

STATUS 2018

NÆRINGSTRANSPORTER I TROMS OG FINNMARK



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkasuohkan



FINNMARK FYLKESKOMMUNE
FINNMÁRKKU FYLKKAGIELDA

1. OKTOBER 2018



Innholdsfortegnelse

BEGREPER OG ORDFORKLARINGER	5
1 HOVEDFUNN	6
1.1 VEIBELASTNING OG TRANSPORTMIDDELFORDELING	6
1.2 NÆRINGENE	10
1.3 ANDRE FORHOLD	11
2 MANDAT OG PROSJEKTMÅL	14
3 METODE.....	15
4 HOVEDTREKK VED TRANSPORTINFRASTRUKTUREN I TROMS OG FINNMARK	16
4.1 VEIFORBINDELSER.....	16
4.2 MODULVOGNTOG	19
4.3 GRENSEPASSERINGER OG TOLLSTASJONER.....	20
4.3.1 <i>Tollstatistikken undervurderer verdiskapingen i Troms og Finnmark</i>	<i>22</i>
4.3.2 <i>«Grensepasseringer» mellom Troms og Finnmark.....</i>	<i>23</i>
4.4 FERGESAMBAND.....	24
4.5 HAVNER OG KAIANLEGG.....	26
4.5.1 <i>Stamnetthavner.....</i>	<i>27</i>
4.5.2 <i>Fiskerihavner</i>	<i>28</i>
4.6 LITT OM SJØTRANSPORT	32
4.7 KNOTEPUNKT I REGIONEN OG UTENFOR REGIONEN	34
4.8 TRANSPORTKORRIDORER	36
4.9 TRANSPORTMIDDELFORDELING.....	37
5 SJØMATNÆRINGEN	39
5.1 INNLEDNING	39
5.2 BAKGRUNN – BASERT PÅ OFFENTLIG TILGJENGELIG INFORMASJON	41
5.2.1 <i>Fangst.....</i>	<i>41</i>
5.2.2 <i>Havbruk.....</i>	<i>45</i>
5.2.3 <i>Verdien i sjømatnæringen</i>	<i>45</i>
5.3 FANGSTNÆRINGEN.....	46
5.3.1 <i>Mottak og produsenter</i>	<i>46</i>
5.3.2 <i>Veibelastning og transportruter fangst.....</i>	<i>48</i>
5.4 HAVBRUKSNÆRINGEN.....	49
5.4.1 <i>Slakterier</i>	<i>49</i>
5.4.2 <i>Veibelastning og transportruter havbruk.....</i>	<i>51</i>
5.5 ANDRE AKTØRER INVOLVERT I SJØMATNÆRINGEN	52
5.6 ENDRINGER OG UTVIKLINGSTREKK	54
5.7 VISUALISERING AV SJØMATNÆRINGENS VEITRANSPORTER	56
6 LANDBRUK.....	57
6.1 SENTRALE AKTØRER.....	57
6.1.1 <i>Felleskjøpet</i>	<i>58</i>
6.1.2 <i>TINE Meierier.....</i>	<i>58</i>
6.2 SLAKTERIER	60
6.3 VEIBELASTNING OG TRANSPORTMIDDELFORDELING	61
6.4 ENDRINGER OG UTVIKLINGSTREKK	62
7 DAGLIGVARER.....	63
7.1 SENTRALE AKTØRER.....	63
7.2 TRANSPORTMIDDELFORDELING OG VEIBELASTNING.....	64

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

7.3	ENDRINGER OG UTVIKLINGSTREKK	65
8	MINERALER OG BERGVÆRK	66
8.1	INNLEDNING	66
8.2	SENTRALE MINERALAKTØRER.....	66
8.2.1	Skaland Graphite AS.....	67
8.2.2	Sydvaranger AS (Sydvaranger Gruve) i Kirkenes	68
8.2.3	Sibelco Nordic avd. Stjernøy.....	68
8.2.4	Kvartsittbruddet i Tana	68
8.2.5	Altaskifer AS	68
8.2.6	Finnfjord AS (Finnfjord smelteverk)	69
8.2.7	Utsalgssteder, betongstasjoner og asfaltverk.....	69
8.3	TRANSPORTMIDDELFORDELING OG VEIBELASTNING.....	69
8.4	ENDRINGER OG UTVIKLINGSTREKK	70
9	PETROLEUM.....	71
9.1.1	Kysttankanlegg.....	71
9.1.2	Veibelastning og transportmiddelfordeling	72
9.2	ENDRINGER OG UTVIKLINGSTREKK	73
10	AVFALLSTRANSPORTER.....	74
10.1	AKTØRER	74
10.2	VEIBELASTNING OG TRANSPORTMIDDELFORDELING	76
10.3	ENDRINGER OG UTVIKLINGSTREKK	77
11	ANDRE TRANSPORTER	78
11.1	POST.....	78
11.2	ANDRE NÆRINGER	78
12	FLASKEHALSER OG FORBEDRINGSMULIGHETER.....	79
13	VEDLEGG.....	82
13.1	EUROPA-/RIKSVEIER I TROMS OG FINNMARK 2018	83
13.2	KART, HAVBRUKSNÆRINGENS VEITRANSPORTER	85
13.3	KART, SJØMATNÆRINGENS VEITRANSPORTER	86
13.4	KART, ALLE VURDERTE NÆRINGER – VEITRANSPORT	87
13.5	KART, ALLE NÆRINGER EX. SJØMAT - VEITRANSPORT	88

Figurliste

FIGUR 4-1: NYE E45 TIL ALTA.....	16
FIGUR 4-2: VEISTREKNINGER MED STOR TRAFIKKBELASTNING I 2017	17
FIGUR 4-3: MODULVOGNTOGSTREKNINGER I TROMS OG FINNMARK 2018 (KILDE: STATENS VEGVESEN)	19
FIGUR 4-4: UTVIKLING 2008-2017, GRENSEPASSERINGER I TROMS OG FINNMARK.....	21
FIGUR 4-5: GRENSEPASSERINGER I 2017 MED KJØRETØY > 12 METER EX BUSSE.....	22
FIGUR 4-6: TRAFIKK LANGS E6 MELLOM TROMS OG FINNMARK	23
FIGUR 4-7: TRAFIKK FERGESAMBAND I 2016-2017, KJØRETØY>14 M (KILDE: SVV/FYLKESKOMMUNENE/REDERIENE).....	25
FIGUR 4-8: TONN OVER KAI, UTVALGTE HAVNER I TROMS OG FINNMARK 2016 OG 2017 (KILDE: HAVNENE, SSB, DIVERSE KILDER)	27
FIGUR 4-9: STAMNETTHAVNER OG ANDRE UTVALGTE HAVNER I TROMS OG FINNMARK 2018	28
FIGUR 4-10: 45 VIKTIGE FISKERIHAVNER I TROMS OG FINNMARK.....	31
FIGUR 4-11: KYSTRUTENS (HURTIGRUTENS) OG NOR LINES ANLØPSSTRUKTUR I TROMS OG FINNMARK 2018	33
FIGUR 4-12: NOEN LAND- OG SJØTERMINALER I TROMS OG FINNMARK 2018	34
FIGUR 4-13: "GRENSEKRYSSINGER" INN/UT AV FINNMARK OG TROMS	36
FIGUR 4-14: ANDEL BÅATTRANSPORT 2017 (BRANSJEVIS)	38
FIGUR 4-15: ANDEL BÅATTRANSPORT 2017 (FANGST PR KOMMUNE).....	38
FIGUR 5-1: IDENTIFISERTE UTGÅENDE TRANSPORTER (TONN) 2014, 2016 OG 2017 (KILDE: TRANSPORTUTVIKLING AS)	40
FIGUR 5-2: LANDET FISK I NORD-NORGE, RUND VEKT (2013-2017).....	41

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

FIGUR 5-3: LANDING AV FANGST I NORD-NORGE, TONN 2017 (KILDE: FISKERIDIREKTORATET/TRANSPORTUTVIKLING AS)	42
FIGUR 5-4: ENDRINGER I LANDET FANGST I NORD-NORGE, TONN I 2017 (KILDE: FISKERIDIREKTORATET)	44
FIGUR 5-5: ANVENDELSE 2017, FANGST I TROMS OG FINNMARK (KILDE: FISKERIDIREKTORATET M.FL.)	44
FIGUR 5-6: OMSETNINGSVERDI (MILL.) FANGST OG HAVBRUK, TROMS OG FINNMARK 2014-2017 (KILDE: FISKERIDIREKTORATET)	46
FIGUR 5-7: LOKALISERING AV SLAKTERIER I TROMS OG FINNMARK.....	49
FIGUR 5-8: UTTRANSPORT AV LAKS I TROMS OG FINNMARK, TONN 2014-2017 (KILDE: TRANSPORTUTVIKLING AS)	50
FIGUR 5-9: UTSNITT FRA BÅTSFIORD HAVN (KILDE: BÅTSFIORD KOMMUNE)	53
FIGUR 5-10: VEKST I HAVBRUK 1994-2017	55
FIGUR 7-1: LOKALISERING AV DAGLIGVARELAGRE I NORD-NORGE	64
FIGUR 8-1: LOKALISERING AV MINERALAKTØRER I TROMS OG FINNMARK.....	67
FIGUR 10-1: LOKALISERING SENTRALE AVFALLSAKTØRER I TROMS OG FINNMARK	75
FIGUR 12-1: STENGINGER OG KOLONNEKJØRING PÅ RIKSVEIER I NORD-NORGE (KILDE: STATENS VEGVESEN)	80

Tabelliste

TABELL 4-1: OFFENTLIGE VEIER (KM) I TROMS OG FINNMARK (KILDE: SSB/2018)	16
TABELL 4-2: VEISTREKNINGER MED STOR TRAFIKKBELASTNING I 2017	17
TABELL 4-3: FV-STREKNINGER MED STOR TRAFIKKBELASTNING I 2017 (ÅDT(V)≥CA. 5)	18
TABELL 4-4: PRIMÆRE FYLKESVEIER TILLATT FOR MODULVOGNTOG (KILDE: STATENS VEGVESEN)	20
TABELL 4-5: FERGESAMBAND I TROMS OG FINNMARK (KILDE: SVV/FYLKESKOMMUNENE/REDERIENE)	24
TABELL 4-6: FISKERIHAVNER I TROMS OG FINNMARK, HOVEDTALL (KILDE: KYSTVERKET/FISKERIDIREKTORATET)	29
TABELL 4-7: FISKERIHAVNER I TROMS OG FINNMARK, DETALJER (KILDE: KYSTVERKET/FISKERIDIREKTORATET)	30
TABELL 4-8: LOKALBÅTRUTER I TROMS OG FINNMARK (KILDE: FYLKESKOMMUNENE, OFFENTLIG INFORMASJON)	32
TABELL 5-1: LANDINGER I KOMMUNER I TROMS OG FINNMARK, RUND VEKT 2013-2017 (KILDE: FISKERIDIREKTORATET)	43
TABELL 5-2: SOLGT LAKS OG ØRRET, TONN RUND VEKT, 2014-2017 (KILDE: FISKERIDIREKTORATET, MAI 2018)	45
TABELL 5-3: STØRRE FANGSTBEDRIFTER I TROMS OG FINNMARK 2017	47
TABELL 5-4: VIKTIGE VEIER FOR FANGSTBEDRIFTER I TROMS OG FINNMARK 2017	48
TABELL 5-5: HAVBRUKSSLAKTERIER I TROMS OG FINNMARK	49
TABELL 5-6: VEIER MED STØRST TRAFIKKBELASTNING, HAVBRUK 2017 (KILDE: TRANSPORTUTVIKLING AS)	51
TABELL 5-7: AKTØRER BIPRODUKTER/ENSILASJE	52
TABELL 5-8: AKTØRER EMBALLASJE	53
TABELL 5-9: AKTØRER FISKEFØR	54
TABELL 6-1: AKTØRER LANDBRUK	57
TABELL 8-1: MINERALAKTØRER I TROMS OG FINNMARK	67
TABELL 9-1: STØRRE TANKANLEGG I TROMS OG FINNMARK	71
TABELL 10-1: SENTRALE AKTØRER INNENFOR AVFALLSNÆRINGEN I TROMS OG FINNMARK	75

Bildeliste

BILDE 4-1: DAGLIG LEDER I ARNØY LAKS AS, HÅVARD HØGSTAD (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS)	26
BILDE 4-2: «FLØYFJELL «OG «JERNØY» PÅ KAI I TROMSØ (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, 2017)	32
BILDE 4-3: BÅT VED KAI, TROMS FRYSETERMINAL (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, JUNI 2017)	35
BILDE 4-4: KIVILOMPOLO (E45), MEST TRAFIKK INN OG UT AV FINNMARK	37
BILDE 5-1: EWOS/BERGNESET ER EN AV DE STORE FØRPRODUSENTENE I NORD-NORGE (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS)	54
BILDE 6-1: INNKJØRING TIL FELLESKJØPET BERGNESET (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, JUNI 2017)	58
BILDE 6-2: TINE STORSTEINNES (KILDE: TINE)	59
BILDE 6-3: TINE ALTA (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, 2017)	60
BILDE 6-4: NORTURA MÅLSELV (KILDE: NORTURA)	60
BILDE 9-1: MELKØYA (KILDE; NORSK PETROLEUM.NO)	72

Begreper og ordforklaringer

Begrep/forkortelse	Forklaring
Avskjær	Avskjær er et biprodukt fra næringen. Transport av avskjær har ofte likhetstrekk med transport av ferske produkter.
Brønnbåt	Spesialbygget "tankbåt" der friskt sjøvann sirkulerer og gjør det mulig å transportere levende fisk (fra oppdrettsanlegg til slakteri).
Bulk	Homogen last uten emballasje. Deles ofte inn i tørr bulk (f.eks. sement, gjødsel, korn) og våt bulk (f.eks. drivstoff, melk). Tanktransport er vanlig transportmåte.
E	Europavei
Ensilasje	Ensilasje er i en sjømatkontekst konserverte biprodukter fra sjømatnæringen, dvs. fiskeavfall, død fisk fra oppdrettsanlegg mv.
FV	Fylkesvei
INCOTERMS	Et sett standardiserte regler om leveringsbetingelser som benyttes i forbindelse med nasjonale og internasjonale handelstransaksjoner. INCOTERMS beskriver hvem som har kostnader, ansvar og risiko i forbindelse med en transaksjon, og i hvilket tidsrom, dvs. når ansvaret går over fra selger til kjøper. Leveringsbetingelser skal være oppført i handelsfakturaen.
KV	Kommunal vei
Landterminaler	Terminaler som ikke inkluderer havn og sjøtransport. F.eks. bil-bil og bil-bane.
Link modulvogntog	Type modulvogntog der det opereres med begrensninger på enkelte veier godkjent for modulvogntog
LNG	Flytende naturgass som i hovedsak består av metan, men også noe etan, samt andre hydrokarboner og nitrogen.
Modulvogntog	Modulvogntog er ulike kjøretøykombinasjoner som er tillatt i EU. Det kan være ulike typer påbygg, men oftest består de av kapell, skap eller containere. Det som er spesielt med modulvogntogene er lengden og totalvekten. I Norge kan de kan være opptil 25,25 meter lange og ha en tillatt totalvekt på 60 tonn. Et "vanlig" vogntog i Norge har en maksimal lengde på 19.5 meter og en tillatt totalvekt på 50 tonn.
PBE	PersonBilEnheter er et enhetlig mål for å beregne transportarbeidet på en ferge. Det tas hensyn til at en større bil tar mer plass enn en liten, ved at en større bil registerets med flere PBE enn en liten bil. PBE er derfor et bedre mål for transportarbeidet enn antallet kjøretøy.
Pelagisk	Fisk som jager fritt i havområder, -bl.a. sild, makrell, lodde og brisling.
Primære fylkesveier	Tidligere riksveier som er overført til fylkeskommunene
RV	Riksveg
Semihenger ("semi", "tralle")	Tilhenger med en eller flere aksler, og som er slik konstruert at en vesentlig del av tilhengerens vekt bæres av en svingskive montert på den trekkende vognen.
Sjøterminaler	Terminaler som inkluderer sjøtransport. Sjøtransporten er normalt tilknyttet bil og/eller bane via en havn. I enkelte tilfeller er ikke landbaserte transportmidler en del av transportkjeden. F.eks. kystterminaler som mottar bunkerolje fra skip og leverer til skip.
STS omlasting	"Ship-to-ship" omlasting i åpen sjø. Omlasting fra et skip til et annet uten å bruke landbasert kai.
TEU	Twenty foot Equivalent Unit. Mål for omregning av containere til en felles størrelse på 20 fots lengde.
Torskefisk	Omfatter fisk som torsk, skrei, sei, brosme osv.
TVINN	TollVesenet's INformasjonssystem med Næringslivet (TVINN) er et elektronisk system for utveksling av tolldeklarasjoner mellom næringslivet og Tolletaten.
Vogntog	Trekkvogn med en eller flere tilhengere tilkople
VTE	Betegnelsen på et standard vogntog, og er ofte benyttet som et mål for kapasitet og stabilitetsvurderinger knyttet til fergetrafikk (på samme måte som PBE=personbilenheter). Man definerer gjerne en VTE som en nyttelast på rundt 18-20 tonn, og en kjøretøylengde på 19.5 meter.
YDT	Yrkesdøgntrafikk. Dvs trafikken målt på hverdager, fra mandag til og med fredag.
YDT (V)	YDT for tunge godsførende kjøretøy (V= Vogntog) som f.eks. vogntog og semier.
ÅDT	Årsdøgntrafikk. Dette er et helt års trafikk i begge retninger målt som et gjennomsnitt pr. døgn.
ÅDT (V)	ÅDT for tunge godsførende kjøretøy (V= Vogntog) som f.eks. vogntog og semier.

1 Hovedfunn

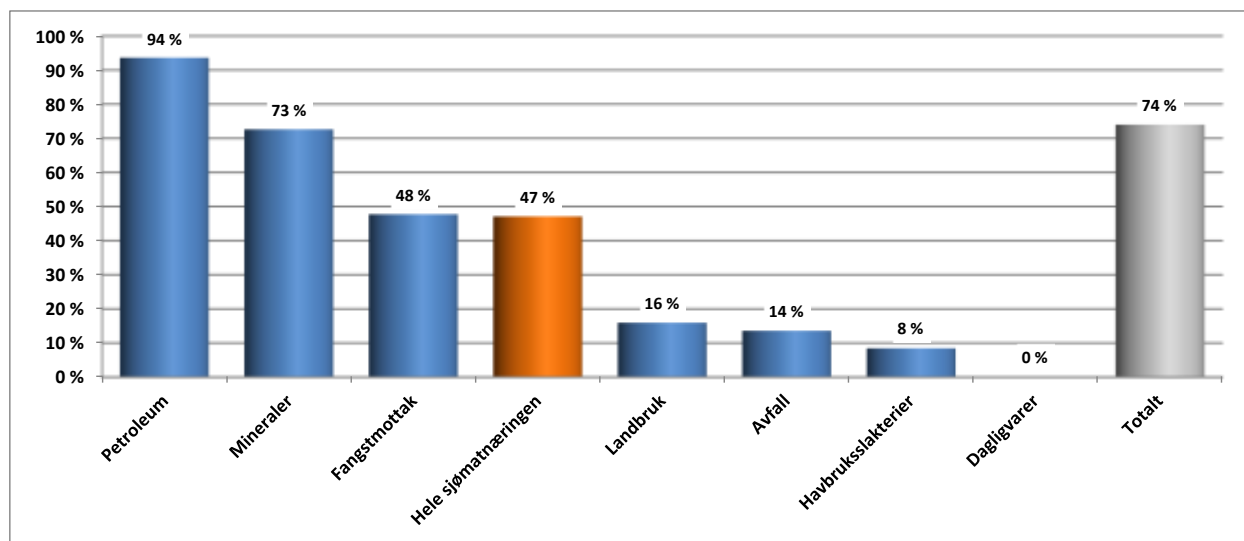
I arbeidet med «Status 2018-Næringstransporter i Troms og Finnmark» er veitransportarbeidet for utvalgte næringer i Troms og Finnmark kvantitativt og kvalitativt vurdert. De utvalgte næringene er sjømat (fangst og havbruk), dagligvarer, landbruk, petroleum, mineraler og avfall. Alt transportarbeid på vei er således ikke registrert.

Innhentet informasjon er i hovedsak basert på intervjuer med markedsaktørene. Denne primærinformasjonen er kvalitetssikret mot tilgjengelig sekundærinformasjon.

1.1 Veibelastning og transportmiddelfordeling

Ca. 26% av transportarbeidet for de utvalgte næringene i Troms og Finnmark i 2018 gikk med bil, eller bil i kombinasjon med andre transportmidler som tog og fly. I hovedsak gikk det resterende med båt, ca. 74 %. Den høye andelen av båttransport skyldes primært transport av bulk knyttet til mineralnæringen og petroleumsdistribusjon.

Figuren under viser andelen båttransport i de utvalgte næringene og summen av alle næringene. «Sjømatnæringen» er summen av fangstmottak og havbrukslakterier. I tillegg har vi inkludert innsatsmidler som f.eks. fôr.



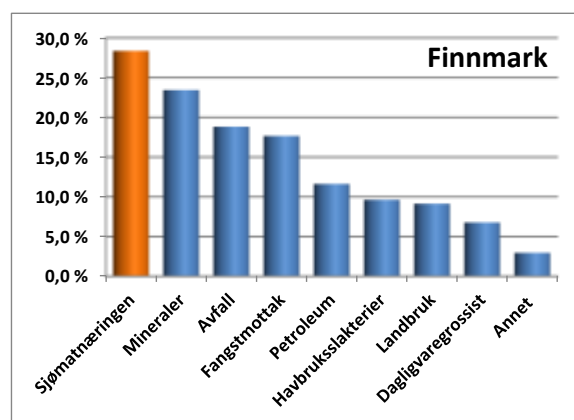
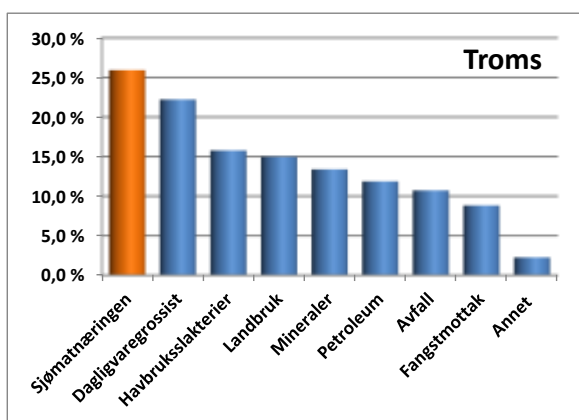
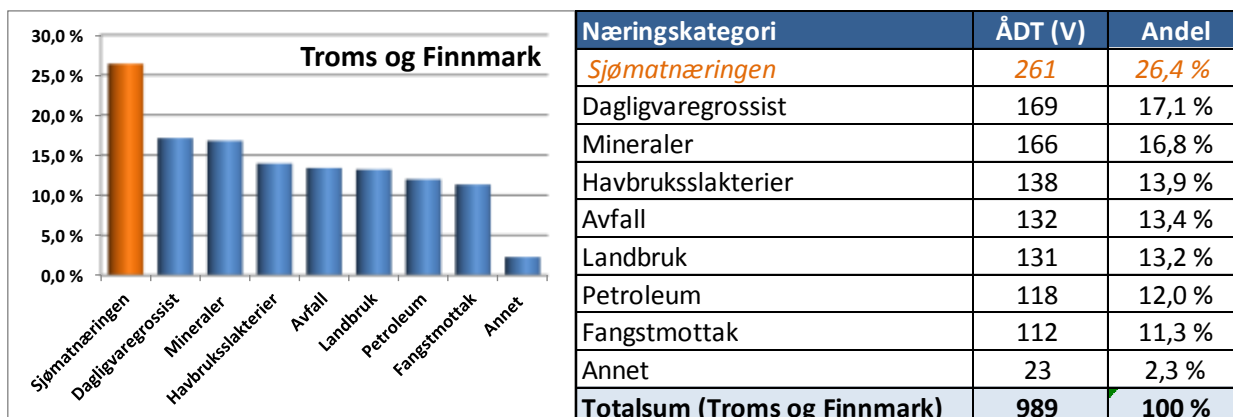
Figurene/tabellene¹ på neste side viser samlet veibelastning for de utvalgte næringene, målt som årsgjennomsnittlig trafikk med tunge kjøretøy/vogntog, ÅDT(V).

Ser man Troms og Finnmark under ett skjer det meste av veitransporten (målt som ÅDT(V)) innenfor mineraler (17,1%) og dagligvarer (16,8%). Merk at mineralnæringen har en stor andel båttransport (73%) samtidig som næringen er en av de største veitransportbrukerne.

¹ Illustrasjonene inkluderer også bedrifter lokalisert i nordre Nordland, hvis disse bedriftene utfører transporter i Troms eller Finnmark. Hadde man kun inkludert bedrifter fra Troms og Finnmark ville veitransportarbeidet vært lavere. Veitransportarbeidet langs E10 i Troms er spesielt høyt som følge av transporter til/fra bedrifter i nordre Nordland.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Summerer man de forskjellige aktiviteter innenfor sjømatnæringen (herunder fôr, ensilasje mv) står denne næringen for 26,4% av veitransporten.



Både i Troms og i Finnmark har sjømatnæringen den største veitransporten målt etter ÅDT(V), jfr figurene over.

Ser man bort fra sjømatnæringen, er det dagligvarer som dominerer i Troms. Dette skyldes både folketall og at to av tre regionale lagre er lokalisert til Troms. I Finnmark står mineralnæringen for det største veitransportarbeidet når vi ser bort fra sjømatnæringen.

Noen av næringene, f.eks mineraler, har relativt korte transporter. Dette innebærer reelt sett et lavere transportarbeid enn for næringer hvor lange transporter dominerer. Sjømatnæringen er eksportrettet og har gjerne lange transporter både nasjonalt og utenfor landet. Dette gir et høyere transportarbeid enn det figurene isolert sett viser.

Den samlede veitransporten i Troms og Finnmark er marginalt redusert fra 2016 til 2017, men det er bransjevise forskjeller. Veitransportarbeidet for mineraler og avfall på vei i 2017 er lavere enn i 2016. Sjømatnæringen har økt veitransportarbeidet.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Veier med mest transport	ÅDT (V)
E6 Nordkjosbotn-Buktamo	220-239
E6 Buktamo-Andselv	210-220
E8 Nordkjosbotn-Ramfjordbotn	182-192
E6 Troms grense-Bjerkvik	170
E6 Setermoen-XFV825 Gratangen	170-171
E8 Ramfjordbotn-Tromsdalen	162
E10 Bjerkvik-Tjeldsundbrua	143
E6/E8 Nordkjosbotn-Oteren-Skibotn	117-123
E10 Rødskjær-Kåringen	127
E10 Troms Tjeldsundbrua-Rødskjær	120
FV855 Buktamo-X Sandbakken	117
RV83 Tjeldsundbrua-Harstad	99
FV855 XSandbakken-Finnfjordbotn	93
E6 XE8 Skibotn-Langslett	73-79
FV86 Finnfjordbotn-Finnsnes	79
E8 Skibotn-Grense Finland	69
E45 XE6 Alta-XFV15 (vest)	62
R93 Gievdneuoika-Kautokeino	52
R94 Skaidi-Repparfjord	50
E45 Kautokeino-Kivilompolo	49
FV86 Finnsnes-XFV861 Gisundbrua	47
E6 Alta nord til Skaidi	43
FV866 Langslett-Skjervøybrua	40

Veier med mest transport

Et utvalg av de veiene i Troms og Finnmark hvor det i dette prosjektet er registrert størst trafikk, er vist i tabellen til venstre. Tabellen viser veistreknings med ÅDT(V) større enn 40.

For enkelte av veistrekningene er det benyttet ÅDT intervaller (f.eks. 220-239). Dette betyr at det er forskjellig trafikkbelastning på delstreknings på den angitte veiforbindelsen. Veistreknings i Finnmark er markert med en mørkere farge.

Størst veibelastning finner vi langs flere E6-streknings i Troms, sør for Nordkjosbotn. Deretter følger E8 fra Nordkjosbotn til Ramfjordbotn.

Flere streknings langs E10 i Troms har høy trafikkbelastning av tunge kjøretøy. Mye av denne trafikken stammer fra bedrifter i nordre Nordland.

Mellom Troms og Finnmark, for de aktuelle bransjene, er det registrert en ÅDT(V) på over 28 enheter som krysser fylkesgrensen langs E6. I 2016 ble det registrert en ÅDT(V) på 25 for de samme næringene. Dette er en økning på 12 %.



I tillegg er det en del gjennomgangstrafikk mellom Troms og Finnmark som benytter grenseoverganger mot Finland.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

For fylkesveiene er trafikkbelastningen størst på flere strekninger i Senjaregionen, Alta, Skjervøy, Varangerhalvøya og Øksfjord.

Tabellen viser et utvalg av fylkesveistrekninger med ÅDT(V) fra ca. 5 og høyere. Veistrekninger i Finnmark er markert med en mørkere farge.

Fylkesveier med mest transport	ÅDT (V)
FV855 Bukta-XSandbakken	117
FV855 XSandbakken-Finnfjordbotn	93
FV86 Finnfjordbotn-Finnsnes	79
FV86 Finnsnes-XFV861 Gisundbrua	47
FV862 Rundkjøring-Tromsøbrua	42
FV866 Langslett-Skjervøybrua	39
FV15 Alta (vest)	32
FV866 Skjervøybrua-Skjervøy	26
FV861 Kjosens-Gisundbrua	25
FV861 XFV271- Gibostad	25
FV890 Tana bru-Leirpollskogen XFV282	24
FV890 Xleipollskogen-Geatnjavri	22
FV 86 Slettemoen-Svanelvmo	21
FV862 Håpet-Kvaløysletta	20
FV858 Tømmerelv-Storsteinnes	19
FV862 XFV861 Senjahopen	19
FV86 Svanelvmo-Straumsbotn-Torsken	17
FV891 Geatnjavri-Båtsfjord	16
FV53 Tromsøtunnelen-Skjelnan-Oldervik	16
FV 30 Alta	15
FV91 Lyngseidet-Svendsby	14
FV869 Skjervøybrua-Storstein	13
FV91 Fagernes-Breivikeidet	12
FV347 Lauksundskaret-Lauksletta (øst)	12
FV83 Sama/ Harstad-Revsnes	12
FV882 Langfjordbotn-Øksfjord	12
FV98 Tana bru-Rustefjelbma-Smalvfjord	11
FV888 Ifjord-Hopseidet	11
FV98 Ifjord-Smalvfjordkrysset	10
FV98 Børselv-Lakselv	10
FV863 Kvaløysletta-XFV58 Finnvik	10

Fylkesveier med mest transport	ÅDT (V)
FV888 Hopseidet-Rundvannet/FV894	10
FV18 XE6-Simanen	10
Ferge Olderdalen-Lyngseidet	10
FV15 Alta (øst)	9
FV98 Ifjord-Børselv	9
FV851 Sjøvegan-XE6 Brandvoll	9
FV890 Geatnjavri-Kongsfjord-Berlevåg	8
FV 86 Finnfj.botn-Sørreisa	7
FV862 Kjosens-XFV277 Huselv	7
FV863 XFV65 Kvalsundtunnelen-XFV302 He	7
FV86 Gisundbrua-Silsand	7
FV863 Finnvik-XFV65 Kvalsundtunnelen	7
FV84 Sjøvegan-Laberg	6
FV83 Flesnes-XFV85 Langvassbukt	6
FV889 Smørfjord-Snefjord-Havøysund	6
Ferge Hasvik-Øksfjord	6
FV277 Huselv-Husøy	6
FV825XE6-Gratangen	6
FV84 Løksebotn-Sjøvegan	5
FV312 Svendsby-Nord-Lenangen	5
FV263 Finnsnes-Kårvikhamn	5
FV862 Kvaløysletta- Eidkjosen	5
FV863 Hessfjord-Hansnes	5
FV882 Hasvik-Breivikbotn	5
FV365 Alteidet-Jøkelsfjord	5
FV152 Laberg-Rotvik	5
FV888 Rundvannet-Mehamn	5
FV 848 Hamnvik-Breivoll	5
FV84 Tennvoll-XE6 Fossbakken	5
FV354 Jakobsnes-kryss E105	4

De fleste av fylkesveiene har hatt en økning i tungtrafikken de siste årene. Dette gjelder spesielt Senjaregionen, Skjervøy (Arnøya) og Øksfjord (til E6) der veksten i tungtrafikk fra 2016 til 2017 har vært opp til 30% på enkelte strekninger.

Den tyngst belastede fylkesveien i Troms og Finnmark er en delstrekning av FV855 i Midt Troms. Dette skyldes stor trafikk generelt, men også store volum av pukk og grus.

1.2 Næringene

Næringer- funn 1: Økning i dagligvaretransporten på vei

- Transportarbeidet på vei økte fra 2016 til 2017. Fra 2014 til 2016 var det en liten reduksjon.
- Næringen står for ca. 17 % av transportarbeidet i Troms og Finnmark i 2017 (ÅDT(V) 169).
- Lagerfunksjonene påvirker i stor grad transportarbeidet. To av landsdelens tre hovedlagre ligger i Tromsø kommune og ett i Narvik.
- Det er økende bruk av modulvogntog og inntransport over E8 Kilpisjärvi. Det kommer også store inntransporter med tog over Narvik.

Næringer- funn 2: Stabilt innen landbruk

- Transportarbeidet i Troms og Finnmark er betydelig, men stabilt i hele perioden 2014-2017.
- Næringen står for ca. 13 % av transportarbeidet på vei i Troms og Finnmark i 2017 (ÅDT(V) 131).

Næringer- funn 3: Økning i havbruksnæringens slakteriproduksjon og transportarbeid

- Det er slakteriene som i størst grad påvirker veitransportarbeidet. Det ble slaktet mer laks i 2017 sammenlignet med 2016.
- Næringen (ex. fôr) står for ca. 14 % av transportarbeidet på vei i Troms og Finnmark i 2017 (ÅDT(V) 138).

Tar vi utgangspunkt i Fiskeridirektoratets statistikk for 2017 (mai 2018), var omsetningsverdien i havbruksnæringen i Troms og Finnmark i overkant av 13.2 mrd. i 2017. Dette er 65,6 % mer enn i 2014, og ca. 2% mindre enn i 2016.

Næringer- funn 4: Fangstnæringen – fortsatt økt veitransportarbeid

- Fangstnæringen har marginalt redusert sine landinger de siste 2 årene, men transportarbeidet på vei har økt.
- Næringen står for ca. 11 % av transportarbeidet på vei i Troms og Finnmark i 2017 (ÅDT(V) 112).
- Store deler av fangstnæringens transporter skjer med båt (48%).

Det er stor variasjon i utviklingen i de enkelte kommuner. De største volumøkningene (tonn) fra 2014 til 2017 finner vi i Båtsfjord. Fra 2016 til 2017 var utviklingen stabil i Båtsfjord.

Tar vi utgangspunkt i Fiskeridirektoratets statistikk for 2017 (mai 2018), var omsetningsverdien for rund fisk landet i Troms og Finnmark ca. 7,4 mrd. Dette er 53 % mer enn i 2014, og ca. 2% mindre enn i 2016.

Næringer- funn 5: Mineraler, reduksjon fra 2016

Mineralnæringen er i stor grad prosjekt-/anleggsstyrt. Dette kan gi store variasjoner i veitransportarbeidet. Transportene fra mineralnæringen økte fra 2014 til 2016, men ble redusert fra 2016 til 2017.

- Transportarbeidet fra mineralnæringen er betydelig.
- Næringen står for nærmere 17 % av transportarbeidet på vei i Troms og Finnmark i 2017 (ÅDT(V) 166).

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

- Transportene er ofte korte, og relatert til lokale grus og pukkforekomster.

Næringer- funn 6: Petroleumsdistribusjon, litt reduksjon

Innen petroleum har utviklingen gått mot store sentraldepoter, der flere oljeselskap tar ut drivstoff fra samme depot/tankanlegg.

- Transportarbeidet på vei ble redusert fra 2016 til 2017. Transportarbeidet i 2017 er imidlertid høyere enn i 2014.
- Petroleumsdistribusjon til bensinstasjoner, flyplasser og næringsliv står for ca. 12 % av transportarbeidet i Troms og Finnmark i 2017. (ÅDT(V) 118).

Det er stor trafikk til/fra tankanleggene i Tromsø, Harstad og Bergneset. Transportarbeidet i Finnmark er lavere enn i Troms. Rundt Alta er imidlertid transportarbeidet relativt stort.

Næringer- funn 7: Mer lokal avfallsgjenvinning og mindre veitransport

I løpet av de siste årene har lovgivningen rundt avfallsnæringen ført til økt sortering og gjenvinning av avfall, samt noe eksport av avfall ut av fylket. I Troms og Finnmark blir nærmere 40 % av avfallet gjenvunnet (bl.a. fjernvarmeanlegg i Tromsø) eller bearbeidet innenfor fylkesgrensene. Ca. 25 % går til fjernvarmeanlegg i Sverige, noe som er mindre enn tidligere år.

- Veitransportarbeidet knyttet til transport av avfall i Troms og Finnmark ble redusert fra 2016 til 2017.
- Avfallsnæringen i Troms og Finnmark står for over 13 % av registrerte veitransporter for de utvalgte næringene i 2017 (ÅDT(V) 132).

1.3 Andre forhold

Annet- funn 1: Eksportrettet næringsliv med markeder i sør

Store deler av næringslivet i Troms og Finnmark er eksportrettet og markedene er i sør. Dette fører til at nord-sør transporter dominerer transportbildet. Dette gjelder bl.a. sjømatnæringen.

- Dette fører til stor trafikk på deler av E6, E8 og E45.

Annet- funn 2: Grenseovergangene mot utlandet

- Grenseovergangene Kilpisjärvi (E8) og Kivilompolo (E45) har størst trafikk.
- Det er de eneste døgnåpne grensestasjonene i Nord-Norge.
- I Finnmark er Karigasniemi, Utsjok og Neiden viktige grensestasjoner.
- Nattestengning av E10 Bjørnfjell er påpekt som en flaskehals, spesielt for bedrifter sør i Troms.

Annet-Funn 3: Trafikk mellom Troms og Finnmark

- Mellom Troms og Finnmark, langs E6, er det registrert en ÅDT(V) på ca. 28 for de utvalgte bransjene.
- I 2017 sto sjømatnæringen (havbruk, fangst, fôr og ensilasje) for 43% av transporten på E6 mellom Troms og Finnmark. Deretter følger dagligvarer, landbruk, petroleum og avfall.
- Trafikken i 2017 har økt sammenlignet med 2016.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

- Med de utbedringer som er foretatt, og foretas, på E6 mellom Troms og Finnmark kan man forvente økt trafikk på denne strekningen fremover.

Annet-Funn 4: Jernbane – mest over Narvik

- Narvik er den dominerende jernbaneforbindelsen i nord, spesielt for bedrifter i Troms
- Kiruna er en viktig forbindelse for Finnmark. Havbruksaktører i Finnmark forventer økt trafikk over Kiruna i 2018.
- Jernbanens regularitet og kapasitet i Narvik er bemerket av flere. Toget kunne vært benyttet i større grad ved bedre regularitet og flere avganger. Bl.a. har havbruksaktører påpekt behovet for andre avgangstider fra Narvik.
- Fra 2016 til 2017 har trafikken over jernbanen på Fauske økt. En bedrift som Nordlaks på Stokmarknes har i 2017 overført en del av sine havbruksvolumer fra Narvik til Fauske. I 2016 belastet disse transportene veiinfrastrukturen i Troms (E10).

Annet- funn 5: Undervurdert verdiskaping

Registreringsprosedyrene for utgående transport over grensene undervurderer verdiskapingen i Nord-Norge, da transport som går ut fra Troms og Finnmark kan registreres på andre opprinnelsesfylker.

- Over de to stasjonene Kilpisjärvi og Kivilompolo antas det at undervurderingen kan ligge på over NOK 2 milliarder.
- Tollregion Nord-Norge gjennomfører statistiske opprettinger og har tatt et initiativ for å forbedre prosedyrene.

Annet- funn 6: Modulvogntog

- Bruken av modulvogntog øker, spesielt over E8 Kilpisjärvi. Det er et ønske om ytterligere å øke bruken av modulvogntog.
- Bruken begrenses av at bare deler av veinettet er åpnet for modulvogntog og at det er vinterbegrensninger på enkelte veier.
- I dag har ikke Statens Vegvesen trafikktegninger for modulvogntog.

Annet- funn 7: Fergetrafikken

- Fergesambandene er spredt over hele regionen, men 85-90 % av transportarbeidet med tunge kjøretøy skjedde over de seks største sambandene. Dette gjelder for hele perioden 2014-2017.
- I Finnmark har det vært en reduksjon av store kjøretøy fra 2016 til 2017 på 9 %, i hovedsak som følge av nedgang i Hasvik-Øksfjord.
- I Troms har det vært en vekst på +7 % i samme periode. Deler av veksten antas å skyldes anleggstrafikk i forbindelse med arbeidet med Bjarkøyforbindelsen.
- Fra 2014 til 2017 har veksten av tunge kjøretøy på sambandet Storstein-Lauksundskaret vært på 288 %. Ingen andre samband i Nord-Norge har større prosentuell vekst.

Annet- funn 8: Havnene

- Det er få kommentarer knyttet til havnene. Enkelte nevner imidlertid at kommunale havneavgifter gjør sjøtransporten unødvendig dyr, spesielt på korte avstander.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

- Det pågår et viktig arbeid mht. overføring av fiskerihavnene fra staten til regionene. Det er viktig med avklaringer ovenfor fylkene om hvilke havner som skal ligge under regionene og vilkårene knyttet til en slik overføring.
- Fra 2016 til 2017 har det vært en betydelig nedgang i transportvolumene over Kirkenes havn, som følge av bortfall av STS-omlastinger.
- Kaianleggene på Bergneset (Balsfjord) synes ikke dimensjonert for dagens og økende trafikk.

2 Mandat og prosjektmål

Regionens næringsliv er i stadig endring ut fra markedssituasjon/etterspørsel, teknologi, ressurstillgang mv. Et strukturmessig øyeblikksbilde kan derfor være vesentlig endret i løpet av et kort tidsrom. Troms og Finnmark fylkeskommuner ønsker status for transportarbeidet og oppdatert kunnskap om transportomfanget og viktige transportruter for produkter fra transportkrevende deler av regionens næringsliv. Begge fylkene har utarbeidet tilsvarende fylkesvise rapporter med grunnlag i 2014 og 2016 tall.

Dette er basiskunnskap som fylkeskommunene må ha for å kunne forvalte infrastrukturessurser, tilpasse transporttilbud ut fra behov, samt sette i verk tiltak med bedre presisjon for økt mobilitet og regional konkurransekraft.

Denne undersøkelsen representerer et «nybrottsarbeid» i den forstand at rapporten vil være den første Troms og Finnmark utarbeider som felles arbeidsverktøy for samferdsel.

De næringsanalyseområder som inngår i rapporten er:

- Sjømatnæringen, inkludert slakteri/fiskemottak.
- Dagligvarer
- Landbruk
- Petroleum
- Mineralnæringen
- Avfallstransporter

Andre relevante transportberøres/kommenteres og de viktigste godskorridorene inn og ut av fylkene er beskrevet. Transportstrømmer mellom Troms og Finnmark er belyst.

Prosjektet er i utgangspunktet geografisk avgrenset til Troms og Finnmark fylker. Koplinger mot Finland, Vesterålen og Ofoten (Hålogalandsregionen) som er naturlige og som innvirker på godstransporter i Troms og Finnmark og til/fra Troms og Finnmark er behandlet både skriftlig og visuelt.

I rapporten vil vi:

- utarbeide en statusrapport med oversikt over produksjonssteder, transportvolumet og transportruter/godsruiter i og ut fra Troms og Finnmark med basis i 2017 tall. Øvrige beskrivelser skal være oppdatert pr 2018
- beskrive og vurdere transportarbeidet for de næringer som er nevnt ovenfor
- utarbeide dokumentasjonen slik at den skal inngå som et kunnskapsgrunnlag for fremtidige transportvurderinger/utredninger innenfor fylkeskommunens ansvars- og påvirkingsoppgaver. I tillegg vil rapportfunn kunne benyttes ved internt arbeid i fylkene, samt eksternt; blant annet inn mot transportetatene og Avinor, Storting og departement.
- beskrive behovene og utfordringene knyttet til tungtransport på fylkesvegnettet, sett i sammenheng med riksvegene.
- illustrere, kartlegge, beskrive og forklare transportstrømmene på veg (volum, vegtrafikkbelastning etc.), og de tilknyttede havner, ferger, produsenter, terminaler bl.a. for å kunne prioritere tiltak, målrette ressursbruken og for å redusere transportkostnadene til beste for befolkningen og det regionale næringslivet.

Godstransportundersøkelsen 2018 er bestilt av samferdselsavdelingene i fylkene, og arbeidet er fulgt opp av spesialrådgiver Marius Chramer Troms fylkeskommune og seniorrådgiver Eirik Selmer Finnmark fylkeskommune. Arbeidet er utført av Transportutvikling AS i perioden mars-september 2018.

3 Metode

Det meste av informasjonen er innhentet ved direkte kontakt/intervjuer med markedsaktørene. Det er gjennomført intervjuer med de fleste fiskemottak og alle havbruksslakteriene i fylket. Det er videre foretatt intervjuer/e-postkorrespondanse med operative mineralprodusenter, dyreslakteri, Tine meierier, Felleskjøpet, avfallsaktører, dagligvaregrossister, petroleumsaktører, rederier, transportører, havner og offentlige aktører. De primærdata som er innhentet er sammenholdt med tilgjengelig offentlig statistikk.

Veivalgene for transportene varierer, og det vil ikke være entydige ruter som benyttes i samme omfang fra år til år. Informasjonen i rapporten er en statusoversikt pr. årsskiftet 2017/2018.

Transportarbeidet er målt i antall tunge kjøretøy/vogntog, som et gjennomsnitt over året og trafikk i begge retninger (ÅDT). Det er sesongvariasjoner i transportarbeidet for enkelte næringer. Dette fører til at trafikkbelastningen er høyere i deler av året, enn det ÅDT-tallene viser.

For å illustrere transportarbeidet på vei er transportene fordelt på ca. 250 veistrekninger i Troms og Finnmark, samt en del strekninger i Nordland. Fordelingen er basert på de benyttede veivalg og intervjuer med aktører innenfor de utvalgte næringene i Troms og Finnmark. Det er kartlagt nærmere 1.500 enkeltransporter. Sammen med sekundærdata danner disse grunnlag for vurderinger, visualiseringer og veibelastningskart.

Mange aktører, bl.a. fiskemottak og slakterier, har ikke full oversikt over hvilke ruter som faktisk benyttes. Enkelte transportruter må derfor estimeres ut fra en faglig vurdering, informasjon fra transportører og skjønn. Det vil også finnes situasjoner der produktet ikke er solgt ved avgang fra produsenten, da det selges under veis. I slike tilfeller vil endelig destinasjon vanskelig kunne identifiseres ved intervju, men ved å vurdere destinasjon i forhold til informasjon fra transportører, offentlig eksportstatistikk, opplysninger fra Tollvesenets grensepasserings-registreringer mv.

For å få frem trafikkbelastningen på vei, har vi valgt en beregningsmetodikk der vi har tatt utgangspunkt i registrerte utgående og inngående biltransporter målt i vogntogenheter (VTE). I beregningene er det så langt det er mulig tatt hensyn til forskjellige bilstørrelser, lastevekt, fyllingsgrad og retningsbalanse. Det er bl.a. hensyntatt at forskjellige godskategorier har forskjellig vekt og volum.

Fremgangsmåten krever detaljert primærinformasjon gjennom intervjuer, samt en omfattende bearbeiding av data. Selv om man ikke har identifisert alle transportene, gir belastningstallene en god indikasjon på de parametere som er relevante for Fylkeskommunens overordnede planlegging.

Metodikken gir et konservativt anslag over samlet transportmengde målt som ÅDT(V).

Vi ønsker å rette en stor takk til bedrifter, organisasjoner og enkeltpersoner og som har ytt oss velvillig bistand.

Veibelastningskartene i rapporten finnes som egne særtrykk, med en bedre oppløsning enn det som gjengis i rapporten.

4 Hovedtrekk ved transportinfrastrukturen i Troms og Finnmark

I det følgende gis det en kort beskrivelse av relevant transportinfrastruktur i Troms og Finnmark, knyttet til rapportens mandat og fylkeskommunenes rolle som eier av transportinfrastruktur. Slik infrastruktur er bl.a. fylkenes veier, veier ut av fylkene, ferger og havner. Da transportinfrastrukturen ikke ender på fylkesgrensen, berører vi også grensepasseringer og knutepunkt utenfor fylkene.

4.1 Veiforbindelser

Troms og Finnmark har 1.904 km riks-/europaveier og 4.399 km fylkesveier. Fylkene har 3.302 km kommunale veier. I tillegg er det 5.644 km private vei.

Nærmere 52% av fylkesveiene i Nord-Norge ligger i Troms og Finnmark.

Veikategori	Nord-Norge (km)	Norge (km)	Troms og Finnmark		
			Troms og Finnmark (km)	Andel av Nord-Norge	Andel av Norge
Europa-/riksvei	3 137	10 683	1 904	60,7 %	17,8 %
Fylkesvei	8 508	44 622	4 399	51,7 %	9,9 %
Kommunal vei	6 895	39 457	3 302	47,9 %	8,4 %
SUM	18 540	94 762	9 605	51,8 %	10,1 %

Tabell 4-1: Offentlige veier (km) i Troms og Finnmark (Kilde: SSB/2018)

Europa-/Riksveiene i Troms og Finnmark er gjengitt i vedlegg 13.1. Veiene har forskjellig klassifisering mht. til hvilken transportform som er tillatt. I vedlegget er strekningene delt opp i følgende tre hovedkategorier:

- Normaltransport, som vanligvis er 50 tonn tillatt totalvekt og 19,5 meter vogntoglengde
- Modulvogntog, som vanligvis er 60 tonn tillatt totalvekt og 25,25 meter vogntoglengde
- Tømmertransport, som er opp til 60 tonn tillatt totalvekt og 24 meter vogntoglengde



Den 5. desember 2017 ble en forlengelse av E45 gjennom Finland og Norge, over Kautokeino (riksvei 93) gyldig, slik at E45s nordligste punkt er Alta.

Figur 4-1: Nye E45 til Alta

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Veier med mest transport

Et utvalg av de veiene i Troms og Finnmark hvor det i dette prosjektet er registrert størst trafikk er vist i tabell 4-2. Tabellen viser veistrekninger med ÅDT(V) større enn 40.

Veier med mest transport	ÅDT (V)
E6 Nordkjosbotn-Buktamo	220-239
E6 Buktamo-Andselv	210-220
E8 Nordkjosbotn-Ramfjordbotn	182-192
E6 Troms grense-Bjerkvik	170
E6 Setermoen-XFV825 Gratangen	170-171
E8 Ramfjordbotn-Tromsdalen	162
E10 Bjerkvik-Tjeldsundbrua	143
E6/E8 Nordkjosbotn-Oteren-Skibotn	117-123
E10 Rødskjær-Kåringen	127
E10 Troms Tjeldsundbrua-Rødskjær	120
FV855 Buktamo-X Sandbakken	117
RV83 Tjeldsundbrua-Harstad	99
FV855 XSandbakken-Finnfjordbotn	93
E6 XE8 Skibotn-Langslett	73-79
FV86 Finnfjordbotn-Finnsnes	79
E8 Skibotn-Grense Finland	69
E45 XE6 Alta-XFV15 (vest)	62
R93 Gievdneguoika-Kautokeino	52
R94 Skaidi-Repparfjord	50
E45 Kautokeino-Kivilompolo	49
FV86 Finnsnes-XFV861 Gisundbrua	47
E6 Alta nord til Skaidi	43
FV866 Langslett-Skjerøybrua	40

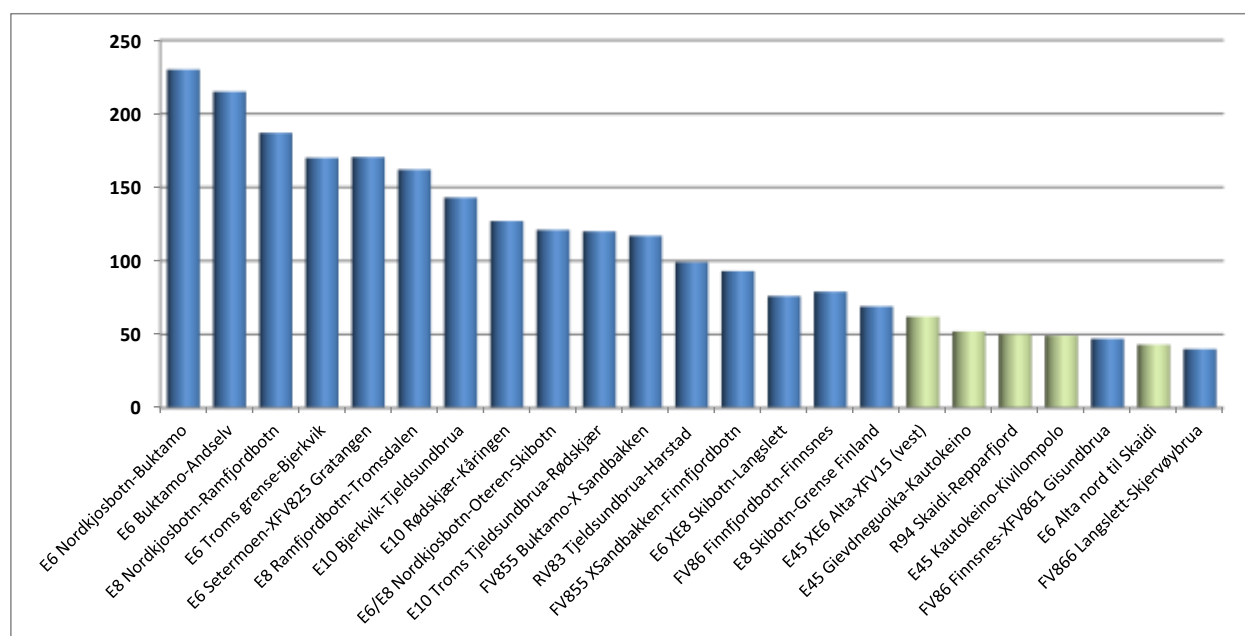
For enkelte av veistrekningene er det benyttet ÅDT intervaller (f.eks. 220-239 mellom Nordkjosbotn og Buktamo). Dette betyr at det er forskjellig trafikkbelastning på delstrekninger på den angitte veiforbindelsen. Veistrekninger i Finnmark er markert i tabellen og figuren.

Størst veibelastning finner vi langs flere E6-strekninger i Troms, sør for Nordkjosbotn. Deretter følger E8 fra Nordkjosbotn til Ramfjordbotn.

Flere strekninger langs E10 i Troms har høy trafikkbelastning av tunge kjøretøy. Mye av denne trafikken stammer fra bedrifter i nordre Nordland.

Se kartet i vedlegg 13.4 der totalbelastningen for de enkelte veiene i Troms og Finnmark er visualisert.

Tabell 4-2: Veistrekninger med stor trafikkbelastning i 2017



Figur 4-2: Veistrekninger med stor trafikkbelastning i 2017

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Mellom Troms og Finnmark er det, for de aktuelle bransjene, registrert en ÅDT(V) på over 28 enheter som krysser fylkesgrensen langs E6. I 2016 ble det registrert en ÅDT(V) på 25 for de samme næringene. Dette er en økning på 12%.

I tillegg er det en del gjennomgangstrafikk mellom Troms og Finnmark som benytter grenseoverganger mot Finland.

Fylkesveier med mest transport

For fylkesveiene er trafikkbelastningen størst på flere strekninger i Senjaregionen, Alta, Skjervøy, Varangerhalvøya og Øksfjord.

Tabell 4-3 viser et utvalg av veistrekninger med ÅDT(V) fra ca. 5 og større. Veistrekninger i Finnmark er markert med en mørkere farge i tabellen.

Fylkesveier med mest transport	ÅDT (V)
FV855 Buktamo-XSandbakken	117
FV855 XSandbakken-Finnfjordbotn	93
FV86 Finnfjordbotn-Finnsnes	79
FV86 Finnsnes-XFV861 Gisundbrua	47
FV862 Rundkjøring-Tromsøbrua	42
FV866 Langslett-Skjervøybrua	39
FV15 Alta (vest)	32
FV866 Skjervøybrua-Skjervøy	26
FV861 Kjosens-Gisundbrua	25
FV861 XFV271- Gibostad	25
FV890 Tana bru-Leirpollskogen XFV282	24
FV890 Xleipollskogen-Geatnjavri	22
FV 86 Slettemoen-Svanelvmo	21
FV862 Håpet-Kvaløysletta	20
FV858 Tømmerelv-Storsteinnes	19
FV862 XFV861 Senjahopen	19
FV86 Svanelvmo-Straumsbotn-Torsken	17
FV891 Geatnjavri-Båtsfjord	16
FV53 Tromsøtunnelen-Skjelnan-Oldervik	16
FV 30 Alta	15
FV91 Lyngseidet-Svendsby	14
FV869 Skjervøybrua-Storstein	13
FV91 Fagernes-Breivikeidet	12
FV347 Lauksundskaret-Lauksletta (øst)	12
FV83 Sama/ Harstad-Revsnes	12
FV882 Langfjordbotn-Øksfjord	12
FV98 Tana bru-Rustefjelbma-Smalfjord	11
FV888 Ifjord-Hopseidet	11
FV98 Ifjord-Smalfjordkrysset	10
FV98 Børselv-Lakselv	10
FV863 Kvaløysletta-XFV58 Finnvik	10

Fylkesveier med mest transport	ÅDT (V)
FV888 Hopseidet-Rundvannet/FV894	10
FV18 XE6-Simanes	10
Ferge Olderdalen-Lyngseidet	10
FV15 Alta (øst)	9
FV98 Ifjord-Børselv	9
FV851 Sjøvegan-XE6 Brandvoll	9
FV890 Geatnjavri-Kongsfjord-Berlevåg	8
FV 86 Finnj.botn-Sørreisa	7
FV862 Kjosens-XFV277 Huselv	7
FV863 XFV65 Kvalsundtunnelen-XFV302 He	7
FV86 Gisundbrua-Silsand	7
FV863 Finnvik-XFV65 Kvalsundtunnelen	7
FV84 Sjøvegan-Laberg	6
FV83 Flesnes-XFV85 Langvassbukta	6
FV889 Smørfjord-Snefjord-Havøysund	6
Ferge Hasvik-Øksfjord	6
FV277 Huselv-Husøy	6
FV825XE6-Gratangen	6
FV84 Løksebotn-Sjøvegan	5
FV312 Svendsby-Nord-Lenangen	5
FV263 Finnsnes-Kårvikhamn	5
FV862 Kvaløysletta- Eidkjosen	5
FV863 Hessfjord-Hansnes	5
FV882 Hasvik-Breivikbotn	5
FV365 Alteidet-Jøkelsfjord	5
FV152 Laberg-Rotvik	5
FV888 Rundvannet-Mehamn	5
FV 848 Hamnvik-Breivoll	5
FV84 Tennvoll-XE6 Fosbakken	5
FV354 Jakobsnes-kryss E105	4

Tabell 4-3: FV-strekninger med stor trafikkbelastning i 2017 (ÅDT(V) ≥ ca. 5)

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

De fleste av fylkesveien har hatt en økning i tungtrafikken de siste årene. Dette gjelder spesielt Senjaregionen, Skjervøy (Arnøya) og Øksfjord (til E6), der veksten i tungtrafikk fra 2016 til 2017 har vært opp til 30 % for enkelte strekninger.

Den tyngst belastede fylkesveien i Troms og Finnmark er en delstrekning av FV855 i Midt Troms. Dette skyldes stor trafikk generelt, men også store volum av pukk og grus.

For en samlet oversikt over fylkesveiene i Troms og Finnmark, henvises det til Veglistene for Fylkes- og kommunale veger 2018. (Statens Vegvesen, april 2018).

4.2 Modulvogntog

På enkelte veistrekninger i Troms og Finnmark er det tillatt med modulvogntog. Et modulvogntog har høyere kapasitet enn et vanlig vogntog, -uten en tilsvarende økning i transportkostnadene.

Figur 4-3 viser et kart over tillatte modulvogntogstrekninger i Troms og Finnmark pr. medio 2018. Kartet viser også strekninger som planlegges åpnet i perioden 2018-2023, og de strekninger som gjenstår etter 2023.



Figur 4-3: Modulvogntogstrekninger i Troms og Finnmark 2018 (Kilde: Statens Vegvesen)

I Finnmark er det i dag mulig å kjøre modulvogntog over Utsjok (E75) til Tana bru, Vardø og Kirkenes. Det er også mulig å passere riksgrensen mot Finland over Neiden (RV893) og Karigasniemi (RV92). Det er ikke mulig å kjøre modulvogntog over Kivilompolo (E45), utover at det er en omlastingsmulighet ca. 300 m innenfor grensen på norsk side.

I Troms er det modulvogntogstrekninger langs E8 fra Finland til Tromsø (over Kilpisjärvi) og langs E6 fra Nordkjosbotn (E8) til Nordlands grense og videre til Sverige (E10 Bjørnfjell).

E6 mellom Alta og Nordkjosbotn forventes åpnet for modulvogntog i perioden 2018-2023. Det samme gjelder strekningen Harstad-Sverige (E10 Bjørnfjell).

På enkelte av de primære fylkesveiene er det tillatt med modulvogntog. Disse er gjengitt i tabell 4-4.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Veg	Fylke	Vegstrekning	Veglengde (km)	Bruksklasse	Tillatt vogntoglengde	Tillatt totalvekt	Ikke linkmodulvogntog	Maks 50 tonn vinter
FV 855	Troms	Buktamo x E6 - Botnhågen forbrenningsanlegg	28,930	Bk 10	25,25	60	L	V
FV 858	Troms	Tømmerelv x E6 - Storsteinnes x kv. Meieriveien	4,708	Bk 10	25,25	60		V
FV 862	Troms	Terjevika rkj E8 - Giæverbukta rkj rv.862	5,015	Bk 10	25,25	60		
FV 98	Finnmark	Tana bru V x E6 - Gassanjårga	0,773	Bk 10	25,25	60		

Tabell 4-4: Primære fylkesveier tillatt for modulvogntog (Kilde: Statens Vegvesen)

I Troms er bl.a. FV855 (Buktamo-Botnhågen) og FV858 (Tømmerelv-Storsteinnes) tilrettelagt for modulvogntog. Her er det imidlertid en vinterbegrensning på 50 tonn, noe som gjør at det er mindre økonomisk rasjonelt å benytte modulvogntog om vinteren. I Nord-Norge gjelder vinterbegrensningen fra 16. oktober til 30. april.

I tillegg er det flere kortere strekninger på FV og KV nettet hvor det er mulig å kjøre modulvogntog. Dette er gjerne veier som er tilknyttet større produksjonsanlegg som meieri, fiskeri, slakteri og mineralforekomster. Dette gjelder for begge fylker.

Fleire av næringene i Troms og Finnmark har lange transportruter. Noen har et ønske om å ta modulvogntog i bruk, mens andre allerede benytter denne transportformen. Selv om utbyggingen av modulvogntognettet foreløpig er begrenset, benyttes modulvogntog for en del næringstransporter, og det har vært en økning fra 2016 til 2017.

- COOP som har flere ukentlige transporter med modulvogntog over Kilpisjärvi til Tromsø.
- Norsk Gjenvinning i Balsfjord (Storsteinnes) har hatt noen prøvetransporter over Kilpisjärvi.
- Fleire avfallsselskaper har tatt i bruk eller planlegger å ta i bruk modulvogntog.
- Meieriet i Tana produserer kesam for hele Norge. Smør og kesam transporteres til Oslo via Finland og Sverige med modulvogntog.
- TINE i Harstad påpeker at strekninger som Harstad-Nordkjosbotn og Harstad-Bjørnfjell er interessante å få åpnet for modulvogntog
- Mineralnæringen forventes etter hvert som vegstandarden blir bedre og tilrettelagt, i større grad enn nå, å anvende modulvogntog for lengre transportetapper

4.3 Grensepasseringer og tollstasjoner

Store deler av næringslivet i Troms og Finnmark er eksportrettet og bil er et viktig transportmiddel for bedriftene i fylket.

Mot utlandet (Finland) har Troms veiforbindelse over Kilpisjärvi (E8). Næringslivet i Troms benytter også E10 over Bjørnfjell og jernbaneforbindelsen i Narvik.

Finnmark har forbindelse mot Russland over Storskog (E105) og fem forbindelser mot Finland:

- E45 Kivilompolo
- Rv92 Karigasniemi
- Rv893 Neiden
- E75 Utsjok
- Fv885 Polmak

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Det finnes også «nasjonale grensekryssinger» langs E6-forbindelsen:

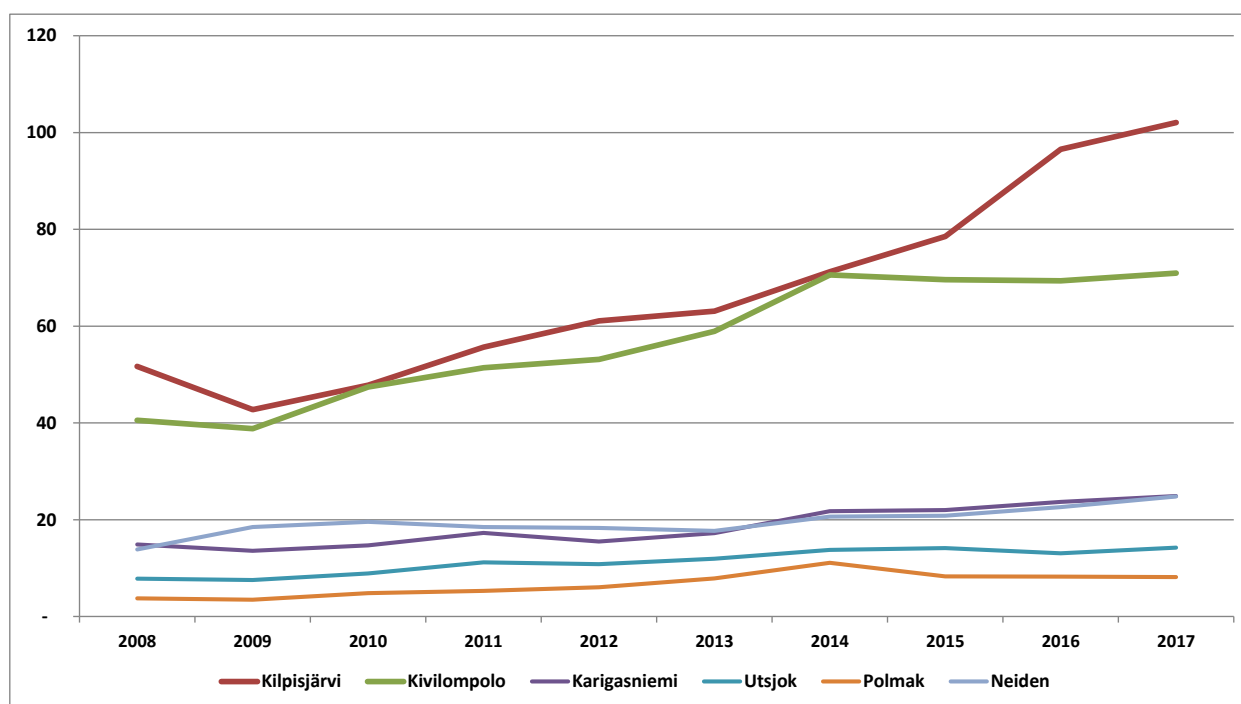
- Alteidet (Finnmark/Troms)
- Gratangsfjellet (Troms/Nordland).

Det er flere andre forbindelser mellom Troms og Nordland langs E10 sør i fylket.

Figur 4-4 viser Tollvesenets tall for grensepasseringer i Troms og Finnmark for kjøretøy over 12 meter, fra 2008 til 2017. Storskog er ikke med i figuren. Det er lite næringstrafikk over Storskog. Busser er trukket ut av tallmaterialet i figuren.

Selv om ikke alle kjøretøyene representerer næringstransporter, gir figuren en god indikasjon på utviklingen i næringstrafikk over de internasjonale grensepasseringene i Troms og Finnmark. Det er kun de to største grensestasjonene som er døgnåpne. De øvrige har begrenset åpningstid, på samme måte som alle øvrige grensestasjoner i Nord-Norge.

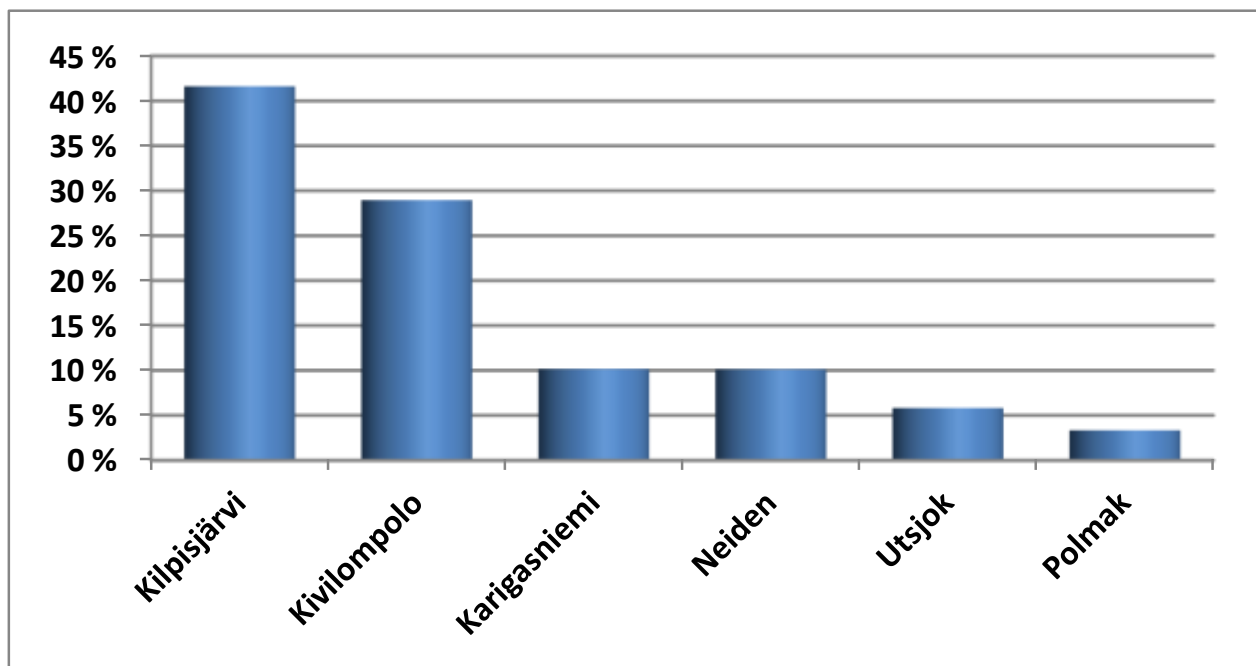
I følge Tollvesenets statistikk har den samlede grensetrafikken for kjøretøy over 12 meter (ex. busser) økt med 85% fra 2008 til og med 2017. Fra 2008 til 2017 har det vært vekst over samtlige grensestasjoner. Den største veksten har skjedd over Kilpisjärvi (+97%), mens Kivilompolo hadde en vekst på over på 75% i samme periode.



Figur 4-4: Utvikling 2008-2017, grensepasseringer i Troms og Finnmark

Fra 2014 til 2017 har det vært vekst over Kilpisjärvi, mens trafikken over Kivilompolo har vært stabil. Av den samlede veksten på alle tollstasjoner i Troms og Finnmark står Kilpisjärvi for ca. 86% i perioden 2014 til 2017.

Figur 4-5 viser foredlingen av grensepasseringene (>12meter) i 2017, basert på Tollvesenets statistikk. I 2017 passerte det hver dag totalt 245 slike kjøretøy over de 6 grensestasjonene.



Figur 4-5: Grensepasseringer i 2017 med kjøretøy > 12 meter ex busser

4.3.1 Tollstatistikken undervurderer verdiskapingen i Troms og Finnmark

Det norske tollvesenet benytter et finsk registreringssystem for grensepasseringer. Dette fungerer bra mht registrering av antall kjøretøy. Grensen for store kjøretøy er satt til 12 meter, noe som innebærer at bl.a. busser vil være inkludert i tallene for kjøretøy over 12 meter. Før 2014 var bussene skilt ut fra tallmaterialet. I tallene etter 2014 har Transportutvikling AS skilt ut busser basert på en estimert andel.

Det ligger større utfordringer knyttet til registreringen av utførselsverdi over tollstasjonene.

I dag er innklarering av varer lagt til den grensestasjonen som passeres. Hvis det ikke er overenstemmelse mellom grensepassering og informasjonen i tolldokumentene må traileren stå på grensestasjonen inntil deklarasjon/speditør har oversendt korrekt versjon av TVINN-deklarasjonen.

Når det gjelder gods som går ut av landet er situasjonen en annen. I dag kan f.eks. et vogntog med kongekrabbe fra Finnmark bli registrert ut over Svinesund, selv om den fysiske passeringen skjedde over en tollstasjon i Finnmark og kjøretøyet ikke var innom andre steder i Norge etter utpasseringen fra Finnmark.

Avsender, som er en bedrift i Finnmark, kan f.eks. være en avdeling av et større konsern med hovedkontor i Bergen. Hovedkontoret ordner med utførselen, og de setter som oftest eget fylke som opprinnelsesfylke, i dette tilfellet Hordaland. På statistikken fra finske myndigheter, som baserer seg på elektroniske tellinger, vil vogntoget bli registrert ut, mens i TVINN vil det statistisk se ut som at vogntoget gikk ut over Svinesund og ikke der hvor det faktisk passerte ut av landet. Ut i fra statistikkbildet mellom reelle tellinger og utførselsdeklarasjoner i TVINN vil

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

det virke som at vogntoget som passerte grensen i Finnmark ble registrert som tom og uten verdi i statistikken.

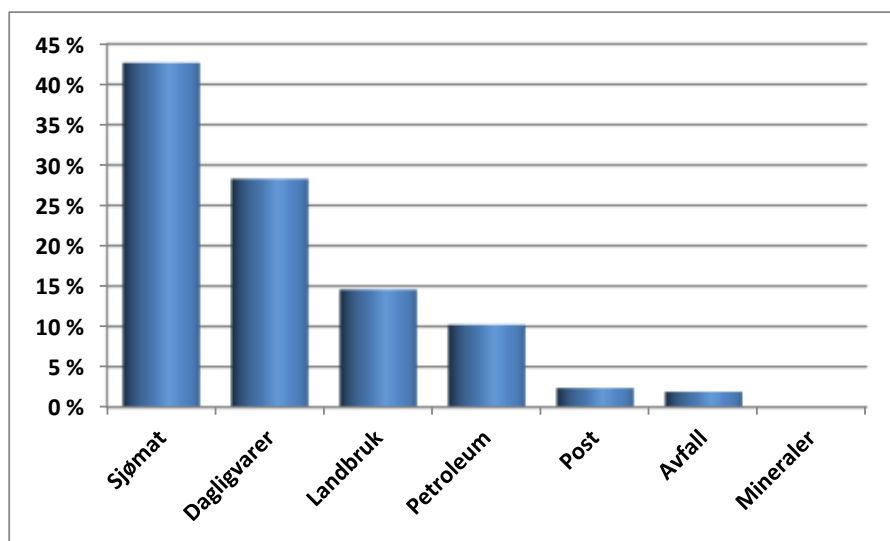
I en samtale med Seksjonssjef Ragnar Dahl (Tollregion Nord-Norge) i juni 2018 ble det nevnt et konkret eksempel:

«så langt i år er det foretatt mer enn 550 statistiske opprettinger på Kivilompolo, og det antas at tallet på Kilpisjärvi er tilsvarende. En verdi på en sjømattransport er ofte mer enn EUR 100.000. Bare på disse to tollstasjonene vil en statistisk oppretting utgjøre over 2 milliarder kroner, en verdiskapning som blir statistisk rett og som i hovedsak flyttes fra Hordaland og Møre og Romsdal til Troms og Finnmark, mens utpasseringssted flyttes fra Svinesund til Kilpisjärvi og Kivilompolo.

I forbindelse med veiutbygging er det viktig at det er riktig tallmateriale som ligger til grunn og at man sikrer at verdiskapningen som skjer i Norge transporteres ut raskt og effektivt på gode veier. Dette er litt av bakgrunnen for fokuset vi har satt på dette nå i 2018»

Dette er et viktig initiativ fra Tollvesenet.

4.3.2 «Grensepasseringer» mellom Troms og Finnmark



Mellom Troms og Finnmark, langs E6, er det registrert en ÅDT(V) på ca. 28 for de utvalgte bransjene. Figur 4-6 viser fordelingen pr bransje, slik denne ble registrert for de utvalgte næringene i 2017.

Figur 4-6: Trafikk langs E6 mellom Troms og Finnmark

I 2017 sto sjømatnæringen (havbruk, fangst, fôr og ensilasje) for 43% av transporten på E6 mellom Troms og Finnmark. Deretter følger dagligvarer, landbruk, petroleum, post og avfall.

Trafikken i 2017 har økt sammenlignet med 2016, da det ble registrert en ÅDT(V) på 25 for de samme bransjene.

Med de utbedringer som er foretatt, og foretas, på E6 mellom Troms og Finnmark kan man forvente økt trafikk på denne strekningen fremover.

4.4 Fergesamband

I Troms og Finnmark er det totalt 20 fergesamband. Sambandene er gjengitt i tabell 4-5, etter fylke og rutenummer. De to siste kolonnene viser 2017-tallene for antall kjøretøy lengre enn 14 meter og et anslag over slike kjøretøys årsgjennomsnittstrafikk (ÅDT(V)) pr. samband.

FERGESAMBAND I TROMS OG FINNMARK							2017	
Samband	Fylke	Rutenr.	Fartøy	Byggeår	PBE kap	Rederi	>14m	ÅDT(V)
Øksfjord - Hasvik	Finnmark	500	MF Bergsfjord/ MF Hasvik	2015	40	Boreal Sjø	1 927	5,3
Øksfjord - Tverrfjord	Finnmark	510	MF Bergsfjord/ MF Hasvik	2015	40	Boreal Sjø	21	0,1
Øksfjord - Bergsfjord - Sør-Tverrfjord	Finnmark	520	MF Bergsfjord/ MF Hasvik	2015	40	Boreal Sjø	93	0,3
Mikkelsby-Kongshus	Finnmark	530	MF Skaget	1998/2015	3/8	Altafjord	75	0,2
Korsfjord - Nyvoll	Finnmark	550	MF Jøfjord	1987	28	Boreal Sjø	244	0,7
Strømsnes - Kjerringholmen	Finnmark	560	MF Akkarfjord	1970	18	Boreal Sjø	33	0,1
Revsnes - Flesnes	Troms	170	Hålogaland	2002	75	Fjord1	4 669	12,8
Stangnes - Sørrollnes	Troms	175	Ibestad	2014	74	Norled	733	2,0
Stornes - Bjørnerå	Troms	177	Lauvstad	2007/1971	50/21	Norled	2 027	5,6
Grytøy - Sandsøy - Bjarkøy	Troms	178	Kvernsund	2014/1971	25/21	Norled	463	1,3
Brensholmen - Botnhamn (sommersamband)	Troms	181	Helgøy	1978	24	Torhatten Nord	57	0,2
Bellvik - Vengsøy - Mjølvik (Musvær-Risøy)	Troms	182	Vengsøy/Karlsøy	2011/1975	21/25	Torhatten Nord	134	0,4
Hansnes - Karlsøy - Vannøy	Troms	185	Malangen	2001	62	Torhatten Nord	889	2,4
Hansnes - Reinøy	Troms	186	Salangen	1972	24	Torhatten Nord	70	0,2
Mikkelvik - Bromnes	Troms	188	Rebbenesøy	2011	16	Torhatten Nord	295	0,8
Lyngseidet - Olderdalen	Troms	190	Goalsevarre	1982	77	Norled	7 188	19,7
Breivikeidet - Svensby	Troms	191	Jæggesvarre	2002	75	Norled	7 012	19,2
Storstein - Nikkeby - Lauksundskaret	Troms	195	Reinøy	1989	26	Torhatten Nord	4 547	12,5
Rotsund - Havnes - Uløybukt	Troms	198	Uløytind	2011	16	Torhatten Nord	17	0,0
Gryllefjord - Andenes (sommersamband)	Troms/ Nordland	180	Skutvik	1972	29	Torhatten Nord	107	0,3

Tabell 4-5: Fergesamband i Troms og Finnmark (Kilde: SVV/fylkeskommunene/rederiene)

Statistikk tallene (>14 m og ÅDT (V)) for Mikkelsby-Kongshus er usikre.

Samtlige er fylkesvegsamband. 18 av disse er i drift hele året. To samband er sommersamband; Brensholmen-Botnhamn og Gryllefjord-Andenes. Gryllefjord-Andenes er det eneste sambandet i Nord-Norge som krysser en fylkesgrense.

Sambandene i Finnmark opereres av relativt små ferger, og det er kun Hasviksambandet som har mye næringstrafikk i form av transport av større biler. Fra nyttår 2015/16 ble det satt inn nye LNG-drevne ferger i Hasviksambandene. Hasviksambandet er viktig for næringsaktiviteten på søndre deler av Sørøya, bl.a. Nergård Sørøya og Lerøy Norway Seafoods. Store deler av trafikken med tunge kjøretøy skjer i de første månedene av året.

I Troms er de dominerende fergesambandene Svensby-Breivikeidet, Lyngseidet-Olderdalen, Revsnes-Flesnes og Storstein-Lauksundskaret. De to førstnevnte sambandene er viktige for trafikken mellom Tromsøregionen og E6 nordover mot Nord-Troms og Finnmark. Revsnes-Flesnes har mye trafikk mellom Harstadregionen og Lofoten/Vesterålen (bl.a. TINE), mens tungtrafikken over Storstein-Lauksundskaret domineres av sjømataktørene på Arnøya.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Fergesambandene er spredt over hele regionen, men 85-90 % av transportarbeidet med tunge kjøretøy skjedde over de seks største sambandene. Dette gjelder for hele perioden 2014-2017.

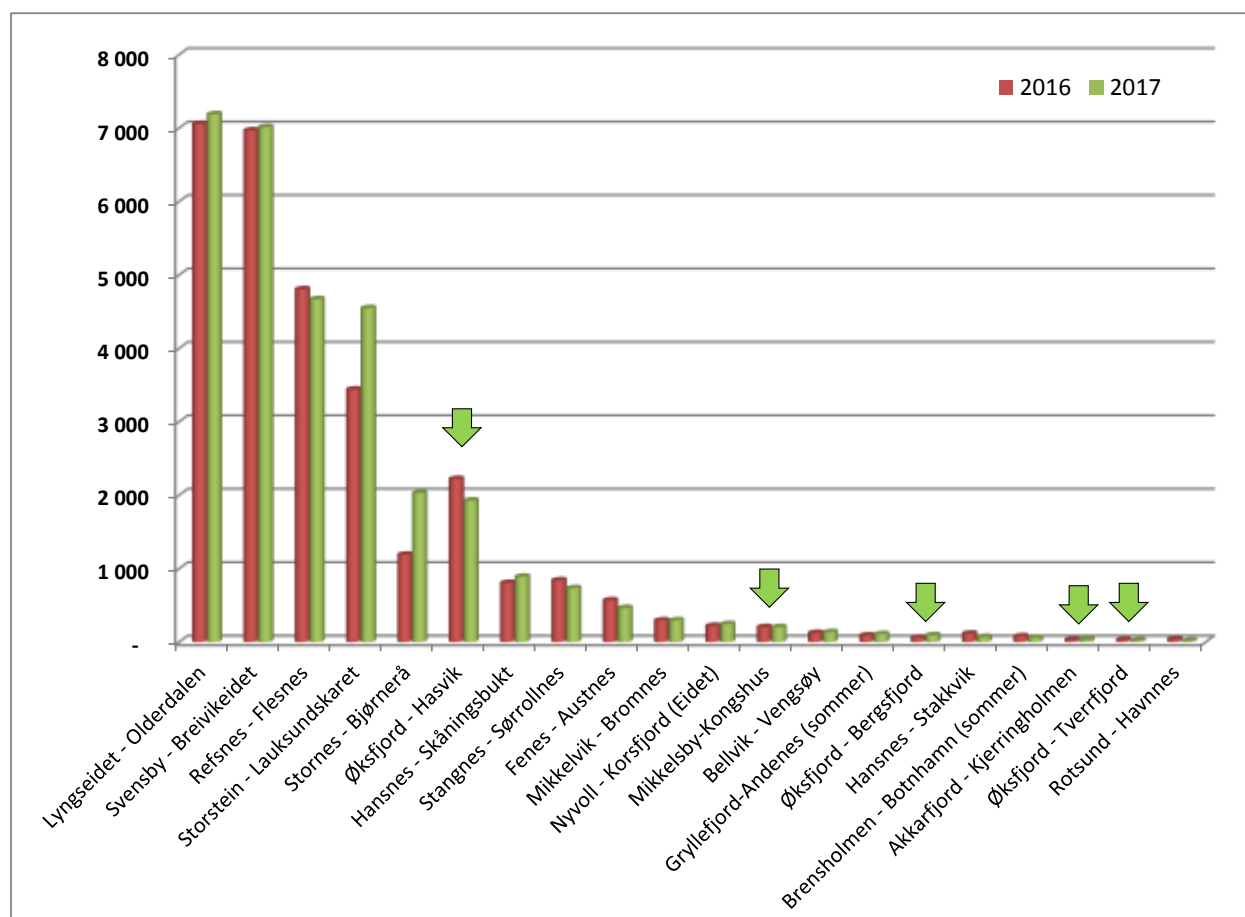
Endring 2014-2016

Nærmere 80 % av alle registrerte tunge kjøretøy (over 14 meter) i Finnmark gikk over Hasvik-Øksfjord sambandet. Med unntak av Øksfjord-Tverrfjord ble det registrert vekst i alle samband. Samlet vekst i Finnmark var på 30% i perioden 2014-2016 (+638 kjøretøy >14m).

10 av 14 samband i Troms hadde vekst. Lyngensambandene hadde en økning på nærmere 50% i 2-årsperioden, mens sambandet Storstein-Lauksundskaret hadde en vekst på hele 194%. Veksten i dette sambandet skyldes primært økning i slakteriproduksjonen hos Arnøy Laks AS. Samlet vekst i Troms var på 36% (+7.029 kjøretøy >14m).

Endring 2016-2017

Figur 4-7 viser antall kjøretøy (>14 m) pr. samband i 2016 og 2017. Sambandene er rangert etter 2017 tallene. Samband i Finnmark er markert med en grønn pil.



Figur 4-7: Trafikk fergesamband i 2016-2017, kjøretøy>14 m (Kilde: SVV/fylkeskommunene/rederiene)

Veksten som ble registrert fra 2014 til 2016 har ikke fortsatt på samme måte mellom 2016 og 2017. I Finnmark har det vært reduksjon i transporten av store kjøretøy med 9% (-238

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

kjøretøy). Dette skyldes i all hovedsak nedgang på det største sambandet (Øksfjord-Hasvik). For de øvrige sambandene er det små endringer.

I Troms er det fortsatt vekst fra 2016 til 2017 (+7%/1.794 kjøretøy). Her er det to samband som står for stort sett hele veksten:

- Storstein - Lauksundskaret : +1.107 kjøretøy > 14m (+32%)
- Stornes-Bjørnerå: + 837 kjøretøy > 14m (+70%)

Vi antar at veksten i sambandet Stornes-Bjørnerå må tilskrives arbeidet med Bjarkøyforbindelsen.



Arnøy Laks AS er den største brukeren av sambandet Storstein-Lauksundskaret. Fra 2014 til 2017 har veksten i transporterte tunge kjøretøy vært på 288 %.

I perioden 2014-2017 er det ingen andre samband i Nord-Norge som har større prosentuell vekst.

Bilde 4-1: Daglig leder i Arnøy Laks AS, Håvard Høgstad (Foto: Transportutvikling AS)

De store sambandene Svensby-Brevikeidet og Lyngseidet-Olderdalen viser fortsatt vekst (1-2%), mens Revsnes-Flesnes har litt nedgang (-3%).

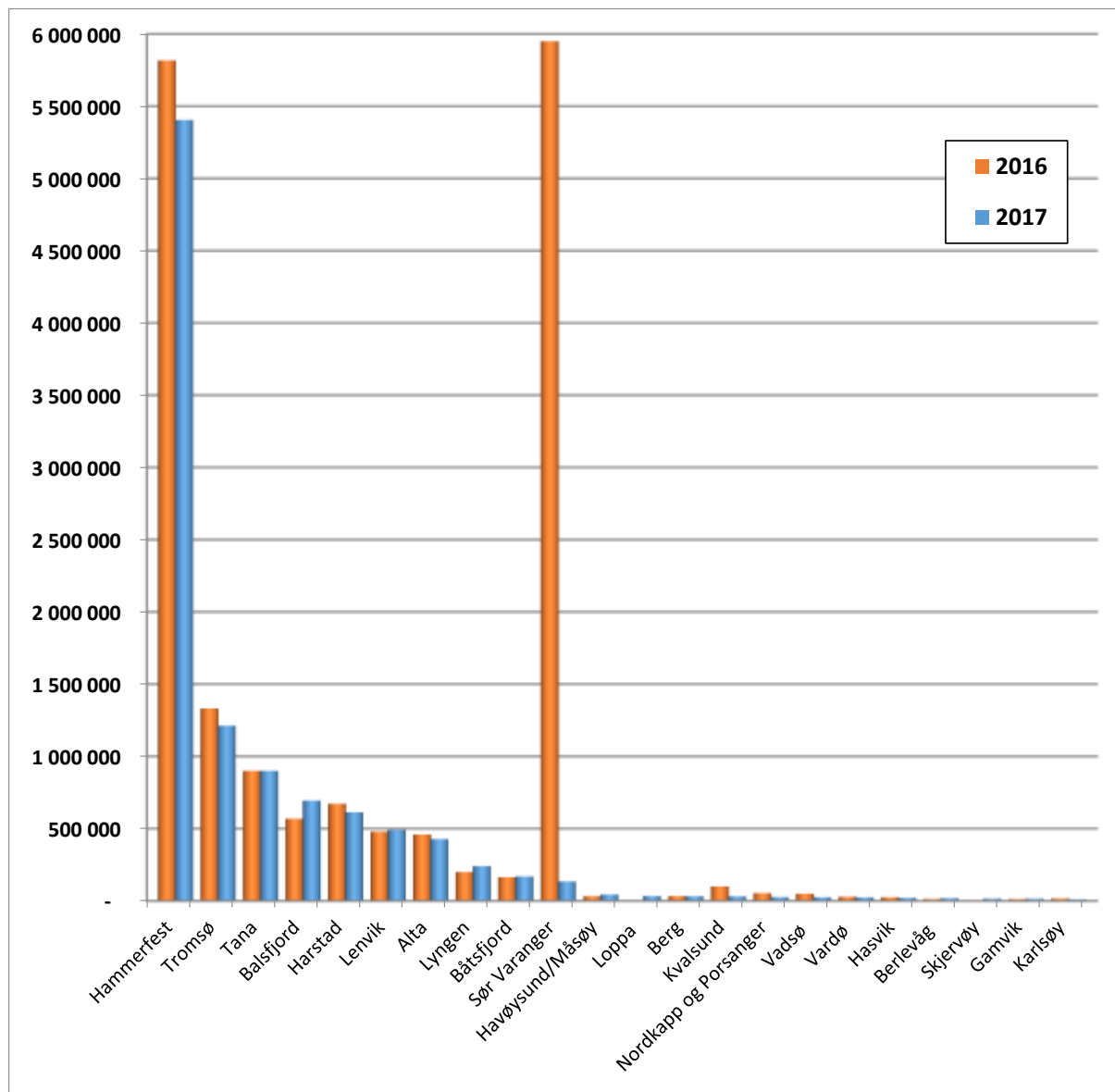
4.5 Havner og kaianlegg

Store deler av næringstransportene i Troms og Finnmark går sjøveien. Utbedring og vedlikehold av farleder og havner er derfor en viktig oppgave, -også for å stimulere sjøtransporten generelt.

Troms og Finnmark har flere kommunale havner som opererer innenfor rammene av Havne- og farvannsloven. I mars 2018 ble et forslag til ny Havne- og farvannsløvt lagt ut til høring. Høringsfristen var 15. juni 2018. Ett av forslagene til lovendring er at den kommunale Anløpsavgiften avvikles. Anløpsavgiften er en ordning som gir havnene anledning til å innkreve avgift fra sjøtransportørene uavhengig av om fartøyet anløper kommunal eller privat kai. Vedtas lovforslaget kan dette gi lavere kostnader ved bruk av sjøtransport.

I figur 4-8 har vi vist de 22 største havnene i Troms og Finnmark, rangert etter samlede godsmengder over kai i 2017. 2017 tallene er sammenlignet med tallene fra 2016. Tallmaterialet er i stor grad basert på informasjon fra havnene og annen primærinformasjon fra havnebrukere. I tillegg er det benyttet informasjon fra SSB og Fiskeridirktoratets landingsstatistikk.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark



Figur 4-8: Tonn over kai, utvalgte havner i Troms og Finnmark 2016 og 2017 (Kilde: Havnene, SSB, diverse kilder)

Samlet ble det i 2017 håndtert ca. 10.6 millioner tonn i de havnene som er vist i figuren. I 2016 ble det registrert ca. 16,9 millioner tonn. 92% av nedgangen fra 2016 til 2017 skyldes bortfall av aktivitet knyttet til STS omlastinger i Sør-Varanger.

Nedgangen fra 2016 til 2017 er på ca. 37% inkludert Sør-Varanger, og mindre enn 5% hvis vi ekskluderer Sør-Varanger fra totalen.

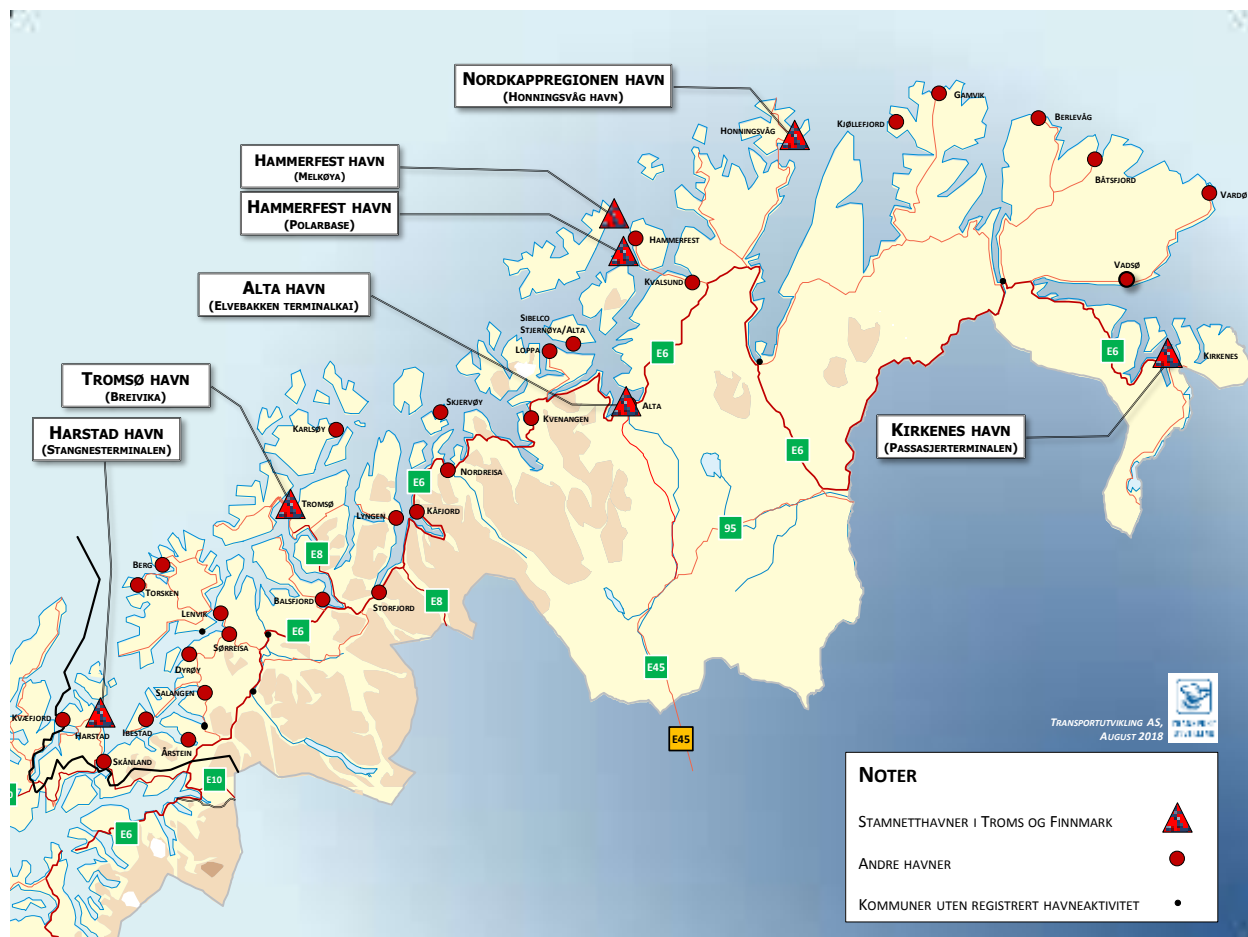
4.5.1 Stamnetthavner

I Norge finnes 32 stamnetthavner, som gjennom NTP er gitt riksveitilknytning. Stamnettstatus innebærer at Staten i prinsippet sitter med ansvaret for både sjøverts og landverts infrastruktur til og fra disse havnene. Bakgrunnen for at disse havnene sikres riksveitilknytning, er erkjennelsen av at sjøtransporten må ses i sammenheng med de andre transportformene.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Status som stamnetthavn kan ha betydning for prioriteringen av infrastrukturtiltak i den grad det er behov for utbedring av havnens tilknytning til landbasert eller sjøverts infrastruktur.

I Troms og Finnmark er det 7 stamnetthavner/terminaler. Havnene er gjengitt i figur 4-9.



Figur 4-9: Stamnetthavner og andre utvalgte havner i Troms og Finnmark 2018

Det finnes flere kommunale/private anlegg som er svært viktige for næringsutviklingen i fylkene. Det finnes også enkelte anlegg innenfor de kommunale «havnedistriktene» der transportvolumene ikke registreres i offentlig statistikk, f.eks. Forsvaret.

4.5.2 Fiskerihavner

Det er svært mange fiskerihavner i Troms og Finnmark. I forbindelse med Regionreformen overføres ansvaret for disse havnene fra Staten (Kystverket) til de nye regionene, bl.a. Troms og Finnmark, den 1.1.2020.

I 2017 skjedde 63% av de totale fangst-landingene i Nord-Norge i Troms og Finnmark. I samme år ble 72% av torskefisken i Nord-Norge landet i de to fylkene.

Fiskerihavnene har stor betydning for næringslivet/fiskeindustrien og bosettingen i landsdelen. De nye regionene vil få en viktig rolle for ivaretagelse og utvikling av havnene. Regionene vil ha en mer helhetlig rolle som samfunnsutviklingsaktør, og ha mulighet til å se fiskerihavnene i

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

sammenheng med øvrig regional infrastruktur og transporttilbud som regionene har ansvaret for. Fiskerihavnene er et bindeledd mellom sjøvegen og landevegen, og også et viktig element for omlasting mellom fartøy. Velfungerende fiskerihavner er et bidrag til en regional bærekraftig utvikling og et virkemiddel for å overføre transport fra vei til sjø.

Kystverket er i gang med et kartleggingsprosjekt i forbindelse med overføring av ansvar og infrastruktur. Pr. august 2018 er det ikke avklart hvor mange, og hvilke, fiskerihavner som inngår i overføringen til regionene.

I Kystverkets kartleggingsarbeid for Troms og Finnmark er det registrert 280 kompleks alt i alt, inkludert 246 hvor Kystverket står som rettighetshaver av ulik art. Av disse er det 94 med konstruksjoner som f.eks. moloer, 65 med mindre tiltak som f.eks. støer og 31 med kun utdypinger e.l.

Antallet endres løpende som følge av bl.a. avhending, alternativ anvendelse etc. Fiskerihavner som Breivikeidet (Tromsø) og Gunnarnes (Måsøy) er f.eks. blitt anløpssteder for ferge/hurtigbåt.

I tabellene nedenfor har vi listet opp 85 fiskerihavner, basert på informasjon fra Kystverket og Fiskeridirektoratet. Havnene er klassifisert i tre grupper i forhold til Fiskeridirektoratets vurdering av fiskeriaktivitet og næringsvirksomhet.

Type fiskerihavn	Troms	Finnmark	Sum
Høy fiskeriaktivitet og/eller næringsvirksomhet	21	24	45
Middels/noe fiskeriaktivitet og/eller næringsvirksomhet	14	12	26
Liten fiskeriaktivitet og/eller næringsvirksomhet	7	7	14
Sum	42	43	85

Tabell 4-6: Fiskerihavner i Troms og Finnmark, hovedtall (Kilde: Kystverket/Fiskeridirektoratet)

I tabell 4-6 er 45 havner foreløpig vurdert til å ha høyere fiskeri- og næringsaktivitet enn de øvrige. 26 havner antas å ha middels aktivitet og 14 har lav aktivitet.² Vi gjentar at kartleggingsarbeidet pågår og at den gjengitte informasjonen er foreløpig.

De enkelte havnene er gjengitt i tabell 4-7.

² Begrepene «Høy», «Middels» og «Lav» er benyttet av Transportutvikling AS, og ikke av Kystverket og Fiskeridirektoratet.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

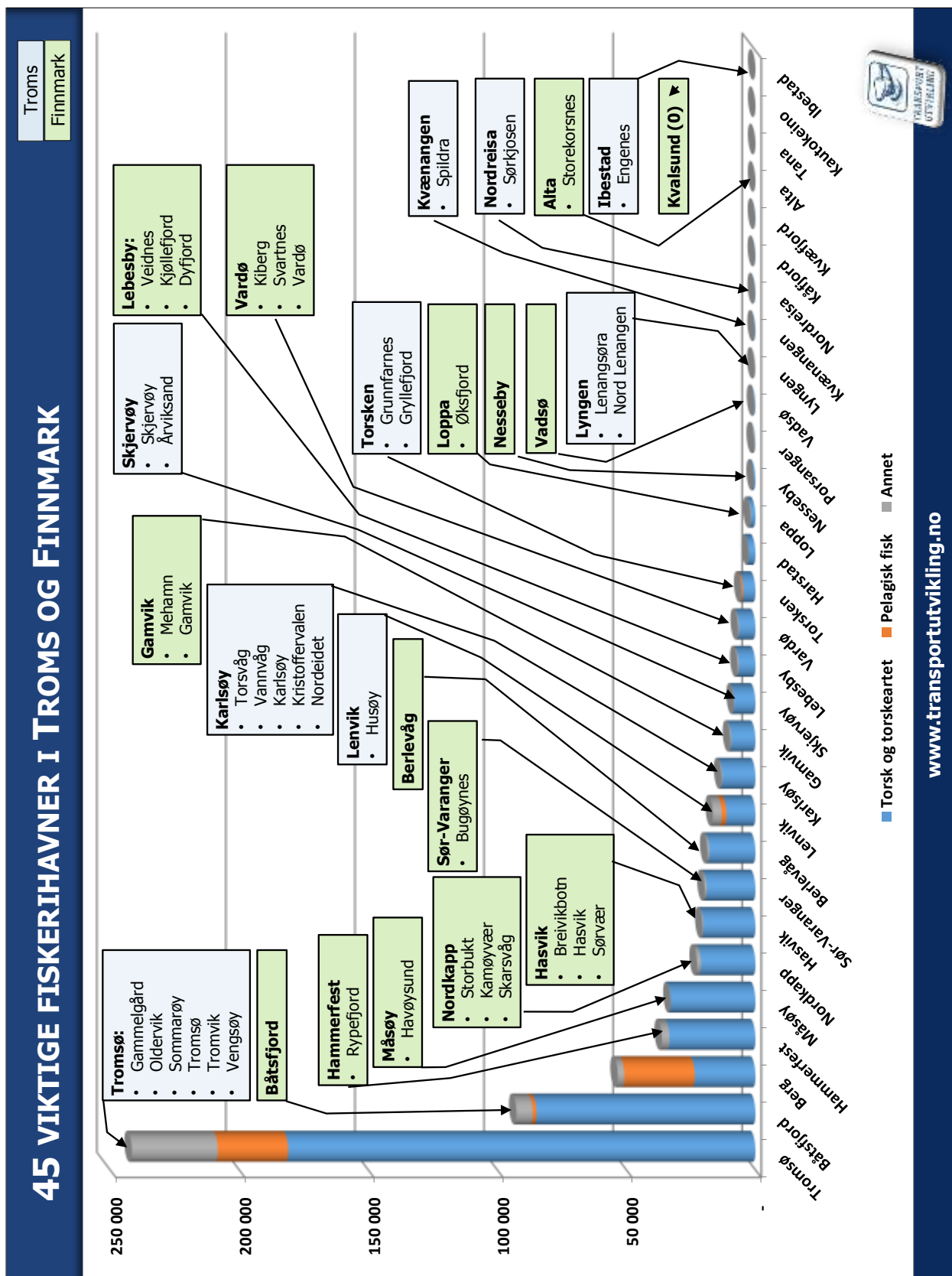
Høy		Middels		Lav	
Kommune	Navn på havn	Kommune	Navn på havn	Kommune	Navn på havn
Finnmark					
Alta	Storekorsnes	Alta	Kongshus	Båtsfjord	Hamningsberg
Berlevåg	Berlevåg	Berlevåg	Kongsfjord	Hammerfest	Store Vinna (Skjærbukten)
Båtsfjord	Båtsfjord	Båtsfjord	Syltefjord Nordfjord	Hasvik	Breivik (Sørøy)
Gamvik	Gamvik	Hammerfest	Hammerfest	Lebesby	Skjøtningberg
Gamvik	Mehamn	Kvalsund	Klubbukt (Klubbukta)	Loppa	Loppa
Hammerfest	Rypefjord	Kvalsund	Kokelv	Sør-Varanger	Grense Jakobselv
Hasvik	Breivikbotn	Loppa	Sandland	Vadsø	Store Ekkerøy
Hasvik	Hasvik	Måsøy	Ingøy		
Hasvik	Sørvær	Måsøy	Måsøy		
Lebesby	Dyffjord	Måsøy	Snøfjord (Snefjord)		
Lebesby	Kjøllefjord	Porsanger	Holmbukt		
Lebesby	Veidnes	Vadsø	Vestre Jakobselv		
Loppa	Øksfjord				
Måsøy	Havøysund				
Nordkapp	Honningsvåg (Storbukt)				
Nordkapp	Kamøyvær				
Nordkapp	Skarsvåg				
Sør-Varanger	Bugøynes				
Nesseby	Nesseby				
Vadsø	Vadsø				
Vardø	Kiberg				
Vardø	Svartnes	24			
Vardø	Vardø		12		7
Kvalsund	Kvalsund				
Troms					
Ibestad	Engenes	Berg	Ersfjord (Rognan)	Balsfjord	Tennes
Karlsøy	Torsvåg	Berg	Mefjordvær	Berg	Bøvær i Senjen
Karlsøy	Vannvåg	Bjarkøy	Nergårdshavn	Berg	Hamn
Karlsøy	Karlsøy	Bjarkøy	Nordsand	Harstad	Rogla
Karlsøy	Kristoffervalen	Dyrøy	Dyrøyhamn	Karlsøy	Fakkekeila
Karlsøy	Nordeidet	Harstad	Lundenes	Karlsøy	Holmesletta
Kvæningen	Splidra	Ibestad	Bolla	Karlsøy	Slettnes
Lenvik	Husøy	Ibestad	Laupstad		
Lyngen	Lenangsøra	Kvæningen	Segelvik		
Lyngen	Nord Lenangen	Skjervøy	Lauksund		
Nordreisa	Sørkjosen	Skånland	Tovik		
Skjervøy	Årviksand	Torsken	Flakstadvåg		
Skjervøy	Skjervøy	Tranøy	Rødsand		
Torsken	Grunnfarnes	Tranøy	Skrolsvik		
Torsken	Gryllefjord				
Tromsø	Gammelgård				
Tromsø	Oldervik				
Tromsø	Sommarøy				
Tromsø	Tromsø	21			
Tromsø	Tromvik		14		7
Tromsø	Vengsøy				

Tabell 4-7: Fiskerihavner i Troms og Finnmark, detaljer (Kilde: Kystverket/Fiskeridirektoratet)

På neste side (figur 4-10) har vi «plassert» de 45 antatt viktigste havnene sammen med Fiskeridirektoratets landingsstatistikk pr kommune i 2017.

Søylene viser landede tonn rund vekt i 2017 pr. kommune, og landingene er fordelt mellom torskeartet, pelagisk og annen fisk.

Fisken landes både i fiskerhavner og andre havner/kaier. Figuren gir likevel et bilde av hva som landes i hver kommune og om det er antatt viktige fiskerihavner lokalisert i kommunen.



Figur 4-10: 45 viktige fiskerihavner i Troms og Finnmark

4.6 Litt om sjøtransport

Lokalbåter

Troms og Finnmark har 17 lokal- og hurtigbåtsamband. Med noen unntak er lokal- og hurtigbåtflåten relativt ny, spesielt i Finnmark.

Tabell 4-8 viser de enkelte samband og noen karakteristika pr samband/fartøy.

Fylke	Rutenr	Rutenavn	Hovedfartøy	Biler/lastekap.	Byggeår	Fart (knop)	PAX-kap	Operatør
Finnmark	380	SørøysundXpressen	Hornøy	6 biler/20 tonn	2016	25	70	Boreal Sjø AS
Finnmark	350	MåsøyXpressen	Årøy	11 biler/55 tonn	2015	25	70	Boreal Sjø AS
Finnmark	320	LoppaXpressen	Loppøy	2 biler/8 tonn	2015	25	97	Boreal Sjø AS
Finnmark	310	AltafjordXpressen	Ingøy	6 biler/20 tonn	2015	25	70	Boreal Sjø AS
Finnmark	360	LangfjordXpressen	Kobbøy	3 biler/8 tonn	1998	28	85	Boreal Sjø AS
Finnmark	330	VargsundXpressen	Falkfjell		2011	28	121	Boreal Sjø AS
Finnmark	340	Skoleruta i Rognsund	Nordic Sky		2006		50	Boreal Sjø AS
Finnmark	390	Skyssbåten Survik	Zurich					
Finnmark	Privat	Alta - Stjernøya	Nefelin V	Lasteførende	2014	28	80	Barents Nord AS
Troms	2	Tromsø - Finnsnes - Brøstadbotn - Engenes - Harstad	Sollifjell/Kistefjell/Fløyfjell		2010	33	250	Boreal Sjø AS
Troms	3	Tromsø - Skjervøy	Brage		2008	33	147	Norled AS
Troms	4	Tromsø - Lysnes - Tennekjær - (Vikran)	Brage		2008	33	147	Norled AS
Troms	5	Sommarøy - Tussøy - Sandneshamn	Skaaskjær	-	2010	25	20	Sommarøy Cruise AS
Troms	6	Harstad - Bjarkøystedene - Sør-Senja	Stjernøy/Falkfjell	6-8 paller/ -	2009/2011	32/28	126/121	Boreal Sjø AS
Troms	7	Skyssbåt Breivoll - Sørrollnes	Øysvint					Båt og Motorservice AS
Troms	9	Skjervøy - Kvæningen og Vortøy	Kvæningen	15 paller	2005	25/30	52	Torghatten Nord AS

Tabell 4-8: Lokalbåtruter i Troms og Finnmark (Kilde: fylkeskommunene, offentlig informasjon)

I Troms har hurtigbåtene stort sett lite godskapasitet og det transporteres lite gods på disse fartøyene. Hurtigbåtene i sambandene Tromsø-Finnsnes-Harstad og Harstad-Bjarkøystedene-Sør-Senja fører ikke gods utover noe ekspressgods som brev, mindre pakker o.l.

Ruten Skjervøy – Kvæningen – Vortøy utføres av lokalbåten MS «Kvæningen». Dette er en kombinert passasjer-/ambulans-/godsførende hurtigbåt. Fartøyet fører gods som fisk, treverk, matvarer o.l., men ikke biler. Spildra anløpes normalt av hurtigbåten, men fartøyet kan ikke frakte diesel. Transport av diesel til Spildra utføres 2-4 ganger i året av fergen MF «Reinøy».

Bilde 4-2 viser hurtigbåtene «Fløyfjell» og «Jernøy» ved kai i Tromsø. «Fløyfjell» er en ny (2010) hurtigbåt som opererer i ruten mellom Tromsø og Harstad. Den er en passasjerførende katamaran som ikke tar gods. I bakgrunnen ser vi fergen «Stetind», som benyttes som reserveferge.



Bilde 4-2: «Fløyfjell» og «Jernøy» på kai i Tromsø (Foto: Transportutvikling AS, 2017)

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

I Finnmark har de fleste fartøyene både godskapasitet og plass til mindre kjøretøy. Fra 2014 til 2016 har det vært en nedgang i registrert godsmengde på lokalbåtene. Deler av det godset som gikk på «Sørøy» er overført til andre fartøy enn lokalbåtene, bl.a. «Vargøy». Biler registreres som en del av godsmengden. Tidligere var det en mindre godsførende rute i drift i Vest-Finnmark («Sørøy»). Ruten ble avviklet i 2015/2016 av økonomiske årsaker og innføring av nye kombinerte passasjer- og lastførende hurtigbåter.

Nor Lines/Hurtigruten (Kystruten)

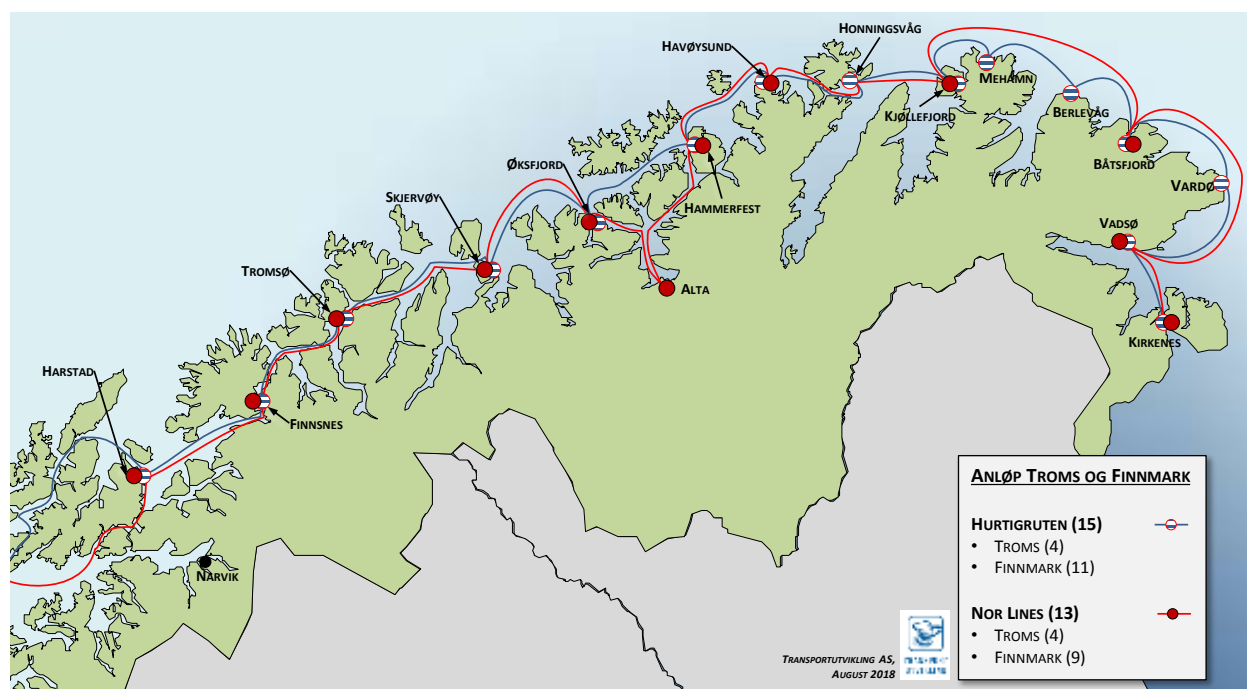
Nor Lines har i mange år hatt en samseiling med Hurtigruten når det gjelder godstransport. Hurtigrutens godskapasitet (med unntak av personbiler) selges av Nor Lines.

I august 2017 ble det kjent av rederiet Samskip fikk Konkurransetilsynets samtykke om å overta deler av Nor Lines AS. I mars 2018 kunngjorde Samferdselsdepartementet at både Havila og Hurtigruten tildes kontrakter på kystruten mellom Bergen og Kirkenes for perioden 2021 til 2030. Havila skal drifte 4 av de 11 skipene, og rute-/anløpsstrukturen skal være som i dag.

De 11 Hurtigruteskipene anløper daglig 15 steder i Troms og Finnmark. Skipene fører bl.a. litt generelt stykkgods/pallegods og fisk, i tillegg til biler.

Nor Lines har 12 anløp i Troms og Finnmark i dag. Nor Lines anløper Alta, men ikke «Hurtigrutehavnene» Honningsvåg, Mehamn, Berlevåg og Vardø. Godsbåtene transporterer bl.a. fisk, dagligvarer, brunevarer, bygningsartikler, salt o.l. Hurtigruten/Nor Lines oppgir ikke tall for godsmengdene.

Anløpsstrukturen i Troms og Finnmark er vist i figur 4-11.



Figur 4-11: Kystrutens (Hurtigrutens) og Nor Lines anløpsstruktur i Troms og Finnmark 2018

Annen sjøtransport

I tillegg til den sjøtransporten som er nevnt i dette kapitlet foregår det transport på sjø med industriell tonnasje for bl.a. mineralnæringen og fangstnæringen. Det nevnes at Eimskip har en

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

«fiskerute» mellom Holland, Storbritannia, Norge og Russland (Murmansk). I tillegg betjenes fylkene av flere mer eller mindre regulære gods fartøyer. I tillegg finnes det mye industriell tonnasje i form av tørrbukk, tankere og stykkgodsskip. Havbruksnæringen omfatter både brønnbåter, fôrbåter, servicefartøyer og flåter. I tillegg er det omfattende sjøtransport rundt petroleumsindustrien på Melkøya.

4.7 Knutepunkt i regionen og utenfor regionen

Effektive transporter til/fra, og internt i, Troms og Finnmark krever i mange tilfeller at det finnes velfungerende knutepunkt i form av havner og landbaserte terminalfunksjoner. Slike funksjoner kan finnes i fylkene, og utenfor.

I fylkene

De sentrale knutepunktfunksjonene i Troms og Finnmark fremkommer som en konsekvens av befolkningstetthet, næringsaktivitet og beliggenhet. For Øst-Finnmark har som et eksempel, Tana bru en slik funksjon. De store transporthusene har etablert sine terminaler ut fra kommersielle hensyn. Vi nevner noen:

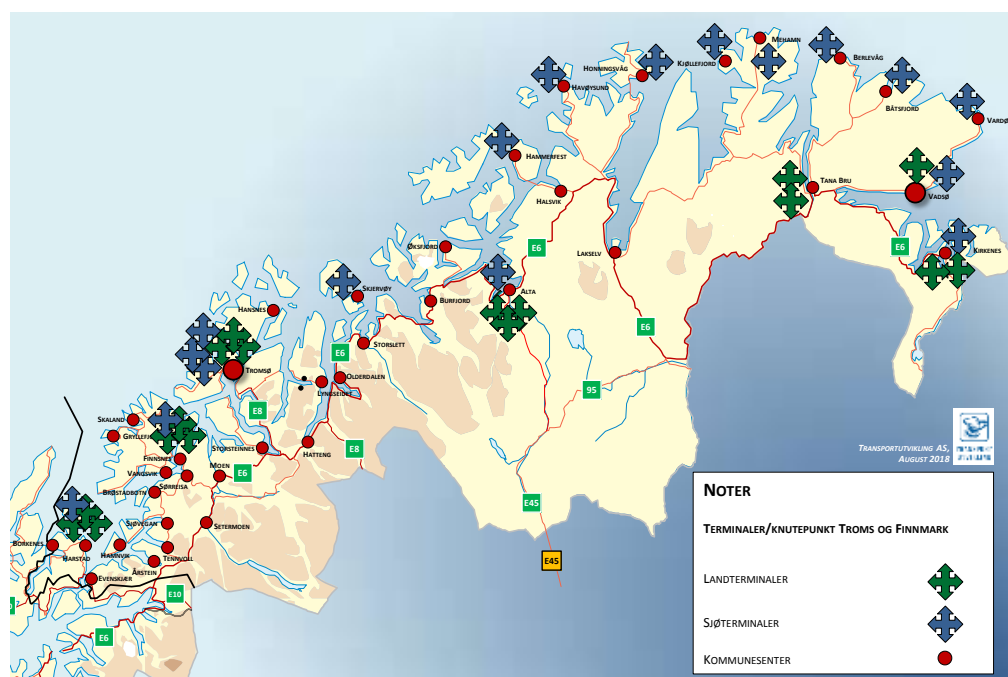
Landbaserte terminaler:

- Schenker, Posten/Bring og PostNord har terminaler flere steder i regionen, bl.a. i Tromsø, Harstad og Finnsnes og Alta.
- Bring og PostNord har terminaler i Tana.
- Schenker og Bring har terminaler i Kirkenes.
- Schenker har en terminal i Vadsø og frem til 1.4.2017 også en terminal på Polarbase.

Sjøterminaler:

- Nor Lines har sjøterminaler i Tromsø, Skjervøy, Harstad, Finnsnes, Kirkenes, Alta, Hammerfest, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Havøysund, Kjøllefjord, Vardø og Vadsø. Nor Lines eier selv terminalen i Kirkenes.
- Eimskip og Lars Holm Shipping har terminal i Tromsø.
- I tillegg er havnene generelt viktige sjøterminaler (se kapittel 4.5).

Figur 4-12: Noen land- og sjøterminaler i Troms og Finnmark 2018



Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Fryseterminaler:

Da Troms og Finnmark er betydelige fiskerifylker nevner vi også at det finnes flere fryseterminaler i fylkene, bl.a.:

- Pelagia (Tromsø/Solstrand og «hvilende» aktivitet på Sommarøy i Tromsø kommune)
- Tromsøterminalen (Tromsø/Hansjordnes)
- Troms Fryseterminal (Solstrand)
- Nergårdterminalen (Senjahopen)
- Hammerfest Fryseterminal
- Kirkenesterminalen
- Båtsfjord Sentralfryselager

Troms fryseterminal er den største fryseterminalen i Nord-Norge. Deretter kommer Tromsøterminalen og Båtsfjord sentralfryselager. Disse 3 terminalene håndterte i 2017 84% av den frosne fisken som gikk over de rene fryseterminalene i Troms og Finnmark.

Terminalene håndterer også andre produkter enn fisk. Fiskerinæringen i Troms og Finnmark kan også benytte nærliggende fryseterminaler i nordre Nordland (Lødingen, Myre, Melbu).



Bilde 4-3: Båt ved kai, Troms Fryseterminal (Foto: Transportutvikling AS, juni 2017)

Andre

Det finnes også flere andre større terminal-/lagerfunksjoner, f.eks. Felleskjøpets lager på Bergneset, All Transport i Tana, TINEs sentrallager i Harstad, Postens terminal i Tromsø, flyplasser som håndterer gods, dagligvaregrossistene i Tromsø (COOP og Norgesgruppen/ASKO), rør-/stållager osv.

I tillegg er det flere andre slike «terminaler», som kan betraktes som små i en større sammenheng. De er likevel viktige for utviklingen i lokalsamfunnene og for å sikre effektive transport- og distribusjonsfunksjoner.

Utenfor fylkene

Jernbane- og flyterminaler er de viktigste terminalfunksjonene utenfor fylkene.

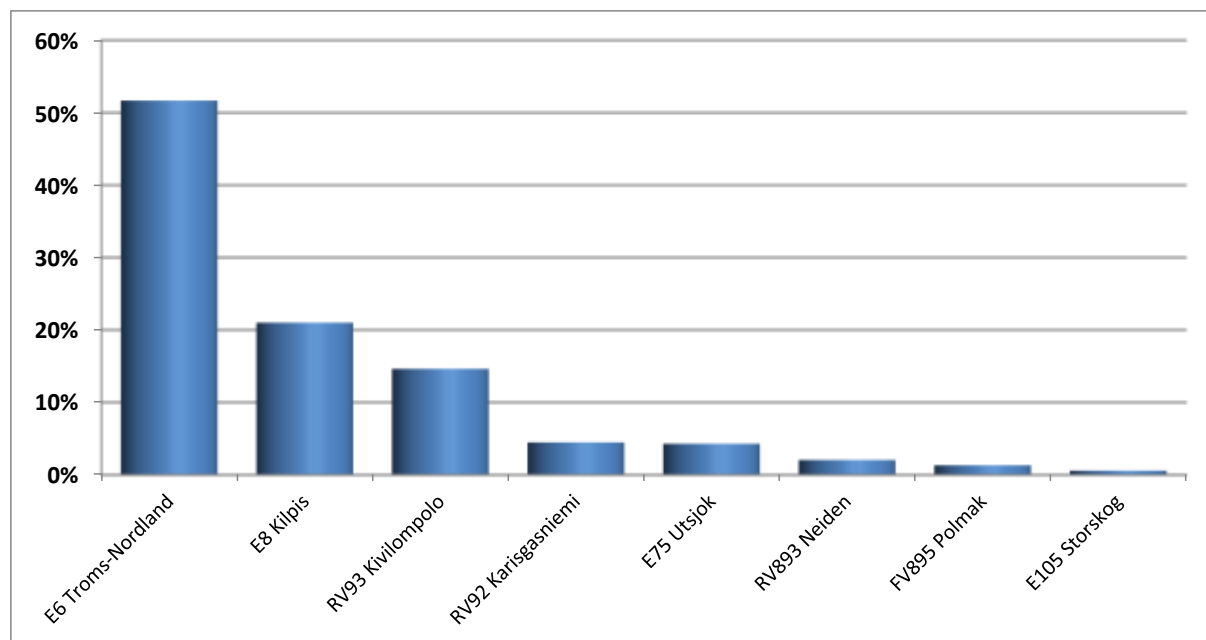
For transportene i 2017, hvor tog inngikk i transportkjeden, gikk det meste over Narvik. Det skjer også en del togtransport over Kiruna og Fauske. Togtransportene over Narvik er viktigst for Troms, mens Kiruna er viktigst for Finnmark. Alle togtransportene rutes imidlertid via Alnabru, noe som gjør Alnabru til den største togterminalen for Troms og Finnmark.

Relevante flyterminaler for transport av havbruksprodukter finnes bl.a. i Norge (Gardermoen) og Finland (Helsinki). Helsinki er en viktig forbindelse for Troms i og med at bl.a. Lerøy Aurora har utviklet en svært effektiv logistikk for transport av fersk laks fra Skjervøy via Helsinki til forskjellige destinasjoner i Asia. Transporttiden mellom Skjervøy og Asia er under 40 timer.

4.8 Transportkorridorer

Velfungerende transportkorridorer er viktige for næringslivets utvikling. Store deler av næringslivet i Troms og Finnmark er eksportrettet og markedene er i sør. Dette fører til at nord-sør transport dominerer transportbildet. Sentrale veier ut/inn av regionen blir viktige elementer i transportkorridorene. Deler av næringslivet i regionen har en desentralisert lokalisering, gjerne et stykke fra hovedveier, flyplasser og havner blir fylkesveiene viktige elementer i effektive transportkorridorer, og avgjørende for muligheten til å komme seg inn og ut av regionen.

Figur 4-13 viser transport i 2017 på forskjellige krysningspunkter i Troms og Finnmark målt som ÅDT(V). Basis for figuren er de utvalgte næringene i regionen og bedrifter som er lokalisert i Troms, Finnmark og nordre Nordland.



Figur 4-13: "Grensekryssinger" inn/ut av Finnmark og Troms

Ut/inn av regionen skjer de største transportene langs E6 mellom Troms og Nordland (ca. 50%). Dette er trafikk som enten tilknyttes jernbanen i Narvik, skal over E10 Bjørnfjell, videre sørover langs E6 eller til mottakere/leverandører i nordre Nordland.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Ca. 14% av transportene som krysser grensen mellom Troms og Nordland følger E6 gjennom Nordland og videre sørover (E6 Nordland-Trøndelag). E6 sør for Troms blir et sentralt ledd i regionens viktigste eksterne transportkorridor.



Deretter kommer de to sentrale grenseovergangene til Finland, og videre sørover gjennom Finland og Sverige. E8 Kilpisjärvi har noe mer trafikk enn E45 Kivilompolo. Disse korridorene betjener imidlertid forskjellige markeder, slik at Kilpisjärvi er viktig for Nord- og Midt-Troms, mens Kivilompolo er viktigst for Vest-Finnmark.

Bilde 4-4: Kivilompolo (E45), mest trafikk inn og ut av Finnmark

I Øst-Finnmark går de viktigste korridorene over Karigasniemi, Utsjok/Polmak og Neiden. Det er lite trafikk over Storskog, selv om det har vært en økning fra 2016 til 2017.

Vi ser også at E6 korridoren mellom Troms og Finnmark har en del transport. Mye av denne transporten er knyttet til mer interne behov i regionen, bl.a. dagligsvardistribusjon, interntransporter innenfor sjømatnæringen og postforsendelser.

Foruten grensepasseringene inn/ut av regionen, og E6, finner vi det dominerende transportarbeidet på E8 mellom Nordkjosbotn og Tromsø, samt hele E10 strekningen fra Bjerkvik (Narvik) til Gullsfjord i Kvæfjord. Disse to strekningene blir således viktige tilknytninger til korridorene inn og ut av regionen.

4.9 Transportmiddelfordeling

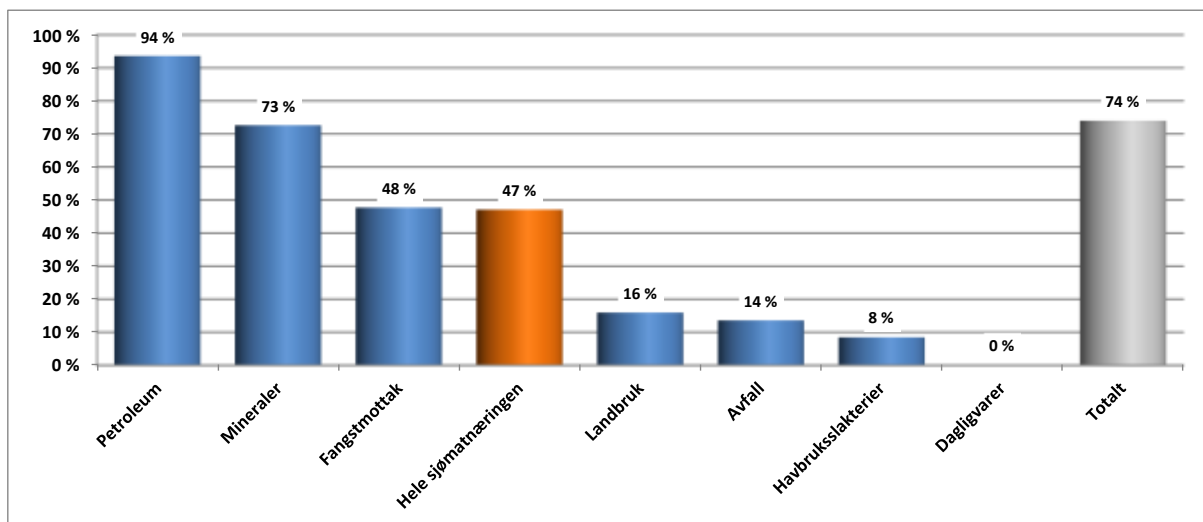
Ca. 26% av transportarbeidet for de utvalgte næringene i Troms og Finnmark i 2018 gikk med bil, eller bil i kombinasjon med andre transportmidler som tog og fly. I hovedsak gikk det resterende med båt, ca. 74 %.

Den høye andelen av båttransport skyldes primært transport av bulktransporter knyttet til mineralnæringen og petroleumsdistribusjon.

Figur 4-14 viser andelen båttransport i de forskjellige utvalgte næringer og summen av alle næringene.

«Sjømatnæringen» er summen av fangstmottak og havbrukslakterier. I tillegg har vi inkludert innsatsmidler som f.eks. fôr.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark



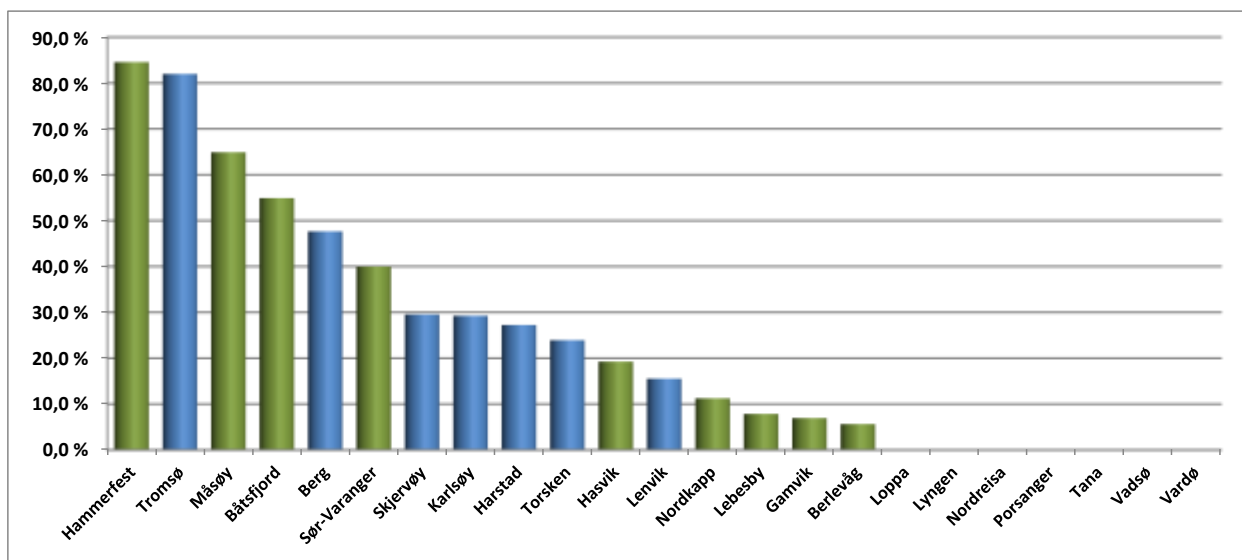
Figur 4-14: Andel båttransport 2017 (bransjevis)

Vær oppmerksom på at figuren også inkluderer noen få bedrifter i nordre Nordland som har transport i Troms og Finnmark.

Eksempel fangstnæringen

Fangstnæringen benytter båt i stort omfang ved utgående transporter. Figuren under viser fangstkommunene i Troms og Finnmark, og bruken av båt for de aktører som er lokalisert i kommunen.

Figuren viser uttransporter, dvs transport ut fra hver enkelt kommune av ferdige produkter.



Figur 4-15: Andel båttransport 2017 (fangst pr kommune)

Kommuner i Finnmark er markert med en grønn søyle. Hammerfest og Tromsø (frosne produkter) har høyest sjøtransportandel. Deretter kommer kommuner som Måsøy, Berg, Båtsfjord og Sør-Varanger.

5 Sjømatnæringen

Sjømatnæringen i Troms og Finnmark hadde utgående transporter på ca. 800.000 i 2017 mot ca. 750.000 tonn i 2016. Dette er en økning på ca. 8% fra 2016 til 2017. Transportene i 2014 var omtrent de samme som i 2016.

Verdiøkningen fra 2014 til 2017, for sjømatnæringen samlet, er på ca. 7,4 mrd. (+53%) og fra 2016 til 2017 var verdiendringen på ca. -417 millioner (-2%).

Det samlede veitransportarbeidet knyttet til sjømatbedriftene (både fangst og havbruk) som benytter infrastrukturen i Troms og Finnmark fylker har en ÅDT(V) på 261. Dette inkluderer også innsatsmidler, fôr, biprodukter og internt transporter.

Sjømatnæringen står for 26,4% av de registrerte veitransportene. Fangst har en lavere andel veitransport enn havbruk.

De fem viktigste transportrutene, beregnet ut fra ÅDT(V), for hele sjømatnæringen er

- E10 strekninger mellom Tjeldsundbrua og Gullsfjord
- E6 Nordkjosbotn-grense Nordland
- FV86/FV855 Buktamo-Gisundbrua
- E6/E8 Langslett-Nordkjosbotn
- FV866 Langslet-Skjervøybrua
- E8 Skibotn-Kilpisjärvi (grense Finland)
- E45 Gievdnednegukha-Kivilompolo (grense Finland)

Det alt vesentligste av fiskeproduktene eksporteres ut av regionen. De største transportene ut av fylket går over fylkesgrensen mellom Troms og Nordland. Togforbindelsen via Narvik er viktigste grenseovergangen mot utlandet. Deretter kommer E8 Kilpisjärvi og E45 Kivilompolo.

5.1 Innledning

Kapitlet om sjømatnæringen er mer omfattende enn kapitlene om de øvrige næringer, -både pga av at transportarbeidet er størst, verdiskapningen er høy, næringen forventes å vokse og har høy prioritet i nord.

Pr utgangen av 2017 er det 11 aktive lakseslakterier i Troms og Finnmark og mer enn 100 operative aktører som tar i mot og videresender fangst. Mange av fangstaktørene er svært små.

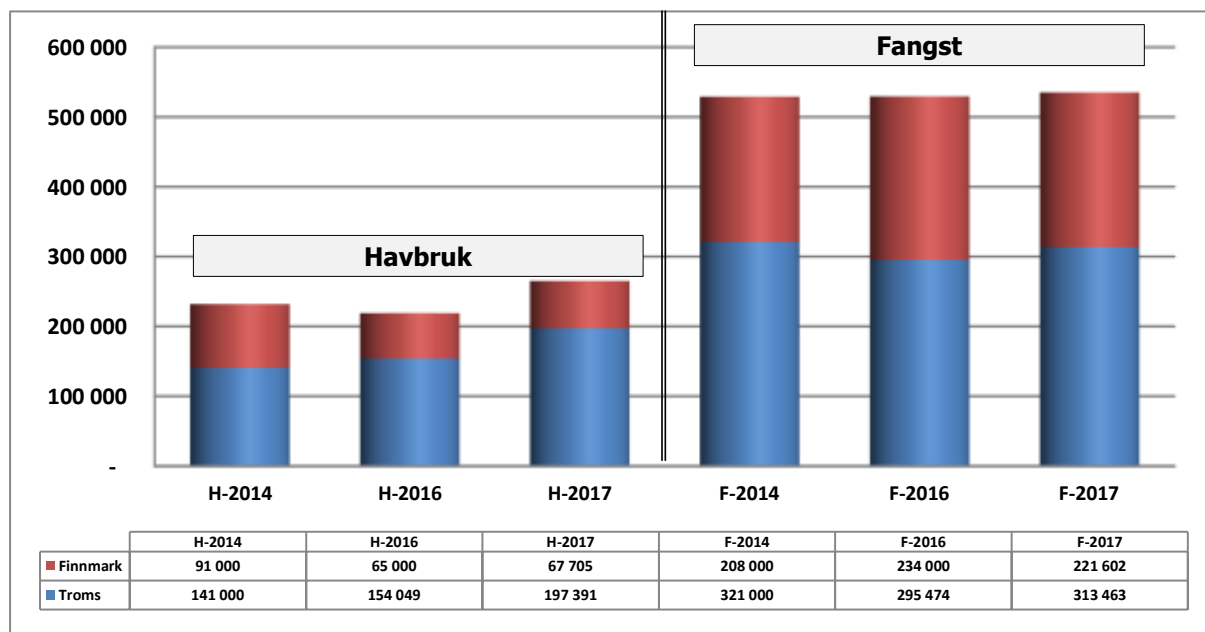
Havbruksnæringen/slakteriene i Troms og Finnmark hadde 265.096 tonn uttransportert vekt³ i 2017, mens tradisjonell fangst hadde utgående transporter på 535.065 tonn.

³ Uttransportert vekt omfatter både bil- og båttransport, samt hovedprodukt og biprodukt.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Samlet, for havbruk og fangst, var uttransporten på over 800.000 tonn i 2017. Fra 2016 til 2017 økte uttransportene med mer enn 50.000 tonn. I 2014 var uttransportvolumet på ca. 760.000 tonn.

Figur 5-1 viser uttransportvolumene i 2014, 2016 og 2017, -fordelt på fylke og kategoriene havbruk og fangst.



Figur 5-1: Identifiserte utgående transportere (tonn) 2014, 2016 og 2017 (Kilde: Transportutvikling AS)

Fra 2014 til 2017 har salgsprisene økt betydelig for både fangst og havbruk.

Havbruksnæringen står for en mindre andel av det totale volum. Men prisforskjellen mellom laks og de øvrige tradisjonelle fiskeslag, - og da i laksens favør, fører til at omsetningen/verdien i havbruksnæringen blir høyere enn i fangstnæringen.

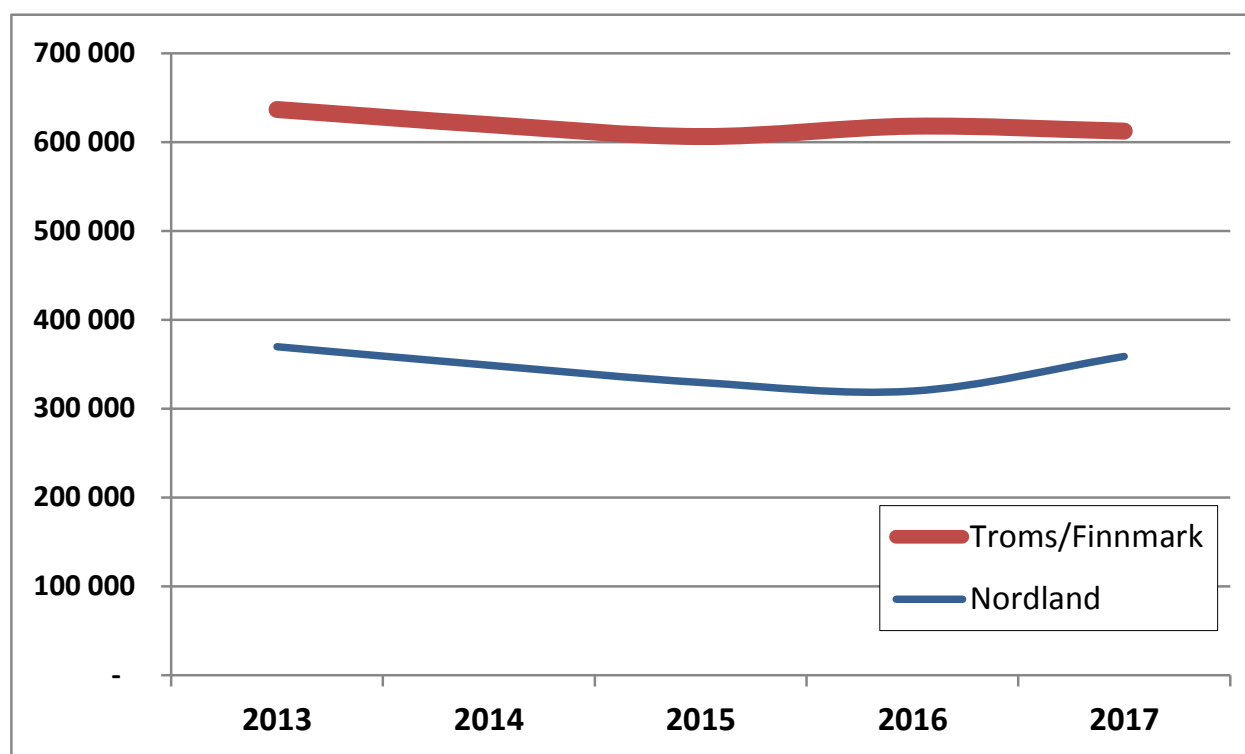
5.2 Bakgrunn – basert på offentlig tilgjengelig informasjon

Fiskeridirektoratet m.fl. gir løpende ut statistikker som viser produksjon, landinger og verdi i sjømatnæringen. Disse statistikkene sier lite om transportvolum og transportveier, men gir informasjon om produksjon, landinger og verdianslag for sjømatnæringens produksjon.

I dette kapitlet gjengir vi en del offentlige data knyttet til fangstlandinger, havbruksproduksjon og verdianslag for fangst-/og havbruksnæringens produksjon.

5.2.1 Fangst

I følge Fiskeridirektoratet ble det i Nord-Norge i 2017 landet i overkant av 971.000 tonn villfanget fisk, målt som rund vekt. Landingene i Nord-Norge i 2017 var 33.477 tonn høyere enn i 2016. Veksten fra 2016 til 2017 forklares i stor grad av at pelagiske landinger har økt, noe som representerer et brudd på en kontinuerlig nedgang fra 2009.



Figur 5-2: Landet fisk i Nord-Norge, rund vekt (2013-2017)

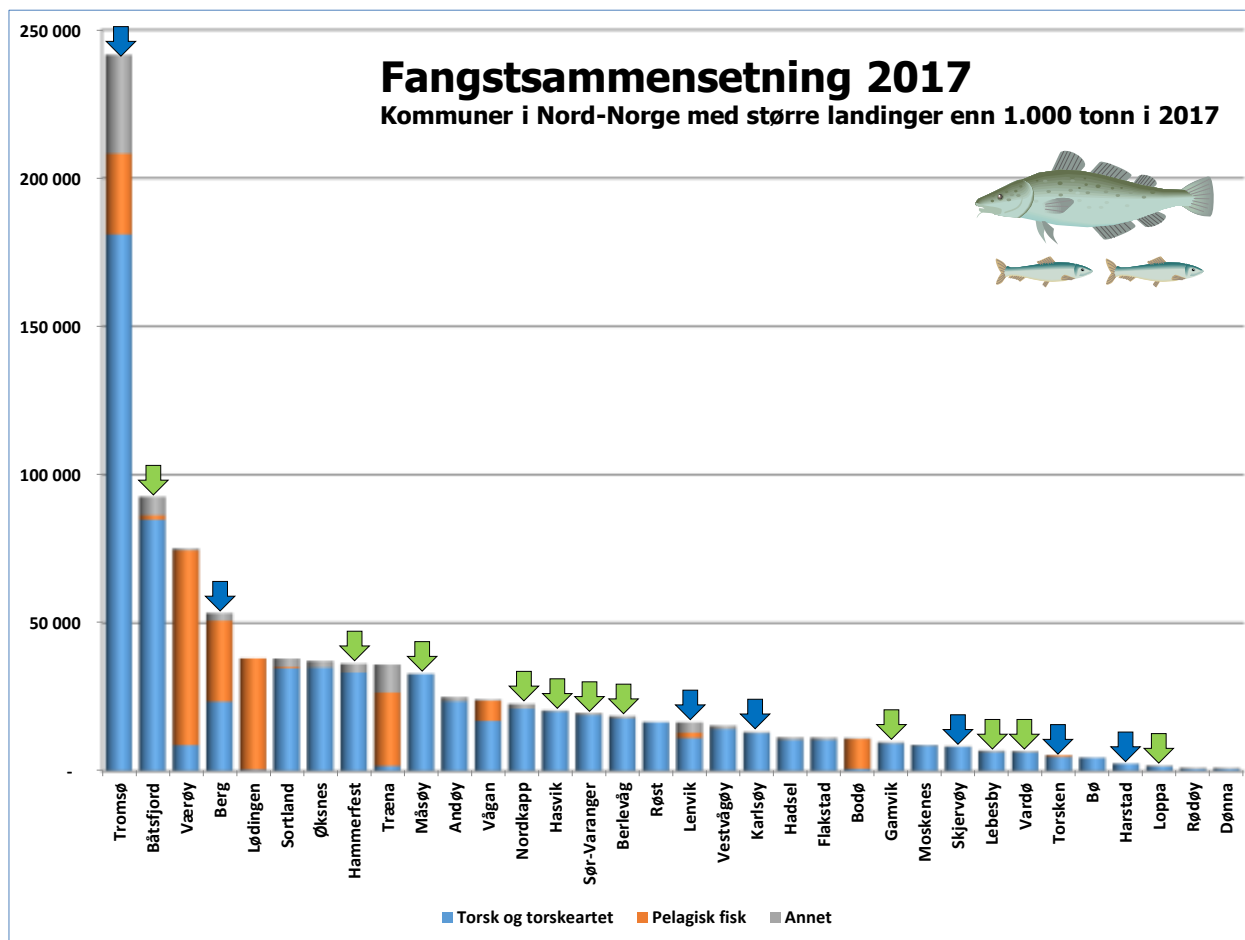
63% av de totale landingene i Nord-Norge (2017) skjedde i Troms og Finnmark. Det ble landet 612.280 tonn rund fisk. Dette er marginalt lavere enn i 2014 og 2016 (ca. 1%).

I Nord-Norge utgjorde torskefisk ca. 71% av landingene i 2017. 72% av torskefisken ble landet i Troms og Finnmark (497.541 tonn).

Figur 5-3 viser de kommunene i Nord-Norge som hadde samlede landinger over 1.000 tonn i 2017. Vi ser at Tromsø har vesentlig større landinger enn nest største kommune (Båtsfjord). Forskjellen mellom Tromsø og Båtsfjord er imidlertid lavere enn tidligere år. I 2014 var

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

landingene i Tromsø 4,6 ganger større enn Båtsfjord, mens forholdet i 2017 var 2,6. Endringen skyldes både økning i Båtsfjord og nedgang i Tromsø.



Figur 5-3: Landing av fangst i Nord-Norge, tonn 2017 (Kilde: Fiskeridirektoratet/Transportutvikling AS)

Kommuner i Troms er markert med en blå pil, og kommuner i Finnmark med en grønn pil. Den blå delen av søylene i de enkelte kommuner viser andelen av torskertart fisk. Den orange delen viser pelagisk og den grå øvrige arter. Vi ser at torskertart fisk er den dominerende fiskesortgruppen i Troms og Finnmark. Berg og Tromsø har store pelagiske landinger, hver med ca. 27.000 tonn.

Det er stor variasjon i utviklingen i de enkelte kommuner når det gjelder landet fangst. Tromsø er den største landingskommunen med over 39% av totalen i Troms og Finnmark i 2017. De 5 største fangstkommunene i 2017 er Tromsø, Båtsfjord, Berg, Hammerfest og Måsøy. Ca. 75% av landingene skjedde i disse 5 kommunene. Utviklingen de siste 5 årene er vist i tabell 5-1. Kommunene er rangert etter størrelsen på landingene i 2017.

Vi ser at det er en samlet reduksjon i Troms og Finnmark på 7.328 tonn (1,2%) fra 2014 til 2017, målt som rund vekt. Fra 2016 til 2017 har det vært en reduksjon på 5.509 tonn (ca. 0,9%).

I tabellen har vi markert økning i landinger med grønn farge og reduksjon med rød farge. Kommuner i Finnmark er markert med egen fyllfarge.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Kommune	Fylke	2013	2014	2015	2016	2017	Endringer			
							2014-2017		2016-2017	
							Tonn	%	Tonn	%
Tromsø	TRO	297 673	265 662	245 752	258 825	241 596	-24 066	-9,1 %	-17 229	-6,7 %
Båtsfjord	FIN	55 820	57 435	85 786	92 022	92 573	35 138	61,2 %	551	0,6 %
Berg	TRO	60 266	70 672	55 816	45 052	53 334	-17 337	-24,5 %	8 283	18,4 %
Hammerfest	FIN	36 876	42 044	30 722	38 134	36 229	-5 816	-13,8 %	-1 905	-5,0 %
Måsøy	FIN	37 957	39 494	32 146	32 412	32 855	-6 639	-16,8 %	443	1,4 %
Nordkapp	FIN	25 400	20 998	25 515	19 955	22 664	1 667	7,9 %	2 709	13,6 %
Hasvik	FIN	17 061	16 168	20 934	25 043	20 510	4 342	26,9 %	-4 532	-18,1 %
Sør-Varanger	FIN	18 910	15 969	14 724	18 090	19 665	3 696	23,1 %	1 575	8,7 %
Berlevåg	FIN	15 516	18 541	17 382	13 881	18 593	51	0,3 %	4 711	33,9 %
Lenvik	TRO	13 122	16 504	18 384	13 589	16 473	-31	-0,2 %	2 884	21,2 %
Karlsøy	TRO	12 717	17 464	18 312	17 749	13 204	-4 260	-24,4 %	-4 545	-25,6 %
Gamvik	FIN	11 717	10 764	10 256	12 933	9 787	-977	-9,1 %	-3 146	-24,3 %
Skjervøy	TRO	6 367	4 066	6 859	4 786	8 365	4 299	105,7 %	3 579	74,8 %
Lebesby	FIN	4 061	4 216	3 681	3 751	6 951	2 734	64,9 %	3 200	85,3 %
Vardø	FIN	7 304	7 189	8 022	6 985	6 765	-424	-5,9 %	-219	-3,1 %
Torsken	TRO	10 001	6 579	6 101	7 599	5 433	-1 146	-17,4 %	-2 165	-28,5 %
Harstad	TRO	2 263	2 556	2 459	3 186	2 583	27	1,1 %	-603	-18,9 %
Loppa	FIN	635	8	-	350	1 908	1 900	25111,7 %	1 558	445,4 %
Nesseby	FIN	380	501	617	273	606	104	20,8 %	333	122,0 %
Porsanger	FIN	107	394	292	605	572	178	45,2 %	-33	-5,5 %
Vadsø	FIN	676	1 006	835	530	469	-536	-53,3 %	-61	-11,5 %
Lyngen	TRO	795	505	396	395	380	-124	-24,7 %	-15	-3,7 %
Kvænangen	TRO	156	247	431	387	256	9	3,7 %	-131	-33,8 %
Nordreisa	TRO	661	307	260	207	188	-119	-38,8 %	-19	-9,2 %
Kåfjord	TRO	1	136	208	142	145	8	6,1 %	3	2,0 %
Kvæfjord	TRO	8	38	196	183	83	44	115,1 %	-100	-54,7 %
Alta	FIN	30	29	48	169	47	17	58,8 %	-122	-72,3 %
Tana	FIN	45	103	17	557	46	-56	-54,8 %	-511	-91,7 %
Andre		33	13	3	3	1	-12	-91,4 %	-1	-56,7 %
Sum	TRO/FIN	636 559	619 608	606 153	617 789	612 280	-7 328	-1,2 %	-5 509	-0,9 %

Tabell 5-1: Landinger i kommuner i Troms og Finnmark, rund vekt 2013-2017 (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Vekst

I perioden 2014-2017 hadde Båtsfjord den største økningen. I 2017 ble det landet ca. 35.000 tonn mer rund fisk enn i 2014. Fra 2016 til 2017 har landingene været stabile i Båtsfjord.

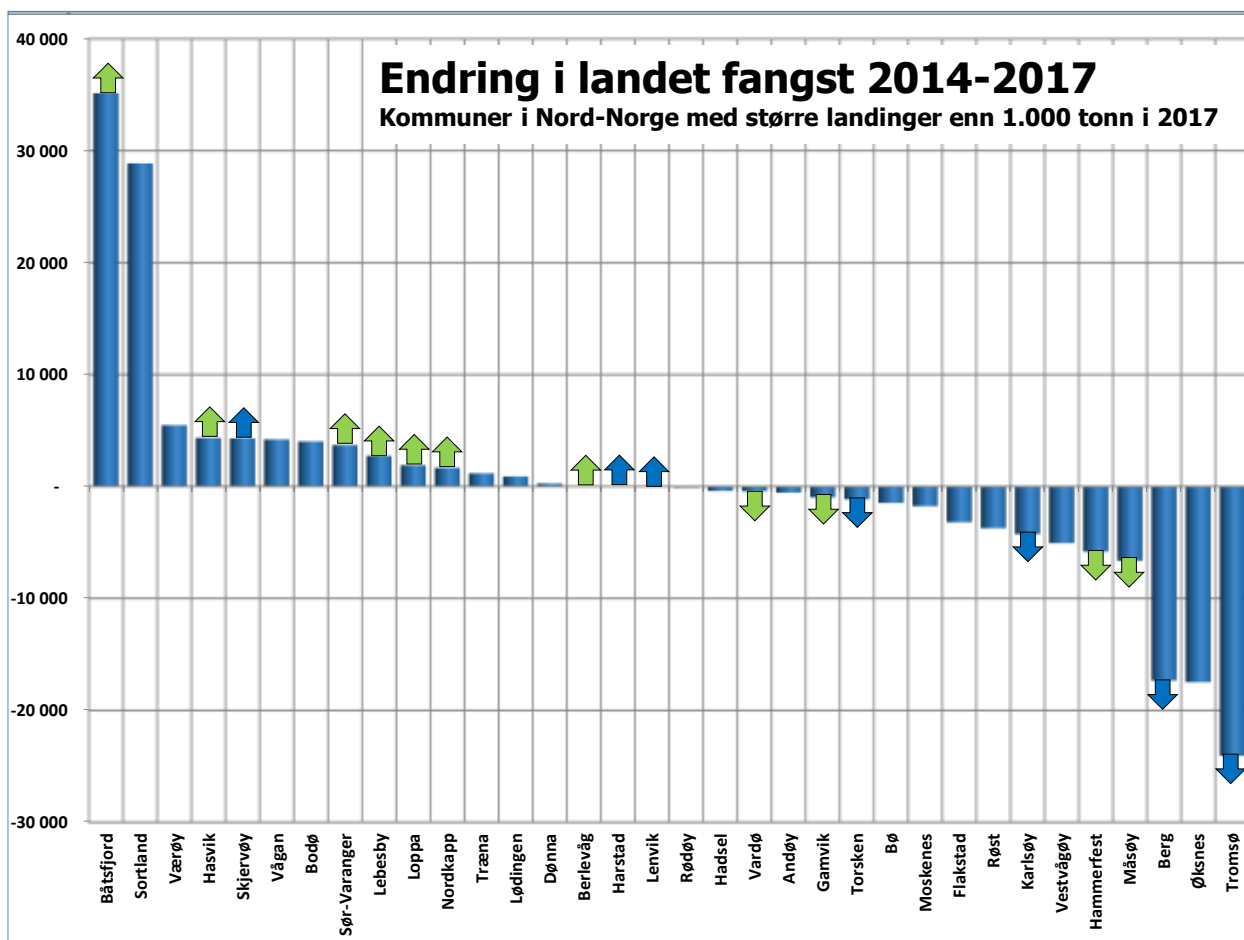
Fra 2014 til 2017 har det også vært god vekst i kommuner som Hasvik, Skjervøy, Sør-Varanger, Lebesby, Loppa og Nordkapp. Med unntak av Hasvik har disse kommuner også hatt vekst fra 2016 til 2017.

Nedgang

I perioden 2014-2017 hadde Tromsø den største nedgangen i landet rund fangst. Dette skyldes i hovedsak reduksjon i pelagiske landinger med 23.800 tonn. Det er også en relativt stor nedgang i Berg, som følge av reduserte landinger av torskeartet fisk. Det har også vært nedgang fra 2014 til 2017 i kommuner som Måsøy, Hammerfest, Karlsøy, Torsken og Gamvik. Fra 2016 til 2017 har det stort sett vært en reduksjon eller små endringer i landingene i de samme kommunene. Unntaket er Berg som har hatt en vekst på 18% som følge av økte pelagiske landinger fra 2016 til 2017.

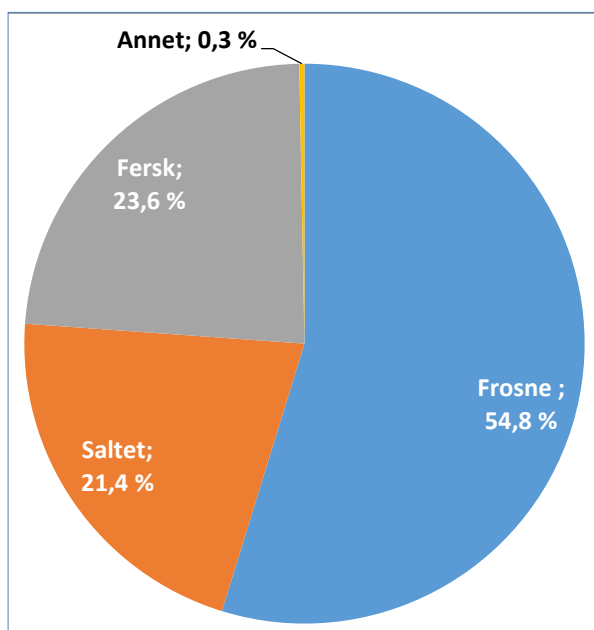
I figuren under har vi vist endringene i landet rundt fisk fra 2014 til 2017, for de kommunene i Nord-Norge som har mer enn 1.000 tonn landet fisk i 2017. På samme måte som i figur 5-3 har vi markert kommuner i Troms med en blå pil, og kommuner i Finnmark med en grønn pil.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark



Figur 5-4: Endringer i landet fangst i Nord-Norge, tonn i 2017 (Kilde: Fiskeridirektoratet)

I 2017 utgjorde frosne produkter ca. 55% (338.759 tonn) av landet rund fisk, både hvitfisk og pelagisk, i Troms og Finnmark. I 2016 var andelen 49% (304.683 tonn).



Ferske produkter, både i tonn og andel, er redusert fra 2016 til 2017. I 2017 ble mindre enn 24% (145.804 tonn) klassifisert som fersk og i 2016 var andelen over 25% (157.375 tonn).

Anvendelsen påvirker også transportmiddel-fordelingen. Båt er det dominerende transportmidlet for fangstnæringen. I 2017 gikk 48% av inn- og uttransportene med båt, noe som representerer en reduksjon i sjøtransportarbeidet sammenlignet med 2016. I hovedsak er dette frosne produkter, men også saltfisk, tørrfisk og biprodukter som ensilasje og avskjær.

Figur 5-5: Anvendelse 2017, fangst i Troms og Finnmark (Kilde: Fiskeridirektoratet m.fl.)

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

5.2.2 Havbruk

I Nord-Norge ble det i 2017 produsert ca. 534.110 tonn laks (rund vekt) fra oppdrettsnæringen i landsdelen (Kilde Fiskeridirektoratet, 31.5.18).

Tabell 5-2 viser utviklingen av produsert mengde (rund fisk) de siste 4 årene i de nordnorske fylkene, samt landet som helhet og summen av Troms og Finnmark.

Fylke/region	Tonn 2014	Tonn 2015	Tonn 2016	Tonn 2017	Endring 2014-2017		Endring 2016-2017	
					Tonn	%	Tonn	%
Finnmark	97 640	90 482	92 702	86 659	-10 981	-11,2 %	-6 043	-6,5 %
Troms	149 638	168 043	168 813	179 943	30 305	20,3 %	11 130	6,6 %
Nordland	239 146	267 021	255 359	267 508	28 362	11,9 %	12 149	4,8 %
Nord-Norge	486 424	525 546	516 874	534 110	47 686	9,8 %	17 236	3,3 %
Norge	1 327 341	1 376 354	1 321 472	1 284 683	-42 658	-3,2 %	-36 789	-2,8 %
Troms og Finnmark (tonn)	247 278	258 525	261 515	266 602	19 324	7,8 %	5 087	1,9 %

Tabell 5-2: Solgt laks og ørret, tonn rund vekt, 2014-2017 (Kilde: Fiskeridirektoratet, mai 2018)

I 2017 sto Finnmark/Troms for 49,9 % av produksjonen i Nord-Norge, mot 50,6 % i 2016. Fra 2014 til 2017 økte produksjonen samlet i Troms og Finnmark med 7,8 %, fra 247.278 tonn til 266.602 tonn. I Nord-Norge som helhet var det en økning på 9,8 % i samme periode. I landet som helhet var det en reduksjon på 3,2 %.

Troms og Finnmark har økt sin andel av landets produksjon fra 18,6 % i 2014 til 20,8 % i 2017.

I Troms ble det i 2017 slaktet mer fisk enn det som produseres i merdene i fylket, og i Finnmark ble det slaktet mindre. Dette skyldes bl.a. at slakteklar fisk produsert i Finnmark overføres til Troms for slakting og uttransport.

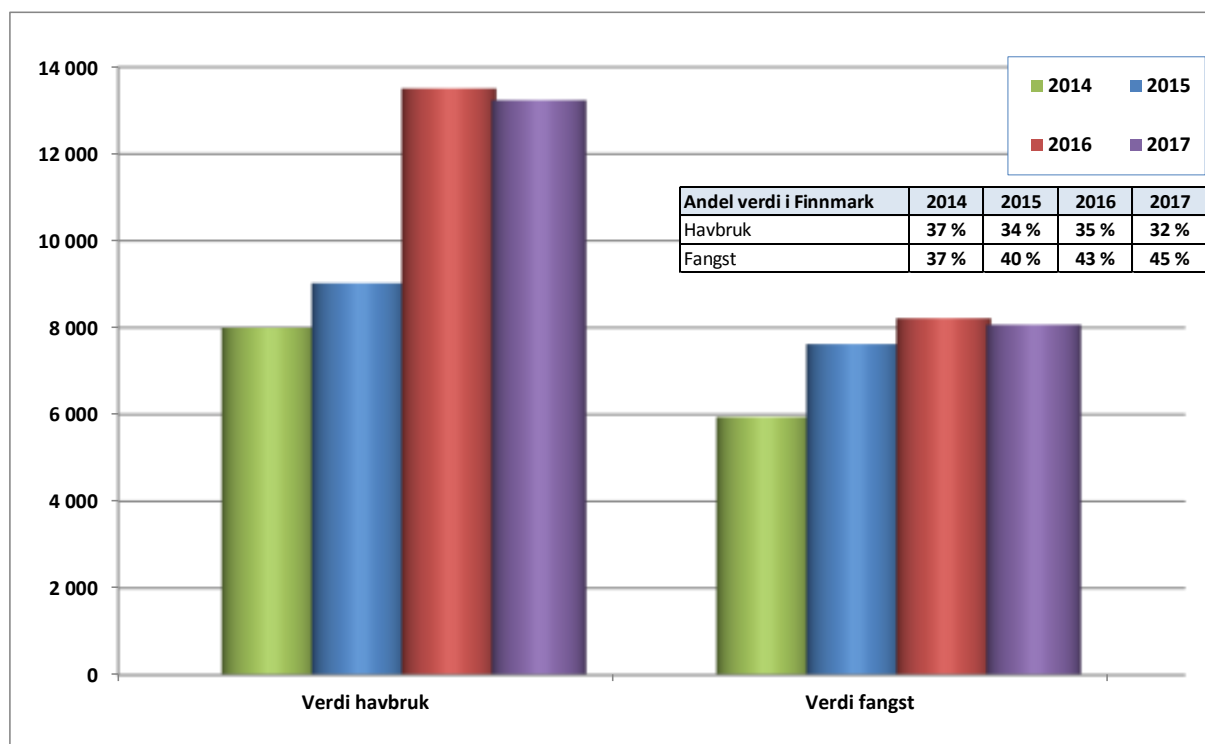
5.2.3 Verdien i sjømatnæringen

Tar vi utgangspunkt i Fiskeridirektoratets statistikk for 2017 (mai 2018), var omsetningsverdien for rund fisk landet i Troms og Finnmark ca. 7,4 mrd. Dette er 53 % mer enn i 2014 og ca. 2% mindre enn i 2016.

Verdien i havbruksnæringen var i overkant av 13.2 mrd. i 2017. Dette er 65,6 % mer enn i 2014. Fra 2016 til 2017 ble omsetningen i havbruksnæringen redusert med ca. 2%

Samlet omsetning (fangst og havbruk) var ca. 21.3 mrd. i 2017, mot ca. 13,9 mrd. i 2014. Dette er en verdiøkning på nærmere 53% fra 2014 til 2017. Fra 2016 til 2017 har samlet verdiendring vært på -1,9%

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark



Figur 5-6: Omsetningsverdi (mill.) fangst og havbruk, Troms og Finnmark 2014-2017 (Kilde: Fiskeridirektoratet)

I 2017 sto Finnmark for ca. 32% av salgsværdien for havbruksprodukter i regionen. Fangstverdien utgjorde ca. 45%.

Basis for Fiskeridirektoratets verdiberegninger i 2017 var 612.280 tonn rund vekt fra fangst (619.608 tonn i 2014 og 617.789 tonn i 2016) og 266.602 tonn rund vekt fra havbruk (247.278 i 2014 og 261.515 tonn i 2016).

5.3 Fangstnæringen

5.3.1 Mottak og produsenter

Stort sett alt av fangst i Troms og Finnmark er registrert gjennom denne undersøkelsen. De 53 største mottakene er gjengitt alfabetisk (etter kommunenavn) i tabell 5-3. De øvrige er små, og har mindre transport enn ett vogntog i uken. Flere av de mottakene som er gjengitt i tabellen er datterselskaper eller avdelinger i samme konsern (f.eks. Lerøy, Storbukt og Nergård).

De største bedriftene har uttransporter på over 85.000 tonn. De største enkeltaktørene (fryselager) benytter båt ved uttransporten.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Fylke	Kommune	Mottak
FINNMARK	BERLEVÅG	POLAR SEAFOOD BERLEVÅG AS
FINNMARK	BERLEVÅG	BERLE FISK AS
FINNMARK	BERLEVÅG	LERØY NORWAY SEAFOODS AS AVD BERLEVÅG
FINNMARK	BÅTSFJORD	BÅTSFJORD SENTRALFRYSELAGER
FINNMARK	BÅTSFJORD	LERØY NORWAY SEAFOODS AS AVD BÅTSFJORD
FINNMARK	BÅTSFJORD	BÅTSFJORDBRUKET AS
FINNMARK	GAMVIK	NORDKYN SEAFOOD AS
FINNMARK	GAMVIK	GAMVIK SEAFOOD AS
FINNMARK	GAMVIK	SKJÅNESBRUKET AS
FINNMARK	HAMMERFEST	HAMMERFEST FRYSETERMINAL AS
FINNMARK	HAMMERFEST	LERØY NORWAY SEAFOODS AS AVD FORSØL
FINNMARK	HAMMERFEST	JOHAN KVALSVIK AS
FINNMARK	HASVIK	NERGÅRD SØRØYA AS
FINNMARK	HASVIK	LERØY NORWAY SEAFOODS AS AVD SØRVÆR
FINNMARK	LEBESBY	NERGÅRD POLAR KJØLLEFJORD AS
FINNMARK	LEBESBY	LERØY NORWAY SEAFOODS AS AVD KJØLLEFJORD
FINNMARK	LOPPA	POLARCTIC SEAFOOD AS
FINNMARK	MÅSØY	TUFJORDBRUKET AS AVD TUFJORD
FINNMARK	MÅSØY	TOBØ FISK AS
FINNMARK	MÅSØY	HERMANN EXPORT AS AVD HAVØYSUND
FINNMARK	NORDKAPP	NORTH EXPORT AS
FINNMARK	NORDKAPP	NORDVÅGEN AS
FINNMARK	NORDKAPP	STORBUKT FISKEINDUSTRI AS
FINNMARK	NORDKAPP	NORTH CAPELIN HONNINGSVÅG AS
FINNMARK	NORDKAPP	J.B.L SKARSVÅG AS
FINNMARK	SØR-VARANGER	KIRKENESTERMINALEN AS
FINNMARK	WARDØ	WARDØBRUKET AS
FINNMARK	WARDØ	ARCTIC CATCH AS
FINNMARK	WARDØ	STORBUKT FISKEINDUSTRI AS
TROMS	BERG	NERGÅRDTERMINALEN AS
TROMS	BERG	NERGÅRD SENJA AS AVD SENJAHOPEN
TROMS	BERG	COLDWATER PRAWN
TROMS	BERG	AKSEL HANSEN AS
TROMS	HARSTAD	SJØFISK AS
TROMS	KARLSØY	KARLSØYBRUKET AS
TROMS	KARLSØY	TORSVÅGBRUKET AS
TROMS	LENVIK	BRØDRENE KARLSEN AS
TROMS	LENVIK	STELLA POLARIS AS
TROMS	LENVIK	NORD SENJA FISK AS
TROMS	SKJERVØY	ÅRVIKBRUKET AS
TROMS	SKJERVØY	SKJERVØY FISK OG SKALLDYR AS
TROMS	TORSKEN	TORSKEN HAVPRODUKTER AS
TROMS	TORSKEN	NERGÅRD SENJA AS AVD SENJAHOPEN
TROMS	TROMSØ	TROMS FRYSETERMINAL AS
TROMS	TROMSØ	TROMSØTERMINALEN AS
TROMS	TROMSØ	LERØY NORWAY SEAFOODS AS AVD TROMVIK
TROMS	TROMSØ	LØKSFJORD AS
TROMS	TROMSØ	HENRY JOHANSEN DRIFT AS
TROMS	TROMSØ	IVAN LORENTZEN FISKEFORRETNING AS
TROMS	TROMSØ	OLDERVIK FISKEINDUSTRI AS
TROMS	TROMSØ	JOH H PETTERSEN AS
TROMS	TROMSØ	LERØY SOMMARØY AS
TROMS	TROMSØ	PELAGIA TROMSØ

Tabell 5-3: Større fangstbedrifter i Troms og Finnmark 2017

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Transportvolumene i denne rapporten er basert på tall fra ca. 50 aktive mottak/produsenter i Troms og Finnmark som tar inn fisk for bearbeiding og videresending. Dette utvalget tilsvarer ca. 95% av totalvolumet av landet fangst i 2017.

5.3.2 Veibelastning og transportruter fangst

De veiene i Troms og Finnmark som har størst samlet transportbelastning (ÅDT>10) for fangstnæringen i 2017, er gjengitt i tabell 5-4.

Veistrekning	ÅDT (V)
FV86 Finnfjordbotn-Finnsnes	28
FV865 Buktamo-Finnfjordbotn	28
FV86 Finnsnes-XFV861 Gisundbrua	24
FV861 Kjosens-Gisundbrua	22
E8 Nordkjosbotn-XFV91 Fagernes	22
E10 Troms Tjeldsundbrua-Rødiskjær	21
E6 Nordkj.botn-Buktamo	20
E8 Fagernes-Tromsdalen	20
E6 Grense Nordland-Troms	19
FV852 Roaldsletta-Senjahopen	18
FV890 Tana bru-Geatnjavri	18
FV862 Roaldsletta-XFV861 Kjosens	17
RV85 Gullsfjorden-Langvassbukta	16
RV85 XFV83 Langvassbukta-Sigerfjord	15
E6 Lakselv-Olderfjord	14
E6/E8 Nordkjosbotn-Skibotn	14
E6 /E8 Skibotn-Oteren	14
E6 Karasjok-Lakselv	13
FV891 Geatnjavri-Båtsfjord	13
E45 Gievdneuoika-Kautokeino-Kivilompolo	12
E69 Olderfjord-Smørfjord	12
E6/E75 Tana bru-Roavvegiedde/E76	12
E8 Skibotn-Grense Finland	10

De tyngste transportbelastningene finner vi på fylkesveiene tilknyttet Senja, på Senja og ut til E6 (Buktamo). Utenom Senjaregionen er det mye transport på E8 fra Nordkjosbotn til Tromsdalen og langs E6.

I Finnmark er det mest transport mellom Tana bru og Geatnjavri (FV890), der trafikken fordeler seg mot Båtsfjord og Berlevåg.

Det er også mye trafikk langs E10 i Troms. Mye av denne trafikken skyldes fangstnæringen i Lofoten og Vesterålen.

Det alt vesentligste av fiskeproduktene eksporteres ut av fylkene. De fleste passeringene ut av regionen skjer over fylkesgrensen til Nordland. Her fordeler trafikken seg over E10 Bjørnfjell, tog fra Narvik og noe går videre langs E6. Det går litt mer fangsttransport ut av regionen over Kivilompolo (E45) enn over Kilpisjärvi (E8).

Tabell 5-4: Viktige veier for fangstbedrifter i Troms og Finnmark 2017

Der det finnes alternativer kan transportveiene variere fra år til år og fra transport til transport.

Det har vært en liten reduksjon i landet fangst fra 2016 til 2017. Samtidig øker bruken av bil og det foregår en økende internttransport langs vei mellom avdelinger/datterselskap i større konsern. Dette har bidratt til en økning i transportarbeidet på de fleste veiene. De anslåtte ÅDT(V) tall er et gjennomsnitt over året. Trafikkbelastningen er reelt sett større i deler av året pga. sesongvariasjoner. Vintersesongen er viktig for mange av bedriftene.

For fangstnæringen har bruken av tog økt, selv om det fortsatt er havbruksnæringen som dominerer bruken av dette transportmidlet. Det meste av togtransporten skjer over Narvikterminalen, og noe over Kiruna og Fauske.

I kartet i vedlegg 13.3 har vi visualisert veitransportstrømmene for sjømatnæringen i Troms og Finnmark i 2017, - både fangst og havbruk.

5.4 Havbruksnæringen

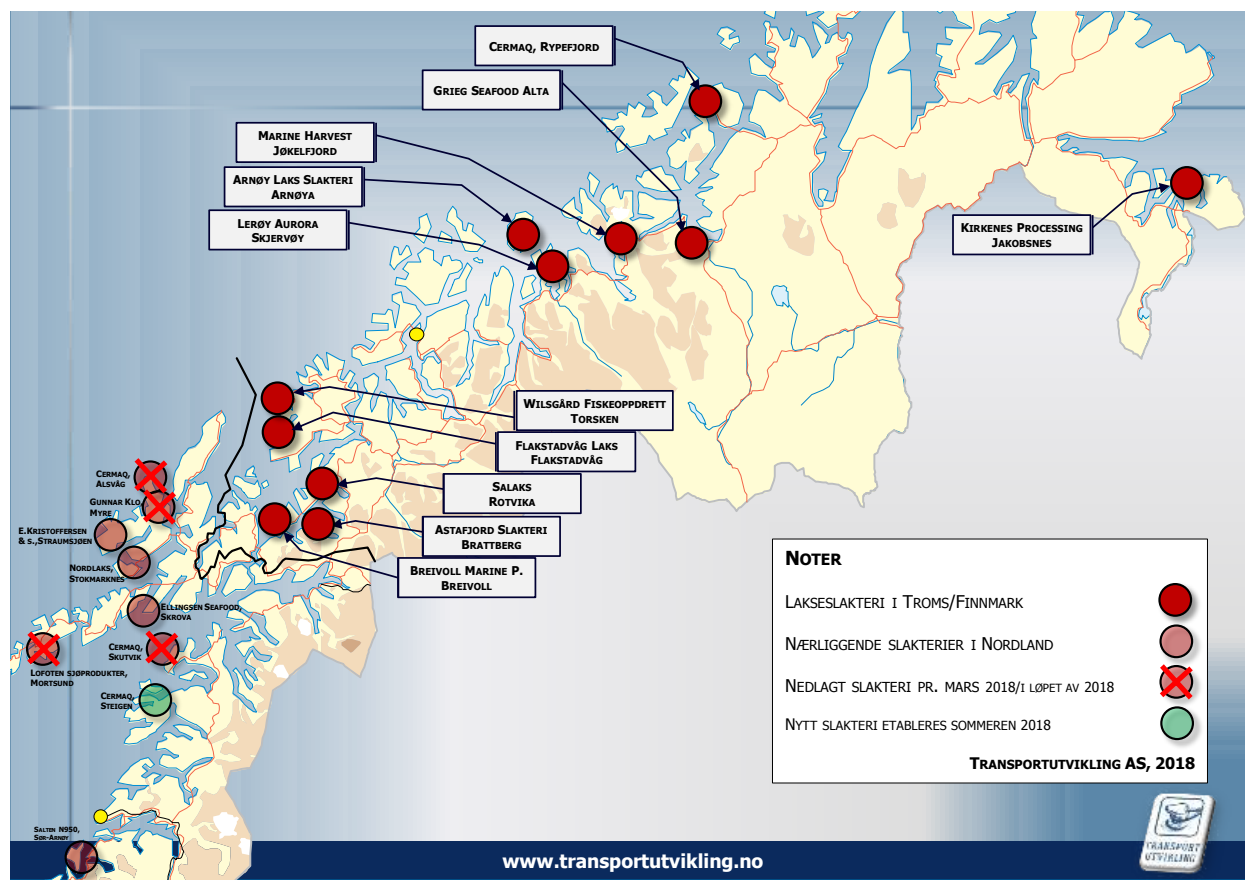
5.4.1 Slakterier

I Troms og Finnmark er det pr. mai 2018 11 lakseslakterier (alfabetisk etter kommunenavn):

Fylke	Kommune	Sted	Bedrift	Eierskap
Finnmark	Alta	Simanes	Grieg Seafood Finnmark AS avd Lakseslakteri	Grieg Seafood
Finnmark	Hammerfest	Rypefjord	Cermaq Norway AS avd Slakteri Rypefjord	Cermaq Norway AS
Finnmark	Sør-Varanger	Jakobsnes	Kirkenes Processing AS	Lerøy Aurora AS (50%), Salmar Nord AS (50%)
Troms	Gratangen	Foldvik	Astafjord Slakteri AS	Lokale eiere, Kleiva Fiskefarm AS og Gratangslaks eier 90%
Troms	Ibestad	Breivoll	Breivoll Marine produkter AS	Lokale eiere, majoritet Northern Lights Salmon AS (52%)
Troms	Kvenangen	Jøkelfjord	Marine Harvest Norway, avd. Jøkelfjord	Avdeling i Marine Harvest konsernet
Troms	Salangen	Sjøvegan	Salaks AS	Lokalt eierskap via Salaks Holding AS (Odd Geir Bekkeli)
Troms	Skjervøy	Lauksletta, Arnøya	Arnøy Laks Slakteri AS	Lokale eiere, via Arnøy laks AS som eier 100% av slakteriet
Troms	Skjervøy	Skjervøy	Lerøy Aurora	Avdelig i Lerøykonsernet
Troms	Torsken	Flakstadvåg	Flakstadvåg laks AS	Lokale eiere, majoritet via Brødrene Karlsen AS
Troms	Torsken	Torsken	Wilsgård Fiskeoppdrett AS	Lokal majoritet via familien Wilsgård

Tabell 5-5: Havbrukslakterier i Troms og Finnmark

Antallet slakterier er relativt stabilt i Troms og Finnmark. I 2016 var det 11 slakterier og i 2014 var det 12. Figur 5-7 viser lokaliseringen av slakteriene i Troms og Finnmark pr juni 2018.



Figur 5-7: Lokalisering av slakterier i Troms og Finnmark

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

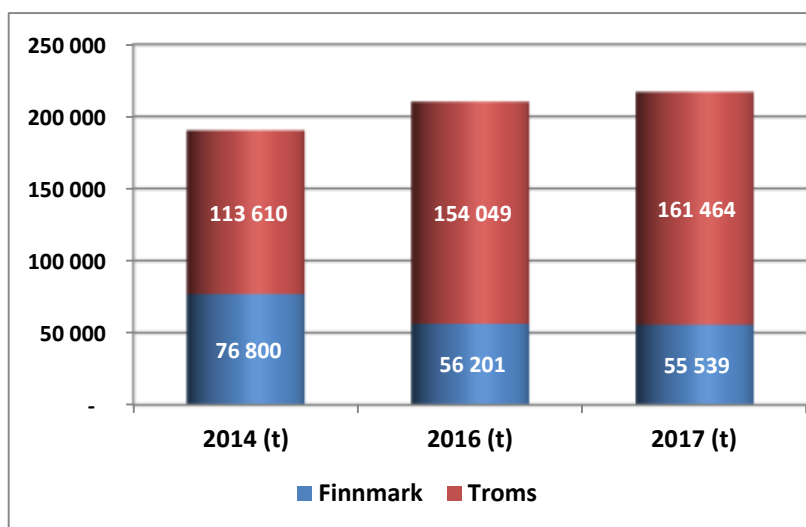
Figur 5-7 viser også nærliggende slakterier i nordre Nordland. Disse slakterienes aktivitet påvirker transportarbeidet i Troms, spesielt langs E10 mellom Lofoten/Vesterålen og Narvik/Bjørnfjell. Det har skjedd en endring i nordre Nordland ved at 4 slakterier er nedlagt eller legges ned i løpet av 2018 (Gunnar Klo, Lofoten Sjøprodukter, Cermaq Alsvåg og Cermaq Skutvik), og ett nytt etableres lengre sør (Cermaq Steigen på Storskjæret).

Lerøy Aurora er det største⁴ slakteriet i Troms og Finnmark i 2017. Deretter kommer Cermaq/Hammerfest, Grieg Seafood/Alta, Arnøy Laks Slakteri/Skjervøy og Wilsgård/Torsken. Samlet slaktet de 11 slakteriene i Troms og Finnmark 265.096 tonn i 2017 (rund vekt). Tallene inkluderer fisk, ensilasje, avskjær mv. Ca. 36.000 tonn av uttransporten gikk på båt, -i hovedsak ensilasje. Veitransporten fra havbruksnæringen i Troms og Finnmark totalt, har økt fra 2016 til 2017. Det er imidlertid lokale variasjoner med betydelig økning noen steder (Arnøya og Senja) og reduksjon andre steder (Alta). Rundt de store slakteriene er veitransportarbeidet høyt.

Transport av hovedproduktet laks

Sett under ett har det vært god vekst i slakteriaktiviteten i Troms og Finnmark fra 2014 til 2016, og litt mindre vekst fra 2016 til 2017. Uttransporten på vei (hovedproduktet laks) har økt fra 190.410 tonn i 2014 til 210.250 tonn i 2016 (+10,4%). I 2017 økte uttransporten med ytterligere 6.753 tonn sammenlignet med 2016 (+3,2%). I 2017 utgjorde uttransporten av hovedproduktet, laks til kunde, 217.003 tonn.

I perioden 2014-2017 har det vært en vekst på nærmere 14% i uttransportert hovedprodukt.



Det er i Troms at veitransportveksten har skjedd. I Troms er det slakterier som har 3-doblet slaktekvantumet fra 2014 til 2017. Figur 5-8 viser utviklingen av uttransportert ferdigprodukt i 2014, 2016 og 2017.

Figur 5-8: Uttransport av laks i Troms og Finnmark, tonn 2014-2017 (Kilde: Transportutvikling AS)

Havbruksnæringen er en storforbruker av biltransport, men veksten i veitransportarbeidet er ikke så stor at den gir betydelige utslag totalt for Troms og Finnmark. Økningen i deler av Troms fylke har imidlertid vært merkbar, spesielt i Skjervøy kommune og på Senja. Det er også slik at enkelte veier har en økning i antall vogntog, uten at totalvolumet er økt tilsvarende. Dette skyldes at transportøren har valgt en annen rute enn tidligere år.

⁴ Lerøy Aurora og Nordlaks på Stokmarknes har omtrent samme slaktevolum i 2017.

5.4.2 Veibelastning og transportruter havbruk

Det er generelt for hele næringen i Nord-Norge, at stort sett all uttransport av ferdigprodukter skjer med bil, -hele veien til kunden eller via jernbane-/flyterminaler.

Noen av veistrekningene i Troms og Finnmark som har størst samlet havbrukstransport i 2017, er gjengitt i tabell 5-6. I 2017 inkluderer tallene også transport fra bedrifter som ikke er lokalisert i Troms og Finnmark, men som benytter veiinfrastrukturen i regionen, f.eks. transport langs E10 mellom Lofoten/Vesterålen og Narvik/Bjørnfjell. Tallene inkluderer innsatsmidler, fôr og ensilasje.

Veistrekninger med mer enn 10 ÅDT(V) er gjengitt i tabellen.

Veistrekning	ÅDT
E10 Kåringen-Gullesfjordbotn	56
E10 Rødskjær-XRV85 Kåringen	48
E6 XfV825 Gratangen-Grense Nordland	44
E6 XE8 Skibotn-Djupvik-Langslett	40-41
E10 Tjeldsundbrua-Gullesfjordbotn	37-40
E6 Brandvoll-XfV851 Fossbakken	37-39
E10 Bjerkvik-Tjeldsundbrua	36
E6 Bergneset-Buktamo	36
RV85 Gullesfjorden-Langvassbukta	35
E6 Nordkj.botn-Bergneset	33
FV866 Langslett-Skjervøybrua	33
E6/E8 Skibotn-Nordkjosbotn	32
FV866 Skjervøybrua-Skjervøy	21
FV86/FV855 Gisundbrua-Buktamo	18
FV 86 Silsand-Svanelvmo	18
E8 Skibotn-Grense Finland	16
FV86 Svanelvmo-Torsken	14
E6 XE45-XfV18 (Alta)	14
E45 Alta-Kivilompolo	13
FV869 Skjervøybrua-Storstein-ferge Arnøya	12
E6 Alta-Skaidi	10

E10 mellom Lofoten/Vesterålen og grensestasjonen på Bjørnfjell, berører flere delstrekninger i Troms fylke (Kvæfjord, Harstad og Skånland). Det meste av havbrukstrafikken på E10 i Troms stammer fra bedrifter i Lofoten og Vesterålen, spesielt Nordlaks på Stokmarknes.

Bortsett fra E10 skjer det største transportarbeidet for havbruksnæringen over grensen mellom Troms og Nordland (E6). Mye av denne transporten går til jernbanen i Narvik eller grensekryssingen over Bjørnfjell (E10).

Tabell 5-6: Veier med størst trafikkbelastning, havbruk 2017 (Kilde: Transportutvikling AS)

På fylkesveiene er det størst havbrukstransport på FV866 i Skjervøy og FV86/855 i Senjaregionen.

For de bedriftene som er lokalisert i Troms og Finnmark benyttes det i hovedsak to grenseoverganger. Dette er Kilpisjärvi og Kivilompolo. I 2017 gikk det mer fisk over Kilpisjärvi (ÅDT 16) enn over Kivilompolo (ÅDT 13). Fra 2016 til 2017 har det vært en økning over Kilpisjärvi (+10%) mens Kivilompolo har omtrent samme volum i 2016 og 2017. Noe fisk går også over Bjørnfjell (E10).

For de transportene som går over fylkesgrensen mellom Troms og Nordland går 70%⁵ med tog fra Narvik. 14% følger E6 videre sørover, 12% går mot Lofoten og Vesterålen. Det resterende går over E10 Bjørnfjell.

⁵ Deler av togvolumet over Narvik kan ha gått fra Kiruna

5.5 Andre aktører involvert i sjømatnæringen

Sjømatnæringen genererer betydelige transporter i tillegg til uttransport av hovedprodukt. Vi benytter dette kapitlet til å gi litt informasjon om slike aktører/transporter. Alle er ikke med, men vi mener likevel kapitlet kan bidra til å gi bedre forståelse for «sjømatbransjen» ved de eksempler som benyttes. De største transportvolumene er knyttet til fôr, ensilasje, paller, emballasje og salt.

Uttransporter

Vesentlige biprodukter ut fra næringen er **ensilasje og avskjær**. I de intervjuer/vurderinger som ble foretatt av Transportutvikling AS i begynnelsen av 2018 ble det registrert over 106.000 tonn ensilasje og avskjær som utgående biprodukt i Troms og Finnmark i 2017. Den teoretiske mengden av slike biprodukter er imidlertid høyere. Store deler av fisken som kommer inn til fangstmottakene leveres sløyd, hodekappet osv. Til fryselagre kan fisken komme ferdig prosessert og emballert.

For de registrerte 106.000 tonnene ble over 70% transportert ut med båt.

Sentrale aktører som betjener biproduktmarkedet i Troms og Finnmark er bl.a. (alfabetisk etter kommunenavn):

Fylke	Kommune	Sted	Bedrift	Eierskap
Hordaland	Austevoll	Bekkjarvik	Hordafør	Pelagia eier 50%
Finnmark	Båtsfjord	Båtsfjord	Embla	Askur
Finnmark/Trøndelag	Båtsfjord/Bjugn	Båtsfjord/Bjugn	Scanbio Ingredients	Scanbio Marine Group
Finnmark	Kvalsund	Kvalsund	Askur	Islandske eiere
Troms	Kåfjord	Djupvik	Hordafør (Akva-ren)	Hordafør overtok Akva-ren høsten 2016
Nordland	Lurøy	Løvund	Aquarius AS	Hordafør eier 66%. For øvrig lokale eiere

Tabell 5-7: Aktører biprodukter/ensilasje

Askur AS i Kvalsund og datterselskapet Embla AS i Båtsfjord produserer tørkede biprodukter, som bl.a. hoder for eksport til Nigeria. Scanbio og Hordafør er store konsern med aktivitet flere steder i landet. Hordafør eier Akva-Ren i Kåfjord.

Noe ensilasje går også til Finland.

Inntransporter

Råstoff til slakterier og mottak kommer vanligvis sjøveien, selv om det foregår en god del internttransport med bil som belaster veinettet (bl.a. annet store konsern som Nergård, Lerøy og Storbukt). Laks til slakteriene kommer i stor grad sjøveien med brønnbåter, ofte over lange avstander. Fisk til mottakene kommer normalt også sjøveien med fiskefartøy.

Sjømatnæringen benytter store mengder paller og emballasje. Det meste av **pallene** kommer inn til slakteri eller mottak med bil. En del av pallene produseres lokalt og regionalt, men det meste kommer fra Finland, Baltikum og Russland (65% i 2017).



Figur 5-9: Utsnitt fra Båtsfjord havn (Kilde: Båtsfjord kommune)

Emballasje leveres/produseres i stor grad lokalt og regionalt. Det aller meste av emballasjen transporteres med bil. Transport av emballasje gir stort transportarbeid da emballasje i f.eks. form av isoporkasser, gir mye volum.

Lokale/regionale leverandører av emballasje er bl.a.:

Fylke	Kommune	Sted	Bedrift	Eierskap
Finnmark	Alta	Alta	BEWI Polar, avd. Alta	BEWI Polar AS
Finnmark	Båtsfjord	Båtsfjord	Nordic Emballasje AS	Hallgrim AS (65%)
Finnmark	Hammerfest	Rypefjord	BEWI Polar, avd. Hammerfest	BEWI Polar AS
Finnmark	Tana	Tana	Styro Nor AS	Norske eiere
Troms	Balsfjord	Nordkjosbotn	BEWI Polar	BEWI Pøolar AS
Troms	Gratangen	Foldvik	Astafjord Slakteri AS	Lokale eiere, Kleiva Fiskefarm AS og Gratangslaks eier 90%
Troms	Harstad	Rødskjær	Brørene Sunde AS	Sundefamilien, Ålesund
Troms	Skjervøy	Skjervøy	Lerøy Aurora	Lerøy Aurora

Tabell 5-8: Aktører emballasje

Samlet transport av emballasje til sjømatnæringen i Troms og Finnmark tilsvarer en ÅDT(V) på i overkant av 34. Lerøy Aurora har egen produksjon av emballasje. Det samme gjelder Astafjord Slakteri som startet opp egen kasseproduksjon i april 2017. For disse to aktørene ville veitransportarbeidet vært vesentlig høyere ved bruk av eksterne leverandører.

Fôr går til oppdrettslokalitetene, og ikke til slakteriene som står for uttransporten av oppdrettsfisk.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

De store fôrleverandørene til oppdrettsnæringen i Troms og Finnmark er (alfabetisk etter kommunenavn):

Fylke	Kommune	Sted	Bedrift	Bransje	Eierskap
Troms	Balsfjord	Bergneset	EWOS	Fiskefôr	62% indirekte via Cargill International Luxembourg 3 Sarl
Nordland	Hadsel	Børøya	Skretting	Fiskefôr	Nutreco, Nederland
Finnmark	Loppa	Øksfjord	Europharma AS, avd. Øksfjord	Fiskefôr	Europharma AS
Nordland	Øksnes	Myre	Biomar	Fiskefôr	Biomar Group

Tabell 5-9: Aktører fiskefôr



Bilde 5-1: EWOS/Bergneset er en av de store fôrprodusentene i Nord-Norge (Foto: Transportutvikling AS)

I 2017 ble det i følge Fiskeridirektoratet produsert 266.602 tonn laks i Troms og Finnmark. Med en fôrfaktor på 1.2 tilsvarer dette ca. 320.000 tonn i forbruk av fôr. Som følge av tidsavgrensninger/lagerhold vil faktisk transport avvike noe fra dette tallet.

Til anleggene i Troms og Finnmark gikk i overkant av 11.000 tonn med bil. Resten ble transportert med båt.

Salt går til fiskebruk langs hele kysten av Troms og Finnmark. Stort sett alt kommer inn med mindre bulkbåter fra:

- G C Rieber Salt AS, Harstad
- Nord-Norsk Saltimport, Vannøy, Troms

Det meste av saltet går til fiskebrukene, mens noe går til veiformål.

Det benyttes store mengder **is** ved transport av ferske fiskeprodukter. Dette representerer i liten grad veitransportarbeid, da de fleste har egen produksjon av is.

5.6 Endringer og utviklingstrekk

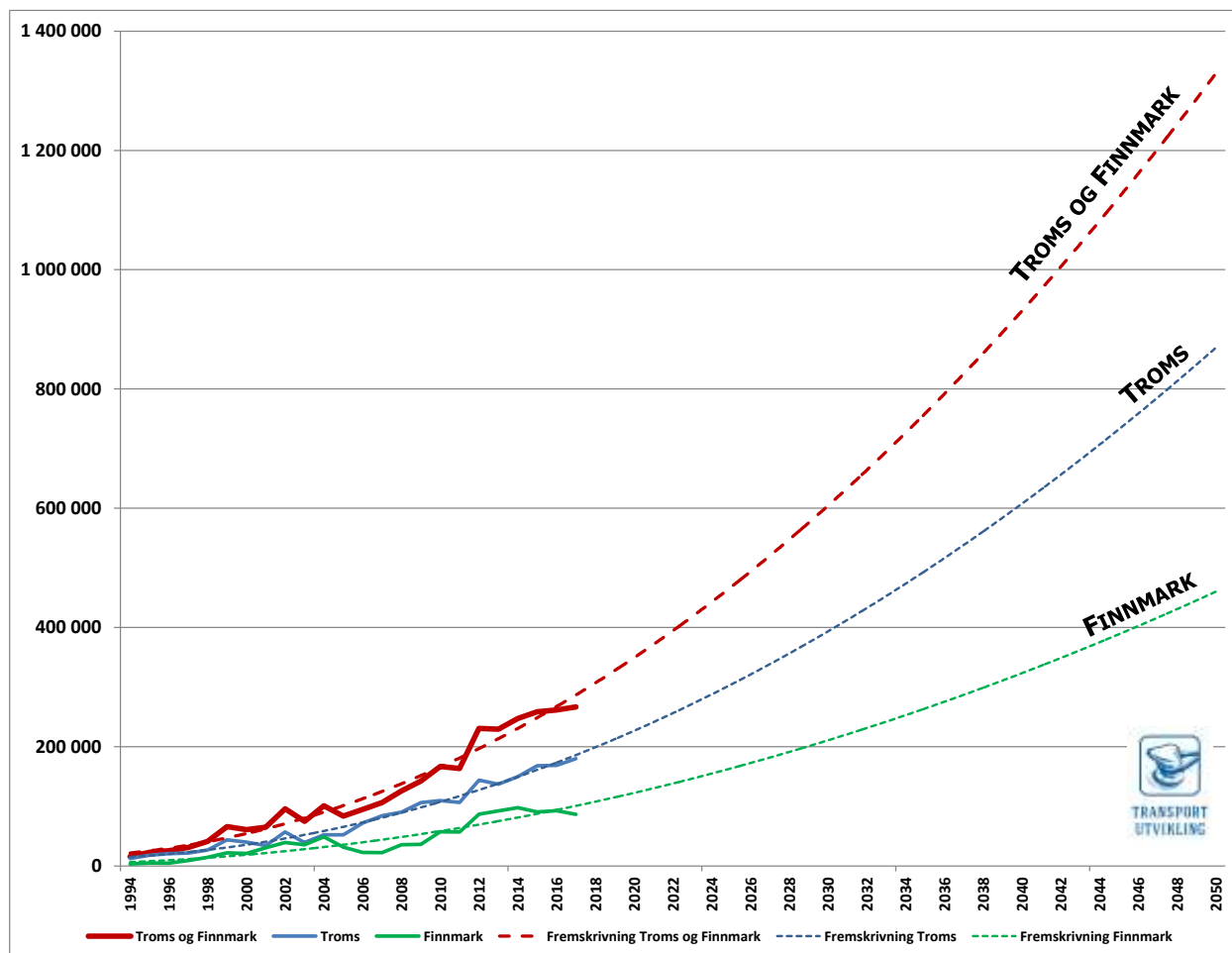
Vekst i havbruksnæringen

Verdien av sjømatnæringens produkter har vært økende frem til og med 2016, spesielt som følge av økt salgspris. Det er forventet en betydelig volumvekst fremover, og det snakkes ofte om at man innen midten av dette århundre skal produsere 5 ganger mer havbruksprodukter enn for noen få år tilbake.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

I figuren nedenfor har vi illustrert faktisk havbruksproduksjon (tonn) i Troms og Finnmark fra 1994 og frem til og med 2017. I Norge produseres det nærmere 6 ganger mer i 2017 enn i 1994, i Nord-Norge over 10 ganger mer og i Troms og Finnmark nærmere 17 ganger mer. I figuren har vi også lagt inn en normalisert fremtidsskurve basert på historikken, gitt at man innen midten av århundret skal produsere 5 ganger mer.

Ut fra historikken er det ikke urimelig å forvente at fremtiden kan gi store volum.



Figur 5-10: Vekst i havbruk 1994-2017

Veksten i produksjon, etter at prognosene om «5 ganger mer» ble annonsert, har imidlertid vært lavere enn hva man kunne forvente. Fra 2012 har det vært en liten nedgang i volum nasjonalt (-1,7 %). I Nord-Norge har det imidlertid vært en vekst på 15,2 % og i Troms og Finnmark på 15,6 %. Selv om den historiske veksten har vært høy, kan man ikke konkludere med at fremtiden blir som fortiden. Man kan imidlertid med noe større sannsynlighet anta at det blir vekst, og at veksten kommer til å bli høyere i Nord-Norge enn i resten av landet.

Færre og større havbruksslakterier

Fra 2017 til midt i 2018 er antallet lakseslakterier i Nord-Norge redusert fra 30 til 18. Det produseres mer laks og enhetene er blitt større. Reduksjonen har vært størst i Nordland og i mindre grad i Troms og Finnmark. Reduksjonen i antall slakterier skyldes i liten grad konkurser, men kommersielle valg. De fleste som forsvinner er små.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Det er ikke urimelig å anta at en slik utvikling kan fortsette på havbrukssiden, på samme måte som vi har sett innenfor meierier og dyreslakterier.

Det nevnes imidlertid at Salmar etablerer et nytt slakteri på Senja (Klubben næringspark) som planlegges å komme i drift i løpet av 2020. Dette kan føre til en omfordeling av deler av transportarbeidet i Troms og større veibelastning på FV86/FV855 mellom Senja og E6 (Buktamo).

Endringer i fangstnæringens aktører

Det er svært mange fangstaktører i Troms og Finnmark. Næringen er dynamisk, nye kommer til, noen avvikles og eierskap forandres. Vi nevner noen eksempler:

- Lerøy Seafood Group ASA overtok i 2016 kontrollen over anleggene til Norway Seafoods
- SeaGourmet Norway i Båtsfjord har ikke hatt aktivitet i 2017 som følge av uavklarte forhold vedrørende snøkrabbe
- Arktika Norge i Dyfjord er overtatt av andre lokale aktører (Lyder Fisk)
- O.Pettersen på Nervei er nedlagt. Det samme gjelder for Sjøfisk på Bjarkøy
- Nye eiere har kjøpt fiskefabrikken i Mehamn (Hermann Mehamn). Det nye selskapet «Norwegian Fish Company» planlegger 50 arbeidsplasser og produksjon på 6.000 tonn, økende til 12.000 tonn.

5.7 Visualisering av sjømatnæringens veitransporter

Se vedlegg 0 for havbruksnæringen og vedlegg 13.3 for sjømatnæringen.

6 Landbruk

Det samlede veitransportarbeidet knyttet til landbruk i Troms og Finnmark fylker har en ÅDT(V) på rundt 131. Ikke alle lokale transportere er med i dette anslaget. Veitransportarbeidet i 2017 er litt høyere enn i 2016.

Landbruksnæringen står for over 13% av registrerte veitransporter for utvalgte næringer.

Det er varierende størrelse og fyllingsgrad på bilene som benyttes innen landbruk og transportarbeidet er spredt. Rundt meierier, dyreslakterier og lagerfunksjoner er transportarbeidet høyt.

De viktigste transportrutene/områdene for landbruksnæringen er

- RV83 mellom Harstad og Tjeldsundbrua
- Flere E10 strekninger mellom Tjeldsundbrua og Bjerkvik/E6, og Tjeldsundbrua og Kåringen
- Flere E6 strekninger, men mest på strekningen Bergneset XFV858 inn til Storsteinnes

Finnmark har lavere transportvolum enn Troms. Det er imidlertid en god del landsbrukstransporter:

- Rundt Alta og E6 til Skaidi
- FV98 Smalfjord-Tana bru
- RV92/E45 Karasjok-Kautokeino-Kivilompolo

Som en indikasjon på veitransportarbeidet knyttet til landbruk, har vi innhentet tall fra sentrale aktører innen næringen.

6.1 Sentrale aktører

De mest sentrale «logistikkaktørene» innenfor landbruk i Troms og Finnmark er:

Fylke	Kommune	Sted	Bedrift	Eierskap
Finnmark	Alta	Alta	Tine meieriet Alta	Samvirkeforetak som eies av 11.400 melkeprodusenter
Finnmark	Alta	Alta	Felleskjøpet	Samvirkeforetak som eies av 45.000 bønder
Finnmark	Karasjok	Karasjok	Nortura Karasjok	Samvirkeforetak som eies av 19.000 bønder, egg- og kjøttprodusenter
Finnmark	Karasjok	Kautokeino	MT Slakt	Rein Holding AS
Finnmark	Tana	Tana bru	Tine meieriet Tana	Samvirkeforetak som eies av 11.400 melkeprodusenter
Finnmark	Tana	Smalfjord	Felleskjøpet	Samvirkeforetak som eies av 45.000 bønder
Troms	Balsfjord	Bergneset	Felleskjøpet	Samvirkeforetak som eies av 45.000 bønder
Troms	Balsfjord	Bergneset	Fiskå Mølle	Brødrene Nordbø AS (100%)
Troms	Balsfjord	Storsteinnes	Tine meieriet Storsteinnes	Samvirkeforetak som eies av 11.400 melkeprodusenter
Troms	Harstad	Harstad	Felleskjøpet	Samvirkeforetak som eies av 45.000 bønder
Troms	Harstad	Harstad	Nortura Harstad	Samvirkeforetak som eies av 19.000 bønder, egg- og kjøttprodusenter
Troms	Harstad	Harstad	Tine meieriet Harstad	Samvirkeforetak som eies av 11.400 melkeprodusenter
Troms	Lenvik	Finnsnes	Felleskjøpet	Samvirkeforetak som eies av 45.000 bønder
Troms	Målselv	Andslimoen	Nortura Målselv	Samvirkeforetak som eies av 19.000 bønder, egg- og kjøttprodusenter
Troms	Nordreisa	Sørkjosen	Felleskjøpet	Samvirkeforetak som eies av 45.000 bønder
Troms	Salangen	Sjøvegan	Felleskjøpet	Samvirkeforetak som eies av 45.000 bønder

Tabell 6-1: Aktører landbruk

6.1.1 Felleskjøpet

Felleskjøpet leverer i hovedsak kraftfôr og gjødsel samt noen andre landbruksartikler.

Felleskjøpet har båttransport til Harstad, Finnsnes, Bergneset og Sørkjosen i Troms og Alta og Smalfjord i Finnmark.

På Bergneset i Balsfjord kommune har Felleskjøpet både sentrallager og produksjonssted for kraftfôr.

Fra Bergneset distribueres det direkte til bonde i områdene Lofoten og Vesterålen i vest og sørover til Hamarøy og Steigen i Nordland, hele Troms fylke og hele Finnmark fylke. Til distribusjon ut fra lager/terminal benyttes bil.

Til Vest-Finnmark benyttes vanligvis E6, mens en tur fra Bergneset til Øst-Finnmark går over Skibotn, Kivilompolo, via Karasjok over Karigasniemi og inn i Norge igjen via Neiden.

Felleskjøpet forventer en økning i bulkleveranser til Øst-Finnmark i 2018. Her ser en at gårder utvikles i en retning der små enheter legges ned til fordel for færre, men større enheter. I Troms er det få nyetableringer, men en ser noen utvidelser i Balsfjord.



Bilde 6-1: Innkjøring til Felleskjøpet Bergneset (Foto: Transportutvikling AS, juni 2017)

6.1.2 TINE Meierier

TINE har produksjon ved meieriene i Harstad, Storsteinnes, Alta og Tana. I tillegg har TINE terminal i Tromsø og sentrallager i Harstad.

Ved TINE meieriet Harstad produseres konsummilk, fløte og rømme, samt eple- og appelsinjuice. Anlegget dekker et område fra Saltfjellet/Halsa i sør til Lyngen i nord med søtmilk og fløte. I tillegg produseres blant annet 1,75 liters melkepakker og rømme for hele Nord-Norge. Meieriet mottar ca. 34 millioner liter melk pr år.

Ca. 25 % av melka som benyttes i produksjonen i Harstad kommer fra kyr i Troms. Denne melka kommer i hovedsak fra områdene Harstad, Kvæfjord og Skånland. Etter behov kjøres

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

også noe melk fra Midt-Troms og til Harstad. Resten av melka kommer fra kyr i Nordland (Ofoten, Lofoten og Vesterålen).

TINE meieriet Storsteinnes ligger i Balsfjord kommune. Meieriet mottar ca. 27 millioner liter kumelk pr år, samt ca. 6,6 millioner liter geitemelk. Meieriet driver produksjon av flere typer brunost og hvitost fra ku og geit.

Storsteinnes mottar melk fra hele Troms. Det leveres også melk til Storsteinnes meieri fra noen gårder i Langfjord i Finnmark.



Bilde 6-2: TINE Storsteinnes (Kilde: TINE)

All geitemelk fra Troms går til Storsteinnes meieri. Geitemelk fra Nordland (Beiarn, Lofoten/Vesterålen) leveres også hit.

TINE meieriet Tana produserte ca. 13.5 millioner liter melk i 2017. Melken inn til Tine i Tana hentes fra gårdsbruk i store deler av Finnmark. Av melken som hentes inn til meieriet distribueres det melk til butikker lokalt i Øst-Finnmark. Det resterende videreføres til smør og kesam. Meieriet i Tana produserer kesam for hele Norge. Smør og kesam transporteres til Oslo via Finland og Sverige med modulvogntog.

Siste året er det levert overskuddsmelk fra TINE meieriet i Tana til Storsteinnes for produksjon der.

Det kommer ferdigprodukter (bl.a. yoghurt) inn til Tana meieri fra Tines sentrallager i Harstad. Disse transportene går gjennom Finland og benytter grenseovergangen Kivilompolo.

TINE meieriet Alta produserer ca. 4.5 millioner liter melk pr. år. Ved Tine meieriet Alta produseres søtmeik og fløte. Produksjonen av skolemilk for store deler av Nord-Norge foregår i Alta. Meieriet henter melk fra sør for Tana; områdene Karasjok, Kautokeino og Alta. Alta meieri mottar ferdigprodukter fra sentrallageret i Harstad flere dager pr. uke. Denne transporten går over Kvænangsfjellet. Melka distribueres, sammen med ferdigprodukter levert fra Harstad, til «nærområdet»; Karasjok, Kautokeino, Alta, Hammerfest, Havøysund/Honningsvåg og Nord-Troms til og med Skibotn via E6.



Bilde 6-3: TINE Alta (Foto: Transportutvikling AS, 2017)

TINE har sentrallager i Harstad. Herfra går det mange biler med varer i uka via fergesambandet Lødingen-Bognes til TINEs terminal i Bodø. Det går også mange turer i uka fra Harstad til TINEs terminal i Tromsø samt Alta- og Tana meierier. Mellomtransporter mellom TINEs sentrallager i Harstad og TINE-anlegg/terminaler i Troms, Finnmark og Nordland fylker utgjør en vesentlig transportmengde.

6.2 Slakterier

Det ligger to slakterier i fylkene, Nortura Karasjok i Karasjok og Nortura Målselv på Bardufoss.

Slakteriene genererer betydelige mengder inn- og uttransporter. Inntransportene av levende dyr til slakteriene utgjør mye av transportarbeidet. Transportene påvirkes i stor grad av høysesongen i perioden september-januar.

Nortura Harstad er distribusjonssted for nordlige Nordland, Troms, Finnmark og Svalbard. Kjøttprodukter leveres til Harstad for videre distribusjon.



Nortura Målselv på Bardufoss i Troms slakter og foredler.

Levende dyr hentes inn fra hele Troms fylke, nordre Nordland, samt litt fra Altaområdet i Finnmark. I tillegg kommer det inn helslakt fra Nortura Bjerka og Nortura Karasjok.

Bilde 6-4: Nortura Målselv (Kilde: Nortura)

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Uttransportene fra Nortura Målselv inneholder i hovedsak ferdige produkter, blant annet røkte kjøttpølser for hele landet, kjøttdeig og karbonadedeig. I tillegg til hovedproduktene gir slakting uttransporter i form av avfall, ull, skinn og husdyrgjødsel.

Ved Nortura Karasjok slaktes det husdyr (gris, småfe og storfe) og rein. Det hentes husdyr fra hele fylket, men mye hentes fra distriktene rundt Tana og Alta.

Alt av husdyrslakt går til Nortura Målselv for videreforedling. Transportene går over Kivilompolo. Ca. 30% av produksjonen er slakteavfall som går til Norsk Protein i Balsfjord i Troms. Ved Nortura Karasjok slaktes det også rein. Reinslaktet transporteres både til Nortura Målselv og til Kautokeino for videre behandling.

Nortura Harstad får inn produkter fra Målselv, Trondheim og sør i Norge for videre distribusjon. Disse inntransportene utgjør flere biler pr. uke. Fra sør i Norge kommer semier inn via Narvik med tog. Ut fra Harstad går varene til dagligvaregrossister, storhusholdninger og kjøttprodusenter.

6.3 Veibelastning og transportmiddelfordeling

Transportene innen landbruk varierer både mht til type lastbærer og fyllingsgrad. Det dreier seg om alt fra transporter av levende dyr i tilpassede biler, henting og transport av melk i bulk, til transport av ferdigprodukter.

Deler av transportene i landbrukssektoren er sesongpreget. Dette gjelder i hovedsak for slakteriene. TINEs transporter går jevnt over hele året. Felleskjøpet har noen færre transporter i juli og august.

Togtransport

Med unntak av noe inntransport av kjøttprodukter fra sør i Norge til Norturas distribusjonssted i Harstad, brukes tog i liten grad.

Båttransport

Med unntak av Felleskjøpet og Fiskå Mølle brukes båt i liten grad. Felleskjøpet benytter båt ved inntransport til fylkene, først og fremst til Bergneset men også noe til Harstad, Finnsnes, Sørkjosen, Alta og Smalfjord i Tana. Til transportene ut fra lager/terminal, benyttes bil.

Biltransport og grensekryssing

Biltransport er viktigste transportmiddel for innhenting og distribusjon av råstoff og ferdigvarer i landbruksnæringen.

Det foregår en del mellomtransporter i næringen, dvs transporter mellom f.eks. TINEs sentrallager i Harstad og TINEs anlegg/terminaler i Troms og Finnmark. Dette ser vi innenfor både TINE og Nortura.

Om E6 benyttes til transporter mellom Troms og Finnmark avhenger av om Vest-Finnmark eller Øst-Finnmark er bestemmelsessted.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Av utlandsforbindelsene i landsdelen benyttes Kivilompolo i Finnmark litt mer enn Kilpisjärvi. Forklaringen på dette ligger bl.a. i at transporter mellom Troms og Finnmark routes både over Kilpisjärvi (f.eks. Felleskjøpet på Bergneset) og Bjørnfjell (f.eks. TINE i Harstad). Begge disse transportene benytter imidlertid i stor grad Kivilompolo for å komme til/fra Finnmark.

Veitransportarbeidet

Landbrukstransportene i Troms og Finnmark står for over 13% av registrerte veitransporter for de utvalgte næringene i denne rapporten.

- Veitransportarbeidet knyttet til landbruk i Troms og Finnmark har en ÅDT(V) på rundt 131 i 2017. Dette er omtrent det samme som i 2016.

Transportene er spredt, men med en naturlig konsentrasjon rundt meierier, slakterier og lagerfunksjoner.

De viktigste transportrutene/områdene etter ÅDT(V) for landbruksnæringen er:

- RV83 mellom Harstad og Tjeldsundbrua
- Flere E10 strekninger mellom Tjeldsundbrua og Bjerkvik/E6, og Tjeldsundbrua og Kåringen
- Flere E6 strekninger, men mest på strekningen Bergneset XfV858 inn til Storsteinnes

Finnmark har lavere transportvolum enn Troms. Det er imidlertid en god del landsbrukstransporter:

- Rundt Alta og E6 til Skaidi
- FV98 Smalfjord-Tana bru
- RV92/E45 Karasjok-Kautokeino-Kivilompolo

6.4 Endringer og utviklingstrekk

- Gårder utvikles, enkelte steder, i ei retning der små enheter legges ned til fordel for færre, men større enheter. Dette gjelder spesielt i Øst-Finnmark.
- I Troms er det få nyetableringer, men en ser noen utvidelser i Balsfjord.
- Felleskjøpet på Bergneset i Balsfjord har økende produksjon og distribusjon. Det er en økning i råstoff som tas inn for produksjon til Felleskjøpets anlegg over havna i Bergneset. Etter økt produksjon, samt omstrukturering i distribusjonsområde kjøres det i 2017 ut mere kraftfor fra Bergneset enn i 2016. Samtidig har lastevekten på bulkbilene økt, slik at antall transporter ikke øker i samme grad.
- Mengde melk inn til TINEs meierier i 2017 er tilnærmet lik 2014 og 2016 tallene.
- Hos Nortura Målselv gikk produksjonen av røkte kjøttpølser ned fra 2014 til 2016, da noe av denne produksjonen ble flyttet til et anlegg i Sør-Norge. Produksjonen har vært stabil fra 2016 til 2017.

7 Dagligvarer

Over 17% av de registrerte transportene er knyttet til dagligvarer. Dagligvaretransport står for mye transportarbeid i Troms og Finnmark, spesielt Troms. Dette skyldes bl.a. at to lagerfunksjoner for hele Nord-Norge er lokalisert til Tromsøområdet.

Det samlede veitransportarbeidet knyttet til dagligvarer i Troms og Finnmark fylker anslås til en ÅDT(V) på rundt 169. Det er en liten økning i veitransportarbeidet sammenlignet med 2016.

Transportarbeidet består av inntransportene til COOPs lager i Tromsø og ASKO's lager i Ramfjord, samt deres distribusjon til Troms, Finnmark og deler av nordre Nordland. I tillegg kommer transportene fra REMA's lager i Narvik inn til dagligvarebutikker i fylkene.

En stor del av inntransporten til Troms og Finnmark skjer med tog til Narvik og derfra med bil til lagre i Tromsø eller detaljister forskjellige steder i Troms og Finnmark. I tillegg kommer en stor del av dagligvarene til grossist i Tromsø via Sverige/Finland over Kilpisjärvi. Transporten med modulvogntog øker over Kilpisjärvi.

Distribusjon til Finnmark fylke skjer i stor grad via det finske veinettet og grenseovergangene mellom Finnmark og Finland, samt E6.

De viktigste transportrutene etter ÅDT(V) for dagligvarenæringen er strekningene:

- E8 mellom Nordkjosbotn og Tromsø (Ramfjord og Håpet)
- E6 strekningen mellom Nordkjosbotn og grense Nordland
- E8/E6 Skibotn-Nordkjosbotn-grense Finland
- E10 Bjerkvik-Tjeldsundbrua
- E6 Finnmark/Troms ned til Olderdalen
- Grense Troms – Alta (E6)
- E45 Kivilompolo-Kautokeino-Gievdneuoika

Viktigste grenseoverganger mot utlandet er Kilpisjärvi, Kivilompolo og Bjørnfjell (tog).

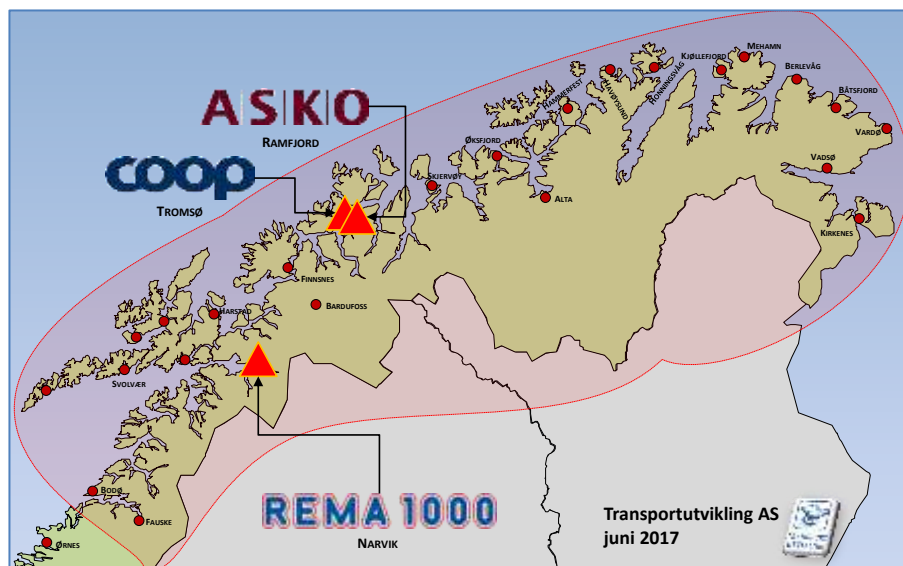
7.1 Sentrale aktører

Dagligvaremarkedet i Norge kontrolleres av tre hovedaktører. De tre aktørene er:

- Coop, med lager i Tromsø (Håpet)
- ASKO/Norgesgruppen, med lager i Tromsø kommune (Ramfjord)
- REMA, med lager i Narvik

REMA distribuerer til hele Troms og Finnmark, samt sørover til midten av Nordland med utgangspunkt i Narvik.

ASKO og Coop distribuerer til hele Troms og Finnmark, samt sørover til Narvik/Tysfjord med utgangspunkt i Tromsø og Ramfjord.



Figur 7-1 viser lokaliseringen av de tre dagligvarelagrene i Nord-Norge.

Distribusjonsområdet er indikert.

Figur 7-1: Lokalisering av dagligvarelagre i Nord-Norge

7.2 Transportmiddelfordeling og veibelastning

For Troms fylke er den faktiske veibelastningen fra dagligvaresektoren i stor grad en konsekvens av lagerstrukturene, siden både Coop og ASKO har lager i Troms.

Togtransport

Inntransportene til lager i Troms fylke foregår i hovedsak via to veivalg:

- tog til Narvik og videre med bil langs E6
- bil gjennom Sverige/Finland og over Kilpisjärvi

Ca. 42% av varevolumet som kommer inn til de to grossistlagrene i Tromsø, kommer via jernbanen, for så å fraktes videre med vogntog. Totalvolumet inkluderer også varer som produseres i Troms, f.eks. fra Mack.

Ca.85% av togtransporten går via Narvik, resten via Fauske. Andelen togtransport i 2017, sammenlignet med 2016, er marginalt redusert.

Biltransport og grensekryssing

Biltransportene knyttet til dagligvaregrossistene er betydelige, både selve inntransporten til lager i Narvik/Tromsø og distribusjonen fra lager til detaljist. En stor del av biltransportene inn til grossist i Troms går fra lager i sør, gjennom Sverige/Finland og inn i Troms fylke via Skibotn/Kilpisjärvi. Coop benytter modulvogntog for en del av sine inntransporter til lager. Denne transporten går over Kilpisjärvi.

I distribusjonsfunksjonen fra de enkelte lagrene i Tromsø og Narvik benyttes bil for stort sett alle transporter i Troms og Finnmark fylker. Det er et betydelig antall biler som går ut fra grossistenes terminaler for levering av dagligvarer til butikker i både Finnmark, Troms og nordlige deler av Nordland.

Transporter fra REMAs lager i Narvik som skal distribueres til butikker i Troms følger E6.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Transportene til Finnmark går ut fra Nordland over Bjørnfjell. Svenske og finske veier benyttes så, før en kjører inn i Finnmark fylke via grenseoverganger fra Finland.

Veivalg inn i Finnmark avhenger av om leveransene skal til Vest-Finnmark eller Øst-Finnmark, samt vær- og føreforhold. For transporter fra Troms til Vest-Finnmark benyttes normalt E6 via Alteidet, mens transporter til Øst-Finnmark går over Skibotn og inn i Finland.

Inn til Finnmark benyttes i stor utstrekning den døgnåpne grenseovergangen Kivilompolo. For transporter med bestemmelsessted helt øst i Finnmark (Kirkenes) benyttes oftest Neiden.

Distribusjonen styres av folketall og lokalisering av butikker.

Båttransport

Bruk av båt er ubetydelig, og redusert fra 2016 til 2017.

Veitransportarbeidet

Dagligvaretransportene i Troms og Finnmark står for over 17% av registrerte veitransporter for de utvalgte næringene i denne rapporten.

- Veitransportarbeidet knyttet til dagligvarer i Troms og Finnmark har en ÅDT(V) på rundt 169 i 2017. Dette er litt høyere enn i 2016.

De viktigste transportrutene etter ÅDT(V) for dagligvarenæringen er strekningene:

- E8 mellom Nordkjosbotn og Tromsø (Ramfjord og Håpet)
- E6 strekningen mellom Nordkjosbotn og grense Nordland
- E8/E6 Skibotn-Nordkjosbotn-grense Finland
- E10 Bjerkvik-Tjeldsundbrua
- E6 Finnmark/Troms ned til Olderdalen
- Grense Troms – Alta (E6)
- E45 Kivilompolo-Kautokeino-Gievdneuoika

7.3 Endringer og utviklingstrekk

- Noe av dagligvarene som i dag går med ARE-toget til Narvik, vil kunne bli flyttet over til bil eller Nordlandsbanen i løpet av 2018.
- Bruk av båt er ubetydelig. Det ble sendt noen paller pr. uke fra Tromsø til Finnmark med Hurtigruten i 2016. Dette godset er nå overført til bil.
- Bruken av modulvogntog har økt fra 2016 til 2017.
- «Dagligvaretrafikken» over Kilpisjärvi er økende. F.eks. er 12 vogntog sørfra pr. uke «flyttet fra» å gå gjennom E6 i Norge til svenske og finske veier, og via Kilpisjärvi i 2017.

8 Mineraler og bergverk

Det samlede veitransportarbeidet knyttet til transport av mineraler, pukk og grus i Troms og Finnmark fylke har en ÅDT(V) på rundt 155. Det meste av veitransportarbeidet vedrører transporter av pukk, grus og sand.

Mineral/bergverksnæringen, inkludert Finnfjord AS, står for nærmere 17% av registrerte veitransporter for utvalgte næringer.

70% av næringens transporter skjer med båt.

Som følge av store volum, genereres det også et betydelig lokalt veitransportarbeid i fylkene. Veitransportstrekningene er vanligvis korte. Dette innebærer at mange regionale/lokale veier i nærheten av store pukk-/grusforekomster har stor transportbelastning. I forbindelse med veg- og utbyggingsprosjekter åpner Statens vegvesen tidvis for lokale brudd/masseuttak for å dekke deler av behov. Dette reduserer transportarbeidet.

Næringen er i stor grad prosjektavhengig, og derfor varierer både omsetning og produksjon fra år til år.

De tre mest belastede veistrekningene/områdene etter ÅDT(V) for mineralnæringen i 2017 er:

- En kort stekning på FV855 mellom Buktamo og Sandbakken
- E6 mellom Bergneset og Andslimoen/Andselv
- FV15/E45 Alta

8.1 Innledning

Både Troms og Finnmark har store transportvolum knyttet til mineraler, og begge fylkene har potensiale forekomster som ikke er kommersialisert.

Som en indikasjon på veitransportarbeidet knyttet til mineraler, har vi innhentet tall fra sentrale aktører innen næringen. Transportene varierer fra transport av store utgående bulkvolum i båt til inntransporter av diesel og sprengstoff med bil.

8.2 Sentrale mineralaktører

Tabell 8-1 viser en liste over noen av de største mineralaktørene. Anleggene er i drift, men Sydvaranger AS hadde svært lav produksjon i 2017.

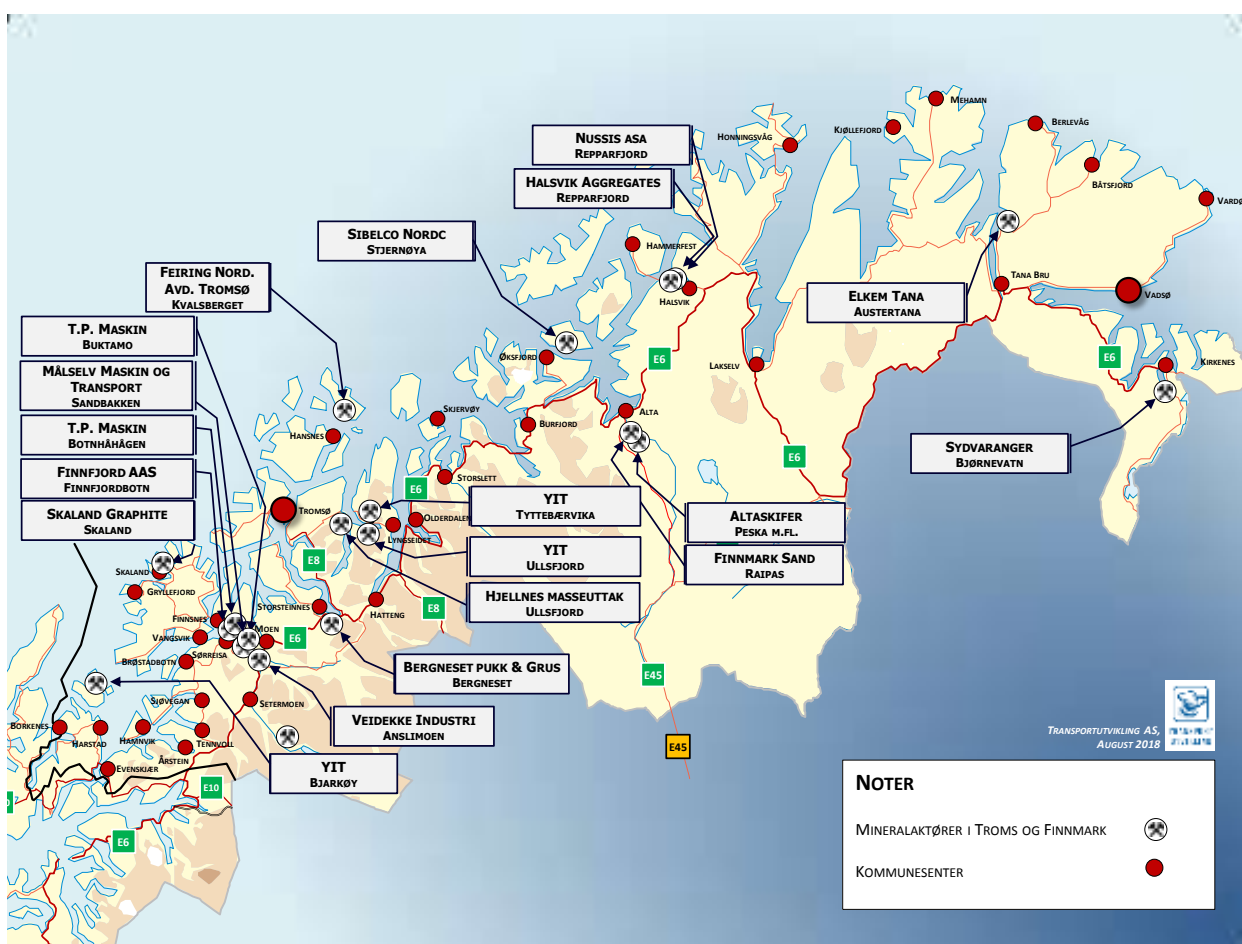
Høsten 2017 ble Feiring Nord AS (tidligere North Rock AS) på Kvalberget, Karlsøy, satt i drift. Den 1. februar 2018 fusjonerte de finske mineralselskapene Lemmenkäinen og YIT. Nytt navn på selskapet er YIT Lemmenkäinen. Lemmenkäinens avdelinger i Nord-Norge er nå avdelinger i det fusjonerte selskapet.

I tillegg er det flere mindre brudd og masseuttak som er periodisk i drift. Disse produserer som regel for et begrenset lokalt marked eller for levering til anlegg under bygging.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Fylke	Kommune	Sted	Bedrift	Eierskap
Finnmark	Alta	Stjernøya	Sibelco Nordic AS avd Stjernøy	SCR Sibelco, Belgia
Finnmark	Alta	Raipas	Finnmark Sand AS	Veidekke Industri AS (50%), Alta Lastebilentral Eiendom AS (50%)
Finnmark	Alta	Peska m.fl.	Altaskifer AS	Minera Skifer AS (50%), Alta Skiferbrudd SA (50%)
Finnmark	Kvalsund	Repparfjord	Halsvik Aggregates	Aggregate Industries UK Ltd. Via Yeoman Halsvik AS
Finnmark	Sør-Varanger	Bjørnevåtn	Sydvaranger AS	Tschudisystemet
Finnmark	Tana	Austertana	Elkem AS, Tana	Bluestar Elkem International Co Ltd Sarl, Kina
Troms	Balsfjord	Bergeneset	Bergeneset Pukk & Grus AS	Br. Karlson Anleggsdrift AS
Troms	Berg	Skaland	Skaland Graphite AS	Leonhard Nilsen & Sønner Eiendom AS (66%) og Rana Gruber AS (34%)
Troms	Harstad	Bjarkøy	YIT Norge AS Avd. Bjarkøy	YIT Norge AS
Troms	Karlsøy	Kvalsberget	Feiring Nord AS	Feiring Bruk AS
Troms	Lenvik	Botnhågen	T.P.Maskin AS	T.P.Maskin AS
Troms	Lenvik	Finnfjordbotn	Finnfjord AS	Fam. Wintervoll
Troms	Lyngen	Tyttebærvika	YIT Norge AS Avd. Tyttebærvika	YIT Norge AS
Troms	Målselv	Anslimoen	Veidekke Industri AS	Veidekke Industri AS
Troms	Målselv	Sandbakken	Målselv Maskin og Transport AS	AF-Gruppen (70%) og Fam. Eriksen (30%)
Troms	Målselv	Buktamo	T.P.Maskin AS	T.P.Maskin AS
Troms	Tromsø	Hjellnes	Hjellnes masseuttak, Ullsfjord	Odd Berg Gruppen
Troms	Tromsø	Forneset	YIT Norge AS Avd. Ullsfjord	YIT Norge AS

Tabell 8-1: Mineralaktører i Troms og Finnmark



Figur 8-1: Lokalisering av mineralaktører i Troms og Finnmark

8.2.1 Skaland Graphite AS

Skaland Graphite produserer grafitt.

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Bedriften produserte i 2017 ca. 10.500 tonn og er stabil fra år til år. Nærmere 95 % av volumene ut fra Skaland Graphite transporteres med båt fra eget kaianlegg.

Inntransporten utføres med bil. Gass kommer fra Sverige, diesel fra Bergneset, paller fra Sørreisa og sprengstoff fra Ballangen.

8.2.2 Sydvaranger AS (Sydvaranger Gruve) i Kirkenes

Frem til høsten 2015 var Sydvaranger AS eid av det Australsk registrerte selskapet Northern Iron. Sydvaranger Gruve AS gikk konkurs høsten 2015, og ble i 2016 overtatt av selskap kontrollert av tidligere eier Felix Tschudi. I 2017 ble det produsert 42.000 tonn jernmalmkonsentrat og 15.000 tonn puk. Dette ble skipet ut. Utover denne utskipningen har det ikke vært drift i 2017. I 2014 ble det skipet ut mer enn 2.3 millioner tonn og i 2016 78.000 tonn.

8.2.3 Sibelco Nordic avd. Stjernøya

Sibelco på Lillebukt, Stjernøya er en avdeling av Sibelco Nordic AS. Selskapet produserer Nefelinsyenitt, som skipes ut med bulkfartøy fra Stjernøya i Alta kommune til Europa.

Produksjonen er relativt stabil, og det ble skipet ut ca. 250.000 tonn Nefelin syenitt i 2017.

Sibelco har egen hurtiggående kombinert passasjer og godsått, MS «Nefelin», som ble satt i drift i november 2014. Fartøyet fører personer og gods mellom fastlandet og Lillebukt, Stjernøya. I tillegg anløper MS «Vargøy» og tidvis Nor Lines` fartøy anlegget.

8.2.4 Kvartsittbruddet i Tana

Elkem Tana, i Austertana, er et av verdens største kvartsittbrudd. Fra 2014 har driften vært stabil og det brytes ut ca. 850.000 til 900.000 tonn kvartsitt til bruk i ferrosilisiumindustrien. De fleste kundene befinner seg i Norge, men også på Island. Produksjonen skipes ut med bulkfartøy, til bl.a. store bedrifter lokalisert i Nord-Norge (LKAB i Narvik, Finnfjord Smelteverk, Salten Verk og Fesil på Mo).

Biltransport benyttes til inntransport av sprengstoff, deler, drivstoff mv.

Det er ikke planer om å øke produksjonsvolum fra dagens nivå, men det foreligger planer om å utvide området for kvartsittutvinning og sikre fremtidig drift de neste 50 årene. Bedriften anslår at de beste delene av dagens område har ressurser for 10 – 15 års drift.

8.2.5 Altaskifer AS

Forekomstene ligger 15-20 km fra bunnen av Altafjorden, og det vesentligste av skiferen skipes ut fra Skiferkaia i Bossekop.

Det er flere operative brudd, som er fordelt på 3 driftsområder med veitilknytning til kai; Peska-Langvann er hovedbruddet. I Detsika-bruddet er det lite produksjon og i Stilla ble det ikke tatt ut skifer i 2017.

I 2017 ble ca. 18.900 tonn skipet ut fra Alta. Skiferen ble transportert med bil fra bruddene til Alta havn.

8.2.6 Finnfjord AS (Finnfjord smelteverk)

Finnfjord AS anses å komme inn under kategorien tungindustri, - eller kraftforedlende industri.

Finnfjord AS ligger i Finnfjordbotn i Lenvik kommune. Familien Wintervoll, ved selskapet Winco AS, eier smelteverket. Smelteverket er en av Europas største produsenter av ferrosilisium og produserer årlig ca. 100 000 tonn. I tillegg produseres det ca. 8 000 tonn silika. Mer enn 90 % av volumene ut fra Finnfjord transporteres med båt. Innsatsfaktorer (kull, koks, kvarts, jernpellets, treflis og elektromasse) kommer med båt.

8.2.7 Utsalgssteder, betongstasjoner og asfaltverk

Det er noen større utsalgssteder av pukk, grus og sand i fylkene bl.a. i Tromsø (Lemmenkaïnen, Bergneset Pukk og Grus AS, Berg Betong AS m.fl.), Harstad (Br. Rekstad m.fl.), Alta (Finnmark sand AS) m.fl.

Det er også flere store asfaltverk som f.eks. Lemminkäinen anlegg i Tromsø, Kasfjorden (Harstad) og Alta og Veidekke på Bardufoss og Alta. I tillegg er det flere mobile asfaltverk.

Det er flere store betongstasjoner i fylkene. I Tromsø har bl.a. Ferdig Betong AS og Berg Betong AS sine anlegg. I Harstad er Hålogaland Grus og Betong AS lokalisert. På Bardufoss finner vi Storegga Betong AS med avdelinger i Målselv, Finnsnes og Balsfjord. I Tromsø, på Skattøra, har Norcem en stor sementsilo som dekker det lokale behovet. Ølen Betong AS har avdelinger i Vadsø, Hammerfest og Kirkenes. I tillegg er det flere andre.

8.3 Transportmiddelfordeling og veibelastning

Mineralnæringen består av brudd og masseuttak av varierende størrelse som er lokalisert både langs kysten og inne i landet. De største uttakene finner vi langs kysten, og disse benytter i stor grad båt som transportmiddel.

I 2017 ble det samlet registrert nærmere 3,5 millioner tonn inn- og utgående transporter, herunder industribedriften Finnfjord AS. Dette er en betydelig reduksjon sammenlignet med 2016.

Båttransport

Over 70% av transportene gikk med båt i 2017 (65% i 2016).

Togtransport

Det er ikke registrert togtransporter knyttet til mineralnæringen i Troms og Finnmark, med unntak av Sydvarangers 57.000 tonn fra Bjørnevatn til Kirkenes.

Biltransport og grensekryssing

Finnfjord AS transporterer ca. 10.500 tonn Ferrosilisium ut med bil fra verket i Finnfjordbotn til Finland. Skaland Graphite AS har inntransport med bil fra Sverige (ca. 16 tonn kjemikalier fra Piteå og ca. 450 tonn gass fra Luleå).

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Veitransportarbeidet

Ca. 825.000 tonn ble transportert med tunge kjøretøy, - gjerne 25-30 tonn pr last.

Mineral/bergverksnæringen i Troms og Finnmark, inkludert Finnfjord AS, står for ca. 17% av registrerte veitransporter for de utvalgte næringene i denne rapporten.

- Veitransportarbeidet knyttet til transport av mineraler, pukk og grus i Troms og Finnmark har en ÅDT(V) på rundt 166 i 2017. I 2016 var ÅDT(V) på 228. Nedgangen er prosjektrelatert.
- Hovedtyngden av veitransportarbeidet vedrører transporter av pukk, grus og sand.

Veitransportstrekningene er vanligvis korte, noe som innebærer at mange regionale/lokale veier i nærheten av store pukk-/grusforekomster har stor transportbelastning.

De tyngst trafikkerte veistrekningene/områdene etter ÅDT(V) for mineralnæringen i 2017 er:

- En kort stekning på FV855 mellom Buktamo og Sandbakken
- E6 mellom Bergneset og Andslimoen/Andselv
- FV15/E45 Alta
- R94 Skaidi-Repparfjord
- FV855, diverse strekninger mellom Sandbakken og Finnfjordbotn
- E8 Fagernes-Tromsdalen

8.4 Endringer og utviklingstrekk

- Flere store vegutbygginger er ferdigstilt eller har vært i en slutfase i 2017. Dette påvirker direkte produksjonen hos enkelte av mineralleverandørene.
- Produksjonen i Sydvaranger Gruve har vært liten etter konkursen i 2015, og i 2017 har det nesten ikke vært produksjon.
- Bergneset Pukk og Grus har redusert transport på sjø som følge av manglende kai-kapasitet på Bergneset. Store mengder grus og pukk som før gikk på sjø transporteres nå med bil.
- Feiring Bruk AS åpnet i 2017 et større mineralbrudd på Kvalsberget i Karlsøy kommune.
- Det pågår en omstrukturering i mineralnæringen. Flere brudd/masseuttak er kjøpt opp og det blir færre eiere. Flere er eid av utenlandske eiere.
- Staten og fylkene planlegger oppstart av flere større vegprosjekter i kommende år. Om disse utbyggingsprosjektene vil føre til større produksjon på de etablerte brudd- og masseuttakene er næringen usikker på. Vi registrerer at entreprenører som er ansvarlig for større utbyggingsprosjekter etablerer, der det er mulig, egne lokale brudd og masseuttak, mobile knuseverk, betongstasjoner og asfaltverk.

9 Petroleum

Det samlede veitransportarbeidet knyttet til distribusjon av petroleumsprodukter i Troms og Finnmark fylke har en ÅDT(V) på rundt 118.

Næringen står for 12% av det registrerte veitransportarbeidet.

Det største transportarbeidet på vei genereres som følge av distribusjon av petroleumsprodukter til konsumenter og næringsliv, ikke av basevirksomhet i en normal driftsfase. Polarbase AS er eneste operative offshorebase.

Inntransport til tankanleggene skjer med båt.

De tyngst trafikkerte veiene i Troms og Finnmark knyttet til bildistribusjon av petroleumsprodukter ligger i nærheten av de store tankanleggene (Tromsø, Harstad, Bergneset, Alta og Kirkenes) og bysentra.

De tre tyngst trafikkerte veistrekingene/områdene etter ÅDT(V) for petroleumsnæringen er:

- RV83 Tjeldsundbrua-Harstad
- E6 Bergneset-Buktamo/Andselv
- E10 Bjerkvik-Tjeldsundbrua

Av fylkesveiene har FV855 (mot Senja/Sørreisa) og FV53 (Tromsø) stor belastning.

9.1.1 Kysttankanlegg

Kysttankanleggene har en viktig funksjon i forhold til mottak og distribusjon av petroleumsprodukter. De regionale tankanleggene forsynes av mindre tankskip. Deretter skjer det en videredistribusjon til privatmarkedet (f.eks. bensinstasjoner) eller næringsmarkedet (industriell virksomhet, mindre tankanlegg, skipsfart osv.). I hovedsak skjer slik distribusjon med bil.

Tabell 9-1 viser en oversikt over større depoter/tankanlegg, samt BNG i Hammerfest.

Fylke	Kommune	Sted	Bedrift	Eierskap
Finnmark	Alta	Alta	Circle K, Alta	Circle K
Finnmark	Båtsfjord	Teinskjæret	Bunker Oil AS avd Båtsfjord	Bunker oil
Finnmark	Hammerfest	Fuglenes	Bunker Oil AS avd Hammerfest	Bunker oil
Finnmark	Hammerfest	Melkøya	Barents NaturGass AS	Broadview Energy Solutions B.v.
Finnmark	Nordkapp, Vardø, Alta, Berlevåg, Tana og Vadsø	Honningsvåg, Vardø, Alta, Berlevåg, Kirkenes, Tana og Vadsø.	Mindre kystanlegg (Minol)	Minol
Finnmark	Sør Varanger	Prestøya	Circle K, Kirkenes	Circle K
Finnmark	Sør Varanger	Jakobsnes	St1 Norge AS avd Depot Kirkenes	St1 Norge
Troms	Tromsø	Tromsdalen	St1 Norge AS avd Depot Skjelnan	St1 Norge
Troms	Tromsø	Tromsø	Bunker Oil AS Tromsø Tankanlegg	Bunker oil
Troms	Balsfjord	Bergneset	Shell Bergneset	Forsvaret
Troms	Harstad	Harstad	Gangsåstank	Circle K
Troms	Tromsø	Tromsø	Uno-X Tankanlegg, Ramsund	Uno-X Norge AS

Tabell 9-1: Større tankanlegg i Troms og Finnmark

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

- Bunker Oil har hovedanlegg i Tromsø og anlegg i Hammerfest og Båtsfjord.
- Circle K har driftsansvaret for tankanlegget på Gangsås i Harstad (Gangsåstank). Gangsåstank er et av hoveddepotene for raffinerte oljeprodukter i Norge, og fra dette tankanlegget forsynes kunder i Troms og Nordland. De har også anlegg i Kirkenes og Alta.
- Uno-X har kjøpt Forsvarets bunkersanlegg på Olavsvern og har p.t. ingen aktivitet.
- Shell (ST 1) har tankanlegg i Tromsø (Skjelnantank), Kirkenes og Bergneset (Forsvarets anlegg).
- Barents NaturGass AS har bygget opp et LNG anlegg i Rypefjord. Selskapet distribuerer LNG med bil fra Melkøya lokalt i Finnmark, til Troms, Nordland og Sverige.

Det er flere mindre depot langs kysten som drives i privat regi og forsynes med tankbåt eller bil fra større depot.

Forsvaret har noen anlegg, spesielt i tilknytning til flyplasser og «beredskapslagre».

9.1.2 Veibelastning og transportmiddelfordeling

Petroleumsnæringen har noen store hovedanlegg i Harstad og Tromsø. Anlegget på Bergneset er eid av Forsvaret, men operatør (sivil del) er Shell. Fra disse anleggene distribueres petroleumsprodukter ut til mindre anlegg, enten med båt eller bil. De mindre anleggene leverer til båt langs kai og til drivstoffstasjoner og ulike næringer og lufthavner med bil.

Båttransport

I 2017 ble det samlet registrert nærmere 8 millioner tonn inn- og utgående båttransporter. I tillegg kommer leveranser til Forsvaret. 6 millioner tonn vedrører aktiviteten på Melkøya, der det har vært en økning på ca. 500.000 tonn fra 2016. 94% av transportene i 2017 gikk med båt.



Bilde 9-1: Melkøya (Kilde; Norsk Petroleum.no)

Togtransport

Det er ikke registrert togtransporter knyttet til petroleumsnæringen i Troms og Finnmark.

Biltransport og grensekryssing

Barents NaturGass AS har noe transport som krysser grensene til Sverige og Troms, samt Nordland. Svenske selskaper leverer gass og kjemikalier til Troms. Enkelte petroleumselskaper har tidvis noen transport fra Troms til Finnmark med petroleumsprodukter som ikke leveres fra båt.

De største «grensekryssende» transportene skjedde mellom Nordland og Troms (ÅDT 12).

Veitransportarbeidet

Petroleumsnæringen i Troms og Finnmark står for 12% av registrerte veitransporter for de utvalgte næringene i denne rapporten.

- Veitransportarbeidet knyttet til transport av drivstoff i Troms og Finnmark har en ÅDT(V) på rundt 118 i 2017. I 2016 var ÅDT(V) på rundt 127.

De mest belastede veistrekningene/områdene etter ÅDT(V) for petroleumsnæringen er:

- RV83 Tjeldsundbrua-Harstad
- E6 Bergneset-Buktamo/Andselv
- E10 Bjerkvik-Tjeldsundbrua
- FV855 Buktamo-Finnfjordbotn
- E6 Bergneset -Nordkjosbotn
- FV53 Skjelnan-XE8
- E8 Breivika via tunnelen

Transportarbeidet i Finnmark er lavere enn i Troms. Rundt Alta er det imidlertid relativt mye trafikk av petroleumsprodukter.

Av fylkesveiene nevner vi at FV855 (Buktamo inn til Senjaområdet og Sørreisa) og FV53 i Tromsø (Skjelnantank) har stor belastning. I Finnmark er det noe trafikk langs FV98/Tana bru.

9.2 Endringer og utviklingstrekk

- Innen petroleumsdistribusjon har utviklingen gått mot store sentraldepoter, der flere oljeselskap tar ut drivstoff fra samme depot. Det er usikkerhet mht hvordan denne petroleumslogistikken vil utvikles, bl.a. i forhold til hvilke nye energikilder som vil bli tatt i bruk (elektrisitet, gass, hydrogen osv.).
- Det er ingen endringer i antallet større drivstoffanlegg fra 2016 til 2017.
- Uno-X sitt anlegg i Olavsvern (Tromsø) er ikke satt i drift. Det forhandles med en etablert petroleumsbedrift om å overta anlegget i løpet av 2018.
- Vi har registrert noe mindre transport på veg mellom Troms og Finnmark i 2017 i forhold til 2016.

10 Avfallstransporter

Det samlede veitransportarbeidet knyttet til avfallsnæringen i Troms og Finnmark fylker anslås til en ÅDT(V) på rundt 132. Ikke alle de private selskapene er med i anslaget.

Avfallsnæringen står for over 13% av registrerte veitransporter for de utvalgte næringene.

Flere avfallsselskap har tatt i bruk eller planlegger å ta i bruk modulvogntog.

Forbrenningsanleggene i Tromsø og Bodø har ført til mindre transportarbeid på vei ut av landsdelen.

De tre viktigste transportrutene etter ÅDT(V) for avfallsnæringen er strekningene

- E8/RV862/FV862 mellom Nordkjosbotn og til Tromsø og Breivika
- E6 Bergneset-Buktamo
- E10 Bjerkvik-Tjeldsundbrua

Av grenseovergangene går det mest transport over Kivilompolo (E45).

Avfall er i dag råvarer for en industri som skaper store verdier. I Norge behandles og gjenvinnes rundt 13 millioner tonn avfall.

Den enkelte kommune har ansvar for å samle inn husholdningsavfall blant sine innbyggere. Noen kommuner har valgt å samarbeide om renovasjonen basert på interkommunalt samarbeid, mens andre velger å ha en egen kommunal renovatør. Det finnes også flere private aktører i dette markedet.

Næringsavfall er avfall som oppstår i forbindelse med privat og offentlig nærings- og forvaltningsvirksomhet. Næringsavfall skal leveres til et godkjent mottak for behandling, og det er avfallsbesitter som har ansvar for at dette blir levert. Avfallsselskapene organiserer avfallsinnsamling og gjenvinning etter gjeldende regelverk. Ulike selskap har ansvar for ulike typer avfall.

Avfall genererer betydelige transportmengder, -både inn til avfallsselskapene fra husholdninger og næringsliv, og ut fra avfallsselskapene til forskjellige former for gjenvinning.

I 2009 ble det innført et lovverk som stiller strengere krav til deponering av biologisk nedbrytbart avfall. Dette har bidratt til å oppfylle miljømål, men også ført til økt veitransport.

10.1 Aktører

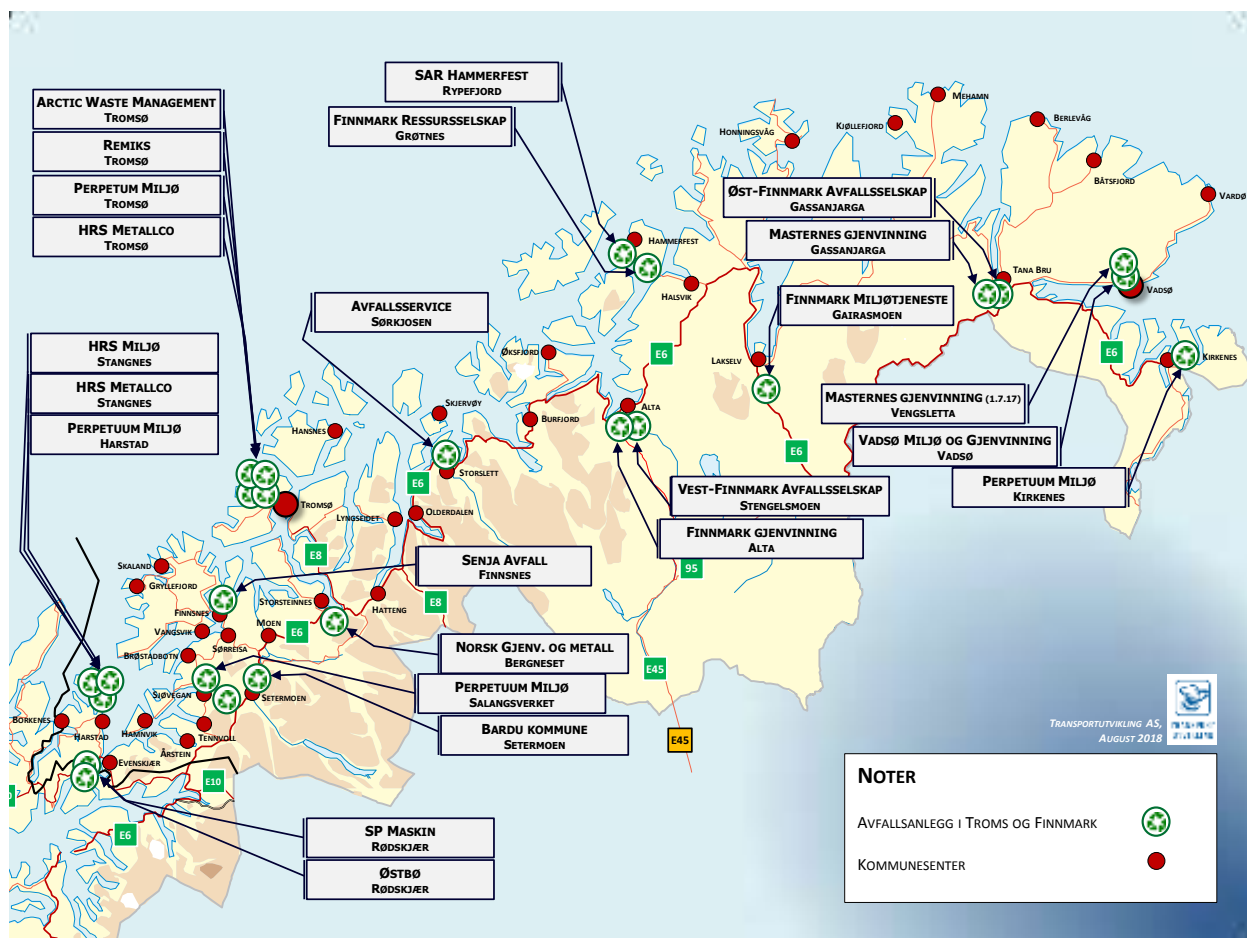
I Troms og Finnmark er det både offentlige (kommunale/interkommunale) og private avfallsselskap. Tabell 10-1 viser en oversikt over de største aktørene (alfabetisk etter kommunenavn).

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Fylke	Kommune	Sted	Bedrift	Eierskap
Finnmark	Alta	Stengelsmoen	Vest Finnmark Avfallselskap IKS	Kommunene: Alta, Kautokaino, Hasvik og Loppa
Finnmark	Alta	Amtmannsveien 20	Finnmark Gjenvinning AS	Wergeland Halsvik AS (50%) og Franzfoss Gjenvinning AS (50%)
Finnmark	Hammerfest	Rypefjord	SAR	SAR-Gruppen AS
Finnmark	Kvalsund	Grøtnes	Finnmark Ressursselskap AS	Kommunene: Hammerfest og Kvalsund
Finnmark	Porsanger	Gairasmoen	Finnmark Miljøtjeneste AS	Kommunene: Måsøy, Nordkapp, Porsanger, Karasjok, Lebesby og Gamvik
Finnmark	Sør-Varanger	Kirkenes	Perpetuum Miljø AS Avd. Kirkenes	Perpetuum Miljø AS
Finnmark	Tana	Gassanjarga	Øst Finnmark Avfallselskap AS	Kommunene: Berlevåg, Båtsfjord, Vardø, Nesseby, Tana og Sør-Varanger
Finnmark	Tana	Gassanjarga	Masternes Gjenvinning AS	Øst Finnmark Avfallselskap AS
Finnmark	Vadsø	Vadsø	Norsk Gjenvinning og Renovasjon Avd. Vadsø	Norsk Gjenvinning Norge AS
Finnmark	Vadsø	Vadsø	Masternes Gjenvinning AS	Øst Finnmark Avfallselskap AS
Finnmark	Vadsø	Vadsøya	Vadsø Miljø & Gjenvinning AS	Roger Wille
Troms	Balsfjord	Bergneset	Norsk Gjenvinning Metall AS Avd. Balsfjord	Senja Avfall IKS
Troms	Bardu	Setermoen	Bardu kommune - renovasjon	Bardu kommune
Troms	Harstad	Mercurveien 69	Perpetuum Miljø AS avd. Harstad	Perpetuum Miljø AS
Troms	Harstad	Stangnes	HRS Miljø AS avd. Harstad	Hålogaland Ressursselskap IKS
Troms	Harstad	Stangnes	HRS Metallco AS, avd. Harstad	Hålogaland Ressursselskap IKS
Troms	Harstad	Rødskjær	SP Maskin AS	Steinar Hugo Pedersen
Troms	Harstad	Rødskjær	Østbø AS avd. Harstad	Saltens Bilruter AS (81,49%), Søndre Helgeland Miljøverk (18,51%)
Troms	Lenvik	Finnfjordbotn	Senja Avfall IKS	Kommunene Balsfjord, Berg, Dyrøy, Lenvik, Målselv, Sørreisa, Torsken, Salangen, Tranøy
Troms	Nordreisa	Sørkjosen	Avfallsservice IKS	Kommunene Lyngen, Storfjord, Kåfjord, Skjervøy, Kvænangen
Troms	Salangen	Salangverket	Perpetuum Miljø AS	Perpetuum AS (64%) HRS Miljø AS (34%)
Troms	Tromsø	Tromsø	Remiks IKS	Kommunene Tromsø og Karlsøy
Troms	Tromsø	Tromsø	Perpetuum Miljø AS	JPB AS (42,52%), Haldorsen AS (42,52%) m.fl.
Troms	Tromsø	Tromsø	HRS Metallco AS, Avd. Tromsø	Hålogaland Ressursselskap IKS
Troms	Tromsø	Tromsø	Arcic Waste Management AS	Remiks Næring AS (39%), Reno-Vest Bedrift AS(39%), Avfallsservice AS (11%), Senja Avfall Næring AS (11%)

Tabell 10-1: Sentrale aktører innenfor avfallsnæringen i Troms og Finnmark

Figur 10-1 viser lokaliseringen av avfallsaktørene i Troms og Finnmark. I tillegg har disse aktørene flere mindre lager/opsamlingsplasser.



Figur 10-1: Lokalisering sentrale avfallsaktører i Troms og Finnmark

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

I de registreringer som er foretatt i prosjektet er det identifisert nærmere 290.000 tonn avfall som transporteres inn til avfallsselskapene/ behandlingsanleggene. Målt i tonn er dette ca. 4% mindre enn i 2016. Tallet omfatter både avfall fra husholdninger og næringsavfall. Volumene er større, da ikke alle private selskap er med i tallmaterialet.

I Troms og Finnmark blir ca. 40% av avfallet gjenvunnet lokalt, bl.a. via fjernvarmeanlegg, lagring, tradisjonelt deponi, kompostering og miljøbehandling.

Ca. 25% går til fjernvarmeanlegg i Sverige og 20% går til Nordland. Det øvrige går i hovedsak til Østlandet og Trøndelag.

På Skattøra i Tromsø er fjernvarmeanlegget Kvitebjørn Varme AS etablert. Anlegget er dimensjonert for å levere opp til 120 GWh. Anlegget tar imot store mengder avfall fra Remiks, Senja Avfall m.fl. Fra Remiks til fjernvarmeanlegget benyttes transportbånd. Store mengder avfall som tidligere ble transportert til Sverige, blir nå gjenvunnet til energi i Tromsø. Tilsvarende effekt har etableringen av fjernvarmeanlegg i Bodø (Bodø Energi AS) hatt. Mye avfall som tidligere ble transportert fra Sør-Troms/Ofotregionen til Sverige transporteres fra 2018 til Bodø.

Avfallsselskapene kan organisere transporten selv, eller den håndteres gjennom andre (meglerselskap). En generell utfordring blant avfallsselskapene er kapasitetsutnyttelsen på kjøretøyene. Dette gjelder både fyllingsgrad på lastede kjøretøy og retningsbalanseproblematikk i form av manglende returtransporter. Dette er en logistikkutfordring bransjen arbeider med.

10.2 Veibelastning og transportmiddelfordeling

Avfallsnæringen står for ca. 13% av de registrerte veitransportene i 2017. Av de samlede transportene i 2017 gikk 14% med båt, mens nærmere 80% benyttet vei (inkludert vei i kombinasjon med tog). Det resterende går til lagring, deponi mv.

Veitransportarbeidet er spredt over hele fylket, men naturlig nok størst rundt avfallsanleggene og de største byene.

Båttransport

I 2017 ble det samlet registrert nærmere 57.000 tonn inn- og utgående transporter med båt. Metall, oljerester og noe brennbart avfall går gjerne med båt. I 2017 gikk ca. 14 % av avfallstransportene i Troms og Finnmark med båt. Det er omtrent det samme som i 2016.

Togtransport

Finnmark Miljøtjeneste benytter tog i Kiruna og Norsk Gjenvinning Metall benytter tog i Narvik. Av den totale utgående mengden avfall utgjør bruk av tog kun 4% i 2017. Dette er litt mindre enn i 2016.

Biltransport og grensekryssing

I 2017 ble ca. 450.000 tonn avfall transportert inn og ut av avfallsanleggene med bil. Dette er litt mindre enn i 2016. Ca. 60% av avfallet transporteres ut av Troms og Finnmark.

De største grensekryssende transportene skjedde over Kivilompolo (ÅDT 10).

Veitransportarbeidet

Avfallsnæringen i Troms og Finnmark står for 13 % av registrerte veitransporter for de utvalgte næringene i denne rapporten.

- Veitransportarbeidet knyttet til transport av avfall i Troms og Finnmark har en ÅDT(V) på rundt 132 i 2017. I 2016 var ÅDT(V) på rundt 149.

De mest trafikkerte veistrekningene/områdene etter ÅDT(V) for avfallsnæringen er:

- E8/RV862/FV862 mellom Nordkjosbotn og til Tromsø og Breivika
- E6 Bergneset-Buktamo
- E10 Bjerkvik-Tjeldsundbrua
- E45 Gievdneguoika-Kautokeino-Kivilompolo
- RV83 Tjeldsundbrua-Harstad

Av fylkesveiene nevner vi at FV862 (Tromsø), FV30 (Alta) og FV855 (Buktamo inn til Senjaområdet og Sørreisa) har stor trafikk.

10.3 Endringer og utviklingstrekk

- Masternes Gjennvinning AS overtok i juli 2017 tømning av husholdningsavfall i Vadsø fra Norsk Gjennvinning og Renovasjon Avd. Vadsø.
- Avfallselskapet Østbø AS har etablert en avdeling på Rødskjær (Harstad) for industriavfall.
- Senja Avfall AS kjøpte i 2017 Norsk Gjennvinning Metall AS avd. Bergneset.
- Remiks AS og Avfallsservice AS eier nå Origo AS i Skibotn. Origo håndterer bl.a. brennbart restavfall. Fra 2018 fikk selskapet tillatelse til å deponere avfall.
- Kvitebjørn Varme i Tromsø er nå kommet i full produksjon. Anlegget tar unna mye avfall fra nærområdet og Senja-regionen. Dette fører til redusert transport til Sverige.
- HRS tok i bruk forbrenningsanlegget i Bodø fra januar 2018. Dette reduserer transport mellom Sør-Troms og nordre Nordland til Sverige.
- Hexa Bioenergi AS sitt fjernvarmeanlegg i Alta gikk konkurs i 2017. Remiks AS og Vefas IKS kjøpte anlegget. Anlegget er bygget om, og blir satt i drift i løpet av 2018. Anlegget vil da kunne ta imot avfallsprodukter i nærområdet til forbrenning.
- Næringen vil etter hvert som vegstandarden blir bedre og tilrettelagt, i større grad enn nå, anvende modulvogntog på lengre transportetapper.

11 Andre transporter

11.1 Post

Postframføringen er konkurranseutsatt. Transport av brevpost er minkende. Elektronisk post har overtatt mye av dette markedet. Pakkepost øker, - som følge av endringer i folks kjøpevaner og mer netthandel. Økning i pakkepost genererer ikke nødvendigvis mer totaltransport, da en må anta at vareleveransen er et substitutt for varer som tidligere ble omsatt via lokale butikker.

Det er større terminaler som betjener fylkene. For Troms fylke er disse Langnes i Tromsø og Bjerkvik i Narvik. I Alta mottar en post fra Langnes og pakkepost via Kiruna, og herfra distribueres post og pakker over hele Finnmark. Tana er et «knutepunkt» for post og pakker som kommer fra Alta og som skal til Øst-Finnmark.

Posten opprettholdt postterminalen på Evenes frem til 31. desember 2017. Den nye terminalen i Bjerkvik var operativ fra våren 2017.

Posten benytter daglig to fly mellom Gardermoen og Troms. Ett av disse mellomlandet på Harstad/Narvik Evenes lufthavn i tur mellom Gardermoen til Tromsø i 2017. I 2018 er det ingen mellomlanding i Evenes. Det andre flyr direkte mellom Gardermoen og Tromsø, med tilknytning til Longyearbyen. Langnes terminalen dekker også Finnmark og Svalbard. Fra Tromsø til Finnmark transporteres post med rutefly og bil.

Med unntak av transporten mellom Tromsø og Finnmark, benyttes postens egne budbiler for distribusjon. I tillegg benyttes ferger og hurtigbåter. Tidvis benyttes også annen ledig bilkapasitet ved behov.

Posten er en stor bruker av tog på strekningene Oslo-Narvik/Fauske. Pakkepost til og fra Finnmark går over Kiruna med tog. Transporten fra jernbaneterminalene skjer med bil.

Som følge av omlegging i Hålogalandregionen fra 1. januar 2018, blir posten som tidligere kom til Evenes distribuert fra Bodø. To biler vil hver dag levere A og B post til Hålogalandsregionen.

Det største transportarbeidet på vei skjer langs E6.

Transportarbeidet på vei har vært relativt stabilt fra 2016 til 2017.

11.2 Andre næringer

Selv om de største næringene er behandlet i rapporten, er det også andre næringer/funksjoner som genererer transportarbeid på vei. Mange av disse transportene er fanget opp via den metodikken som benyttes i prosjektet, - uten at transportene er direkte klassifisert på næringer. Dette kan f.eks. være hvitevarer/brunevarer, møbler, rør/stål, byggevarer/trevarer, transport av biler og anleggsmaskiner mv.

12 Flaskehalsar og forbedringsmuligheter

Vei generelt

Blant respondentene våre fremheves det at veistandarden for Europa-/Riksveiene i Troms og Finnmark er blitt bedre de siste årene. I tillegg er flere utbedringer igangsatt og under planlegging. Utbedringene langs E6 som f.eks. Sørkjostunnelen (Nordreisa) og Nordnestunnelen (Kåfjord) er viktige. Det samme gjelder det planlagte arbeidet med utbedringer over Kvænangsfjellet. Utbedringer over Kvænangsfjellet anses som viktig for forbindelsen mellom Troms og Finnmark.

Representanter for næringene opplyser om fortsatt utfordringer på E6 sør for Langslett, samt E8 øverst i Skibotndalen. E6 stigningen fra Bjerkvik til Troms grense (Gratangsfjellet) er nevnt av flere aktører som en problematisk strekning på vinteren. På samme måte som i 2014, er den sørlige delen av Troms fylke mot Nordland (Gratangsfjellet) den mest trafikkerte strekningen for sjømatnæringen i Troms.

Generelt nevnes vintervedlikehold og for dårlig brøyting som et problem i vinterhalvåret. Dette gjelder spesielt kommunale veier.

Rasfare på flere veistreknings nevnes også, bl.a. på Arnøya i Troms.

Når det gjelder fylkesveiene påpekes det behov for store utbedringer flere steder i fylket. Mange av de samme kommentarene ble mottatt i 2014 og 2016, bl.a. i forhold til veistandarden på Senja.

Det pågår utbedringer på FV866 mellom Skattørbrua og Skjervøy (Langbakken). Dette er positivt. Det gjenstår imidlertid utfordringer knyttet til tunneler med lave profiler, enveiskjørt bru mv. Utbedring av Maursundtunnelen og ny bru over Skattørsundet nevnes som viktige tiltak.

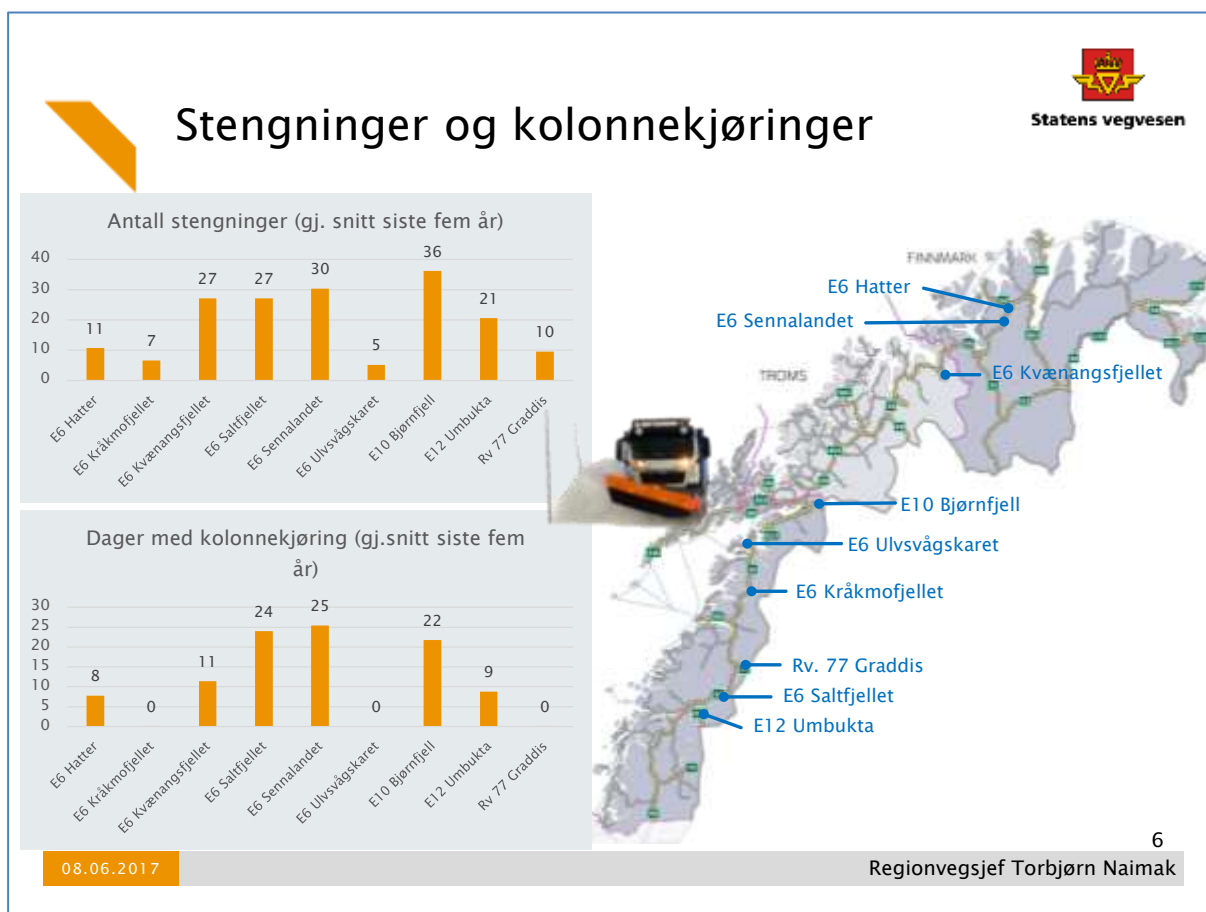
Kolonnekjøring og vinterstenging

Mange av bedriftene i Troms og Finnmark påpeker at vintervedlikehold og dårlig brøyting er et problem. Dette gjelder også mange kommunale veier.

Problematikken rundt Kvænangsfjellet nevnes av mange. De planlagte utbedringer ses på som svært positive.

Stengte eller ufremkommelige veier på vinteren er et spesielt problem for en av fylkets viktigste næringer, - tradisjonelt fiskeri. Store deler av fisket foregår i vinterhalvåret.

Figur 12-1 viser en oversikt over stengninger og kolonnekjøringer de siste fem årene på riksveinettet i Nord-Norge. Av figuren ser vi at Kvænangsfjellet gjennomsnittlig har hatt 27 stengninger pr år og 24 tilfeller av kolonnekjøring (Kilde: Statens Vegvesen).



Figur 12-1: Stengninger og kolonnekjøring på riksveier i Nord-Norge (Kilde: Statens Vegvesen)

Modulvogntog

Flere av næringene har lange transportruter og det er et ønske om økt bruk av modulvogntog. Bruken begrenses av at bare deler av veinettet er tilrettelagt for slik transport.

På enkelte veier som i prinsippet er tilrettelagt for modulvogntog, gjelder en vinterbegrensning som gjør at transportene ikke kan organiseres på helårlig basis og utnytte skalafordelene på vinteren. I vinterperioden (16.oktober-30. april) reduseres tillatt totalvekt fra 60 til 50 tonn. På riks-/europaveier og primære fylkesveier er det slik begrensinger på:

- E6 Nordland gr.–Nordkjosbotn X E8
- E10 Nordland gr.–Lille Skånland rasteplass
- FV 855 Buktamo x E6 - Botnhågen forbrenningsanlegg
- FV 858 Tømmerelv x E6 - Storsteinnes x kv. Meieriveien

På flere veistrekninger har Statens Vegvesen trafikktegninger der forskjellige lengdegrupper av kjøretøy registreres. Slike tellinger finnes p.t. ikke for modulvogntog.

Døgnhvileplasser

Døgnhvileplasser (truck-stop) bør bygges flere steder i fylkene. Sjåførere har behov for å kunne benytte tilrettelagt hvileplass med sanitærforhold. I dag opplyser næringen at er det vanskelig å finne avkjørsler/lommer for å kunne bruke eksisterende toalettfasiliteter og å kunne hvile. I

sommerhalvåret benyttes disse av turister og i vinterhalvåret er ikke avkjørsler/lommer brøytet og/eller toalettanlegg er stengt.

Tollstasjoner

Nord for Tysfjorden i Nordland er det 8 tollstasjoner som gir forbindelse til Russland, Finland og Sverige. To av disse har døgnåpen drift. Grenseovergangene Kilpisjärvi (E8) og Kivilompolo (E45) har størst trafikk, og begge har døgnåpen drift. I Finnmark er Karigasniemi, Utsjok og Neiden viktige grensestasjoner. Nattestengning av E10 Bjørnfjell er påpekt som en flaskehals, spesielt for bedrifter sør i Troms.

Flere av næringene som har transporter ut/inn i Finnmark etterlyser flere døgnåpne tollstasjoner. Utsjok tollsted pekes på som et ønsket tollsted for døgnåpen fortolling. Ved døgnåpen stasjon ved Utsjok tollsted vil det være tilrettelagt for modulvogntog via Finland til Tana. Det er ikke mulig åpent for modulvogntog over Kivilompolo, utover at det er en omlastingsmulighet ca. 300 innenfor grensen på norsk side.

Ferge

I Troms og Finnmark er det ett lakseslakteri og flere fangstmottak som er 100 % avhengig av ferge for å nå ut til sine markeder. Ingen av fergesambandene er døgnåpne. Vi nevner to eksempler på fergeavhengige bedrifter:

- Arnøy Slakteri på Arnøya i Skjervøy kommune har hatt en betydelig vekst de siste årene 288% (3.376 kjøretøy > 14m)
- Nergård Sørøya og Lerøy Norway Seafoods anlegg på Sørøya står for nærmere 90% av tungtrafikken på sambandet Øksfjord-Hasvik. Det meste av fisketransportene skjer fra januar til juni.

Tilstrekkelig kapasitet, regularitet og næringsriktige avganger er viktig for utviklingen av næringene.

Havn

Det er få kommentarer knyttet til havnene. Enkelte nevner imidlertid at kommunale havneavgifter gjør sjøtransporten unødvendig dyr, spesielt på korte avstander.

Det pågår imidlertid et viktig arbeid mht. overføring av fiskerihavnene fra staten til regionene. Det er viktig med avklaringer ovenfor fylkene hvilke havner som skal ligge under regionene, samt vilkårene knyttet til en slik overføring.

Kaianleggene på Bergneset (Balsfjord) er ikke dimensjonert for dagens eller økende trafikk.

Jernbane

Jernbanens regularitet og kapasitet i Narvik er bemerket av flere. Toget kunne vært benyttet i større grad ved bedre regularitet og flere avganger. Bl.a. har havbruksaktører påpekt behovet for andre avgangstider fra Narvik.

Fly

Flere av sjømataktørene i fylket benytter flyfrakt. Et ønske om tilrettelegging for flyfrakt fra regionen nevnes av flere. Bardufoss i Troms, Lakselv i Finnmark og Evenes i nordre Nordland er nevnt som flyplasser som bør utvikles videre med tanke på flyfrakt.

Tilførsel av elektrisitet

I tillegg til bussparken, forventes det at en økende andel av sjøtransporten kommer til å benytte miljøvennlige fremdriftsformer. Dette gjelder både ferger og hurtigbåter. Tilgangen på elektrisitet til kaianleggene er avgjørende for en slik satsing. Ofte vil det ikke være tilstrekkelig strømtilførsel ved de aktuelle kaianleggene, noe som innebærer at tilførselen må oppgraderes og/eller at rutene må tilpasses tilgjengelig effekt ved at fartøyene får lengre ligge-/ladetider.

13 Vedlegg

Følgende vedlegg gjengis på de neste sidene:

13.1 Europa-/Riksveier i Troms og Finnmark 2018
0

Kart, havbruksnæringens veitransporter

13.3 Kart, sjømatnæringens veitransporter

13.4 Kart, alle vurderte næringer – veitransport

13.5 Kart, alle næringer ex. sjømat - veitransport

Kartene (13.2-13.5) er gjengitt i A4 format i rapporten. Kartene har en detaljeringsgrad som tilsier at de bør skrives ut i minimum A3-format.

Kartene som viser totaltransport (13.4) og totaltransport ex. sjømat (13.5) har noter som viser konsentrert/høy veibelastning rundt Alta og Tromsø. Detaljbelastningen fremgår ikke av kartene.

13.1 Europa-/Riksveier i Troms og Finnmark 2018

Veinr.	Strekning i Troms fylke	Strekningstype
E6	Nordland gr. – Nordkjosbotn x E8	Modulvogntog (25,25 m/60 t)
E6	Olderbakken x E8 - fv. 295	Modulvogntog (25,25 m/60 t)
E6	Olderbakken x E8 – Skibotnterminalen	Modulvogntog (25,25 m/60 t)
E6	x E8 Skibotn sørover til Nallovuohppa (omlastingsplass)	Modulvogntog (25,25 m/60 t)
E6	x fv. 295 (Nordkjosbotn) – Stormoen avfallsdeponi	Modulvogntog (25,25 m/60 t)
E8	Riksgr. Galgjavri – rkj. rv. 862 Terjevika	Modulvogntog (25,25 m/60 t)
862	Terjevika x E8 – Tromsø lufthavn	Modulvogntog (25,25 m/60 t)
E6	Nordland gr. / Gratangseid – Finnmark gr. / Alteidet	Normaltransport (19,5 m/50 t)
E8	Riksgr. Galgjavri – x rv. 862 Terjevika	Normaltransport (19,5 m/50 t)
E8	Arm Sandvikeid - Ramfjordnes	Normaltransport (19,5 m/50 t)
E8	Arm Tromsdalen – Ishavskatedralen	Normaltransport (19,5 m/50 t)
E8	Arm til Tromsøysundv./fv. 53	Normaltransport (19,5 m/50 t)
E10	Nordland gr. /Langvatnet – Nordland gr./Sandtorg	Normaltransport (19,5 m/50 t)
E10	Nordland gr./Austerdalen – Gullesfjordbotn rkj. rv. 85	Normaltransport (19,5 m/50 t)
E10	Gullesfjordbotn rkj. rv. 85 – Nordland gr./Sørðalstunnelen	Normaltransport (19,5 m/50 t)
E10	Arm til gml Lilleng Fk.	Normaltransport (19,5 m/50 t)
E10	Arm til gml Steinsland Fk.	Normaltransport (19,5 m/50 t)
83	Kjeldsund bru V rkj. rv. 83 – Sama Rkj. fv. 867/fv. 83	Normaltransport (19,5 m/50 t)
85	Bogvika x E6 – Sortland N	Normaltransport (19,5 m/50 t)
85	Nordland gr. / Austerdalen –Gullesfjordbotn rkj. E10	Normaltransport (19,5 m/50 t)
853	Andselv rkj. E6 – Bardufoss lufthavn	Normaltransport (19,5 m/50 t)
862	Terjevika rkj. E8 – Tromsø lufthavn	Normaltransport (19,5 m/50 t)
862	Gjæverbukta rkj. rv. 862 – Rkj. Ringsv. X ved Jekta	Normaltransport (19,5 m/50 t)
E6	Nordland gr. / Gratangseid – Setermoen rkj. Fv. 847– Storslett x fv.	Tømmertransport (24 m/60 t)
E6	Nordreisa bru I og II	Tømmertransport (22 m/50 t)
E6	Storslett x fv. 865 - Finnmark gr. /Alteidet	Tømmertransport (24 m/60 t)
E6	Rampe Olderbakken x E8	Tømmertransport (24 m/60 t)
E8	Riksgr. Galgjavri – rkj. rv. 862 Terjevika	Tømmertransport (24 m/60 t)
E8	Arm Sandvikeid - Ramfjordnes	Tømmertransport (19,5 m/50 t)
E8	Arm Tromsdalen – Ishavskatedralen	Tømmertransport (19,5 m/50 t)
E8	Arm til x E8 Tromsøysundv. / fv. 53	Tømmertransport (24 m/50 t)
E10	Nordland gr. /Langvatnet – Nordland gr. / Sandtorg	Tømmertransport (24 m/50 t)
E10	Nordland gr./Austerdalen –Gullesfjordbotn rkj. rv. 85– Nordland gr. /Sørðalstunnelen	Tømmertransport (24 m/60 t)
E10	Arm til Lilleng Fk.	Tømmertransport (22 m/50 t)
E10	Arm til Steinsland Fk.	Tømmertransport (22 m/50 t)
83	Kjeldsundbr V rkj. E10 – Sama Rkj. fv. 867/fv. 83	Tømmertransport (24 m/50 t)
85	Gullesfjordbotn rkj. E10 – Nordland gr./Langvatnet	Tømmertransport (24 m/60 t)
853	Andselv rkj. E6 – Bardufoss lufthavn	Tømmertransport (24 m/60 t)
862	Terjevika rkj. E8-Trømsø lufthavn	Tømmertransport (24 m/60 t)
862	Gjæverbukta x rv. 862 – Rkj. Ringv. X ved Jekta	Tømmertransport (24 m/60 t)

(Kilde: Statens Vegvesen, Oppsett: Transportutvikling AS)

Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark

Veinr.	Strekning i Finnmark fylke	Strekningstype
E6	Karasjok x rv. 92–Lakselv x fv. 98	Modulvogntog (25,25 m/60 t)
E6	Tana bru V x fv. 98–Tana bru Ø x fv. 890	Modulvogntog (25,25 m/60 t)
E6	Tana bru Ø x fv. 890–x E75 Varangerbotn	Modulvogntog (25,25 m/60 t)
E6	Varangerbotn x E75–Kirkenes Hurtigrutekai	Modulvogntog (25,25 m/60 t)
E75	Riksgr. Finland/Utsjoki-Tana bru x fv. 98	Modulvogntog (25,25 m/60 t)
E75	Varangerbotn x E6–Vardø kai	Modulvogntog (25,25 m/60 t)
E105	Bjørkheim rkj. E6–Storskog tollst.	Modulvogntog (25,25 m/60 t)
92	Riksgr. Karigasniemi–Karasjok x E6	Modulvogntog (25,25 m/60 t)
E45	Riksgr. Finland Kivilompolo–omlastingsplass (300 m inn på Norsk side)	Modulvogntog (25,25 m/60 t)
892	Lakselv kryss x E6–Banak Flypl.	Modulvogntog (25,25 m/60 t)
893	Nedre Neiden x E6–riksgr. Neiden	Modulvogntog (25,25 m/60 t)
E6	Troms gr. / Alteidet–Kirkenes nye kai	Normaltransport (19,5 m/50 t)
E6	Arm Altagårdsskog–Bukta ds-kai	Normaltransport (19,5 m/50 t)
E69	Olderfjord x E6–Nordkapp	Normaltransport (19,5 m/50 t)
E69	Arm til Honningsvåg	Normaltransport (19,5 m/50 t)
E75	Riksgr. Finland/Utsjoki-Vardø ds-kai	Normaltransport (19,5 m/50 t)
E75	Arm Vadsø gravpl x E6–Vadsø ds-kai	Normaltransport (19,5 m/50 t)
E105	Bjørkheim x E6- Storskog tollst.	Normaltransport (19,5 m/50 t)
92	Riksgr. Karigasniemi–Gievdneuoikka	Normaltransport (19,5 m/50 t)
E45	Gakori x E6–riksgr. Kivilompolo	Normaltransport (19,5 m/50 t)
94	Skaidi x E6–Hammerfest kai	Normaltransport (19,5 m/50 t)
94	Havnev. (fv. 94)–Leirvikbasen	Normaltransport (19,5 m/50 t)
881	Elvebakken x E6–Alta lufthavn	Normaltransport (19,5 m/50 t)
887	Høybuktkmoen V x E6–Kirkenes lufthavn	Normaltransport (19,5 m/50 t)
892	Lakselv x E6/–Banak Flypl.	Normaltransport (19,5 m/50 t)
893	Nedre Neiden x E6–riksgr. Neiden	Normaltransport (19,5 m/50 t)
E6	Troms gr. / Alteidet–Olderfjord x E69	Tømmertransport (24 m/60 t)
E6	Olderfjord x E69–Lakselv x rv. 892/fv.98	Tømmertransport (24 m/60 t)
E6	Lakselv x rv. 892/fv. 98–Tana bru V xfv98	Tømmertransport (24 m/60 t)
E6	Tana bru	Tømmertransport (24 m/50 t)
E6	Tana bru Ø–Kirkenes nye kai	Tømmertransport (24 m/60 t)
E6	Arm Altagårdsskog–Bukta ds-kai	Tømmertransport (24 m/60 t)
E69	Olderfjord x E6–Nordkapp	Tømmertransport (24 m/60 t)
E69	Arm til Honningsvåg	Tømmertransport (24 m/60 t)
E75	Riksgr. Finland/Utsjoki-Vardø ds-kai NB! Ikke over Tana bru (E6)	Tømmertransport (24 m/60 t)
E75	Arm Vadsø gravpl x E6–Vadsø ds-kai	Tømmertransport (24 m/60 t)
E105	Bjørkheim rkj. E6- Storskog tollst.	Tømmertransport (24 m/60 t)
92	Riksgr. Karigasniemi–Gievdneuoikka x rv93	Tømmertransport (24 m/60 t)
E45	Gakori x E6–Gievdneuoikka x rv. 92	Tømmertransport (24 m/60 t)
E45	Gievdneuoikka x rv. 92–riksgr. Kivilompolo	Tømmertransport (24 m/50 t)
94	Skaidi x E6–Hammerfest kai	Tømmertransport (24 m/50 t)
94	Havnev. (fv. 94)–Leirvikbasen	Tømmertransport (24 m/50 t)
881	Elvebakken x E6–Alta lufthavn	Tømmertransport (24 m/60 t)
887	Høybuktkmoen x E6–Kirkenes lufthavn	Tømmertransport (24 m/60 t)
892	Lakselv kryss x E6– Banak Flypl.	Tømmertransport (24 m/60 t)
893	Nedre Neiden x E6–riksgr. Neiden	Tømmertransport (24 m/60 t)

(Kilde: Statens Vegvesen, Oppsett: Transportutvikling AS)

TRANSPORT PÅ VEI OG LOKALISERING AV AKTØRER

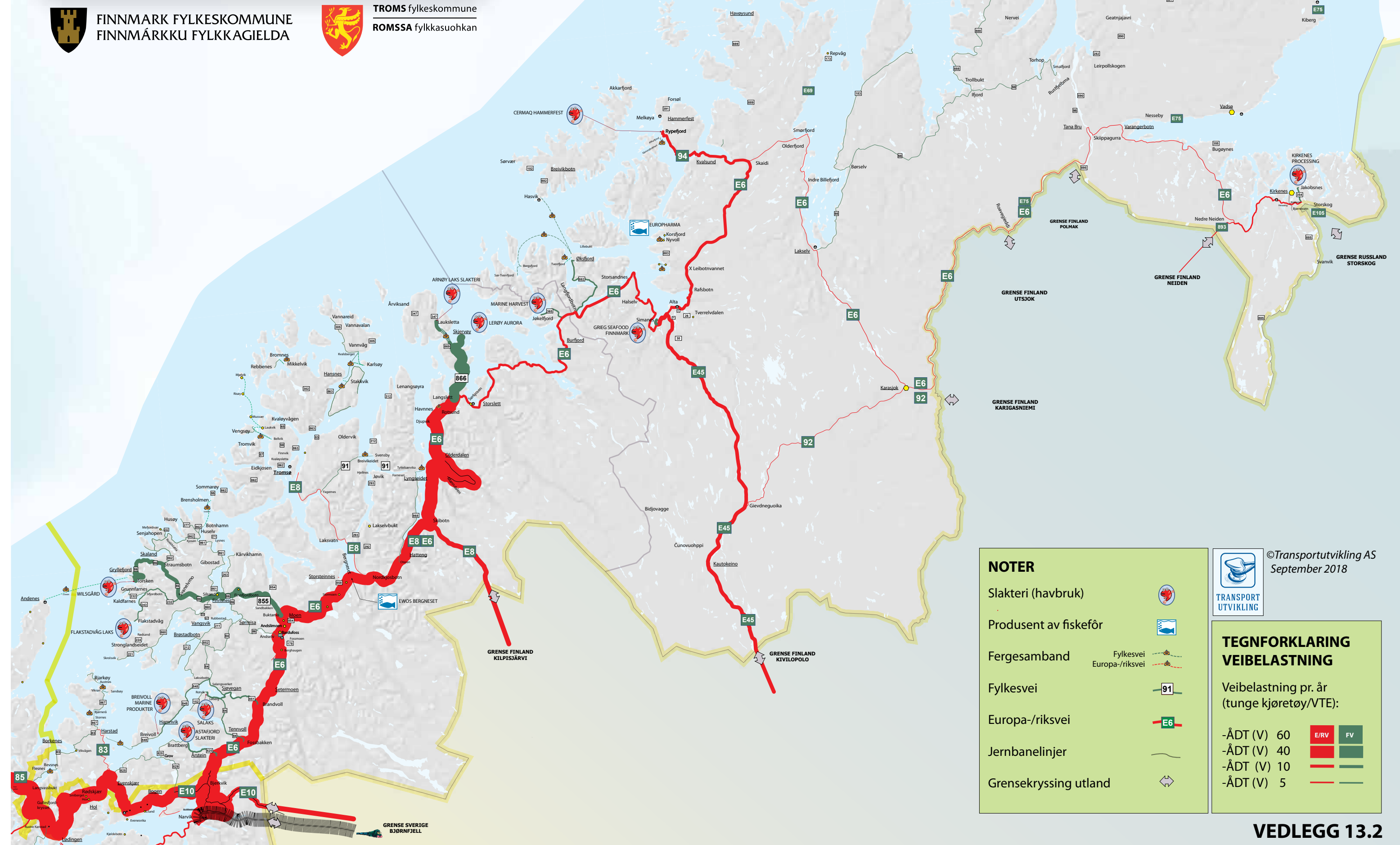
Troms og Finnmark 2017 - havbruksnæringen



FINNMARK FYLKESKOMMUNE
FINNMÁRKKU FYLKKAGIELDA



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkasuokhan



NOTER

- Slakteri (havbruk)
- Produsent av fiskefôr
- Fergesamband
- Fylkesvei
- Europa-/riksvei
- Jernbanelinjer
- Grensekryssing utland

TEGNFORKLARING VEIBELASTNING

Veibelastning pr. år (tunge kjøretøy/VTE):

-ÅDT (V) 60		
-ÅDT (V) 40		
-ÅDT (V) 10		
-ÅDT (V) 5		

©Transportutvikling AS
September 2018

TRANSPORT UTVIKLING

TRANSPORT PÅ VEI OG LOKALISERING AV AKTØRER

Troms og Finnmark 2017 - sjømatnæringen



FINNMARK FYLKESKOMMUNE
FINNMARKKU FYLKKAGIELDA



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkaasuokhan



NOTER

- Slakteri (havbruk)
- Aktør innen fangst (fiskeri)
- Produsent av fiskefôr
- Andre sjømataktører
- Fergesamband (helårig)
- Fylkesvei
- Europa-/riksvei
- Jernbanelinjer
- Grensekryssing utland

TEGNFORKLARING VEIBELASTNING

Veibelastning pr. år (tunge kjøretøy/VTE):

-ÅDT (V) 50		
-ÅDT (V) 25		
-ÅDT (V) 5		
-ÅDT (V) 2		

©Transportutvikling AS
September 2018

TRANSPORT
UTVIKLING

TRANSPORT PÅ VEI OG LOKALISERING AV AKTØRER

Troms og Finnmark 2017 - total, utvalgte næringer



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkasuohkan



Alta: Konsentrert veibelasting
Veibelastningen rundt Alta, og langs E6, høyere enn det illustrasjonen viser. Dette skyldes i stor grad lokale pukk-, grus- og minerealforekomster, og at Alta er lokalisert i skjæringspunktet mellom E6 og E45.

Troms: Konsentrert veibelasting
Veibelastningen rundt Tromsø by er høyere enn det illustrasjonen viser. Dette skyldes høy trafikk og flere alternative veier på et relativt lite område.

NOTER

- Dagligvaregrossist
- Posten
- Mineralnæring
- Tyngre industrivirksomhet
- Dyreslakteri/distribusjonsanlegg
- Meieri
- Hovedanlegg (avfall)
- Kraftfôr-/gjødselleverandør
- Petroleumsektor
- Slakteri (havbruk)
- Aktor innen fangst (fiskeri)
- Produsent av fiskefôr
- Andre sjømataktører
- Fergesamband
- Fylkesvei
- Europa-/riksvei
- Jernbanelinje
- Grensekryssing utland

©Transportutvikling AS
September 2018

TEGNFORKLARING VEIBELASTNING

Veibelasting pr. år (tunge kjøretøy/VTE):

-ÅDT (V) 200	E/RV	FV
-ÅDT (V) 50		
-ÅDT (V) 25		
-ÅDT (V) 10		
-ÅDT (V) 5		

TRANSPORT PÅ VEI OG LOKALISERING AV AKTØRER

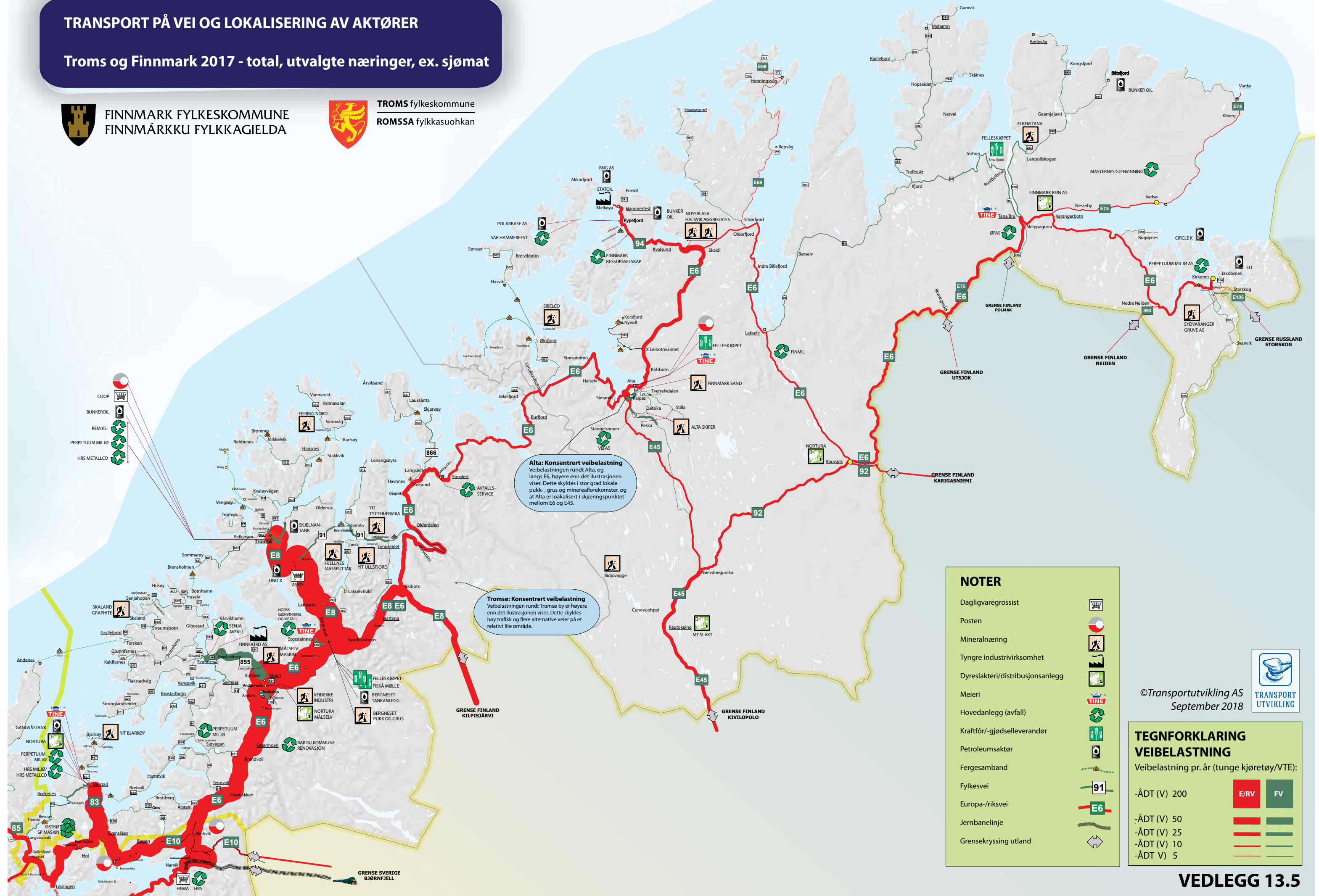
Troms og Finnmark 2017 - total, utvalgte næringer, ex. sjømat



FINNMARK FYLKESKOMMUNE
FINNMÁRKKU FYLKKAGIELDA



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkaasuokan



- COOP
- BUNKEROIL
- REMIKS
- PERPETUUM MILJØ
- HRS METALLCO

NOTER

- Dagligvaregrossist
- Posten
- Mineralnæring
- Tyngre industrivirksomhet
- Dyreslakteri/distribusjonsanlegg
- Meieri
- Hovedanlegg (avfall)
- Kraftfôr-/gjødseleverandør
- Petroleumsaktør
- Fergesamband
- Fylkesvei
- Europa-/riksvei
- Jernbanelinje
- Grensekryssing utland

©Transportutvikling AS
September 2018



TEGNFORKLARING VEIBELASTNING

Veibelastning pr. år (tunge kjøretøy/VTE):

ÅDT (V)	E/RV	FV
-ÅDT (V) 200		
-ÅDT (V) 50		
-ÅDT (V) 25		
-ÅDT (V) 10		
-ÅDT (V) 5		