



# INNspill TIL VEIPAKKE VESTERÅLEN

FOR VESTERÅLEN REGIONRÅD OG  
VESTERÅLEN NÆRINGS- og LIVSSAMARBEID



NORLANDSFORSKNING  
NORLAND RESEARCH INSTITUTE



TRANSPORT  
UTVIKLING

OKTOBER 2022

RAPPORT UTARBEIDET AV:  
TRANSPORTUTVIKLING AS  
P.O. Box 26, N-8501 NARVIK

E-POST: [POST@TRANSPORTUTVIKLING.NO](mailto:POST@TRANSPORTUTVIKLING.NO)  
NETTSIDE: [WWW.TRANSPORTUTVIKLING.NO](http://WWW.TRANSPORTUTVIKLING.NO)



OPPDRAAGSGIVER:	Vesterålen Regionråd og Vesterålen næringslivssamarbeid
RAPPORT TITTEL:	Veipakke Vesterålen
PROSJEKTNUMMER	22007
OPPDRAAGSPERIODE	Juni-oktober 2022
TILGJENGELIGHET:	Laget for Oppdragsgiver
ORGANISERING:	Gjennomført av Transportutvikling AS og Nordlandsforskning
UTARBEIDET AV:	Flere
GJENNOMGÅTT AV:	Stig Nerdal og Jarle Løvland

Narvik/Bodø, 15. oktober 2022

## Transportutvikling AS

Stig Nerdal  
Prosjektleder/*Project Manager*

## Innhold

<b>1</b>	<b>HOVEDMOMENTER</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>INNLEDNING OG BAKGRUNN</b>	<b>12</b>
2.1	HENSIKT OG PROSJEKTMÅLSETTINGER	12
<b>3</b>	<b>REGIONEN VESTERÅLEN</b>	<b>14</b>
3.1	GENERELT	14
3.2	BEFOLKNING	14
3.3	NÆRINGS LIV	15
3.4	VEIINFRASTRUKTUREN GENERELT	15
3.5	HÅLOGALANDSVEIEN	16
<b>4</b>	<b>VEITRASÉER I VEIPAKKE VESTERÅLEN</b>	<b>18</b>
4.1	BØ KOMMUNE	19
4.2	ØKSNES KOMMUNE	20
4.3	ANDØY KOMMUNE	21
4.4	HADSEL KOMMUNE	23
4.5	SORTLAND KOMMUNE	25
4.6	LØDINGEN KOMMUNE	27
4.7	SAMLET OVERSIKT OG UTFORDRINGER	28
4.7.1	<i>Regionrådets innspill til RTP 2022-2033</i>	28
4.7.2	<i>RTP 2022-2033 vedtatt i juni 2022</i>	29
4.7.3	<i>Kostnader og tiltak knyttet til Hovedtraséene i veipakke Vesterålen</i>	29
4.7.4	<i>Tiltak utenfor Hovedtraséene</i>	32
4.7.5	<i>Sentrale tilknytninger inn/ut av regionen</i>	34
<b>5</b>	<b>VEKSTMULIGHETER FOR NÆRINGSLIVET OG ARBEIDSMARKEDET</b>	<b>35</b>
5.1	STRATEGISKE VEKSTMULIGHETER	36
5.2	REISELIV OG OPPLEVELSESØKONOMI - UTFORDRINGER OG MULIGHETER	36
5.3	REGIONAL OG BÆREKRAFTIG VEKST I SJØMATPRODUKSJON OG EKSPORT	39
<b>6</b>	<b>REGIONFORSTØRRING OG EFFEKTER</b>	<b>40</b>
6.1	DEMOGRAFISK STRUKTUR OG ARBEIDSMARKEDER	40
6.2	PENDLINGSMØNSTER	43
6.3	LOFAST OG REGIONFORSTØRRING	43
6.4	REGIONFORSTØRRING OG ARBEIDSMARKEDSDYNAMIKK	44
6.5	FUNKSJONELLE BA-REGIONER OG REGIONFORSTØRRING	46
<b>7</b>	<b>KLIMA OG MILJØEFFEKTER</b>	<b>47</b>
7.1	GRUNNLAGET FOR BÆREKRAFTIG MOBILITET I DISTRIKTENE	48
7.2	ØKT BÆREKRAFT I TRANSPORT OG REGIONALE VERDIKJEDER	49
<b>8</b>	<b>ANALYSE AV GODSSTRØMMER</b>	<b>52</b>
8.1	KORT BESKRIVELSE AV NÆRINGENE	52
8.1.1	<i>Sjømatnæringen</i>	52
8.1.2	<i>Øvrige næringer i utvalget</i>	55
8.2	VEIBELASTNING PÅ DE ENKELTE VEIER	57
8.2.1	<i>Totale transporter</i>	57
8.2.2	<i>Sjømatnæringen</i>	58
<b>9</b>	<b>FORDELER FOR REISELIVET</b>	<b>60</b>
9.1	OPPLEVELSESBASERT REISELIV	60
9.2	EFFEKTEN AV NASJONALE TURISTVEIER	60
9.3	VERDISKAPING I REGIONALT REISELIV	62
<b>10</b>	<b>VERDISKAPNING OG VEKSTPERSPEKTIVET</b>	<b>63</b>

10.1	SJØMATNÆRINGENE	64
<b>11</b>	<b>BÆREKRAFTIGE TRANSPORTLØSNINGER OG NY TEKNOLOGI</b>	<b>66</b>
<b>12</b>	<b>FREMTIDIG TRAFIKK</b>	<b>68</b>
12.1	INNLEDNING	68
12.2	FORSETNINGER	68
12.2.1	Næringsetableringer/utvidelser	68
12.2.2	Persontrafikk,- reiseliv og nyttetraffic	69
12.2.3	Benyttede vekstfaktorer	70
12.3	FREMTIDIG NÆRINGSTRANSPORTARBEID	70
12.3.1	Regionale næringstransporter	70
12.3.2	Næringstransport på de enkelte veier	72
12.4	FREMTIDIG PERSONTRANSPORT, REISELIV OG NYTTETRANSPORT	73
12.5	FREMTIDIG TRAFIKK, SAMLET VURDERING	73

### Figurliste

FIGUR 3-1:	BEFOLKNING I NORDLAND VED INNGANGEN AV 2022 (SSB)	14
FIGUR 3-2:	HÅLOGALANDSVEGEN (STATENS VEGVESEN)	17
FIGUR 4-1:	HOVEDTRASÉENE	18
FIGUR 4-2:	KONSEPT 5 TUNNEL STRØNSTAD OG KONSEPT 0 DAGENS FERGE (KILDE: KVV HADSELFJORDEN)	24
FIGUR 4-3:	NYTT HAVNEAVSNITT PÅ SORTLAND (SKISSE: TRANSPORTUTVIKLING AS)	26
FIGUR 4-4:	TILTAK UTENFOR HOVEDTRASÉENE	32
FIGUR 4-5:	TILKNYTNINGER INN- OG UT AV REGIONEN	34
FIGUR 6-1:	INNDELING AV BO- OG ARBEIDSMARKEDSREGIONER I VESTERÅLEN 2020	40
FIGUR 6-2	BA-REGION BØ I VESTERÅLEN. KILDE: TØI-RAPPORT 1713/2019	41
FIGUR 6-3	BA-REGION SORTLAND. KILDE: TØI-RAPPORT 1713/2019	42
FIGUR 6-4	BA-REGION ANDØY. KILDE: TØI-RAPPORT 1713/2019.	42
FIGUR 6-5	BA-REGION LØDINGEN. KILDE: TØI-RAPPORT 1713/2019	42
FIGUR 6-6	BEREGNET REGIONFORSTØRRINGSEFFEKT AV FORBEDRET VEISTANDARD OG HASTIGHET. KILDE: TØI, RAPPORT NR 7/2013	45
FIGUR 8-1	LANDET/PRODUSERT FISK I NORD-NORGE I 2021, TONN PR. REGION (F.DIR., TRANSPORTUTVIKLING)	52
FIGUR 8-2:	UTVIKLING AV LEVERT FANGST I VESTERÅLEN OG LOFOTEN (KILDE: RÅFISKLAGET)	54
FIGUR 8-3:	TRANSPORT PÅ VEI I VESTERÅLEN, TOTAL, 2021 (KILDE: TRANSPORTUTVIKLING AS)	57
FIGUR 8-4:	TRANSPORT PÅ VEI I VESTERÅLEN, SJØMAT, 2021 (KILDE: TRANSPORTUTVIKLING AS)	58
FIGUR 9-1	MÅNEDSFORDELTE OVERNATTINGER FOR TURISTER FRA NORGE/UTLANDET I 2020-2022. KILDE: SSB	60
FIGUR 9-2	ØKT VERDISKAPING TILKNYTTET NASJONALE TURISTVEIER PÅ SENJA/GAULARFJELLET (KILDE: MENON)	61
FIGUR 10-1	NÆRINGSUTVIKLING OG SYSSELSETTING I VESTERÅLEN 2015-2021 (KILDE: INDEKS NORDLAND)	64
FIGUR 11-1:	LADESTASJONER I VESTERÅLEN	66
FIGUR 12-1:	NÆRINGSTRAFIKKEN LANGS FV.82/FV.820/FV.821 FRA 2021 TIL 2033 (KILDE: TRANSPORTUTVIKLING AS)	71
FIGUR 12-2:	PERSONTRAFIKKEN LANGS FV.82/FV.820/FV.821 FRA 2021 TIL 2033	73
FIGUR 12-3:	FREMSKREVET TRAFIKKUTVIKLING 2021-2033, SENTRALE VESTERÅLSVEIER, OMREGNET TIL PBE	74

### Tabelliste

TABELL 3-1:	BEFOLKNING UTVIKLING I DE ENKELTE KOMMUNER I VESTERÅLEN, 2010-2022 (SSB)	15
TABELL 3-2:	VEINETTET I NORDLAND, KM (SSB, 2022)	15
TABELL 3-3:	VEINETTET I VESTERÅLEN, KM (SSB, 2022).	16
TABELL 3-4:	PRIMÆRE FYLKESVEIER I VESTERÅLEN, KM (STATENS VEGVESEN, MAI 2022).	16
TABELL 4-1:	VEIDATA - TRASÉ BØ KOMMUNE	19
TABELL 4-2:	VEIDATA - TRASÉ ØKSNES KOMMUNE	20
TABELL 4-3:	VEIDATA - TRASÉ ANDØY KOMMUNE	21
TABELL 4-4:	VEIDATA - TRASÉ HADSEL KOMMUNE	23
TABELL 4-5:	VEIDATA - TRASÉ SORTLAND KOMMUNE	25
TABELL 4-6:	VEIDATA - TRASÉ LØDINGEN KOMMUNE	27
TABELL 4-7:	VEISTREKNING MED STATLIG ANSVAR I VEIPAKKEN	29
TABELL 4-8:	FYLKESVEIER I VEIPAKKEN	30
TABELL 4-9:	ANSLAG KOSTNADER I VEIPAKKEN	31
TABELL 4-10:	SKREDPUNKTER I VESTERÅLEN (SKREDSIKRINGSBEHOV LANGS RIKS OG FYLKESVEG, SVV, DES. 2019)	33

«INNSPILL TIL VEIPAKKE VESTERÅLEN»

TABELL 8-1: FANGSTMOTTAK I VESTERÅLEN I 2021 (KILDE: RÅFISKLAGET)	53
TABELL 9-1: VERDISKAPING I KOMMUNENE	62
TABELL 2 REGISTERBASERT SYsselSETTING ETTER BOSTED I 2020 I VESTERÅLEN. KILDE: TABELL 13122, SSB.	64
TABELL 12-1: ÅDT REGISTRERINGER LANGS RV.85 (KILDE: SVV)	72
TABELL 12-2: FRAMSKRIVNING AV ÅDT TYNGE NÆRINGSKJØRERTØY, SENTRALE FYLKESVEIER 2021-2033	72

**Bildeliste**

BILDE 4-1: FORFJORD (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING, AUGUST 2022)	22
BILDE 4-2: SORTLANDSBRUA (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING, AUGUST 2022)	27
BILDE 4-3: KÅRINGEN (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING, AUGUST 2022)	28

## 1 HOVEDMOMENTER

6 kommuner i Vesterålen (Andøy, Bø, Hadsel, Lødingen, Sortland og Øksnes) står bak prosjektet «Veipakke Vesterålen». Prosjektet skal bidra til å utvikle og forbedre veiinfrastrukturen, med fokus på fylkesveier og fremtidsrettet næringsutvikling, regionforstørring, økt bolyst og bedre rekrutteringsmuligheter.

Vesterålen har en stor andel av fylkesveinettet i Nordland. Regionen har behov for å få oppgradert veiinfrastrukturen, både for næringstransport og for regionens innbyggere, som i stor grad bor utenfor de mest sentrale deler av regionen.

I forespørselen påpekes det innledningsvis at «Næringslivet i Vesterålen er avhengig av bedre fylkesveier for å utvikle seg videre» og at næringslivet har tatt et «initiativ gjennom Vesterålen næringslivssamarbeid (VNS) til at kommunene skal samle seg om en veipakke for hele regionen.»

I Regionrådet innspill (1. mars 2021) til Regional Transportplan 2022-2033, påpekes behovet for «Et vegnett med bredde, kurvatur o.l. som er i tråd med både dagens og fremtidens vognstørrelse.»

### Prioriterte hovedtraséer

I dette prosjektet har kommunene i regionen prioritert de hovedtraséene som er gjengitt i figuren nedenfor. De fleste av veiene langs hovedtraséene er fylkeskommunale.



Andre veier enn hovedtraséene er naturligvis viktige, bl.a. som følge av lokalisering av næringsaktører attraksjoner/reiselivssatsing utenfor disse traseene. Veipakke Vesterålen fokuserer imidlertid på hovedtraséene. Dette er ikke en nedprioritering av aktivitet utenfor disse hovedtraséene, men fordi

- de fleste aktører må ut på disse hovedtraséene selv om en er lokalisert utenfor
- trafikkbelastningen er følgelig størst langs hovedtraséene
- økonomiske rammer gjør at en må fokusere på noe, og ikke alt, for å få gjennomført r en «veipakke»

En langsiktig plan kan/bør inkludere andre strekninger i Vesterålen, - og ny informasjon og nye prosjekter kan føre til at andre strekninger/forbindelser, i tillegg til hovedtraséene, får økt oppmerksomhet.

Samlet utgjør strekningene ca. 327 km vei, hvorav ca. 265 km er fylkeskommunal vei. De resterende ca. 62 km er statlig vei (E10 og rv.85). Sigerfjordtunnelen er benyttet som et felles «endepunkt» for de seks traseene.

### **Mulige investeringsbehov**

I prosjektet er det foretatt foreløpige estimater knyttet til investeringene for å oppgradere veinettet til en forsvarlig standard. Anslagene er svært usikre og nærmere vurderinger og analyser må gjøres.

Gjennomføres alle tiltak gjengitt i rapporten, uten større investeringer og omlegginger, kan investeringene ligge et sted mellom ca. 5 mrd. og 8 mrd. Gjennomføres større investeringer i form f.eks. broer, tunneler og omlegginger kan samlede investeringer øke med ca. 5,5 mrd., hvorav Hadsselfjordtunnelen utgjør ca. 55% av merinvesteringen.

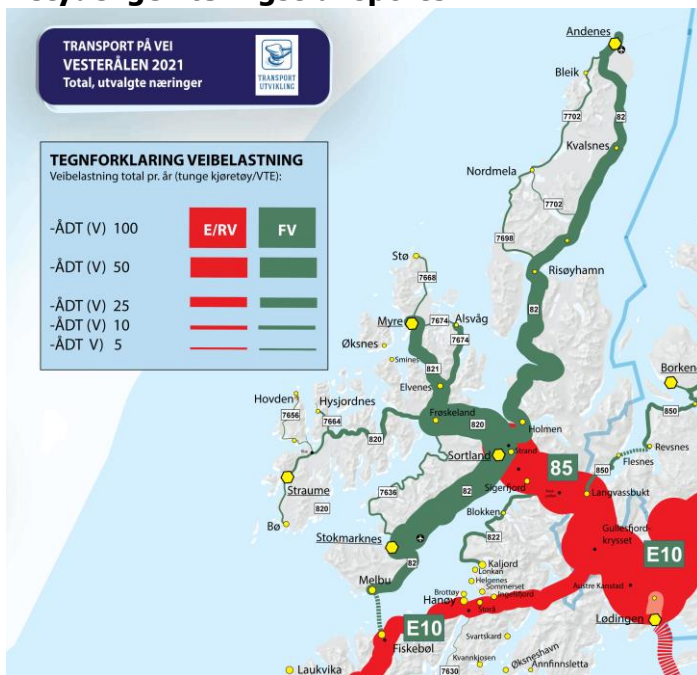
Tabellen nedenfor viser et oppsett over mulige investeringer, fordelt på flere delstrekninger i de enkelte hovedtraséer.

Strekning	Kommuner	Vei	Distanse (km)	Mulige tiltak	Uten større investeringer		Max anslag med større investeringer	Kommenter større investeringer
					Min	Max		
Dragnes-Sortland bru	Andøy og Sortland	fv.82	45	Geometri, fart, utbedring, evt. bru over Buksnesfjorden	1 400 000	1 600 000	1 800 000	Bru over Buksnesfjorden, 200 mill
Sortland-Straume	Sortland-Øksnes-Bø	fv.820	53	Geometri, fart, utbedring, evt. omlegging Ryggedalen	1 200 000	1 500 000	2 100 000	Omlegging Skjerfjord og Ryggedalsvatnet, 800 mill
Straume-Straumsnes	Bø	fv.820	19	Geometri, fart, utbedring	500 000	1 000 000	1 000 000	
Frøskeland-Myre	Øksnes	fv.821	23	Geometri, fart, utbedring	800 000	1 200 000	1 200 000	
Myre-Stø	Øksnes	fv.7668	15	Geometri, fart, utbedring	500 000	800 000	800 000	
Sortland Melbu	Sortland-Hadsel	fv.82	44	Geometri, fart, utbedring	450 000	700 000	4 600 000	Omlegging Langøysundet, 1.600 mill og tunnel under Hadsselfjorden 3.000 mill
Sortland-Rise	Sortland-Hadsel	fv.82	0	Geometri, fart, utbedring 14 km (inkludert i Sortland-Melbu)	0	0	0	
Sortlandsbrua	Sortland	rv.85/fv.82	1	Rehabilitering/gang-sykkelvei	175 000	225 000	225 000	Eventuell rehabilitering ikke kalkulert
Kåringen kryss-Kanstadbotn	Lødingen	E10	12	Geometri, fart, utbedring evt 3,5 km tunnel	600 000	1 000 000	1 850 000	3,5 km tunnel, 850 mill
<b>Sum</b>			<b>211</b>		<b>5 625 000</b>	<b>8 025 000</b>	<b>13 575 000</b>	

### **Variert næringsliv med stor verdiskaping**

Vesterålen har et betydelig og variert næringsliv med stor verdiskaping og eksportverdi, med særlig vekt på sjømatproduksjon og natur- og kulturbasert reiseliv. Også andre næringer som bl.a. bygg- og anlegg, varehandel, leverandørindustri til fiskerinæringen og tjenesteyting bidrar til en variert næringsstruktur med betydelig vekstpotensial og krav til god logistikk. Strukturen i næringslivet er også en viktig del av grunnlaget for Nordlands strategi for næringsinnovasjon «Innovative Nordland», der man siden 2014 har lagt til rette for vekst i verdiskaping, sysselsetting innenfor hovedområdene sjømatproduksjon, energibasert industrialisering og opplevelsesøkonomi knyttet til natur- og kulturbasert reiseliv.

## Betydelige næringstransporter



I nordnorsk sammenheng er det betydelige næringstransporter i Vesterålregionen. Rapporten vurderer transportbelastning på veiene for næringene sjømat, dagligvarer, mineraler, petroleumsdistribusjon, landbruk og avfall.

Mest trafikk med tunge næringskjøretøy finner vi på strekningen mellom Lødingen (Kåringen)-Gullesfjordkrysset og Sortlandsbrua. Deretter sprer transportene seg til Øksnes/Bø (fv.820/821), Hadsel (fv.82) og til Andøya (fv.82).

Figuren inkluderer også korte transporter, som f.eks. pukk/grus fra uttak til et byggeprosjekt.

## Viktig sjømatregion

Vesterålen er blant de største sjømatregioner i Nord-Norge. I norsk sammenheng er Vesterålen både en sterk region i utviklingen av havbruksbasert verdiskaping og produksjonsteknologi, og vi finner også et aktivt klyngemiljø for hvitfisknæring og moderne sjømatproduksjon, som utvikler bredden i den marine verdiskapingen gjennom levendelagring med produksjon og distribusjon av høyverdige og ferske sjømatprodukter.

Det skjer også en betydelig videreutvikling av nye oppdrettsformer som kombinerer fordelene fra marint oppdrett med mer lukket teknologi. Dette åpner bl.a. for økt utnyttelse av alle ressursverdier, og reduserte miljøkonsekvenser. På samme måte som for utviklingen av den norske havbruksnæringens sterke posisjon globalt, er effektiv og forutsigbar logistikk avgjørende for å kunne videreutvikle en lønnsom diversifisering og verdiskaping basert på økt foredlingsgrad, fôrproduksjon og utnytting av bl.a. biprodukter. Utviklingen som næringsklyngen Codcluster og sjømatindustrien i regionen er inne i, har et betydelig potensial for økt verdiskaping og sysselsetting, og skaper også nye arbeidsplasser som gjør de regionale arbeidsmarkedene mer attraktive ved valg av utdanning og karrieremuligheter for unge.

## Attraktiv region for natur- og kulturbasert reiseliv

Innenfor natur- og kulturbasert reiseliv tilbyr Vesterålen mange attraktive og ulike opplevelsesprodukter, og muligheter for både besøkende og innbyggere. Naturkvaliteter og variasjon er på høyde med destinasjoner som Lofoten og Helgeland, og det tilbys et variert spekter av matopplevelser, kultur- og museumstilbud gjennom Museum Nord. Tilbudet er nylig blitt styrket ved etableringen av Hurtigrutemuseet på Stokmarknes og nye store satsinger er på gang gjennom satsingen på The Whale, som en spydspiss for å videreutvikle de unike mulighetene innen hvalturismen.

I sammenheng med etableringen av Spaceport Andenes og utviklingen av en europeisk base for oppskyting av småsatellitter, ligger det også an til å utvikle besøksnæringer rundt romturisme i Vesterålen, -ikke bare begrenset til Andøya.

For det opplevelsesbaserte reiselivet og kulturnæringene er infrastruktur og transporttilbud viktig for å gi økt tilgjengelig og kunne videreutviklet et bredt og variert tilbud av attraktive opplevelser som bidrar til sysselsetting og ringvirkninger i lokalsamfunn og kommuner. Veitransport er viktig både for å kunne nå ut til lokalsamfunn og attraktive destinasjoner i Vesterålen, og for å sikre gode muligheter for reisende til å kombinere opplevelser i Vesterålen med naboregionene i Lofoten og langs Hålogalandsveien.

I tillegg er oppfølgingen av hovedsatsingene i masterplanen for reiselivet og besøksforvaltning i regionen viktige elementer, som sammen med veistandard og attraktive turistveier bidrar til at bidraget fra opplevelsesøkonomi og kulturnæringer vil vokse. Nasjonal turistvei langs yttersiden av Vesterålen og Senja bidrar også til økt attraksjonsverdi, og bidrar med fergeforbindelsen mot Senja til at Vesterålen blir mer attraktiv for veifarende turister.

### **God logistikk er en forutsetning for verdiskaping og sysselsetting generelt**

Effektiv logistikk og styrking av kommunikasjonstilbudet er viktige forutsetninger for å kunne beholde eksisterende, utvikle de nye områdene på en forutsigbar måte. Tiltakene i Veipakke Vesterålen med vekt på mer effektiv logistikk og fjerne flaskehals er derfor en svært viktig forutsetning for å videreutvikle verdiskaping og sysselsetting.

### **Veistandard viktig for attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner**

Rapporten drøfter også på sammenhengen mellom veistandard og utviklingen av gode og attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner. Sortland som regionsenter har også det største og mest omfattende arbeidsmarkedet i Vesterålen, - og betydelig pendling fra nabokommunene. Sysselsettingen i Sortland utgjør ca. en tredjedel av samlet sysselsetting i Vesterålen, fulgt av Hadsel og Øksnes. For de øvrige BA-regionene i Vesterålen er disse begrenset til enkeltkommuner, noe som har direkte sammenheng med reiseavstander i tid og fremkommelighet. Forbedring av veistandard og nedkorting av reisetid vil være viktige elementer for en tettere integrering av kommunene i Vesterålen.

### **Veipakken bidrar til regionforstørring og bedre integrering**

Et annet viktig aspekt ved tiltakene i Veipakke Vesterålen er hvordan disse kan bidra til såkalt regionforstørring og en bedre integrering mellom kommunene i Vesterålen og mot naboregioner. Tidligere analyser utført av TØI, viste sammenheng mellom veistandard og økt pendling og mer attraktiv arbeidsmarkedsutvikling. Størst effekt i kystregioner (som Vesterålen) er forbedring/fjerning av fergeforbindelser som viktige virkemidler for å utvide de lokale arbeidsmarkedene og gjøre disse mer attraktive. Generelt kommer de største effektene ved å etablere nye og raskere veitraseer, men analysen viste også positive effekter ved mindre forbedringer og fjerning av flaskehals.

Utbyggingen av fastlandsforbindelsen til Lofoten bidro i svært liten grad til regionforstørring, men har bidratt til å etablere en effektiv transportkorridor mellom Lofoten og Vesterålen mot bl.a. Narvik som knutepunkt mot jernbane og veitransport for sjømatnæring og varedistribusjon.

Dagens sysselsetting og pendlingsmønster viser at det fortsatt er et potensial for regionforstørring mot Lofoten, og Veipakke Vesterålen legger derfor også vekt på de langsiktige

mulighetene som en fastlandsforbindelse mot Lofoten vil kunne gi innenfor en utvidet investeringsramme.

### **Transportsektoren er viktig for å nå nye klima- og miljøkrav**

I forhold til klima- og miljøkrav er transportsektoren en av de viktige områdene for omlegging fra fossile energikilder til fornybare. Dette er også sentralt i målsetningene for NTP 2022-2033, der målet er å halvere utslippene fram til 2030. Disse målsetningen må også følges opp regionalt i Vesterålen.

Dette innebærer både forbedring av veiinfrastruktur og fremkommelighet, samt effektiv omlegging til fornybare energikilder og teknologiutvikling som elektrifisering og bruk av hydrogen. Avinor satser også sterkt på elektrifisering av luftfarten, der særlig det regionale kortbanenettet vil være en viktig forutsetning utvikling og innføring av elektrifisering i luftfarten. En slik omlegging av transportsektoren må være tett integrert med bl.a. utviklingen av veiinfrastruktur og lade-/fyllpunkter for land- og sjøtransport.

I Vesterålen satses det på en helhetlig tilnærming til å etablere en utslippsfri transportkorridor fra Hadsel til Narvik, i tillegg til at den brede sammensetningen av marin bioproduksjon innenfor fôr, hvitfisk, laks og biprodukter åpner for nye og mer sirkulære produksjonsløsninger med lavere utslipp.

Effektiv logistikk er en viktig forutsetning for at nye nisjer skal kunne videreutvikles i kommersiell skala.

### **Vekst i fremtidig veitrafikk**

Rapporten fokuserer også den forventede trafikkutviklingen i Vesterålen ut fra næringsstruktur og forventet omlegging av energikilder og transportteknologi. Basert på tilgjengelig transportstatistikk, intervjuer og dybdeanalyser er det anslått mulig vekst knyttet til persontrafikk, reiseliv og næringstrafikk som de viktigste kategoriene.

Innenfor reiselivet vil veistandard og gode forbindelser mot naboregioner være viktige elementer for å utvikle turismebasert verdiskaping. Etableringer av nye attraksjoner som Hurtigrutemuseet, The Whale og andre natur- og kulturopplevelser har potensial til å skape vekst i besøkstall og transportvirksomhet. Utviklingen av sammenhengende god standard langs Hålogalandsveien bidrar også til å styrke Evenes som regionalt nav for innkommende transport med betydning for både Vesterålen og Lofoten, og vil sammen med styrkingen av en samlet besøksforvaltning og destinasjonsutvikling øke volumet av turistreiser. Skagen lufthavn vil som ny FOT-rute også styrke samfunnsutvikling og reiseliv.

Næringstransportarbeidet er forventet å øke på alle fylkesveiene i de utvalgte traseene. Dette vil også påvirke statlige veier som er tilknyttet fylkesveiene. Veksten kommer både som følge av generell økning i transportarbeidet, og som følge av nye investeringer med stort transportbehov, - f.eks. Holmøys lakseslakteri på Sortland og Andfjord Salmon på Andøya. Det forventes stor vekst langs rv.85, Sortlandbrua-Kanstad, som i stor grad benyttes av næringstrafikken på fv.82 og tilknyttede veier som f.820 og fv.821. Vesentlige deler av denne trafikken vil gå over Sortlandsbrua.

Ut fra forutsetningene i tiltakene i veipakken er det anslått en forventet vekst i tungtrafikk, reiseliv og nyttetraffic på hhv 21%, 41% og 103% (omregnet til personbilenheter) fram mot 2034.

Den samlede trafikkveksten langs vei i regionen anslås til ca. 38% frem mot 2034.

## 2 INNLEDNING OG BAKGRUNN

6 kommuner i Vesterålen (Andøy, Bø, Hadsel, Lødingen, Sortland og Øksnes) står bak prosjektet som skal bidra til å utvikle og forbedre veiinfrastrukturen. Fokus er rettet mot fylkesveier og fremtidsrettet næringsutvikling, regionforstørring, økt bolyst og bedre rekrutteringsmuligheter.

Vesterålen har en stor andel av fylkesveinettet i Nordland. Det er behov for å få oppgradert veiinfrastrukturen, både for næringstransport og for regionens innbyggere, som i stor grad bor utenfor de mest sentrale deler av regionen.

Vesterålen har en voksende sjømatnæring, og flere andre næringer har et potensial for positiv utvikling. Utviklingen begrenses imidlertid av bl.a. transportinfrastruktur som ikke er tilpasset hverken dagens situasjon eller fremtidig verdiskaping. Det er derfor viktig å avklare både status pr i dag og hva som er nødvendig for en fremtidig bærekraftig utvikling i Vesterålen. Verdiskapingspotensial og utfordringer/flaskehals på fylkesveiene må synliggjøres, og tiltakene må identifiseres.

I forespørselen påpekes det innledningsvis at «*Næringslivet i Vesterålen er avhengig av bedre fylkesveier for å utvikle seg videre*» og at næringslivet har tatt et «*initiativ gjennom Vesterålen næringslivssamarbeid (VNS) til at kommunene skal samle seg om en veipakke for hele regionen.*»

I siste høringsrunde til NTP 2018-2029 var det over 50 innmeldte strekninger og ønskede tiltak fra kommunene i Vesterålen. Kun 11 av disse strekningene/tiltakene ble helt eller delvis prioritert av fylkeskommunen i gjeldende Regional transportplan.

Vesterålen Regionråd har i sitt innspill (1. mars 2021) til Regional Transportplan 2022-2033, påpeket behovet for «*Et vegnett med bredde, kurvatur o.l. som er i tråd med både dagens og fremtidens vogntogstørrelse.*»

### 2.1 HENSIKT OG PROSJEKTMÅLSETTINGER

Målsettingene med prosjektet er gjengitt i tilbudsforespørselen, der en ønsker å «*få til en samlet veipakke for regionen som skal brukes mot Nordland Fylkeskommune ifm regional transportplan som skal vedtas høsten 2021.*»

RTP Nordland ble sendt ut til høring i februar 2022, og ble vedtatt av fylkestinget i juni 2022.

Utredningen skal ta utgangspunkt i at de respektive kommunene har definert et «startpunkt» for veipakken:

- Andøy kommune (Andenes fergekai)
- Bø Kommune (Straumsnes)
- Hadsel kommune (kommunegrensen mot Vågan)
- Lødingen kommune (Lødingen fergekai)
- Sortland kommune (kommunegrensen mot Hadsel)
- Øksnes kommune (Stø)

Endepunktet for «Veipakke Vesterålen» er Hålogalandsveiens startsted i Vesterålen, Sigerfjordtunnelen.

Oppdragsgiver ønsker at følgende forhold utredes:

- 1) Mulig trasevalg inkl. kostnader basert på startstedet i hver kommune
- 2) Vekstmuligheter for næringslivet og arbeidsmarkedet
- 3) Regionforstørring og effekter dette vil kunne gi for samfunnsutviklingen i Vesterålen
- 4) Klima og miljøgevinster som følge av effektiv og sikker transport, samt utfordringen av et endret klima
- 5) Analyse av godsstrømmer
- 6) Fordeler for reiselivet
- 7) Verdiskapning og vekstperspektivet
- 8) Videre bør det sees på muligheten for å teste ut bærekraftige transportløsninger og ny teknologi.

## 3 REGIONEN VESTERÅLEN

### 3.1 GENERELT

Vesterålen ligger nord i Nordland fylke og grenser mot Troms og Finnmark. Regionen strekker seg over øyene Hadseløya med deler av Austvågøya, Langøya, Andøya og den vestlige delen av Hinnøya, i tillegg til en rekke mindre øyer, og har navnet ut fra sin beliggenhet mellom Tjeldsundet i øst og vestsiden av Hinnøya.

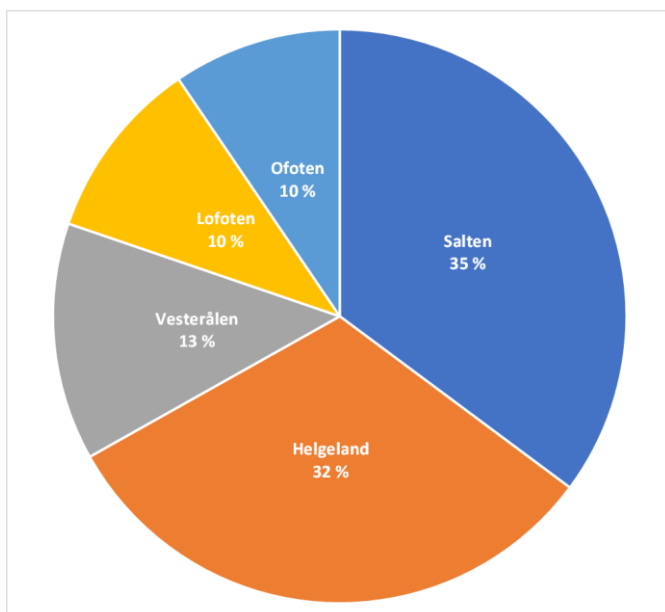
Landskapet er preget av både fjell og fjorder og har også på grunn av Golfstrømmen et mildt kystklima sammenlignet med andre arktiske regioner. Dette gir også gode forutsetninger for en marin og maritim næringsstruktur og regionen er derfor også et av tyngdepunktene i innenfor fangst og sjømatproduksjon både innenfor fiskeri og havbruk.

Kommunikasjonsmessig er Vesterålen knyttet til naboregioner gjennom Lofastforbindelsen som ble åpnet i 2007, fergeforbindelser mot Senja og Lofoten, samt sjøtransport fra fiskerihavner og tettsteder. Veiforbindelsen mot Hålogalandsregionen spiller en viktig rolle med å knytte transport av sjømat og varer mot Narvik som knutepunkt for logistikk og jernbane. Tilknytningen mot Lødingen som knutepunkt for fergeforbindelse mot E6 sørover og nordover er også viktig for å oppnå en effektiv logistikk for sjømatnæring og varedistribusjon.

Regionen har også flytransport over lufthavnene på Skagen (Stokmarknes), Andenes og den regionale hovedflyplassen på Evenes. Disse har stor betydning for det regionale næringslivets utvikling og relasjoner til kunder og markeder, samt framveksten av et stadig mer omfattende og opplevelsesbasert reiseliv med Vesterålen som en attraktiv destinasjon for turisme og opplevelsesøkonomi.

Se kapittel 4.7.5 for en nærmere beskrivelse av regions logistikktilknytninger.

### 3.2 BEFOLKNING



Ved inngangen til 2022 bor 13,4% av Nordlands befolkning i Vesterålskommunene. Dette er omtrent den samme andelen som i 2010.

Etter 2010 har regionen samlet sett hatt en stabil befolkning med i overkant av 32.000 innbyggere.

*Figur 3-1: Befolkning i Nordland ved inngangen av 2022 (SSB)*

Det har vært variasjon i befolkningsutviklingen hos de enkelte kommunene.

Kommune	2022	2010-2022	
Sortland	10 449	630	6,4 %
Hadsel	8 124	143	1,8 %
Andøy	4 570	- 432	-8,6 %
Øksnes	4 456	18	0,4 %
Bø	2 562	- 227	-8,1 %
Lødingen	1 974	- 207	-9,5 %
<b>Vesterålen</b>	<b>32 135</b>	<b>- 75</b>	<b>-0,2 %</b>

Det har vært nedgang i Andøy, Bø og Lødingen. De øvrige kommuner har hatt vekst, -spesielt Sortland der befolkningen har økt med 6,4% fra 2010 og frem til i dag.

Tabell 3-1: Befolkning utvikling i de enkelte kommuner i Vesterålen, 2010-2022 (SSB)

### 3.3 NÆRINGS LIV

Vestrålsregionen har et variert næringsliv, herunder en betydelig sjømatnæring med mange aktører innenfor både fangst, havbruk og videreforedling. I kapittel 8 (Analyse av godsstrømmer) gis det en oversikt over næringsaktørene og transportarbeidet langs veiene.

### 3.4 VEIINFRASTRUKTUREN GENERELT

Nordland fylke har 15.270 km veginfrastruktur, når en inkluderer 6.427 km privat vei. Det offentlige veinettet tilsvarer dermed 8.843 km.

Hovedtyngden av det offentlige veinettet i Nordland er fylkesveier (4.051 km). Dette tilsvarer ca. 27% av det samlede veinettet og ca. 46% av det offentlige veinettet.

Region	Europa-/riksvei (km)	Fylkesvei (km)	Kommunal vei (km)	Privat vei (km)	Sum veg (km)	Andel vei pr. region (%)	
						Totalt	Fylkevei
Helgeland	376	1 645	1 433	2 590	6 044	40 %	27 %
Salten	350	1 170	1 093	1 852	4 465	29 %	26 %
Vesterålen	96	766	447	895	2 204	14 %	35 %
Lofoten	155	303	281	457	1 196	8 %	25 %
Ofoten	232	167	329	633	1 361	9 %	12 %
<b>Nordland (km)</b>	<b>1 209</b>	<b>4 051</b>	<b>3 583</b>	<b>6 427</b>	<b>15 270</b>	<b>100 %</b>	<b>27 %</b>
<b>Nordland (%)</b>	<b>8 %</b>	<b>27 %</b>	<b>23 %</b>	<b>42 %</b>	<b>100 %</b>		
Vesterålen (andel av Nordland)	8 %	19 %	12 %	14 %	14 %		

Tabell 3-2: Veinettet i Nordland, km (SSB, 2022)

Vesterålen har 39% av det offentlige veinettet i Nordland, hvorav 27% av dette nettet utgjøres av statlige og fylkeskommunale veinett. Vesterålen har 19% av de fylkeskommunale veiene i Nordland.

Av 2.204 km veier i Vesterålen er 35% fylkeskommunale veier (766 km). Andøy, Hadsel og Sortland har flest km kommunal vei. Ca. 66% (504 km) av fylkesveinettet i Vesterålen ligger i disse kommunene.

Kommunene Andøy, Bø og Øksnes har ikke veier der staten har ansvaret.

Region	Europa-/riksvei (km)	Fylkesvei (km)	Kommunal vei (km)	Privat vei (km)	Sum veg (km)	Andel vei pr. kommune	
						Totalt	Fylkevei
Andøy	-	189	82	190	461	21 %	41 %
Hadsel	39	148	87	176	450	20 %	33 %
Sortland	15	167	125	199	506	23 %	33 %
Bø	-	102	51	153	306	14 %	33 %
Lødingen	42	60	38	88	228	10 %	26 %
Øksnes	-	100	64	89	253	11 %	40 %
<b>Vesterålen (km)</b>	<b>96</b>	<b>766</b>	<b>447</b>	<b>895</b>	<b>2 204</b>	<b>100 %</b>	<b>35 %</b>
<b>Vesterålen (%)</b>	<b>4 %</b>	<b>35 %</b>	<b>20 %</b>	<b>41 %</b>	<b>100 %</b>		

Tabell 3-3: Veinettet i Vesterålen, km (SSB, 2022).

Av de 766 km med fylkesvei er det ca. 300 km som klassifiseres som «primær fylkesvei», - dvs strekninger som før 2010 var klassifisert som riksvei. Følgende FV-strekninger i Vesterålen er pr. mai 2022 «primære fylkesveier»:

Primær FV	Strekning	Kommune(r)	Veilengde (km)
Fv. 82	Hundneset x E10—Andenes	Andøy/Sortland/Hadsel	145,88
Fv. 820	Sortland x fv. 82/rv. 85—Straumsnes	Sortland/Øksnes/Bø	73,114
Fv. 822	Austpollen x rv. 85—Kaldjord	Sortland/Hadsel	36,888
Fv. 821	Frøskeland x fv. 820—Myre	Øksnes/Sortland	23,697
Fv. 837	Kanstadstraumen x E10—Rindbø	Lødingen	21,075
		<b>Sum</b>	<b>300,654</b>

Tabell 3-4: Primære fylkesveier i Vesterålen, km (Statens Vegvesen, mai 2022).

Fv.82, Fv.820 og Fv.821 inngår i Veipakke Vesterålen.

### 3.5 HÅLOGALANDSVEIEN

Hålogalandsveien er et veiprojekt som vil erstatte dagens E10 gjennom Tjeldsundet, med en kortere og ny veiforbindelse mellom Tjeldsundbrua og Kanstadbotn i Lødingen kommune. I tillegg omfatter prosjektet utbedringer av flere eksisterende veier. I NTP 2022-2033 er det foreslått bevilgninger på 4.660 mill. i perioden 2022-2027 og 3.352 mill. mellom 2028 og 2033.

Prosjektet er omtalt på følgende måte i siste NTP (2022-2033):

*«OPS-prosjektet Hålogalandsveien (E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta) E10 er en viktig næringstransportåre, blant annet for fisketransport. Strekningen E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukta har dårlig geometri, bratte stigninger og smal vei. Deler av strekningen har redusert fartsgrense på grunn av bebyggelse tett langs veien.*

*Prosjektet vil føre til at E10 fra Tjeldsund bru til Gullesfjordbotn blir kortet inn med om lag 30 km. Reisetiden på strekningen blir redusert med om lag 40 minutter. Prosjektet omfatter bygging av totalt 82 km tofelts vei. Utbedring av eksisterende E10 fra Fiskefjorden til Kåringen inngår også i prosjektet. Denne strekningen vil bli omklassifisert til fylkesvei etter at ny E10 er åpnet for trafikk. Det legges til grunn et kostnadsoverslag på 9.250 mill. kroner, basert på gjennom føring som et tradisjonelt prosjekt og netto nytte på -3,6 mrd. kroner. Netto nytte pr. investerte krone er -0,4. Prosjektet vil medføre*

vesentlig reduksjon i reisetid, med nytte for både person- og godstransport. Prosjektet vil også gi reduksjon i klimagassutslipp, men noe naturinngrep.

Prosjektet har vedtatt reguleringsplan.»



Figur 3-2: Hålogalandsvegen (Statens Vegvesen)

## 4 VEITRASÉER I VEIPAKKE VESTERÅLEN

Ved oppstarten av prosjektet hadde de enkelte kommunene foreslått en prioritert strekning som skal inngå i Veipakke Vesterålen. Det er definert et startpunkt i hver kommune og et felles «endepunkt» ved Sigerfjordtunnelen. Sigerfjordtunnelen er også «startpunktet» for Hålogalandsveiens OPS-strekning i Vesterålen.

Figuren nedenfor viser de enkelte traséene i Veipakke Vesterålen, basert på et startpunkt i hver kommune og et felles endepunkt (Sigerfjordtunnelen). Hver kommune er gitt en egen fargekode for «sin veitrase».

I tillegg viser figuren den planlagte Hålogalandsveien, med OPS-strekninger (rød farge) og strekninger i Reguleringsplan for konsept 2 (mørk grå farge).



Figur 4-1: Hovedtraséene

Basert på de valgte traseene utgjør veipakken ca. 327 km vei, hvorav ca. 265 km er fylkeskommunal vei. De resterende ca. 62 km er statlig vei (E10 og rv.85).

Veipakken omfatter opptil 35% av det samlede fylkesveinettet i Vesterålen. Store deler av dette veinettet har en lav standard.

## 4.1 BØ KOMMUNE

Veistrekningen som er prioritert av Bø kommune går fra Straumnes i Bø langs fv.820 via Frøskeland til Sortlandbrua der fv.820 møter fv.82 og rv.85. Deretter fra Sortlandbrua til Sigerfjordtunnelen. Samlet distanse er ca. 86 km., hvorav avstanden fra Sortlandbrua til Sigerfjordtunnelen (Rv85) er ca. 13 km.

Ca. 86% av strekningen er fylkeskommunal vei. Fylkesvei 820 er klassifisert som «Primær fylkesvei». Primære fylkesveier er veier som før Forvaltningsreformen for riksveiene (1.1.2010) var klassifisert som riksveier.

Hele veistrekningen har bruksklasse (BK) 10, 50 tonn tillatt totalvekt og max vogntoglengde 19,5 m.

Fra	Straumsnes	Straume	Frøskeland x fv.821	Sortland bru x rv.85	Straumsnes
Til	Straume	Frøskeland x fv.821	Sortland xfv.82/rv.85	Sigerfjord-tunnelen	Sigerfjord-tunnelen
<b>Veikategori</b>	Primær FV	Primær FV	Primær FV	RV	
<b>Vegnr</b>	fv.820	fv.820	fv.820	rv.85	
<b>Distanse (km)</b>	19,1	39,3	14,7	12,7	85,8
<b>Andel FV</b>	100 %	100 %	100 %	0 %	85,2 %
<b>BK (sommer)</b>	10	10	10	10	10
<b>Totalvekt sommer</b>	50	50	50	50	50
<b>BK (vinter)</b>	10	10	10	10	10
<b>Totalvekt vinter</b>	50	50	50	50	50
<b>Vogntog-lengde</b>	19,5	19,5	19,5	19,5	19,5

Tabell 4-1: Veidata - trasé Bø kommune

### **Sentrale utfordringer langs hovedtraséen**

Sentrale utfordringer er:

- Veistandarden langs fv.820 vest for Frøskeland til Straume og videre til Straumsnes
- Ryggedalstunnelen
  - Arbeidet med oppgradering til nye sikkerhetskrav startet i oktober 2021, og var beregnet å pågå ut 2022. I mai 2022 ble det bestemt at høyden i tunnelen skal økes. Høyden vil være noe lavere enn standarden for nye tunneler i dag. Bø kommune finansierer deler av merinvesteringen. Det vil forlenge anleggsperioden noe.
- Sortlandbrua

Statens Vegvesen (SVV) har i rapporten «Andre fylkesveger i Vesterålen-Partiell mulighetsanalyse for KVU Hadsselfjorden» (29.5.2020) gitt følgende vurdering av veistrekningen mellom Sortland og Straume i Bø:

*«Den 15 km lange strekningen fra Sortland bru til kryss med fv. 821 har midtlinje, god geometri og 7 km nedsatt fartsgrense til 60 km/t. Mellom kryss med fv. 821 og Straume har vegen lange strekninger med dårlig geometri og mangler midtlinje. En tunnel, Ryggedalstunnelen, har lengde 1,6 km. 5 km av strekningen har nedsatt fartsgrense til 60 km/t.»*

Statens Vegvesen har foretatt en foreløpig vurdering av mulighetene for å redusere reisetiden langs dagens veg, og konkludert med at dette kan skje ved utbedring av geometri og fjerning av fartsbegrensninger.

Det er nevnt et konkret tiltak der en reduserer veglengden er mellom Skjerfjord og Ryggedalsvatnet. Dette vil kreve en ca. 0,5 km fylling/bru over Ånnfjorden og en eller to tunneler mellom Ånnfjorden og Ryggedalsvatnet. Dette tiltaket vil føre til at en både reduserer veilengden og unngår Ryggedalstunellen.

Vurdering av realismen av tiltakene krever nærmere undersøkelser. Til sammen vil tiltakene kunne redusere reisetiden Sortland – Straume fra 50 til om lag 35 minutter.

SVV har gjort et foreløpig overslag og antydnet at investeringskostnaden vil kunne ligge på rundt 2.1 mrd. for utbedring av strekningen Sortland-Straume. Dette tallet inkluderer 0,8 mrd. for omleggingen av veien mellom Skjerfjord og Ryggedalsvatnet. 0,6 mrd. vedrører utbedring av geometri på en 20-km lang strekning fra Straume og østover, og 0,7 mrd. er tiltak knyttet til økning av hastighet fra 60 km/t til 80 km/t.

## 4.2 ØKSNES KOMMUNE

Veistrekningen som er prioritert av Øksnes kommune går fra Stø langs fv.7668 og Fv.821, via Frøskeland til Sortlandbrua der fv.820 møter fv.82 og rv.85 deretter fra Sortlandbrua til Sigerfjordtunnelen. Samlet distanse er ca. 67 km. hvorav avstanden fra Sortlandbrua til Sigerfjordtunnelen (Rv85) er ca. 13 km.

Ca. 81% av strekningen er fylkeskommunal vei. Fylkesvei 820 og 821 er klassifisert som «Primær fylkesveier».

Hele veistrekningen har bruksklasse (BK) 10, 50 tonn tillatt totalvekt og max vogntoglengde 19,5 m.

Fra	Stø	Myre x fv.821	Frøskeland x fv.820	Sortland bru x rv.85	Stø
Til	Myre x fv.821	Frøskeland x fv.820	Sortland x fv.82/rv.85	Sigerfjord-tunnelen	Sigerfjord-tunnelen
Veikategori	Øvrig FV	Primær FV	Primær FV	RV	
Vegnr	fv.7668	fv.821	fv.820	rv85	
Distanse (km)	14,564	23,697	14,7	12,7	65,661
Andel fv.	100 %	100 %	100 %	0 %	80,7 %
BK (sommer)	10	10	10	10	10
Totalvekt sommer	50	50	50	50	50
BK (vinter)	10	10	10	10	10
Totalvekt vinter	50	50	50	50	50
Vogntog-lenge	19,5	19,5	19,5	19,5	19,5

Tabell 4-2: Veidata - trasé Øksnes kommune

### Sentrale utfordringer langs hovedtraséen

Sentrale utfordringer er:

- Veistandarden langs fv.7668 (fra Stø) og fv.821 til Frøskeland
- Fullføre Frøskelandsfjellet-Myre (fv.821)
- Sortlandsbrua

Statens Vegvesen (SVV) har i rapporten «Andre fylkesveger i Vesterålen-Partiell mulighetsanalyse for KVU Hadsselfjorden» (29.5.2020) gitt følgende vurdering av veistrekningen mellom Sortland og Myre:

*«Fv. 820 fra Sortland til kryss med fv. 821 er felles med strekningen til Bø kommune. Vegen har midtlinje, god geometri og 7 km nedsatt fartsgrense til 60 km/t.»*

*Fv. 821 fra x fv. 820 til Myre har til dels svært dårlig geometri og mangler gul midtlinje. 5,5 km har nedsatt fartsgrense til 60 km/t. Tiltak for å redusere reisetiden er utbedring av geometri og fjerning av fartsgrenser. Ingen omlegginger vil gi vesentlig innkorting. Til sammen vil tiltakene kunne reisetiden Sortland – Myre fra 40 til om lag 33 minutter.»*

SVV har gjort et foreløpig overslag og antydnet at investeringskostnaden vil kunne ligge på rundt 1,2 mrd. for utbedring av strekningen Sortland-Myre. Det ligger ingen omlegginger av vei i anslaget. 0,5 mrd. vedrører utbedring av geometri på en 14-km lang strekning langs fv. 821, 0,4 mrd. Til fartsøkning Sortland-Frøskeland og 0,3 mrd. Til fartsøkning fv.821 (Frøskeland-Myre).

### 4.3 ANDØY KOMMUNE

Veistrekningen som er prioritert av Andøy kommune går fra Andenes fergekai langs fv.82 til Sortlandbrua der fv.82 møter rv.85. Deretter fra Sortlandbrua til Sigerfjordtunnelen. Samlet distanse er ca. 113 km.

Ca. 89% av strekningen er fylkeskommunal vei. Fylkesvei 82 er klassifisert som «Primær fylkesvei».

Hele veistrekningen har bruksklasse (BK) 10, 50 tonn tillatt totalvekt og max vogntoglengde 19,5 m.

Fra	Andenes fergekai	Dragnes	Sortland bru x rv.85	Andenes fergekai
Til	Dragnes	Sortland bru x rv.856	Sigerfjord-tunnelen	Sigerfjord-tunnelen
Veikategori	Primær FV	Primær FV	RV	
Vegnr	fv.82	fv.83	rv.85	
Distanse (km)	54,77	45,2	12,7	112,7
Andel FV	100 %	100 %	0 %	88,7 %
BK (sommer)	10	10	10	10
Totalvekt sommer	50	50	50	50
BK (vinter)	10	10	10	10
Totalvekt vinter	50	50	50	50
Vogntog-lenge	19,5	19,5	19,5	19,5

Tabell 4-3: Veidata - trasé Andøy kommune

## **Sentrale utfordringer langs hovedtraséen**

Sentrale utfordringer er:

- Veistandarden fra Dragnes (Andøybrua) til Sortland
- Styrking av fergetilbudet Andenes-Gryllefjord, tilknyttet traseen

Statens Vegvesen (SVV) har i rapporten «*Andre fylkesveger i Vesterålen-Partiell mulighetsanalyse for KVV Hadsselfjorden*» (29.5.2020) gitt følgende vurdering av veistrekningen mellom Sortland og Andenes:

*«Strekningen Sortland bru – Dragnes er 45 km lang. Vegen mangler gul midtlinje, har delvis dårlig geometri og 10 km med nedsatt fartsgrense til 60 km/t. Mellom Dragnes og Andenes har vegen midtlinje, god geometri og 13 km med nedsatt fartsgrense. Teoretisk potensial for å redusere reisetiden langs eksisterende veg er utbedring av geometri og fjerning av fartsbegrensninger.*

*Mulige omlegginger for å redusere veglengden er over Forfjorden og Buksnesfjorden. Omlegging over Forfjorden ville redusere reisetiden med 6 minutter. Antatt kostnad er ca. 300 mil. kr. Fjorden er vernet som naturreservat, og omlegging kan derfor antas å være lite aktuelt.*

*Vurdering av realismen av øvrige tiltak krever nærmere undersøkelser. Til sammen vil disse kunne reisetiden Sortland - Andenes fra 90 til om lag 80 minutter.»*



Store deler av fv.82 mellom Sortland og Andenes er i dårlig forfatning.

Bildet er fra Forfjorden i Andøy kommune der tunge næringskjøretøy fra Andøya må passere for å komme til markedene.

*Bilde 4-1: Forfjord (Foto: Transportutvikling, august 2022)*

SVV har gjort et foreløpig overslag og antydnet at investeringskostnaden vil kunne ligge på rundt 1,8 mrd. for utbedring av strekningen Sortland-Andenes.

Dette tallet inkluderer 0,2 mrd. for omleggingen av veien. Vi antar at dette tallet vedrører bru over Buksnesfjorden. 0,3 mrd. vedrører utbedring av geometri på en 9 km lang strekning langs fv. 82, og 1,3 mrd. er tiltak knyttet til økning av hastighet fra 60 km/t til 80 km/t.

I KVV Hadsselfjorden (april 2020) påpeker SVV også at veien i tillegg har strekninger med dårlig bæreevne. I samme dokument nevnes det også at det er

*«utarbeidet reguleringsplaner for utbedring til 6,5 meter vegbredde, forsterkning og utbedring av kurvatur på fv. 82 Sortland bru – Risøyhamn. Prosjektet er foreløpig ikke prioritert av Nordland fylkeskommune.»*

#### 4.4 HADSEL KOMMUNE

Veistrekningen som er prioritert av Hadsel kommune går fra kommunegrensen mot Vågan (Higrav) via fergesambandet Melbu-Fiskebøl fv.82 til Sortlandbrua der fv.82 møter rv.85. Deretter fra Sortlandbrua til Sigerfjordtunnelen. Samlet distanse (ex. ferge) er ca. 67 km. hvorav avstanden fra Sortlandbrua til Sigerfjordtunnelen (Rv85) er ca. 13 km. Fergedistansen over Hadsselfjorden er 8,3 km.

Ca. 68% av strekningen er fylkeskommunal vei. Fylkesvei 82 er klassifisert som «Primær fylkesvei». Hele veistrekningen har bruksklasse (BK) 10, 50 tonn tillatt totalvekt og max vogntoglengde 19,5 m.

Fra	Higrav	Hundneset x fv.82	Fiskebøl fergekai	Melbu fergekai	Sortland bru x rv.85	Higrav	Higrav
Til	Hundneset x fv.82	Fiskebøl fergekai	Melbu fergekai	Sortland bru x rv.85	Sigerfjord-tunnelen	Sigerfjord-tunnelen (Inkl. ferge)	Sigerfjord-tunnelen (Ex. ferge)
Veikategori	E-vei	Primær FV	Ferge på primær FV	Primær FV	RV		
Vegnr	E10	fv.82	fv.82	fv.82	rv.85		
Distanse (km)	8,6	1,45	8,3	44,15	12,7	75,2	66,9
Andel FV	0 %	100 %	100 %	100 %	0 %	71,7 %	68,2 %
BK (sommer)	10	10		10	10	10	10
Totalvekt sommer	50	50		50	50	50	50
BK (vinter)	10	10		10	10	10	10
Totalvekt vinter	50	50		50	50	50	50
Vogntog-lengde	19,5	19,5		19,5	19,5	19,5	19,5

Tabell 4-4: Veidata - trasé Hadsel kommune

#### Sentrale utfordringer langs hovedtraséen

Sentrale utfordringer er:

- Områder med lav fartsgrense
- Sortland Sentrum
- Sortlandsbrua
- Mindre fleksibilitet og lengre transporttid som følge av manglende fastlandsforbindelse over Hadsselfjorden
- Avkjøring Børøya

Statens Vegvesen (SVV) har i rapporten «KVU Hadsselfjorden» (april 2020) gitt følgende vurdering av veistrekningen mellom Sortland og Melbu:

«Fv. 82 Melbu-Sortland har vegbredde på 7,5 meter, og delvis god geometrisk standard. Vegen har mye randbebyggelse. 17 km. av den 44 km. lange strekningen, hovedsakelig i Melbu, Stokmarknes og Sortland, har fartsgrense under 80 km/t.»

SVV har vurdert kostnadene knyttet til veiutbedring for hele strekningen Sortland-Melbu til mellom 0,5 mrd. til 1,6 mrd. Det høyeste beløpet inkluderer omlegging i Langøysundet med en undersjøisk tunnel på ca. 4.000 m.

Rapporten berører også muligheten for reduksjon av reisetiden mellom Melbu og Sortland ved heving av fartsgrenser og innkorting av veien mellom Hadselbrua og Hadseløya. Innkorting ved ny bru eller tunnel kan redusere veilengden med 4,5 km og redusere reisetiden med ca. 5 minutter.

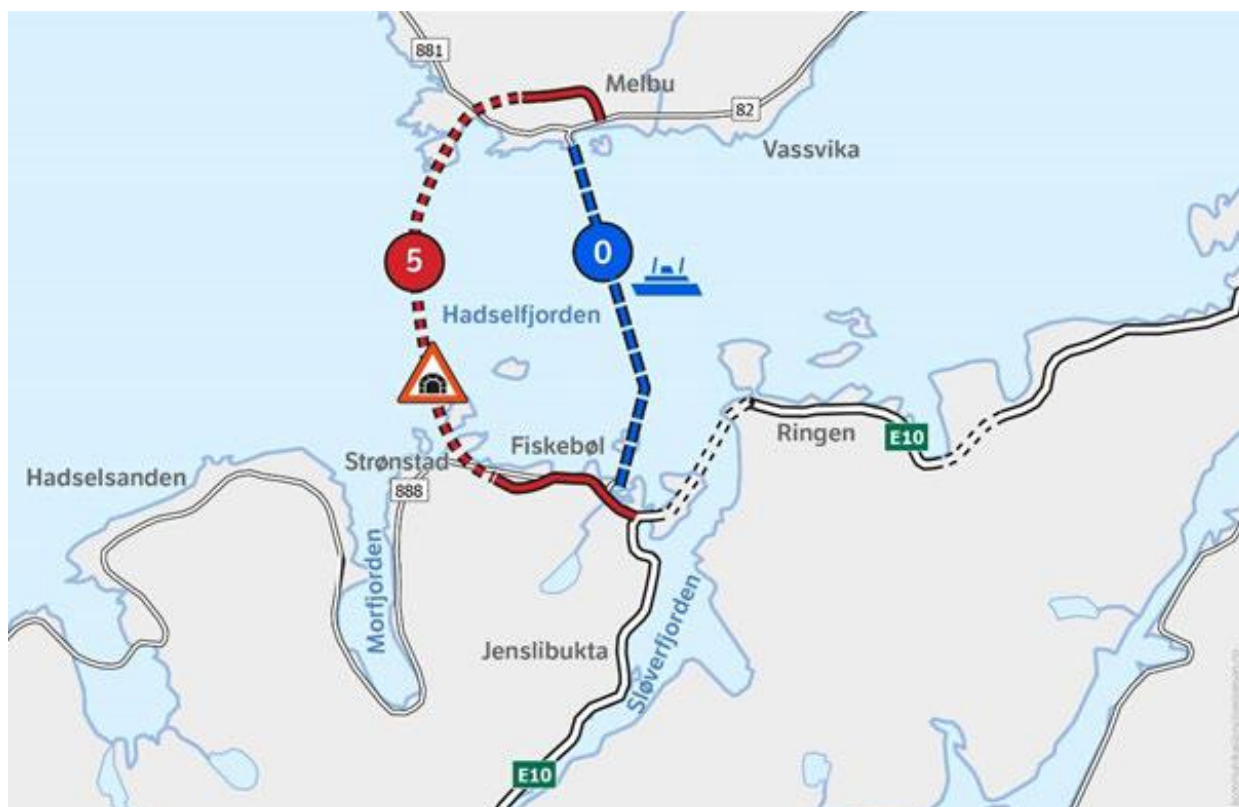
### **Kryssing av Hadsselfjorden**

Samferdselsdepartementet ga i samråd med Nordland fylkeskommune i 2016 Statens vegvesen i oppgave å utarbeide en statlig KVU for fremtidig kryssing av Hadsselfjorden. Det ble utredet seks konsepter, både fergeløsninger og tunneler. Statens vegvesens anbefaling av konsept for KVU Hadsselfjorden er *Konsept 5 Tunnel Strønstad* og *Konsept 0* (dagens løsning).

Gjennomføring av Konsept 5 anbefales ikke igangsatt før følgende prosjekter er utbygd:

- E10/rv. 85 Tjeldsund - Gullsfjordbotn - Langvassbukt,
- E10 Fiskebøl - Nappstraumen er utbygd.

I mellomtiden opprettholdes dagens transportsystem.



Figur 4-2: Konsept 5 tunnel Strønstad og konsept 0 dagens ferge (Kilde: KVU Hadsselfjorden)

Konseptet 5 omfatter en undersjøisk tunnel på om lag 10 km mellom Austvågøya og Hadseløya, fra ca. 4 km. vest for Lofastkrysset ved Fiskebøl og ca. 1,5 km nordvest for Melbu. Tunnelen knyttes til E10 fra Lofastkrysset med opprusting av fv. 82 og fv. 888. På Hadseløya knyttes det til fv.82 sammen med en ca. 3,7 km. lang veg nord for og utenom Melbu. Med stigning på 5% blir lengden på tunnelen om lag 10-11 km lang.

I KVU Hadsselfjorden påpeker Statens Vegvesen at det ikke vil være tillatt å sykle gjennom de beskrevne undersjøiske tunnelene. Sykling må derfor skje langs E10 Lofast (det er tillatt å sykle gjennom Sløverfjordtunnelen), med buss eller med fartøy over fjorden.

Investeringskostnaden for tunnel, inklusive tilførselsveger og usikkerhet, er anslått til ca. kr. 3 mrd. Det er beregnet en netto negativ samfunnsnytte på ca. kr. 1,6 mrd., -tilsvarende -60 øre pr investert krone.

#### 4.5 SORTLAND KOMMUNE

Veistrekningen som er prioritert av Sortland kommune går fra kommunegrensen mot Hadsel (Rise) via fv.82 til Sortlandbrua der fv.82 møter rv.85. Deretter fra Sortlandbrua til Sigerfjordtunnelen. Samlet distanse (ex. ferge) er ca. 26 km. hvorav avstanden fra Sortlandbrua til Sigerfjordtunnelen (Rv85) er ca. 13 km.

Ca. 52% av strekningen er fylkeskommunal vei. Fylkesvei 82 er klassifisert som «Primær fylkesvei»..

Hele veistrekningen har bruksklasse (BK) 10, 50 tonn tillatt totalvekt og max vogntoglengde 19,5 m.

Fra	Rise (Sydalselva)	Sortland bru x rv.85	Rise (Sydalselva)
Til	Sortland bru x rv.85	Sigerfjord- tunnelen	Sigerfjord- tunnelen
Veikategori	Primær FV	RV	
Vegnr	fv.82	rv.85	
Distanse (km)	13,7	12,7	26,4
Andel FV	0 %	100 %	51,9 %
BK (sommer)	10	10	10
Totalvekt sommer	50	50	50
BK (vinter)	10	10	10
Totalvekt vinter	50	50	50
Vogntog-lenge	19,5	19,5	19,5

Tabell 4-5: Veidata - trasé Sortland kommune

Statens Vegvesen (SVV) har i rapporten «KVU Hadsselfjorden» (april 2020) gitt følgende vurdering av veistrekningen mellom Sortland og Melbu:

*«Fv. 82 Melbu-Sortland har vegbredde på 7,5 meter, og delvis god geometrisk standard. Vegen har mye randbebyggelse. 17 km. av den 44 km. lange strekningen, hovedsakelig i Melbu, Stokmarknes og Sortland, har fartsgrense under 80 km/t.»*

### Omlegging av fv.82 Kringelen

Det nevnes at Sortland havn planlegger et nytt havneavsnitt på Hinnøya, nord for Sortlandsbrua. Reguleringsarbeidet er påbegynt. Figuren nedenfor viser hvor havneavsnittet er planlagt lokalisert (Kringelen).



Figur 4-3: Nytt havneavsnitt på Sortland (Skisse: Transportutvikling AS)

Ved fremtidig utvidelse av aktiviteten på det nye havneavsnittet kan det oppstå areal- og logistikkbegrensninger som følge av at fv.82 ligger tett opp til havnen. En forskyvning sørover av fv.82 vil kunne gi to positive effekter:

- Bedre muligheter for utvikling av Sortland havn
- Innkorting/standardheving på deler av fv.82

Dette nevnes kun som en ide, og må vurderes ut fra om dette er praktisk mulig utfra både miljø, økonomi, reindriftsområder på Hinnøya osv.

Innkorting av fv.82 vil gi en liten, men positiv, tidseffekt. For et nytt havneavsnitt i Sortland kommune vil en omlegging være positivt ut fra havnens muligheter for fremtidig utvikling.

### **Sentrale utfordringer langs hovedtraséen**

Sentrale utfordringer er:

- Utvikling av samferdselspakke for Sortland sentrum (utredningsprosjekt)
- Rehabilitering Sortland bru
- Gang-/sykkelvei Sortland bru
- Heve fartsgrenser der dette er mulig

Sortlandsbrua (1 km) åpnet for trafikk 4.juli 1975, og er snart 50 år gammel. Regionrådet har i sitt innspill til siste RTP for Nordland lagt til grunn både en rehabilitering og gang- sykkelvei over brua.

Vi har ikke tilgang til en tilstandsvurdering og kostnader for en eventuell rehabilitering. Vi er imidlertid kjent med SVV har gjort et grovt overslag på 200 mill.<sup>1</sup> for en gang-/sykkelvei over brua. Investeringene for rehabilitering og gang-/sykkelvei må forventes å påvirke hverandre.



Bilde 4-2: Sortlandsbrua (Foto: Transportutvikling, august 2022)

Øvrige kostnader som vedrører Sortland, ligger inn i flere av de øvrige traseene.

## 4.6 LØDINGEN KOMMUNE

Veistrekningen som er prioritert av Lødingen kommune går fra Lødingen fergekai langs rv.85 til Kåringen, videre til Gulesfjordkrysset langs dagens E10 og videre til Sigerfjordtunnelen langs rv.85. Samlet distanse er ca. 41 km.

Hele strekningen er statlig vei, med bruksklasse (BK) 10, 50 tonn tillatt totalvekt og max vogntoglenge 19,5 m.

Fra	Lødingen fergekai	Kåringen x E10	Kanstadbotn	Gulesfj.krysset x rv.85	Lødingen fergekai
Til	Kåringen x E10	Kanstadbotn	Gulesfj.krysset x rv.85	Sigerfjord-tunnelen	Sigerfjord-tunnelen
<b>Veikategori</b>	RV	E-vei	E-vei	RV	
<b>Vegnr</b>	rv.85	E10	E10	rv.85	
<b>Distanse (km)</b>	2,8	11,8	6	20,2	40,8
<b>Andel FV</b>	0 %	0 %	0 %	0 %	0,0 %
<b>BK (sommer)</b>	10	10	10	10	10
<b>Totalvekt sommer</b>	50	50	50	50	50
<b>BK (vinter)</b>	10	10	10	10	10
<b>Totalvekt vinter</b>	50	50	50	50	50
<b>Vogntog-lenge</b>	19,5	19,5	19,5	19,5	19,5

Tabell 4-6: Veidata - trasé Lødingen kommune

<sup>1</sup> Spm. i Stortingets spørretime 11.2.22 (fra Christian Torseth, SV)

Svar fra Jon-Ivar Nygård: En gang- og sykkelvegsløsning langs rv. 85 fra Sigerfjordkrysset via Strand og over Sortlandsbrua er ifølge Statens vegvesen grovt kostnadsberegnet til 200 mill. kr. Den aktuelle strekningen ligger på riksveggrute 8a (E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger), men utenfor den delen av rv. 85 som omfattes av OPS-prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund – Gulesfjordbotn – Langvassbukt.

Strekningen over eidet mellom Kanstad og Kåringen er bratt og svingete, - spesielt på Tjeldsund-der bakken fra Kåringen har vært en flaskehals for tungtransport om vinteren. Det har vært diskutert flere alternativer til dagens vei, både ny vei over eidet, tunnel mellom Kanstad og Kåringen. Etter ferdigstilling av Hålogalandsveien forventes strekningen mellom Kåringen og Kanstadbotn å bli omklassifisert fra Europavei/riksvei til fylkesvei.

Kostnadene knyttet til en oppgradering/opprettholdelse av veien er svært usikre. Vi har benyttet et gjennomsnittsanslag pr. km. basert på kostnadene for de øvrige strekningene veipakken. Vi har i tillegg benyttet investeringskostnader for en 3,5 km. tunnel, der estimatet er hentet fra tidligere utredninger knyttet til Hålogalandsveien. Basert på dette kan kostnaden ligge på et sted mellom 600 mill. og 1.850 mill. Tunnelkostnaden er inkludert i det høyeste tallet (850 mill.).

### **Sentrale utfordringer langs hovedtraséen**

- E10 utbedring, opprettholde Rv mellom Kåringen og Kanstadbotn



*Bilde 4-3: Kåringen (Foto: Transportutvikling, august 2022)*

## **4.7 SAMLET OVERSIKT OG UTFORDRINGER**

### **4.7.1 REGIONRÅDETS INNSPILL TIL RTP 2022-2033**

I Vesterålen regionråds innspill til RTP 2022-2033 bes fylkesrådet prioritere følgende samferdselstiltak i handlingsprogrammet, med direkte relevans for Veipakken:

- Fullføre Frøskelandsfjellet-Myre (fv.821)
- Utbedring fv.82 Sortland bru-Risøyhamn
- Styrke fergetilbudet Andenes-Gryllefjord
- E10 utbedring, opprettholde Rv mellom Kåringen og Kanstad
- Bærekraftig reiseliv i Vesterålen og Nordre Nordland
- Samarbeid om utvikling av samferdselspakke for regionsentret
- Rehabiliterer Sortland bru
- Gang-/sykkelvei Sortland bru
- Økt budsjett veivedlikehold

I tillegg er flere andre forhold med relevans for Veipakken berørt i innspillene til fylkeskommunen, bl.a. Ryggedalstunnelen (Bøtunnelen), Veistandard Myre-Stø (fv.7668), avkjøring Børøya (Fv.82), Hålogalandsgata mv.

#### 4.7.2 RTP 2022-2033 VEDTATT I JUNI 2022

Vesterålen er omtalt flere steder i handlingsprogrammet til siste RTP for Nordland.

Under kapittel 9.8 Større utbedringsprosjekt er fv.821 Frøskelandsfjellet tatt med i første 6 årsperiode som allerede igangsatte prosjekt.

Øvrige prioriterte prosjekt i Vesterålen er fv. 82 Sortland - Risøyhamn og fv. 821 Frøskelandsfjellet – Myre. For disse, og flere andre prosjekter i Nordland, presiseres det at prosjektene styres som en portefølje med felles styringsramme. Prosjektene skal planlegges for mulig realisering i siste seksårsperiode og at planleggingsarbeidet vil avgjøre hvilke(t) av prosjektene som skal igangsettes først og til hvilket størrelsesomfang.

Det nevnes også at for fv.82 Sortland-Risøyhamn er det behov for videre kartlegging og utredning for å avklare tiltak og omfang. Fv. 82 Sortland – Risøyhamn er delt opp i seks delstrekninger, hvor en av strekningene er utbedret og hvor det foreligger ferdig reguleringsplan for delstrekningen Sortland – Holmen.

I Handlingsprogrammet står det videre at de avsatte midlene ikke vil ikke være tilstrekkelig for fullverdige oppgraderinger av samtlige veger, og det er behov for en vurdering av kost/nytte i prioriteringen av prosjektene.

Under kapittel 9.9 Mindre utbedringsprosjekt nevnes at det i første seksårsperiode legges opp til generell utbedring av veger med dårlig standard i Vesterålen.

I punktet om skredsikring er det i første seksårsperiode prioritert midler til fv. 7702 Røyken Prosjektet er prioritert med tunnelløsning i økonomiplanen. Det skrives også at Fylkeskommunen gjennomfører et unikt prosjekt for varsling av mulige skred langs strekningen. Dersom prosjektet blir vellykket, kan man se på andre, mindre kostnadskrevenende tiltak enn tunnelløsning.

I avsnittet om tunneler er det i første seksårsperiode er det avsatt midler til fullføring av den oppstartede utbedringen av fv. 820 Ryggedalstunnelen.

#### 4.7.3 KOSTNADER OG TILTAK KNYTTET TIL HOVEDTRASÉENE I VEIPAKKE VESTERÅLEN

##### 4.7.3.1 Statlige veier i Veipakken

I Veipakke Vesterålen inngår følgende veistrekninger med Statlig ansvar:

Veistrekning	Vei	Km.
Sortland bru-Sigerfjordtunnelen	rv.85	13
Sortland bru	rv.85	1
Higrav-Hundneset xfv82	E10	9
Lødingen fergekai-Kåringen xE10	rv.85	3
Lødingen fergekai-Kanstadbotn	E10	12
Kanstadbotn-Gullesfjordkrysset x rv.85	E10	6
Gullesfjordkrysset x rv.85-Sigerfjordtunnelen	rv.85	20

Tabell 4-7: Veistrekning med statlig ansvar i Veipakken

Total veilengde for statlige veier er i overkant Av 60 km.

Veipakke Vesterålen er primært rettet mot fylkeskommunale veier. Med unntak av strekningen Kåringen-Kanstadbotn på dagens E10 og Sortlandsbrua, er øvrige strekninger ikke kommentert.

Både fylkesvei (fv.82) og riksveg (rv.85) går over Sortlandsbrua.

#### 4.7.3.2 Fylkesveiene i veipakken

Vi har lagt til grunn følgende hovedtiltak på fylkesveiene i Veipakke Vesterålen:

Strekning	Kommuner	Vei	Titak
Dragnes-Sortland bru	Andøy og Sortland	Fv82	Geometri, fart, utbedring, evt. bru over Buksnesfjorden
Sortland-Straume	Sortland-Øksnes-Bø	Fv820	Geometri, fart, utbedring, evt. omlegging Ryggedalen
Straume-Straumsnes	Bø	Fv820	Geometri, fart, utbedring
Frøskeland-Myre	Øksnes	Fv821	Geometri, fart, utbedring
Myre-Stø	Øksnes	Fv7668	Geometri, fart, utbedring
Sortland Melbu	Sortland-Hadsel	Fv82	Geometri, fart, utbedring
Sortlandsbrua	Sortland	Rv85/fv82	Rehabilitering/gang-sykkelvei

Tabell 4-8: Fylkesveier i Veipakken

De økonomiske ansvarlige er svært usikre, da flere tekniske, miljømessige og andre begrensninger er ukjent, - og at fremtidige traseer kan bli andre enn en ser for seg i dag. De økonomiske estimatene har bl.a. tatt utgangspunkt i hovedtallene i SVVs rapport «Andre fylkesveger i Vesterålen». Rapporten var et vedlegg til KVV Hadsselfjorden (april 2020). For veistrekn timer som ikke er omhandlet i nevnte vedlegg og KVV Hadsselfjorden, er det benyttet forholdstall basert på nevnte rapport/vedlegg

##### Dragnes-Sortland bru (45 km)

For strekningen Dragnes-Sortland bru er det lagt til grunn bedre geometri, fartsøkninger på enkelte strekninger og generell utbedring. I tillegg kan det være mulig med en innkorting ved en bru Buksnesfjorden og eventuelt omlegging/innkorting ved Kringelen i Sortland kommune, der Sortland havn planlegger et nytt havneavsnitt (se kapittel 4.5).

- En standardmessige oppgradering uten omlegginger er anslått til 1,4 til 1,6 mrd.
- Bru over Buksnesfjorden 0,2 mrd.
- Kostnad ved omlegging Kringelen avhenger av om det er mulig og hvor lang omleggingen blir

##### Sortland-Straume (54 km)

For strekningen Dragnes-Sortland bru er det lagt til grunn bedre geometri, fartsøkninger på enkelte strekninger og generell utbedring. I tillegg en mulig omlegging av vei rundt Ryggedalstunnelen.

- En standardmessige oppgradering uten omlegginger er anslått til 1,2 til 1,5 mrd.
- Omlegging rundt Ryggedalstunnelen 0,8 mrd.

##### Straume-Straumsnes (19 km)

For strekningen Straume-Straumsnes bru er det lagt til grunn bedre geometri, fartsøkninger på enkelte strekninger og generell utbedring.

- En standardmessige oppgradering uten omlegginger er anslått til 0,5-1,0 mrd.

### Frøskeland-Myre (24 km)

For strekningen Frøskeland-Myre er det lagt til grunn bedre geometri, fartsøkninger på enkelte strekninger og generell utbedring, herunder Frøskelandsfjellet.

- En standardmessige oppgradering uten omlegginger er anslått til 0,8-1,2 mrd.

### Myre-Stø (15 km)

For strekningen Myre-Stø er det lagt til grunn bedre geometri, fartsøkninger på enkelte strekninger og generell utbedring.

- En standardmessige oppgradering uten omlegginger er anslått til 0,4-0,7 mrd.
- Ved omlegging/tunnel i Langøysundet øker totalinvesteringen til 1,3 mrd.
- Ved etablering av Hadsselfjordtunnelen øker investeringen med ytterligere 3 mrd.

### Sortland-Melbu (44 km)

Strekningen Sortland-Rise som er prioritert av Sortland kommune er inkludert i tallene nedenfor.

- En standardmessige oppgradering uten omlegginger er anslått til 0,8-1,2 mrd.

Bedre geometri, fartsøkninger på enkelte strekninger og generell utbedring er anslått til.

Strekningen Sortland-Rise som er prioritert av Sortland kommune er inkludert i tallene nedenfor.

### Statlige veier

Det er ikke lagt inn kostnader for tiltak på statlige veier, med unntak av Sortlandsbrua og E10 mellom Kåringen og Kanstadbotn. For Sortlandsbrua er det tatt med et estimat for gang- og sykkel vei (ca. 200 mill.) og for E10 mellom Lødingen og Kanstadbotn varierer estimatet fra 600 mill. til 1,850 mill., bl.a. avhengig av behovet for tunnel.

### Totalt

Gjennomføres alle de ovenfor nevnte tiltak, uten større investeringer og omlegginger, kan investeringen ligge et sted mellom ca. 5 mrd. og 8 mrd. Gjennomføres større investeringer i form broer, tunneler og omlegginger kan samlet investeringer øke med ca. 5,5 mrd., hvorav Hadsselfjordtunnelen utgjør ca. 55% av merinvesteringen

Strekning	Kommuner	Vei	Distanse (km)	Mulige tiltak	Uten større investeringer		Max anslag med større investeringer	Kommenter større investeringer
					Min	Max		
Dragnes-Sortland bru	Andøy og Sortland	fv.82	45	Geometri, fart, utbedring, evt. bru over Buksnesfjorden	1 400 000	1 600 000	1 800 000	Bru over Buksnesfjorden, 200 mill
Sortland-Straume	Sortland-Øksnes-Bø	fv.820	53	Geometri, fart, utbedring, evt. omlegging Ryggedalen	1 200 000	1 500 000	2 100 000	Omlegging Skjerfjord og Ryggedalsvatnet, 800 mill
Straume-Straumsnes	Bø	fv.820	19	Geometri, fart, utbedring	500 000	1 000 000	1 000 000	
Frøskeland-Myre	Øksnes	fv.821	23	Geometri, fart, utbedring	800 000	1 200 000	1 200 000	
Myre-Stø	Øksnes	fv.7668	15	Geometri, fart, utbedring	500 000	800 000	800 000	
Sortland Melbu	Sortland-Hadsel	fv.82	44	Geometri, fart, utbedring	450 000	700 000	4 600 000	Omlegging Langøysundet, 1.600 mill og tunnel under Hadsselfjorden 3.000 mill
Sortland-Rise	Sortland-Hadsel	fv.82	0	Geometri, fart, utbedring 14 km (inkludert i Sortland-Melbu)	0	0	0	
Sortlandsbrua	Sortland	rv.85/fv.82	1	Rehabilitering/gang-sykkelvei	175 000	225 000	225 000	Eventuell rehabilitering ikke kalkulert
Kåringen kryss-Kanstadbotn	Lødingen	E10	12	Geometri, fart, utbedring evt 3,5 km tunnel	600 000	1 000 000	1 850 000	3,5 km tunnel, 850 mill
<b>Sum</b>			<b>211</b>		<b>5 625 000</b>	<b>8 025 000</b>	<b>13 575 000</b>	

Tabell 4-9: Anslag kostnader i Veipakken

Det er usikkerhet rundt disse anslagene, og nærmere vurderinger og analyser må gjøres.

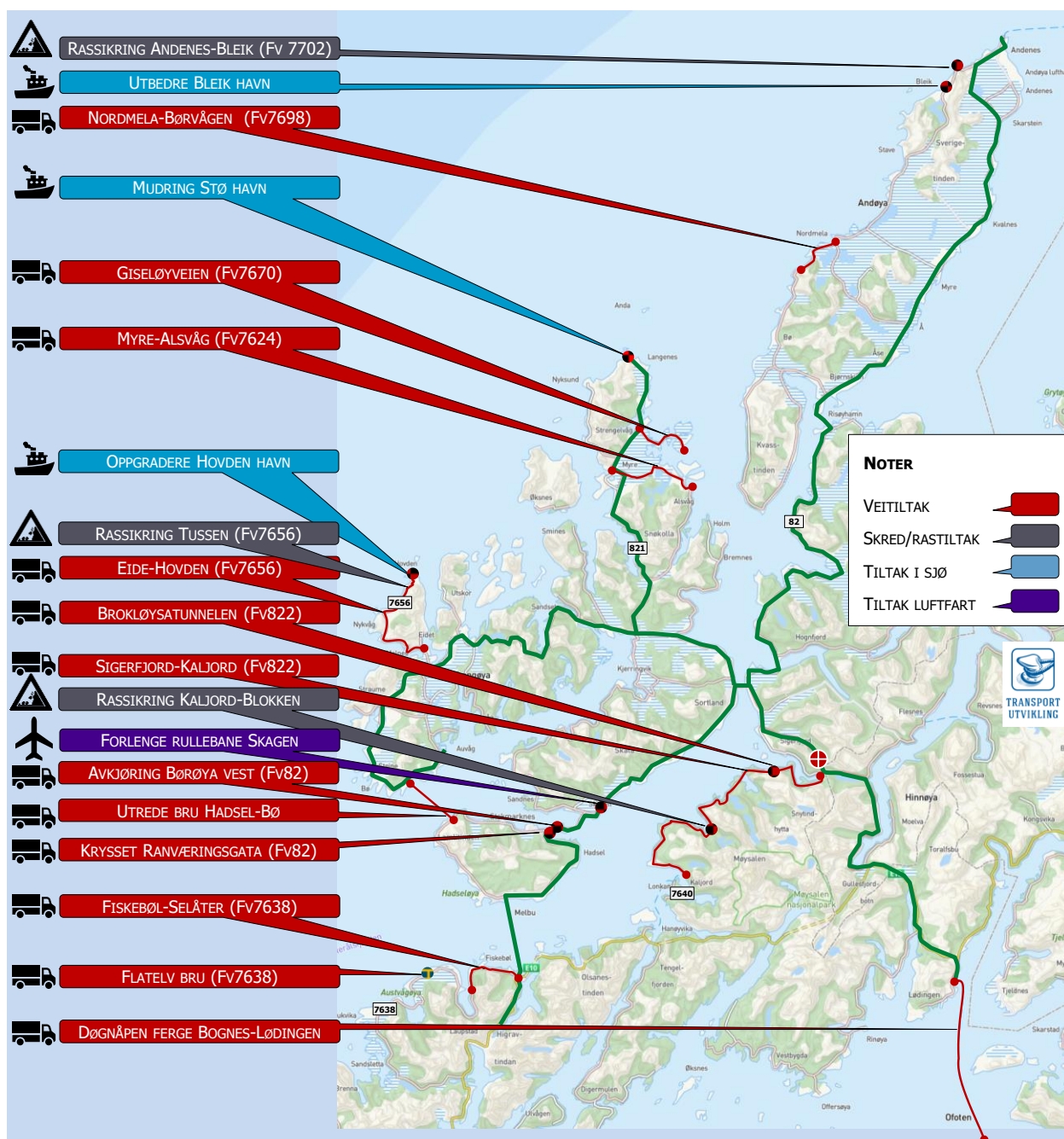
#### 4.7.4 TILTAK UTENFOR HOVEDTRASÉENE

I tillegg til tiltak på hovedtraséene har Vesterålen Regionråd gitt andre innspill til RTP Nordland 2022-2033. Flere av tiltakene gjelder fylkesveier som er viktige tilførselsårer til hovedtraséene. Disse tiltakene er gjengitt i figuren under.

Tiltakene ligger utenfor Veipakken, men tas likevel med da flere er viktige for den samlede transportstandard i regionen, bl.a. tilførselsveier til hovedtraséene.

I tillegg til de tiltak som er markert i figuren er det av flere steder uttrykt behov for gang- og sykkelstier. Slike tiltak er normalt rettet mot bedret trafikksikkerhet for mye trafikanter.

I figuren er hovedtraséene markert med grønne linjer og tiltakene med røde linjer eller punkter. De fleste tiltakene vedrører vei.



Figur 4-4: Tiltak utenfor hovedtraséene

## Skred

Regionen har skredutfordringer flere steder. De skredområder som er nevnt i innspillene til RTP ligger utenfor hovedtraséene, men nevnes likevel da siktepunktene ligger på veistrekninger som er viktige tilførselsårer til hovedtraséene.

Følgende skredområder ble konkret nevnt i innspillene til siste RTP for Nordland:

- Rassikring Andenes-Bleik (fv.7702)
- Rassikring Tussen (fv.7656)
- Rassikring Kaljord-Blokken (fv.822)

Statens Vegvesen foretar tidvis vurderinger av skredfare på forskjellige veistrekninger. Her foretas en beregning av skredrisiko i form av en skredfaktor. Skredfaktoren kvantifiseres ut fra bl.a. trafikkmengde på strekningen, skredfare, mulighet for omkjøring og stengingsfrekvens.

I siste<sup>2</sup> skredsikringsvurdering for Nord-Norge er følgende skredpunkter i Vesterålen tatt med.

Kommune	Andøy	Lødingen	Sortland	Bø	Øksnes	Hadsel	Hadsel
Fv	Fv7702	Fv837	Fv822	Fv7656	Fv820	Fv822	Fv7636
Stedsnavn	Røyken	Høgfjord	Fiskfjord	Tussen	Ryggedalen	Kaldjord	Slåttnes
Type skred	stein	snø	snø, stein	stein	snø	snø	snø, stein, is
Planlagt tiltak	Tunnel	Voll og utlegging av veg	Overbygg, ledevoll og fanggjerd	Terrengtiltak, tørrmur, nett, bolt	Planlagt, men ikke vurdert ennå	Planlagt, men ikke vurdert ennå	Planlagt, men ikke vurdert ennå
Plannivå	Reguleringsplan	Skisse/forprosjekt	Skisse/forprosjekt	Skisse/forprosjekt	Ikke vurdert	Ikke vurdert	Ikke vurdert
Kostn.overslag (mill. 19-kr)	290	155	160	25			
Usikkerhet kostnad	40 %	40 %	40 %	40 %			
Skredfaktor kategori	Høy	Middels	Middels	Middels	Lav	Lav	Lav

Tabell 4-10: Skredpunkter i Vesterålen (Skredsikringsbehov langs riks og fylkesveg, SVV, des. 2019)

De skredpunkter som inngikk i innspillet til siste RTP er markert med rosa farge. For prosjektet i Andøy (Røyken) er det avsatt midler i siste RTP for Nordland.

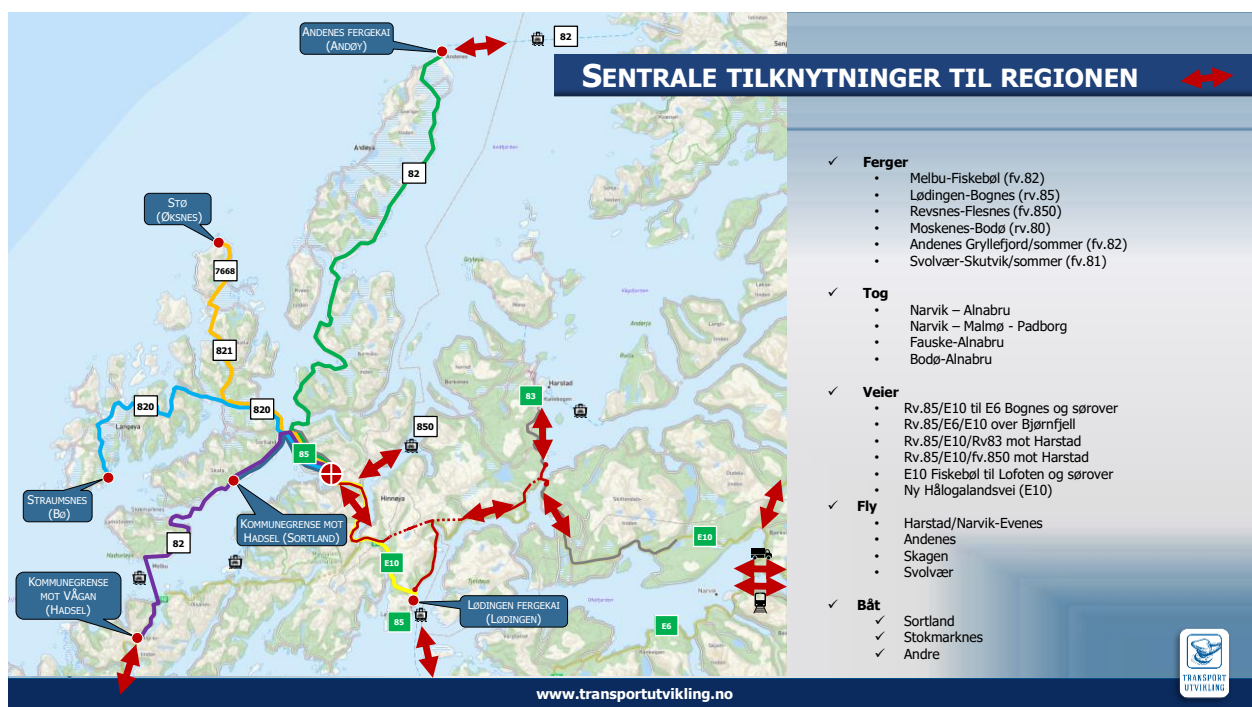
<sup>2</sup> Skredsikringsbehov langs riks og fylkesveg, Nordland - Troms – Finnmark (SVV, des. 2019)  
Transportutvikling AS - side 33

#### 4.7.5 SENTRALE TILKNYTNINGER INN/UT AV REGIONEN

Mange av transportene som skjer på Vesterålsveiene skal til, eller kommer fra, områder utenfor regionen. Det er derfor viktig at en i regional planlegging også tar hensyn til regionens tilknytninger. Dette gjelder mange transportter, herunder sjømat og reiseliv.

Sikring av slike lange transportstrekninger er viktig, noe som også er vektlagt i premissene for den nye KVV Nord-Norge.

I veipakke Vesterålen er ikke slike tilknytninger utenfor regionen vurdert. Figuren under viser slike tilknytninger til Vesterålen.



Figur 4-5: Tilknytninger inn- og ut av regionen

## 5 VEKSTMULIGHETER FOR NÆRINGSLIVET OG ARBEIDSMARKEDET

Transportinfrastruktur er en viktig forutsetning for næringsutvikling og samfunnsutvikling. En viktig funksjon for veinettet i Vesterålen er å bidra til regionforstørring og mer velfungerende lokale og regionale arbeidsmarkeder. Veistandard og økt fremkommelig utvider i praksis lokale arbeidsmarkeder og bidrar dermed også til å skape mer attraktive jobbmuligheter og økte muligheter for å tiltrekke seg nødvendig kompetanse for næringsliv. I Distriktsnæringsmeldingen næringslivets betydning for levende lokalsamfunn understreket, og distriktenes høye vekst i verdiskaping er ofte størst i de minste kommunene.

Tunge næringer som sjømatnæringen, naturbaserte opplevelser og energibasert industri er i utgangspunktet etablert på grunn av tilgang til og lokaliseringen av ressurser. Til tross for dette har det skjedd en sentralisering som forsterkes av dynamikken i boligmarked. Også Demografiutvalget understreker at infrastruktur og systematisk virkemiddelbruk vil kunne påvirke prosessene, men det grunnleggende er å tilrettelegge for at det er attraktivt å jobbe og bosette seg i distriktene.

I Nordland fylkestings behandling av saken *Program for samfunnsutvikling i det grønne skiftet* (FT-sak 154-2021) legges det særlig vekt på det konkurransefortrinn som Nordland har for industriutvikling i det grønne skiftet samtidig med de demografiske utfordringene. Her legges det også vekt på behovet for å utvikle løsninger som gjør det attraktivt å utvikle næringsvirksomhet og arbeidsmarked i distriktene. Av kommunene i Nordland er det bare Bodø som ikke er å oppfatte som distriktskommune. I forhold til det grønne skiftet vil transport være en viktig sektor for å utvikle god logistikk som er effektiv og bruker fornybar energi. Vegnettet i Vesterålen er en viktig kobling til Narvik som knutepunkt for transport av sjømat fra regionen.

Store deler av veinettet i Vesterålen har en lav standard.

Nordlandsforskning analyserte i 2018 de samfunnsøkonomiske konsekvenser som følge av redusert fremkommelighet i vegnettet med vekt på eksporten av sjømat og høyfjellsstrekninger (NF-rapport nr. 13/2018). Analysen dokumenterer årlige kostnader på 90 millioner kroner knyttet til redusert fremkommelighet og stengte veier. Mye av disse kostnadene er knyttet direkte til standard, stigningsforhold og driftsberedskap på strekningene mellom produksjonssted og terminal for omlasting eller grenseoverganger som er relevante for sjømatnæringen i Vesterålen.

Opplevelsesbasert reiseliv og kulturnæringer har også vist en positiv utvikling i Vesterålen i perioden fram mot pandemien. Ved ferdigstillingen av LOFAST-forbindelsen i 2007 ble tilgjengeligheten for reiselivet i Lofoten betydelig forsterket, men evalueringen som Nordlandsforskning og SIB/HHN gjorde etter 6 års drift viste faktisk at Vesterålen hadde fått en sterk og positiv effekt av etableringen av fastlandsforbindelsen. Valget av trase og løsning hadde betydelige virkninger i forbedringen av logistikken for sjømatnæringen i regionen, men bidro i liten grad til regionforstørring ettersom traseen i stor grad gikk utenfor befolkningssentra og hadde liten virkning på lokale arbeidsmarkeder.

De seinere årene har det vært jobbet sterkt i Vesterålen med å styrke opplevelsesøkonomien og en bærekraftig destinasjonsutvikling i regionen. Man har også nasjonal turistvei på Andøya, som også i seg selv er en attraksjon og trafikkdriver. Etter pandemien har besøksvolum og reisemønster endret seg som følge av økt behov for sikkerhet og en større satsing på hjemmemarkeder og nærmarkeder som kan kombineres med vegtransport og kombinasjon med andre mer bærekraftige reisemåter. I analysene for utviklingen av reiselivsstrategien for Vesterålen mot 2025 vises det at det i perioden fra 2010 – 2018 var en sterk vekst i besøkstallene, og at regionen som destinasjon fortsatt hadde stort potensiale videre.

Som bakgrunn for å utvikle den regionale spesialiseringen videre vil vi kunne benytte grunndata fra SSB, NAV og Panda til å få fram hvordan næringsstruktur, arbeidsmarked og pendlingsdynamikk er, og hvordan dette bildet forholder seg til den innledende analysen/forslaget til trasévalg og sammenheng i veipakkens prioriteringer.

## 5.1 STRATEGISKE VEKSTMULIGHETER

Vi legger til grunn at innretningen av Nordlands innovasjonsstrategi også vil være relevant for vekst- og omstillingsmulighetene i Vesterålen. Innovasjonsstrategien «Innovative Nordland» vil sammen med tilpasning mot FNs bærekraftsmål være rammebetingelser for svært mye av regional samfunns- og næringsutvikling de nærmeste årene dersom man skal oppnå maksimal konkurransekraft basert på utvikling av etablerte fortrinn samtidig som man forsterker utviklingen med målrettet tilgang på kompetanse og kunnskapsstøtte gjennom utdanning og forskning.

Innovasjonsstrategien fokuserer på de områder der Nordland har de beste forutsetninger for å utvikle fortrinn til å omstille og skape ny næringsvirksomhet og samfunnsutvikling gjennom økt verdiskaping og eksport. Strategien tar utgangspunkt i næringsstruktur og eksportøkonomien i Nordland og bruker virkemidler for å fremme innovasjon innenfor energi og industri, sjømatnæringen og opplevelsesbasert reiseliv med kulturnæringer. Dette er en innretning som også passer godt for Vesterålen som region og da særlig innenfor verdikjeder og eksport knyttet til sjømat (fiskeri og havbruk) og opplevelsesnæringer.

Det er grunn til å anta at hovedtrekkene i spesialiseringen vil bli videreført når innovasjonsstrategien blir revidert i løpet av 2022. I tillegg ser man at det skjer nyskaping både innenfor disse hovedområdene og i form av mobilisering av nye satsinger. Den pågående styrkingen av en nasjonal romindustri på Andøya er et eksempel på noe av det nye som vil prege utviklingen i Nordland fremover. Et annet eksempel kan være etableringen av Freyrs batterifabrikk på Mo som allerede er under realisering.

I Vesterålen skjer det også spennende utvikling gjennom etableringen av næringsklyngen Codcluster, som bidrar til å omstrukturere produksjon, teknologi og ny sysselsetting innen avansert videreforedling og mer kontrollert høsting, levendelagring og foredling tilpasset markedsbehov og helårlig virksomhet. Dette vil bidra til å kunne styrke basisen for verdiskaping både for hvitfisk og laks ved å kombinere avansert og lønnsom robotisering og automasjon med ny sysselsetting innenfor videreforedling. Økt verdiskaping basert på tettere markedstilpasning og lønnsomhet vil være grunnlaget for å skape nye arbeidsplasser og regionale ringvirkninger som regionen trenger for å være attraktiv og ha en sunn demografisk utvikling i møtet med økende aldring og velferdsutfordringer for de fleste kommuner.

## 5.2 REISELIV OG OPPLEVELSESØKONOMI - UTFORDRINGER OG MULIGHETER

### Innledning

Vesterålen er en region med naturopplevelser som holder like høy standard som i Lofoten. Her finner man et utall vandreløyper utrolige utsiktspunkt der den høyeste toppen er Møysalen. Inga Sami Siida utenfor Sortland tilbyr Samiske opplevelser. Regionen har også valgt fem fiskevær som utgangspunkt for diverse opplevelser inkludert mat – det finnes flere tilbydere av havfiske her. Vesterålen har flere museumsopplevelser, der den største satsningen er Hurtigrutemuseet i Stokmarknes. Regionen har spydspisser innen matopplevelser som for eksempel Kvitnes gård og det finnes flere lokale matprodusenter. Regionen har flere gallerier og kunstinstallasjoner. Det finnes med andre ord allerede et rikt og spennende opplevelsesaspekter her, men mange aktørene er gjennomgående små.

Allikevel er det to planlagte fyrtårnsatsninger, begge på Andøya, som det kanskje knyttes størst forventninger til: Andøya Spaceport og The Whale. Førstnevnte skal sette av 10 000 kvadratmeter til et innovativt område som skal fungere som et besøkssenter i ånden til Kennedy Space Center og kan bli en gamechanger i nordnorsk reiseliv. Her vil det i framtiden bli skutt opp betydelig

større raketter for utplassering av småsatellitter og vil kunne ses på milevis avstand og der besøkende kan bruke en hel uke på temaene innovasjon og romfart.

The Whale spiller på den allerede største attraksjonen i Vesterålen som Hvalsafari AS startet opp med for 30 år siden: Båtturer ut til Egga for å se på Spermhvalen – den nest største hvalarten på planeten. Arkitekttegningene har allerede gått sin seiersgang over hele verden og om opplevelsproduksjonen står i stil vil dette også være en gamechanger. Det som gjør satsningene særskilt spennende er at de er relativt unike i landsdelen og for Norge – de gir muligens to vanvittige opplevelser på domener som utfyller de allerede spektakulære tilbudene landsdelen har med naturopplevelser (et enormt spekter der nordlys kanskje er det viktigste), samiske opplevelser, vikingeopplevelser og matopplevelser.

Samtidig er det umulig å predikere hvor stor mange flere turister disse spydspissene vil genere – ikke bare for Vesterålen, men også for Nord-Norge. Det avhenger av opplevelsdesignet, besøksforvaltningen, markedsføringen, regionalt samarbeid og reiselivssatsing og grønn veiinfrastruktur - inkludert økt satsning på kollektivtilbud. Samtidig ser vi forflyttinger her hvor Vesterålen kan vokse seg ut av attraksjonsskyggen til Lofoten og bli en av de viktigste reisemålene i Norge.

Samtidig er vi historisk inne i en utfordrende periode etter to år med pandemi, krig i Europa, mulig økonomisk resesjon og renteoppgang og merkbare klimatiske endringer og energikrise. Post-covidsommeren virker å ikke ha innfridd og noen aktører rapporterer om så mye som 50% nedgang i kjøp. Nye tall fra juli viser en svak nedgang på 15 698 overnattinger sammenlignet med 2021 da landet var covid-stengt. Mange reiselivsbedrifter sliter allerede med pandemikonsekvenser og videre nedgang vil kunne medføre konkurser.

Hvordan kan fremtidsbildet bli? Som sagt er det svært vanskelig å predikere, men basert på masterplanen for reiselivet i Vesterålen og innspill fra en rekke aktører i regionen ser man et mulig bilde.

### **Evenes som flyreisehub**

For å sitere en sentral aktør: «Det store markedet er Europa og verden, og da må vi satse på flyturisme og gode kollektivtilbud". Flyplassen vil kunne gi turister enkelt tilgang til tre sterke merkevarer - Lofoten, Vesterålen og Senja. Det er stort potensiale i samspillet mellom disse regionene. Andøya vil med sine to fyrtårnsprosjekter i reiseliv kunne bidra til en betydelig styrking i «reason to go» i regionen, med tilbud som vil ha internasjonal appell. For Vesterålen som region vil mulighetene være knyttet til å legge til rette for er mest mulig variert og attraktivt sortiment av opplevelser og koblinger til naboregionene som muliggjøres gjennom god infrastruktur og transporttjenester som binder sammen tilbudet og reduserer fotavtrykket.

Det blir interessant i en slik kontekst å se på hvilke reisemønstre som utkrystalliserer seg her. Vil man få en basecampmodell der store volum turister skipes til en destinasjon for så å bruke denne som base for å dra på ekskursjoner. En slik modell vil sette store krav til kollektivløsninger, samt grønn reiselivsinfrastruktur på disse destinasjonene.

### **Cruise/Hurtigruten**

Hurtigruten og cruiseturismen er tilbake etter pandemien og i 2022 var antall ankomster og besøkende om lag på samme nivå som i 2019. Nytt er at selskapene i større grad søker seg til havner utenom de største, noe som gir økte muligheter også for Vesterålen og synergier med reiselivet. Hurtigruten har tre anløp i Vesterålen: Stokmarknes, Sortland og Risøyhamn. Med Hurtigrutemuseet og to internasjonale attraksjoner på Andøya vil disse aktørene ha potensial til å knytte til seg avtaler med Hurtigruten og Havila, samt et betydelig antall av cruiseselskaper. Vi har ikke prognoser på dette enda, men om samarbeidet med disse aktørene er god nok er det en mulighet for økt vekst og ringvirkninger i Vesterålen.

## Roadtripsegmentet

Vesterålen har særegen og ekstrem vakker natur. Regionen byr på idylliske små steder som Nyksund, majestetiske fjell som Møysalen, Sortland har bysegmentet med infrastrukturmuligheter de andre plassene ikke har, Andenes har spermhvalen og Nord-Europas største myrområde som byr på særegent og rikt fugleliv. Stokmarknes har Hurtigrutemuseet. Kort oppsummert skorter det ikke med vakre steder og naturlige reiselivsfortrinn i regionen som er særlig attraktivt for rundreise/roadtripsegmentet.

Bussopplevelser hører hjemme her og har flere former: Lete fleksible ruter med egne turoperatører som følger et fastlagt tidskjema med buslaster på over 50 mennesker. Det arbeides med å etablere en «hop on hop off» rute imellom Finland og Vesterålen og sist, men ikke minst, lokal kollektivtrafikk vil ha betydning for dette segmentet.

Bobilturismen har vært økende de siste årene og med økt attraksjonskraft i regionen vil også denne tilta.

Visit Vesterålen advarer om at man ikke står i posisjon til å markedsføre disse mulighetene fullt ut fordi veikvaliteten er såpass dårlig.

Kort oppsummert kan reiselivssatsingen i regionen føre til stor vekst i alle disse reisemønstrene. Særlig om man lykkes med å gjøre Evenes til reiselivshub og at man får avtaler med store aktører som Hurtigruten og cruisetrafikken vil man kunne få et stort oppsving i antall besøkende og dermed også mulig økt belastning på veinettet og infrastruktur.

## Barrierer for reiselivsutviklingen

En av de mest kritiske områdene som hindrer reisemålsutvikling i Vesterålen er utbyggingen av veinettet med påfølgende infrastruktur.

Følgende veistrekninger blir særlig berørt:

- Hålogalandsveien fra Evenes til Sortland
- Fylkesvei 82 fra Sortland til Andenes
- Fergeforbindelsen Andenes – Senja som forbinder gjennomgående besøk mot Senja og forsterker effekten av nasjonal turistvei
- Fylkesvei 82 fra Sortland til Melbu og påfølgende tunell og påkobling Lofoten
- Nasjonal turistvei fra Andenes til Nordmela
- Fylkesvei 976 fra Nordmela til Å

Men det er ikke bare selve veikvaliteten som må utbedres her. Veireisen vil uansett reisemønster som er skissert her, være en vital del av helhetsopplevelsen. Reiseopplevelsen bør heves og infrastrukturen bør forbedres:

- Økt fokus på opplevelser/interessant informasjon langsmed veien (transport som del av opplevelsen)
- Elektrifisering krever økt fokus på ladekapasitet langsmed veien. Slik det er nå er det for få ladere og man må av veien, gjerne inn til Sortland for å få ladet bilen i regionen.
- Økt fokus på matopplevelser langsmed veien, gjerne i samspill med forrige punkt.
- Bedre digitale informasjonskilder og bookingløsninger der kollektivtilbudet er koordinert
- Bedre toalett, rasteplassstilbud og mattilbud for syklist, tilpasset behov og reisefart.

## Økt fokus på besøksforvaltning

Om man lykkes med å etablere seg som attraktiv destinasjon avhenger ikke bare av attraksjonene, men i hvilken grad man får til en helhetlig forvaltning og utvikling av destinasjonen. Sommersesongen står for en stor del av besøkene, og dette medfører et enda større press på

koordinering og tilrettelegging for å sikre at gjester vil anbefale destinasjonen til andre. Besøksforvaltning handler om svært mange elementer som opplevelseskvalitet, evne til å levere med økt kapasitet, tilrettelegging av turløyper som hindrer forsøpling og naturerosjon, redusere sosial friksjon, ladekapasitet, trafikkflyt og informasjonslogistikk. Forutsetningene for et mer bærekraftig reiseliv henger også sammen her, og de sosiale, økologiske og økonomiske effekter sammenfaller. Innsikt fra destinasjonssyklusanalyser og reiselivsforskning er klar på at dårlig koordinering og friksjon vil kunne svekke destinasjonens attraktivitet og verdi som motivasjon for besøk. Slike effekter forsterkes også gjennom økende bruk av digitale plattformer og sosiale media.

Flere av de største aktørene på Andøya er bekymret for tempoet til utviklingen og manglende fokus på besøksforvaltningsperspektivene. Det er et åpenbart behov for destinasjonsledelse i et scenario hvor man kan få eksplosiv utvikling av reiselivet og der besøksforvaltningssaker mye relatert til veinettet vil være den største utfordringen for regionen framover.

Det regionale destinasjons- og klyngesamarbeidet er kritisk og lykkes man vil man få et utall av ringvirkningseffekter og en bedre «sortimentsøkonomi» for Vesterålen. Opplevelsesøkonomien i Vesterålen kan stå overfor stor grad av usikkerhet for framtidig utvikling. Samtidig er det under utvikling nye store segmenter gjennom nye store satsinger som Hurtigrutemuseet, The Whale og en kommende romturisme som virkelig har potensial til å kunne plassere Vesterålen på kartet som en sterk og attraktiv opplevelsesdestinasjon og med en betydelig økt attraksjonskraft og mulige besøkstall til regionen.

### **5.3 REGIONAL OG BÆREKRAFTIG VEKST I SJØMATPRODUKSJON OG EKSPORT**

Sjømattransporten fra Vesterålen er stor i nasjonal målestokk og økende innenfor både verdikjeden for havbruk og hvitfisk. Regionen har også en sterk nasjonal status, næringsstruktur og særlig gode naturgitte fortrinn for å kunne skape vekst ved utnytte og utvikle disse fortrinnene på en bærekraftig måte framover. Storskala produksjon av fôr, laks, hvitfisk og en økende utnyttelse av biprodukter gir grunnlag for både å styrke eksportverdi og ringvirkninger i regionen og forsterke grunnlaget for en videre smart spesialisering av næringsstrukturen.

I relasjon til veipakkens innhold og utviklingen av transportvolumene langs vei, vil veipakkens innhold og tiltak som bidrar til økt fremkommelighet og grønne, intermodale løsninger være sentralt. Særlig vil effektiv logistikk både mellom land og sjø og mot logistikknutepunktet Narvik være avgjørende. Økt fremtidig verdiskaping og eksport av sjømat basert på havbruk, fangst og videreforedling av sjømat kan tenkes å utvikles i retning av økte satsinger på produksjon og distribusjon av ferske produkter, og man kan også se for seg at ny prosesseteknologi og fryseteknologi åpner for avansert konsumproduksjon, der intermodale løsninger gjør at havnene i regionen blir knutepunkter i intermodale og bærekraftige transportløsninger over land og sjø.

Innrettingen av tiltakene i Veipakke Vesterålen er i stor grad innrettet mot transportbehovene knyttet til sjømatnæring og annen vare- og nyttetransport, der tiltakene som foreslås vil kunne fjerne de viktigste flaskehalsene i den samlede traséløsningen innen og ut av regionen. (Hente opp og vise til funn fra gjennomgangen hos TU).

Utover behovene for effektiv logistikk og forutsigbar fremkommelighet er det i utredningen pekt på de sannsynlige volumer som vil kunne komme i løpet av relativt kort tid. Det er her bl.a. tale om vekst i oppdrettsproduksjon gjennom store og lukkede produksjonssystem som Andfjorden Salmon er i ferd med å utvikle, samt at det vil kunne forventes også et økende behov for effektiv logistikk for å kunne utnytte mulighetene for økt verdiskaping fra biprodukter og sidestrømmer gjennom mer sirkulære produksjonssystem for både marine og landbaserte bioressurser.

## 6 REGIONFORSTØRRING OG EFFEKTER

Regionforstørring gjennom infrastrukturinvesteringer er et viktig regionalpolitisk mål, der en bl.a. ønsker å bidra til et mer variert og effektivt arbeidsmarked. Infrastrukturforbedringer kan redusere reisetid og bidra til et større arbeidsmarkedsgrunnlag, noe som bl.a. bidrar til at bedrifter gis tilgang på bredere og mer variert kompetanse. Dette kan styrke regionens attraktivitet.

Utgangspunktet for regionforstørring vil være hvordan dynamikken i lokale bo- og arbeidsmarkedsregioner (BA-regioner) fungerer og i hvilken grad nødvendig transport mellom bo- og arbeidssted finner sted innenfor en akseptabel reisetid. Den geografiske utstrekningen av BA-regioner gjøres ofte på bakgrunn av kriterier for akseptabel reisetid ( gjerne uttrykt i tid) og blir også påvirket av statistiske data for omfanget og utstrekningen av jobbrelatert pendling. Ved å sammenholde sysselsetting etter bosted mot arbeidssted vil man kunne få et bilde på graden av faktisk pendling og utstrekning av BA-regioner. Vi har nedenfor vist den inndelingen som KMD fikk gjort i 2019<sup>3</sup>. Samlet endte denne inndelingen med 159 BA-regioner i Norge som bare var 2 mindre enn forrige inndeling fra 2013. BA-regioner vil kunne være byggesteiner i utvikling av regionforstørring ved økt fremkommelighet og kortere reisetid som følge av forbedret vegstandard og transportinfrastruktur. Inndelingen av BA-regioner kan også sees i sammenheng med den såkalte distriktsindeksen og virkemidler som kan benyttes for å kompensere avstandsulemper i form av for eksempel redusert arbeidsgiveravgift.

I tillegg vil mulighetene til å kombinere ulike transportformer og -bærere og hvordan disse er koblet sammen gjennom intermodale knutepunkter bidra til økt effektivitet i transport og understøtte vekst i produksjon og sysselsetting.

### 6.1 DEMOGRAFISK STRUKTUR OG ARBEIDSMARKEDER



Et annet moment knyttet til god transportinfrastruktur og regionforstørring er at det også kan bidra til å øke attraktiviteten for næringsliv og kommuner til å rekruttere unge med viktig kompetanse. I en undersøkelse av de regionale traineeordningene som nylig er gjort av Nordlandsforskning på oppdrag for Distriktsentret, fremkommer det at unges jobbvalg i distriktene og de positive virkningene av regionale traineeordninger som Look North Trainee<sup>4</sup> for Lofoten og Vesterålen henger sammen med mulighetene til å nå et større og mer differensiert arbeidsmarked med muligheter for arbeid til partner og karriereutvikling i regionen.

Figur 6-1: Inndeling av bo- og arbeidsmarkedsregioner i Vesterålen 2020

Dessuten bidrar gode kommunikasjoner til å gi økt tilgang på natur- og kulturbaserte opplevelser, noe som også ser ut til å bli en stadig viktigere faktor for rekruttering.

<sup>3</sup> Inndeling i BA-regioner 2020. TØI-rapport nr 1713/2019.

<sup>4</sup> Regionale trainee-ordninger: Omfang, bruk og virkninger på rekruttering til bo- og arbeidsmarkeder i distriktene. Rapport Nordlandsforskning. NF-rapport nr 2/2021.

Veinettet i Vesterålen utgjør en viktig infrastruktur for å koble regions byer og tettsteder sammen. Samtidig er det nødvendig å ta hensyn til andre transportinfrastrukturer og hvordan de henger sammen med veinettet. Både fly- og fergeforbindelser gir tilgang til andre regioner og bidrar til bedre fremkommelighet til og fra Vesterålen.

Dagens kommunestruktur langs kysten har utgangspunkt i en tid der sjøtransporten var sentral for kommunikasjon, nærings- og stedsutvikling og relativt avgrenset stedsutvikling. Ved utbygging av veginfrastruktur og -transport skaper dette betydelige investeringsbehov. Det preger også hvordan dagens bo- og arbeidsmarkeder (BA-regioner<sup>5</sup>) og demografien ser ut og utvikler seg over tid. Størrelse og diversitet i BA-regionene gir også forutsetninger for attraktivitet for rekruttering av variert kompetanse og mulighetene for innovasjon i næringslivet. Med begrenset kommunikasjon vil ofte lokale arbeidsmarkeder begrenses av avstander og lang reisetid, og dette kan ha konsekvenser for næringsstruktur og potensiale for utvikling, rekruttering og vekst.

Ut fra dagens inndeling består Norge av 159 funksjonelle BA-regioner<sup>6</sup>. I Vesterålen finner vi regionene Andøy, Sortland, Bø og Lødingen, og disse er beskrevet gjennom variablene gjennomsnittlig reisetid, ut- og innpendling, kommunenes sentralitet og grunnlag for inkludering. Nedenfor er BA-regionene nærmere beskrevet. Bø er en i denne inndelingen en egen region, ettersom den såkalte «dominopendlingen» er tatt ut som kriterium. Tidligere inngikk kommunen i BA-region Sortland på grunn av pendlingen til Øksnes og Hadsel.

I beregningene for hver BA-region har man beregnet størrelsen på gjennomsnittlig reisetid/pendling innenfor regionen som et uttrykk for hvor tilgjengelig arbeidsmarkedet er. Kort reisetid bidrar sammen med størrelsen og strukturen i arbeidsmarkedet til økt attraktivitet, rekruttering og mobilitet både i og rundt BA-regionen. Reisetider for inn- og utpendling sier noe om hvor integrert hovedarbeidsmarkedet i kommunen er med de kommuner det pendles til og fra. For Sortland ser vi at den gjennomsnittlige reisetiden i kommunen er 9,3 minutter, mens inn- og utpendling mot nabokommunene i BA-regionen er på over en time. Avstand og redusert veistandard påvirker generelt tidsbruken på arbeidsreiser og potensialet for regionforstørring.

I beregningene ser man avgrensingen av arbeidsmarkedet og pendlingen i relasjon til kommunenes sentralitet, som sier noe om hvor konsentrert bosetting og arbeidsmarked. Sentralitet måles med en indeks og er inndelt i seks klasser, der 1 er mest sentral i betydningen stor og samlet befolkningsstruktur, mens 6 er mest spredtbygd. I Vesterålen er det bare BA-regionen Sortland med regionsentret som ligger i klasse 4, mens Hadsel og Øksnes er i klasse 5. Andøy, Bø og Lødingen som danner ytterkanter i regionen er minst sentrale og har de største avstandsutfordringene med tanke på å integreres mot regionsentret og/eller nabokommuner og -regioner.

Tabell 4.127 Reisetid og pendling i BA-region Bø. 2017. Minutter og prosent.

		Reisetid	Ut- pendling	Inn- pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets- klasse	Inkluderingsgrunnlag
1867	Bø	9,51	61,83	61,83	518	6	Restkommune, egen BA-region

Figur 6-2 BA-region Bø i Vesterålen. Kilde: TØI-rapport 1713/2019

<sup>5</sup> BA-regioner er avgrenset med bakgrunn befolkningsmønstrer og hvordan folk bor, arbeider og bruker servicefunksjoner innenfor et geografisk område.

<sup>6</sup> Inndeling i BA-regioner 2020. TØI-rapport 1713/2019.

BA-region Sortland omfatter kommunene Sortland, Hadsel og Øksnes og er den klart største og mest sammensatte. Som regionsenter har Sortland stor betydning for nabokommunene i Vesterålen, og den geografiske utstrekningen vil også være påvirket av kapasitet og flaskehals i veiinfrastruktur og transportmuligheter. Vi ser av tabellen at det er store forskjeller i reisetid og pendling mellom Sortland, Hadsel og Øksnes som reflekterer at Sortland som regionsenter har lav reisetid og høy inn-/utpendling, mens nabo-/omlandskommunene har en motsatt struktur.

Tabell 4.128 Reisetid og pendling i BA-region Sortland - Sourta. 2017. Minutter og prosent.

	Reisetid	Ut- pendling	Inn- pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets- klasse	Inkluderingsgrunnlag
1870 Sortland – Sourta	9,33	66,69	66,69	679	4	Senterkommune
1866 Hadsel	33,51	8,22	6,2	596	5	Utpendling > 8
1868 Øksnes	35,53	6,64	2,97	594	5	Reisevei < 45, sum pendling > 8

Figur 6-3 BA-region Sortland. Kilde: TØI-rapport 1713/2019

Andøy kommune er egen BA-region både på grunn av avstander og begrenset kommunikasjon med andre nabokommuner. Ved omstillingen i Forsvaret og nedbyggingen av virksomheten på Andenes står man overfor en betydelig omstillingsprosess både næringsmessig og demografisk der også kommunikasjon og infrastruktur for transport vil få stor betydning.

Tabell 4.129 Reisetid og pendling i BA-region Andøy. 2017. Minutter og prosent.

	Reisetid	Ut- pendling	Inn- pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets- klasse	Inkluderingsgrunnlag
1871 Andøy	19,08	69,82	69,82	528	6	Restkommune, egen BA-region

Figur 6-4 BA-region Andøy. Kilde: TØI-rapport 1713/2019.

Lødingen er også egen BA-region som er preget av relativt geografisk avstand til andre sentra og høy grad av pendling.

Tabell 4.122 Reisetid og pendling i BA-region Lødingen. 2017. Minutter og prosent.

	Reisetid	Ut- pendling	Inn- pendling	Sentralitet, kommune	Sentralitets- klasse	Inkluderingsgrunnlag
1851 Lødingen	9,8	62,77	62,77	514	6	Restkommune, egen BA-region

Figur 6-5 BA-region Lødingen. Kilde: TØI-rapport 1713/2019

Samlet gir dette et bilde av at Vesterålen og det geografiske området som Veipakke Vesterålen retter seg mot, består av små distriktskommuner med lav sentralitet og tydelige begrensninger i størrelse og sammensetning for BA-regionene. Dette gir grunnlag for å hevde at transport og satsingen i veipakken vil kunne ha stor betydning for både samfunns- og næringsutviklingen i Vesterålen.

## 6.2 PENDLINGSMØNSTER

En indikator på graden av eksisterende integrasjon mellom kommuner gjennom arbeidsmarked får man ved å se på pendlingsmønstret mellom kommunene. Vi har sett på dette med utgangspunkt i SSBs publisering av registerbasert sysselsetting etter bo- eller arbeidssted. Statistikken dokumenterer eksisterende pendling og gir en pekepinn på graden av integrasjon over kommunegrensene.

Hvis vi ser på Sortland kommune som regionsenter og del av den største BA-regionen i Vesterålen, viser statistikken (SSB 03321) at det av personer med arbeidssted i kommunen var 5338 sysselsatte, hvorav 4165 var bosatt i Sortland. I hadde 450 bosted i Hadsel, 194 i Øksnes og 99 i Andøy. 45 personer var bosatt i Vågan, mens resten fordelte seg på kommunene Kvæfjord, Lødingen og Harstad. Vi ser ut fra dette at utstrekningen av BA-region Sortland strekker seg vidt i geografien. Med økende avstander får veistandard direkte betydning for reisetid og utstrekningen av arbeidsmarked.

Tilsvarende kan vi se strukturen for de øvrige BA-regionene i Vesterålen og naboregionene. I Bø er det en innpendling fra særlig Sortland og Hadsel, men også litt fra Øksnes og Andøy. For sysselsatte i Andøy (arbeidssted) var de aller fleste fra egen kommune, mens 48 pendler fra Sortland. Tilsvarende rekrutterer Øksnes flest sysselsatte utenfor kommunen fra Sortland, Harstad og Vågan, men også Hadsel, Bø og Vestvågøy. For Lødingen er sysselsettingseffekten utenfor kommunen størst i Harstad og Sortland og de nærmeste nabokommunene.

Hadsel kommune har et samlet arbeidsmarked på nesten 3700 personer, der nesten 3000 er bosatt i egen kommune. Ellers henter man sysselsetting fra Sortland (400), Harstad, Vågan og Øksnes, og man har også en viss innpendling fra Vestvågøy og Hamarøy. Dette mønstret kan sees i sammenheng med korte geografiske avstander, men begrenses også mot Lofoten av fergeforbindelsen mellom Melbu og Fiskebøl.

## 6.3 LOFAST OG REGIONFORSTØRRING

Lofotens fastlandsforbindelse ble åpnet i 2007 og effektene av denne etter 6 år ble evaluert av Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi og Nordlandsforskning i 2014<sup>7</sup>. Evalueringen inngikk som en del av det såkalte Concept-programmet som dokumenterer erfaringer og metoder i forbindelse med store statlige (infrastruktur)prosjekter.

Hovedkonklusjonene fra denne etterevalueringen er at LOFAST som regionforstøringsprosjekt må sies å være mislykket, men at man gjennom løsningen nordre trasé lyktes med å skape mer effektive logistikk-løsninger for Lofoten mot Narvik som knutepunkt for intermodal transport som kombinerer sjø- og landtransport. I prosessen endte man opp med å velge bort løsningen som inkluderte tunell under Hadselfjorden og som var det alternativet som ville gitt klart størst effekt på sammenbinding av arbeidsmarkeder og samfunnsutvikling i både Lofoten og Vesterålen. Dette er også særlig vektlagt av Hadsel kommune for å slutte seg til Veipakken som en felles satsing, og at Hadselfjordtunellen ligger inne som en del av pakken.

Dette danner grunnlaget for at en fergefri forbindelse mellom Vesterålen og Lofoten fortsatt fremstår som viktig for å fremme en reell forstørring og integrering mellom regionene. I forhold til realiseringen av helheten i pakken er det klart at omfanget av dette tunnelprosjektet både som investering og kompleksitet er av en helt annen skala enn mange av de øvrige traséer og tiltak, og vil kreve et bredt sammensatt partnerskap både for nødvendig prioritering og finansiering. En slik kommunikasjonsløsning åpner også for utvikling av både Lofoten, Vesterålen og Hålogalandsregionen som et mer sammenhengende og attraktivt

<sup>7</sup> Se utredningen «Lofotens fastlandsforbindelse (LOFAST). Erfaringer etter 6 års drift. SIB-rapport nr 2/2014. Transportutvikling AS - side 43

opplevelsesområde. Dette vil også betinge en tettere regional samhandling og skape økt attraksjonskraft for alle regioner.

## 6.4 REGIONFORSTØRRING OG ARBEIDSMARKEDSDYNAMIKK

I forbindelse med forbedring av transportinfrastruktur og veier legges det vekt på hvilke mulige effekter dette vil ha for å binde sammen og integrere regioner tettere. Som antydnet foran vil begrensninger i transportmuligheter og tidsbruk effektivt redusere mulighetene for å skape større og mer diversifiserte arbeidsmarkedsstrukturer og samfunnsforhold; dvs. at man innenfor samme tidsramme kan nå over et større geografisk område i forhold til valg av bosted og arbeidssted og tilgangen til samfunnsmessig infrastruktur og offentlige tjenester.

I forbindelse med forbedring av veinettet vil det typisk være forbedringer av fergeforbindelser og etablering av faste forbindelser som mest effektivt kan redusere avstandshindringer og bidra til regionforstørring. Motsatt vil utstrakt bruk av brukerfinansiering og bompenger kunne slå geografisk skjevt ut og redusere eller fjerne forstørringseffektene, samtidig som de kan skape uønskede fordelingsvirkninger for brukere i nærområdet av tiltakene. Etablering av gratis fergebruk og hurtigbåtsamband vil kunne gi viktige samfunnsmessig nyttevirkninger, men fører samtidig til økte kostnader og inndeckingsutfordringer og ikke være samfunnsøkonomisk lønnsomt<sup>8</sup>.

Transportøkonomisk Institutt gjorde i 2012 en utredning av sammenhengen mellom forbedring av veistandard og geografisk tilgjengelighet faktisk resulterer i regionforstørring<sup>9</sup>. Konklusjonen var at man så en positiv sammenheng og at det i noen områder/regioner ville være mulig å oppnå betydelige effekter. I simuleringene la man til grunn to scenarier der man i det ene forutsatte oppgradering til gjennomsnittlig minimumsfart på 80 km/timen og avløsning av fergestrekninger opp til 15 km. I den andre simuleringen baserte man seg på et nytt veinett med hastighet på minst 90 km/timen for reiselengder opp til 1,3x avstand i luftlinje.

I TØIs analyse av effektene på regionforstørring av vegforbedringer har man for tettsteder og regionsentra beskrevet strukturen i arbeidsmarkeder rundt regionsentra ut fra indikatorer som antall bosatte, yrkesaktive innen 15 km avstand fra tettstedet, pendling og viktigste tettsteder for de som pendler ut fra tettstedet, innpendling i nærområdet og hvor den man finner den største arbeidsplasskonsentrasjonen for de som befinner seg i nærområdet.

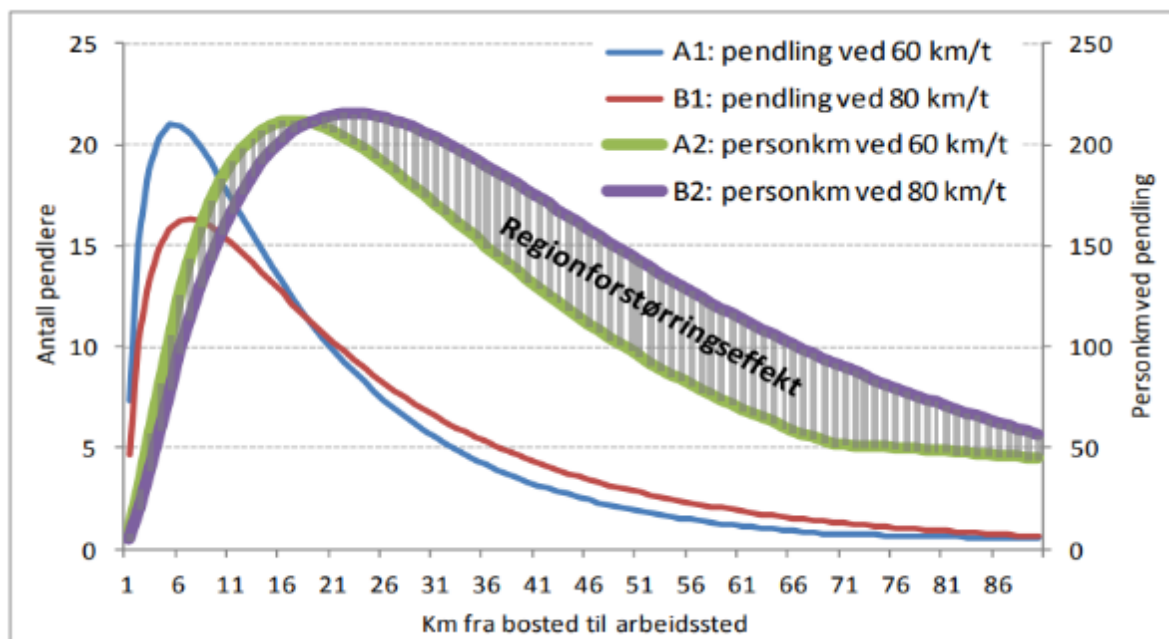
Beregningene viste at man ville kunne oppnå de største effektene der man greier å eliminere fergeforbindelser og i en rekke regioner langs kysten. I Nordland pekte man særlig på de ytre delene av Lofoten og Vesterålen og forbindelsen Senja mot Kvænangen som områder der man ville kunne forvente regionforstørring som følge av en slik opprusting av veinettet. Veipakke Vesterålen og ambisjonene om å oppnå regionforstørring må derfor sies å være godt forankret både faglig og ikke minst politisk ettersom de samme analyser også benyttes i Demografimeldingen (NOU 2020:15) når man ser på betydningen av infrastruktur i distriktene.

Viktige forutsetninger for at forbedring av veiforbindelser skal resultere i regionforstørring er at man oppnår mer effektiv logistikk og reduksjon i reisetid som øker pendlingsmulighetene mot attraktive bosteder og arbeidsmarkeder. I modellen blir dette målt gjennom det økte transportarbeidet som forutsetningene i scenariene (2) og tilhørende simuleringer gir. Innenfor en tidsbegrensning på 45 minutter beregnet man i pendlingsmodellen at veiprosjekter ville kunne gi en forstørringseffekt på 6%. Slike effekter vil kunne forsterke andre tiltak rettet mot næringsutvikling og omstilling i distriktene i form av rekruttering og etablering av kompetansearbeidsplasser til distriktene. Det er altså kombinasjonen av reisetidsforbedringer i

<sup>8</sup> Rapport Møreforskning

<sup>9</sup> Se rapporten "Potensial for regionforstørring". TØI-rapport 1208/2012.  
Transportutvikling AS - side 44

tilknytning til strukturen i BA-regionene og attraktive arbeidsmarkeder som bestemmer forstørrelseeffekten.



Figur 6-6 Beregnet regionforstørrelseffekt av forbedret veistandard og hastighet. Kilde: TØI, rapport nr 7/2013

I simuleringene hos TØI gjorde man beregninger av regionforstørrelseeffektene både for forbedring av daværende veistandard og nye veitraseer. For Nordland beregnet man at generell oppgradering av veistandarden til 80 km/t ville kunne innebære en økning i transportarbeidet på ca. 15%, mens nye veitraseer ville føre til nesten fordobling (91%) i transportarbeidet i regionene, som et mål på hvordan regionforstørrelsen fører til mer funksjonelle arbeidsmarkedsregioner.

Kortere transporttider vil kunne effektivisere transportkorridorer uten å oppnå regionforstørrelseeffekter dersom traséene ikke ligger i tilknytning til etablert demografi og BA-regioner (slik tilfellet var med etableringen av LOFAST). Etablerte arbeidsmarkeder og næringsstruktur legger dermed noen viktige forutsetninger for å oppnå regionforstørrelseeffekter i veiprosjekter. Trasevalget i Veipakke Vesterålen kan sees som et viktig strategisk initiativ for å kunne styrke integreringen av Vesterålen som region og oppnå regionforstørrelse som får virkninger både for bostedsattraktivitet og de nye mulighetene til å få til omstilling og videreutvikling av næringsstrukturen.

I tillegg bygger Nordland fylke på prinsippene om smart spesialisering der man ønsker å styrke etablerte verdikjeder og områder hvor regionene har sine ressursmessige fortrinn fra før, og skape en mer diversifisert og kunnskapsstøttet utvikling som bidrar til attraktive næringsmiljø og samfunnsutvikling. Regionforstørrelse og forbedret omlandsdynamikk omkring regionsentrene i Nordland blir også stadig viktigere for å kunne videreutvikle et mer konkurransedyktig og kompetanseintensivt næringsliv i distriktene.

Ut fra strukturen av sterke næringsklynger og verdikjeder i nasjonal målestokk som finnes i Vesterålen innenfor både reiseliv, havbruk og fiskeribasert sjømatproduksjon er det grunn til å anta at regionforstørrelseeffektene som indikert i TØI-analysene vil kunne være betydelige. I første rekke er slike effekter knyttet til økt integrasjon mellom den største BA-regionen Sortland og nabokommuner, der de planlagte forbedringene rundt Sortland som knutepunkt vil være

viktige. Dernest kan man tenke seg at aksene østover langs Hålogalandsveien med forbedringer vil koble Vesterålen tettere mot Hålogalands-regionen med Evenes som viktig knutepunkt for flytrafikk og innkommende turisme. Utviklingen på Evenes og nedkorting av reisetider mot Narvik og Harstad styrker også integrasjonen mot et befolkningsrikt område med grunnlag for mer diversifisering næringsutvikling som også styrker grunnlaget for samfunnsutvikling.

I tillegg til betydningen av nødvendig forbedring av standard og infrastruktur med bred tilgjengelighet til det økende sortimentet av attraktive opplevelser i Vesterålen, vil det være avgjørende å jobbe strategisk både med besøksforvaltning og en bredere strategi der besøkende både langs vei og med fly kan få god informasjon i planlegging, kjøp og under reise og opphold på destinasjonene. Her bør det også fremmes et bredt og helhetlig samarbeid mellom naboregioner som Vesterålen, Lofoten, Senja og Narvik for å kunne tilby komplementære og gode pakker for opplevelser tilpasset besøkendes interesser og motivasjon for å besøke områdene.

## **6.5 FUNKSJONELLE BA-REGIONER OG REGIONFORSTØRRING**

Regionforstørring vil generelt kunne oppnås gjennom forbedring av veistandard og innkorting av reisetid. I nasjonale utredninger fra TØI er det pekt på at effekten av regionforstørring vil variere med BA-regionstørrelse og strukturen i denne. Dessuten viser den at effekten vil være langt større ved nye veitraseer enn gjennom forbedringer av eksisterende.

Som vi har sett av grunnlagsdata for strukturen i de BA-regionene som Vesterålen er sammensatt av, vil det være grunn til å forvente de største effektene (målt i sysselsettingsvolum og pendlingsaktivitet/utstrekning av pendling innenfor en gitt tidsavstand fra sentrum) i større BA-regioner og deres omland. I Vesterålen utmerker Sortland seg som en stor og viktig BA-region med betydelig grad av inn- og utpendling. Det vil være grunn til å forvente at de generelle og positive virkningene og forstørringseffekten av forbedret standard og kvalitet i traseløsningen vil være knyttet til utviklingen av denne BA-regionen på kort sikt. På lenger sikt er vil store satsinger f.eks. i Andøy og langs Hålogalandsregionen mot Evenes, Narvik og Harstad kunne bidra til utvidet regionforstørring for Vesterålen. Det samme kan sies om betydningen av en fergefri forbindelse mot Lofoten, men i påvente av finansielle og andre forutsetninger for realisering av dette kan også forbedringer i frekvens på fergesambandet mot Lofoten ha en integrerende effekt.

Flytransport spiller en viktig rolle for næringslivets posisjon og muligheter til å kunne samhandle med andre regioner nasjonalt og internasjonalt. Etableringen av Skagen som FOT-rute vil bidra til å sikre at denne transportformen blir opprettholdt og kan bidra til å styrke konkurranseposisjonen for næringsutvikling og nyskaping i Vesterålen og en samlet mer attraktiv samfunnsutvikling.

Evenes vil kunne utvikles som et nav for flytransport og reiseliv både gjennom forbedring av infrastruktur og økt satsing på samferdsel og kollektivtransport som understøtter behovene som reiselivet både i Vesterålen, Lofoten og Hålogalandsregionen har.

## 7 KLIMA OG MILJØEFFEKTER

Klima og miljø, er sentrale parameter når forhold rundt bærekraftig transport skal vurderes.

I Norge skaper transportsektoren 25% av utslippene. Bare olje/gass har en høyere andel av utslippene. (Meld. St. 13 2020–2021, Klimaplan for 2021–2030). For å oppnå klimamålsettingene er det derfor viktig å sette søkelys på bærekraftig transport, både internasjonalt, nasjonalt og regionalt.

Ambisjonene i NTP 2022-2033 er å halvere utslipp av klimagasser fra transport innen 2030. Dette skal bl.a. skje gjennom å:

- benytte sektorovergripende virkemidler, som f.eks. økt CO<sub>2</sub> avgift
- stille krav om nullutslipp for alle nye tunge varebiler og halvparten av nye lastebiler innen 2030
- bruke offentlig innkjøpsmakt der en stiller krav om null- eller lavutslippsløsninger (f.eks. ferger på offentlig kontrakt)
- tilrettelegge for etablering av ladeinfrastruktur
- opprette nullutslippssoner av hensyn til klimaet (noen byer, ikke riksvegnettet)
- samt flere andre tiltak

I tillegg til klima-/utslippsrelaterte forhold skaper transportaktivitet også andre kostnader som påvirker samfunnet, men som ikke direkte dekkes av den som forårsaker kostnaden. Slike kostnader er f.eks. støy, ulykker, tidstap mv. Slike kostnader, - herunder utslipp, omtales gjerne som eksterne kostnader ved transport. Summen av de interne (vanlige drift og investeringskostnader) og eksterne kostnadene benevnes som totale sosiale kostnader<sup>10</sup> ved transport.

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033 jobber transportetatene og Avinor mot Regjeringens mål om et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet og Norges klimaforpliktelser. De samme målsettinger vil gjelde regionalt.

Økonomiske midler er normalt begrenset, både på nasjonalt og fylkeskommunalt nivå, noe som krever at ressursene brukes på en «effektiv, smart og målrettet» måte. En slik tilnærming kan imidlertid svekke andre viktige mål, nemlig den nødvendige reduksjonen av miljøavtrykk i transportsektoren samt forbedringen av samferdselsnettet i et fylke der de fleste transportruter er økonomisk ulønnsomme.

Bedre infrastruktur bør henge sammen med utviklingen av attraktive og sikre transporttjenester. Vesterålen er preget av utfordrende værforhold som kan påvirke trafikk i vesentlig grad. Oppgradering av veinettet er derfor avgjørende for å tilby mer forutsigbare transporttjenester samt sikrere mobilitet. Vi skal derfor identifisere utfordringene som finnes i forhold til et endret klima, og belyse hvordan et oppgradert veinett kan hjelpe å håndtere disse.

Utvikling av bærekraftige transportløsninger skal bidra til å redusere fotavtrykk av sektoren. Likevel finnes det utfordringer knyttet til mangel på koordinering og samordning som gjør det vanskelig å kombinere ulike transportmidler i dag. Det er altså viktig at veinettets oppgradering skjer i sammenheng med alle slags transportinfrastrukturer som er tilgjengelig i Vesterålen og er av betydning for lokal, regional og nasjonal mobilitet. Elektriske fly og ferger er for eksempel løsninger som skal tas i bruk i årene fremover i Vesterålen, og slike tjenester bør kombineres med

---

<sup>10</sup> «The total social costs of transport are the sum of the internal and external costs. » (External costs of transport, European Environment Agency, Version 20-08-2001)

andre transportmidler på veinettet for å sikre god og miljøvennlig fremkommelighet til ulike byer og tettsteder i regionen.

Denne delen av prosjektet vil bli sett i sammenheng med «Muligheten for å teste ut bærekraftige transportløsninger og ny teknologi» (se kapittel 11).

## 7.1 GRUNNLAGET FOR BÆREKRAFTIG MOBILITET I DISTRIKTENE

I veikartet for omstillingen mot et mer klimanøytralt samfunn fram mot 2050, vil transportsektoren være et viktig område for forbedring av bærekraft og miljøtilpasning. Dette gjelder både omleggingen mot fornybare energibærere som dominerer bildet i dag, elektrifisering av bilindustri og veitransport, samt gode knutepunkter for å kombinere ulike transportformer og fremmer effektive transportsystemer. For distriktene vil dette ha stor betydning for utvikling av samferdsel, transportinfrastruktur og transporttjenester. En ytterligere begrunnelse for å skape økt og bærekraftig mobilitet er knyttet til den demografiske utviklingen i Norge, der kommunene kommer under stadig sterkere press for å kunne levere tilstrekkelige og gode velferdsløsninger for sine innbyggere. Mobilitet er en viktig forutsetning for å kunne utvide og styrke lokale bo- og arbeidsmarkeder som understøtter økt attraktivitet for lokalsamfunn i distriktene.

Nordlandsforskning og Sintef gjennomførte i 2021 en kunnskaps gjennomgang i tilknytning til utvikling av såkalt smart mobilitet i distriktene<sup>11</sup>. Analysene ble gjort med bakgrunn i læringsnettverket for «Smart mobilitet i distriktene» som var etablert av KMD i fylkeskommunene. Bakgrunnen er de utfordringer som eksisterer med å utvikle bærekraftige kollektivtjenester i distriktene. Teknologit utvikling i energi- og transportsektoren åpner for nye forretningsmodeller og løsninger som kan forbedre tilbud gjennom forbedret oversikt og informasjonsdeling, nye plattformer for mobilitet og kommunikasjon, nye energibærere, transportteknologi og automatisering av kjøretøy. Barrierene for slike løsninger er i hvilken grad man greier å styre utviklingen ved bruk av helhetlige virkemidler.

For Veipakke Vesterålen vil en opprusting av infrastruktur og standard i seg selv kunne gi bidrag både gjennom regionforstørrelseeffekter og mer effektiv og fornybar energibruk i de transportløsningene som utvikles. Tilbudet av offentlige transportløsninger vil på den andre siden være en viktig faktor for å bidra til utvikling av mer attraktive og robuste samfunn i distriktene. Fylkestinget i Nordland legger i sitt «Program for samfunnsutvikling i distriktene mot det grønne skiftet» (sak 154/2021)<sup>12</sup> vekt på at alle kommuner med unntak av Bodø er distriktskommuner, og at en viktig forutsetning for å utnytte de naturgitte og ressursmessige forutsetningene til å ta en posisjon i det grønne skiftet er å snu de negative demografiske utviklingstrekkene. På samme måte som analysene i Normann-utvalget og Distriktsnæringsmeldingen pekes det på at nærings- og samfunnsutvikling må ses i sammenheng, og at det må skje en styrking av både fysisk og digital infrastruktur. Innstillingen fra næringskomiteen ble enstemmig vedtatt og pekte mot utvikling av attraktive arbeidsmarkedsregioner og styrke kommunenes evne til å styre samfunnsutviklingen i ønsket retning. I økende grad blir det også nødvendig å sikre at unge kan se karrieremuligheter i regionalt nærings- og arbeidsliv gjennom mer distribuerte utdanningstilbud og tettere kobling mellom utdanning og arbeidsliv/næringsliv. Den plattformen som ligger i Veipakke Vesterålen, kan ses som en ambisjon om å få til en slik koordinert utvikling for attraktiv stedsutvikling og økt integrering i regionen.

Eksempler på betydningen av mer effektive og bærekraftige transportløsninger vil ha særlig stor betydning for transportintensive næringer som sjømatproduksjon og naturbasert reiseliv, og som betyr mye for å kunne utvikle attraktive lokalsamfunn i Vesterålen. Reiselivet må redusere sitt

<sup>11</sup> Se rapporten: Smart mobilitet. Sammenstilling av nasjonal og internasjonal kunnskap. Rapport Nordlandsforskning nr 7/2021.

<sup>12</sup> FT-sak 154/2021 Program for samfunnsutvikling i det grønne skiftet (onacos.no)  
Transportutvikling AS - side 48

karbonavtrykk som særlig er knyttet til transporten i totalproduktet. Etablering av bedre kollektive reisetilbud vil være særlig viktig for å redusere utslipp av distribusjonstrafikken ut fra flyplasser og knutepunkt. Med utgangspunkt i Evenes flyplass sin økende betydning som innkommende regional flyplass vil gode og dekkende kollektivtilbud avlaste behovet for bruk av privatbil og leiebil på vei til destinasjonene. Styrkingen av Hålogalandsveien vil sammen med Evenes som viktig et innkommende nav, vil bidra til at flere kunne ta del i Vesterålens rike tilbud av natur- og kulturbaserte opplevelser og samtidig redusere det problematiske klimaavtrykket til reisen. Ved å se på transportbehov og -løsninger for lokalsamfunn og turister i sammenheng kan det legges grunnlag for bedre transporttilbud som utnytter den samlede kapasiteten og gir mer bærekraftig samfunnsutvikling.

Eksempler på bidrag fra teknologiutviklingen er særlig hvordan digitalisering har gjort det mulig å utvikle et mer individuelt reiseliv, der grunnlaget for å finne fram til interessante opplevelser og reisemål blir stadig mer tilgjengelig for kundene selv. Nye plattformer som AirBnB har i løpet av kort tid bidratt til å skape nye overnattingstilbud og mer interessante opplevelser som kobler turisme og lokalsamfunn tettere sammen. Bærekraft og ansvarlighet blir stadig viktigere både for destinasjonsutvikling i reiselivet og ved at disse verdiene blir vektlagt av kundene i økende grad ettersom klimautfordringene kommer nærmere. I dag er reiselivet opptatt av såkalt regenerativt reiseliv; dvs at besøkende ved sine valg kan bidra til at stedet står bedre rustet etter besøket enn før. Ettersom transport står for den største delen av energiforbruket i reiselivets totalprodukt, er det særlig viktig at det tilrettelegges for omlegging til fornybare energikilder og bruker digitale plattformer og tjenester som kan støtte opp om gode valg gjennom hele kundereisen hos de besøkende.

Gaia Vesterålen er i denne sammenheng et viktig initiativ til å tilrettelegge for en bred samhandling mellom næringsliv, frivilligheten, offentlig sektor, kompetansemiljøer, innbyggere og besøkende for å bevisstgjøre alle om kjernen i miljøutfordringene og legge til rette for utvikling av brede samarbeidskonstellasjoner og kultur for deling (Gaia, april 2022).

Ut fra erfaringene under pandemien ser vi at det er utviklet nye arbeidsformer basert på økt bruk av fjernarbeid basert på digitale samarbeidsplattformer (Teams mfl.) som reduserer og delvis erstatter arbeidsreiser og pendling, og gjør det mulig å opprettholde attraktive kompetansearbeidsplasser i distriktene og bidra til mer attraktive lokalsamfunn også i Vesterålen.

## **7.2 ØKT BÆREKRAFT I TRANSPORT OG REGIONALE VERDIKJEDER**

For å styrke bærekraften i næringslivet i Vesterålen vil smart regional spesialisering som nevnt være en viktig strategisk tilnærming, som også blir benyttet både i Nordland og mange andre norske og europeiske regioner. Hovedgrepet er å bygge videre på de etablerte ressursmessige fortrinn man har og tyngdepunkter i dagens næringsstruktur der man har ressurser og konkurransefortrinn som kan utvikles videre og hvor man kan utnytte og skape ny kompetanse for å få til økt diversifisering. I Vesterålen gir dette seg uttrykk i at områder som sjømatproduksjon på hav og land danner grunnlaget for strategisk utviklingsarbeid og klyngesamarbeid, og at opplevelsesøkonomien blir stadig viktigere for reiseliv og kulturbasert næringsutvikling.

I tillegg vil det være viktig å få fram nye nisjer som kan skape ny næringsvirksomhet, sysselsetting og rekruttering av unge som ser karrieremuligheter i eksisterende og nye næringer. Dette betinger også at man greier å knytte utdanning og FoU tettere til næringslivets og klyngenes satsing på produksjon og nyskaping. Ny virksomhet kan lettest etableres når den er beslektet med eksisterende næringsvirksomhet og kompetanser, men kan også innebære mer omfattende oppbygging dersom man mangler dette.

Utover smart spesialisering er det også viktig i regioner som Vesterålen med stort innslag av eksportrettet produksjon og verdiskaping at man ser transportløsninger og logistikk som viktige forutsetninger for å sikre både regional konkurransedyktighet og markedstilgang.

For å oppnå redusert karbonavtrykk og reell klimatilpasning må viktige og energiintensive sektorer omstilles som en forutsetning for det grønne skiftet. Nasjonalt og globalt handler dette om næringer som industri, bygg og anlegg, transport og landbruk, og i scenariorapporten til det internasjonale energibyråets veikart mot netto nullutslipp i 2050 (IEA<sup>13</sup>) er det pekt på at det må skje store investeringer i fornybar energiproduksjon og økt energieffektivisering for å kunne få til det grønne skiftet innenfor de viktigste næringssektorene. Nordland som region har gode forutsetninger for dette og foreløpig også overskudd av tilgjengelig og rimelig elektrisk energi for å realisere den nødvendige omstillingen. Omstilling fra fossile energikilder vil være svært viktig i transportsektoren som bidrag til målsetningene og økt bærekraft og tilpasning til klimamål mot 2050. Elektrifisering av privatbilisme er en viktig del av omstillingen, men må også suppleres av utvikling av nye energibærere og nye teknologier som hydrogen i en overgangsfase for nyttetransport og transportarbeid på sjø og land der ikke elektrifisering og batteriteknologien er tilstrekkelig. Dessuten blir det viktig å kunne operere en forbedret infrastruktur med gode og intermodale transportløsninger som samlet gir en effektiv og samlet bruk av transportbærere som lastebiler, tog og kollektive løsninger. For Vesterålen vil forbedringer inn og ut av regionen, og særlig langs aksene mot Narvik, være en viktig forutsetning for å kunne videreføre en overføring av transportarbeidet fra vei til bane og sjø. Dette har allerede skjedd gjennom utviklingen av Narvik som et knutepunkt for gods- og varedistribusjon i nord. Effektive knutepunkter i intermodale transportløsninger vil også kunne være en viktig del av infrastrukturen for å ta i bruk elektrifisering og nye energibærere som hydrogen i større skala.

Hos kommuner og næringsliv i Vesterålen erkjenner man også gjennom Veipakke Vesterålen at den nødvendige omleggingen mot fornybare energikilder og nullutslippsteknologi i transport må adresseres tydelig som en del av infrastrukturpolitikken og innholdet i pakken. Eksempler på dette er bl.a. satsingene fra havnene i Hadsel og Sortland mot å utvikle en grønn transportkorridor mot Narvik, noe som vil kunne oppnås gjennom forbedringer som gir kortere tidsbruk og høy forutsigbarhet for tidskritisk og verdifull sjømattransport.

Et eksempel på en regional satsing for økt bærekraft skjer i Hadsel kommune gjennom et pågående utviklingsprosjekt der man skal utvikle løsninger for en grønn transportkorridor fra Hadsel til Narvik. Målet er at man skal få til en utslippsfri løsning for eksporten fra kommunen og regionen mot Europa. I prosjektet har man etablert et konsortium med deltakelse fra kommunene Narvik og Hadsel kommuner og havner, sjømatnæringen (Nordlaks), energibransjen, elektrifisering av transport, Statens vegvesen, Egga Utvikling og det arktiske logistikkentret ArcLog (UiT), samt nasjonale nettverk for å styrke landtransport og leverandørutvikling. Forprosjektet kartlegger i første fase eksisterende løsninger, teknologier og rammebetingelser for å etablere en sammenhengende transportkorridor basert på fornybar energi og nullutslipp.

For å oppnå nullutslipp i 2050 må imidlertid også næringssektorene omstille seg. Dette er også noe som man parallelt adresserer ved å sette fokus på å styrke landbasert bionæringer i Vesterålen. En regional ressurs som kan utnyttes bedre er betydelige skogressurser fra kystskogbruket i form av hogstmodne granressurser som i dag ikke finner anvendelse innenfor byggevarer, men som kan danne grunnlag for økt treindustrialisering og ny verdiskaping.

---

<sup>13</sup> Se IEA-rapporten «Net zero by 2050 – Roadmap for the global energy sector» - [https://iea.blob.core.windows.net/assets/deebef5d-0c34-4539-9d0c-10b13d840027/NetZeroby2050-ARoadmapfortheGlobalEnergySector\\_CORR.pdf](https://iea.blob.core.windows.net/assets/deebef5d-0c34-4539-9d0c-10b13d840027/NetZeroby2050-ARoadmapfortheGlobalEnergySector_CORR.pdf)

Ved utviklingen av Stokmarknes miljøhavn tar man sikte på å kombinere havnens rolle som knutepunkt for intermodal containertransport med ny og bærekraftig næringsutvikling. Det vil også gi en forbedring av kapasiteten for utskipping av tømmer for å følge opp behovene mot 2040 etter en analyse av Sintef<sup>14</sup>. Her pekes det på havnekapasitet og en mulig opprusting av opp mot 60 tømmerkaier vil kunne fjerne en flaskehals for å kunne øke en ønsket avvirking av skogressurser langs kysten. Forbedring av denne infrastrukturen muliggjør også sirkulære løsninger der skog- og bioressurser i større grad kan utnyttes effektivt og mer bærekraftig til både sluttprodukter (trevarer, biokull) og energi (biogass) for industri og transport.

Samlokaliseringen med Nordlaks og fôrprodusenten Skretting bidrar også sterkt til å kunne styrke den sirkulære organiseringen av et produksjonsnettverk som samlet både bidrar til sterk eksportbasert verdiskaping og vil være en motor for videre regional utvikling i Vesterålen, samtidig som man i praksis bidrar til en mer diversifisert og robust næringsutvikling som også vil gi viktige og nye arbeidsplasser og økt attraktivitet for bosetting i regionen.

Et tredje eksempel på en bred og samfunnsorientert tilnærming til økt bærekraft finner vi i den nevnte satsingen Gaia Vesterålen, som nylig har oppnådd stor økonomisk støtte fra EU (over 250 millioner kroner) til å stimulere til en mer bærekraftig regional utvikling. Prosjektet kan sees som et omfattende FoU og innovasjonsprosjekt, der man har som mål å skape mer bærekraftig miljø og lokalsamfunn. Prosjektet tar utgangspunkt i formidling av Vesterålens historie og kultur og vil styrke bred samhandling mellom innbyggere, frivillig sektor, offentlige myndigheter og næringsliv, og legger til grunn at samhandling må til for å løse klimautfordringer og skape mer inkluderende samfunnsutvikling og motvirke utenforskap. Det jobbes også med å utvikle mer forpliktende miljøkontrakter som konkretisering av satsingen på økt bærekraft. Som symbol på det grønne skiftet utvikler man også et containermuseum basert på gjenbruk av containere fra fiskerinæringen som plasseres i tilknytningen til Sortland havn, og man satser også på utviklingen av en digitale løsninger (digital tvilling) for å representere sammenhenger og understøtte forståelsen av konsekvenser av ulike planleggings- og handlingsvalg.

Sammen med de direkte tiltakene som adresseres i veipakken, vil disse og nye, brede og systemorienterte satsinger være viktig for å realisere en nødvendig omstilling av næringsaktivitet og samfunnsutvikling i Vesterålen og utløse lokale og regionale forbedringer som er nødvendig for å nå de krevende målsetningene for klimaforbedring mot 2050.

---

<sup>14</sup> Sintef-rapport A20874 «Transport av skogvirke i kyststrøk».

## 8 ANALYSE AV GODSSTRØMMER

Analyse av næringstransporter og godsstrømmer har vært en omfattende og viktig del av prosjektet. Utvikling av næringsveier er en prioritert satsing for fylkeskommunene, bl.a. i forhold til den «Kyst til markedsstrategien» som de nordlige fylkeskommune har sluttet seg til. Grunnlaget for denne strategien er et dokument som ble utarbeidet for de nordnorske fylkeskommunene i 2014 (*Fra kyst til marked – sjømattransporter i Nord-Norge*, Transportutvikling AS, 2014). Rapporten tok utgangspunkt i sjømattransportere, men er senere utviklet til å omfatte flere næringer.

Analysen tar utgangspunkt i Regionrådets trasevalg og sentrale bransjer. De bransjene som inngår i vurderingene er: Sjømatnæringen (fangst, havbruk, innsatsfaktorer mv), dagligvarer, avfall, landbruk, mineraler og petroleumsdistribusjon

Transportarbeidet på veiene er visualisert med kart og ÅDT-tall. Vi beskriver veitransporten utfra ÅDT(V)<sup>15</sup> på de viktigste strekningene. Det er utformet to kart som setter søkelys på veitransportstrømmene langs de aktuelle traseer:

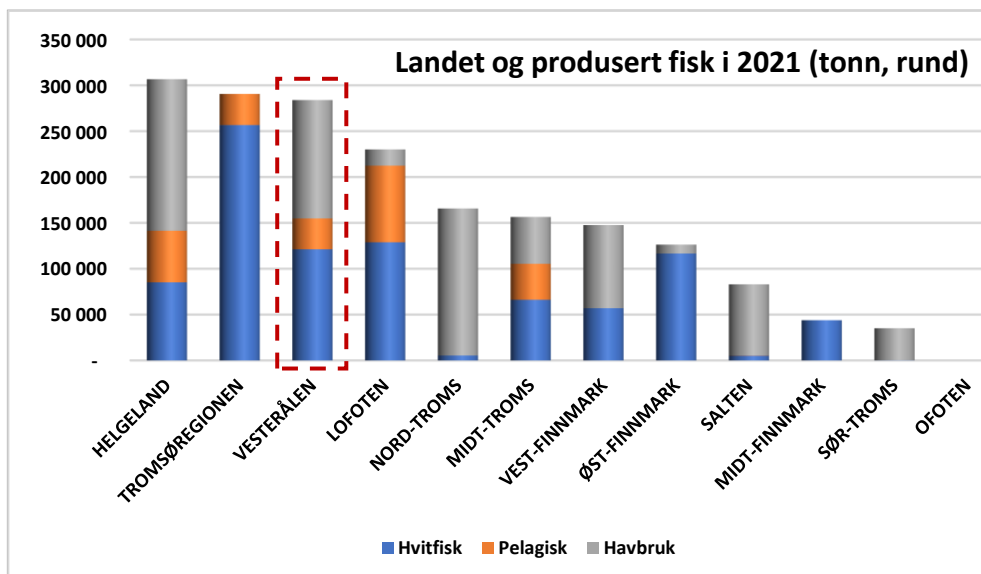
- Total veitransport for utvalgte næringer
- Sjømatnæringen samlet

### 8.1 KORT BESKRIVELSE AV NÆRINGENE

Beskrivelsen vektlegger sjømatnæringen, da alle kommunene har viktige bedrifter innenfor denne næringen, med et betydelig veitransportarbeid langs de utvalgte traseene.

#### 8.1.1 SJØMATNÆRINGEN

Sjømatnæringen er Nord-Norges viktigste næring og i 2021 kom 60% av Nordlands fastlandseksport fra denne næringen (Kilde: SSB).



Vesterålen er blant de tre største sjømatregioner i Nord-Norge, og nest størst i Nordland etter Helgeland.

Figur 8-1 Landet/produsert fisk i Nord-Norge i 2021, tonn pr. region (F.Dir., Transportutvikling)

<sup>15</sup> ÅDT (V) er gjennomsnittlig årstrafikk pr. døgn i begge retninger for tunge næringskjøretøy. Dette er samme målestokk som fylkene benytter og som kan gjenfinnes i Statens Vegvesens kjøretøystatistikk som er basert på kjøretøyenes lengde.

- Inkluderer man produksjon av fôr til havbruksnæringen, er Vesterålen Nord-Norges største sjømatregion
- Regionen har mer enn 30 sjømataktører i form av mottak, slakterier, produsenter og bedrifter som videreforedler og bearbeider sjømat
- De fleste av sjømataktørene er lokalisert langs en fylkesveg, -og avhengig av en helårlig effektiv og trygg standard for å transportere sine produkter til markedene

### 8.1.1.1 Fangst

I 2021 hadde Vesterålen 19 operative fangstmottak (Kilde: Råfisklaget). De fleste er lokalisert langs hovedtraséene i Veipakken. I 2021 ble det mottatt (levert vekt) nærmere 88.000 tonn på disse mottakene. Omregnet til levende vekt for de forskjellige fangst kategorier tilsvarer dette ca. 110.000 tonn.

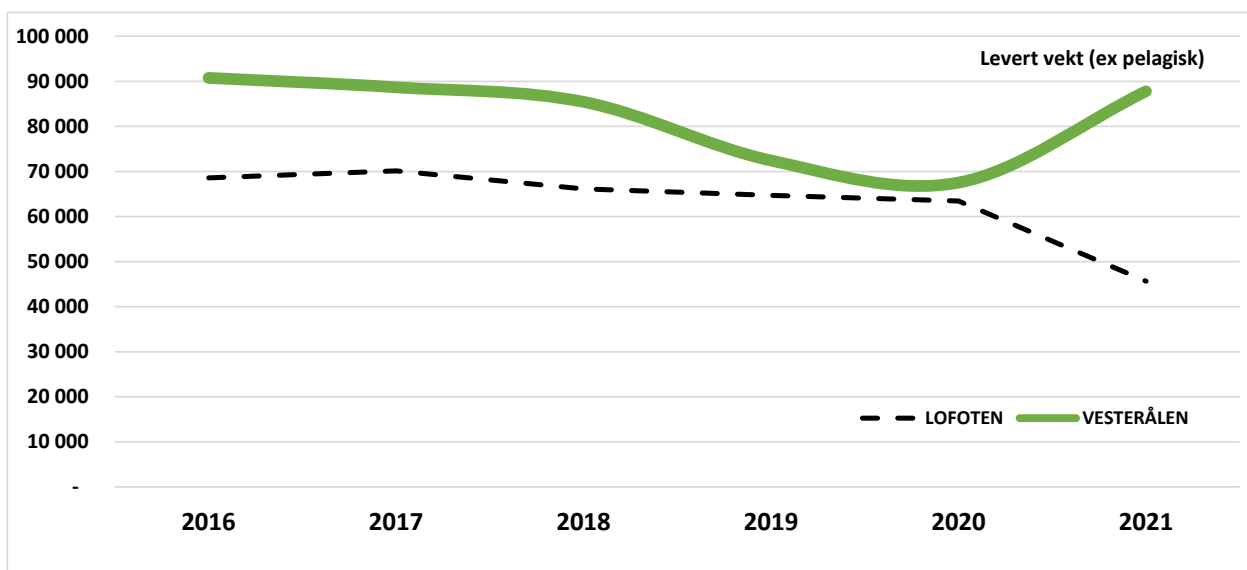
De 19 mottakene er gjengitt nedenfor.

HOLMØY FRYSETERMINAL AS	SORTLAND
MYRE FISKEMOTTAK AS AVD MYRE	ØKSNES
JANGAARD EXPORT AS AVD SJØANLEGGET	ANDØY
JANGAARD EXPORT AS AVD FRAMNES	ANDØY
GUNNAR KLO AS AVD MYRE	ØKSNES
EIMSKIP NORWAY AS AVD SORTLAND	SORTLAND
ANDENES FISKEMOTTAK AS	ANDØY
VESTERÅLEN HAVBRUK PRODUKSJONSLAG AS	ØKSNES
GUNNAR KLO AS AVD STØ	ØKSNES
MELBU FRYSELAGER AS	HADSEL
BLEIK FISK AS	ANDØY
LERØY NORWAY SEAFOODS AS AVD STRAUMSJØEN	BØ
J. M. NILSEN FISK AS	ANDØY
MYREMAR AS	ØKSNES
KLAUSEN GUNNAR ANS	BØ
LERØY NORWAY SEAFOODS AS AVD MELBU	HADSEL
LOFOTEN SEA PRODUCTS AS	LØDINGEN
HOVDEN FISKEINDUSTRI AS	BØ
LØDINGEN SKYSSBÅTSERVICE AS	LØDINGEN

Tabell 8-1: Fangstmottak i Vesterålen i 2021 (Kilde: Råfisklaget)

I tillegg har Pelagia et større pelagisk mottak i Lødingen. Det største pelagiske mottaket i Nord-Norge igger i Lofoten (Værøy).

Fra 2020 til 2021 har det vært en vekst i levert kvantum (ex. pelagisk) til Vesterålen på hele 30%, jfr. figuren under der vi også har inkludert Lofoten for sammenligningsmessigs skyld.



Figur 8-2: Utvikling av levert fangst i Vesterålen og Lofoten (Kilde: Råfisklaget)

I 2021 har det vært betydelig vekst på Sortland, Andøya og i Øksnes kommune.

Transportarbeidet er større enn de leverte kvantum som følge av interntransporter mellom mottak og inntransport i form av embalasje, salt, paller osv.

Transportmessig er det en stor andel av sjøtransport i Vesterålen. I 2021 gikk ca. 64% av fangsttransportene (inkludert pelagisk) med båt. For 33% av transportene var bil involvert langs hovedtraseene i Veipakken. Det resterende del av volumet gikk til lokal bearbeiding eller korte veitransporter.

Basert på en beregning av ÅDT for store kjøretøy, kjører i gjennomsnitt 23 «fangstbiler» hver dag på veiene i Vesterålen (inkludert ensialsje og innsatsfaktorer).

### 8.1.1.2 Havbruk

I 2021 hadde Vesterålen 3 operative lakseslakterier:

- E. Kristoffersen & Sønner, Bø (fv.820)
- Nordlaks Produkter AS, Hadsel (fv.82)
- Viking Øksnes, Øksnes (fv.821)

I 2021 ble det transportert ut nærmere 128.000 tonn fra disse slakteriene. Dette er en vekst på 36% fra 2020 til 2021. Nordlaks i Hadsel kommune er vesentlig større enn de øvrige.

Transportarbeidet er større enn de utgående kvantum som følge av bl.a. transport av innsatsfaktorer.

Basert på en beregning av ÅDT for store kjøretøy, kjører i gjennomsnitt 54 biler hver dag på veiene i Vesterålen (inkludert ensialsje og innsatsfaktorer). 39% av veitransportene vedrører innsatsfaktorer. Havbruksnæringen er en vesentlig større bruker av veinettet enn fangstnæringen.

### 8.1.1.3 Annen aktivitet i sjømatnæringen

Sjømatnæringen i Vesterålen består i tillegg til fangstmottak og lakseslakterier av flere andre bedrifter med store transportbehov. Vi nevner at 2 av landsdelens største fôrprodusenter er lokalisert i regionen; Skretting på Børøya (fv.82) og BioMar på Myre (fv.821). Bedriftene transporterte inn og ut ca. 850.000 tonn i 2021. Selv om det meste går med båt, representeter veitrasporten 7 daglige biler (ÅDT) gjennom hele året.

I tillegg er det flere transportinesive bedrifter innen sjømatnæringen, bl.a. viedrefordling/berbeiding, emballasjeproduksjon, paller, lagerfunksjoner mv.

Alle er brukere av en eller flere av traseene i Veipakke Vesterålen.

### 8.1.2 ØVRIGE NÆRINGER I UTVALGET

- Dagligvarer
- Avfall
- Landbruk
- Mineraler
- Petroleumsdistribusjon

#### Dagligvarer

Transportvolumet av dagligvarer inn til tettsteder/byer i regionen, der en har utsalgssteder for dagligvarer, påvirkes i stor grad av innbyggertallet.

Coop og ASKO distribuerer ut fra lager i Tromsø og Ramfjorden. REMA distribuerer med utgangspunkt i Narvik (Bjerkvik fra 2022/2023). BaRe/BAMA har distribusjon fra Mo i Rana til hele Nord-Norge, inklusive Vesterålen. TINE distribuerer med utgangspunkt i Harstad. Noen av leverandørene leverer direkte til kunde/butikk, mens andre omlaster på Sortland.

Transportarbeidet tilknyttet dagligvarer i Vesterålskommunene utgjør 12%-16%% (Transportutviklings registreringer) på strekningen Gullsfjordbotn-Sigerfjordtunnelen (rv85).

#### Avfall

I Vesterålen er Reno Vest IKS den største avfallsaktøren og eneaktør for husholdningsavfall. Reno Vest har tilhold i Ramnflug (Sortland), og har gjenvinningsstasjoner i samtlige Vesterålskommuner. Selskapet har flere underavdelinger og et større deponi på Bremnes hvor en tar inn avfall både med bil og båter.

Lofoten avfallsselskap har relativt omfattende transport fra Lofoten (E10) til Kjøpsvik via fergesambandet Lødingen – Bognes. De har også transport mellom Lofoten og Rødskjær. Flere selskaper, inkludert Reno Vest, håndterer næringsavfall i regionen. Det er bl.a. Østbø, Perpetuum m.fl. Felles for samtlige avfallsselskaper at en stor andel av avfallet i dag kjøres til Sverige for energigjenvinning.

Avfall utgjør mellom 6% og 10% (Transportutviklings registreringer) av alt transportarbeid på veg i Vesterålskommunene.

## **Landbruk**

Som en indikasjon på veitransportarbeidet tilknyttet landbruk, har vi innhentet opplysninger fra Nortura, Horns Slakteri, TINE, Felleskjøpet og Fiskå Mølle.

Det hentes inn levende dyr fra gårder i Vesterålen både til Norturas anlegg i Målselv og Horns Slakteri på Leknes for slakting. Til TINEs anlegg i Harstad leveres det melk fra melkebønder i regionen. Eventuell overskuddsmelk leveres til TINEs anlegg i Storsteignes. Geitemelk leveres til Storsteignes.

Felleskjøpet og Fiskå Mølle leverer kraftfor og gjødsel til Vesterålen. Fiskå Mølle leverer til Risøyhamn med båt, så distribueres det videre derfra. Felleskjøpet leverer en del i bulk fra Bergneset i Troms. Emballerte varer går med båt til Harstad og videre med bil derfra.

Transportarbeidet tilknyttet landbruk i Vesterålskommunene utgjør mellom 5% og 9% (Transportutviklings registreringer) på strekningen Gullesfjordbotn-Sigerfjordtunnelen (rv85).

## **Mineraler**

Det er flere mineralaktører med egne brudd i Vesterålen. Bruddene er relativt store og betydelige mengder grus og pukk transporteres ut av regionen med båt. Veitransporten i form av kortere transporter i regionen, og nærliggende regioner, er imidlertid betydelig.

De største mineralaktørene er:

- Lødingen: Swerock (mest båttransport)
- Sortland: Gullkista og Bulldozer (Gullkista benytter i stor grad båt. Bulldozer transporterer all masse på veg)
- Bø: Ottar Bergersen (mest båttransport)
- Hadsel: Hadsel maskin (transporterer all masse på veg)
- Øksnes: Staven Grus (transporterer all masse på veg)
- Andøy: Andøytorv har sesongbasert produksjon, og det er over kort tid til del omfattende transport av torv fra Kvalnes til Risøyhamn. Fra Risøyhamn transporteres torven videre med båt.

Mineraltransport utgjør mellom 17% og 21% (Transportutviklings registreringer) av alt transportarbeid på veg i Vesterålskommunene.

## **Petroleumsdistribusjon**

Distribusjon av bensin og diesel til brukere/stasjoner i Vesterålen utføres fra tankanlegget fra Circle Ks tankanlegg Harstad (Gangsåsanlegget).

Barents Naturgass transporterer LNG med bil ferger i Lødingen (og Moskenes). Det leveres noen petroleumsprodukter fra tankbåt til mindre sivile kystanlegg og Forsvaret.

Petroleum utgjør mellom 5% og 7% (Transportutviklings registreringer) av alt transportarbeid på veg i Vesterålskommunene.

## 8.2 VEIBELASTNING PÅ DE ENKELTE VEIER

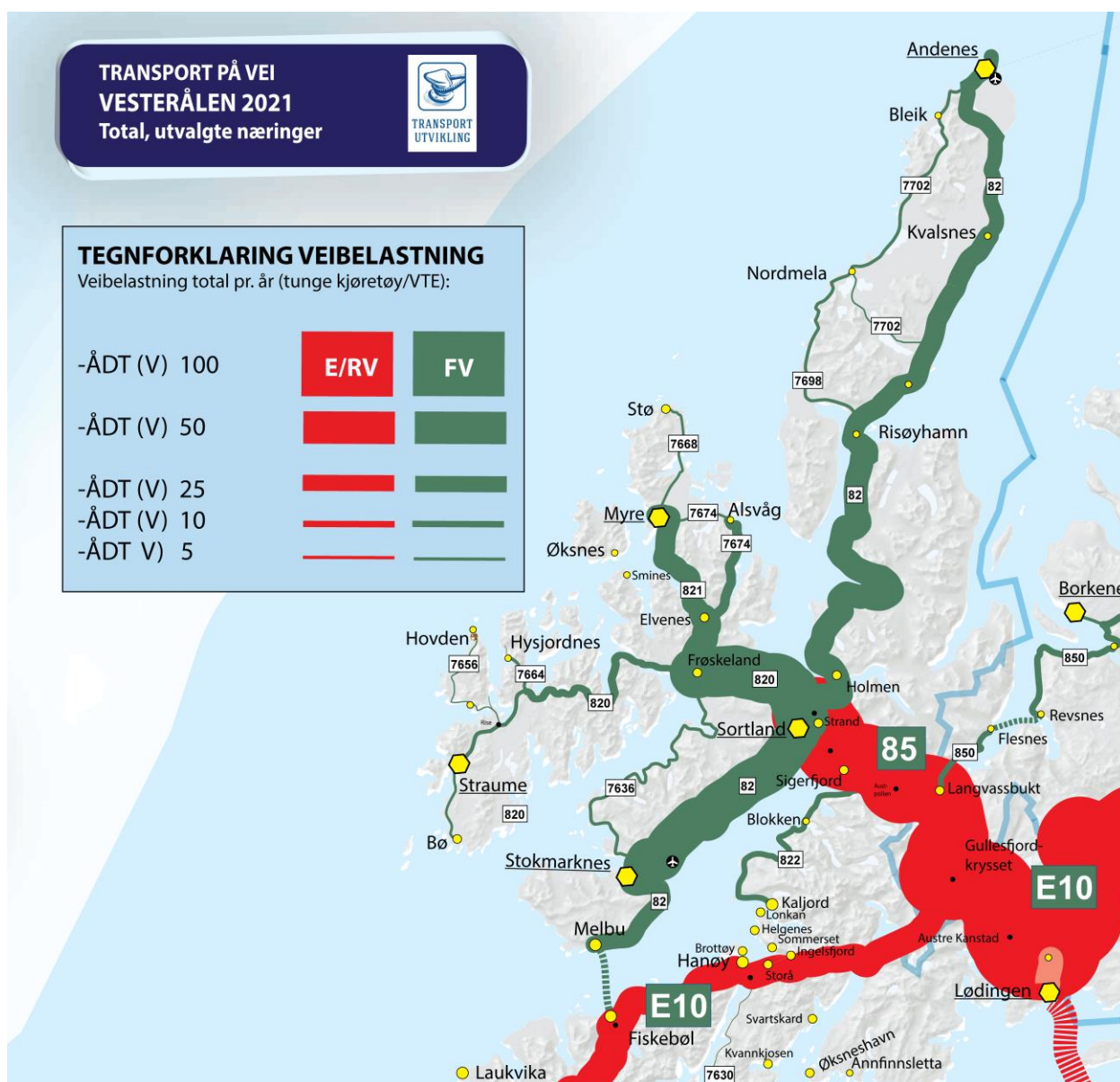
I det følgende gjengis transportdata (ÅDT for tunge kjøretøy i Vesterålen) for:

- Totale transporter de utvalgte næringer
- Sjømatnæringen

Det reelle transportarbeidet vil for enkelte strekninger, spesielt rundt tettsteder, kan være større enn det vi har registrert gjennom intervjuer og Transportutviklings databaser.

### 8.2.1 TOTALE TRANSPORTER

Av de utvalgte næringene er det sjømatnæringen, spesielt havbruk, som dominerer veitransportene. Deretter kommer mineraltransport, dagligvarer, avfall, landbruk og petroleum. Kartet nedenfor viser veibelastning på veiene i Vesterålen, målt som ÅDT for større næringskjøretøy. Tykke streker viser mer transport en tynne. Grønne streker er fylkeskommunale veier og de røde er statlige.



Figur 8-3: Transport på vei i Vesterålen, TOTAL, 2021 (Kilde: Transportutvikling AS)



Høyest veibelastning finner vi på strekningen mellom Lødingen (Kåringen)-Gullesfjordkrysset og Sortlandsbrua. Deretter sprer transportene seg til Øksnes/Bø (fv.820/821), Hadsel (fv.82) og til Andøya (fv.82).

Etter Sortlandsbrua er fv.82 til Stokmarknes og fv.820 til Frøskeland og fv.821 videre til Myre som har mest sjømattransport.

## 9 FORDELER FOR REISELIVET

I Regionrådets uttalelse til siste RTP for Nordland er det påpekt at det er behov for «*Transportsystemer som er tilpasset økningen i reiselivsnæringa*».

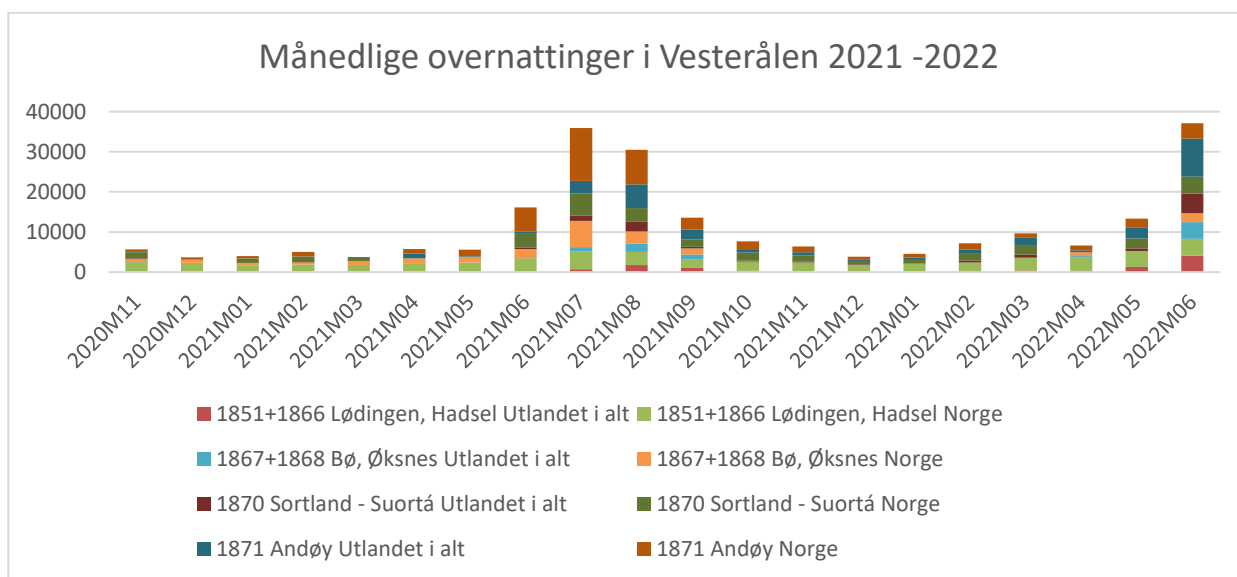
Reiseliv er en næring i vekst, selv om de siste årene har vært påvirket av Koronasituasjonen. I Vesterålen er reiseliv en sentral næring, og kommune har vedtatt en egen reislivsstrategi (Bærekraftig vekst mot 2025), der visjonen er å etablere Vesterålen som Nordens mest attraktive helårige reisemål for flere definerte satsingsområder.

I regionen gjøres det store offentlige og private investeringer i museum, attraksjoner, hoteller og andre overnattingssteder, - noe som krever en god transportinfrastruktur for at de besøkende kan flytte seg rundt til de ulike opplevelsesproduktene som regionenes reiseliv tilbyr.

I mange tilfeller kan også selve transporten være en del av opplevelsen, -noe som også kan påvirke trasé-anbefalingene (se kapittel 4). Reiselivet kan dermed ha andre utfordringer og prioriteringer knyttet til fylkesveinettet, enn det f.eks. varetransportørten har.

### 9.1 OPPLEVELSESBASERT REISELIV

Vesterålen har et rikt og variert naturressursgrunnlag for opplevelsesbasert turisme og et økende omfang av opplevelsesbasert verdiskaping fram til pandemien. Aktiviteten er sesongbasert med hovedvekt på sommermånedene fra mai til september, slik fordelingen av overnattinger for besøkende fra Norge og utlandet viser i figuren nedenfor. Vi ser at Vesterålen i fjor (2021) hadde til sammen over 35000 overnattinger i toppmåneden juli og litt over 30000 i august. Andøy hadde en stor andel av både utenlandske og norske besøkende i alle sommermånedene og overgår faktisk også Sortland i antall.



Figur 9-1 Månedsfordelte overnattinger for turister fra Norge/utlandet i 2020-2022. Kilde: SSB

### 9.2 EFFEKTEN AV NASJONALE TURISTVEIER

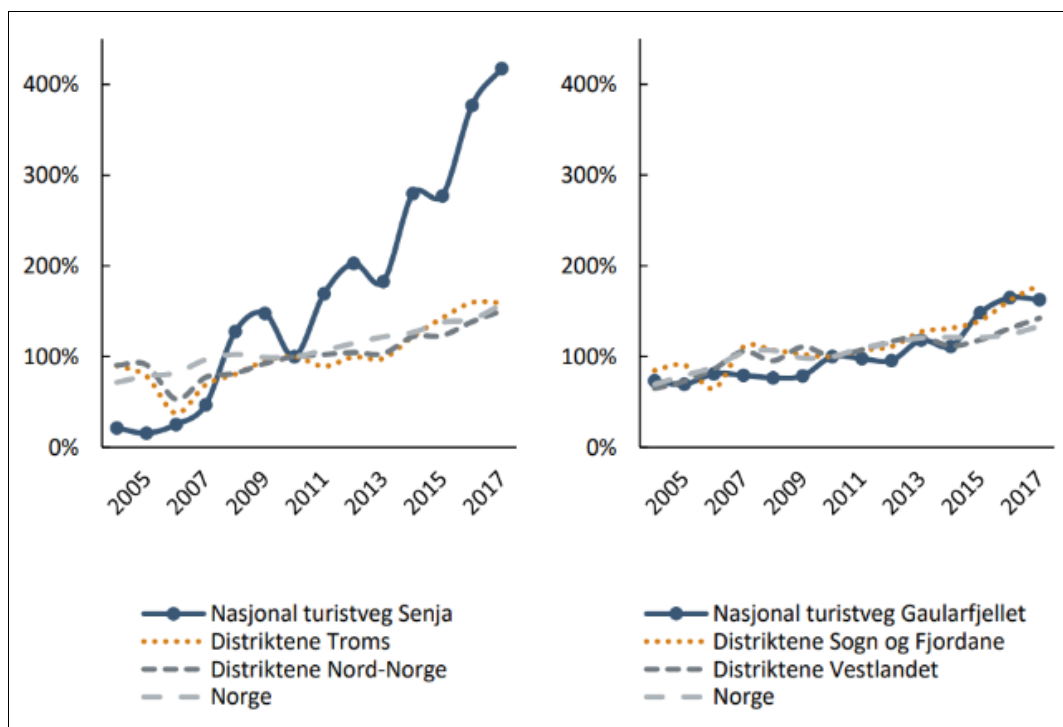
Årlig bevilges det midler over statsbudsjettet fra Samferdselsdepartementet til utviklingen av nasjonale turistveier. Rammen har vært rundt 150 – 200 millioner og har gått til utviklingen av til sammen 18 strekninger med en samlet lengde på vel 215 mil. Opprinnelig ble et femtital strekninger vurdert før man prioriterte disse. I forbindelse med realiseringen av tiltakene blir det

lagt stor vekt på arkitektoniske kvaliteter som i seg selv blir attraksjoner langs veien i tillegg til å dekke funksjonelle behov hos reisende.

I Vesterålen er strekningen langs yttersiden av Andøya utbygd som nasjonal turistvei, der det er bygd opp utsiktspunkter, fasiliteter og stoppesteder som gir de reisende særlig gode opplevelser langs veien. Ifølge nåværende NTP er målet at disse veistrekningene skal fremstå som en nasjonal attraksjon i seg selv. Staten samarbeider med fylkeskommunene om å stå for drift og forvaltning av deres status som turistveier.

Bak satsingen ligger det transportpolitiske målsetninger om økt trafikk og attraksjonskraft for reisende som kan danne grunnlaget for økt tilgjengelighet, etableringer av ny virksomhet, sysselsetting og verdiskaping i regioner langs veien. I hvilken grad er slike mål oppnådd? Menon har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet undersøkt noen av de strekningene som er utbygd, bl.a. på Senja og Gaularfjellet<sup>16</sup> i tillegg til Varanger og Rondane. I målingene sammenligner man utviklingen i reiselivsrelatert næringsliv i influensområdet til vegstrekningene med andre tilsvarende ruter og ser på utviklingen av disse over tid.

Hovedkonklusjonen for analysen av den nasjonale turistveien på Senja mellom Botnhamn og Gryllefjord er at etableringen synes å ha hatt en klar positiv effekt på reiselivet sammenlignet referanseområdene. I figurillustrasjonen i rapporten ser vi at utviklingen langs strekningen på Senja ser ut til å ha hatt en klart mye sterkere vekst enn det som ellers er tilfellet i tilsvarende områder i Troms, Nord-Norge eller landet som helhet. Det kan også bemerkes at de positive resultatene må sees på bakgrunn av at det i denne perioden var en sterk generell vekst i norsk reiseliv, men forskjellene er likevel tydelige.



Figur 9-2 Økt verdiskaping tilknyttet nasjonale turistveier på Senja/Gaularfjellet (Kilde: Menon)

<sup>16</sup> Se EFFEKT MÅLING AV NASJONALE TURISTVEGER - Lokaløkonomiske effekter av de nasjonale turistvegene Senja og Gaularfjellet. Menon publikasjon 52/2019.

Som grunnlagsinvestering for bilturisme kan man tenke seg at et spleiselag med staten også vil kunne bidra til å etablere infrastruktur for å styrke sykkelturen, noe som jo er et av målområdene i reiselivsstrategien i Vesterålen. Økende elektrifisering av bilparken skaper også behov for å bygge ut ladepunkter som også vil kunne gi synergier med nye etableringer og opplevelser fra aktører innen reiselivet i regionen.

### 9.3 VERDISKAPING I REGIONALT REISELIV

Asplan Viak utarbeider på oppdrag for Visit Norway en årlig oversikt over verdiskapingen av norsk reiseliv samlet og fordelt på hovedområdene overnatting, servering, transport, formidling, kultur og underholdning. Beregningene er gjort ved å aggregere omsetningstall for disse bransjeområdene for kommuner, regioner (fylker) og nasjonalt.

Kommunestruktur 2020			Verdiskaping 2019 (1000 kr)			Verdiskaping 2020 (1000 kr)		
Fylke per 1.1.	Kommunenun	Kommunenavn	Reiseliv ellers	Transport og formidling	Sum	Reiseliv ellers	Transport og formidling	Sum
NORDLAND	1851	LØDINGEN	5 324	3 211	8 535	4 329	1 336	5 665
NORDLAND	1866	HADSEL	36 837	2 100	38 937	50 369	424 264	474 633
NORDLAND	1867	BØ	5 478	36	5 514	2 815	35	2 850
NORDLAND	1868	ØKSNES	6 652	126	6 778	12 939	129	13 068
NORDLAND	1870	SORTLAND	75 497	38 007	113 504	67 340	33 144	100 484
NORDLAND	1871	ANDØY	23 758	13 901	37 659	22 324	9 238	31 562
SUM VESTERÅLEN		REGION	153 545	57 381	210 926	160 116	468 146	628 263

Tabell 9-1: Verdiskaping i kommunene

Generelt viste den samlede verdiskapingen en nedgang for de to siste årene som følge av koronakrisen. Samlet var nedgangen i verdiskaping fra 2018 til 2020 på 29% målt på denne måten, men man vurderer at den reelle nedgangen sannsynligvis var enda større. Halvparten av nedgangen er innenfor servering<sup>17</sup>. Et bilde på reiselivets verdiskaping i Vesterålen får vi ved å se på den økonomiske virksomheten innenfor reiselivets hovedområder som transport, overnatting, servering, formidling, aktiviteter/opplevelser og varehandel. Regionalt er den største nedgangen i Troms og Finnmark og Trøndelag størst, og minst i Vestfold og Telemark.

Visit Norway har publisert en slik oversikt for samtlige kommuner siden 2016, og den siste oversikten for 2019 og 2020 er gjengitt i tabellen ovenfor. Vi ser at Sortland står for over halvparten av verdiskapingen i 2019, men at den har gått noe ned i 2020. Dette har jo nær sammenheng med den negative effekten koronakrisen har hatt for reiselivet generelt.

<sup>17</sup> Se statistikk og rapport hos Visit Norway – Reiselivets verdiskaping i Norge.

<https://business.visitnorway.com/no/markeddata/reiselivets-verdiskaping-i-norge/>

## 10 VERDISKAPNING OG VEKSTPERSPEKTIVET

I forhold til innbyggertallet har Vesterålen en betydelig verdiskaping, -kanskje spesielt innenfor sjømatnæringen når det gjelder næringstransporter. Innenfor sjømatnæringen har regionen både havbrukslakterier, fangstmottak/foredling, tradisjonelle havbruksanlegg og havfarmer, fôrprodusenter, smoltanlegg, bearbeiding, aktive fiskere, rederier, transportører, forskjellige produsenter av innsatsfaktorer osv.

I situasjonsbeskrivelsen vil vi også ta for oss befolkning, næringsliv, bo- og arbeidsmarkedsregionen, senterstruktur, regionforstørring, nasjonale/regionale føringer, planer, rammebetingelser mv.

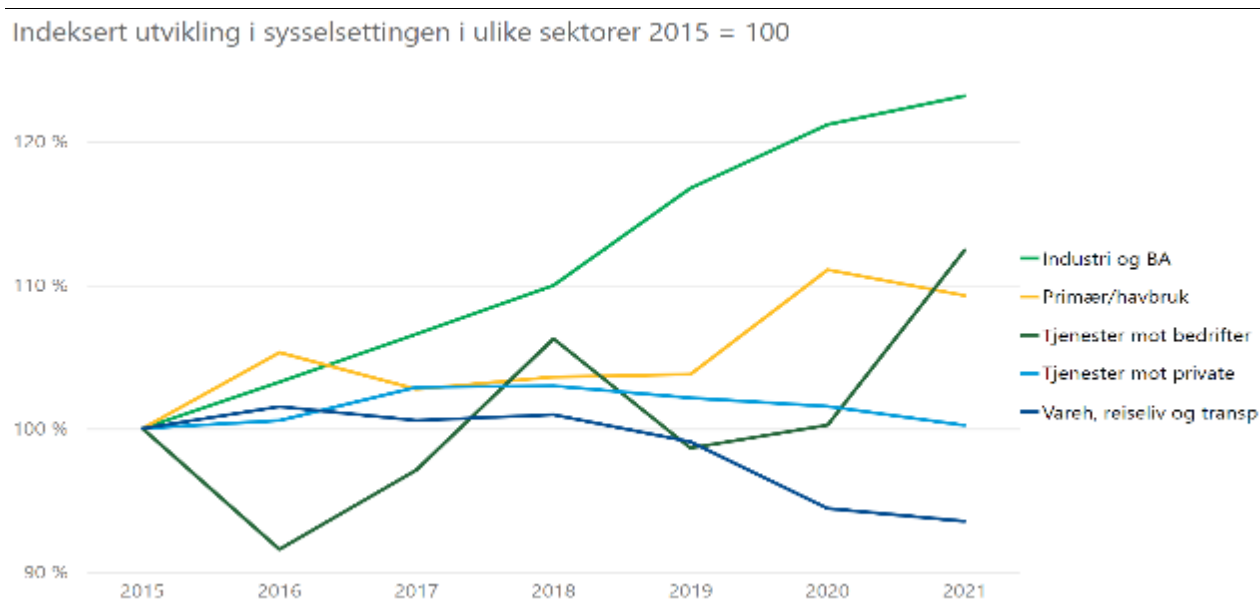
Vesterålen som region er et tyngdepunkt i Nordlands innovasjonsstrategi med basis i smart spesialisering. Fokus for videre vekst og verdiskaping vil være å bygge videre på de sterke sider som er etablert innenfor både sjømatnæringen, opplevelsesbasert reiseliv og kulturnæringer og en allerede etablert leverandørindustri i regionen. Koblingen av det som gjøres innenfor hvitfisksektoren gjennom Codcluster-klyngen knyttet til levendefangst, -lagring, videreforedling og distribusjon åpner for betydelige vekstmuligheter og synergier mellom fiskeri- og havbruksbasert verdiskaping. Også alger er på vei inn som et mulig fremtidig vekstområde med bruk av mikroalger til å produsere fiskefôr, som fra før er tungt etablert i regionen.

På samme måte ligger det et betydelig potensial for å ta ut større opplevelsesøkonomiske verdier i koblingen mellom opplevelser og matnæringene på sjø og land, kulturnæringer og kulturhistorie/museumssektor i regionen. Dette viser seg også å ha stor betydning for de ringvirkninger av turisme og som bidrag til samfunnsutvikling, bolyst og tilflytting. Opplevelses, kultur og matnæringene er også strategisk viktig for sysselsetting i regionen.

Vesterålen har en sterk forankring innen både havbruk og mer komplett fiskeribasert verdikjede med relaterte leverandørnæringer. Videre vekst vil kunne søkes gjennom å bygge videre på kjernekompetanser og næringsmiljø som finnes her fra tidligere innenfor de sterke sektorene og tilhørende næringsmiljø og klynger. Analysen vil hente innspill fra klyngemiljøene og viktige aktører både innenfor havbruk, hvitfisksektoren, leverandørindustri og tjenesteyting for å konkretisere og understøtte regionale vekstmuligheter med økt diversifisering og en mer robust næringsutvikling som resultat. Regionen har også tunge aktører innenfor bygg og anleggsnæring med relevant kapasitet for mineralnæring og beredskapsteknologi for marin og maritim transport og næringsvirksomhet.

Videre er det i forbindelse med omstillingen av Forsvarets virksomhet på Andenes gjennomført en omfattende omstillingsprosess som har fått fram nye aktører, kunnskap og forutsetninger for ny næring med stort potensiale. Ambisjonen er å skape 350 nye arbeidsplasser fram mot 2023. Det sterke romfartsmiljøet ved Andøya Space Center gir stadig flere kommersielle vekstmuligheter. Med sterk nasjonal støtte til å etablere en ny oppskytingsbase for et voksende marked for små satellitter, vil Andøya og regionen kunne få på plass infrastruktur som kan gi store næringsmessige og regionale ringvirkninger framover.

Den bransjevise utviklingen av sysselsetting i de viktigste bransjene i Vesterålen fra 2015 er vist i figuren nedenfor. Ifølge Indeks Nordlands årlige analyser av utviklingstrekk ser man at vi har hatt en sterk og jevn sysselsettingsvekst innenfor industri, bygg- og anleggsnæringen i hele perioden, mens havbruk også viser betydelig vekst under pandemien. Det har også vært en vekst i de såkalte KIFT-næringen (forretningsmessig tjenesteyting mot næringslivet), mens privat tjenesteyting, varehandel, reiseliv og transport har hatt tilbakegang både før og under pandemien.



Figur 10-1 Næringsutvikling og sysselsetting i Vesterålen 2015-2021 (Kilde: Indeks Nordland)

Strukturen i sysselsettingen i kommunene i Vesterålen er illustrert i tabellen nedenfor, målt i antall personer etter bosted og prosentvis fordelt på sektorer.

	K.1851 Lødingen 2020	K.1866 Hadsel 2020	K.1867 Bø 2020	K.1868 Øksnes 2020	K.1870 Sortland 2020	K.1871 Andøy 2020	Sum
<b>Sysselsetting etter bosted</b>							
Sum alle sektorer	889	3867	1134	2143	5187	2199	15419
Statsforvaltningen	51	461	29	62	405	340	1348
Kommunal forvaltning	282	950	409	567	1147	559	3914
Fylkeskommunal forvaltning	8	155	6	23	175	46	413
Privat sektor og offentlige eide foretak	548	2301	690	1491	3460	1254	9744
<b>Prosentfordelt sysselsetting - personer etter bosted</b>							
Sum alle sektorer	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Statsforvaltningen	5,7 %	11,9 %	2,6 %	2,9 %	7,8 %	15,5 %	8,7 %
Kommunal forvaltning	31,7 %	24,6 %	36,1 %	26,5 %	22,1 %	25,4 %	25,4 %
Fylkeskommunal forvaltning	0,9 %	4,0 %	0,5 %	1,1 %	3,4 %	2,1 %	2,7 %
Privat sektor og offentlige eide foretak	61,6 %	59,5 %	60,8 %	69,6 %	66,7 %	57,0 %	63,2 %

Tabell 2 Registerbasert sysselsetting etter bosted i 2020 i Vesterålen. Kilde: Tabell 13122, SSB.

Vi ser at for regionen som helhet var nesten 15500 personer med bosted sysselsatt i regionen, og ca. en tredjedel av disse befinner seg i regionsentret Sortland. Derneft følger Hadsel på andreplass med nesten 4000, mens Andøy og Øksnes har opp mot 2200 hver.

Hvis vi ser på sektorfordelingen, er om lag en tredjedel innenfor statlig, fylkeskommunal eller kommunal forvaltning, og andelen er størst i Andøy, Hadsel og Bø.

## 10.1 SJØMATNÆRINGENE

Næringslivet i Vesterålen er i dag i stor grad basert på regionens rike tilgang på marine ressurser og kystarealer, som danner grunnlaget for en stor sjømateksport både fra havbruk og fiskerier. Bedriftene og klyngemiljøet Codcluster organiserer mange av de bedriftene som driver sjømatproduksjon og eksport, samt relaterte og støttende næringer knyttet til innsatsvarer og fôrproduksjon til havbruk.

Sjømatnæringen sto i 2021 for en førstehåndsomsetning av hvitfisk på ca. 113000 tonn med en verdi på ca. 1,65 milliarder kroner. Samlet omfatter sjømatnæringen i Vesterålen med havbruk nærmere 250000 tonn målt i råvarevekt, samt et stadig økende volum av sidestrømmer og biprodukter som danner grunnlag for økt verdiskaping og vekstpotensial.

Sjømatklyngen Codcluster består av over 50 bedrifter innen sjømatproduksjon og relatert virksomhet med geografisk tyngdepunkt i Lofoten/Vesterålen og Øst-Finnmark. Klyngen driver utvikling av helårlig produksjon av sjømat basert på både hvitfisk (som sei, hyse og torsk) og laks. Vesterålen har en omfattende videreforedlingsaktivitet, og vi finner her en stor og tung virksomhet innenfor alle aktivitetsområdet både i den fiskeribaserte og havbruksbaserte verdikjeden, inkludert fôrproduksjon. Innsatsen i Codcluster er rettet mot fem hovedområder; levendefangst og -lagring, utnyttelse av restråstoff, videreforedling, torskeoppdrett og markedsutvikling.

Relatert til marin produksjon finner vi også arenaklyngen Marine Recycling Cluster, som har fokus på økt bærekraft i marin produksjon og teknologiutvikling for å redusere marin forurensning. Klyngen består av til sammen 33 bedrifter som dekker både marin sektor, leverandørindustri og annen relatert virksomhet i regionen. Vi kan også nevne at Vesterålen har et relatert næringsmiljø knyttet til oljevern og beredskap

Sysselsettingen etter arbeidssted i Vesterålen var i 2021 på ca. 15000 personer og ca. 15500 etter bosted (SSB, tabell 12539) for aldersgruppen mellom 15 og 74 år. Helse og sosialtjenester utgjør den største andelen med 3600 sysselsatte. Ca. 20% arbeider innen industri og bygg og anlegg, og ca. halvparten av disse innenfor bygg og anlegg. Nesten 1700 personer er sysselsatt innenfor varehandel. Nesten like mange arbeider med undervisning (1288). Sysselsettingen mellom 20 og 66 år var i samme periode vel 14000 personer etter bosted og 13644 etter arbeidssted.

Den regionale utviklingen av sysselsettingen etter 2015 viser at bransjene industri, bygg og anlegg har hatt en betydelig vekst gjennom hele perioden, inkludert årene under pandemien. Primærproduksjon knyttet til havbruk viser også betydelig vekst, men hadde en betydelig nedgang som følge av koronakrisen. Forretningsmessig tjenesteyting viser sterk vekst etter krisen, mens privat tjenesteyting og varehandel og reiseliv har gått noe tilbake i siste del av perioden fra 2015.

## 11 BÆREKRAFTIGE TRANSPORTLØSNINGER OG NY TEKNOLOGI

Det skjer en generell økning i transportarbeidet innenfor både næring- og persontransport. En regionforstørring ved etablering av bedre infrastruktur, vil kunne bidra til at transportarbeidet øker, -bl.a. i form av mer pendling. Økt transport med dagens dominerende teknologi vil normalt føre til økte utslipp. Bedre veier og reduserte veistrekninger som følge av bl.a. omlegginger vil kunne redusere negative miljøeffekter.

Reduserte utslipp fra veitransport vil imidlertid først og fremst komme som en konsekvens av annen fremdriftsteknologi og energibruk.

Teknologisk foregår det i dag en rask utvikling innenfor nye former for fremdriftsenergi, bl.a. batterier, hydrogen, biogass og andre energiformer. Spesielt innenfor batteridrift skjer utviklingen rask, både som følge av økonomiske faktorer, lett tilgjengelig energi og at strøm har gode virkningsgrader i forhold til fremdriftsmaskinerier.



Elektrisk fremdrift basert på batterier er i dag den teknologi som er kommet lengst, først og fremst for mindre kjøretøy, men også etter hvert for tungtransport. Biobrennstoff brukes flere steder, mens hydrogen må kunne sies å være i en oppstartsfase.

Bruk av batterielektrisk fremdrift krever ladepunkter og for næringstransporter kreves det i tillegg en høyere tilført effekt enn for personbiler. Dette skyldes at næringstransporten både har et høyere energiforbruk og at kort ladetid er et viktig parameter for å kunne gjennomføre effektive godstransporter.

I Vesterålen er det 8 steder som pr. august 2022 har offentlig tilgjengelig lading. Enkelte steder, som Sortland, har et høyt antall ladepunkter.

Oversikten inkluderer også Teslas ladestasjoner. Om disse er egnet for lading av større næringskjøretøy avhenger bl.a. av hvilken effekt som tilbys.

*Figur 11-1: Ladestasjoner i Vesterålen*

### Hydrogen og ammoniakk

Hydrogen er som nevnt i en tidlig fase og pr. i dag mangler det fyllepunkter, også i Vesterålen. Selskapet Narvik Hydrogen AS er under oppstart og de vurderer i dag hvor mulige fyllepunkter i Nord-Norge bør være lokalisert. Vesterålen er en del av denne utredning.

Generelt vil hydrogen som energibærer være en viktig teknologi i en overgang mot mer bærekraftige transportformer. Nordland har gode betingelser (foreløpig) for å kunne benytte ledig fornybar energi til å produsere hydrogen basert på elektrolyse. Hydrogen vil særlig være et alternativ for tungtransport over avstander på land der nåværende den nåværende batteriteknologi og energitettheten for lagring setter begrensninger for rekkevidde. For sjøtransport vil hydrogen kunne være et alternativ slik som man utvikler fergeløsninger over Vestfjorden, men kanskje særlig viktig innenfor hurtigbåttransport, der batteriteknologien foreløpig vil ha begrensninger i forhold til hastighet og operasjonsområde. Også for regional togtransport vil hydrogen kunne være et alternativ. Utfordringen vil være at man må utvikle hydrogenproduksjon og distribusjon sammen med markedsutviklingen i tidlig fase. Politikk og bruk av offentlige virkemidler og tilrettelegging vil være avgjørende for å etablere hydrogenproduksjon og anvendelse.

Innen sjøfart er ammoniakk som drivstoff med høyt hydrogeninnhold en mulighet for å redusere karbonavtrykket i denne transporten. Dette er også et område der Norge har gode forutsetninger på samme måte som for produksjon av grønt hydrogen. Ammoniakk har fortsatt en del utfordringer i forhold til håndtering, men blir sett på som særlig aktuell som energibærer for maritim transport, og vil kunne benyttes både i forbrenningsmotorer, gassturbiner og brenselceller.

### Biogass

Biogass og biodiesel er i bruk flere steder i landet. RÅ Biopark AS i Skibotn er under etablering, og forventes å være i drift fra 2024/2025. Kongsesjonen er på 40.000 tonn organisk avfall. Det planlegges produksjon av bl.a. biogass, Bio-CO<sub>2</sub>, biokull og andre energi- og gjødselprodukter. Selskapet har eiere fra hele Nord-Norge nord for Tysfjorden, og en kan forvente økt transport til/fra Skibotn fra store deler av landsdelen.

Reno-Vest IKS er en av eierne i RÅ Biopark, og muligheten for bruk av biogass for avfallstransporter kan være aktuelt.

### Muligheter for å teste ut ny teknologi og nye løsninger

Det kan være flere områder der ny teknologi og bærekraftige løsninger kan testes ut, f.eks.:

- Regionale transportert i Vesterålen (kortere distanser og kjøretøy som roterer over kortere strekninger, f.eks. Vesterålen-jernbanen i Narvik, lokale avfalls-/mineraltransporter og dagligvaredistribusjon)
- Flybussen kan være egnet for miljøvennlig fremdrift
- Det samme gjelder lokale/regionale busser generelt

### Prosjektmuligheter

- Pilotprosjekter sammen med større næringsaktører, sjømataktør
- Lademuligheter på fergene
- Prosjekt grønn korridor Narvik (i gang)
- Ladeinfrastruktur, hva finnes, hvor bør det være
- Vurdere hvor ladepunkter og fyllestasjoner bør være, evt. dialog med Narvik Hydrogen
- Buss/batteribytter

- El. båt Hadsel-Bø

## 12 FREMTIDIG TRAFIKK

### 12.1 INNLEDNING

Transportarbeidet på Vesterålsveiene forventes å øke de nærmeste årene. Dette skyldes ikke bare en forventet generell vekst innenfor sjømat/havbruk, men at flere større etableringer er på gang. Etableringene er både nyetableringer og utvidelse ved eksisterende bedrifter. Reiselivssatsinger og styrking av regionen arbeidsmarkedsregioner vil generere økt mobilitet av fritidsreiser og nyttetraffic

### 12.2 FORSETNINGER

Vi har tatt utgangspunkt i ÅDT tall for de sentrale fylkesveiene i Vesterålen, der det finnes ÅDT-tall fra SVV og primærinformasjon. Dette gjelder fv.82, fv.820 og delvis fv.821.

#### 12.2.1 NÆRINGSETABLERINGER/UTVIDELSER

Flere kjente nye næringsetableringer/utvidelser vil i stor grad påvirke transportarbeidet på veien i Vesterålen. Vi nevner noen større etableringer i regionen:

- Andfjord Salmon nye landbaserte oppdrettslagg og slakteri vil øke transportarbeidet langs fv.82 fra Kvalsnes på Andøya og sørover. Det er lagt opp til en produksjon på 90.000 tonn laks med oppstart fra 2023. I trafikkbelastningsberegningen har vi lagt til grunn at produksjonen bygges suksessivt opp over 3-4 år, og at innsatsfaktorer kjøpes eksternt (bl.a. emballasje)
- Andøya Space bygges nå ut med. Det planlegges for 30 utskytninger pr. år og 2-4 inngående kjøretøy pr. oppskytning. Vi har forutsatt full drift fra 2028.
- Holmøys nye lakseslakteri på Holmen vil øke transportarbeidet land fv.82, nord for Sortland. Det planlegges oppstart i 2023 og en kapasitet på 75.000 tonn. Vi har lagt til grunn full produksjon fra 2024.
- Sortland havn nye havneavsnitt på Kringelen vil øke transportarbeidet langs fv.82, nord for Sortland. Det vil komme en del biltrafikk som følge av utbyggingen. Det er usikkerhet knyttet til økningen av veitransport, og hva som vil være overført trafikk fra dagens havnavsnitt på Sortland. Vi har lagt til grunn en økt ÅDT med tunge kjøretøy tilsvarende 10% av dagens volum over Sortland. Vi har lagt til grunn at økningen suksessivt skjer fra 2026.
- Hadsel havn planlegger et større havneprosjekt (terminal, skipsekspedisjon, containere, LNG forsyning og muligheter for sagbruk, pallefabrikk, biogassanlegg og annen næringsaktivitet).
- Vi har lagt til grunn de samme forutsetninger for Hadsel havn som for Sortland, dvs at havneplanene gir en økning på ca. 10% av dagens havnevolum, langs fv.82.
- Vesterålen Havbruks etableringen i Bø/Straumsjøen forventes å øke transportarbeidet på fv.820 mellom Straumsjøen og Frøskeland og videre mot Sortland. Det er usikkerhet knyttet til hvor dette dreier seg om, men vi har lagt til grunn en økt årlig transport tilsvarende 3 ÅDT for tyngre kjøretøy langs fv.820 fra 2024
- Nordlaks har betydelige utvidelsesplaner som vil på virke transportarbeidet langs fv.82. Vi har lagt til grunn at dette veitransportarbeidet fanges opp via den økning som allerede er lagt inn for Hadsel havn

- Det etableres et mineraluttak på Ramnflug med kapasitet på 75.000-100.000 tonn. Mye av dette vil være prosjektstyrt, og vi har lagt til et årlig volum på ca. 50.000 fra 2023, med hovedtyngden av transporten langs fv.82 mellom Melbu og Sortland

Disse etableringene vil i tillegg til næringstransporter gi økt transportarbeid knyttet til nyttetraffikk, arbeidsreiser, pendling mv.

### **12.2.2 PERSONTRAFIKK,- REISELIV OG NYTTETRAFIKK**

Generelt er vanskelig å anslå effekten av en tenkbar reiselivsutvikling og vekst i Vesterålen og hvor direkte dette henger sammen med prioriterte traséer, strekninger og tiltak som inngår i pakken. Dagens trafikkbilde henger sammen med det vi vet fra reiselivsstatistikk over ankomster, overnatting og gjennomsnittlig oppholdstid. Pga omleggingen av statistikken i 2020 og endring av inndelinger av reiselivsregioner er det utfordringer med å få fram besøksmønstre og sesongfordelinger over tid.

Fra turistundersøkelsene til Innovasjon Norge vet vi at reisemønstret for sommertraffikk og bilturismen ofte omfatter flere regioner innenfor begrenset tidsramme, der veistandard og flaskehals ofte bestemmer. For Vesterålen avhenger utviklingen av turismen sterkt av inngangen gjennom Lofoten i sør gjennom Hadsel, Lofast traséen og aksene fra Narvik E10/E6 med Hålogalandsveien, samt muligheten for å oppsøke sterke attraksjoner som hvalturismen på Andøya og de øvrige kommunene før man eventuelt tar turen videre mot Senja og videre langs kysten.

Vinterturismen (september – april) har vært under utvikling fram til pandemien både i Lofoten og Vesterålen, og skiller seg fra sommertrafikken ved at den i større grad er styrt av lokaliseringen av aktiviteter. En vekst her vil særlig kunne komme over Evenes med videre transport med kollektivtransport og/eller leiebiler fram til destinasjon i Vesterålen eller Lofoten. For denne strømmen vil økningen komme på strekningen fra Evenes til Sortland, Andøya eller andre destinasjonsområder i Vesterålen. Trafikkmønstret hos Avinor viser også tydelig at Evenes har vært under utvikling som et viktig innkommende knutepunkt, der turismen topper besøket i sommermånedene (jfr. figur)

Etableringen av opplevelsessentret «The Whale» har vært planlagt for åpning mot 2022/23, men ser ut til å ligge an til en realisering noe lenger ut i tid (2024/2025?) om man får sikret en oppstartbevilgning i løpet av høsten 2022. Som en attraksjon med unik beliggenhet og arkitektur vil den kunne appellere bredt til alle de viktige segmentene som nordnorsk natur- og kulturbasert reiseliv er preget av, og retter seg mot kulturbaserte segmenter, utendørs naturbruk og aktiviteter, samt grupper og fellesskapspregete opplevelser. Dersom innkommende tilrettelegging og transport tilrettelegges vil sentret bli en magnet med høy attraksjonsverdi gjennom hele året. Allerede fra lanseringen av konseptet og fram til nå har The Whale møtt stor interesse både lokalt og internasjonalt.

Tilsvarende gir etableringen av Hurtigrutemuseet på Stokmarknes grunnlag for å forvente en betydelig økning av besøkstall til regionen. For oppstarten budsjetterer man med budsjettert besøkstall på 60000 på årsbasis og ser ut til å kunne oppnå dette. Videre vekst og utvikling vil bl.a. være påvirket av utviklingen av veiturismen, men også hvordan utviklingen av Hurtigruten/Havila og cruisetraffikken i Stokmarknes og Sortland eventuelt utvikler seg og hvordan man utvikler ekskursjoner til attraksjonene i Hadsel og Andøy.

I forbindelse med romturismen tar man sikte på å være i gang med tidlig fase av oppskytingsaktivitetene fram mot 2024. Denne nye virksomheten vil kunne mobilisere en sterk vekst i reiseliv og turisme dersom den utvikles samkjørt og helhetlig. Besøkspotensialet vil kunne være stort og helårlig når virksomheten er etablert.

### 12.2.3 BENYTTETE VEKSTFAKTORER

Vi vurderingen av næringstransportarbeidet er kjente prosjekter inkludert, samt at det er lagt inn generelle vekstfaktorer for transportarbeidet frem til 2030 og etter 2030, frem til 2033.

Det er skilt mellom næringstransport med tunge kjøretøy, nyttetraffikk/arbeidsreiser og fritid/turisme.

Næringstrafikken er generelt justert med 2% pr år frem til 2030. Dette er et snitt for flere næringer, der f.eks. deler av sjømatnæringen kan få en høyere vekst enn gjennomsnittet, mens en f.eks. for dagligvaretransport må anta at dette vil bli påvirket av prognostisert befolkningsutvikling.

Etter 2030 har vi lagt til grunn at usikkerheten er større, og benyttet 1% årlig vekst. I tillegg til den generelle veksten er transportarbeidet fra kjente investeringer/utvidelser lagt inn på de respektive veiene der transportarbeidet forventes å øke.

Nyttetraffikk og arbeidsreiser vil kunne variere fra de enkelte veistreknings i forhold til nye etableringer. Vi har imidlertid valgt et konservativt snitt på 1% vekst pr. år for de fleste strekninger i regionen. Langs fv.82, mellom Andenes og Melbu, har vi benyttet et litt høyere anslag frem til 2030 (2%). I perioden etter 2030 har vi generelt benyttet 1% årlig vekst.

For turisme/fritid har vi lagt til grunn et litt høyere vekstanslag enn for nyttetraffikk. Dette skyldes mange reiselivssatsinger og at Vesterålen er en attraktiv region for slik trafikk. Frem til 2030 har vi lagt inn en årlig vekst i turisttrafikken på 3% frem til 2030 og 2% etter 2030.

Fritid/turisme er skilt ut fra SVVs ÅDT statistikk for mindre kjøretøy på de aktuelle veiene. Estimater på fritid/turisttraffikk er beregnet med utgangspunkt i registrert månedogntraffikk på de aktuelle veiene over de siste to år. Metodikken er basert på at en vurderer årsvariasjonen og at de laveste nivåene over året representerer nyttetraffikk, og at økninger over disse minimumsnivåene (f.eks. i sommerhalvåret) representerer fritid/turisttraffikk. Ut fra dette har vi anslått fritids-/turisttrafikken til ca. 25% av årstrafikken med mindre kjøretøy. I sommerhalvåret er denne trafikken vesentlig høyere enn i resten av året.

Utgangspunktet for beregningene er året 2021, der vi både har benyttet tatt fra SVV og Transportutvikling AS' tall basert på intervjuer med næringsaktørene. Med unntak av trafikken på fv.821 (Frøskeland-Myre) er det godt samsvar mellom registreringene. SVVs tilgjengelige tellinger for fv.821 er fra 2015, og det ble da registrert en ÅDT på 25. Transportutvikling intervjubaserte registrering for 2021 er 46. Beregningsmessig har vi benyttet en ÅDT på 40 i 2021 for denne strekningen.

## 12.3 FREMTIDIG NÆRINGSTRANSPORTARBEID

### 12.3.1 REGIONALE NÆRINGSTRANSPORTER

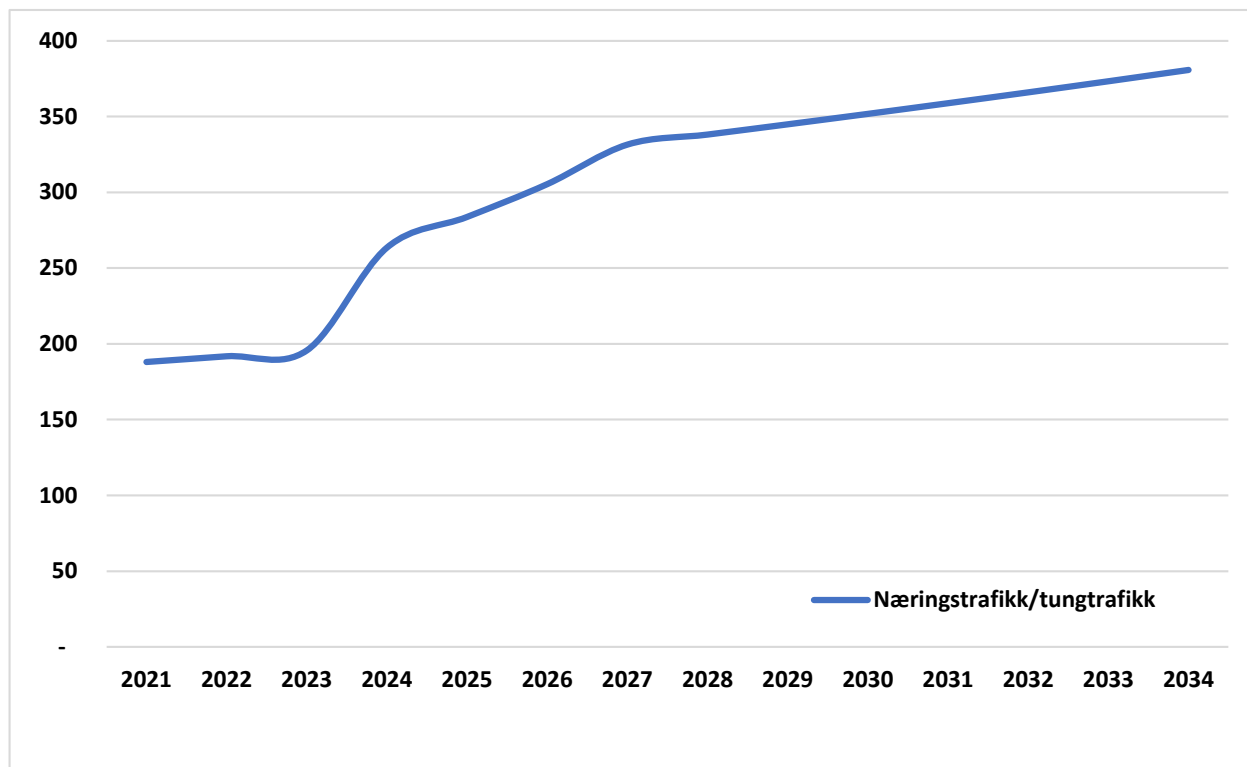
Transportarbeidet er forventet å øke på alle fylkesveiene i de utvalgte traseene. Dette vil også påvirke statlige veier som er tilknyttet fylkesveiene. Dette gjelder spesielt rv.85, Sortlandbrua-

Lødingen, som i stor grad benyttes av næringstrafikken på fv.82 og tilknyttede veier som f.820 og fv.821. Vesentlige deler av denne trafikken vil gå over Sortlandsbrua.

Den mest belastede veistrekningen i regionen når det gjelder næringstrafikk med tunge kjøretøy er rv.85 fra Sortlandbrua til Gullesfjordkrysset.

Figuren nedenfor viser ÅDT-trafikken med tunge næringskjøretøy langs fv82 (Andenes til Melbu fergekai), fv.820 (Sortland til Bø) og fv.821 (Frøskeland til Myre).

Det er tatt utgangspunkt i 2021 og trafikken er beregnet med basis i de forutsetningene som er gjengitt i denne rapporten.



Figur 12-1: Næringstrafikken langs fv.82/fv.820/fv.821 fra 2021 til 2033 (Kilde: Transportutvikling AS)

Vi ser at den fremtidige tungtransporten langs de største fylkesveiene i regionen forventes å øke betydelig etter 2023. Dette har sin årsak i de nyetableringer/utvidelser som er lagt inn i prognosen.

Fra 2021 til 2033 er det forventet en dobling av transportarbeidet med tunge kjøretøy, fra ÅDT 188 til ÅDT 373. Summerer man de enkelte strekninger vil man få høyere tall enn dette. Vi har imidlertid korrigert for at det kan være de samme kjøretøy som kjører Andenes-Risøyhamn og Holmen-Sortland. Man vil også kunne få et høyere tall hvis man hensyntar alle korte transporter, f.eks. pukk og grus til forskjellige prosjekter.

Mye av veksten skyldes sjømatnæringen, men også mineraler og planlagte havneutvidelser.

### 12.3.2 NÆRINGSTRANSPORT PÅ DE ENKELTE VEIER

Det er variasjon i utviklingen på de enkelte veier. Dette skyldes i stor grad at nye prosjekter/etableringer skjer i deler av regionen. På sikt kan man også forvente at en ny Hålogalandsvei vil bidra til at mer trafikk styres over ny infrastruktur. Dette vil ytterligere belaste rv.85 mellom Sortland og Gullesfjordkrysset.

Store deler av næringstransportarbeidet routes via rv.85. Vi anslår at av de 188 tunge kjøretøyene, fra de utvalgte næringene, som roterer rundt Sortland, kjørte 112 til/fra Sortlandsbrua og Gullesfjordkrysset langs rv.85.

SVV har følgende beregninger mellom Sortlandsbrua og Gullesfjordkrysset:

Strekninger langs rv.85	År	ÅDT totalt	12,5-16 m	>16 m	>12,5
Langvassbukt sør	2020	1 215	34	114	148
Langvassbukt sør	2019	1 882	52	124	176
Strand (sør)	2021	3 426	52	131	183
Strand (sør)	2020	3 188	37	125	162
Gullesfjord vest	2021	1 742	50	138	188

Tabell 12-1: ÅDT registreringer langs rv.85 (Kilde: SVV)

Ikke alle registreringene er fra 2021, men litt avhengig av årstall og tellepunkt registere SVV 114-138 kjøretøy over 16 meter. Inkluderer man kjøretøy mellom 12,5 og 16 meter, varierer trafikk tallene pr. døgn fra ÅDT 148-188.

Da transportutviklingsregistreringer baserer seg på de største kjøretøyene, ser vi at det er rimelig godt samsvar mellom Transportutviklings tall og SVVs tall.

Når det gjelder de sentrale fylkesveiene er fremtidsvurderingene frem til 2033 som følger:

Av fylkesveiene forventes den største veksten å komme på fv.82 på strekningen Holmen-Sortland. Vekstanslagene forutsetter at etableringer som bl.a. Holmøy Lakselakteri og Andfjord Salmon kommer i full drift og benytter fv.82 som hovedfartsåre.

Det forventes også høy vekst på veien nord for Holmen, Stokmarknes-Sortland og Frøskeland-Sortland.

Tabellen nedenfor viser de enkelte strekninger som, er tallfestet.

Næringstrafikk (tyngre næringskjøretøy)	ÅDT			Endringer (%)		
	2021	2027	2033	2021-2027	2027-2033	2021-2033
Fv.82 Andenes/Kvalsnes-Risøyhamn	26	74	83	185 %	13 %	221 %
Fv.82 Risøyhamn-Holmen	28	76	84	173 %	9 %	198 %
Fv.82 Holmen-Sortland bru	31	135	152	334 %	13 %	389 %
Fv.82 Stokmarknes-Sortland	72	92	103	27 %	13 %	43 %
Fv.82 Stokmarknes-Melbu	27	35	39	28 %	13 %	45 %
Fv.82 Melbu-Fiskebøl	14	16	18	13 %	13 %	27 %
Fv.820 Straume-Frøskeland	13	18	20	37 %	13 %	54 %
Fv.820 Frøskeland-Sortland	58	71	80	22 %	13 %	37 %
Fv.821 Frøskeland-Myre	40	47	53	18 %	13 %	33 %

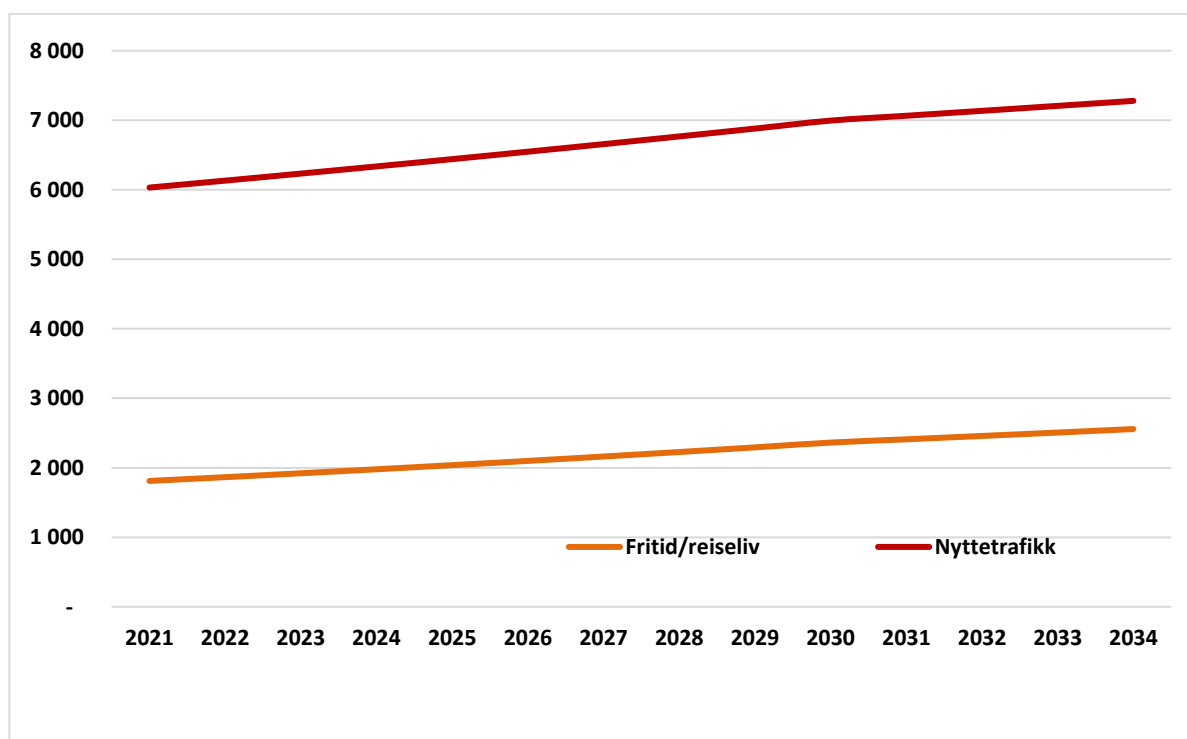
Tabell 12-2: Framskrivning av ÅDT tyngre næringskjøretøy, sentrale fylkesveier 2021-2033

Vi forventer ikke en større økning av næringstransportene, som følge av nye prosjekter, på sambandet Melbu-Fiskebøl. Dette skyldes at mye av veksten skyldes planlagte lakseslakterier i Vesterålen og at disse bedriftene er eksportrettet. Det forventes heller ikke at innsatsfaktorer i større grad vil bli hentet fra Lofoten. Internt transporter mellom Lofoten og Vesterålen ligger allerede i anslagene for 2021. Fra 2021 er det lagt til grunn en vekst i sambandet som tilsvarer generell vekst i transportarbeidet.

## 12.4 FREMTIDIG PERSONTRANSPORT, REISELIV OG NYTTETRAFFIKK

Figuren nedenfor viser ÅDT-trafikken for letter kjøretøy (fritidsreiser og nyttetraffikk) langs fv82 (Andenes til Melbu fergekai), fv.820 (Sortland til Bø) og fv.821 (Frøskeland til Myre).

Det er tatt utgangspunkt i 2021 og trafikken er beregnet med basis i de forutsetningene som er gjengitt i denne rapporten.



Figur 12-2: Persontrafikken langs fv.82/fv.820/fv.821 fra 2021 til 2033

Nyttetrafikken utgjør den største andelen av totaltrafikken med mindre kjøretøy. Det er imidlertid lagt til grunn en større vekst i fritidstrafikken enn nyttetrafikken, bl.a. som av at en har hensyntatt SSBs befolkningsprognoser.

Med dette som utgangspunkt kan andelen av fritids-/reiselivstrafikken øke mer enn nyttetrafikken.

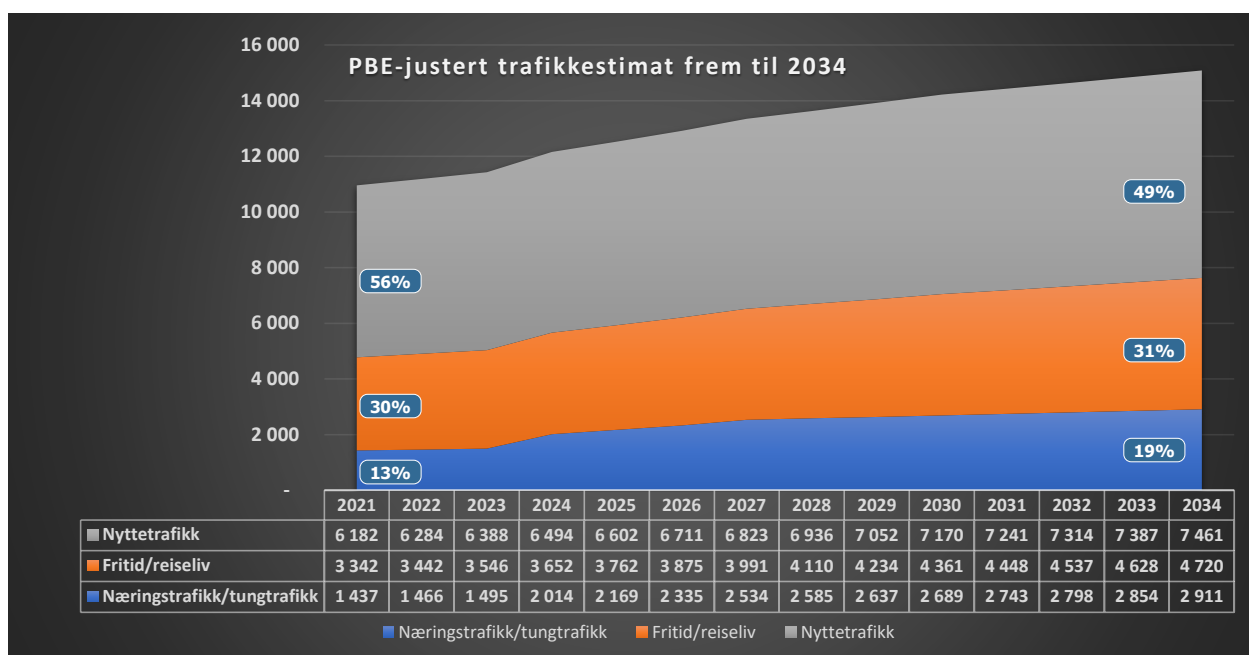
## 12.5 FREMTIDIG TRAFIKK, SAMLET VURDERING

ÅDT tall for store og små kjøretøy lar seg ikke uten videre summere. Store biler representerer en større trafikkbelastning enn små, da de tar mer plass på veiene og krever en annen infrastruktur

enn små kjøretøy. I figuren nedenfor har vi forsøkt å ta hensyn til dette ved å omregne kjøretøyene til en felles målestokk; PBE. PBE benyttes bl.a. i fergestatistikken for å hensyn til bl.a. de nevnte faktorer. En vanlig personbil tilsvarer 1,025 PBE, mens et vogntog på f.eks. 19,5 meter utgjør 9,291 PBE.

- For nyttrafikk har vi benyttet 1,025 PBE, da hovedtyngden av slik trafikk er personbiler.
- For fritidstrafikk/turisme har vi benyttet et snitt mellom en personbil og en campingbil, tilsvarende 1,846 PBE.
- For næringstrafikk har vi benyttet en faktor som tilsvarer en kjøretøylengde på mellom 14,51 meter og 17,5 meter. Dette gir en PBE faktor på 7,643.

Basert på disse forutsetningene fremkommer følgende figur for årssdøgnetrafikken; basert på PBE-omregningen, fra 2021 til med 2033.



Figur 12-3: Fremskrevet trafikkutvikling 2021-2033, sentrale Vesterålsveier, omregnet til PBE

Figuren gir følgende informasjon om utviklingen frem til og med 2033, basert på forutsetningene:

- Nyttetraffikken øker med 21%
  - Dette er litt lavere enn de andre kategoriene, og skyldes bl.a. at en har tatt hensyn til SSB's prognoser for befolkningsutvikling. Andelen av transportarbeidet på veiene kan reduseres fra 56% i 2021 til 49% i 2033.
- Fritidreiseliv øker med 41%
  - Regionens satsing på reiseliv forventes å gi vekst. Andelen av transportarbeidet på veiene kan øke fra 30% i 2021 til 31% i 2033.
- Nytte/næringstrafikken øker 103%
  - Store næringslivssatsinger er i gang i Vesterålen, og det forventes vekst i en av Nord-Norges største sjømatregioner. Andelen av transportarbeidet på veiene kan øke fra 13% i 2021 til 19% i 2033.

Samlet øker trafikken med 38%.