridbiler har økt mye i denne perioden.

Samtidig økte salget av auto- og anleggsdiesel, der det er først og fremst anleggsdiesel som har gått opp. Det er særlig innenfor bergverksdrift og bygg- og anleggsbransjen at bruken av anleggsdiesel har gått opp.



Figur 48 Bilparken i Nordland fra 2016-2020, etter drivstofftype (Kilde: SSB)



Utvikling i antall elektriske kjøretøy i Nordland



Ladepunkter i Nordland

LNG

Barents naturgass frakter LNG fra Hammerfest til Nordland. Bedriften har egne bunkringsanlegg på Moskenes i Lofoten og i Lødingen. De har dessuten egne industrianlegg i Bodø, Herøy, Sør-Arnøy og Steigen, i tillegg til en del bunkring av båter og ferjer direkte fra bil både i Bodø, på Sortland og i Sandnessjøen. Melkøya har vært stengt siden høsten 2020. Transport av LNG fra Melkøya har derfor stoppet opp i denne perioden. Etter planen skal LNG-anlegget på Melkøya åpnes opp i april 2022.

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

9 Vedlegg 3: Oversikt over kontraktsperioder for ferjer, hurtigbåt og buss

Nordland fylkeskommunen har ansvaret for anskaffelser, ruteplanlegging, markedstiltak og kontraktsoppfølging for 23 ferjesamband, 21 hurtigbåtsamband og i overkant av 400 busser. All produksjon er anbudsutsatt.

Alle anbudene for ferjesambandene skal utlyses i løpet av transportplanens første seksårs periode (2022-2027). Tilsvarende gjelder også for alle hurtigbåtsambandene. Fire av bussenbudene skal utlyses i første seksårsperioden (2022-2033) og de neste fire i siste seksårsperiode (2028-2033).

Tabellene nedenfor viser eksisterende anbud og kontraktsperiode for ferjer, hurtigbåter og busser.

Ferjesamband

Anbudsområde	Operatør	Kontraktsperiode		Ny kontraktsperiode	
		Oppstart	Utløp	Oppstart	Utløp
Forøy - Ågskardet	Torghatten Nord AS	01.01.2017	31.12.2021	01.01.2022	31.01.2025
Jektvik - Kilbogramn	Torghatten Nord AS <i>Ny operatør for nytt anbud avklares om kort tid</i>	01.01.2017	31.12.2021	01.01.2022	31.01.2025
Melbu - Fiskebøl	Torghatten Nord AS	01.01.2015	31.12.2023		
Herøypakken	Boreal Sjø AS	01.01.2014	31.12.2022		
Stokkvågenpakken	Boreal Sjø AS	01.01.2014	31.12.2022		
Svolvær - Skrova - Skutvik	Torghatten Nord AS	01.01.2021	31.01.2023		
Lille Helgelandspakken	Torghatten Trafikkselskap AS	01.01.2019	30.06.2023		
Vennesund - Holm	Torghatten Trafikkselskap AS	01.01.2019	30.06.2023		
Andenes - Gryllefjord	Forvaltes av Troms og Finnmark fylkeskommune	2021	31.12.2023		
Festvåg - Misten	Fjord 1 ASA	01.01.2021	31.12.2024		
Rødøybassenget	Torghatten Nord AS	01.01.2021	31.01.2024		
Ørnes - Bolga og Innøy - Sørarnøy	Torghatten Nord AS	01.01.2021	31.01.2024		
Finnvik - Digermulen	Torghatten Nord AS	01.01.2021	31.12.2024		
Mosjøen - Hundåla	Sjøtind AS	01.01.2021	31.12.2025		
Nesna - Levang - Nesnøylene	Torghatten Nord AS	01.06.2021	31.05.2026		
Tjøtta - Forvik	Boreal Sjø AS	01.01.2020	31.12.2027		

Tabell 8 Oversikt over fylkeskommunale ferjesamband i Nordland, operatør og anbudsperiode (Kilde: Nordland fylkeskommune)

Hurtigbåt

Anbudsområde	Kontrakts utløp	Opsjoner		Siste utløpsdato
		1	2	
Solfjellsjøen - Vandve	30.06.2021	Ingen gjenstående	-	30.06.2021
Bindalsbassenget	30.11.2021	-	-	30.11.2021
Bindalsbassenget	30.11.2026			30.11.2026
Lurøy	31.12.2022		31.12.2023	31.12.2023
Rødøy	31.12.2022		31.12.2023	31.12.2023
Sauren	31.01.2022	-	-	31.01.2022
Meløy	31.03.2022	Ingen gjenstående	-	31.03.2022
Evenes-Kjeldebotn	31.05.2023	Ingen gjenstående	-	31.05.2023
Hadsel	30.06.2023	Ingen gjenstående	-	30.06.2023
Kystgodsruuten	31.12.2022	31.12.2023	-	31.12.2023
Regionpendelen	31.12.2022	Ingen	-	31.12.2022
Reinefjorden	31.12.2022	30.06.2023	31.12.2023	31.12.2023
Rødøy/Melfjordbotn	31.12.2022	31.12.2023	-	31.12.2023
Visten	28.02.2023	Ingen gjenstående	-	28.02.2023
Bodø-Væran/Gildeskål	31.12.2023	Ingen gjenstående	-	31.12.2023
Solfjellsjøen - Vandve	30.06.2024	31.12.2024	30.06.2025	30.06.2025
Myre - Øksnes	31.01.2025	Ingen	-	31.01.2025
Helgelandspendelen	31.01.2027	Ingen	-	31.01.2027
Træna lokal	19.02.2027	Ingen	-	19.02.2027
NEX	28.02.2027	Ingen	-	28.02.2027
Herøy og Vega	31.03.2027	Ingen	-	31.03.2027
Tysfjord	30.04.2027	Ingen	-	30.04.2027

Tabell 9 Oversikt over fylkeskommunale hurtigbåtanbud i Nordland og anbudsperiode (Kilde: Nordland fylkeskommune)

Buss

Anbudsområde	Kontraktperiode utløp	Opsjoner
Ytre Helgeland	31.03.2023	
Søndre Helgeland	30.06.2025	30.06.2027
Indre Helgeland	30.09.2025	30.09.2027
Søndre Salten	31.12.2025	31.12.2027
Ofoten	24.03.2026	24.03.2028
Saltdal	31.12.2029	
Vålnessfjord	31.12.2029	
Lofoten og Vesterålen	31.12.2030	
Salten	30.06.2031	

Tabell 10 Oversikt over fylkeskommunale bussanbud i Nordland og anbudsperiode (Kilde: Nordland fylkeskommune)