

Bodø, Beiarn og Saltdal kommune

Nærings- og samfunnsanalyse

Skisseprosjekt for nye vegløsninger på deler av
fv.813 og 812

BILAG 1



Oppdragsnr.: 5141419 Dokumentnr.: 01 Versjon: 2
2015-11-20

Oppdragsgiver: Bodø, Beiarn og Saltdal kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Frank Movik
Rådgiver: Norconsult AS, Konrad Klausens vei 8, NO-8003 Bodø
Oppdragsleder: Stig Andre Knudsen
Fagansvarlig: Morten Selnes
Andre nøkkelpersoner:

2	2015-11-20	For bruk	MoSel	SAK	SAK
1	2015-11-06	Skisseprosjekt vegløsninger Fv812 og Fv813. Bilag 1: Nærings- og samfunnsanalyse	MoSel	SAK	SAK
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Sammendrag

Tiltaket

Analysen er basert på anbefalinger i hovedrapporten. Dette innebærer utbedringer og tunnel på 4 delstrekninger på Fv812 og Fv813.

Dagens trafikk ligger rundt ÅDT 500 for Fv812 og ÅDT 400 for Fv813. 12% av dette regnes som tungtrafikk.



Tiltakets forventede effekt på regionen

1. Tiltaket innebærer en betydelig nedkorting av kjøreavstand og kjøretid samt utbedring av vanskelige delstrekninger på strekningene
 - a. Tuv-Misvær
 - b. Tuv-Storjord
 - c. Tuv-Røkland
2. Faktorer som vil generere mer trafikk på Fv812 og Fv813, og som derved øker behovet for tiltaket, vil i første rekke være;
 - a. Økning i eksportrettet (tung)trafikk fra industri og havbruk i Meløy og Gildeskål som eksporteres over ny mellomriksvei Fv77 Graddis.
 - b. Fv812 vil bli et forbedret alternativ til Rv80 som transportrute mellom Meløy og Gildeskål mot Sverige og E6 sørover. Differansen mellom disse to alternativene kan bli 24,4 km kjørelengde, 17 minutter kjøretid og en innsparing på ca 186 kr pr tur. Dette tilsvarer en reduksjon i kjørelengde på opp mot 30%.
 - c. Økning i tungtrafikk ved igangsetting av Kvitberget (Ljøsenhammeren) dolomittbrudd.
 - d. Økning i friluftslivrettet trafikk fra Bodø opp mot Vestvatn og Beiarfjellet, og mot Beiardalen/Beiarelv.
 - e. Generell trafikkøkning som konsekvens av økt innbyggertall i regionen og forbedret veistruktur i regionen.
3. Tiltaket innebærer at BAS-regionen utvides slik at Misvær, Vestvatn, Skjerstad og Breivik blir liggende innen ca 1 times reisetid fra Bodø sentrum, og ved at Misvær og Beiarn får nedkortet reisetid til Rognan, Røkland og Fauske. Avstanden mellom Storjord i Beiarn og en viktig arbeidsplass som Universitetet i Nordland blir redusert til 78,5 km tilsvarende en reisetid på litt over en time.
4. Tiltaket innebærer at Fv812 får økt betydning som avlastingsveg / beredskapsveg i forhold til Rv80.
5. Tiltakene vil gi økt faktisk og opplevd trafikksikkerhet, og økt effekt for personbefordring.
6. Tiltakene vil gi forbedret tjenestetilbud / sikkerhet bl.a. i form av kortere utrykningstid for ambulanse, brann, redning, sykefrakt mv.

Innhold

1	Innledning og metode	7
1.1	Innledning	7
1.2	Metode	7
1.2.1	Datagrunnlag	7
1.3	Kort tiltaksbeskrivelse	7
1.3.1	Oversiktskart	7
1.3.2	Fv 812. Delstrekningen Tuvhaugen – Koddvåg	8
1.3.3	Fv 812. Delstrekningen Børelv – Oldereid. Tre alternativ	9
1.3.4	Fv 812. Omlegging og tunnel på delstrekningen Medby – Sæter.	12
1.3.5	Fv 813. Utbedringer. Delstrekning Larsoslia	13
1.3.6	Nedkorting av kjørelengde og kjøretid i forhold til dagens trase.	14
1.3.7	Tillatt last og vogntoglengde på Fv 812 og Fv 813. 14	
1.3.8	Årsdøgntrafikk ÅDT i regionen	15
1.3.9	Utvikling i vegtrafikken. Vegtrafikkindeksen	16
2	Befolkningsutvikling	17
2.1	Historisk utvikling. Perioden år 2000 – 2015.	17
2.1.1	Kommuner i Saltenregionen	17
2.1.2	Grunnkretser i Skjerstad	17
2.2	Prognostisert utvikling. Perioden år 2015-2030.	18
2.2.1	Kommuner i Saltenregionen	18
2.2.2	Grunnkretser i Skjerstad.	18
3	Næringsutvikling	19
3.1	Antall Foretak – med unntak av primærnæringene og offentlig forvaltning	19
3.2	Pendling	20
3.3	Sysselsetting	20
3.4	Næringer og bedrifter som genererer veitransport i Meløy, Gildeskål, Beiarn	21
3.5	Friluftsliv og reiseliv	23
3.6	Landbruk og skogbruk	25
3.6.1	Bodø kommune	25

3.6.2	Beiarn kommune	25
4	Regionale analyser	27
4.1	BAS Regioner. Bo-, arbeids-, og serviceregioner.	27
4.2	Indeks Nordland 2015.	29
4.3	Godsstrømsanalyse – Nordland 2015	30
4.3.1	Hovedtrekk innen godsstrømmer i Nordland.	30
4.3.2	Godsstrømmer – Sjømatsektoren i Salten.	31
4.3.3	Godsstrømmer – Utvalgte næringer i Salten.	32
5	Endringsfaktorer i regionen – planlagte og mulige	34
5.1	Kvitberget dolomittbrudd (Ljøsenhammeren)	34
5.2	Saura industriområde	35
5.3	Verdiskaping basert på produktive hav i 2050	36
5.4	Ny mellomriksveg Rv77 Tjornfjellet (Graddis)	37
5.5	Videre utvikling av Rv80 – Omlegging omkring Fauske sentrum	38
5.5.1	Vegpakke Salten	38
5.5.2	Rv80 Klungset - Vestmyra	38
5.5.3	Omlegging av E6 rundt Fauske	38
5.6	Videre utvikling av E6 – Sørfold – Saltfjellet nord.	39
5.6.1	Saltfjellet Nord	39
5.6.2	E6 Sørfoldveiene	39
6	Tiltakets nytteverdi.	40
6.1	beregnet nedkorting av Transportpris – eksempel Semitrailer	40
6.1.1	Nedkorting av transportpris fra Tuvlia (kryss Fv 17 x Fv 812) til Moldjord, Skjerstad, Misvær og Røklund.	40
6.2	Transportpris – Eksempel Tung lastebil	41
6.2.1	Ljøsenhammeren – Medby	42
6.3	Distansekostnad – alle kjøretøy	42
7	Tiltakets forventede innvirkning på regionen	43
8	Vedlegg	44
8.1	Befolkningsutvikling	44
8.2	Pendling	46
8.3	Sysselsetting	47

1 Innledning og metode

1.1 Innledning

Beiarn, Bodø og Saltdal kommuner her representert ved Beiarn kommune, har tatt initiativ til en veiutredning for deler av Fv812 og Fv813.

Beiarn kommune har relativt vanskelige kommunikasjonslinjer mot andre nærliggende kommuner og vekstsentra i Salten. I tillegg er kommunikasjonslinjene mot stamveinettet, jernbane og grensepasseringen mot Sverige vanskelige. Regularitet i forhold til fjelloverganger og et næringsliv som i økende grad er avhengig av et åpent transportmønster og en fungerende arbeidsmarkedsregion, forsterker dette bildet.

1.2 Metode

Vi har i denne rapporten hentet inn tilgjengelig datamateriale fra Statistisk sentralbyrå og andre offentlige datakilder.

Vi har også hatt samtaler med Sjøfossen Næringsutvikling og Meløy Næringsforum.

1.2.1 Datagrunnlag

Vi har hentet data fra følgende rapporter:

- Nye vegløsninger på deler av Fv812 og Fv813. Underlag og forutsetninger for skisseprosjekt. Beiarn, Bodø og Saltdal kommuner. Juni 2014. Utarbeidet av COWI.
- Nærings- og godsstrømsanalyse Nordland. Transportutvikling AS, mai 2015.
- Bo-, arbeids-, og serviceregioner i Nordland. NIBR. Notat 2003:112.
- Verdiskaping basert på produktive hav i 2050. Rapport fra arbeidsgruppe oppnevnt av Det Kongelige Norske Videnskabers Selskab (DKNVS) og Norges Tekniske Vitenskapsakademi (NTVA). 2012.
- Indeks Nordland 2015
- Regional analyse for Nordland 2014. Attraktivitetsanalyse; Befolkningsutvikling, næringsutvikling og scenarier. Telemarksforskning.

1.3 Kort tiltaksbeskrivelse

1.3.1 Oversiktskart

Figuren under viser en skisse der delstrekningene er inntegnet med blå farge.



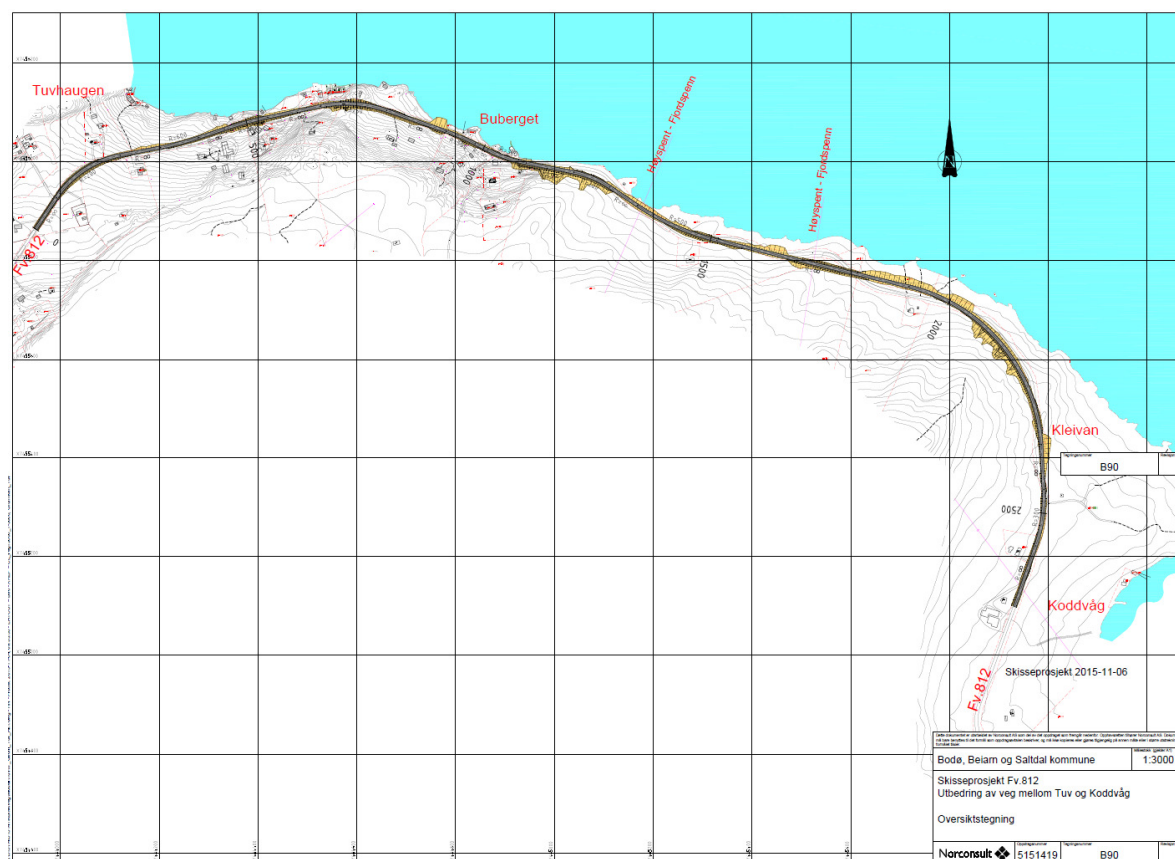
Figur 1. Oversiktskart. Skisse over aktuelle delstrekninger på Fv 812 og Fv 813. Kilde: norgeskart.no

De aktuelle delstrekningene er:

- Fv 812: Tuvhaugen – Koddvåg
- Fv 812. Børelv – Oldereid. 3 alternativ.
- Fv 812. Omlegging og tunnel på delstrekningen Medby – Sæter.
- Fv 813. Larsoslia.

1.3.2 Fv 812. Delstrekningen Tuvhaugen – Koddvåg

Dette omfatter tiltak på Fv 812 på delstrekningen Tuvhaugen – Koddvåg. På denne delstrekningen vil ny trase i hovedsak følge dagens trase med mindre justeringer i forhold til kurvatur.

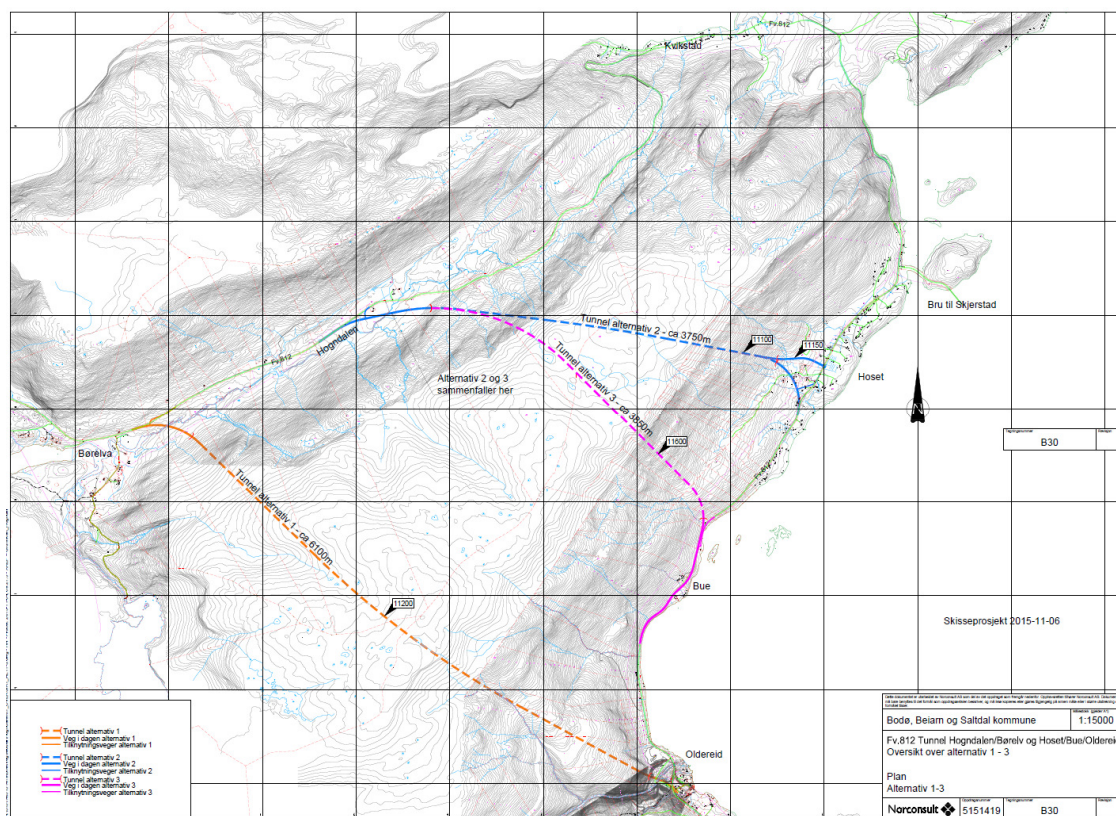


Figur 2. Delstrekningen Tuvhaugen – Koddvåg. Norconsult AS.

1.3.3 Fv 812. Delstrekningen Børelv – Oldereid. Tre alternativ

Dette omfatter tiltak på Fv 812 på delstrekningen Børelv - Oldereid. På denne delstrekningen er det i tillegg til dagens trase over Kvikstadheia foreslått tre alternative løsninger:

1. Børelv - Oldereid med ca 6.100 m tunnel.
2. Hogndalen – Hoset med ca 3.750 m tunnel
3. Hogndalen – Bue med ca 3.850 m tunnel

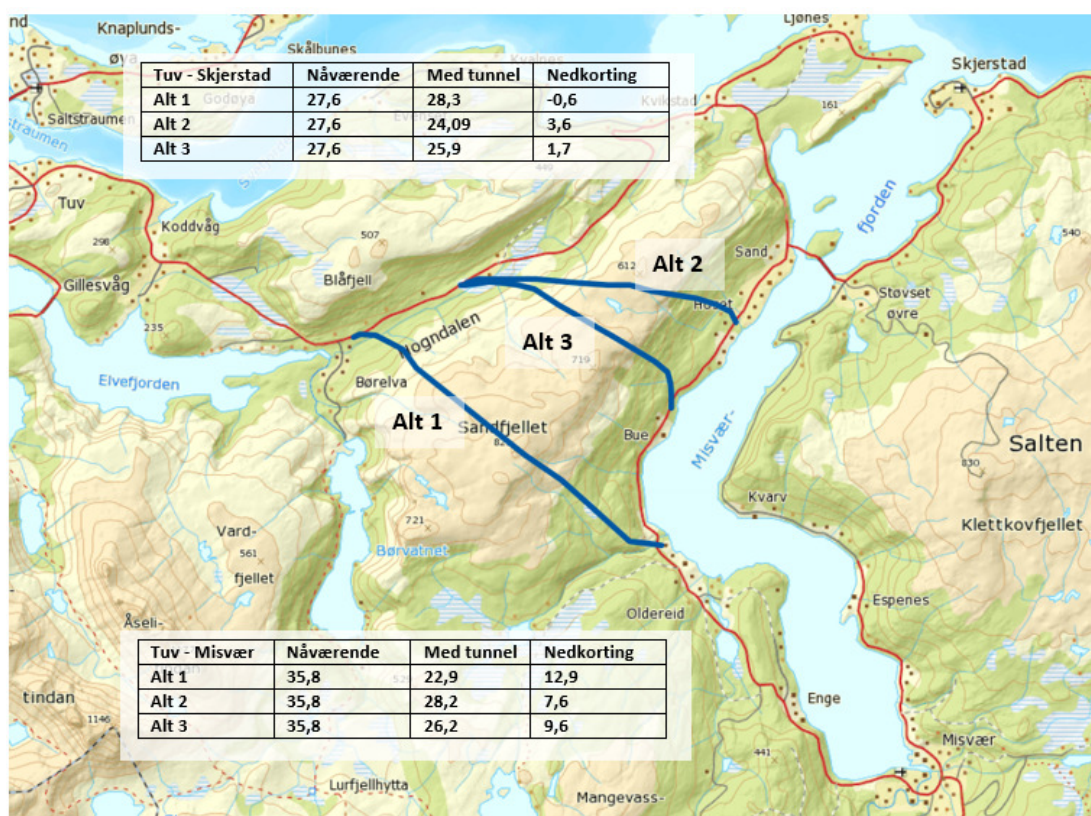


Figur 3. Delstrekningen Børelv – Oldereid. 3 alternativer. Norconsult AS.

Felles for disse tre alternativene er at de vil gi en til dels betydelig nedkorting i kjørelengde mellom Tuv og Misvær. I tillegg vil man unngå stigningen over Kvikstadheia opp til høyde 245 moh. I figuren under har vi skissert antall meter nedkorting i de tre alternativene i forhold til dagens trase på strekningene:

- Tuv Misvær (fra Fv17 x Fv812 til brua i Misvær)
- Tuv Skjerstad (fra Fv17 X Fv812 til Skjerstad kirke)

Vi har beregnet kjørelengder etter google-maps.



Figur 4. Nedkorting av kjørelengder på strekningene Tuv-Skjerstad og Tuv-Misvær for alternativ 1, alternativ 2 og alternativ 3. Alle avstander i km.

Vi ser av figur 4 at alternativ 1 vil gi en betydelig nedkorting på kjørestrekningen Tuv-Misvær, mens alternativ 1 vil gi en noe lengre kjørestrekning på strekningen Tuv-Skjerstad. I praksis vil denne forlengelsen være omtrent 0 på grunn av at man unngår stigningen over Kvikstadheia.

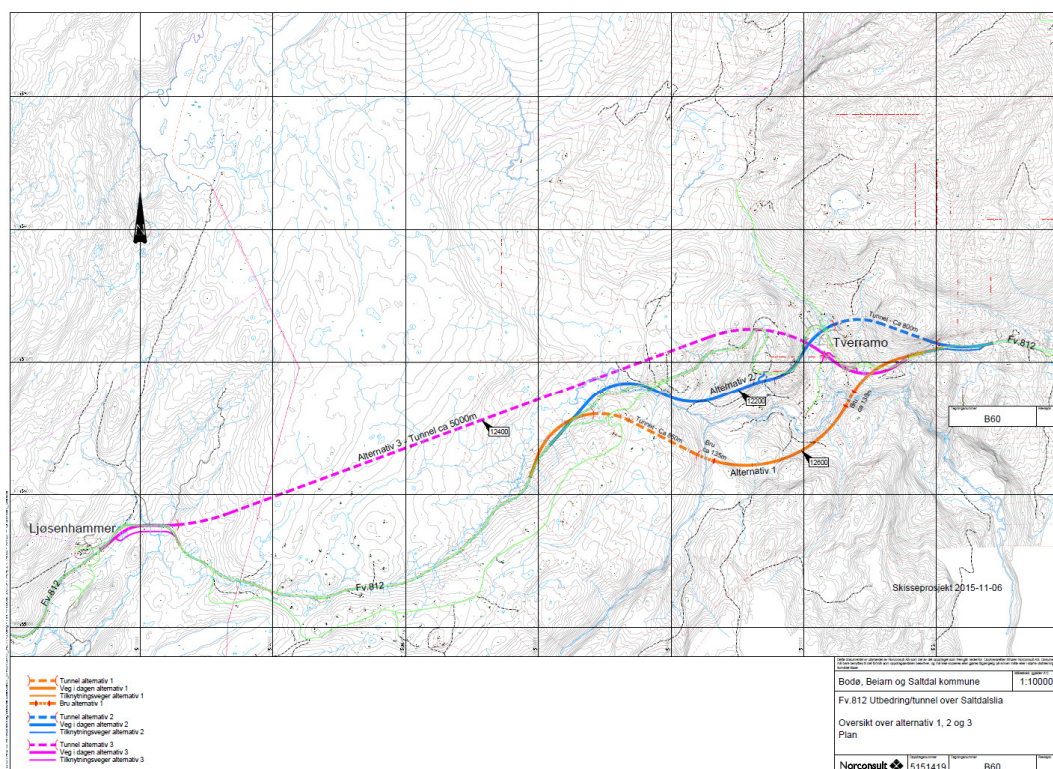
Alternativ 2 vil gi minst nedkorting på strekningen Tuv – Misvær (7,6 km), men en god nedkorting av kjørestrekningen Tuv – Skjerstad (3,6 km).

Alternativ 3 vil gi en betydelig nedkorting av kjørestrekningen mellom Tuv og Misvær (9,6 km) og ca 1,7 km nedkorting på strekningen Tuv – Skjerstad.

Beregnet årstdøgns trafikk (kap 1.3.8.) på strekningene viser at det er langt større trafikk på strekningen Tuv – Misvær enn hva tilfellet er på strekningen Tuv – Skjerstad. I hovedrapporten er alternativ 3 anbefalt løsning (Hogndalen – Bue). Dette alternativet vil gi klare fordeler for begge strekninger i form av betydelig nedkorting av kjøreavstand og nedkorting i antall høydemeter. Fjellovergangen over Kvikstadheia er 245 moh med relativt bratt stigning opp fra østsiden av fjellovergangen. Vegen vil i tillegg få en bedre horisontalkurvatur ved at en del bratte kurver faller bort. Ved en omlegging vil man også unngå et smalt og rasutsatt strekning ved Kvikstadvika.

1.3.4 Fv 812. Omlegging og tunnel på delstrekningen Medby – Sæter.

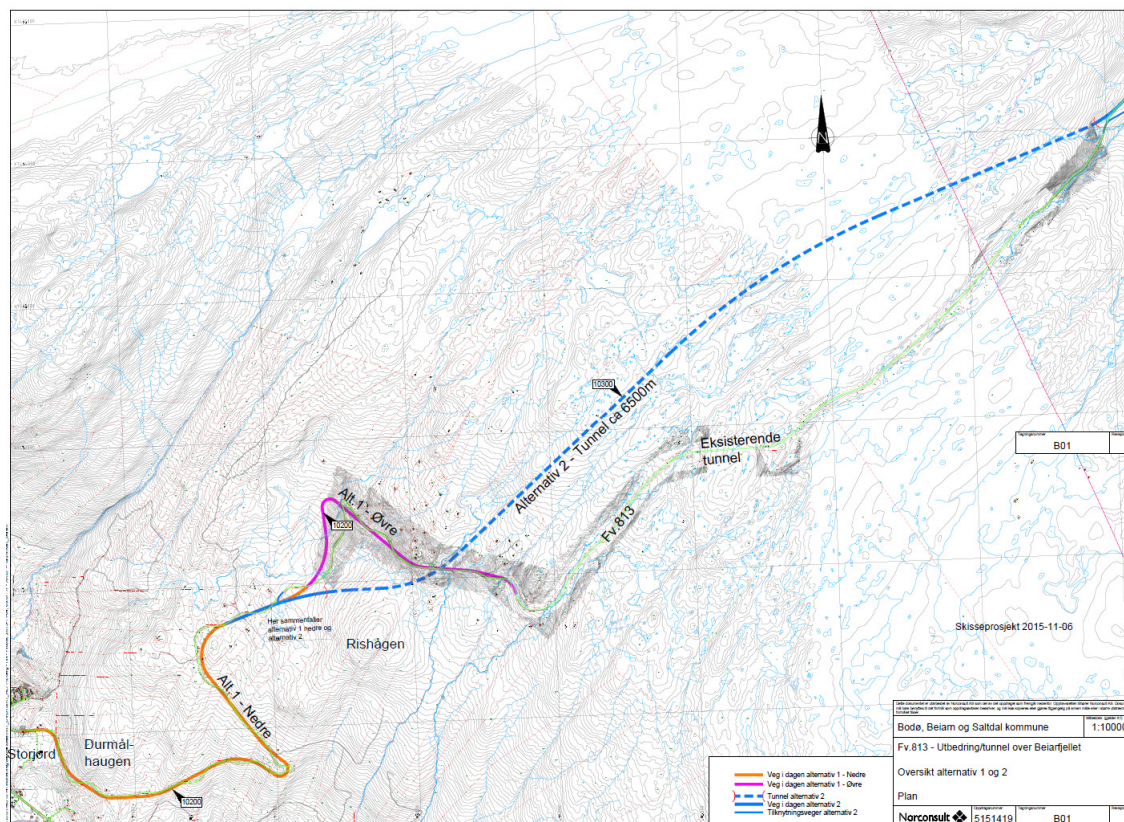
Dette omfatter Fv 812 på delstrekningen Medby – Sæter i Saltdal kommune. Dagens trase er ca 4,5 km lang og stedvis sterkt kurvet med vanskelige stigningsforhold. Omleggingen etter alternativ 2 innebærer bygging av ca 800 m tunnel, utretting av kurver og utjevning av stigningsforhold. Omleggingen innebærer at delstrekningens kjørelengde reduseres til ca 3.700 m – dvs en nedkorting av kjørelengde på ca 800 meter.



Figur 5. Fv 812. Omlegging og tunnel på delstrekning Medby – Sæter. Norconsult AS.

1.3.5 Fv 813. Utbedringer. Delstrekning Larsoslia

Dette omfatter Fv 813 i Beiarn kommune på delstrekningen Larsoslia over en strekning på totalt ca 6500 meter. Utbedringene etter alternativ 1 innebærer utretting av kurver og utjevning av stigningsforhold. Ny trase vil i hovedsak følge dagens trase. Vi vurderer at ny trase ikke vil innebære vesentlig nedkorting av kjørelengder og derved kjøretid.



Figur 6. Fv 813. Omlegging i Larsoslia. Norconsult AS.

1.3.6 Nedkorting av kjørelengde og kjøretid i forhold til dagens trase.

Vi har i tabellen under beregnet nedkorting av kjørelengde mellom Tuv (kryss Fv17 X Fv 812) og

- Storjord i Beiarn
- Skjerstad
- Misvær
- Røkland i Saltdal

Vi har sammenlignet kjørelengde med det som ut fra Godsstrømsanalysen for Nordland synes å være den foretrukne rute via Rv80 og Fauske.

Strekning	Nåværende kjørelengde Km	Nåværende kjøretid min	Nedkorting Kjørelengde Km, Alt 2	Nedkorting tid , min.
Tuvlia – Storjord	62,4	61	9,6	11
Tuvlia - Skjerstad	27,6	28	1,7	2
Tuvlia – Misvær	35,8	35	9,6	11
Tuvlia – Røkland	76,6	73	10,4	13
Tuvlia-Røkland via Rv 80 og Fauske	90,7	77	0	0

Tabell 1. Nedkorting av kjørelengde og kjøretid etter alternativ 2 for delstrekningen Børelv – Oldereid (j.fr. fig 4). Kjørelengder og kjøretid målt etter google maps.

1.3.7 Tillatt last og vogntoglengde på Fv 812 og Fv 813.

Vi legger til grunn Vegliste 2015 (oktober 2015) fra Statens vegvesen. de aktuelle vegstrekningene har en lengdebegrensning på 19,5 meter (24 meter for tømmertransport på enkelte delstrekninger), og en vektbegrensning på 50 tonn maksimal totalvekt.

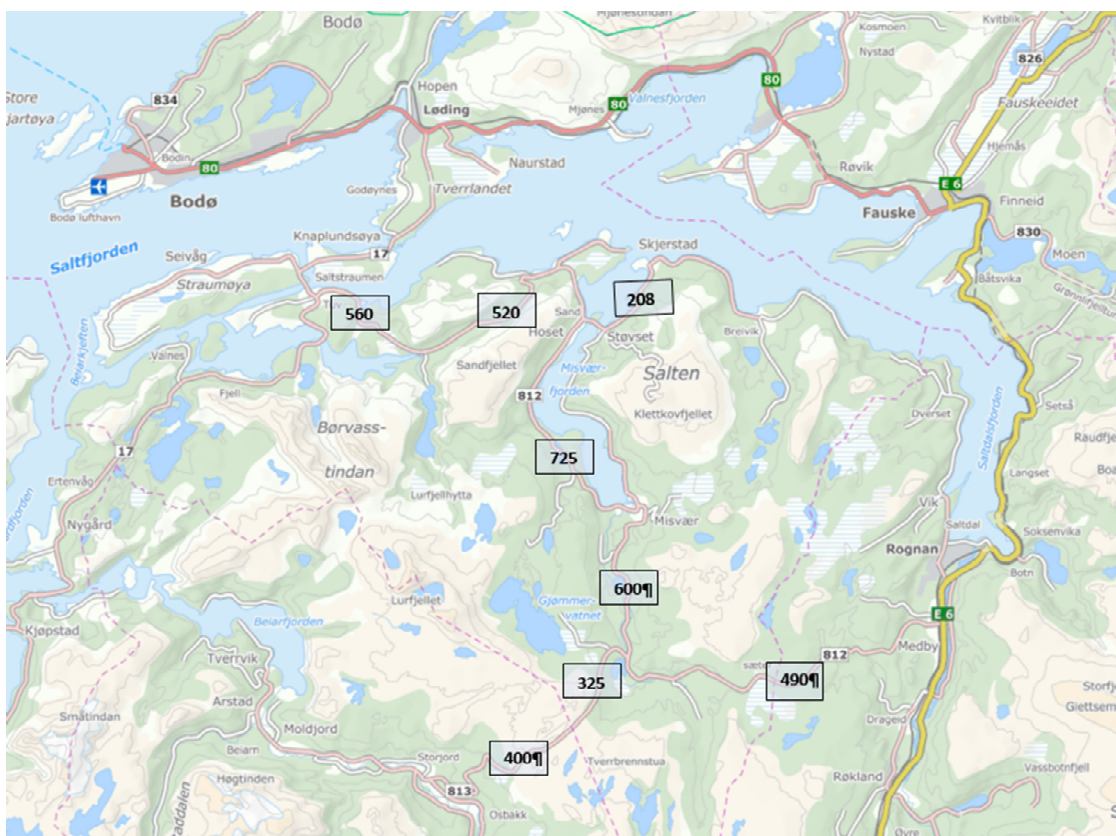
Veg	Vegstrekning	Veglengde	Bruksklasse		Veggruppe	Tillatt vogntoglengde		Maks totalvekt	
			Sommer	Vinter		Generelt	Tømmer	Generelt	Tømmer
FV 812	Medby X Ev6 - Vesterli - Misvær sentrum	32 719	BkT8	Bk10	A	19,5	24	50	
FV 812	Misvær sentrum - Tuv X F17	36 218	BkT8		A	19,5		50	
FV 812	Arm til Støvset	1 246	BkT8		A	19,5		50	
FV 813	Vesterli X F812 - Moldjord - Tverrvik	31 875	BkT8	Bk10	A	19,5	24	50	

Tabell 2. Tillatt last og vogntoglengde, Fv 812 og Fv 813. Kilde SVV. Vegliste 2015.

1.3.8 Årsdøgntrafikk ÅDT i regionen

Årsdøgntrafikken ÅDT er et uttrykk for gjennomsnittlig antall kjøretøyer pr døgn på en strekning. ÅDT vil være noe høyere om sommeren enn om vinteren, og gjerne høyere i helgene på grunn av økt fritidstrafikk. Vi ser av figur 7 at det er noe interntrafikk mellom Vesterli - Misvær og Skjerstad, og at det generelt er en lav ÅDT i området som blir berørt av dette tiltaket.

For enkelte delstrekninger er det angitt en prosentandel tunge kjøretøy. Over Kvikstadheia og over Ljøsenhammeren (Fv812) er ÅDT-andelen av tunge kjøretøy satt til 12%. Dette innebærer at ÅDT for tunge kjøretøy over Kvikstadheia er 62 tunge kjøretøy pr døgn. Tilsvarende er ÅDT for tunge kjøretøy over Ljøsenhammeren 59. Det er ikke angitt noen prosentandel tunge kjøretøy over Fv813 mot Beiarn. For enkelhets skyld vil vi i det følgende sette ÅDT for tunge kjøretøy til 60.



Figur 7. Årsdøgntrafikk (ÅDT) på aktuelle vegstrekninger. Over Kvikstadheia og over Ljøsenhammeren er andelen tunge kjøretøy 12%. Kilde: Statens vegvesen. Kartgrunnlag: Kommune kart.no

1.3.9 Utvikling i vegtrafikken. Vegtrafikkindeksen

Vegtrafikkindeksen er regnet ut fra Statens vegvesens rundt 300 maskinelle tellepunkt, der trafikken blir registrert kontinuerlig hver time heile året.

Det vektete utvalget gir et sannsynlig bilde av utviklingen i trafikkarbeidet (vognkm) på riks- og fylkesvegnettet. Talene er gitt som endring i prosent i forhold til samme tidsperiode året før.

Det var 2,0% mer trafikk på veiene i august 2015 enn i august 2014. Fordelt på riksveier og fylkesveier er veksten hittil i år (september 2014 – august 2015) 0,9% på fylkesvegene og 2,5% på riksveiene.

Dersom vi legger til grunn en vekst på 0,9%, vil vi få følgende utvikling:

Strekning	ÅDT				
	2014	2015	2020	2025	2030
Kvikstadheia	520	525	548	573	599
Ljøsenhammeren	490	494	517	540	564
Beiarfjellet	400	404	422	441	461

Tabell 3. Mulig trafikkutvikling ÅDT over Kvikstadheia, Ljøsenhammeren og Beiarfjellet. Kilde: Statens Vegvesen. Vegtrafikkindeksen august 2015.

Vegtrafikkindeksen varierer mye fra år til år, og vi har her valgt ett enkelt år (september 2014-august 2015) som referanse. En utvikling av vegtrafikkindeksen over flere år, kan gi et annet bilde.

Dette er en beregning som legger til grunn en «flat» utvikling gitt dagens strukturer. Trafikkøkning ut over dette vil i første rekke være resultatet av endringer i foretrukket kjøremønster mellom Saltdal (E6) og Bodø, Meløy og Gildeskål, og endringer som følge av viktige endringsfaktorer i regionen. Vi vil komme tilbake til endringer i kjøremønster (kap 4.1.) og endringsfaktorer (kap 5).

2 Befolkningsutvikling

Befolkningsutvikling beskriver den årlige endringen i folkemengde i en kommune eller i et område. Vi har i denne sammenhengen tatt utgangspunkt i hele Saltenregionen. Omlegginger på delstrekninger av FV 812 og FV 813 vil i første rekke påvirke kommunene Bodø, Beiarn og Saltdal, men det vil også være relevant å se dette tiltaket i en regional helhet.

2.1 Historisk utvikling. Perioden år 2000 – 2015.

2.1.1 Kommuner i Saltenregionen

Vi har i vedlegg 8.1. vist en grafisk framstilling av befolkningsutviklingen i alle kommuner i Saltenregionen og sammenlignet denne utviklingen med Saltenregionen som helhet og nasjonen.

Saltenregionen har gjennom perioden hatt en vekst i befolkningen på 5.594 personer tilsvarende 7,4%. Dette er en vekstrate som ligger klart under den nasjonale befolkningsveksten i perioden (ca 15,3%). Den 1. januar 2015 var det registrert 80.388 personer bosatt i Saltenregionen. Det er befolkningsutviklingen i Bodø som bidrar til en positiv vekst i Saltenregionen.

Av alle 9 kommuner i Saltenregionen, er det bare Bodø som har en positiv befolkningsvekst i perioden år 2000 - 2015. For Bodø er denne veksten på 8.818 personer eller 21,3%. Befolkningsveksten i Bodø ligger derved over befolkningsveksten på nasjonalt nivå. De øvrige 8 kommunene i Saltenregionen har tilnærmet nullvekst (Fauske) eller negativ vekst gjennom perioden.

Saltdal kommune har hatt en negativ utvikling på -3,1% gjennom perioden. Dette tilsvarer en befolkningsnedgang på 153 personer. Fra 2014 – 2015 har Saltdal kommune hatt en befolkningsvekst på 44 personer. Den 12. januar 2015 var det registrert 4.734 personer bosatt i Saltdal kommune.

Beiarn kommune har i perioden vist en betydelig befolkningsnedgang på 253 personer tilsvarende -19,3%. Den 1. januar 2015 var det registrert 1.058 personer bosatt i Beiarn kommune.

2.1.2 Grunnkretser i Skjerstad

Skjerstad var en egen kommune fram til 2005 da den ble slått sammen med Bodø kommune. Vi har i denne sammenheng sett på den historiske befolkningsutviklingen i de grunnkretsene i Bodø kommune som tilsvarer den gamle Skjerstad kommune.

Den 1. januar 2005 ble det registrert 979 personer i de grunnkretsene som inntil da utgjorde Skjerstad kommune. Fram til 1. januar 2015 var dette folketallet redusert til 923 – dvs en reduksjon på 56 personer tilsvarende en reduksjon på -5,7%.

2.2 Prognostisert utvikling. Perioden år 2015-2030.

2.2.1 Kommuner i Saltenregionen

Vi har i vedlegg 8.1. vist en grafisk framstilling av befolkningsutviklingen i alle kommuner i Saltenregionen og sammenlignet denne utviklingen med Saltenregionen som helhet og nasjonen.

Vi legger til grunn prognosemodellen fra Statistisk sentralbyrå og at befolkningsutviklingen i Bodø vil ligge på høyt nivå (HHMH), at befolkningsutviklingen i Meløy, Saltdal og Fauske vil ligge på mellomnivå (MMMM) og at befolkningsutviklingen i øvrige kommuner i Saltenregionen vil ligge på lavnivå-alternativet (LLML).

Generelt vil kommunene i Salten – som for øvrig i landet – oppleve en eldrebølge som vil gi en økning i antall personer eldre enn 67 år (pensjonister) fra ca år 2022 – 2025 og årene etter. Denne «eldrebølgen» vil bli sterkere i bykommunene som følge av at etterkrigsfamiliene med store barnekull i årene like etter krigen i stor grad bosatte seg i byene, samtidig som at byene opplevde en stor tilstrømning på 50-60-tallet.

Dersom vi legger prognosen til grunn, vil Saltenregionen i år 2030 ha en befolkning på ca 91.600 personer. Dette vil være en vekst på ca 11.000 personer tilsvarende ca 14%. Dette vil være en vekstrate omtrent som i nasjonen for øvrig. Det vil i hovedsak være befolkningsveksten i Bodø som bidrar mest til denne veksten.

I prognosen vil det være Bodø og Hamarøy som får positiv befolkningsvekst i perioden. Bodø kan få en befolkningsvekst på ca 12.000 personer tilsvarende 24%, mens Hamarøy kan få en befolkningsvekst på ca 190 personer tilsvarende 10%.

Enkelte kommuner i regionen vil få en tilnærmet nullvekst (Fauske), mens det forventes en negativ vekst i de øvrige kommunene. Størst befolkningsnedgang forventes i Beiarn med en nedgang på 184 personer tilsvarende -17%. Saltdal kommune kan få en befolkningsnedgang på ca -3 % (161 personer).

Vi understreker at dette tallmaterialet er basert på prognoser der det alltid vil være usikkerhet. Usikkerheten vil øke med antall år fra nåtid. Dersom det skjer ekstraordinære endringer i regionen i løpet av perioden, vil dette endre forutsetningene for prognosen og derved prognoseresultatet.

2.2.2 Grunnkretser i Skjerstad.

Det er i SSB's materiale ikke grunnlag for å lage prognoser på grunnkrets nivå. Ut fra en generell betraktning vil vi anta at befolkningsnedgangen i disse grunnkretsene vil fortsette på omtrent samme nivå fram mot år 2030 – dvs en reduksjon på ca -5% pr 10. år. Dette innebærer at grunnkretsene i Skjerstad i år 2030 vil ha en befolkning på ca 855 personer. Vi understreker at det er stor usikkerhet knyttet til dette anslaget, og at dette er en utvikling som legger til grunn at det ikke skjer endringer som vil endre denne utviklingsbanen.

3 Næringsutvikling

3.1 Antall Foretak – med unntak av primærnæringene og offentlig forvaltning

Vi har på grunnlag av tallmateriale fra SSB sjekket antall foretak i Saltenregionen. Tallmaterialet fra SSB omfatter alle typer foretak (bedrifter) med unntak av primærnæringene og offentlig forvaltning.

I tabellen under er alle typer foretak – små og store – slått sammen. Tabellen gir en indikasjon på aktivitet i næringslivet i kommunene.

Antall foretak pr kommune	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Endring	Endring %
1804 Bodø	2 661	2 829	2 840	2 828	2 845	2 956	3 017	356	13,4
1837 Meløy	299	318	322	337	337	355	357	58	19,4
1838 Gildeskål	110	117	127	114	131	125	138	28	25,5
1839 Beiarn	57	64	70	76	73	72	70	13	22,8
1840 Saltdal	280	290	293	267	282	284	282	2	0,7
1841 Fauske	503	531	503	490	469	487	483	-20	-4,0
1845 Sørfold	70	75	78	86	85	87	74	4	5,7
1848 Steigen	147	161	167	174	183	176	179	32	21,8
1849 Håbmer Hamarøy	107	110	117	122	113	122	115	8	7,5
Sum foretak Salten	4 234	4 495	4 517	4 494	4 518	4 664	4 715	481	11,4

Tabell 4. Antall foretak pr kommune i Saltenregionen. Med unntak av foretak innen primærnæringene og offentlig forvaltning. Kilde SSB.

Vi ser av denne tabellen at antallet foretak i Saltenkommunene er økende med størst prosentvis økning i Gildeskål, Beiarn og Steigen. Det er tilnærmet nullvekst i antall foretak i Saltdal, Sørfold og Hamarøy.

Antallsmessig er det størst økning i Bodø, Meløy og Steigen. Vi ser av tabellen at ca 64% av alle foretak i Saltenregionen ligger i Bodø kommune, og at 74% av veksten i antall foretak i Saltenregionen har kommet i Bodø i perioden 2008-2014.

Tabellen under (tabell 4) viser hvordan foretak er størrelsesfordelt i Salten (år 2014).

År 2014	Alle størrelsesgrupper	Ingen ansatte	1-4 ansatte	5-9 ansatte	10-19 ansatte	20-49 ansatte	50-99 ansatte	100 - 249 ansatte	250 ansatte og over	Andel %
1804 Bodø	3 017	1 834	701	222	152	78	17	10	3	64
1837 Meløy	357	231	84	19	18	5	0	0	0	8
1838 Gildeskål	138	95	33	3	4	3	0	0	0	3
1839 Beiarn	70	48	17	1	1	2	1	0	0	1
1840 Saltdal	282	170	68	20	13	9	2	0	0	6
1841 Fauske	483	275	114	48	30	13	3	0	0	10
1845 Sørfold	74	45	22	3	2	2	0	0	0	2
1848 Steigen	179	111	44	12	11	1	0	0	0	4
1849 Håbmer Hamarøy	115	74	23	8	7	2	1	0	0	2
Sum	4 715	2 883	1 106	336	238	115	24	10	3	
Andel %		61,1	23,5	7,1	5,0	2,4	0,5	0,2	0,1	

Tabell 5. Antall foretak (unntatt primærnæringer og offentlig forvaltning) størrelsesfordelt i Saltenregionen. År 2014. Kilde SSB.

Vi ser av denne tabellen at de aller fleste foretakene i Salten er små/meget små. Hele 84,6% av foretakene i Salten har mindre enn 5 ansatte. Det er bare Bodø, Beiarn, Saltdal, Fauske og Hamarøy som har foretak med mer enn 50 ansatte.

3.2 Pendling

Vi viser også til vedlegg 8.2. der tabellen under er vist i større format

År 2014	Sysselsatte personer etter bosted.									
Sysselsatte personer etter arbeidssted	1804 Bodø	1837 Meløy	1838 Gildeskål	1839 Beiarn	1840 Saltdal	1841 Fauske	1845 Sørfold	1848 Steigen	1849 Håbmer Hamarøy	Sum sysselsatte etter bosted i Salten
1804 Bodø	24 807	107	119	79	130	639	60	58	28	26 027
1837 Meløy	60	2 630	77	3	6	38	5	0	0	2 819
1838 Gildeskål	57	40	672	6	1	3	2	1	0	782
1839 Beiarn	32	7	14	373	5	7	1	9	0	448
1840 Saltdal	51	4	0	11	1 833	117	17	1	0	2 034
1841 Fauske	170	5	4	4	175	3 311	181	14	3	3 867
1845 Sørfold	11	2	1	0	8	269	532	2	1	826
1848 Steigen	17	2	0	0	1	4	2	959	45	1 030
1849 Håbmer Hamarøy	23	0	1	1	4	4	14	29	690	766
Sum sysselsatte etter arbeidssted i Salten	25 228	2 797	888	477	2 163	4 392	814	1 073	767	
Sum utpendlere til Salten	421	167	216	104	330	1 081	282	114	77	

Tabell 6. Pendlingsstrømmer i Saltenregionen 2014.

Pendlingsstrømmene i Saltenregionen går i hovedsak mellom kommunene Bodø – Fauske – Sørfold og Saltdal, og det er bare Bodø, Meløy og Sørfold som her har en positiv pendelbalanse (flere innpendlere enn utpendlere) i forhold til Saltenkommunene. I Hamarøy kommune er antallet inn- og utpendlere omtrent likt.

Sett i forhold til Fv812 og Fv813 er det i dag relativt få pendlere mellom Meløy, Gildeskål, Beiarn og Saltdal. Pendelstrømmen fra disse kommunene går i hovedsak i retning av Bodø og Fauske.

Pendlingsaktiviteten i Salten er generelt økende. Ut fra tabell 5 kan man si at Bodø – Gildeskål – Meløy – Saltdal – Fauske og Sørfold langt på vei kan regnes som en bo- og arbeidsmarkedsregion (BA-Region). Vi viser i denne sammenheng til kap 4.1.

3.3 Sysselsetting

Vi viser til vedlegg 8.3.

Sysselsetting kan måles etter sysselsatte etter bosted (kommunen der den sysselsatte bor), og sysselsatte etter arbeidssted (sysselsetting etter der hvor den sysselsatte har sin (hoved)arbeidsplass.

Tabellene som er gjengitt i vedlegg 8.3. gir en oversikt over sysselsetting etter bosted og etter arbeidssted i Saltenkommunene. Ulikhetene mellom sysselsetting etter arbeidssted og bosted fylles ut i hovedsak gjennom pendling.

Sysselsetting innen offentlig forvaltning (helse, skole, administrasjon) genererer relativt mye transport innad i kommunen, men relativt små transportbehov ut over egen kommune.

Sysselsetting innen primærnæringene genererer mye transport innen transport av fôr, melk, kjøtt mv (landbruk), og fôr og ferdigprodukter innen fiskeri- og havbruksnæringen.

Bygg- og anleggssektoren er en transportgenererende virksomhet ved at foretak innen denne kategorien ofte har oppdrag langt ut over kommunens grenser.

Industri er generelt en sektor med stort transportbehov. Bulktransporter løses i regelen gjennom båttransport, mens f.eks snekker- og byggevarebedrifter har inntransport av trevirke og halvfabrikata og uttransport av produkter.

3.4 Næringer og bedrifter som genererer veitransport i Meløy, Gildeskål, Beiarn

Vi gir her en oversikt over bedrifter og næringer som genererer veitransport av noe omfang. NB Denne oppstillingen er ikke uttømmende, men er ment som en dokumentasjon på transportbehovet.

Generelt betjenes butikker av semitrailere / større lastebiler. Alle kommuner har en relativt stor landbruksnæring som genererer melketransport, transport av fôr, kjøtt mv. Disse er ikke tatt med her. Landbruksnæringen er en næring som genererer relativt mye transport i forhold til antall arbeidsplasser.

Gildeskål kommune

- Fiskekroken AS. Lakseslakteri på Arnøya. Inkludert semitrailerne som kommer med isoporkasser og uttransport av fersk laks innebærer dette en trafikk på ca 50 semitrailere hver vei pr uke.
- Arnøy Fiskemottak AS (Fiskekroken AS), Frysing av fisk, fiskefileter, skalldyr og bløtdyr. Arnøya.

Beiarn kommune

- Landbrukskommune. Genererer melketransport, transport av fôr, kjøtt mv.
- Solbakk Tre AS. Snekkerfabrikk. Kjøper i stor grad råmaterialer fra Sverige.
- Frank Stensen Transport AS
- Moldjord bygg og anlegg AS.

Meløy kommune

- Norwegian Crystals
- Yara (inntransport langs vei)
- Ewos (inntransport)
- Glomfjord Industripark:

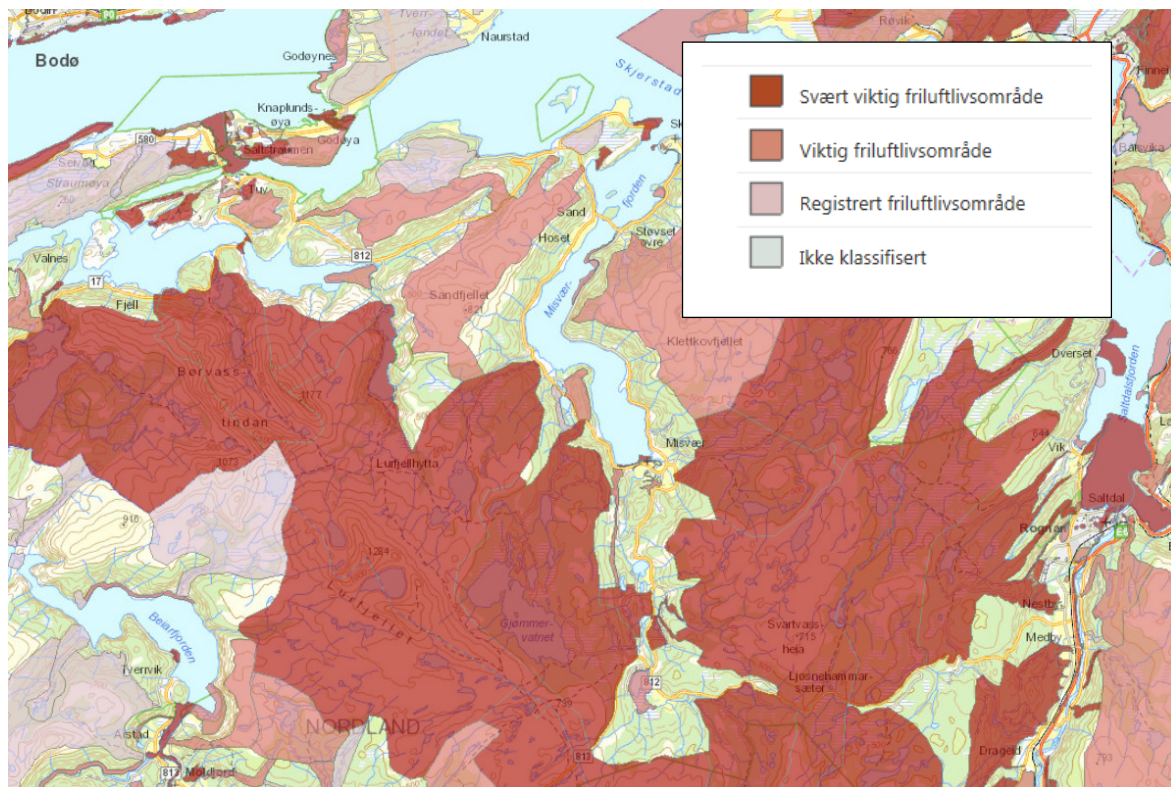
Firma	Ansatte				Verdiskapning mill. NOK/EURO		
	2008	2010	2011	2012	2008	2010	2012
Yara Norge Glomfjord	190	190	190	189	1.899	1.100	1.100
BIS Production Partner	96	96	96	69	110	110	110
REC Wafer Norway Glomfjord Multi	200	211	212	0	1.600	1.500	0
REC Wafer Norway Glomfjord Mono	165	216	223	0	240	468	0
Marine Harvest Norway AS	15	15	18	18	52	52	90
Meløy BedriftsService AS	45	40	30	15	30	26	16
Meløy Næringsutvikling AS	4	4	4	6	4	4	5
SiPro AS	33	35	35	4	31	41	20
Scan Crucible AS	11	10	15	0	0	10	0
SIC-Processing AS		54	60	0		200	0
Andre	25	30	30	9	15	25	0
SUMMARY	797	901	913	310	4.039	3.536	1.341
					€505	€ 442	€ 168
2000	493				1.050	(NOK)	€ 124

Figur 8. Oversikt over bedrifter i Glomfjord industripark. Kilde: Meløy Næringsforum – presentasjon 06.10.2013.

Transporter langs vei til/fra Meløy går i hovedsak nordover. Dette illustreres i figur 15.

3.5 Friluftsliv og reiseliv

Friluftsliv og reiseliv er i vekst i Nordland fylke. Behovet for friluftsområder vil øke i takt med at befolkningen i Bodø og i Salten øker. Områdene langs Fv812 og Fv813 er karakterisert som «svært viktige friluftsområder». Dette er og vil være viktige områder for generelt friluftsliv, hytteliv, jakt og fiske.



Figur 9. Kartlagte friluftsområder med verdigfastsetting. Kilde: Naturbase.no

I Vestvatn sør for Misvær ligger Vestvatn Alpinanlegg og skianlegg. I sesongen (nov/des – medio april) besøkes anlegget av 15-22.000 personer. Anlegget er under utbygging med utvidelse av løypenettet, og med flere snøkanoner slik at sesongen kan forlenges. Ved alpinanlegget ligger også en skiarena med skiløyper. Etter utbyggingen må det antas at antallet besøkende vil øke.

Vellykket rotenonbehandling på 1990-tallet fjernet "gyroen" i Beiarelva og den ble friskmeldt i 2001. Etter dette har utviklingen i fisket vært utrolig, og med en totalfangst omkring 6 tonn årlig ligger Beiarelva nå på toppen blant lakseelvene i Nordland. Laksen dominerer i fangsten, men det tas også vel 1 tonn sjøørret. Fisket er godt organisert i gjennom Samarbeidsordninga for Beiarelva. (Kilde: Statskog SF).

Det er meget gode jaktmuligheter i Beiarn.



Figur 10. Vestvatn skianlegg og alpinanlegg. Kilde; Vestvatn alpinanlegg. vestvatn.no

3.6 Landbruk og skogbruk

Vi legger her til grunn:

- Lokale tiltaksstrategier for miljø- og næringstiltak i landbruket 2014-2017. Beiarn kommune
- Næringsplan for Landbruket i Bodø kommune. 2011-2015.

Landbruket er en stor bruker av transporttjenester i form av transport av fôr, melk, kjøtt og levende dyr. Innen skogbruket er det et stort transportbehov i perioder med skogsdrift.

3.6.1 Bodø kommune

Utviklingen i landbruket i Bodø preges generelt av:

- Sammenlignet med resten av kommunene i Salten er jordbruket i Bodø kommune som helhet relativt stabilt. Unntaket er Skjerstad der en har hatt en halvering av bruk fra 1996 og fram til i dag. Hovedgrunnen til stabiliteten i Bodø er sannsynligvis at det finnes muligheter til alternativt arbeid.inntekt utenom brukene viser en stigende tendens.
- Landbruksnæringa utgjør en viktig del av kommunens næringsliv. Verdiskapningen i landbruket er i stor grad basert på utnyttelsen av lokale ressurser. Landbruket er svært viktig for bosettingen og levende bygder i kommunens ytterkanter.
- På grunn av byveksten er det stort press på landbruksarealene i de sentrumsnære områdene.
- Kommunens høye innbyggertall medfører at mye av landbruksarealene(utmarka) også brukes til fritidsformål.
- Bodø er et stort marked for landbruksproduksjon i Salten, og det finnes ubrukte muligheter for torgsalg, gårdssalg m.m.
- Kulturlandskapet er stedvis i ferd med å gro igjen på grunn av mindre beiting. Dette gjelder først og fremst utmarka.
- Forholdsvis lite jord ligger brakk

Det totale skogsarealet i Bodø kommune er på ca 400.000 dekar hvorav ca 250.000 dekar er produktiv skog. Avvirkningen har vært økende de siste årene og ligger på ca 5000 kubikkmeter lauv- og barskog i året. Det forventes en sterkere avvirkning etter hvert som granplantingene fra 50 og 60-tallet blir hogstmodne omkring år 2020-2030 (70 år).

Den økende avvirkningen krever god infrastruktur i form av skogsveger mv som muliggjør uttak av skog og transport av virke fram til utskipingshavn eller mottaker.

3.6.2 Beiarn kommune

Beiarn kommune har et totalareal på 1 225 000 dekar hvor ca. 15 % av arealet er skog- og jordbruk med ca. 140 000 dekar drivbar produktiv skog i privat eie og ca. 12 000 dekar jordbruksareal inkludert innmarksbeite. Utmarksområdene er viktige for sau og rein.

Det er ca. 340 landbrukseiendommer i kommunen. Av disse er det aktiv drift på 46. Areal på de øvrige eiendommene leies ut som tilleggsareal til bruk i drift. Til sammenligning var det 100 driftsenheter i 1996. Skogen er fordelt på ca. 300 eiendommer.

Landbruket bidrar til verdiskaping innen matproduksjon, skogbruk og kulturlandskapspleie, og er viktig samfunnsaktør ved kjøp og salg av tjenester og opprettholdelse av bosetting. Landbruket er således ei viktig næring i Beiarn da den er basert på nærværende naturgitte ressurser.

Jordverntanken i Norge bygger på fire hovedargumenter: Ressursvern, beredskap, kulturvern/estetikk og hensyn til landbruksforetakenes driftsøkonomi og produksjonsmiljø. Utviklingen i bruksstruktur utfordrer jordvernet også i Beiarn. Fortsatt bruksnedlegging, økt andel leiejord og redusert beitebruk gjør at mer og mer gammel kulturmark legges brakk.

I Beiarn kommune er bjørk og delvis furu de dominerende naturlige treslagene. Lauvskogen dekker ca. 113.000 dekar av det produktive drivbare skogsarealet i kommunen, mens furua dekker ca. 23.000 dekar. Granskogen er plantet og dekker ca. 34.000 dekar. Gjenstående areal som er egnet til skogplanting (treslagsskifte) er anslått til 11.000 dekar. Det er mye brattlendt skogsmark i kommunen, og 20 % av den produktive skogen er regnet som ikke drivbar. Det økonomisk drivverdig skogarealet utgjør i underkant av 140.000 dekar. Årlig løpende tilvekst for granskogen i kommunen er beregnet til vel 19.000 fastkubikkmeter.

Det avvirkes bar- og lauvtrevirke til sagbruk, papirproduksjon og produksjon av ferrosilisium mens bjørk i hovedsak anvendes til produksjon av ved av vedsentraler og vedprodusenter. Fortsatt avvirkes det ved til eget bruk. Årlig avvirking varierer fra år til år, men ligger i gjennomsnitt på ca. 5000 m³. Dette er en betydelig underavvirkning i forhold til skogens årlige tilvekst.

Alt trevirke transporteres med tømmerbiler. Det setter store utfordringer både til offentlige veger og private skogsbilveger. En del av skogsbilvegene i kommunen har for lav standard og opprusting er sterkt påkrevet.

4 Regionale analyser

4.1 BAS Regioner. Bo-, arbeids-, og serviceregioner.

BAS-Regioner i Nordland er definert som:

En BAS-Region er et geografisk område som i størst mulig grad omfatter både bostedene, arbeidsplassene og det daglige fritids- og servicetilbudet til de som bor i et område. Innen en BAS-Region er det stort omfang av daglige arbeids-, fritids- og servicereiser, mens det mellom BAS-regionene er lite omfang av slike reiser.¹

Viktige parametre som bestemmer en BAS-Region er tilgjengelighet og akseptabel reiseavstand. Hva som er akseptabel reiseavstand varierer med hva man ønsker å oppsøke, og det varierer også med livssituasjon og livsfase. Fjelloverganger og evt utsatte strekninger oppfattes som elementer som gjør reiseavstander mindre akseptable.

I forhold til jobb, er det vanlig å legge til grunn inntil én times reiseavstand mellom arbeids- og bosted. Dersom denne avstanden er større, vil dagpendling være en tilpasning til arbeidsmarkedet som vil være begrenset til en overgangsperiode. Akseptabel reiseavstand vil naturligvis også være påvirket av vegstandard mv.

I forhold til dagligvareforretninger aksepteres kortere reiseavstander. I forhold til spesialforretninger med lav besøksfrekvens for den enkelte (sk «byhandel»), aksepteres lengre reiseavstand enn én time. I dette bildet ser vi at netthandel er i sterk vekst.

Det samme gjelder serviceinstitusjoner. Overgangen til nettbaserte tjenester i f.eks post og bank, har medført at akseptert avstand til disse tjenestene er langt større enn tidligere. I forhold til serviceinstitusjoner som krever personlig frammøte (helse, offentlig administrasjon mv), vil akseptabel avstand være omtrent som i forhold til arbeidsplassen.

I forhold til fritidsaktiviteter kan det skilles mellom nærtilbud (daglige fritidsaktiviteter) og tilbud tilknyttet helge- og feriereiser (hytte/fritidsbolig, alpinanlegg, attraktive friluftsområder, jakt, fiske mv) der det aksepteres lengre reiseavstander.

Som vi ser av tabell 5, er Bodø og Fauske de viktigste byene for innpendling i regionen og der man kan forvente et omfattende servicetilbud. Sett i forhold til Bodø sentrum, har vi følgende kjøreavstander:

¹ Jukvam, Dag (2003). Bo-, arbeids-, og serviceregioner i Nordland. NIBR. Notat 2003:112.

Strekning Fv812 og Fv813	Nåværende		Nedkorting etter anbefalt alternativ i hovedrapporten	
	Km	Min	Km	Min
Bodø- Skjerstad	60,3	63	1,7	2
Bodø-Breivik	67,8	73	1,7	2
Bodø-Misvær	67,5	67	9,6	11
Bodø-Vestvatn	73,8	75	9,6	11
Bodø-Moldjord	104	105	9,6	11
Bodø – Storjord	93,8	94	9,6	11
Bodø-Røklund (Saltdal) via Fv812	108,3	106	10,4	13
Bodø-Røklund (Saltdal) via Rv80	94,6	86	0	0

Tabell 7. Nedkorting av kjøretid og kjørestrekninger innen BAS-Regionen med sentrum Bodø. J.fr. tabell 1.

Vi ser av tabell 7 at tettsteder og viktige reisemål som i dag ligger i randsonen av BAS-regionen, kommer innenfor eller innen akseptabel reisetid med en omlegging av Fv812 med tunnel gjennom Kvikstadheia etter anbefalt alternativ.

Kjøretid mellom Storjord i Beiarn og en stor arbeidsplass som Universitetet i Nordland (Mørkved) vil kunne reduseres til i overkant av en time.

Vi ser at dagens reiseavstand mellom Bodø og Røklund i Saltdal er ca 14 km / 20 min kortere via Rv80. En omlegging etter anbefalt alternativ, vil gjøre en omkjøring via Fv812 mer attraktiv selv om kjøreavstand og kjøretid fortsatt vil være noe lengre. Økt attraktivitet ligger i lavere bomvegavgifter og mindre generell trafikk.

Ut fra dette forventer vi at hoveddelen av trafikken Bodø-Saltdal fortsatt vil følge Rv80 selv etter en omlegging av Fv812 etter anbefalt alternativ. Det vil i første rekke være trafikken som skal fra Gildeskål/Meløy og videre til Saltdal som vil foretrekke Fv812.

Fv812 vil etter en omlegging få økt betydning som avlastingsveg / beredskapsveg i forhold til Rv80.

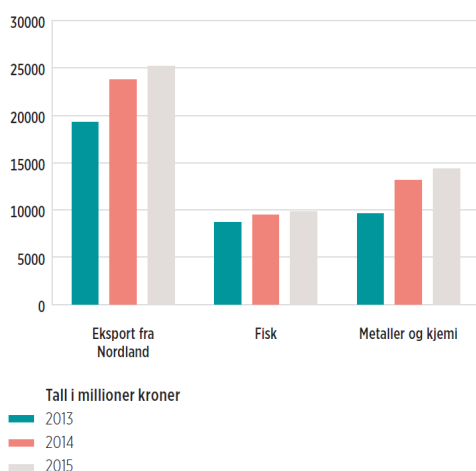
4.2 Indeks Nordland 2015.

I rapporten Indeks Nordland 2015 er det bl.a. vist til at eksportutviklingen i Nordland er langt sterkere i Nordland enn i landet som helhet. Eksportnæringer som fisk/ sjømat og industriprodukter er store forbrukere av veitransport – spesielt gjelder dette eksport av laks.

Figurene under er hentet fra Indeks Nordland og dokumenterer utviklingen i eksport fra Nordland sett i forhold til landet for perioden 2005-2015.

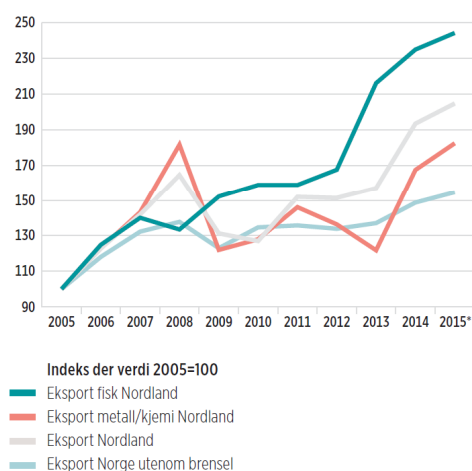
FIGUR 17

Eksport fra Nordland tradisjonelle varer



FIGUR 18

Utvikling i eksport fra Nordland 2005 til 2015



Figur 11. Eksportutvikling Nordland 2005-2015. Kilde Indeks Nordland 2015.

Vi ser av figur 11 at fiskeeksporten og eksport av industriprodukter gjør Nordland til et eksportfylke der eksportverdien ligger langt over landsgjennomsnittet. Endringer i fiskeeksport og eksport av industriprodukter vil derfor ha store implikasjoner i forhold til veitransporten.

I forhold til Fv812 og Fv813 er det spesielt utviklingen i Meløy (Industriprodukter) og Gildeskål (Fisk, Industri) som kan påvirke en økning i veitransporten.

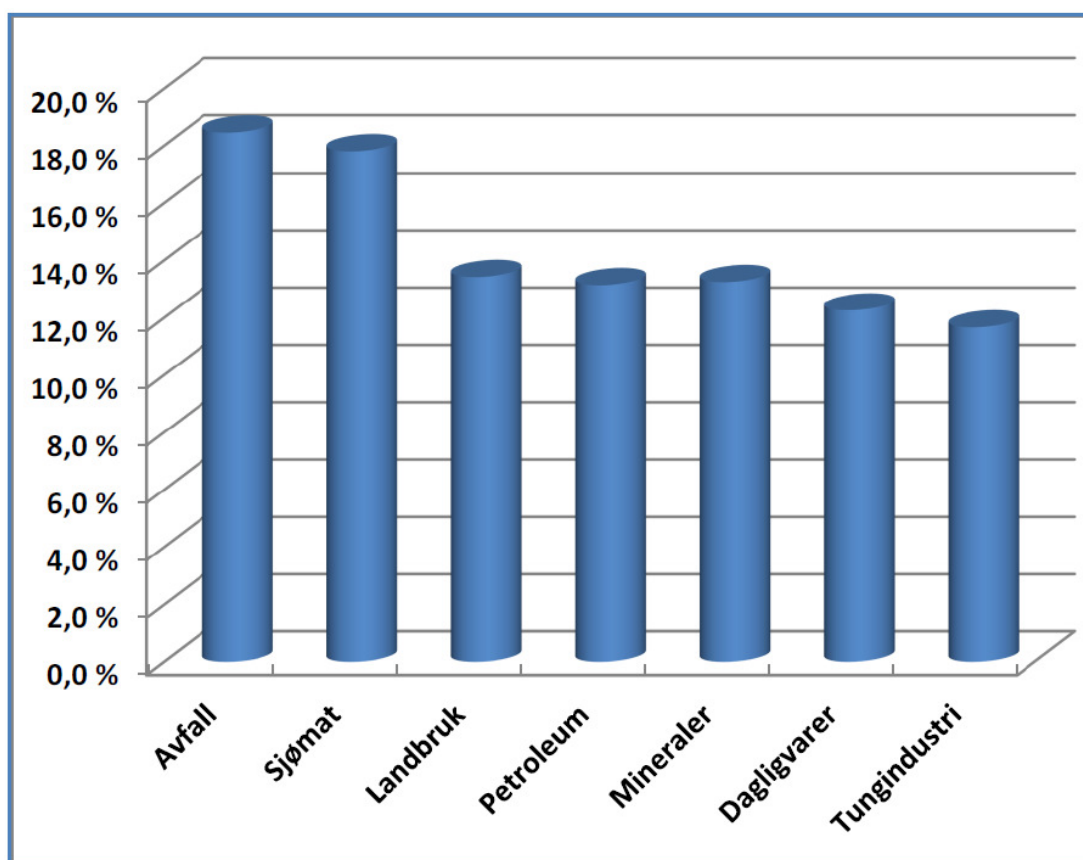
4.3 Godsstrømsanalyse – Nordland 2015

Dette kapitlet er i hovedsak hentet fra Nærings- og godsstrømsanalyse Nordland²

4.3.1 Hovedtrekk innen godsstrømmer i Nordland.

Ulike næringer genererer ulike mengder tungtrafikk. Figuren under viser fordeling av tungtrafikkbetlastning på vei for de største næringene i Nordland i 2014. Vi ser av denne figuren at avfallstransport er større enn sjømattransporten i Nordland. Store mengder avfall transporteres til Sverige (Umeå og Luleå) for brenning i fjernvarmeanlegg.

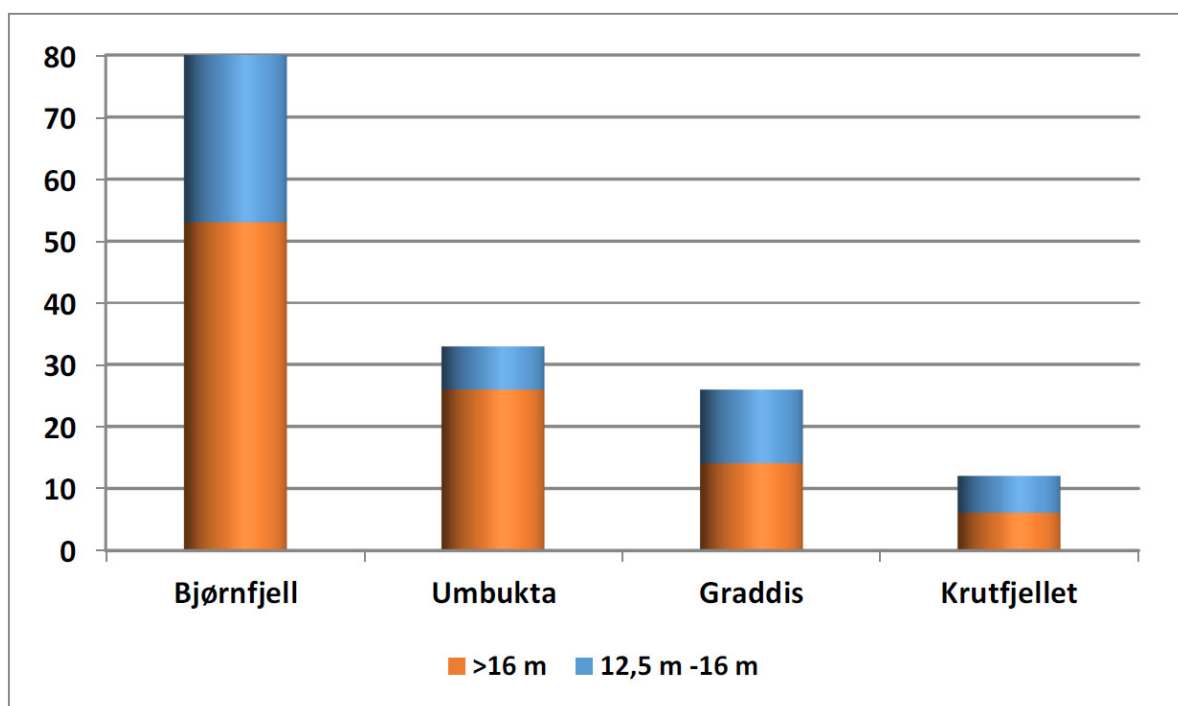
Sjømatnæringen er beregnet til å generere ca 122 tunge transporter hver virkedag (ÅDT-V).



Figur 12. Trafikkbetlastning på vei – fordeling av tungtrafikk fordelt på utvalgte næringer. Kilde Nærings- og godsstrømanalyse Nordland / SVV.

Disse næringene er i hovedsak eksportrettede næringer – med unntak av landbruk og dagligvarer. Den eksportrettede veitransporten vil i regelen velge korteste vei til nærmeste grenseovergang til Sverige for å utnytte veikapasiteten i Sverige mest mulig. Dette er vist i figuren under.

² Transportutvikling AS, Mai 2015.



Figur 13. Grensepasseringer mot Sverige. ÅDT – tyngre kjøretøy 2014. Kilde Transportanalyse Nordland / SVV.

Vi ser av denne figuren at den eksportrettede tungtransporten går i hovedsak over Bjørnfjell, men at det også går tunge vogntog over Umbukta, Graddis og Krutfjellet. Vi vil anta at trafikken over Graddis vil øke både i forhold til at tollstasjonen er utbedret og at mellomriksveien Rv 77 vil bli utbedret med tunnel gjennom Tjornfjellet i løpet av kommende år. ÅDT for tyngre kjøretøy over Graddis var i år 2104 på 27.

Eksporten ut av Nordland har vist en kraftig vekst gjennom 2015. Dette gjelder spesielt for eksport av fersk laks. Dette er en eksport som i stor grad transporteres med bil, og der den vanligste kjøreruten for fisk går via Sverige ned mot Helsingør-Helsingborg og videre mot Padborg i sør-Danmark. Den eksportrettede varestrømmen sett under ett går i hovedsak mot øst (over mot Sverige) og mot sør (via E6 Helgeland). Vi viser her til figur 14 og 15.

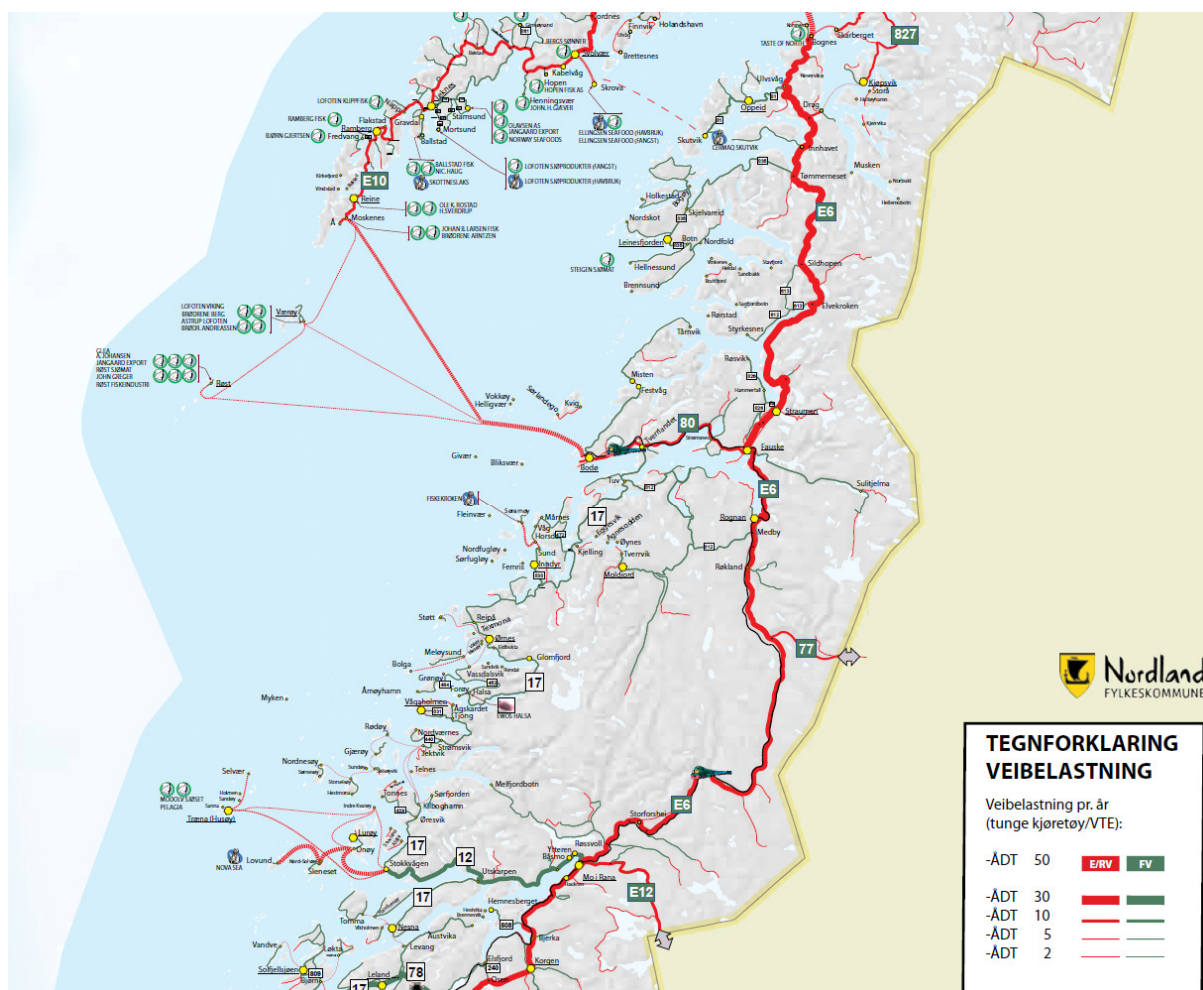
4.3.2 Godsstrømmer – Sjømatsektoren i Salten.

Figuren under (fig 14) gir et bilde av transportstrømmene for sjømatsektoren i midtre del av Nordland fylke. Hovedstrømmen av sjømat går, som nevnt foran, over E10 – Bjørnfjell i dagens situasjon. E6-Helgeland er i tillegg en viktig eksportroute sørover.

Vi ser av figuren at godsstrømmen fra Vest-Lofoten over Vestfjorden, går med ferje til Bodø og videre langs Rv-80 mot Fauske / E6.

Godsstrømmen langs Fv812 på strekningen Tuv (Saltstraumen) til Medby (Saltedal) er beregnet til ÅDT (V) = 5. Det vil si at i gjennomsnitt passerer daglig 5 tunge vogntog / semitrailere på denne strekningen. Denne transporten er i hovedsak generert av

sjømatnæringen, og lakseslakteriet / fiskebedriften på Sør-Arnøy i Gildeskål regnes som den viktigste bidragsyteren til denne transporten.



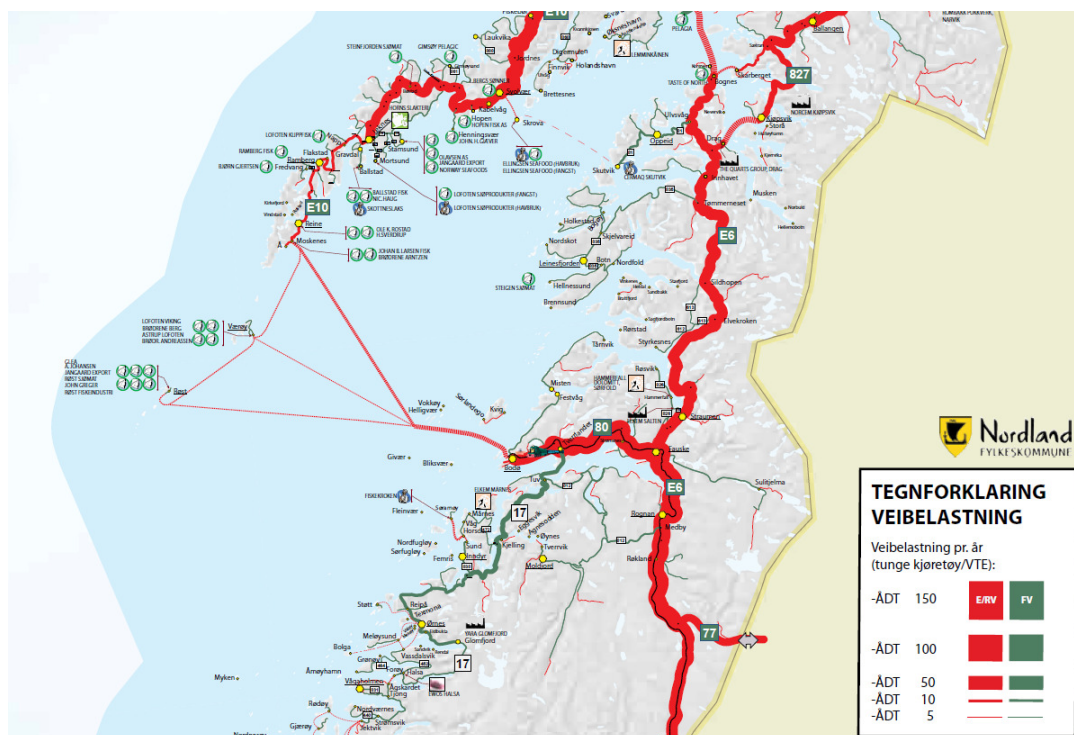
Figur 14. Utsnitt av kart som viser viktige godsstrømmer for fisk og sjømatprodukter i Nordland. Kilde: Nærings- og godsstrømanalyse Nordland 2015.

4.3.3 Godsstrømmer – Utvalgte næringer i Salten.

Figuren under (fig 15) gir et bilde av transportstrømmene for utvalgte næringer (industri mv) inklusive sjømatsektoren i midtre del av Nordland fylke. Hovedstrømmene av produkter følger i hovedtrekk det samme mønsteret som for sjømatsektoren.

Fra Meløy og Gildeskål går den viktigste godsstrømmen nordover langs Fv 17 (Kystriksveien) fram mot Saltstraumen og videre fram til Rv 80 på Tverrlandet øst for Bodø.

Denne figuren bekrefter at beregnet ÅDT (V) = 5 på strekningen Tuv – Medby langs Fv 812. Beregnet ÅDT (V) = 5 på Fv 813 Beiarveien.



Figur 15. Utsnitt av kart som viser viktige godsstrømmer for utvalgte næringer inklusive sjømatsektoren i Nordland. Kilde: Nærings- og godsstrømanalyse Nordland 2015.

Godsstrømsanalysen gjelder utvalgte næringer. I tillegg kommer transport av varer til forretninger, leveranser til landbruket, bygg- og anlegg mv. Som vist foran (kap 1.3.8.) ligger ÅDT (V) på Fv812 og Fv813 på ca 60.

5 Endringsfaktorer i regionen – planlagte og mulige

Prognoser og beregninger gir et bilde av hva som sannsynligvis kommer til å skje «dersom intet skjer» - dvs at utviklingstrendene fortsetter somtrent i samme baner som nå. Vi vil i dette kapitlet se på hva som kan endre situasjonen i overskuelig framtid. Disse endringsfaktorene vil i større eller mindre grad endre forutsetningene og derved den framtidige utviklingsbanen.

5.1 Kvitberget dolomittbrudd (Ljøsenhammeren)

Kvitberget dolomittbrudd er planlagt like ved Fv812 på høybrekket mellom Saltdal og Misvær.

Det foreligger godkjent reguleringsplan datert 19. juni 2014. Søknad om driftstillatelse ligger hos Direktoratet for Mineralforvaltning.

Foreløpig planlagt volumuttak er begrenset til 50.000 tonn pr år, men målet er et årlig uttak på 400.000 tonn pr år. De som har rettighetene til å ta ut dolomitt er SMA-Nordland – et selskap som eies av Svenska Mineral AB og Statskog SF. Full drift forutsetter opprusting av transportveien (Fv 812) mellom E6 i Saltdal og dolomittbruddet ved Ljøsenhammeren.



Figur 16. Planlagt dolomittbrudd ved Ljøsenhammeren. Kilde: Bodø kommune. Borgerportalen.

En uttransport på 400.000 tonn pr år vil generere ca 33.000 uttransporter pr år dersom man velger uttransport med tung 3-akslet lastebil med lasteevne 12 tonn / ca 10 m³. Dette alene

vil generere en årsdøgntrafikk (ÅDT) på ca 90 tunge kjøretøy pr døgn. Dette vil komme i tillegg til ÅDT 490 (se fig 7). Av dette regnes 12% (ca 60) som tunge kjøretøy i dagens situasjon.

Det foreligger protester mot en evt åpning av dolomittbruddet både fra reindriftsnæringen og fra hytteeiere i området.

5.2 Saura industriområde

Saura AS er et selskap eid Bodø kommune, Bodø havn, Gildeskål kommune og Sjøfossen Næringsutvikling. Utgangspunktet er Kystverkets klare påpeking av at Nordfjorden og Saura er det mest egnede industri- og havneområde i Vestfjordbassenget for store industrielle satsinger som vil kreve trafikk av store tankskip.

Forretningsideen er å forberede seg på en snarlig oppstart av letevirksomheten på den delen av Nordland VI som ikke skal konsekvensutredes. Dersom det gjøres et væskefunn her, antas dette å ville bli ilandført. Da vil Saura i Nordfjorden være det naturlige sted for slik ilandføring og en oljeterminal.

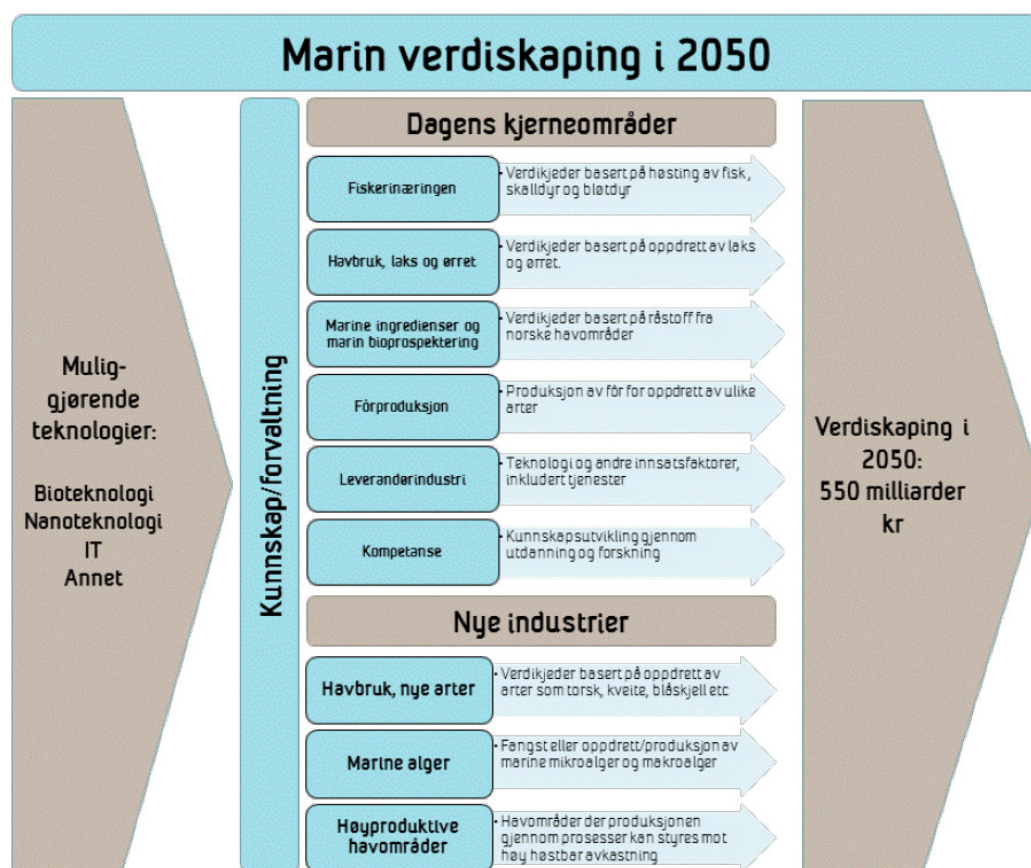
Saura AS er videre opptatt av å legge til rette for at evt. ilandført kondensat også kan utnyttes til industrielle formål som f.eks. oppdrettsfôr. Arealplanarbeidet for Saura med ovennevnte formål er igangsatt.



Figur 17. Saura industriområde. Kilde. Saura AS. www.sauraas.no

5.3 Verdiskaping basert på produktive hav i 2050

Denne rapporten er utarbeidet av en arbeidsgruppe oppnevnt av DKNVS og NTVA. Rapportens konklusjoner kan illustreres i følgende figur:



Figur 18. Marin verdiskaping 2050. Kilde: DKNVS, NTVA 2012.

Sett i forhold til verdiskapingen innen marine næringer i 2010, innebærer dette en 5,5-dobling av verdiskapingen. Dette må sees som en mulighetsstudie men indikerer samtidig et betydelig vekstpotensial innen marine næringer og næringer⁴ relatert til marin sektor.

Rundt 62% av dagens eksport av sjømatprodukter går til EU-landene. Sett i forhold til laksenæringen, transporteres det aller meste av produktene som ferskvare langs vei.

En betydelig økning innen marin sektor innebærer at det også må tas høyde for en tilsvarende økning i transportkapasiteten på veinettet.

5.4 Ny mellomriksveg Rv77 Tjernfjellet (Graddis)

Riksveg 77 er en ca. 34 km lang mellomriksveg som går fra E6 i Saltdal i vest til svenskegrensa i øst. Hovedproblemet er framkommeligheten på den vel 4 km lange strekningen forbi Tjernfjellet. Vegen har sterk stigning, dårlig kurvatur, er smal og har mangelfulle grøfter og rekkverk. Vegen går på en smal hylle i fjellet, og det er langt og bratt ned til bunnen av Junkerdalsura.

Andelen tunge kjøretøy er 26 %. Framkommelighetsproblematikken vinterstid gjør at vegen ofte er stengt på grunn av vogntog som har kjørt seg fast. Alternative kjøreruter er E10 over Bjørnfjell og E12 over Umbukta.



Figur 19. Omlegging av Rv 77 over Tjernfjellet. Kilde; Statens Vegvesen

Forprosjektet er finansiert. Det er antatt byggestart i 2016 og ferdigstillelse i 2018.

Etablering av en ny tollstasjon på Graddis og en utbedring av mellomriksveien Rv77 over Tjernfjellet er – sammen med en videre utvikling av sjømatnæringen og industrinæringene i midtre del av Nordland – sannsynligvis den sterkeste faktoren som vil påvirke næringstrafikken på Fv812 mellom Tuvhaugen / Saltstraumen og Medby / Saltdal.

5.5 Videre utvikling av Rv80 – Omlegging omkring Fauske sentrum

5.5.1 Vegpakke Salten

Vegpakke Salten omfatter en trinnvis utvikling av Rv80 mellom Bodø og Fauske og Fv17 mellom Saltstraumen og Tverrlandet.



Figur 20. Vegpakke Salten. Kilde: Statens vegvesen.

5.5.2 Rv80 Klungset - Vestmyra

Statens Vegvesen har startet arbeidet med reguleringsplan for strekningen Klungset – Vestmyra. Traseen er skissert på arealplankartet – Kommuneplan Fauske (se fig).

Kommunestyret har i sitt møte i juni 2013 fulgt opp denne saken og har i sak K49/13 gjort vedtak om å be Statens Vegvesen om å arbeide videre med delvis bompengefinansiering av dette veiprojektet.

Dette prosjektet vil være første trinn i å lede trafikken rundt Fauske sentrum.

5.5.3 Omlegging av E6 rundt Fauske

Fauske kommune ønsker en framtidig omlegging av E6 slik at den kommer utenfor sentrum. En samfunnsanalyse av Fauske sentrum sett i forhold til omlegging av E6 og Rv80 rundt sentrum, ble lagt fram i mai 2014³.

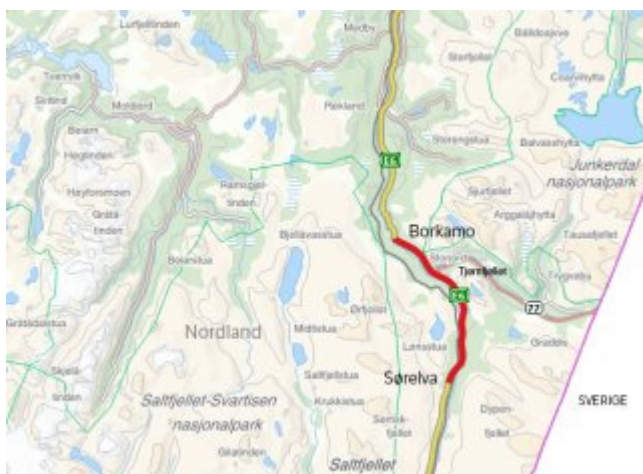
³ Omlegging av E6 rundt Fauske. Samfunnsmessige konsekvenser. Norconsult AS. Mai 2014.

5.6 Videre utvikling av E6 – Sørfold – Saltfjellet nord.

5.6.1 Saltfjellet Nord

Prosjektet omfatter utarbeidelse av detaljregulering for den ca. 20 km lange strekningen av E6 mellom Sørrelva og Borkamo i Saltdal kommune. Strekningen inngår i stamveirute 7 A mellom Trondheim og Fauske. Forslag til detaljregulering av strekningen mellom Viskis og kryss med rv. 77 ble vedtatt av Saltdal kommune 17.06.2015.

Prosjektet ligger i Nasjonal transportplan med oppstart etter 2018.



Figur 21. E6 Sørrelva-Borkamo. Kilde Statens vegvesen.

5.6.2 E6 Sørfoldveiene

Dagens 16 tunneler på E6 gjennom Sørfold oppfyller ikke de nye sikkerhetskravene. I tillegg er tunnelene smale, og det er mange stigninger på vegstrekningen.

Statens vegvesen anbefaler at det bygges helt ny E6 på strekningen mellom Megården og Mørsvikbotn. Den nye vegen legges nokså parallelt med eksisterende E6 fram til Sommerset, og videre med bru over Leirfjorden og ny vegtrasé gjennom Bonådalen.

6 Tiltakets nytteverdi.

I det følgende kapitlet skisseres tiltakets nytteverdi for regionen. Vi understreker at dette er foreløpige skisser, som vi velger å gjengi her for å illustrere tiltakets nytte.

6.1 Beregnet nedkorting av Transportpris – eksempel Semitrailer

Vi vil i dette kapitlet beregne transportpris for semitrailer, og derved finne måltall på innsparing i forhold til de ulike alternativene vist i tabell 3. Vi legger til grunn for denne beregningen rapporten «Kostnadsmodeller for transport og logistikk» TØI-Rapport nr 1127/2011. Undersøkelsen fra TØI skiller mellom distansekostnader og tidskostnader.

Tidskostnader:	Distansekostnader:
Lønn, kapitalkostnader, årsavgift, forsikring og administrasjon.	Vedlikehold, drivstoff, vask og rekvisita, dekk.

Vi legger her til grunn kategorien «Semitrailer – lukket enhet» med lasteevne **33 tonn/bil**.

Distansekostnader for kategorien «tung distribusjon» er **5,86 kr/km** (2010)

Tidskostnader for kategorien «tung distribusjon» er **471 kr/time** (2010)

I følge Statistisk sentralbyrås kostnadsindeks for lastebiltransport «semitrailer – lukket enhet», er kostnadene for denne kategorien økt med **14,1%** fra 1. januar 2010 og fram til januar 2015.

6.1.1 Nedkorting av transportpris fra Tuvlia (kryss Fv 17 x Fv 812) til Moldjord, Skjerstad, Misvær og Røklund.

Vi legger her til grunn beregnede nedkortinger i kjørelengde og kjøretid som vist i tabell 1, Kap 1.3.6. Vi legger også til grunn at ÅDT for tung lastebil er beregnet til ca 60 (kap 1.3.8.).

Strekning		Nåværende		Nedkorting		Verdi av nedkorting, Pr jan 2015. ÅDT = 60			
Fra	Til	Km	Minutter	Km	Minutter	Distansekostn	Tidskostn	Tot pr tur	Tot for ÅDT = 60
Tuvlia	Moldjord	71,6	72	9,6	11	64,19	98,53	162,71	3 563 424
Tuvlia	Skjerstad	27,6	28	1,7	2	11,37	17,91	29,28	641 239
Tuvlia	Misvær	35,8	35	9,6	11	64,19	98,53	162,71	3 563 424
Tuvlia	Røklund	76,6	73	10,4	13	69,54	116,44	185,98	4 072 878
Tuvlia	Røklund via Rv80	90,7	77	0	0	0,00	0,00	0,00	0

Tabell 8. Beregnet verdi av nedkortet kjørelengde og kjøretid. Semitrailer.

Vi har i tabell 9 ikke lagt inn verdi av bompenger (Rv80), og av at antall høydemeter vil bli nedkortet ved at det bygges tunell gjennom Kvikstadheia.

Tabellen indikerer at en realisering av tiltakene vil føre til at tungtrafikken langs disse veistrekningene kan få en årlig nedkorting av kjørekostnadene på 3,5 – 4 mill dersom vi regner ut fra dagens trafikk (60 tunge kjøretøy i døgnet – ÅDT = 60).

Med en realisering av tiltakene vil alternativet Tuv-Røkland via Fv812 bli mer attraktivt enn Rv80 ved at man sparer ytterligere 10,4 km kjørelengde og 13 minutter kjøretid. Differansen mellom disse to alternativene kan derved bli 24,4 km kjørelengde, 17 minutter kjøretid og en innsparing på ca 186 kr pr tur. Dette tilsvarer en reduksjon av kjørelengde på opp mot 30%.

Dersom vi sammenligner Tuvlia-Røkland med Bodø-Røkland (tabell 7), ser vi at Bodø-Røkland via Rv80 uansett vil komme noe bedre ut enn alternativet via Rv812.

6.2 Transportpris – Eksempel Tung lastebil

Vi vil i dette kapitlet beregne priser for transport av dolomitt fra Ljøsenhammeren og ned til Medby. Vi legger til grunn for denne beregningen rapporten «Kostnadsmodeller for transport og logistikk» TØI-Rapport nr 1127/2011.

Denne beregningen vil være veiledende fordi reell pris på større leveranser som regel vil være en framforhandlet pris. Undersøkelsen fra TØI skiller mellom distansekostnader og tidskostnader.

Tidskostnader:	Distansekostnader:
Lønn, kapitalkostnader, årsavgift, forsikring og administrasjon.	Vedlikehold, drivstoff, vask og rekvisita, dekk.

Vi legger her til grunn kategorien «tung distribusjon» med lasteevne **12 tonn/bil**. (3-akslet lastebil med lasteevne 12 tonn eller ca 10 m³).

Distansekostnader for kategorien «tung distribusjon» er **4,86 kr/km** (2010)

Tidskostnader for kategorien «tung distribusjon» er **458 kr/time** (2010)

I følge Statistisk sentralbyrås kostnadsindeks for lastebiltransport «tung distribusjon», er kostnadene for denne kategorien økt med **16,0%** fra januar 2010 og fram til januar 2015.

Vi legger til grunn at kjørelengden på delstrekningen Medby Sæter vil bli 800 meter tilsvarende ca 1 min kjøretid.

6.2.1 Ljøsenhammeren – Medby

Vi legger her til grunn beregnede nedkortinger i kjørelengde og kjøretid som vist i tabell 1, Kap 1.3.6. Vi legger også til grunn at ÅDT for semitrailer er beregnet til 90 (kap 5.1.).

Strekning		Nåværende		Nedkorting		Verdi av nedkorting, Pr jan 2015. ÅDT = 90			
Fra	Til	Km	Minutter	Km	Minutter	Distansekostn	Tidskostn	Tot pr tur	Tot for ÅDT = 90
Ljøsenhammeren	Medby	13,5	13	0,8	1	4,44	8,71	13,15	431 841

Tabell 9. Beregnet verdi av nedkortet kjørelengde og kjøretid. Tung lastebil.

6.3 Distansekostnad – alle kjøretøy

Ut fra ÅDT for de enkelte delstrekningene (figur 7) kan vi gjøre en grov beregning av verdien av nedkortet kjøredistanse og kjøretid. Vi legger her til grunn statens reiseregulativ der det i 2015 gjelder en takst på kr 4,10 som dekker distansekostnad.

Strekning		Nåværende		Nedkorting		Verdi av nedkorting, Pr jan 2015. ÅDT (i.fr. fig 7)			
Fra	Til	Km	Minutter	Km	Min	Distansekostn	ÅDT	Tot pr dag	Tot pr år
Tuvlia	Moldjord	71,6	72	9,6	11	39,36	520	20 467	7 470 528
Tuvlia	Skjerstad	27,6	28	1,7	2	6,97	208	1 450	529 162
Tuvlia	Misvær	35,8	35	9,6	11	39,36	520	20 467	7 470 528
Tuvlia	Røkland	76,6	73	10,4	13	42,64	490	20 894	7 626 164
Tuvlia	Røkland via Rv80	90,7	77	0	0	0,00		0	0

Tabell 10. Distansekostnader – alle kjøretøy beregnet etter statens reiseregulativ.

I tillegg til verdien av distansekostnad kommer verdien av tidskostnad. Den kommer i tillegg her.

På strekningen Tuvlia – Røkland vil evt transporter fra Ljøsenhammeren dolomittbrudd komme i tillegg.

For alternativet Bodø-Røkland viser vi til tabell 7.

7 Tiltakets forventede innvirkning på regionen

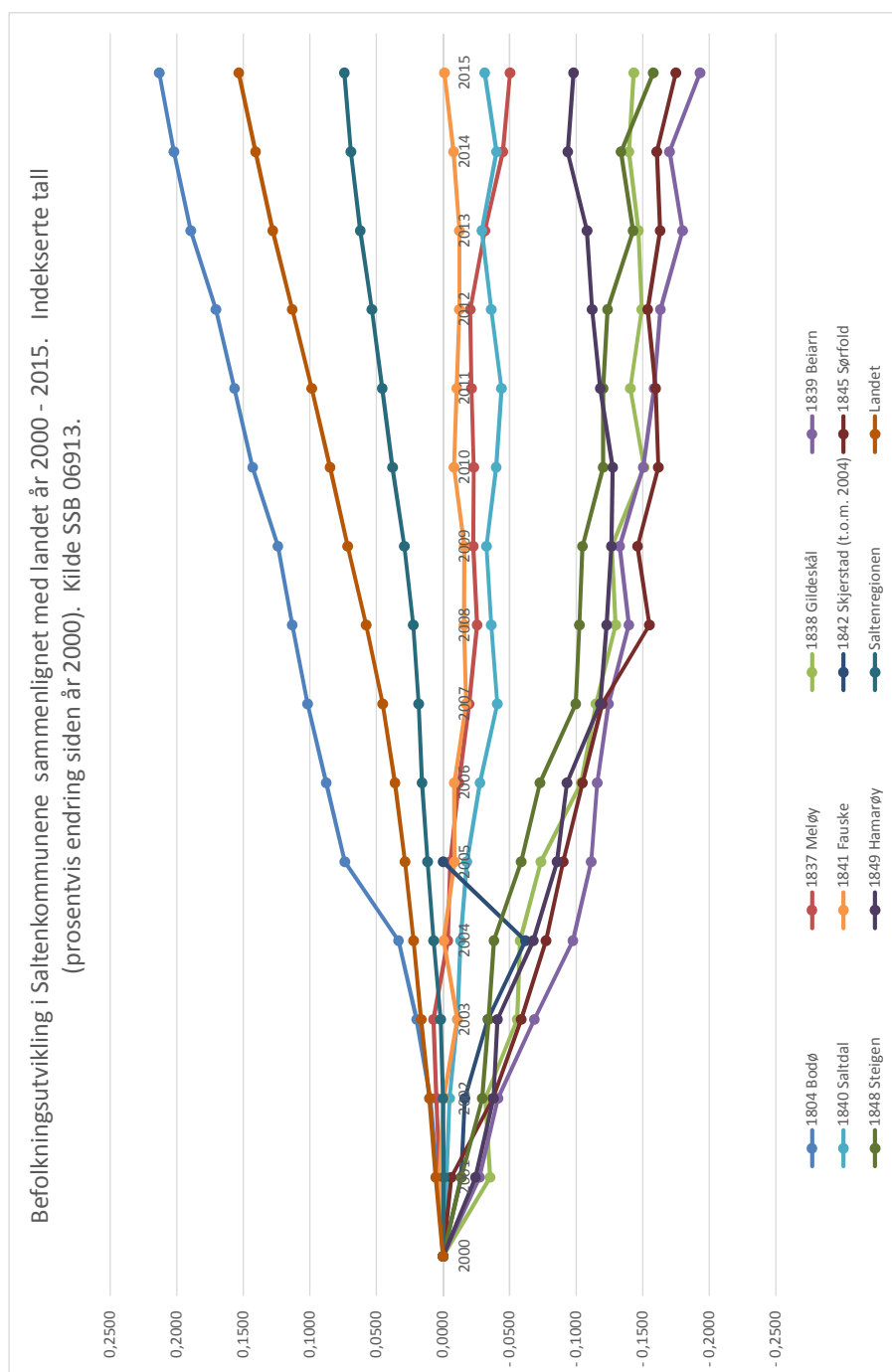
Vi vil i dette kapitlet oppsummere tiltakets forventede innvirkning på regionen.

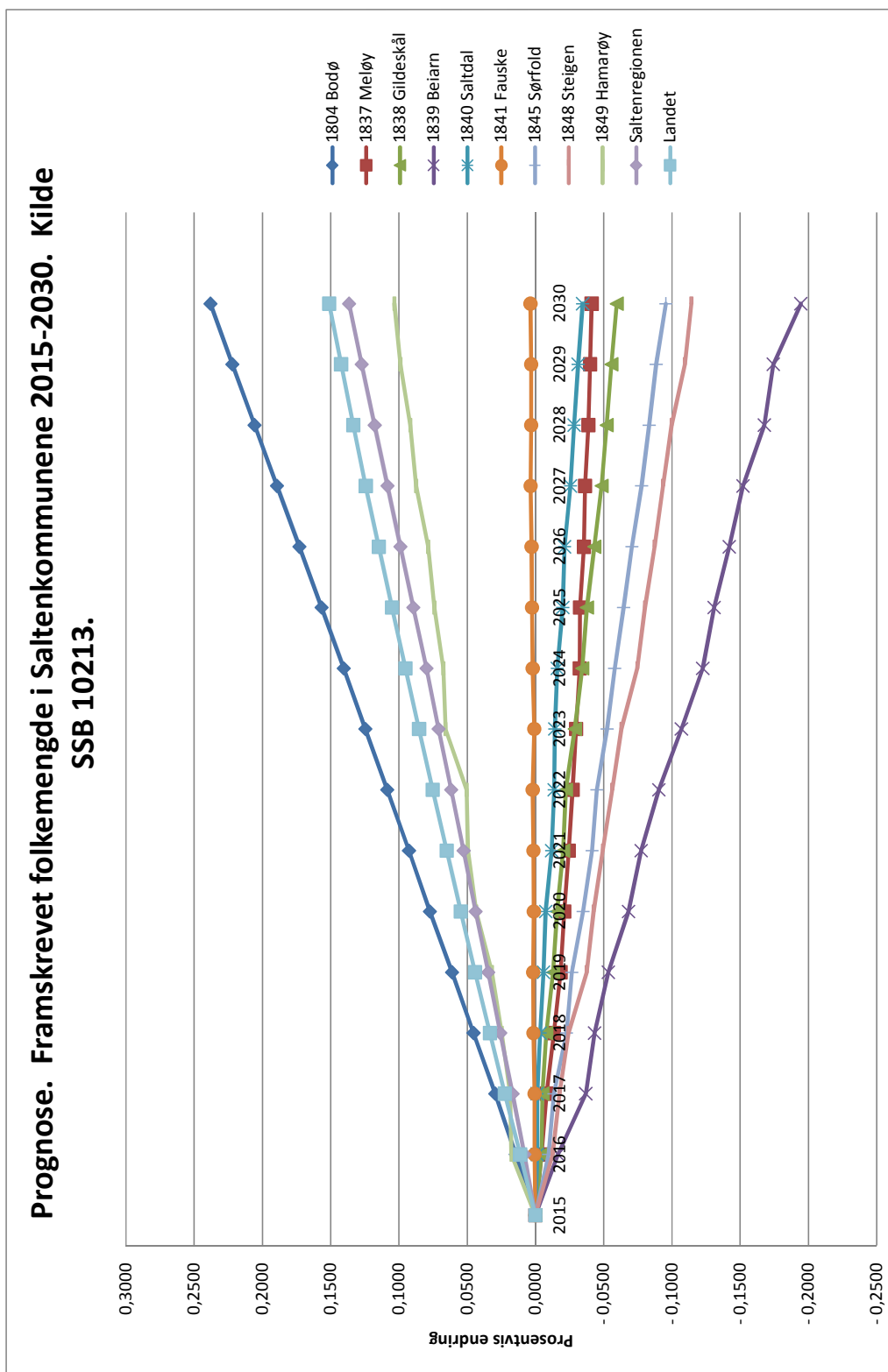
Tiltakets forventede effekt på regionen

1. Tiltaket innebærer en betydelig nedkorting av kjøreavstand og kjøretid samt utbedring av vanskelige delstrekninger på strekningene
 - a. Tuv-Misvær
 - b. Tuv-Storjord
 - c. Tuv-Røkland
2. Faktorer som vil generere mer trafikk på Fv812 og Fv813, og som derved øker behovet for tiltaket, vil i første rekke være;
 - a. Økning i eksportrettet (tung)trafikk fra industri og havbruk i Meløy og Gildeskål som eksporteres over ny mellomriksvei Fv77 Graddis.
 - b. Fv812 vil bli et forbedret alternativ til Rv80 som transportrute mellom Meløy og Gildeskål mot Sverige og E6 sørover. Differansen mellom disse to alternativene kan bli 24,4 km kjørelengde, 17 minutter kjøretid og en innsparing på ca 186 kr pr tur. Dette tilsvarer en reduksjon i kjørelengde på opp mot 30%.
 - c. Økning i tungtrafikk ved igangsetting av Kvitberget (Ljøsenhammeren) dolomittbrudd.
 - d. Økning i friluftslivrettet trafikk fra Bodø opp mot Vestvatn og Beiarfjellet, og mot Beiardalen/Beiarelva.
 - e. Generell trafikkøkning som konsekvens av økt innbyggertall i regionen og forbedret veistruktur i regionen.
3. Tiltaket innebærer at BAS-regionen utvides slik at Misvær, Vestvatn, Skjerstad og Breivik blir liggende innen ca 1 times reisetid fra Bodø sentrum, og ved at Misvær og Beiarn får nedkortet reisetid til Rognan, Røkland og Fauske. Avstanden mellom Storjord i Beiarn og en viktig arbeidsplass som Universitetet i Nordland blir redusert til 78,5 km tilsvarende en reisetid på litt over en time.
4. Tiltaket innebærer at Fv812 får økt betydning som avlastingsveg / beredskapsveg i forhold til Rv80.
5. Tiltakene vil gi økt faktisk og opplevd trafiksikkerhet, og økt effekt for personbefordring.
6. Tiltakene vil gi forbedret tjenestetilbud / sikkerhet bl.a. i form av kortere utrykningstid for ambulanse, brann, redning, sykefrakt mv.

8 Vedlegg

8.1 Befolkningsutvikling





8.2 Pendling

År 2014	Sysselsatte personer etter bosted.											
	1804 Bodø	1837 Meløy	1838 Gildeskål	1839 Beiarn	1840 Saltdal	1841 Fauske	1845 Sørfold	1848 Steigen	1849 Håbmer Hamarøy	Sum sysselsatte etter bosted i Salten	Sum innpendlere fra Salten	
	24 807	107	119	79	130	639	60	58	28	26 027	1 220	
	60	2 630	77	3	6	38	5	0	0	2 819	189	
	57	40	672	6	1	3	2	1	0	782	110	
	32	7	14	373	5	7	1	9	0	448	75	
	51	4	0	11	1 833	117	17	1	0	2 034	201	
	170	5	4	4	175	3 311	181	14	3	3 867	556	
	11	2	1	0	8	269	532	2	1	826	815	
	17	2	0	0	1	4	2	959	45	1 030	71	
	23	0	1	1	4	4	14	29	690	766	76	
	25 228	2 797	888	477	2 163	4 392	814	1 073	767			
	421	167	216	104	330	1 081	282	114	77			
	Sum Utpendlere til Salten											

8.3 Sysselsetting

År 2014	Sysselsatte personer etter bosted																
	01-03 Jordbruk, skogbruk og fiske	05-09 Bergverks drift og utvinning	10-33 Industri	35-39 Elektriske t, vann og renovasjon	41-43 Bygge- og anleggs- virksomhet	45-47 Varehan- del, reparasjon og motor- vogn	49-53 Transport og lagring	55-56 Overnatts- og serverings- virksomhet	58-63 Informasjon og kommuni- kasjon	64-66 Finansiell og forsikring	68-75 Teknisk tjenesteytelse, eiendomsservice	77-82 Forretningsmessig tjenesteytelse	84 Offisiell administrasjon, forsvar, sosialfor- sikring	85 Undervisning	86-88 Helse- og sosialtjenester	90-99 Personlig tjenesteytelse	00 Uoppgitt
1804 Bodø	320	216	1014	237	2165	3441	2071	1092	675	435	1245	1096	3142	2429	6375	1011	70
1837 Meløy	232	142	451	74	269	278	174	54	25	12	69	105	133	287	712	53	18
1838 Gildeskål	107	14	55	44	88	82	57	15	3	9	17	33	49	107	232	23	5
1839 Beiarn	58	7	20	15	59	45	36	10	1	2	7	7	40	36	151	13	5
1840 Saltdal	68	25	347	45	210	211	71	97	13	7	61	86	111	185	703	59	10
1841 Fauske	136	83	300	175	541	669	305	130	62	25	163	176	376	432	1033	140	20
1845 Sørfold	79	33	110	25	97	63	45	29	4	2	18	30	51	86	174	26	9
1848 Steigen	224	20	38	17	97	115	118	21	7	5	24	32	70	112	243	24	10
1849 Håbør Hamarøy	47	10	63	40	86	100	52	24	5	3	12	16	65	101	228	32	3

2014	Sysselsatte personer etter arbeidssted																00	
	01-03 Jordbruk, skogbruk og fiske	05-09 Bergverks drift og utvinning	10-33 Industri	35-39 Elektriske t, vann og renovasjon	41-43 Bygge- og anleggsvir- ksomhet n av	45-47 Varehan- del, reparasjon og motorvo- gner	49-53 Transport og lagring	55-56 Overnatti- ngs- og servering svirksom- het	58-63 Informasj- on og kommuni- kasjon	64-66 Finansi- ng og forsikring	68-75 Teknisk tjenestey- ting, eiendom sdrift	77-82 Forretnin- gsmessig tjenestey- ting	84 Off. adm., forsvar, sosialfors- ikring	85 Undervis- ning	86-88 Helse- og sosialtjen- ester	90-99 Personlig tjenestey- ting		
	269	0	979	268	2462	3550	2229	1102	704	428	1319	1036	3307	2477	6576	1071		74
	250	24	458	58	226	254	205	53	27	9	62	105	118	309	716	46		17
	128	0	44	51	44	67	27	13	0	10	27	27	52	79	211	15		4
	54	3	16	8	55	32	49	7	0	0	6	5	34	33	141	10		6
	66	0	358	32	162	187	36	92	5	6	55	48	111	173	687	52		11
	113	7	114	170	411	607	271	116	54	15	148	115	324	410	956	129		18
	68	36	237	29	34	14	30	20	0	0	8	17	48	80	187	17		8
	252	0	46	14	79	104	81	16	0	5	22	32	66	92	232	19		11
1849 Håbør Hamarøy	56	0	18	40	77	115	53	31	4	3	7	21	55	106	230	34	2	