



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkesuohkan



TRANSPORT
UTVIKLING

Næringstransporter i Troms

Status 2017



Innholdsfortegnelse

1	BEGREPER OG ORDFORKLARINGER	5
2	HOVEDFUNN – STATUS	6
2.1	VEIBELASTNING	6
2.2	NÆRINGENE-HOVEDMOMENTER.....	7
2.3	ANDRE FORHOLD	9
3	MANDAT OG PROSJEKTMÅL	11
4	METODE	12
5	HOVEDTREKK VED TRANSPORTINFRASTRUKTUREN I TROMS	14
5.1	VEIFORBINDELSER	14
5.2	GRENSEPASSERINGER	15
5.3	FERGESAMBAND.....	16
5.4	HAVNER OG KAIANLEGG	18
5.5	LITT OM SJØTRANSPORT	19
5.6	KNUTEPUNKT I REGIONEN OG UTENFOR REGIONEN	21
6	SJØMATNÆRINGEN	23
6.1	FANGST	24
6.1.1	<i>Generelt</i>	24
6.1.2	<i>Mottak og produsenter</i>	26
6.1.3	<i>Veibelastning og transportruter fangst</i>	29
6.2	HAVBRUK.....	29
6.2.1	<i>Slakterier</i>	30
6.2.2	<i>Veibelastning og transportruter havbruk</i>	31
6.3	ANDRE AKTØRER INVOLVERT I SJØMATNÆRINGEN	32
6.4	VISUALISERING AV SJØMATNÆRINGENS VEITRANSPORTER	34
7	LANDBRUK	35
7.1	SENTRALE AKTØRER.....	35
7.1.1	<i>Felleskjøpet</i>	36
7.1.2	<i>TINE Meierier</i>	37
7.2	SLAKTERIER	38
7.3	VEIBELASTNING OG TRANSPORTMIDDELFORDELING	39
8	DAGLIGVARER	40
8.1	SENTRALE AKTØRER.....	40
8.2	VEIBELASTNING OG TRANSPORTMIDDELFORDELING	41
9	MINERALER OG BERGVERK	42
9.1	INNLEDNING	42
9.2	GRUS, SAND OG PUKK.....	42
9.3	SENTRALE MINERALAKTØRER.....	43
9.3.1	<i>Skaland Graphite AS</i>	43
9.3.2	<i>Finnfjord AS (Finnfjord smelteverk)</i>	44
9.3.3	<i>Utsalgssteder, betongstasjoner og asfaltverk</i>	44
9.4	VEIBELASTNING OG TRANSPORTMIDDELFORDELING	45
10	REISELIVSNÆRINGEN	46
11	FORSVARET	49
12	ANDRE TRANSPORTER	52
12.1	PETROLEUM	52

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

12.1.1	Kysttankanlegg	52
12.1.2	Veibelastning og transportmiddelfordeling	53
12.2	AVFALLSTRANSPORTER	54
12.2.1	Aktører	55
12.2.2	Veibelastning og transportmiddelfordeling	56
12.3	POST.....	58
13	UTVIKLINGSTREKK, FLASKEHALSER OG FORBEDRINGSMULIGHETER	59
13.1	NOEN UTVIKLINGSTREKK FOR NÆRINGENE	59
13.2	FLASKEHALSER OG FORBEDRINGSMULIGHETER	61
14	VEDLEGG.....	66
14.1	KART, SJØMATNÆRINGENS VEITRANSPORTER	67
14.2	KART, ALLE VURDERTE NÆRINGER - VEITRANSPORT	68
14.3	KART, ALLE NÆRINGER EX. SJØMAT - VEITRANSPORT	69
14.4	EUROPA-/RIKSVEIER I TROMS 2016	70
14.5	KART, MODULVOGNTOGSTREKNINGER I TROMS FYLKE.....	71

Figurliste

FIGUR 5-1:	UTVIKLING 2007-2016, GRENSEPASSERING KILPISJÄRVI (ANTALL KJØRETØY >12 METER).....	16
FIGUR 5-2:	TRAFIKK OVER FERGESAMBAND I 2014/2016, KJØRETØY>14 M (KILDE: SVV OG TROMS FYLKESKOMMUNE).....	17
FIGUR 5-3:	TOTALE TONN OVER KAI, UTVALGTE HAVNER I TROMS 2014 OG 2016 (KILDE: HAVNENE, SSB, DIVERSE KILDER)	18
FIGUR 5-4:	STAMNETTHAVNER OG ANDRE UTVALGTE HAVNER I TROMS 2017	19
FIGUR 5-5:	HURTIGRUTENS OG NOR LINES ANLØPSSTRUKTUR I TROMS OG NÆRLIGGENDE REGIONER.....	21
FIGUR 6-1:	IDENTIFISERTE UTGÅENDE TRANSPORTER, TROMS 2014 OG 2016	23
FIGUR 6-2:	OMSETNINGSVERDI FANGST OG HAVBRUK, TROMS 2014-2016	24
FIGUR 6-3:	LANDET FISK I NORD-NORGE (2012-2016)	24
FIGUR 6-4:	LANDING AV FANGST I NORD-NORGE, TONN 2016 (KILDE: FISKERIDIREKTORATET/TRANSPORTUTVIKLING AS)	25
FIGUR 6-5:	ANVENDELSE 2016, FANGST I TROMS FYLKE (KILDE: FISKERIDIREKTORATET, RÅFISKLAGET, TRANSPORTUTVIKLING AS)..	26
FIGUR 6-6:	FANGSTKOMMUNER I TROMS I 2014 OG 2016, EX. TROMSØ (DATAKILDE: FISKERIDIREKTORATET)	27
FIGUR 6-7:	PRODUSERT MENGDE LAKS OG ØRRET I 2014 OG 2016 (KILDE: FISKERIDIREKTORATET).....	29
FIGUR 8-1:	LOKALISERING AV DAGLIGVARELAGRE I NORD-NORGE	40
FIGUR 10-1:	FLERE PASSASJERER PR ANLØP.....	47
FIGUR 12-1:	LOKALISERING SENTRALE AVFALLSAKTØRER I TROMS	55
FIGUR 12-2:	DESTINASJONER FOR UTTRANSPORT - AVFALLSSELSKAP I TROMS 2016	56
FIGUR 13-1:	VEKST I HAVBRUK 1994-2016	59
FIGUR 13-2:	LANDET FANGST I TROMS, 2000-2016	60
FIGUR 13-3:	STENGNINGER OG KOLONNEKJØRING PÅ RIKSVEIER I NORD-NORGE (KILDE: STATENS VEGVESEN)	64

Tabelliste

TABELL 5-1:	VEISTREKNINGER MED STOR TRAFIKKBELASTNING I 2016.....	14
TABELL 5-2:	FV-STREKNINGER MED STOR TRAFIKKBELASTNING I 2016 (ÅDT(V)≥10)	14
TABELL 5-3:	FERGESAMBAND I TROMS (KILDE: OPERATØRENE OG OFFENTLIG INFORMASJON)	16
TABELL 5-4:	LOKALBÅTRUTER I TROMS (KILDE: TROMS FYLKESKOMMUNE, OFFENTLIG INFORMASJON)	19
TABELL 6-1:	LANDINGER I KOMMUNER I TROMS, RUND VEKT 2012-2016 (KILDE: FISKERIDIREKTORATET)	26
TABELL 6-2:	FANGSTBEDRIFTER I TROMS 2017 (ALFABETISK ETTER KOMMUNENAVN).....	28
TABELL 6-3:	VIKTIGE VEIER FOR FANGSTBEDRIFTER I TROMS 2016 (KILDE: TRANSPORTUTVIKLING AS).....	29
TABELL 6-4:	SALG AV LAKS OG ØRRET, TONN RUND VEKT, 2012-2016 (KILDE: FISKERIDIREKTORATET, 13.JULI 2017)	30
TABELL 6-5:	HAVBRUKSSLAKTERIER I TROMS 2017	30
TABELL 6-6:	VEIER MED STØRST TRAFIKKBELASTNING, HAVBRUK 2016 (KILDE: TRANSPORTUTVIKLING AS)	31
TABELL 6-7:	AKTØRER BIPRODUKTER/ENSILASJE	32
TABELL 6-8:	AKTØRER EMBALLASJE	33
TABELL 6-9:	AKTØRER FISKEFØR	33
TABELL 7-1:	AKTØRER LANDBRUK	35

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

TABELL 9-1: MINERALAKTØRER I TROMS	43
TABELL 10-1: CRUISE STATISTIKK TROMSØ HAVN 2011-2016 (KILDE: TROMSØ HAVN KF)	46
TABELL 12-1: STØRRE TANKANLEGG I TROMS FYLKE	52
TABELL 12-2: SENTRALE AKTØRER INNENFOR AVFALLSNÆRINGEN I TROMS	55

Bildeliste

BILDE 5-1: ROTSUND FERGELEIE (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, MAI 2017)	17
BILDE 5-2: «FLØYFJELL «OG «JERNØY» PÅ KAI I TROMSØ (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, 2017)	20
BILDE 6-1: BÅT VED KAI, TROMS FRYSETERMINAL (FOTO:TRANSPORTUTVIKLING AS, JUNI 2017)	27
BILDE 7-1: INNKJØRING TIL FELLESKJØPET BERGNESET (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, JUNI 2017)	36
BILDE 7-2: TINE STORSTEINNES (KILDE: TINE)	37
BILDE 7-3: NORTURA MÅSELV (KILDE: NORTURA)	38
BILDE 9-1: SKALAND GRAPHITE AS (KILDE: BEDRIFTENS NETTSIDE)	44
BILDE 11-1: ØVELSE I BRIGADE NORD (KILDE: FORSVARET)	50
BILDE 13-1: FV84 STENGT I SPANSDALEN (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, JUNI 2017)	62

1 Begreper og ordforklaringer

Begrep/forkortelse	Forklaring
Avskjær	Avskjær er et biprodukt fra næringen. Transportformen har ofte likhetstrekk med transport av ferske produkter.
Brønnbåt	Spesialbygget "tankbåt" hvor 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 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.
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. 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 brising.
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.
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.
Vogntog	Trekkvogn med en eller flere tilhengere tilkople
VTE	Betegnelse 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.

2 Hovedfunn – status

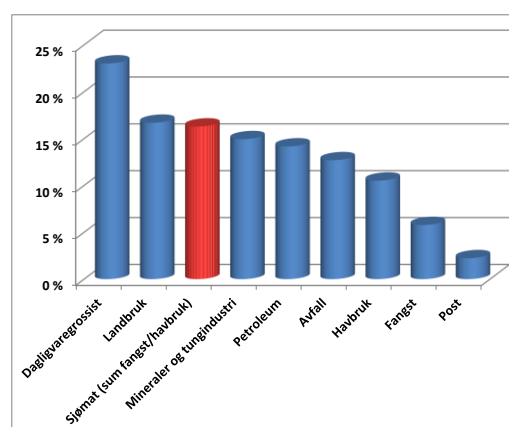
I arbeidet med «Status 2017- Næringstransporter i Troms» er veitransportarbeidet for utvalgte næringer i Troms kvantitativt vurdert. Disse næringene er sjømat (fangst og havbruk), dagligvarer, landbruk og mineraler/tungindustri, avfall, post og distribusjon av petroleumsprodukter. Alt transportarbeid på vei er således ikke registrert. I tillegg er reiseliv og Forsvaret beskrevet.

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

2.1 Veibelastning

Nærmere 45 % av transportarbeidet for de utvalgte næringene i Troms i 2016 gikk med bil, eller bil i kombinasjon med andre transportmidler som tog og fly.

Næringskategori	ÅDT(V)	Andel
Dagligvaregrossist	149	23 %
Landbruk	108	17 %
<i>Sjømat (sum fangst/havbruk)</i>	<i>105</i>	<i>16 %</i>
Mineraler og tungindustri	97	15 %
Petroleum	92	14 %
Avfall	82	13 %
Havbruk	68	11 %
Fangst	37	6 %
Post	14	2 %
Totalsum	647	100 %



Tabellen (over) viser samlet veibelastning for de utvalgte bransjene, målt som årsgjennsnittet for årsgjennsnittet med tunge kjøretøy/vognvogner, ÅDT(V). Bl.a. som følge av store regionale lagerfunksjoner i Tromsø, er det registrert størst veibelastning fra dagligvaregrossistene. Deretter kommer landbruk, sjømatnæringen (samlet), mineraler, petroleum, avfall og post.

Veier med mest transport	ÅDT (V)
E6 Nordkjosbotn-Buktamo-Andselv	200-208
E8 Nordkjosbotn-Ramfjordbotn	175-180
E6 Andselv-Setermoen	175-180
Tromsø, via bru eller tunnel	172
E8 Ramfjordbotn-Tromsdalen	156
E6 Grense Nordland-Troms	154
FV855 Buktamo-XSandbakken	115
RV862 Breivika-Håpet	97
E6/E8 Nordkjosbotn-Skibotn	90-96
RV83 Tjeldundbrua-Harstad	94
FV855 XSandbakken-Finnfjordbotn	85
E10 Tjeldundbrua-Bjerkvik	80-86
FV86 Finnfjordbotn-Finnsnes	72
E6 Skibotn-Langselett	60-65
E10 Tjeldundbrua-Rødiskjær	59
E8 Skibotn-Grense Finland	54

Veier med mest transport

Et utvalg av de veiene i Troms hvor det i dette prosjektet er registrert størst trafikk, er vist i tabellen til venstre. Tabellen viser veistrekninger med ÅDT(V) større enn 50.

Størst veibelastning finner vi langs E6 sør for Nordkjosbotn, rundt Tromsø og E8 mellom Nordkjosbotn og Tromsø.

Den tyngst trafikkerte delstrekningen er E6 i Balsfjord, mellom Bergneset og innkjøringen til Storsteinnes (FV858).

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

Fylkesveier med mest transport	ÅDT (V)
FV855 Buktamo-XSandbakken	115
FV855 XSandbakken-Finnfjordbotn	85
FV86 Finnfjordbotn-Finnsnes	72
FV86 Finnsnes-XFV861 Gisundbrua	41
FV866 Langslett-Skjervøybrua	38
FV866 Skjervøybrua-Skjervøy	28
FV862 Håpet-Kvaløysletta	24
FV861 Kjosens-Gisundbrua	21
XFV829 Grovfjord Vegkryss-Grense Troms	21
FV858 Tømmerelv-Storsteinnes	20
FV53 Tromsøtunnelen-Skjelnan-Oldervik	19
FV 86 Silsand-Svanelvmo	18
FV852 Roaldsletta-Senjahopen	16
FV862 Roaldsletta-XFV861 Kjosens	16
FV86 Svanelvmo-XFV862 Straumsbotn	15
FV91 Lyngseidet-Svendsby	14
FV91 Fagernes-Breivikeidet	13
FV86 Straumsbotn-Torsken	13
FV863 Kvaløysletta-XFV58 Finnvik	12
FV83 Sama/ Harstad-Revsnes	11
FV851 Sjøvegan-XE6 Brandvoll	11
FV869 Skjervøybrua-Storstein	10

For fylkesveiene er trafikkbelastningen størst mellom E6 (Buktamo) og Senja (FV855/FV86) og mellom E6 (Langslett) og Skjervøy (FV866). Begge veiene er viktige for sjømattransport.

Tabellen viser et utvalg av fylkesveistrekninger med ÅDT(V) større enn 10.

En kort del av FV855 (Buktamo-Sandbakken) har høyere belastning enn resten av FV855, som følge av mye transport av sand og pukk.

FV862 gjennom Tromsø (via brua) er ikke med i tabellen. Denne veistrekningen er vanskelig å skille ut fra FV862 som går via Breivika og tunnelen. FV862 har imidlertid høy trafikkbelastning.

2.2 Næringene-hovedmomenter

Næringer- funn 1: Vekst innen dagligvaredistribusjon

Lagerfunksjonene påvirker i stor grad transportarbeidet. To av landsdelens tre hovedlagre ligger i Tromsø kommune. Transportarbeidet på vei har økt med 12% fra 2014 til 2016. Dette skyldes både generisk vekst og muligens også endringer i lagerstrukturene fra 2014 til 2016. I 2014 var ICAs lager for Nord-Norge lokalisert til Narvik. Mye av transportarbeidet som tidligere gikk via lager i Narvik, går nå via Tromsø. Det er økende bruk av modulvogntog og inntransport over E8 Kilpisjärvi. Det kommer store inntransporter med tog over Narvik.

Næringer- funn 2: Stabilt innen landbruk

Transportarbeidet innen landbruksnæringen domineres av et fåtall aktører. Dette er TINE, dyreslakterier og fôr-/gjødselleverandører. Transportarbeidet i Troms er betydelig, men stabilt sammenlignet med 2014.

Næringer- funn 3: Betydelig økning i havbruksnæringens slakteriproduksjon og transportarbeid

Det er slakteriene som i størst grad påvirker veitransportarbeidet. Det slaktes vesentlig mer laks i Troms 2016 enn 2014, mens produksjonen i merdene i fylket viser en litt lavere økning. Dette skyldes at laks hentes fra andre fylker for slaktning i Troms. Produksjonen i merdene har økt med 18 % fra 2014, mens slaktet kvantum av rund fisk har økt med 31 %.

Havbruksnæringens uttransporter på veiene i Troms har økt med 31 % fra 2014 til 2016.

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

I følge Fiskeridirektoratet (juli 2017) har verdien av produsert laks i Troms økt med 82 % fra 2014 til 2016, -fra ca. 5 mrd. til ca. 9 mrd.

Næringer- funn 4: Fangstnæringen – stabilt veitransportarbeid på tross av reduserte landinger

Samlet sett for Troms fylke har fangstnæringen redusert sine landinger de siste 2 årene. Fra 2014 til 2016 har det vært en reduksjon med over 35.000 tonn (ca. 9 %). Det er stor variasjon i utviklingen i de enkelte kommuner. De største volumøkningene (tonn) finner vi i Torsken og Skjervøy. Volumøkningene blir imidlertid små i forhold til reduksjonen i store landingskommuner som Berg og Tromsø.

Transportarbeidet på vei er imidlertid relativt stabilt, og kun redusert med ca. 5 %. Store deler av fangstnæringens transport skjer med båt.

Fangstnæringen har mange aktører. Den er dynamisk, nye kommer til, noen avvikles og eierskap forandres. Lerøy Seafood Group ASA overtok i 2016 kontrollen over Norway Seafoods.

Som følge av prisvekst har verdien av landet fangst i Troms økt med 21 % fra 2014 til 2016, fra ca. 3.7 mrd i 2014 til ca. 4,5 mrd. i 2016.

Næringer- funn 5: Mineraler, stabilt

Mineralnæringen er i stor grad prosjekt-/anleggsstyrt. Transportene fra mineralnæringen er omtrent de samme i 2016 som i 2014.

Transportarbeidet fra mineralnæringen er imidlertid betydelig, og utgjør ca. 15 % av det totalt registrerte transportarbeidet på vei i Troms i 2016. Transportene er ofte korte, og relatert til lokale grus og pukkforekomster.

Næringer- funn 6: Petroleumsdistribusjon, noe økning

Innen petroleum har utviklingen gått mot store sentraldepoter, der flere oljeselskap tar ut drivstoff fra samme depot/tankanlegg. Petroleumsdistribusjon til bensinstasjoner, flyplasser og næringsliv står for ca. 14 % av transportarbeidet i Troms i 2016. Det er stor trafikk til/fra tankanleggene i Tromsø, Harstad og Bergneset. Transportarbeidet på vei har økt med 6% fra 2014 til 2016.

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 mye eksport av avfall ut av fylket. I Troms blir nærmere 40 % av avfallet gjenvunnet (bl.a. fjernvarmeanlegg i Tromsø) eller bearbeidet innenfor fylkesgrensen. 30 % går til fjernvarmeanlegg i Sverige.

Som følge av at en større del av avfallet gjenvinnes i Troms er transportarbeidet på vei redusert med ca. 9 % fra 2014. Avfallstransportene står imidlertid fortsatt for en betydelig del av transportarbeidet, og ca. 13 % av veitransporten i 2016.

Næringer funn 8: Stabilt innen post

Transportarbeidet, inklusive mindre pakker, er relativt stabilt. Transportarbeidet er omtrent det samme i 2016 som i 2014.

2.3 Andre forhold

Annet- funn 1: Eksportrettet næringsliv med markeder i sør

Store deler av næringslivet i Troms er eksportrettet og markedene er i sør. Dette gjelder bl.a. sjømatnæringen.

- Dette fører til at nord-sør transporter dominerer transportbildet
- Ved transport ut og inn av fylket er grensekryssinger mot Nordland fylke og Finland de viktigste. Dette fører til at veier som E6 og E8 blir de dominerende.
- Det går nærmere tre ganger mer trafikk ut av fylket over E6/grense Nordland enn over E8/Kilpisjärvi.

Annet-Funn 2: Jernbane

Narvik er det viktigste jernbaneknutepunktet utenfor fylket. Noe trafikk går over Fauske. Det går nærmere åtte ganger mer togtransport over Narvik enn over Fauske. Det går også litt togtransport over Kiruna, uten at dette er skilt ut fra Narvikallene

Annet- funn 3: Viktige øst-vest transporter

Øst-vest transporter er viktige for transport av sjømat og dagligvarer, men også landbruksvarer og avfall. E8 Kilpisjärvi og E10 Bjørnfjell er de mest benyttede overgangene mot øst. Det går tre ganger mer trafikk over E8 enn over E10.

Annet- funn 4: Modulvogntog

For noen næringstransporter i Troms fylke er modulvogntog (25,25 m) tatt i bruk. Selv om det er flere strekninger hvor modulvogntog er tillatt, skjer det alt vesentligste av slik transport over E8 Kilpisjärvi. Noen av næringene har et ønske om å kunne ta slike kjøretøy i bruk. Se kart i vedlegg 14.5 som viser strekninger for modulvogntog i Troms.

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

Annet- funn 5: Stor vekst i fergetrafikken

Fra 2014 til 2016 har det vært en vekst i tungtrafikken (kjøretøy > 14 m) med ferge på nærmere 7.000 kjøretøy. Dette tilsvarer en samlet vekst på 36 % i Troms fylke.

Troms fylke har fire «tungtrafikksamband» som er vesentlig større enn de øvrige. Tilnærmet hele veksten i antall tunge kjøretøy kommer fra tre av disse sambandene:

- Storstein - Lauksundskaret : +2.269 (194 %)
- Svensby - Breivikeidet : +2.227 (47 %)
- Lyngseidet – Olderdalen: +2.216 (46 %)

Annet- funn 6: Havnene

For de 5 største havnene¹ i Troms fylke har det i to-årsperioden vært en vekst i utskipningene på ca. 634.000 tonn (+24 %). Dette er en betydelig vekst, og 634.000 tonn tilsvarer til sammenligning omtrent hele årsvolumet til en stor havn som f.eks. Harstad.

¹ De fem største havnene er Tromsø, Harstad, Balsfjord, Lenvik og Lyngen.

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

Økningen kommer i hovedsak fra tre havner. I *Tromsø* skyldes veksten i hovedsak økt byggeaktivitet (pukk, sand, elementer, asfalt mv). I *Harstad* påvirkes veksten av re-åpningen av Lemminkäinenens pukk og grusuttak på Bjarkøy og innsatsfaktorer i forbindelse med større utbygginger (Statoil, kjøpesentrene Coop/Amfi, veipakke Harstad mv). I *Balsfjord* kommer økningen fra pukk, grus og petroleumsprodukter.

Annet- funn 7: Reiseliv

Reiseliv og sjømat er viktige næringer i Troms. Det forventes en positiv utvikling i begge næringene, både sommer og vinter. Økt vinterturisme faller delvis sammen med høysesong for fangstnæringen. Dette medfører at enkelte veistreknings belastes ekstra mye i perioder, og at busser med turister som stopper for f.eks. fotografering kan være til hinder for næringstransport, - og omvendt. Det kan være formålstjenlig å identifisere mye brukte turistpunkter/veier, sammenholde disse med næringstransportenes bruk/behov, og legge til rette for en god infrastruktur som ivaretar alle parter.

3 Mandat og prosjektmål

Troms fylkeskommune fikk i august 2015 utarbeidet rapporten «Status for næringstransporter i Troms». Tallgrunnlaget var fra 2014. Fylkeskommunen ønsker oppdatert kunnskap om nærings- og godstransporter i fylket basert på 2016 tall. Oppdateringen tar utgangspunkt i rapporten fra august 2015. I tillegg skal vesentlige endringer fra 2014 til 2016 beskrives.

Regionens næringsliv er i stadig endring ut fra markedssituasjon/etterspørsel, teknologi og ressurstilgang mv. Et strukturmessig øyeblikksbilde kan derfor være endret i løpet av et kort tidsrom. Troms fylkeskommune mangler en god gjennomgang og oppdatert kunnskap om transportomfanget og viktige transportruter for produkter fra transportkrevende deler av fylkets næringsliv.

Analysearbeidet vil inngå i utredningene for Regional transportplan Troms for 2018-29, samt Handlingsplan for fylkesvei i Troms 2018-21. I tillegg vil rapportfunn kunne benyttes ved arbeid internt i fylket, samt eksternt; blant annet inn mot transportetatene og Avinor, Storting og departement.

De næringer som inngår i beskrivelsen er:

- Sjømatnæringen, inkludert slakteri/fiskemottak.
- Landbruk
- Dagligvarehandelen
- Mineralnæringen
- Forsvaret
- Reiselivsnæringen

I tillegg gis en kort beskrivelse av de viktigste korridorene, godsrutene og bransjer som post, petroleum og avfall.

Prosjektet er i utgangspunktet geografisk avgrenset til Troms fylke. Koplinger med Finland, Finnmark, Vesterålen og Ofoten (Hålogalandsregionen) som er naturlige og som innvirker på godstransporter i og til/fra Troms hensyntas i fremstillingen.

Hensikten med prosjektet er gjengitt i tilbudsforespørselen fra Troms fylkeskommune, der det presiseres følgende:

- *Utarbeide en statusrapport med oversikt over produksjonssteder, transportvolumet og transportruter/godsruiter i og ut fra Troms.*
- *Rapporten skal omhandle næringene fiskeri- og havbruk, dagligvarer, mineraler, reiseliv og landbruk, samt forsvarets virksomhet og definerte transport for generelt stykk gods.*
- *Rapporten skal inngå som et kunnskapsgrunnlag for fremtidige transportvurderinger innenfor fylkeskommunens ansvars- og påvirkeroppgaver. Herunder Regional Transportplan 2018-29 (med handlingsplaner fylkesveg og kollektiv) og grunnlag for innspill til Nasjonal Transportplan mv.*
- *Rapporten må beskrive behovene og utfordringene knyttet til tungtransport på fylkesvegnettet, sett i sammenheng med riksvegene.*
- *Utredningen må illustrere, kartlegge, beskrive og forklare transportstrømmene på veg (volum og verdi 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.*

4 Metode

Det meste av informasjonen er innhentet ved direkte kontakt/intervjuer med markedsaktørene. Bl.a. er det foretatt 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, rederier, transportører, havner, grus og pukkaktører 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 2016/2017.

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 nærmere 100 veistreknings i Troms. Fordelingen er basert på de benyttede veivalg og intervjuer med aktører innenfor de utvalgte næringene i Troms. Det er kartlagt nærmere 600 enkeltransporter i 2016, som danner grunnlag for vurderinger, visualiseringer og veibelastningskart.

Mange aktører, bl.a. fiskemottak og slakterier, har ikke full oversikt over hvilke ruter som faktisk benyttes. Fisken kan i enkelte tilfeller hentes uten at leverandøren fullt ut har oversikt over transportruten. Enkelte transportruter må derfor estimeres ut fra en faglig vurdering og skjønn. Det vil også finnes situasjoner der produktet ikke er solgt ved avgang fra produsenten i Troms, 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 grensepasseringsregistreringer mv.

For å få frem trafikkbelastningen på vei, har vi valgt en beregningsmetode der vi har tatt utgangspunkt i registrerte utgående og inngående biltransporter målt i vogntogenheter (VTE²). 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)³.

² VTE er en betegnelse 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. Transportutviklings vurderinger tar også hensyn til egenvekten for de enkelte transporter der denne kan identifiseres, bl.a. for å få frem at et gitt antall tonn med pukk representerer færre biler enn samme antall tonn med f.eks. emballasje.

³ Dette er et helt års trafikk i begge retninger, målt som et gjennomsnitt pr. døgn. ÅDT(V) i denne rapporten gjelder inn- og utgående tunge godsførende kjøretøy som f.eks. vogntog og semier.

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

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.

Arbeidet er utført av Transportutvikling AS i perioden mai-august 2017.

5 Hovedtrekk ved transportinfrastrukturen i Troms

I det følgende gis det en kort beskrivelse av relevant transportinfrastruktur i Troms, knyttet til rapportens mandat og Troms fylkeskommunes rolle som eier av transportinfrastruktur. Slik infrastruktur er bl.a. knyttet til fylkets veier, veier ut av fylket, ferger og havner. Siden transportinfrastrukturen ikke ender på fylkesgrensen, berører vi også grensepasseringer og omlastingsknutepunkt utenfor fylket.

5.1 Veiforbindelser

Veier med mest transport	ÅDT (V)
E6 Nordkjosbotn-Buktamo-Andselv	200-208
E8 Nordkjosbotn-Ramfjordbotn	175-180
E6 Andselv-Setermoen	175-180
Tromsø, via bru eller tunnel	172
E8 Ramfjordbotn-Tromsdalen	156
E6 Grense Nordland-Troms	154
FV855 Buktamo-XSandbakken	115
RV862 Breivika-Håpet	97
E6/E8 Nordkjosbotn-Skibotn	90-96
RV83 Tjeldundbrua-Harstad	94
FV855 XSandbakken-Finnfjordbotn	85
E10 Tjeldundbrua-Bjerkvik	80-86
FV86 Finnfjordbotn-Finnsnes	72
E6 Skibotn-Langslett	60-65
E10 Tjeldundbrua-Rødskjær	59
E8 Skibotn-Grense Finland	54

Veier med mest transport

Et utvalg av de veiene i Troms hvor det i dette prosjektet er registrert størst trafikk er vist i tabell 5-1. Tabellen viser veistrekninger med ÅDT(V) større enn 50.

Størst veibelastning finner vi langs E6 sør for Nordkjosbotn, rundt Tromsø og E8 mellom Nordkjosbotn og Tromsø. Den tyngst trafikkerte delstrekningen er E6 i Balsfjord, mellom Bergneset og innkjøringen til Storsteinnes (FV858).

Tabell 5-1: Veistrekninger med stor trafikkbelastning i 2016

Fylkesveier med mest transport	ÅDT (V)
FV855 Buktamo-XSandbakken	115
FV855 XSandbakken-Finnfjordbotn	85
FV86 Finnfjordbotn-Finnsnes	72
FV86 Finnsnes-XFV861 Gisundbrua	41
FV866 Langslett-Skjervøybrua	38
FV866 Skjervøybrua-Skjervøy	28
FV862 Håpet-Kvaløysletta	24
FV861 Kjosen-Gisundbrua	21
XFV829 Grovfjord Vegkryss-Grense Troms	21
FV858 Tømmerelv-Storsteinnes	20
FV53 Tromsøtunnelen-Skjelnan-Oldervik	19
FV 86 Silsand-Svanelvmo	18
FV852 Roaldsletta-Senjahopen	16
FV862 Roaldsletta-XFV861 Kjosen	16
FV86 Svanelvmo-XFV862 Straumsbotn	15
FV91 Lyngseidet-Svendsby	14
FV91 Fagernes-Breivikeidet	13
FV86 Straumsbotn-Torsken	13
FV863 Kvaløysletta-XFV58 Finnvik	12
FV83 Sama/ Harstad-Revsnes	11
FV851 Sjøvegan-XE6 Brandvoll	11
FV869 Skjervøybrua-Storstein	10

For fylkesveiene er trafikkbelastningen størst på mellom E6 (Buktamo) og Senja (FV855/FV86) og E6 (Langslett) og Skjervøy (FV866). Begge veiene er viktige for sjømattransport.

Tabell 5-2 viser et utvalg av veistrekninger med ÅDT(V) større enn 10.

En kort del av FV855 (Buktamo-Sandbakken) har høyere belastning enn resten av FV855, som følge av mye transport av sand og pukk.

FV862 gjennom Tromsø (via brua) er ikke med i tabellen. Denne veistrekningen er vanskelig å skille ut fra RV862 som går via Breivika og tunnelen. Denne delen av FV862 har høy trafikkbelastning.

Tabell 5-2: FV-strekninger med stor trafikkbelastning i 2016 (ÅDT(V)≥10)

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

Troms har 609 km riks-/europaveier og 2.907 km fylkesveier. Fylket har videre 1.895 km kommunale veier og 3.050 km private veier. (Kilde: SSB).

Europa-/Riksveiene i Troms fylke er gjengitt i vedlegg 14.4. 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

En av riksveiene (E8) representerer grensekryssing mot naboland (Finland).

På enkelte fylkesveistrekninger er det tillatt med modulvogntog. Av de primære fylkesveiene (tidligere riksveier) er det tillatt med modulvogntog på:

- FV855 Buktamo x E6 - Botnhågen forbrenningsanlegg
- FV858 Tømmerelv x E6 - Storsteinnes x KV Meieriveien
- FV862 Terjevika rkj E8 - Giæverbukta rkj RV 862

På FV855 (Buktamo-Botnhågen) er det imidlertid en vinterbegrensning på 50 tonn, noe som gjør at det ikke er økonomisk rasjonelt å benytte modulvogntog på vinteren.

I tillegg er det noen få fylkes- og kommunale veistrekninger i Tromsø og Balsfjord hvor modulvogntog er tillatt. For en samlet oversikt over fylkesveiene i Troms, henvises det til «Vegliste 2016 – Fylkes- og kommunale veger.» (Statens Vegvesen, oktober 2016).

Et kart over modulvognstrekninger i Troms er gjengitt i vedlegg 14.5.

5.2 Grensepasseringer

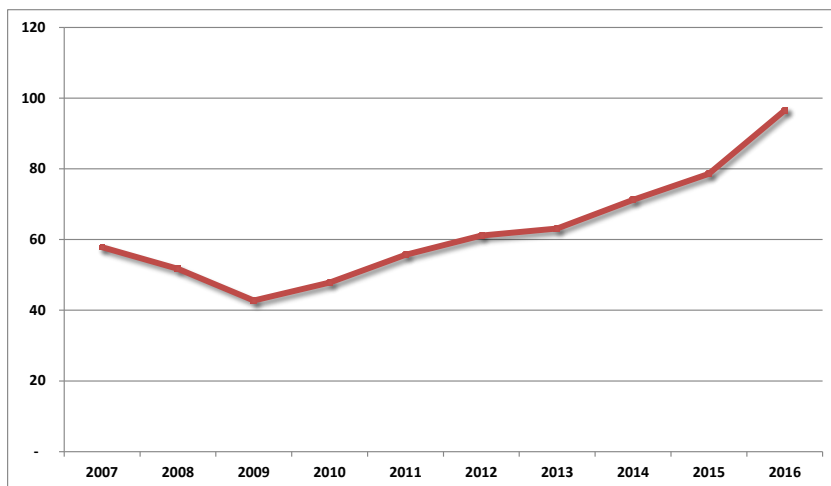
Store deler av næringslivet i Troms er eksportrettet, og bil er et viktig transportmiddel for bedriftene i fylket. Mot utlandet (Finland) har Troms veiforbindelse over Kilpisjärvi (E8). Næringslivet i Troms benytter også E10 over Bjørnfjell og jernbaneforbindelsen i Narvik.

I tillegg har fylket «nasjonale grensekryssinger» langs E6-forbindelsen Alteidet (mot Finnmark) og Gratangsfjellet (mot Nordland), samt flere forbindelser mellom Troms og Nordland langs E10 sør i fylket.

Figur 5-1 viser Tollvesenets tall for grensepasseringer over Kilpisjärvi (E8) for kjøretøy over 12 meter, fra 2007 til 2016. Busser er trukket ut av tallmaterialet.

Selv om ikke alle disse kjøretøyene representerer næringstransporter, gir figuren en god indikasjon på veksten i næringstrafikk over den internasjonale grensepasseringen i Troms.

Status 2017 - Næringstransporter i Troms



I 10-årsperioden fra 2007 til og med 2016 har trafikken økt med 67 % (+39 kjøretøy pr døgn). Fra 2009 har det vært en stabil årlig vekst. Fra 2014 til 2016 har veksten vært 36 % (+25 kjøretøy pr døgn).

Figur 5-1: Utvikling 2007-2016, grensepassering Kilpisjärvi (antall kjøretøy >12 meter)

5.3 Fergesamband

I Troms fylke er det totalt 14 fergesamband. 12 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.

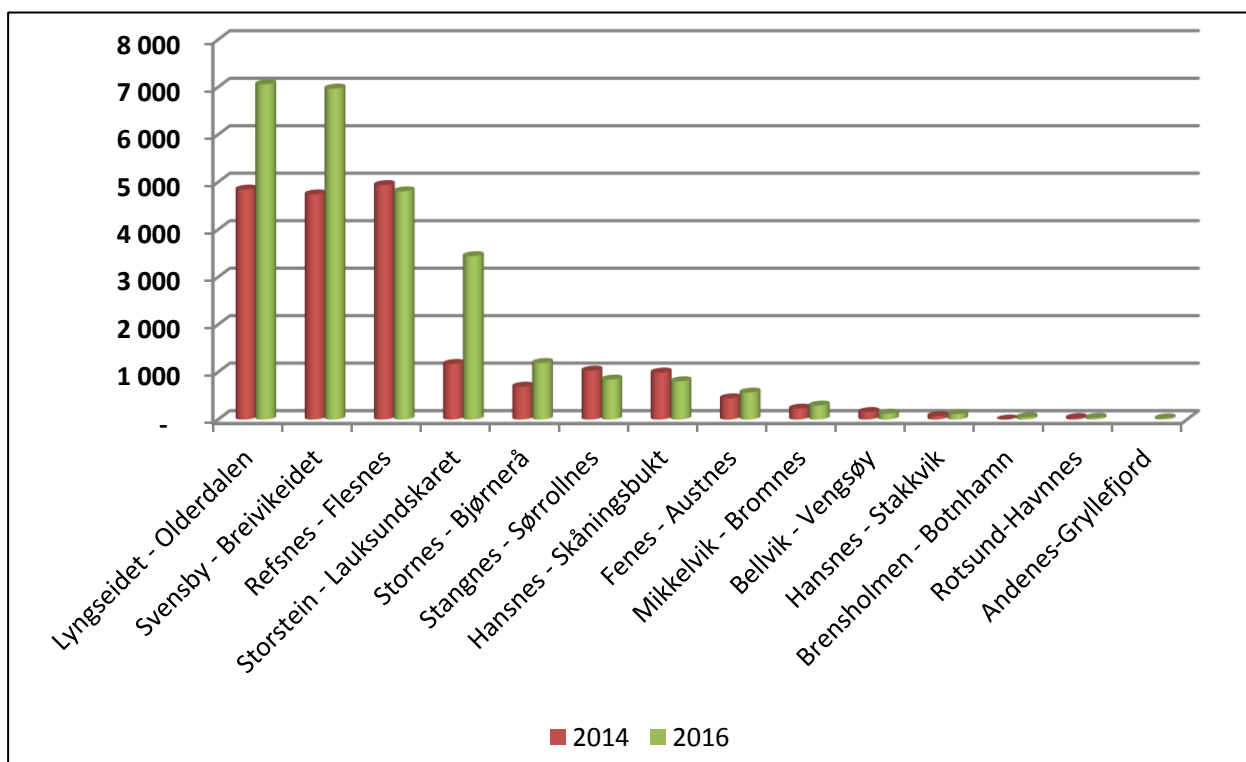
Det er flere rederier som enten eier ferger eller som opererer disse på vegne av andre rederi. Norled AS har konsesjon på Lyngsfjorden og Ullsfjorden, men det er Bjørklids Fergerederi AS som eier og driver fergene. I sambandet Revsnes-Flesnes eier Fjord1 AS fergeren, men det er Torghatten Nord AS som står for driften.

Rutenr	Samband	Fartøy	PBE kap	Byggeår	Rederi	Kjøretøy >14 m i 2016	
						Total	ÅDT(V)
170	Revsnes - Flesnes	Hålogaland	75	2002	Fjord1 AS	4 805	13,2
175	Stangnes - Sørrollnes	Ibestad	74	2014	Norled AS	841	2,3
177	Stornes - Bjørmerå	Lauvstad / Strandebarne	50/21	2007/1971	Norled AS	1 190	3,3
178	Grytøy - Sandsøy - Bjarkøy	Kvernsund / Strandebarne	25/21	2014/1971	Norled AS	568	1,6
180	Gryllefjord - Andenes (sommersamband)	Skutvik	29	1972	Torghatten Nord AS	25	0,1
181	Brensholmen - Botnhamn (sommersamband)	Helgøy	24	1978	Torghatten Nord AS	47	0,1
182	Bellvik - Vengsøy - Mjølvik (Musvær-Risøy)	Vengsøy / Karlsøy	21/25	2011/1975	Torghatten Nord AS	124	0,3
185	Hansnes - Karlsøy - Vannøy	Malangen	62	2001	Torghatten Nord AS	805	2,2
186	Hansnes - Reinøy	Salangen	24	1972	Torghatten Nord AS	115	0,3
188	Mikkelvik - Bromnes	Rebbenesøy	16	2011	Torghatten Nord AS	294	0,8
190	Lyngseidet - Olderdalen	Goalsevarre	77	1982	Norled AS	7 058	19,3
191	Breivikeidet - Svensby	Jæggesvarre	75	2002	Norled AS	6 968	19,1
195	Storstein - Nikkeby - Laukskaret	Reinøy	26	1989	Torghatten Nord AS	3 440	9,4
198	Rotsund - Havnes - Uløybukt	Uløytind	16	2011	Torghatten Nord AS	38	0,1
190/191	Reserveferge Ullsfjord og Lyngen	Vaggesvarre	50	1979	Bjørklids Fergerederi AS	-	-

Tabell 5-3: Fergesamband i Troms (Kilde: Operatørene og offentlig informasjon)

Sambandene er spredt over hele fylket, men 85 % av transportarbeidet med tunge kjøretøy skjedde over de fire største sambandene. Figur 5-2 viser antall kjøretøy (>14 m) pr. samband i 2014 og 2016. Sambandene er rangert etter 2016 tallene.

Status 2017 - Næringstransporter i Troms



Figur 5-2: Trafikk over fergesamband i 2014/2016, kjøretøy > 14 m (Kilde: SVV og Troms fylkeskommune)

Fra 2014 til 2016 har det vært en vekst i tungtrafikken med nærmere 7.000 kjøretøy (>14 m). Dette tilsvarer en samlet vekst på 36 % i Troms fylke. Troms fylke har fire «tungtrafikksamband» som er vesentlig større enn de øvrige. Tilnærmet hele veksten i antall tunge kjøretøy kommer fra tre av disse sambandene:

- Storstein - Lauksundskaret : +2.269 (194 %)
- Svensby - Breivikeidet : +2.227 (47 %)
- Lyngseidet - Olderdalen: +2.216 (46 %)

Sambandene Svensby-Breivikeidet og Lyngseidet-Olderdalen har omtrent samme vekst, da disse kan ses på som en del av samme veistrekning. Det har også vært god prosentuell vekst i sambandet Stornes-Bjørnerå, der det i 2016 ble transportert 498 flere tunge kjøretøy enn i 2014. Dette tilsvarer en vekst på 72 %.



Bilde 5-1 viser Rotsund fergeleie i Nordreisa. Rotsund-Havnes er et av de mindre sambandene i Troms. I 2016 ble det transportert 38 kjøretøy over 14 meter i sambandet. Dette er en vekst på ca. 19 % fra 2014. I bakgrunnen skimtes handelsstedet Havnes på Uløya. Handelsstedet omfatter en rekke fredede bygninger og er fortsatt i drift.

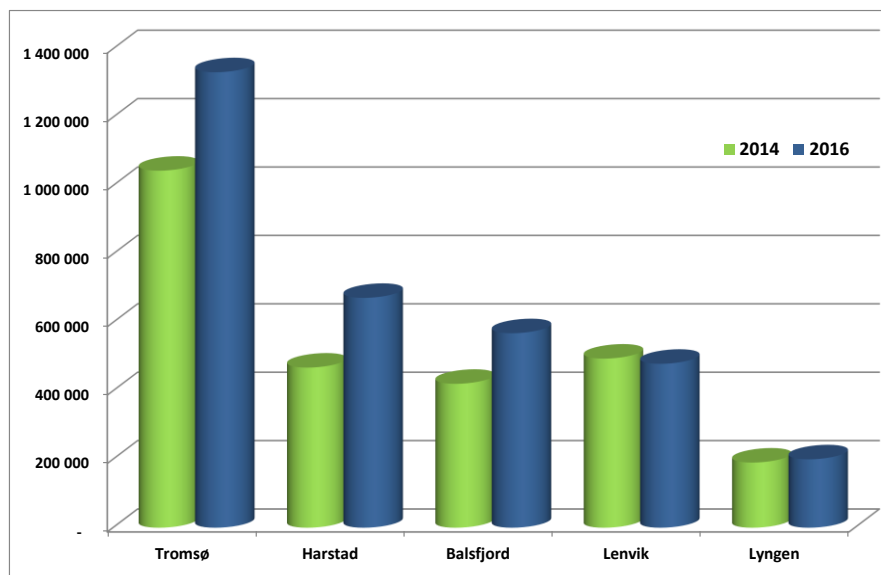
Bilde 5-1: Rotsund fergeleie (Foto:

Transportutvikling AS, mai 2017)

5.4 Havner og kaianlegg

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

Troms har flere kommunale havner som opererer innenfor rammene av Havne- og farvannsloven.



I figuren har vi listet opp de fem største havnene i Troms, rangert etter samlede godsmengder over kai i 2016. 2016 tallene er sammenlignet med tallene fra 2014.

Figur 5-3: Totale tonn over kai, utvalgte havner i Troms 2014 og 2016 (Kilde: Havnene, SSB, diverse kilder)

Tallmaterialet er basert på havnenes statistikk (Tromsø og Harstad) og tallstørrelser innhentet gjennom intervjuer og annen primærinformasjon. I tillegg er det benyttet informasjon fra SSB og Fiskeridirektoratets landingsstatistikk.

For de 5 havnene har det i to-årsperioden vært en vekst i utskipningene på ca. 634.000 tonn (+24 %). Dette er en betydelig vekst, og tilsvarer til sammenligning omtrent hele årsvolumet til en stor havn som Harstad.

Samlet ble det i 2016 håndtert nærmere 3.3 millioner tonn i de havnene som er vist i figuren. Nesten all vekst skyldes økning i de tre største havnene; Tromsø, Harstad og Balsfjord. Økningen i Tromsø skyldes i hovedsak økt byggeaktivitet (pukk, sand, elementer, asfalt mv). I Harstad påvirkes veksten av re-åpningen av Lemminkäinen's pukk og grusuttak på Bjarkøy og innsatsfaktorer i forbindelse med større utbygginger (Statoil, kjøpesentrene Coop/Amfi, veipakke Harstad mv). I Balsfjord kommer økningen fra pukk, grus og petroleumsprodukter.

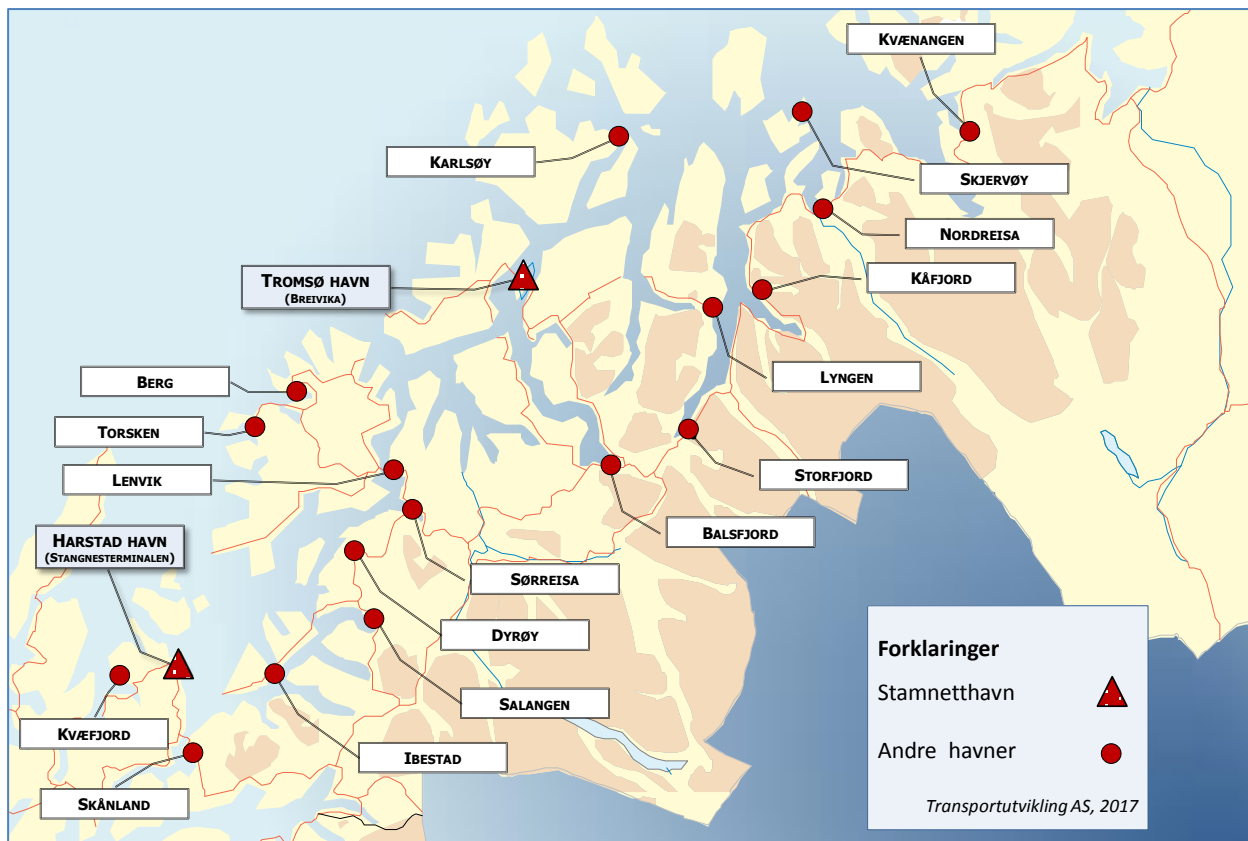
I Norge finnes 32 stamnetthavner, som gjennom NTP er gitt riksveitilknytning. Stamnettstatus innebærer at Staten i prinsippet sitter med ansvaret for både sjøverts og landverts infrastruktur til og fra disse havnene. Bakgrunnen for at disse havnene sikres riksveitilknytning, er erkjennelsen av at sjøtransporten må ses i sammenheng med de andre transportformene. Status 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 er det 2 stamnetthavner/terminaler. Dette er Tromsø (Breivika) og Harstad (Stangnesterterminalen). Se figur 5-4.

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

Vi nevner at det i henhold til Kystverkets opplysninger er 36 fiskerihavner med statstilskudd i Troms.

I tillegg til de nevnte havnene finnes det flere kommunale/private anlegg som er svært viktige for næringsutviklingen i fylket. Det finnes også enkelte anlegg innenfor de kommunale «havnedistriktene» der transportvolumene ikke registreres i offentlig statistikk.



Figur 5-4: Stamnetthavner og andre utvalgte havner i Troms 2017

5.5 Litt om sjøtransport

Lokalbåter

Troms fylke har seks lokal- og hurtigbåtsamband. Lokal- og hurtigbåtflåten er relativ ny og gjennomsnittsalderen er ca. 8 år.

Rutenr	Rutenavn	Hovedfartøy	Biler/lastekap.	Byggeår	Fart i knop	PAX-kapasitet	Operatør
2	Tromsø - Finnsnes - Brøstadbotn - Engenes - Harstad	Sollifjell/Kistefjell/Fløyfjell		2010	33	250	Boreal Sjø AS
3	Tromsø - Skjervøy	Jernøy/Falkefjell	6 paller/ -	2007/2011	35/28	147/121	Boreal Sjø AS
4	Tromsø - Lysnes - Tennskjær - (Vikran)	Jernøy/Falkefjell	6 paller/ -	2007/2011	35/28	147/121	Boreal Sjø AS
5	Sommarøy - Tussøy - Sandneshamn	Skaaskjær	-	2010	25	20	Sommarøy Cruise AS
6	Harstad - Bjarkøystedene - Sør-Senja	Stjernøy/Falkfjell	6-8 paller/ -	2009/2011	32/28	126/121	Boreal Sjø AS
8	Skjervøy - Kvæningen og Vortøy	Kvæningen	15 paller	2005	25/30	52	Boreal Sjø AS

Tabell 5-4: Lokalbåtruter i Troms (Kilde: Troms Fylkeskommune, offentlig informasjon)

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

Hurtigbåtene i sambandet Tromsø-Finnsnes-Harstad og Harstad-Bjarkøystedene-Sør-Senja er bygget etter strenge miljøkrav. Hurtigbåtene 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 5-2 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. «Jernøy» er litt eldre (2007) og den går i dag mellom Tromsø og Skjervøy. «Jernøy» kan ta både passasjerer og noe gods. I bakgrunnen ser vi fergen «Stetind», som benyttes som reserveferge.



Bilde 5-2: «Fløyfjell» og «Jernøy» på kai i Tromsø (Foto: Transportutvikling AS, 2017)

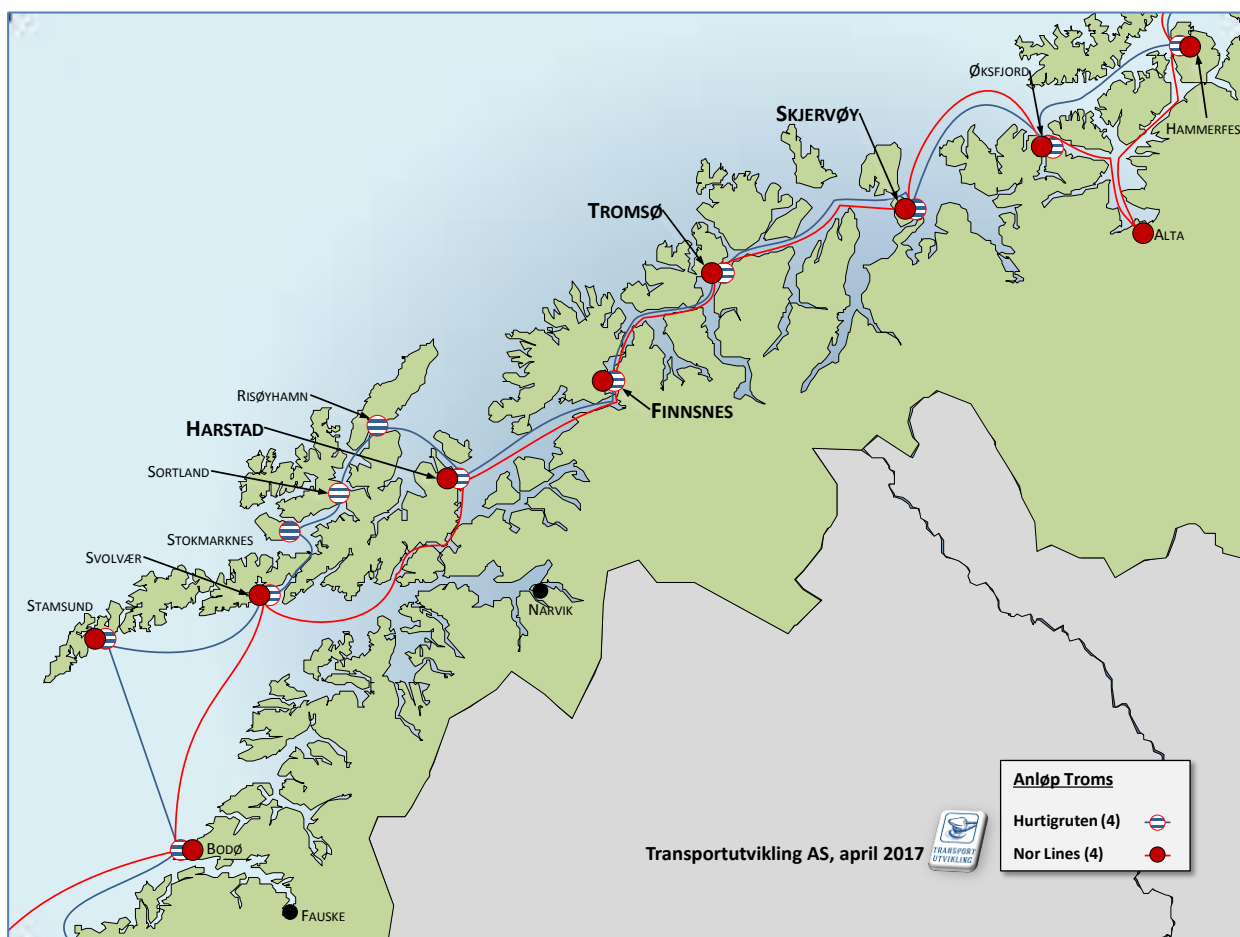
Nor Lines/Hurtigruten

Nor Lines samseiler med Hurtigruten når det gjelder godstransport. Hurtigrutens godskapasitet (med unntak av personbiler) selges av Nor Lines. Pr. juli 2017 har rederiet Samskip kunngjort at de ønsker å kjøpe Nor Lines AS med forbehold om godkjennelse fra Konkurransetilsynet.

De 11 Hurtigruteskipene anløper daglig fire steder i Troms. Skipene fører bl.a. litt dagligvarer og fisk, i tillegg til biler.

Nor Lines har fire anløp i Troms i dag, tilsvarende de havner som Hurtigruten anløper. Godsåtene transporterer bl.a. fisk, dagligvarer, brunevarer, bygningsartikler, salt o.l. Hurtigruten/Nor Lines oppgir ikke tall for godsmengdene.

Anløpsstrukturen i Troms og nærliggende regioner er vist i figur 5-5.



Figur 5-5: Hurtigrutens og Nor Lines anløpsstruktur i Troms og nærliggende regioner

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 også at Eimskip har en «fiskerute» mellom Holland, Storbritannia, Norge og Russland (Murmansk). I tillegg betjenes fylket av flere mer eller mindre regulære gods fartøy.

5.6 Knutepunkt i regionen og utenfor regionen

Internt i Troms er det mange knutepunkt i form av havner og landbaserte terminalfunksjoner. Mange er små i en større sammenheng, men likevel viktige for utviklingen i lokalsamfunnene.

I fylket

De sentrale knutepunktfunksjonene i Troms fremkommer som en konsekvens av befolkningstetthet, næringsaktivitet og beliggenhet. De store transporthusene har etablert sine terminaler ut fra kommersielle hensyn. Vi nevner bl.a.:

Schenker, Posten/Bring og PostNord har landbaserte terminaler flere steder i fylket, bl.a. i Tromsø, Harstad og Finnsnes.

Nor Lines har sjøterminaler i Tromsø, Skjervøy, Harstad og Finnsnes, - der de samseiler med Hurtigruten. Eimskip og Lars Holm Shipping har terminal i Tromsø. I tillegg er havnene generelt viktige sjøterminaler (se kapittel 5.4).

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

Da Troms er et betydelig fiskerifylke nevner vi også at det finnes mange fryseterminaler i fylket, bl.a.:

- Pelagia (Tromsø/Solstrand og «hvilende» aktivitet på Sommarøy)
- Tromsøterminalen (Tromsø/Hansjordnes)
- Troms Fryseterminal (Solstrand)
- Nergård, Senjahopen

Terminalene håndterer også andre produkter enn fisk.

I tillegg finnes det flere andre viktige terminal-/lagerfunksjoner, f.eks. Felleskjøpets lager på Bergneset, Tine`s sentrallager i Harstad, Postens terminal i Tromsø m.fl.

Utenfor fylket

For Tromstransportene i 2016, hvor tog inngikk i transportkjeden, gikk det meste over Narvik. Det skjer også en del togtransport over Fauske. Togtransportene over Narvik, som vedrører næringsaktører i Troms, er åtte ganger større enn over Fauske.

De største transportene med tog er dagligvarer og sjømatprodukter. For inntransportene til de to dagligvarelagrene i Tromsø (ASKO og Coop), kommer mye med tog til Narvik. Fra jernbanen videretransporteres godset med bil til Tromsø. Den tredje dagligvaregrossisten, REMA, har sitt lager i Narvik. REMA benytter i svært stor grad tog til Narvik, og videretransporterer dagligvarer med bil til hele Troms fylke.

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.

6 Sjømatnæringen

Sjømatnæringen i Troms hadde utgående fisketransporter på ca. 481.000 tonn i 2016, mot ca. 462.000 tonn i 2014. Dette er en økning på ca. 4 %. Veksten skyldes økning innen havbruk. Verdiøkningen fra 2014 til 2016, for sjømatnæringen samlet, er på nærmere 4.9 mrd. (56 %).

Det samlede veitransportarbeidet knyttet til sjømatnæringen (både fangst og havbruk) i Troms fylke har en ÅDT(V) på rundt 105. Dette inkluderer innsatsmidler, fôr, biprodukter mv.

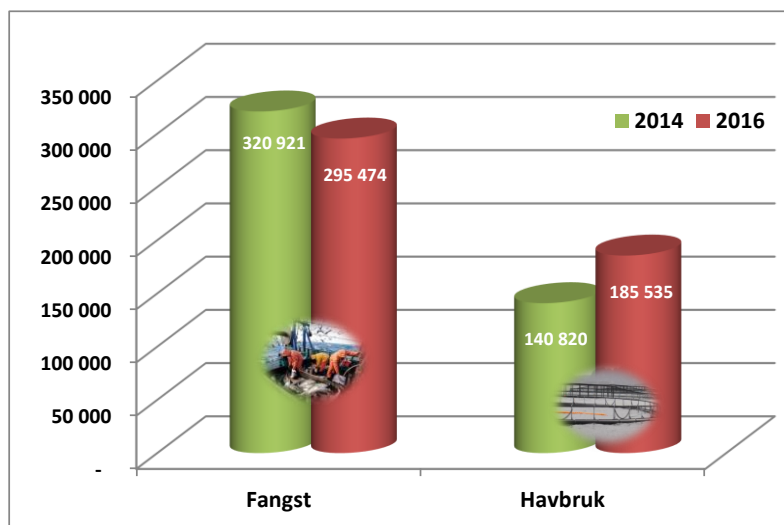
Sjømatnæringen står for ca. 16 % av de registrerte veitransportene. Fangst har mindre veitransportarbeid enn havbruk. 64 % av fangstnæringens transport skjer med båt, mens andelen for havbruk er i overkant av 12 %.

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

- E6 Nordkjosbotn-grense Nordland
- FV86 Finnfjordbotn-Finnsnes-Gisundbrua
- E6/E8 Langslett-Nordkjosbotn
- FV855 Buktamo-Finnfjordbotn
- FV866 Langslett-Skjervøybrua

Det alt vesentligste av fiskeproduktene eksporteres ut av fylket. De største transportene ut av fylket går over fylkesgrensen mellom Troms og Nordland. Togforbindelsen via Narvik er den viktigste grenseovergangen mot utlandet. Deretter kommer E8 Kilpisjärvi. Det går vesentlig flere tunge sjømatrelaterede kjøretøy til/fra Troms over E8 Kilpisjärvi enn over E10 Bjørnfjell.

Pr utgangen av 2016 er det 8 aktive lakseslakterier og mer enn 50 operative aktører som tar i mot og videresender fangst, med eller uten vesentlig bearbeiding. Mange av fangstaktørene er små.



Havbruksnæringen/slakteriene i Troms hadde 185.535 tonn uttransportert vekt⁴ i 2016, mens tradisjonell fangst hadde utgående transport på 295.474 tonn.

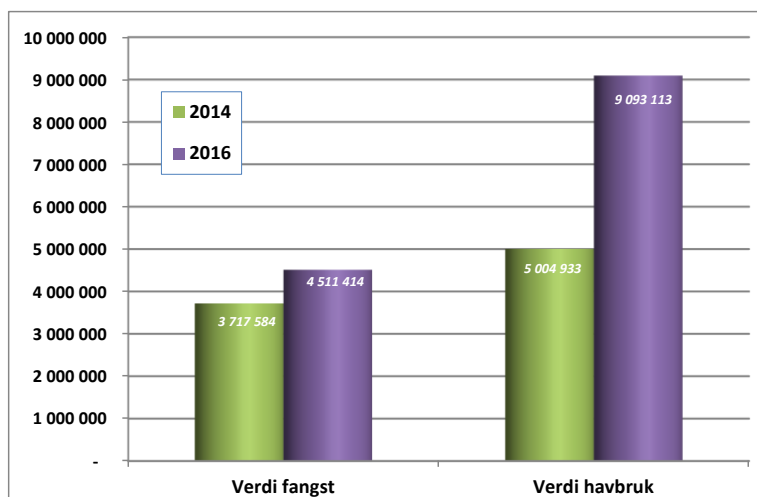
Figur 6-1: Identifiserte utgående transport, Troms 2014 og 2016

⁴ Uttransportert vekt omfatter både bil- og båttransport, samt hovedprodukt og biprodukt.

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

Samlet, for havbruk og fangst, antas det en uttransport på ca. 481.000 tonn i 2016, mot ca. 462.000 tonn i 2014. Dette er en økning på ca. 4 %. Veksten skyldes økning innen havbruk. Fra 2014 til 2016 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.



Tar vi utgangspunkt i Fiskeridirektoratets statistikk for 2016 (13. juli 2017), var omsetningsverdien for rund fisk landet i Troms ca. 4.5 mrd. Verdien i havbruksnæringen var nærmere 9.1 mrd.

Samlet omsetning var ca. 13.6 mrd. i 2016, mot ca. 8.7 mrd. i 2014. Dette er en verdiøkning på 56 % fra 2014 til 2016.

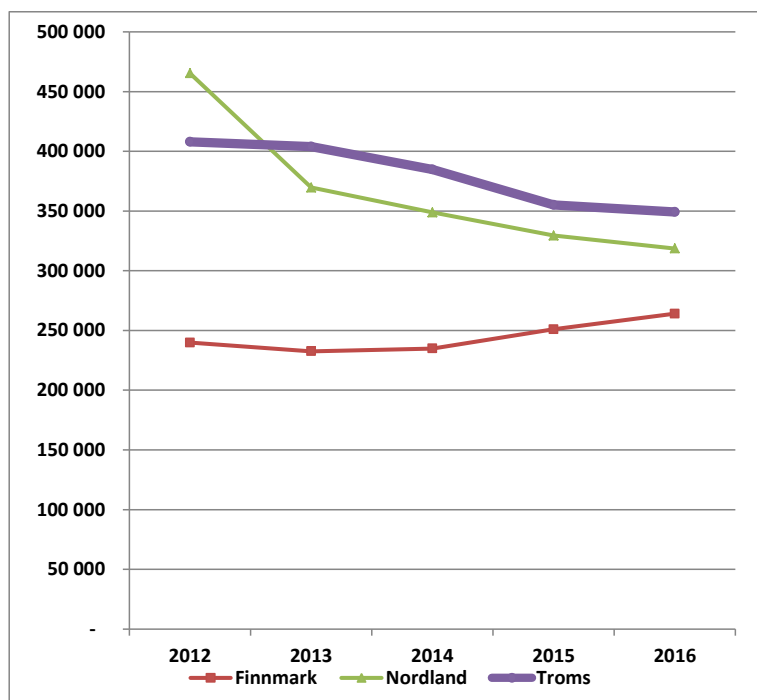
Figur 6-2: Omsetningsverdi fangst og havbruk, Troms 2014-2016

Basis for Fiskeridirektoratets verdiberegninger i 2016 var 349.304 tonn (384.742 tonn i 2014) rund vekt fra fangst og 176.715 tonn (149.638 i 2014) rund vekt fra havbruk.

6.1 Fangst

6.1.1 Generelt

I følge Fiskeridirektoratet ble det i Nord-Norge i 2016 landet i overkant av 932.000 tonn villfanget fisk, målt som rund vekt. Landingene i Nord-Norge i 2016 var ca. 36.400 tonn lavere enn i 2014, - i stor grad som følge av nedgang i pelagisk fangst.



Troms var det fylket hvor det ble landet mest fisk i 2016, med 37,5 % av totalmengden i Nord-Norge.

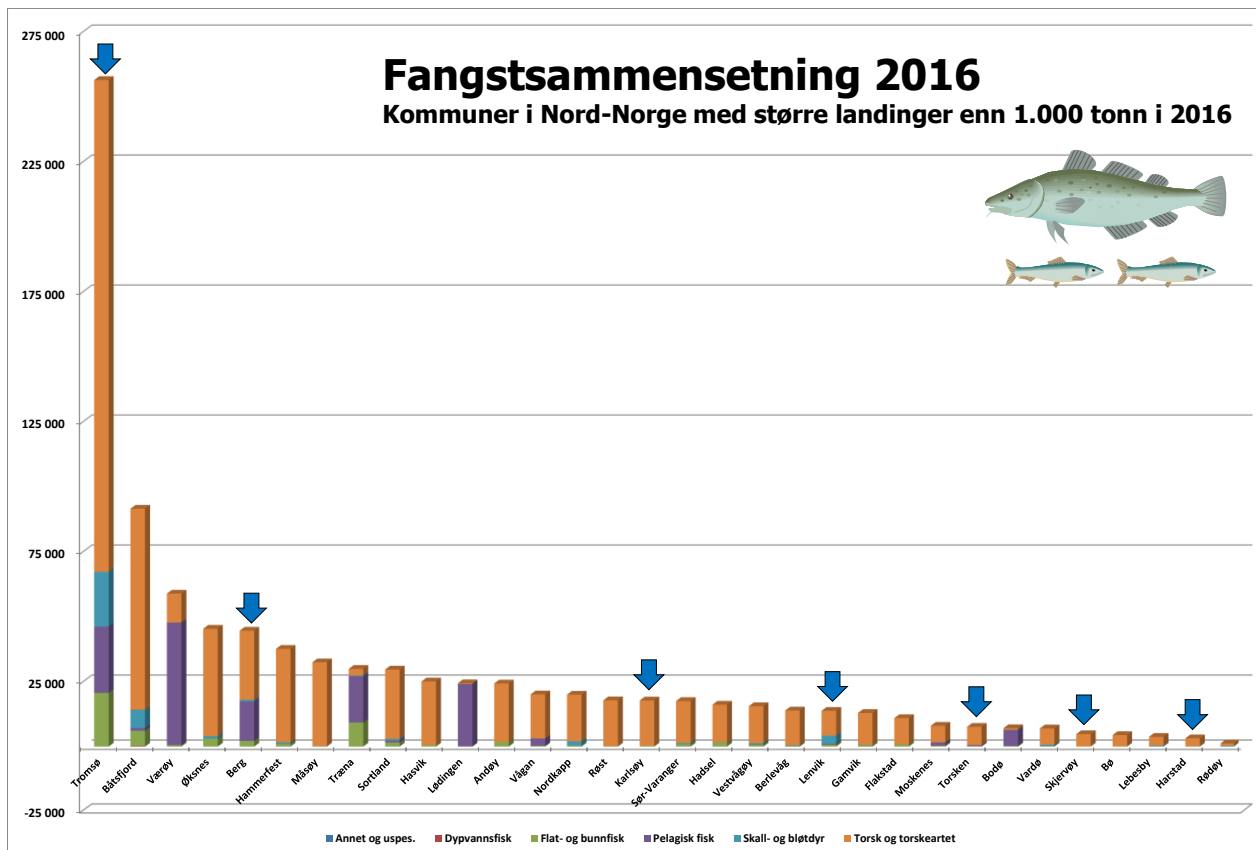
I 2016 ble det landet 349.304 tonn rund fisk i Troms fylke, mot 384.742 tonn i 2014. Dette er en nedgang på ca. 35.400 tonn. Som ellers i Nord-Norge, skyldes nedgangen fra 2014 primært lavere pelagiske landinger.

Figur 6-3: Landet fisk i Nord-Norge (2012-2016)

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

I Nord-Norge utgjorde torskefisk⁵ ca. 74 % av landingene. Det ble landet mest torsk i Troms fylke (258.420 tonn).

Figur 6-4 viser de kommunene i Nord-Norge som hadde samlede landinger over 1.000 tonn i 2016. Vi ser at Tromsø har ca. tre ganger større landinger enn nest største kommune (Båtsfjord).



Figur 6-4: Landing av fangst i Nord-Norge, tonn 2016 (Kilde: Fiskeridirektoratet/Transportutvikling AS)

Kommuner i Troms er markert med en blå pil.

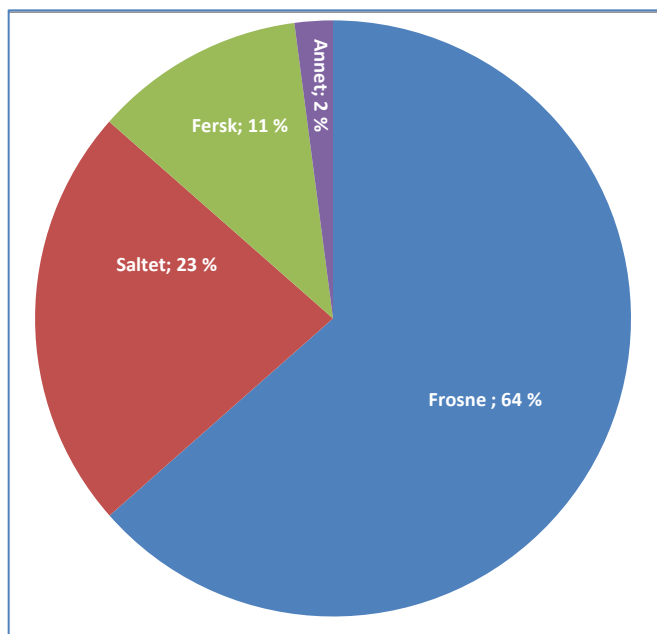
Selv om mange kommuner har nedgang i landingene fra 2014 til 2016, er det stor variasjon i utviklingen i de enkelte kommuner. De største volumøkningene (tonn) finner vi i Torsken, Skjervøy og Harstad (+ 630 tonn til + 1.020 tonn). Men, dette blir små tall når en ser på kommuner med nedgang i samme periode. Størst nedgang finner vi Berg (-26.098 tonn) og Tromsø (-9.290 tonn). I Berg skyldes nedgangen både hvitfisk og pelagisk fisk, mens Tromsø har en så stor nedgang i pelagiske landinger (-25.557 tonn) at den ikke kompenseres med vekst fra andre fangstsegmenter, f.eks. torskertet fisk.

De årlige landingene i de enkelte kommunene reflekterer ikke alltid transportarbeidet, -spesielt når det gjelder transport på vei. Et eksempel kan f.eks. være et fryselager, der fartøy kommer inn med frosne produkter. Produktene mellomlagres i fryselageret og går videre med båt. Landingsåret behøver heller ikke å være det samme som det året fisken blir transportert.

⁵ «Torskefisk» (torsk og torskertet fisk) omfatter også fisk som skrei, sei, brosme osv., - mens «Pelagisk» er fisk som pr. definisjon jager fritt i havområdene. Mest kjent er sild, makrell, lodde og brisling.

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

Den nasjonale landingsstatistikken vises normalt som «rund fisk», og ikke det produktet som transporteres ut. I 2016 ble det landet ca. 349.304 tonn rund fisk i Troms, mens det ble levert vesentlig mindre til mottakene. Dette skyldes bl.a. at mye fisk sløyes og prosesseres om bord. I tillegg forsvinner det ytterligere vekt ved bearbeiding på land. Prosesser som tørking⁶, salting og produksjon av klippfisk reduserer vanninnholdet i fisken, og dermed også transportvekten.



I 2016 utgjorde frosne produkter ca. 64 % av landet rund fisk, både hvitfisk og pelagisk.

Anvendelsen påvirker også transportmiddel-fordelingen. Båt er det dominerende transportmidlet for fangstnæringen. I 2016 gikk 64 % av inn- og uttransportene med båt.

I hovedsak er dette frosne produkter, men også saltfisk, tørrfisk og biprodukter som ensilasje og avskjær.

Figur 6-5: Anvendelse 2016, fangst i Troms fylke (Kilde: Fiskeridirektoratet, Råfisklaget, Transportutvikling AS)

6.1.2 Mottak og produsenter

Tromsø er den klart største landingskommunen med over 73 % av totalen i Troms i 2016. De 5 største fangstkommunene i 2016 er Tromsø, Berg, Karlsøy, Lenvik og Torsken. Over 97 % av landingene skjedde i disse 5 kommunene. Utviklingen de siste 5 årene er vist i tabell 6-1. Kommunene er rangert etter størrelsen på landingene i 2016. Vi ser at det er en samlet reduksjon i Troms på 35,437 tonn fra 2014 til 2016, målt som rund vekt.

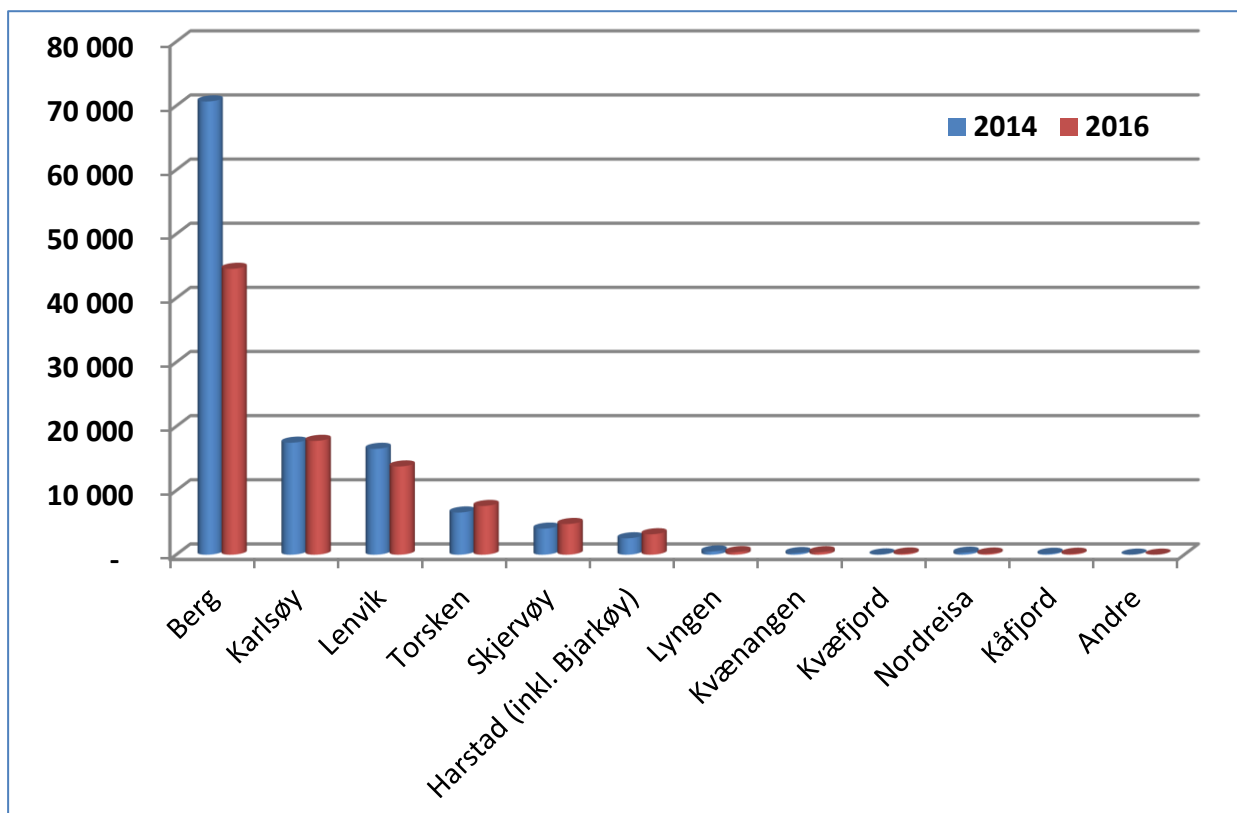
Kommune	2012	2013	2014	2015	2016	Endring 2014-2016	
						Tonn	%
Tromsø	290 304	297 673	265 662	245 752	256 372	-9 290	-3 %
Berg	62 764	60 266	70 672	55 816	44 574	-26 098	-37 %
Karlsøy	15 100	12 717	17 464	18 312	17 749	285	2 %
Lenvik	16 891	13 122	16 504	18 384	13 758	-2 746	-17 %
Torsken	10 357	10 001	6 579	6 101	7 599	1 020	16 %
Skjervøy	8 985	6 367	4 066	6 859	4 786	720	18 %
Harstad (inkl. Bjarkøy)	1 565	2 263	2 556	2 459	3 186	630	25 %
Lyngen	904	795	505	396	395	-110	-22 %
Kvænangen	366	156	247	431	387	140	57 %
Kvæfjord	140	8	38	196	182	143	371 %
Nordreisa	518	661	307	260	174	-133	-43 %
Kåfjord	9	1	136	208	142	5	4 %
Andre	11	7	7	3	3	-4	-61 %
Troms	407 911	404 038	384 742	355 176	349 304	-35 437	-9 %

Tabell 6-1: Landinger i kommuner i Troms, rund vekt 2012-2016 (Kilde: Fiskeridirektoratet)

⁶ Tørrfiskvekten av skrei tilsvarer rundt 1/6 av rundfiskvekten, og det er tørrfisken som transporteres til markedet.

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

I figur 6-6 er volumene i 2014 og 2016 vist med søyler pr kommune. Av visualiseringshensyn har vi ikke tatt med Tromsø, da landingene her er nærmere seks ganger større enn den kommunen som har de nest største landingene (Berg).



Figur 6-6: Fangstkommuner i Troms i 2014 og 2016, ex. Tromsø (Datakilde: Fiskeridirektoratet)

Figuren viser at fangstnæringen i Troms, volummessig, domineres av få kommuner. I flere kommuner er bedrifter med lavere volum viktige for sysselsetting og utvikling. Det omsettes også produkter hvor det ikke er naturlig å operere med store tonnmengder, f.eks. reker.



Bilde 6-1: Båt ved kai, Troms Fryseterminal (Foto: Transportutvikling AS, juni 2017)

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

Kommune	Sted	Bedrift
Berg	Senjahopen	Coldwater Prawns
Berg	Senjahopen	Nergårdterminalen/Nergård Sild AS
Berg	Senjahopen	Nergård Senja, avd. Senjahopen
Berg	Senjahopen	Aksel Hansen AS
Harstad	Bjarkøy	Sjøfisk AS
Harstad	Harstad	Petters sjømat AS
Karlsøy	Vannvåg	Karlsøybruket AS
Karlsøy	Torsvåg	Torsvågbruket AS
Karlsøy	Stakkvik	Reinøy Sjømat AS
Kvænangen	-	Karls Fisk og Skalldyr AS, Kvænangen
Kåfjord	-	Karls Fisk og Skalldyr, Kåfjord
Lenvik	Husøy	Brødrene Karlsen AS
Lenvik	Botnhamn	Nord Senja Fisk AS
Lenvik	Kårvikhamn	Stella Polaris AS
Lyngen	Lenangsøya	Lyngen reker AS
Lyngen	Lenangsøyra	Lenangsøyra Fiskemottak BA
Nordreisa	Havnnes	Johs H Giæver AS, avd. Havnnes
Nordreisa	Rotsund	Jarle Kill
Nordreisa	-	Karls Fisk og Skalldyr AS, Nordreisa
Skjervøy	Årviksand	Årvikbruket AS
Skjervøy	Skjervøy	Skjervøy Fisk og Skalldyr AS
Torsken	Torsken	Torsken Havprodukter AS
Torsken	Torsken	Nergård Senja, avd. Senjahopen
Tromsø	Solstrand	Troms Fryseterminal AS
Tromsø	Hansjordnes	Tromsøterminalen AS
Tromsø	Tromvik	Lerøy Norway Seafoods AS, Tromvik
Tromsø	Rebbernes	Løksfjord AS
Tromsø	Brensholmen	Ivan Lorentzen Fiskeforretning AS
Tromsø	Kvaløyvågen	Joh H Pettersen AS
Tromsø	Vengsøy	Henry Johansen Drift AS
Tromsø	Oldervik	Oldervik fikseindustri AS
Tromsø	Sommarøy	Lerøy Sommarøy AS
Tromsø	Tromsdalen	Karls Fisk og Skalldyr, Tromsø
Tromsø	Eidkjosen	Eide Handel AS
Tromsø	Tromsø	Dragøy grossist AS
Tromsø	Tromsdalen	Sjøland AS, Reker Troms
Tromsø	-	Fishy Exports Kaspersen
Tromsø	Tromsdalen	Sjøland AS
Tromsø	Solstrand	Pelagia Tromsø AS
Tromsø	Sommarøy	Pelagia Sommarøy AS

Stort sett alt av fangst i Troms er registrert gjennom denne undersøkelsen. 40 av mottakene er gjengitt alfabetisk (etter kommunenavn) i tabellen til venstre.

De øvrige er svært små.

De største bedriftene har uttransporter på over 90.000 tonn. De største enkeltaktørene (fryselager) benytter båt ved uttransporten.

Nærmere halvparten av bedriftene har mindre enn 1.000 tonn uttransport i 2016. Dette tilsvarer en ÅDT(V) <1.

Tabell 6-2: Fangstbedrifter i Troms 2017 (alfabetisk etter kommunenavn).

Transportvolumene i denne rapporten er basert på tall fra ca. 50 aktive mottak/produsenter i Troms som tar inn fisk og videresender denne. Total uttransportert vekt fra disse bedriftene var 295.474 tonn i 2016. .

6.1.3 Veibelastning og transportruter fangst

De veiene i Troms som har størst samlet transportbelastning (ÅDT>10) for fangstnæringen i 2016, er gjengitt i tabell 6-3.

Veistrekning	ÅDT (V)
FV86 Finnfjordbotn-Finnsnes	22
FV855 Buktamo-Finnfjordbotn	21
FV86 Finnsnes-XFV861 Gisundbrua	20
FV861 Kjosens-Gisundbrua	18
E8 Nordkjosbotn-XFV91 Fagernes	16
FV852 Roaldsletta-Senjahopen	15
E8 Fagernes-Tromsdalen	15
E6 Brandvoll-Grense Nordland-Bjerkvik	14
FV862 Roaldsletta-XFV861 Kjosens	14
E6 Nordkj.botn-Buktamo	11
E6 /E8 Skibotn-Nordkjosbotn	10
E8 Skibotn-Grense Finland	10

De tyngste transportbelastningene finner vi på veiene tilknyttet Senja, på Senja og ut til E6 (Buktamo). Selv om det har vært en nedgang i landet fisk fra 2014 til 2016 har dette ikke påvirket transportarbeidet på vei tilsvarende.

Tabell 6-3: Viktige veier for fangstbedrifter i Troms 2016 (Kilde: Transportutvikling AS)

Utenom Senjaregionen er det mye transport både nord og vest for Nordkjosbotn og langs hele E6.

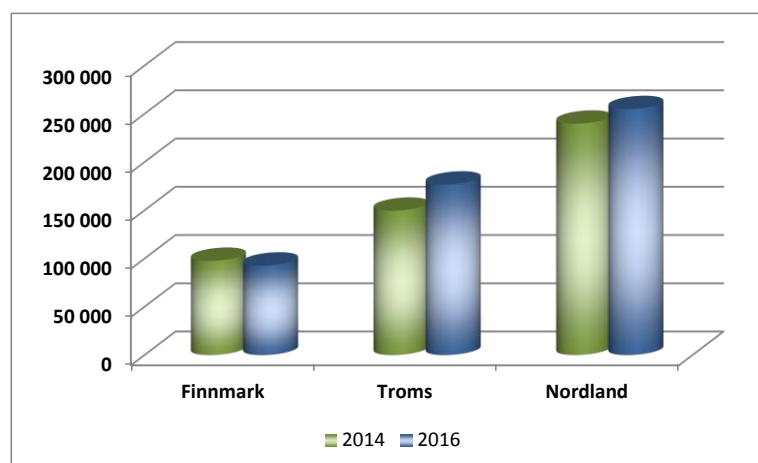
Det alt vesentligste av fiskeproduktene eksporteres ut av fylket. De fleste passeringene ut av fylket skjer over fylkesgrensen til Nordland. Her fordeler trafikken seg over E10 Bjørnfjell, tog fra Narvik og noe går videre langs E6. For fangstnæringen tilsvarer transporten over E8 Kilpisjärvi omtrent summen av det som går over E10 Bjørnfjell og tog fra Narvik. Transportveiene kan variere fra transport til transport, i forhold til vær, returtransporter osv.

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 er det lite bruk av tog. I den utstrekning tog benyttes skjer dette over Narvikterminalen.

I kartet i vedlegg 14.1 har vi visualisert veitransportstrømmene for sjømatnæringen i Troms i 2016, - dvs. både fangst og havbruk.

6.2 Havbruk



I Nord-Norge ble det i 2016 produsert ca. 524.441 tonn laks fra oppdrettsnæringen (rund vekt).

Troms sto for ca. 34 % av produksjonen i 2016, mot 31 % i 2014.

Figur 6-7: Produsert mengde laks og ørret i 2014 og 2016 (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

I tabellen under har vi vist utviklingen av produsert mengde (rund fisk) de siste 5 årene i de nordnorske fylkene, samt landet som helhet. Fra 2014 til 2016 økte produksjonen i Troms med ca. 18 %, fra 149.638 tonn til 176.715 tonn. I Nord-Norge som helhet var det en økning på 8 % i samme periode. I landet som helhet var det en økning på 1 %.

Fylke	2012	2013	2014	2015	2016	Endring 2014-2016	
						Tonn	%
Finnmark	86 809	92 431	97 688	90 482	92 776	-4 912	-5 %
Troms	143 799	137 058	149 638	168 044	176 715	27 077	18 %
Nordland	233 099	237 950	239 871	267 478	254 950	15 079	6 %
Nord-Norge	463 707	467 439	487 197	526 004	524 441	37 244	8 %
Norge	1 306 772	1 239 876	1 330 481	1 378 066	1 325 359	18 587	1 %

Tabell 6-4: Salg av laks og ørret, tonn rund vekt, 2012-2016 (Kilde: Fiskeridirektoratet, 13.juli 2017)

I Troms ble det i 2016 slaktet mer fisk enn det som produseres i merdene i fylket. Det hentes fisk for slaktning fra både Finnmark og Nordland.

Dette er en endring fra 2014 til 2016, da det i Troms ble produsert mer enn det som ble slaktet i fylket.

I 2014 ble det produsert over 8.000 tonn mer enn det ble slaktet. I 2016 ble det slaktet nærmere 9.000 tonn mer enn det ble produsert. Dette forholdet skaper et høyere transportarbeid i Troms, spesielt på vei, enn det de offentlige produksjonstallene tilsier.

6.2.1 Slakterier

I Troms er det i dag 8 lakseslakterier. I 2014 var det 9.

Kommune	Sted	Bedrift	Bransje	Eierskap
Gratangen	Foldvik	Astafjord Slakteri	Havbruk	Lokale eiere, Kleiva Fiskefarm AS og Gratangslaks eier 90%
Ibestad	Breivoll	Breivoll Marine produkter	Havbruk	Lokale eiere, majoritet Northern Lights Salmon AS
Kvenangen	Jøkelfjord	Marine Harvest Norway, avd. Jøkelfjord	Havbruk	Avdeling i Marine Harvest konsernet
Salangen	Sjøvegan	Salaks	Havbruk	Lokalt eierskap via Salaks Holding AS (Odd Geir Bekkeli)
Skjervøy	Lauksletta, Arnøya	Arnøy Laks Slakteri	Havbruk	Lokale eiere, via Arnøy laks AS som eier 100% av slakteriet
Skjervøy	Skjervøy	Lerøy Aurora	Havbruk	Avdelig i Lerøykonsernet
Torsken	Flakstadvåg	Flakstadvåg laks	Havbruk	Lokale eiere, majoritet via Brødrene Karlsen AS
Torsken	Torsken	Wilsgård	Havbruk	Lokal majoritet via familien Wilsgård

Tabell 6-5: Havbruksslakterier i Troms 2017

Lerøy Aurora er det største slakteriet i fylket. Deretter kommer Wilsgård, Arnøy Laks og Astafjord.

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

Samlet slaktet de åtte slakteriene 185.535 tonn i 2016. Tallene inkluderer fisk, ensilasje, avskjær mv. Nærmere 25.000 tonn (13 %) av dette gikk ut med båt, -i hovedsak ensilasje. Veitransporten av utgående ferdigprodukt fra havbruksnæringen tilsvarer en samlet ÅDT(V) på ca. 47. Transportene er imidlertid spredt, slik at veibelastningen på enkeltstrekninger blir mindre enn dette. Rundt de store slakteriene er veitransportarbeidet svært høyt.

Det har vært en betydelig vekst i slakteri- og transportaktiviteten i Troms fra 2014 til 2016. Uttransporten på vei (laks og biprodukter) har økt fra 113.610 tonn i 2014 til 154.049 tonn i 2016. Dette er en vekst i transportarbeidet på ca. 31 %. I fylket er det slakterier som har 2- og 3-doblet slaktekvantumet fra 2014 til 2016.

Som følge av at havbruksnæringen er en storforbruker av biltransport, øker veitransportarbeidet i fylket tilsvarende veksten i slaktet kvantum.

Vi nevner at den nasjonale statistikken registrerer «rund fisk» og ikke det hovedproduktet som transporteres ut fra slakteriene, og heller ikke de øvrige transporter som er avledet fra havbruksnæringen (f.eks. fôr, emballasje, paller osv.).

6.2.2 Veibelastning og transportruter havbruk

Det er generelt for hele næringen i Nord-Norge, at stort sett all uttransport av ferdigprodukter skjer med bil, så også i Troms.

Veistrekning	ÅDT (V)
E6 Djupvik-XE8 Skibotn	36
E6 Langslett-Djupvik	35
E6 Xfv825 Gratangen-Grense Nordland-Bjerkvik	34
FV866 Langslett-Skjervøybrua	31
E6 Fosbakken-Xfv825 Gratangen	30
E6 Bukta-Xfv851 Brandvoll	28
E6 Brandvoll-Fosbakken	30
E6 Nordkjosbotn-Bukta	27
E6 /E8 Skibotn-Nordkjosbotn	26
FV866 Skjervøybrua-Skjervøy	22
E8 Skibotn-Grense Finland	14
FV 86 Silsand-Svanelvmo	14
FV86 Fjorbotn-Gisundbrua	14
FV855 Fjorbotn-Bukta	13
FV86 Svanelvmo-Torsken	10
FV869 Skjervøybrua-Storstein-ferge Arnøya	10

De veiene i Troms som har størst samlet transport i forhold til havbruk i 2016, er gjengitt i tabell 6-6.

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

Tabell 6-6: Veier med størst trafikkbelastning, havbruk 2016 (Kilde: Transportutvikling AS)

Som følge av økt slakteriproduksjon i 2016, sammenlignet med 2014, har transportarbeidet økt betydelig.

E6 har mest trafikk, både nord for Skibotn og over grensen til Nordland. Veksten fra 2014, nord for Skibotn, er nærmere 50 %.

FV866 (Skjervøy) er den mest trafikkerte fylkesveien. Her ville trafikken vært høyere dersom ikke Lerøy Aurora hadde produsert sine egne kasser. Den høye trafikken på FV866 påvirkes i

tillegg til Lerøy Aurora, av Arnøy Laks Slakteri AS (Arnøya/FV869), som har hatt stor vekst fra 2014 til 2016. Veksten hos Arnøy Laks AS gir også en vesentlig økning i transportarbeidet på fergesambandet Storstein-Lauksundskaret.

For havbrukstransportene på vei har det også vært stor vekst i Senjaregionen. Eksempelvis har havbrukstransportene økt med nærmere 45 % på FV855-strekningen mellom Buktamo og Finnfjordbotn.

Trafikken over Kilpisjärvi (E8) er 27 % høyere enn i 2014. Den største havbrukstrafikken ut av fylket skjer imidlertid over fylkesgrensen til Nordland, i hovedsak som følge av bruk av togtransport fra Narvik. Nærmere 78 % av de grensekryssende transportene til Nordland skjer som følge av bruk av tog. Slakteriene i Troms økte bruken av tog med ca. 38 % fra 2014 til 2016.

Det foregår også noe grensekryssende trafikk til Finnmark fra slakteriene nord i Troms. Dette skyldes at noe fiskeeksport går fra Troms over Kivilompolo (RV93), samt at noe emballasje og paller leveres fra Alta.

6.3 Andre aktører involvert i sjømatnæringen

Sjømatnæringen genererer betydelige transporter utover uttransport av ferdigprodukter. 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**⁷. I de intervjuer/vurderinger som ble foretatt av Transportutvikling AS i begynnelsen av 2017 ble det registrert nærmere 62.000 tonn ensilasje og avskjær som utgående biprodukt i Troms. Den teoretiske mengden av slike biprodukter er imidlertid høyere. Store deler av fisken som kommer inn til mottakene leveres sløyd, hodekappet osv. Til fryselagre kan fisken komme ferdig prosessert og emballert.

For de registrerte 62.000 tonnene ble 73 % transportert ut med båt.

Sentrale aktører som betjener ensilasjemarkedet i Troms er bl.a.:

Kommune	Sted	Bedrift	Bransje	Eierskap
Austevoll	Bekkjarvik	Hordafor	Ensilasje	Pelagia eier 50%
Båtsfjord/Bjugn	Båtsfjord/Bjugn	Scanbio Ingredients	Ensilasje	Scanbio Marine Group
Kåfjord	Djupvik	Hordafor (Akva-ren)	Ensilasje	Hordafor ovetok Akva-ren høsten 2016
Lurøy	Lovund	Aquarius AS	Ensilasje	Hordafor eier 66%. For øvrig lokale eiere

Tabell 6-7: Aktører biprodukter/ensilasje

Noe ensilasje går også til Finland.

⁷ Ensilasje er i en sjømatkontekst biprodukter fra sjømatnæringen, dvs. fiskeavfall, død fisk fra oppdrettsanlegg mv. Avskjær er også et biprodukt fra næringen, men transportformen har ofte likhetstrekk med transport av ferske produkter.

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

Inntransporter

Råstoff til slakterier og mottak kommer vanligvis sjøveien, selv om det foregår en del internttransport med bil som belaster veinettet. Laks til slakteriene kommer sjøveien med brønnbåter. 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 og Baltikum (75-80 %). Av de pallene som kommer fra norske produsenter leverer MITRA i Sørreisa/Finnsnes ca. halvparten.

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.:

Kommune	Sted	Bedrift	Bransje	Eierskap
Balsfjord	Nordkjosbotn	BEWI Polar	Emballasje	BEWI Pøolar AS
Harstad	Rødskjær	Brørene Sunde AS	Emballasje	Sundefamilien, Ålesund
Skjervøy	Skjervøy	Lerøy Aurora	Emballasje	Lerøy Aurora

Tabell 6-8: Aktører emballasje

Samlet transport av emballasje til sjømatnæringen i Troms tilsvarer en ÅDT(V) på i overkant av 20. Lerøy Aurora (Skjervøy) har egen produksjon av emballasje. Med dagens produksjon reduserer dette veitransportarbeidet på FV866 med mer enn 4.000 vogntog pr. år (ÅDT 11).

Astafjord Slakteri har startet opp egen kasseproduksjon i april 2017.

Fôr går til oppdrettslokalitetene. Fôr transporteres i store mengder, og går stort sett med båt. I 2016 ble 90 % levert med båt.

De store fôrleverandørene til oppdrettsnæringen i Troms er:

Kommune	Sted	Bedrift	Bransje	Eierskap
Balsfjord	Bergneset	EWOS	Fiskefôr	62% indirekte via Cargill International Luxembourg 3 Sarl
Hadsel	Børøya	Skretting	Fiskefôr	Nutreco, Nederland
Øksnes	Myre	Biomar	Fiskefôr	Biomar Group

Tabell 6-9: Aktører fiskefôr

I 2016 ble det produsert nærmere 177.000 tonn laks i Troms. Med en fôrfaktor på f.eks. 1.2 tilsvarer dette ca. 210.000 tonn i forbruk av fôr. Som følge av tidsavgrensninger/lagerhold vil faktisk transport avvike noe fra dette tallet.

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

Salt går til fiskebruk langs hele kysten av Troms. 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.

6.4 Visualisering av sjømatnæringens veitransporter

Veivalgene for fangst og havbruk er illustrert i vedlegg 14.1.

7 Landbruk

Det samlede veitransportarbeidet knyttet til landbruk i Troms fylke har en ÅDT(V) på rundt 108. Ikke alle lokale transport er med i dette anslaget. Dette er omtrent det samme som i 2014.

Landbruksnæringen står for 17 % av registrerte veitransporter for utvalgte næringer.

Det er varierende størrelse og fyllingsgrad på bilene som benyttes innen landbruk.

De 3 viktigste transportrutene/områdene etter ÅDT(V) for landbruksnæringen er

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

Mye av transportene foregår innad i fylket.

Deler av næringen er sesongbetont.

Balsfjord er den største landbrukskommunen i Troms, - målt ut fra antall registrerte melkekyr og slaktedyr.

Som en indikasjon på veitransportarbeidet knyttet til landbruk, har vi innhentet tall fra sentrale aktører innen næringen. Med unntak av Felleskjøpet og Fiskå Mølle brukes båt i liten grad, og stort sett all transport går langs vei. Deler av transportene i landbrukssektoren er sesongpreget. Dette gjelder i hovedsak for dyreslakterier.

7.1 Sentrale aktører

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

Kommune	Sted	Bedrift	Bransje	Eierskap
Balsfjord	Bergneset	Felleskjøpet	Landbruk	Samvirkeforetak som eies av 45.000 bønder
Balsfjord	Bergneset	Fiskå Mølle	Landbruk	Brødrene Nordbø AS (100%)
Balsfjord	Storsteinnes	Tine Meieriet Storsteinnes	Landbruk	Samvirkeforetak som eies av 11.400 melkeprodusenter
Harstad	Harstad	Nortura Harstad	Landbruk	Samvirkeforetak som eies av 19.000 bønder, egg- og kjøttprodusenter
Harstad	Harstad	Tina Meieriet Harstad	Landbruk	Samvirkeforetak som eies av 11.400 melkeprodusenter
Målselv	Andslimoen	Nortura Målselv	Landbruk	Samvirkeforetak som eies av 19.000 bønder, egg- og kjøttprodusenter

Tabell 7-1: Aktører landbruk

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

I tillegg har også private landbruksaktører aktivitet i Troms, f.eks. Horns slakteri på Fygle i Vestvågøy.

7.1.1 Felleskjøpet

Felleskjøpet leverer i hovedsak kraftfôr og gjødsel, samt andre landbruksvarer.

Felleskjøpet får varer og råstoff til produksjon av kraftfôr inn til Troms fylke med båt. Båten anløper Harstad, Finnsnes, Bergneset og Sørkjosen i Troms.

Felleskjøpet tok inn ca. 51.000 tonn varer og råstoff over havn på Bergneset i 2016. På Bergneset i Balsfjord kommune har Felleskjøpet både sentrallager og produksjonssted for kraftfôr.



Bilde 7-1: Innkjøring til Felleskjøpet Bergneset (Foto: Transportutvikling AS, juni 2017)

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

7.1.2 TINE Meierier

TINE har produksjon ved meieriene i Harstad og Storsteinnes. I tillegg har TINE terminal i Tromsø og sentrallager i Harstad. Mengde melk inn til meieriene i 2016 er tilnærmet lik 2014-tallene.

Ved TINE meieriet Harstad produseres konsummelk, fløte og rømme, samt eple- og appelsinjuice. Anlegget dekker et område fra Saltfjellet/Halsa i sør til Lyngen i nord med søtmelk 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 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 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 7-2: TINE Storsteinnes (Kilde: TINE)

All geitemelk i fylket går til Storsteinnes meieri. Geitemelk fra Nordland (Beiarn, Lofoten/Vesterålen) leveres også hit. Det kjøres tre vogntog med ferdige produkter fra Storsteinnes meieri direkte til Heimdal pr. uke.

TINE har sentrallager i Harstad. Herfra går det bl.a. 15 biler i uka, via fergesambandet Lødingen-Bognes med varer til TINE`s terminal i Bodø. Det går 10 turer i uka fra Harstad til TINE`s terminal i Tromsø. Videre går det mange turer i uka mellom Harstad meieri og Alta- og Tana meierier. Mellomtransporter mellom TINE`s sentrallager i Harstad og TINE-anlegg/terminaler i Troms, Finnmark og Nordland fylker utgjør en vesentlig transportmengde.

7.2 Slakterier

Det ligger ett stort slakteri i Troms, Nortura Målselv i Bardufoss.

Slakteriet genererer en betydelig mengde inn- og uttransporter. Inntransportene med levende dyr 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 i Bardufoss i Troms slakter og foredler. Det er ca. 150 faste årsverk ved bedriften. I høysesongen økes antall ansatte til ca. 220.

Levende dyr for slaktning hentes inn fra hele Troms fylke, nordre Nordland (områdene Sortland, Lofoten, Steigen, Ballangen, Narvik, Andøya) samt litt fra Altaområdet i Finnmark. I tillegg kommer det inn helslakt fra Nortura Bjerka og Nortura Karasjok.

Det som går ut fra Nortura Målselv er i hovedsak ferdige produkter. Her produseres blant annet røkte kjøttpølser for hele landet, kjøttdeig og karbonadedeig. Produksjonen av røkte kjøttpølser har gått ned fra 2014 til 2016, da noe av denne produksjonen er flyttet til et anlegg i Sør-Norge. I tillegg til hovedproduktene gir slaktning uttransporter i form av avfall, ull, skinn og husdyrgjødsel.



Bilde 7-3: Nortura Målselv (Kilde: Nortura)

Nortura Harstad er distribusjonssted for nordlige Nordland, Troms, Finnmark og Svalbard.

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 ca. 7 VTE inn via Narvik med tog. Ut fra Harstad går varene til dagligvaregrossister, storhusholdninger og kjøttprodusenter.

7.3 Veibelastning og transportmiddelfordeling

Det meste av transportene foregår internt i fylket. Samlet ÅDT (V) for landbruksnæringen ligger på rundt 108. Transportene er imidlertid svært spredt, men med en naturlig konsentrasjon rundt meierier, slakterier og lagerfunksjoner.

De 3 viktigste transportrutene/områdene etter ÅDT(V) for landbruksnæringen er:

- RV83 mellom Harstad og Tjeldsundbrua
- E10 strekningen mellom Tjeldsundbrua og Bjerkvik/E6
- Flere E6 strekninger, men mest på strekningen Bergneset XfV 858 inn til Storsteinnes

Den mest trafikkerte veien inn og ut av fylket er grenseovergangen mellom Troms og Nordland. Det er tre ganger flere transportere over denne grenseovergangen, sammenlignet med Troms/Finnmark.

Av utenlandsforbindelsene i landsdelen benyttes Kivilompolo i Finnmark litt mer enn Kilpisjärvi. Forklaringen på dette ligger i at transportere 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. Kilpisjärvi benyttes i større utstrekning enn Bjørnfjell som grenseovergang.

Tog brukes i mindre grad, med unntak av noe inntransport av kjøttprodukter.

Felleskjøpet benytter båt ved inntransport til fylket, først og fremst til Bergneset men også noe til Harstad, Finnsnes og Sørkjosen.

8 Dagligvarer

Ca. 23 % av de registrerte transportene er knyttet til dagligvarer. Dagligvaretransport står for det største transportarbeidet i Troms. Dette skyldes bl.a. at to lagerfunksjoner for hele Nord-Norge er lokalisert til Tromsøområdet.

Det samlede veitransportarbeidet knyttet til dagligvarer i Troms fylke anslås til en ÅDT(V) på rundt 149. Dette tilsvarer en vekst i transportarbeidet på 12 %, sammenlignet med 2014.

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

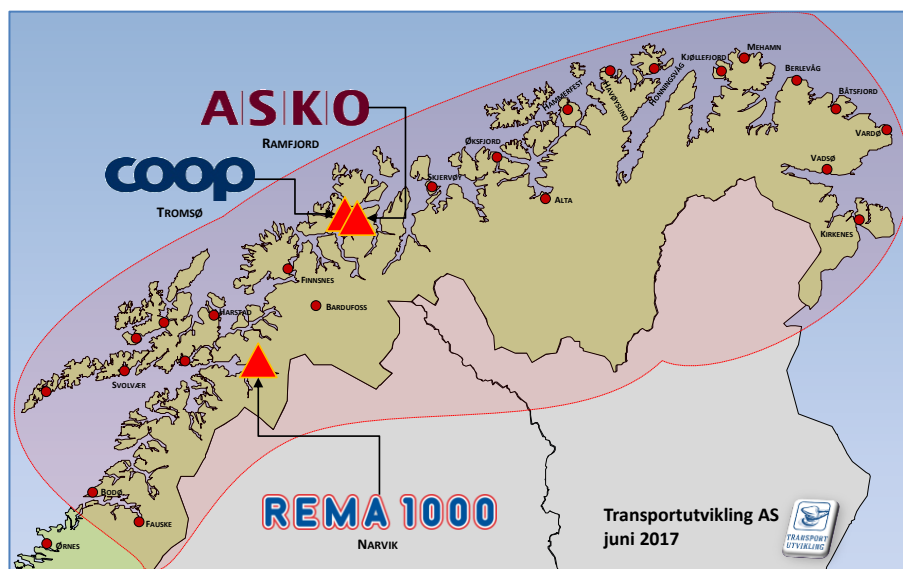
En stor del av inntransporten til fylket skjer med tog til Narvik og derfra med bil til lagre i Tromsø eller detaljister forskjellige steder i Troms. I tillegg kommer en stor del av dagligvarene til grossist i Tromsø via Sverige/Finland over Kilpisjärvi. Trafikken over Kilpisjärvi har vært økende, sammenlignet med 2014. 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

8.1 Sentrale aktører

Dagligvaremarkedet i Norge kontrolleres i dag av 3 hovedaktører. I 2014 var det 4 hovedaktører. ICA, med lager i Narvik, er avviklet. De tre aktørene (alle betjener Troms) er:

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



Figur 8-1 viser lokaliseringen av de tre dagligvarelagrene i Nord-Norge. Distribusjonsområdet er skravert. Alle tre aktørene har omtrent samme dekningsområde, - hele Nord-Norge, ned til midten av Nordland.

Figur 8-1: Lokalisering av dagligvarelagre i Nord-Norge

8.2 Veibelastning og transportmiddelfordeling

For Troms fylke er den faktiske veibelastningen i stor grad en konsekvens av lagerstrukturene, siden både Coop og ASKO har lager i Troms. Deler av inntransportene av dagligvarer til landsdelen går via jernbanen i Narvik. I tillegg kommer en stor del av dagligvarene til grossist i Tromsø via Sverige/Finland over Skibotn. Deretter går transportene ut til de enkelte butikker. REMA's volum går direkte fra Narvik til de enkelte butikker i Troms.

Togtransport

Inntransporten til Troms kommer i hovedsak via Nordland (tog til Narvik/E10 Bjørnfjell) eller over E8 (Kilpisjärvi). Ved togtransport er det i hovedsak jernbaneterminalen i Narvik som benyttes, men noe gods kommer via jernbaneterminalen på Fauske. Fra jernbaneterminalene går varene videre med vogntog.

46 % av det varevolum som kommer inn til de to grossistlagrene i Tromsø, kommer via jernbanen, for så å fraktes videre med bil. Totalvolumet inkluderer også varer som produseres i Troms, f.eks. fra Mack. Tar man kun hensyn til de transporter som kommer utenfra Troms fylke, så kommer 54 % av inntransportene til de to lagrene via jernbanen. 80 % av togtransporten går via Narvik, resten via Fauske. Togtransporten i 2016, sammenlignet med 2014, er marginalt redusert.

Biltransport og grensekryssing

Biltransportene knyttet til dagligvaregrossistene er betydelige, både selve inntransporten til Nord-Norge/Troms 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. I 2016 gikk 36 % av inntransportene over Kilpisjärvi. Coop benytter modulvogntog for en del av sine inntransporter til lager. Denne transporten går over Kilpisjärvi. «Dagligvaretrafikken» over Kilpisjärvi har økt med ca. 30 %, sammenlignet med 2014.

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

Transporter fra REMA's lager i Narvik følger E6 og distribueres til butikker i Troms langs flere veier. Distribusjonen styres av folketall og lokalisering av butikker. Nærmere 50 % av REMA's utgående transporter går til Tromsøområdet.

Båttransport

Bruk av båt er ubetydelig. Noen paller pr. uke gikk fra Tromsø til Finnmark med Hurtigruten i 2016. Deler av godset som har gått med Hurtigruten gikk med bil fra begynnelsen av 2017.

Veitransportarbeidet

Samlet ÅDT(V) som vedrører dagligvarer i fylket er beregnet til ca. 149. Dette er en økning på 12 % fra 2014.

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

- E8 mellom Nordkjosbotn og Tromsø (Ramfjord og Tromsø/Håpet)
- E6 strekningen mellom Nordkjosbotn og grense Nordland

9 Mineraler og bergverk

Det samlede veitransportarbeidet knyttet til transport av mineraler, pukk og grus i Troms fylke har en ÅDT(V) på rundt 97. Nærmere 90 % av veitransportarbeidet vedrører transporter av pukk, grus og sand.

Mineral/bergverksnæringen, inkludert Finnfjord AS, står for 15 % av registrerte veitransporter for utvalgte næringer.

En stor andel av næringens transporter skjer med båt (65 % i 2016).

Som følge av store volum, genereres det også et betydelig lokalt veitransportarbeid i Troms. Veitransportstrekningene er vanligvis korte, noe som innebærer at mange regionale/lokale veier i nærheten av store pukk-/grusforekomster har stor transportbelastning.

De tre mest belastede veistrekingene/områdene etter ÅDT(V) for mineralnæringen i 2016 er:

- En kort stekning på FV855 mellom Buktamo og Sandbakken
- E6 mellom Bergneset og Andslimoen/Andselv
- RV853/FV178 mellom Andselv og Fossmoen

9.1 Innledning

Troms fylke har flere forekomster av ulike mineraler, men de fleste er ikke i drift.

I tillegg har Troms flere utnyttede/mulige forekomster av både malm og industrimineraler. Kommersialisering av langsiktige prosjekter styres primært av markedsforhold og nødvendige tillatelser. Malm og industrimineraler finnes bl.a. på følgende steder:

Malmforekomster:

- Andørja, Ibestad (Jern og Titan)
- Munkan, Balsfjord (Gull)

Industrimineraler:

- Reinfjorden, Kvæningen (Olivin)
- Skøelv, Sørreisa (Dolomitt)
- Nakken, Tromsø (Dolomitt)
- Potrasbukta, Meistervik i Balsfjord (Dolomitt)
- Karlsøy (Dolomitt)
- Breivoll, Ibestad (Kalkstein)

9.2 Grus, sand og pukk

I Norge, og Troms, foregår det store transporter av sand, grus og pukk. Dette er de dominerende mineraltransportene i Troms. Mange av disse transportene er knyttet til prosjekter som veibygging, anleggsprosjekter mv. Transportene varierer derfor fra år til år.

Om lag halvparten av produksjonen går til veiformål, mens 1/3 går til betongproduksjon. Det resterende går til andre formål som fyllmasse, planering av anleggsområder mv. NGU foretok i

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

2015 en klassifisering/rangering av viktige forekomster ut fra bl.a. volum, kvalitet, beliggenhet og marked. Følgende forekomster i Troms ble klassifisert som regionalt viktige:

Grus:

- Tromsø: Hjellneset og Forneset
- Storfjord: Skibotn vest

Pukk:

- Tromsø: Finnesåsen
- Harstad: Sundsnes, Bjarkøy
- Balsfjord: Bergneset
- Lyngen: Tyttebærvika
- Kvæangen: Jøkelfjord pukk

9.3 Sentrale mineralaktører

Tabell 9-1 viser en liste over noen av de største mineralaktørene i fylket. Anleggene er i drift, eller vil bli satt i drift innen kort tid.

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

Kommune	Sted	Bedrift	Bransje	Eierskap
Balsfjord	Bergneset	Bergneset Pukk & Grus AS	Mineral	Br. Karlsen Anleggsdrift AS
Harstad	Bjarkøy	Lemminkäinen AS Avd. Bjarkøy	Mineral	Lemminkäinen AS
Karlsøy	Kvalsberget	North Rock AS	Mineral	Feiring Bruk AS (i drift fra 2017/18)
Lyngen	Tyttebærvika	Arctic Pukk og Grus AS	Mineral	Lemminkäinen AS
Målselv	Anslimoen	Veidekke Industri AS	Mineral	Veidekke Industri AS
Målselv	Sandbakken	Målselv Maskin og Transport AS	Mineral	AF-Gruppen (70%) og Fam. Eriksen (30%)
Tromsø	Hjellnes	Hjellnes masseuttak, Ullsfjord	Mineral	Odd Berg Gruppen
Tromsø	Forneset	Lemminkäinen AS Avd. Ullsfjord	Mineral	Lemminkäinen AS
Berg	Skaland	Skaland Graphite AS	Mineral	Leonhard Nilsen & Sønner Eiendom AS (66%) og Rana Gruber AS (34%)

Tabell 9-1: Mineralaktører i Troms


9.3.1 Skaland Graphite AS

Med unntak av Skaland Graphite (som produserer grafitt), produserer de andre aktørene gjengitt i tabell 9-1 pukk og grus.

Skaland Graphite omsetter for rundt 47 millioner (2016) og er registrert med 33 ansatte. Bedriften produserer et bearbeidet produkt og volumene er noe mindre enn fra de øvrige aktørene. 95 % av volumene ut fra Skaland Graphite transporteres med båt fra eget kaianlegg.

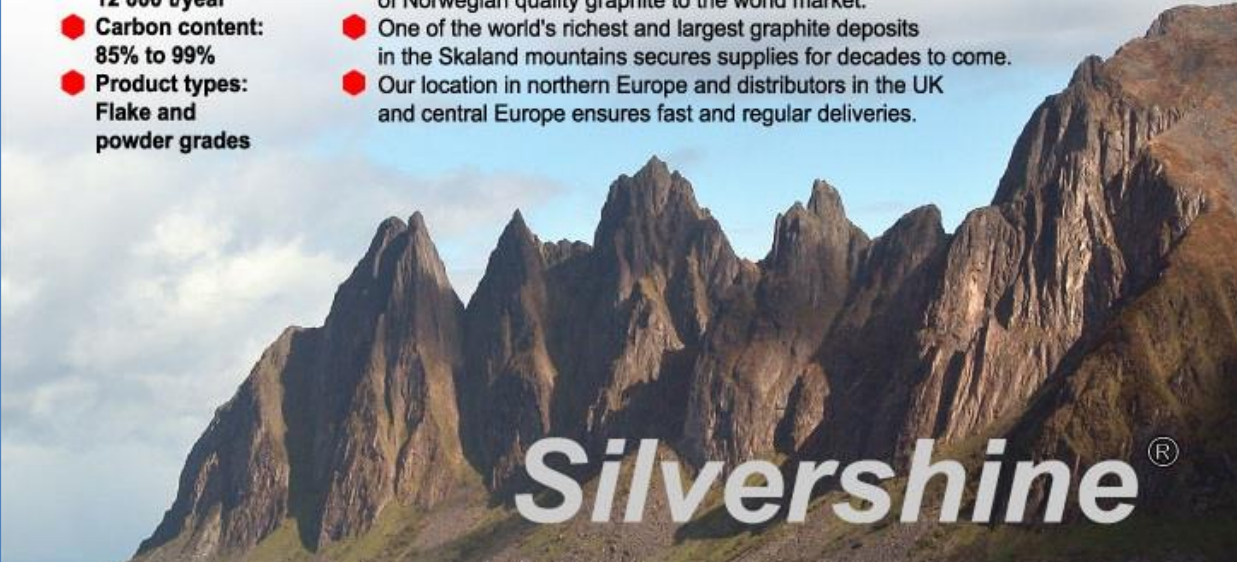
Europe's major producer of crystalline flake graphite

Skaland Graphite AS



- **Production volume:** 12 000 t/year
- **Carbon content:** 85% to 99%
- **Product types:** Flake and powder grades

- Since 1932 the Skaland mine has been a stable and reliable supplier of Norwegian quality graphite to the world market.
- One of the world's richest and largest graphite deposits in the Skaland mountains secures supplies for decades to come.
- Our location in northern Europe and distributors in the UK and central Europe ensures fast and regular deliveries.



Silvershine®

Bilde 9-1: Skaland Graphite AS (Kilde: bedriftens nettside)

9.3.2 Finnfjord AS (Finnfjord smelteverk)

I Troms fylke er det kun Finnfjord AS som 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. Bedriften omsetter for rundt 676 millioner (2016) og er registrert med 125 ansatte. Smelteverket er en av Europas største produsenter av ferrosilisium og produserer årlig ca. 100 000 tonn. I tillegg produseres det ca. 20 000 tonn Silika. Mer enn 90 % av volumene ut fra Finnfjord transporteres med båt. Innsatsfaktorer (kull, koks, kvarts, jernpellets, treflis og elektromasse) kommer med båt.

9.3.3 Utsalgssteder, betongstasjoner og asfaltverk

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

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

9.4 Veibelastning og transportmiddelfordeling

I 2016 ble det samlet registrert nærmere 1.7 millioner tonn inn- og utgående transporter, herunder industribedriften Finnfjord AS. 69 % av transportene gikk med båt. Ca. 520.000 tonn ble transportert med tunge kjøretøy, - gjerne 25-30 tonn pr last.

Mineral/bergverksnæringen, inkludert Finnfjord AS, står for 15 % av registrerte veitransporter for de utvalgte næringene i denne rapporten.

Det samlede veitransportarbeidet knyttet til transport av mineraler, pukk og grus i Troms fylke har en ÅDT(V) på rundt 97 i 2016. Nærmere 90 % 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 mest trafikkerte veistrekningene/områdene etter ÅDT(V) for mineralnæringen i 2016 er:

- En kort stekning på FV855 mellom Buktamo og Sandbakken, ÅDT(V) 45
- E6 mellom Bergneset og Andslimoen/Andselv, ÅDT(V) 35-40
- RV853/FV178 mellom Andselv og Fossmoen, ÅDT(V) 28
- Fv855, diverse strekninger mellom Sandbakken og Finnfjordbotn, ÅDT(V) 11-13
- E8 Fagernes-Tromsdalen, ÅDT(V) 10-13

10 Reiselivsnæringen

Reiseliv er en næring i vekst. I Troms fylke er det Tromsø-regionen som merker veksten best.

Reiselivsnæringen har utviklet seg til å bli en helårsnæring. I vinterhalvåret ankommer ofte store grupper en destinasjon samtidig, - med passasjerskip eller fly. Denne gruppen transporteres så videre til opplevelser i regionen. Disse transportetappene gjennomføres stort sett ved hjelp av chartrede busser. Sommerturismen er ofte en blanding av grupper og mer individuelle turister. Mange kommer i personbil eller bobil, og besøker hele Troms. Tromsø-regionen er mest besøkt.

Med en turistnæring i vekst, samtidig som godstrafikken er økende, er det viktig å legge de trafikale forholdene til rette for alle parter. Utkjøringer, biloppstillingsplasser og toaletter som er tilgjengelige både sommer og vinter er viktige tiltak.

Reiselivsnæringen i Nord-Norge har opplevd en betydelig vekst de siste årene. Tidligere har reiselivsnæringen vært sesongbetont, og den største trafikken har vært i sommermånedene. Nå er det også stor pågang av turister i vinterhalvåret. Reiselivsnæringen er således en helårsnæring.

For å illustrere veksten i næringen⁸ viser vi til at antall utenlandske gjestedøgn i Nord-Norge i vintersesongen har økt fra 48.500 i 2006 til 231.900 i 2016. Tromsø har hatt den største veksten.

Arena Lønnsomme Vinteropplevelser anslår at nordlysturismen i 2016 omsatte, direkte og indirekte, for over 400 millioner kroner i Nord-Norge. I tillegg kommer omsetning i vinterperioden knyttet til fisketurisme og Hurtigruten.

I Tromsø-regionen har det vært en økning i omsetningen fra 90 millioner kroner i 2011/12-sesongen til ca. 334 millioner kroner i 2014/15. Det er ca. 50 bedrifter som tilbyr Nordlys jakt i Tromsøregionen. I tillegg tilbys hvalsafari, hundekjøring, scooterturer, reinkjøring, toppturer m.m. (Kilde: VinterTroms AS). En stor andel av turistene, spesielt i vinterhalvåret, ankommer Tromsø med fly. I sommerhalvåret velger mange turister personbil, bobil eller turbuss. Der er også mange turister som kommer med turistskip til Tromsø. Tidligere anløp turistskipene Tromsø i sommerhalvåret. Nå anløper flere skip også i vinterhalvåret.

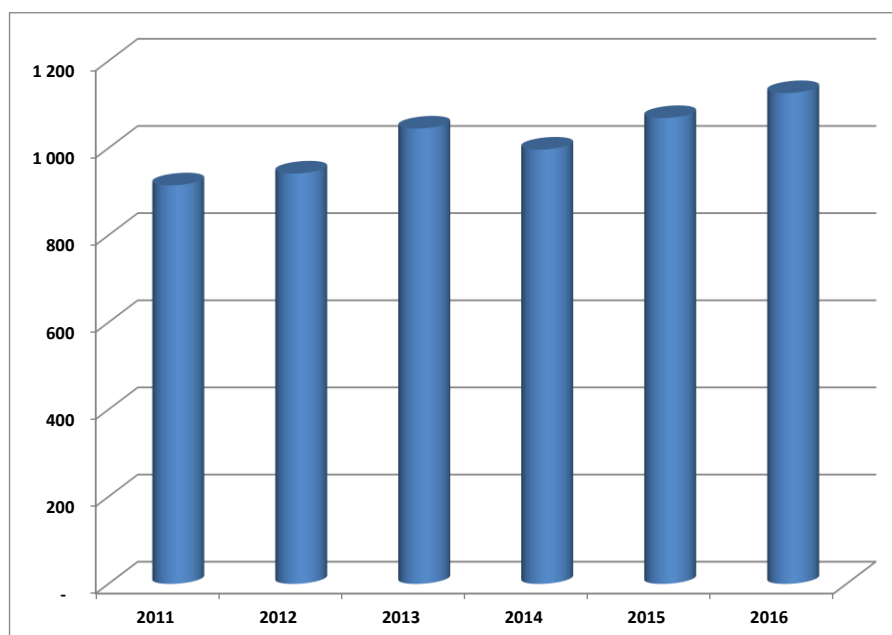
Utviklingen går videre i retning av stadig større passasjerskip, - samt flere passasjerer på hvert skip (jfr. figur 10-1). Tabell 10-1 viser utviklingen i cruisetrafikken over Tromsø havn.

Statstikk	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Endring 2011-2016
Antall anløp	82	112	104	112	104	91	11 %
Antall passasjerer	75 002	105 490	108 681	111 631	111 190	102 495	37 %
Samlet bruttotonnasje	2 976 606	4 251 554	4 421 071	4 404 942	4 407 335	4 029 983	35 %
Bruttotonnasje pr anløp	36 300	37 960	42 510	39 330	42 378	44 286	22 %
Passasjerer pr anløp	915	942	1 045	997	1 069	1 126	23 %

Tabell 10-1: Cruise statistikk Tromsø havn 2011-2016 (Kilde: Tromsø havn KF)

⁸ Kilde: Arena Lønnsomme Vinteropplevelser

Status 2017 - Næringstransporter i Troms



Fra 2011 til 2016 økte antall anløp over Tromsø havn med 11 %, antall passasjerer totalt økte med 37 %. Antall passasjerer pr. anløp økte med 23 %. I 2017 er antall turistskipanløp økende.

Figur 10-1: Flere passasjerer pr anløp

Den økende vinterturismen faller delvis sammen med høysesong for fangstnæringen. Dette medfører at enkelte veistrekninger belastes ekstra mye i perioder, og at busser med turister som stopper for f.eks. fotografering kan være til hinder for næringstransport, - og omvendt.

I Troms er det en veistrekning som har status som Nasjonal turistvei. Turistveien går over Senja, mellom Gryllefjord og Botnhamn. Denne veistrekningen har størst trafikkbelastning i sommermånedene når fergesambandene over Andfjorden og Malangsfjorden er åpne.

Bussring AS er største transportør av turister i Troms. De opplyser at det er utfordringer på følgende veistrekninger mht. dårlig brøyting og strøing, smale veier og manglende eller få utkjørsler som kan ta flere busser samtidig:

- FV862/FV 57 Kaldfjord – Tromvik
- FV862 Kaldfjord – Kattfjord
- FV91 Ramfjord – Breivikeidet
- FV863 Ringvassøy
- FV286 Vikran – Mortenshals
- FV311 Lyngseidet – Koppanger
- FV87/178 Øverbygd – Bardufoss

I Tromsø sentrum opplyses det at Dramsvegen, Hamna, Strandveien og Grønnegata er de største flaskehalsene.

Yrkessjåfører er pålagt hviletid. Lasting av vogntog foregår ofte på dagtid, og for næringstransporter som skal langt, tar sjåførene ofte hvilepause kveld og natt på tilgjengelige rasteplasser. Dette medfører at det ofte er vanskelig å finne «ledige» rasteplasser/avkjørsler for busser med turister som er på fotosafari og opplevelsestur. På vinteren er manglende/dårlig brøyting en tilleggsutfordring.

Turistnæringen foreslår at rasteplassene som eksisterer i dag bør være forbeholdt næringstrafikk, spesielt i vintersesongen. Dette bl.a. for å ivareta sjåfører som er pålagt hviletid.

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

Næringen anbefaler også at det etableres egne avkjørsler for «nordlysjegere»⁹ på de mest benyttede veistrekningene.

Næringen nevner også at det kan oppstå «kødannelse» og trafikale utfordringer når flere busser stopper samtidig for å la turistene benytte de toalettanleggene som finnes. Slike utfordringer kan løses ved at flere toalettanlegg åpnes/etableres, og at områdene i tilknytning til toalettanleggene brøytes. Det nevnes også at det er få toalettanlegg som holdes åpne i vinterhalvåret, og at disse ikke er tilfredsstillende frostsikret og/eller oppvarmet.

Sommerturismen er ofte en blanding av grupper og mer individuelle turister. Mange kommer i chartrede busser, personbil eller bobil. Tromsø-regionen er mest besøkt også i sommerhalvåret. Bobil-turismen er sterkt økende. Bobilturister benytter ofte rasteplasser og utkjørsler for parkering og overnatting.

Det kan være formålstjenlig å identifisere mye brukte turistpunkter/veier, sammenholde disse med næringstransportenes bruk/behov, og legge til rette for en god infrastruktur som ivaretar alle parter.

⁹ Bussring v/ daglig leder Henry Nyvoll

11 Forsvaret

Forsvaret er en betydelig aktør innenfor transport og logistikk i Troms. Av naturlige årsaker vil imidlertid ikke Forsvarets transportstrømmer og konkrete tall kunne beskrives på samme måte som øvrige næringsaktører.

Transportene genereres av daglig drift og periodiske øvelser/utbygginger. Forsvarets transportaktivitet omfatter alle transportformer.

De største veitransportene i Troms genereres rundt Brigade Nord's avdelinger i Indre Troms.

Forsvaret har flere avdelinger lokalisert i Troms og er en betydelig aktør innenfor transport- og logistikk. Det er ikke mulig å beskrive Forsvarets aktivitet på samme måte som øvrige aktører.

Lokalisering

Brigade Nord er den største kamp-avdelingen i Hæren, og er i hovedsak forlagt i indre Troms. Brigade Nord har avdelinger på Setermoen, Skjold, Rusta og Heggelia:

Setermoen:

- Artilleribataljonen
- Etterretningsbataljonen, herunder Jegerkompaniet/(ISTAR)
- Panserbataljonen
- Sanitetsbataljonen

Skjold:

- 2. bataljon
- Ingeniørbataljonen

Rusta (Bardufoss):

- Stridstrenbataljonen (CSS), er den avdelingen som skal stille transport-, forsyning- og vedlikeholdsressurser tilgjengelig for andre avdelinger i Brigade Nord.
- Militærpolitikompaniet

Heggelia:

- Sambandsbataljonen

Luftforsvaret er lokalisert til Bardufoss. Luftforsvarets flyskole og Forsvarets høgskole holder til her. Luftforsvaret har også en stor helikopterbase i Bardufoss. I Sørreisa ligger kontroll- og varslingscenteret der hovedoppdraget er å produsere et luftbilde som til enhver tid er korrekt og oppdatert.

Stortinget har vedtatt at Evenes lufthavn skal være «fremskutt flybase» (F35 Jagerfly) og stasjon for fly som skal utøve maritim overvåking.

Transport og logistikkaktivitet

Store deler av Forsvarets transporter foregår med båt. Dette gjelder bl.a. frakt av drivstoff til kysttankanlegg og utstyr/materiell ved øvelser. Transporter på sjø er viktig for norsk og utenlandsk øvelse- og operativ virksomhet.



Bilde 11-1: Øvelse i Brigade Nord (Kilde: Forsvaret)

NATO-kaia i Sørreisa og Bogen (Nordland) er viktige havner. For tunge transporter kan det være utfordrende veisystemer til/fra havn.

Fly og helikopter er sentrale transportmidler i Forsvaret. Bardufoss flystasjon er Norges hovedbase for helikopter. Stortinget har vedtatt en langtidsplan for Forsvaret som sier at helikoptrene skal samles i Østfold, til støtte for spesialstyrkene. Igjen på Bardufoss blir da kun de maritime helikoptrene til Kystvakta

For Sør-Troms og nordre Nordland blir også Evenes lufthavn viktig når det den planlagte militære aktiviteten øker.

Forsvarets transportaktivitet er både knyttet til daglige operasjoner og periodiske utbyggingsaktiviteter og øvelser. Det foregår daglige transport langs vei i form av personell og materiellforflytninger, vare- og utstysleveranser til garnisonene mv.

I 2016 var det ingen større internasjonale øvelser i Troms. Det var imidlertid noen øvelser som resulterte i stor aktivitet på veinettet:

- I februar/mars 2016 gjennomførte Forsvaret tre øvelser. Øvelse Rein 1 besto i transport/overføring av materiell fra samtlige garnisoner i Troms til Skjold (Målselv). I

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

tillegg til transport til Målselv og Bardu, ble Sørreisa, Salangen, Blåtind og Setermoen Skyte- og øvelsesfelt berørt.

- Den store internasjonale øvelsen «Cold Response 2016» ble lagt til Trøndelag. Brigade Nord forflyttet deler av hærens materiell mellom Troms og Trøndelag.
- HV-16, sammen med Sjøforsvaret gjennomførte øvelser i hele Hålogalandsregionen og Troms fylke for å dekke den nordlige delen av Nordland og Troms i tilknytning til Brigade Nord's deltakelse i Trøndelag.
- I juni 2016 ble det gjennomført en uvarslet øvelse. Brigade Nord måtte forflytte kampklare styrker over lange avstander. Hærens garnisoner i Troms ble flyttet fra Setermoen langs E6 til Tana i Finnmark. Fylkesveiene i Troms fra Skjold til E6 på Heia og Øvergård ble også benyttet.

I mars 2017 ble øvelse Joint Viking 2017 gjennomført i Finnmark. Det deltok til sammen 8 000 soldater fra Norge, Storbritannia og USA. Øvelsen var omfattende, og den strategiske forflyttingen før og etter øvelse Joint Viking 2017 fikk sitt eget navn, -øvelse «Tyfon». Brigade Nord forflyttet alene militære kjøretøy tilsvarende 10 000 meter på vei. I tillegg ble det transportert containere med reservedeler, drivstoff, mat og bergingsressurser til bl.a. 50 tunge stridsvogner.

Det er ikke planlagt noen større øvelser i Troms i 2017, utover den gjennomførte øvelsen «Tyfon». I 2018 skal Norge være vertskap for en stor NATO-øvelse. Det er ennå ikke avgjort hvor øvelsen avholdes.

Kysttankanlegg

Forsvaret har Kysttankanlegg på Gottesjord i Sørreisa og Bergneset i Balsfjord. Bardufoss forsynes fra terminalen i Sørreisa. Mange av Forsvarets terminaler kombineres med sivil aktivitet, f.eks. på Bergneset der terminalen opereres av Shell.

Bruk av vei

Både militære og sivile kjøretøy er involvert i Forsvarets logistikk. Store deler av Forsvaret mekaniseres og pansres. Dette medfører tunge transporter.

Transportene foregår både på militært og sivilt område. I forbindelse med store øvelser kan transportomfanget på vei være betydelig.

Ved normal drift vil transportene foregå til/fra og mellom militære installasjoner, skytefelt og forlegninger. Mye av trafikken vil være i Målselvområdet. Det antas at det foregår en betydelig trafikk i områdene Bardufoss-Øverbygd, Sørreisa-Bardufoss, Heggelia-Bardufoss-Andslimoen mv.

12 Andre transporter

I dette kapitlet kommenteres transportarbeidet for petroleumsprodukter, avfall og post.

12.1 Petroleum

Troms har ikke operative offshorebaser.

Det største transportarbeidet på vei genereres som følge av distribusjon av petroleumsprodukter til konsumenter og næringsliv.

Inntransport til tankanleggene skjer med båt. De tyngst trafikkerte veiene i Troms knyttet til bildistribusjon av petroleumsprodukter ligger i nærheten av de store tankanleggene (Tromsø, Harstad og Bergneset) og bysentra.

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

- RV83 Tjeldsundbrua-Harstad
- E6 Bergneset-Buktamo/Andselv
- FV855 Buktamo-Finnfjordbotn

Av fylkesveiene har FV855 (mot Senja/Sørreisa) og FV53 (Tromsø) stor belastning. Samlet sett har vi anslått veitransportarbeidet knyttet til salg og distribusjon av petroleumsprodukter i Troms til en ÅDT(V) på rundt 92.

Transportarbeid knyttet til petroleum er ofte vurdert som aktivitet rettet mot offshore og basene, da primært forsyningsbasene. I Troms er det ikke operative forsyningsbaser.

I transportsammenheng, og spesielt ut fra en vurdering av veibelastning i fylket, vil transport og distribusjon av petroleumsprodukter til konsumenter og industri gi det største transportarbeidet. I en slik sammenheng vil kysttankanleggene i Troms være viktige knutepunkt mellom sjø- og veitransport.

12.1.1 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 (f.eks. industriell virksomhet, mindre tankanlegg, skipsfart osv.). I hovedsak skjer slik distribusjon med bil.

Tabell 12-1 viser en oversikt over større depoter/tankanlegg i Troms.

Kommune	Sted	Bedrift	Bransje	Eierskap
Balsfjord	Bergneset	Bergneset Tankanlegg	Petroleum	Forsvaret
Harstad	Gangsås	Gangsåstank	Petroleum	Circle K Norge
Tromsø	Tromsø	Skjelnantank	Petroleum	ST1 Norge AS
Tromsø	Olavsvern	Uno X	Petroleum	YX Norge
Tromsø	Tromsø	Bunker Oil Tromsø	Petroleum	Bunker Oil AS

Tabell 12-1: Større tankanlegg i Troms fylke

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

Bunker Oil har hovedanlegg i Tromsø. 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. Uno-X har kjøpt Forsvarets bunkersanlegg på Olavsvern og har pt liten aktivitet.

Skjelnantank (Shell) er lokalisert langs FV53, som går fra Tomasjord (E8) og nord til Oldervik. FV53 har god standard fra Tomasjord til Skjelnantank (Bk10), men en lavere standard nord for Skjelnantank (BkT8¹⁰). Nord for Skjelnantank, langs FV53 ligger bl.a. Tromsøs nye havneavsnitt Tønsnes (ca. 5 km nord for Skjelnan) og fiskeindustrien i Oldervik (ca. 34 km nord for Skjelnan).

12.1.2 Veibelastning og transportmiddelfordeling

Av det samlede transportarbeidet utføres 75 % med båt. Stort sett alle inngående transporter til tankanleggene går sjøveien. Uttransportene/distribusjonen genererer mest veitransportarbeid.

Veitransportarbeidet er størst rundt tankanleggene.

Samlet sett har vi anslått veitransportarbeidet knyttet til salg og distribusjon av petroleumsprodukter i Troms til en ÅDT(V) på rundt 92.

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

- RV83 Tjeldsundbrua-Harstad, ÅDT(V) 31
- E6 Bergneset-Buktamo/Andselv, ÅDT(V) 20-26
- FV855 Buktamo-Finnfjordbotn, ÅDT(V) 20
- E10 Tjeldsundbrua-Bjerkvik, ÅDT(V) 19
- FV855 Finnfjordbotn-Finnsnes, ÅDT(V) 19
- FV53 Tomasjordnes-Skjelnan, ÅDT(V) 18
- E6 Nordkjøbotn-Bergneset, ÅDT(V) 17
- E8 Breivika via tunnelen, ÅDT(V) 15

Av fylkesveiene nevner vi at FV855 (Buktamo inn til Senjaområdet og Sørreisa) og FV53 i Tromsø (Skjelnantank) har stor belastning.

¹⁰ BkT8 er en variant av Bk8. Samme maksimale aksellast som Bk8, men tillatt totalvekt er høyere.

12.2 Avfallstransporter

Det samlede veitransportarbeidet knyttet til avfallsnæringen i Troms fylke anslås til en ÅDT(V) på rundt 82. Ikke alle de private selskapene er med i anslaget.

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

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

- E8 mellom Nordkjosbotn og til Tromsø og Breivika
- RV862/FV862 Tromsøya/Kvaløya
- E6 Bergneset og sørover

De viktigste grenseovergangene er Bjørnfjell (Nordland) og Helligskogen/Kilpisjärvi.

Avfall er i dag råvarer for en industri som skaper store verdier. I Norge behandles og gjenvinnes rundt 11-12 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.

Bil er det dominerende transportmidlet, men båt benyttes også. Metall, oljerester og noe brennbart avfall går gjerne med båt. I 2016 gikk ca. 14 % av avfallstransportene i Troms med båt.

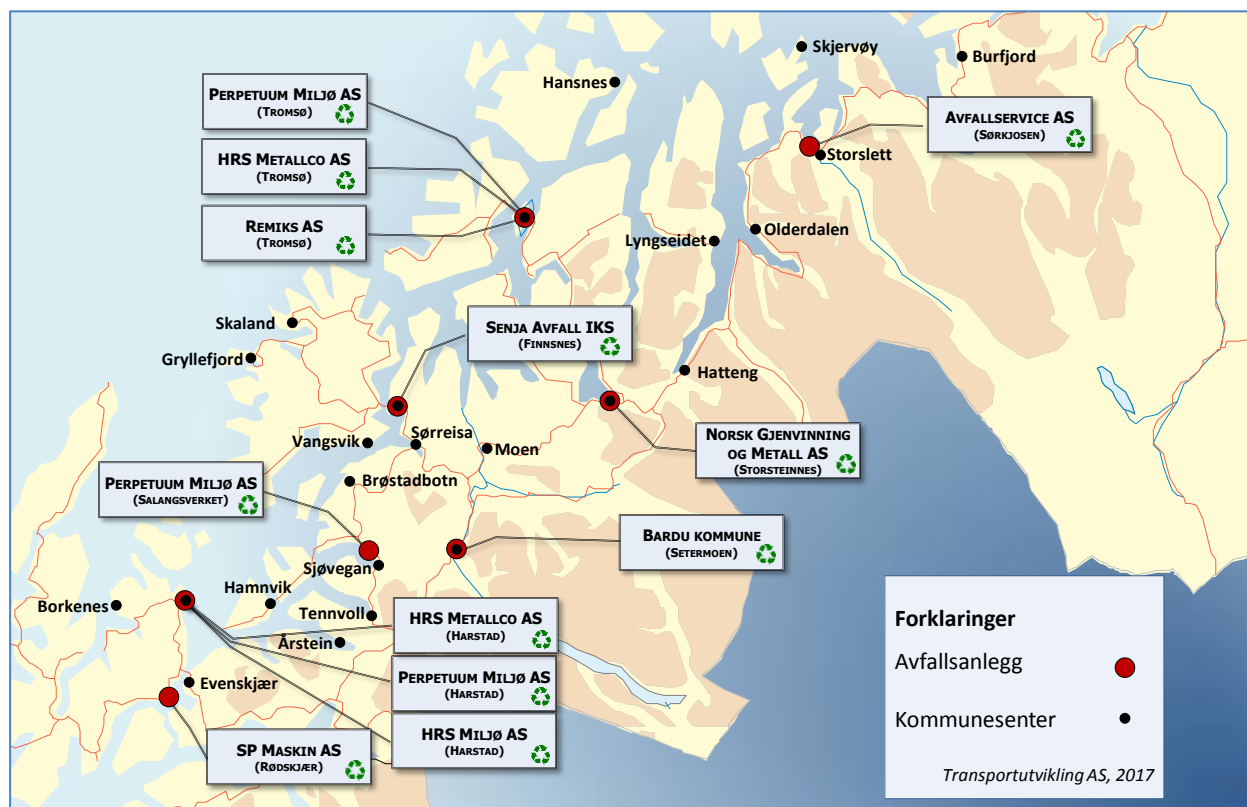
12.2.1 Aktører

I Troms er det både offentlige (kommunale/interkommunale) og private avfallsselskap. Tabell 12-2 viser en oversikt over de største aktørene i Troms (alfabetisk etter kommunenavn).

Kommune	Sted	Bedrift	Bransje	Eierskap
Balsfjord	Storsteinnes	Norsk Gjenvinning Metall AS Avd. Balsfjord	Avfall	Norsk Gjenvinning Norge AS
Bardu	Setermoen	Bardu kommune - renovasjon	Avfall	Bardu kommune
Harstad	Harstad	Perpetuum Miljø AS	Avfall	Perpetuum Miljø AS
Harstad	Stangnes	HRS Miljø AS avd. Harstad	Avfall	Hålogaland Ressurselskap IKS
Harstad	Stangnes	HRS Metallco AS , avd. Harstad	Avfall	Hålogaland Ressurselskap IKS
Harstad	Rødskjær	SP Maskin AS	Avfall	Steinar Hugo Pedersen
Lenvik	Finnsnes	Senja Afall IKS	Avfall	Kommunene Balsfjord, Berg, Dyrøy, Lenvik, Målselv, Sørreisa,
Nordreisa	Sørkjosen	Avfallservice IKS	Avfall	Kommunene Lyngen, Storfjord, Kåfjord, Skjervøy, Kvænangen
Salangen	Salangverket	Perpetuum Miljø AS	Avfall	Perpetuum Miljø AS
Tromsø	Tromsø	Remiks IKS	Avfall	Kommunene Tromsø og Karlsøy
Tromsø	Tromsø	Perpetuum Miljø AS	Avfall	Perpetuum Miljø AS
Tromsø	Tromsø	HRS Metallco AS, Avd. Tromsø	Avfall	Hålogaland Ressurselskap IKS

Tabell 12-2: Sentrale aktører innenfor avfallsnæringen i Troms

Figur 12-1 viser lokaliseringen av aktørene gjengitt i tabell 12-2. I tillegg har disse aktørene flere mindre lager/opsamlingsplasser.

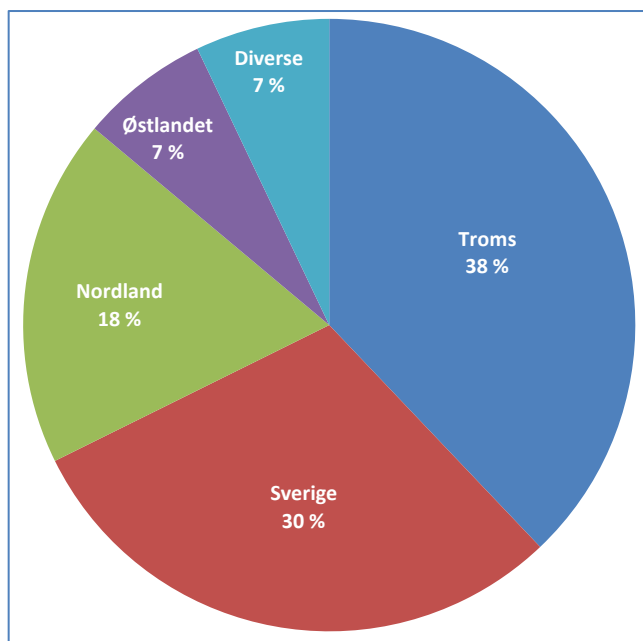


Figur 12-1: Lokalisering sentrale avfallsaktører i Troms

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

I de registreringer som er foretatt i prosjektet er det identifisert over 200.000 tonn avfall som transporteres inn til avfallsselskapene/ behandlingsanleggene.

Tallet omfatter både avfall fra husholdninger og næringsavfall. Volumene er større, da ikke alle private selskap er med i tallmaterialet.



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

30 % går til fjernvarmeanlegg i Sverige, da først og fremst som råstoff til forbrenningsanlegg i Kiruna, Boden, Umeå, Sundsvall og Östersund.

Figur 12-2: Destinasjoner for uttransport - avfallsselskap i Troms 2016

Som følge av at det i 2016 ble gjenvunnet mer avfall enn i 2014, er transportarbeidet på vei redusert med ca. 9 %. 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.

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.

12.2.2 Veibelastning og transportmiddelfordeling

Avfallsnæringen står for ca. 13 % av de registrerte veitransportene i 2016. Av de samlede transportene gikk 15 % med båt, mens 72 % benyttet vei. Det resterende går til lagring, deponi mv.

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

Samlet sett har vi anslått veitransportarbeidet knyttet til avfall til en ÅDT(V) på rundt 82.

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

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

- E8 mellom Nordkjosbotn og til Tromsø og Breivika, ÅDT(V) 20-26
- RV862/FV862 Tromsøya/Kvaløya, ÅDT(V) 19-20
- E6 Bergneset og sørover, ÅDT(V) 16-19
- E10 Bjerkvik-Bjørnfjellkrysset, fra både Harstadorrådet og Troms langs E6, ÅDT(V) 18
- E10 Bjerkvik-Tjeldsundbrua, ÅDT(V) 10

Av fylkesveiene nevner vi at FV862 (Tromsø) og FV855 (Buktamo inn til Senjaområdet og Sørreisa) har stor belastning.

Viktigste grenseoverganger er Bjørnfjell og Helligskogen/Kilpisjärvi.

12.3 Post

Postframføringen er konkurranseutsatt. Transport av brevpost er minkende og elektronisk post har overtatt mye av dette markedet. Pakkepost øker, - som følge av endringer i folks kjøpevaner og mer netthandel.

To større terminaler betjener Troms. Den ene ligger på Langnes i Tromsø og den andre er den nye terminalen i Bjerkvik som ble offisielt åpnet 1. april 2017. Byggingen av terminalen i Bjerkvik er en del av Postens strategi om å samlokalisere sin virksomhet. I Bjerkvik vil Posten/Bring samle all sin pakke- og godsvirksomhet og godsterminalene i Leknes, Sortland, Harstad og Narvik legges til Bjerkvik. Det vil fortsatt være distribusjonsenheter for pakker og gods i Svolvær, Sortland, Harstad og Andslimoen.

Posten opprettholder dagens virksomhet på flyplassen i Evenes, også når den nye terminalen i Bjerkvik står ferdig.

Posten benytter også to fly mellom Gardermoen og Troms. Ett av disse flyr mellom Gardermoen via Evenes til Tromsø. Det andre flyr direkte mellom Gardermoen og Tromsø, med tilknytning til Longyearbyen. Langnesterterminalen dekker også Finnmark og Svalbard. Fra Tromsø til Finnmark transporteres post med rutefly og bil.

Med unntak av transport mellom Tromsø og Finnmark, benyttes postens egne budbiler ved veitransport. I tillegg benyttes ferger og hurtigbåter. Tidvis benyttes også, i tillegg til de faste transportene, annen ledig bilkapasitet når dette er nødvendig.

Posten er en stor bruker av tog på strekningene Oslo-Narvik/Fauske. Transporten fra jernbaneterminalene skjer med bil.

Det største transportarbeidet på vei skjer langs E8, -mellom Nordkjosbotn og Tromsø.

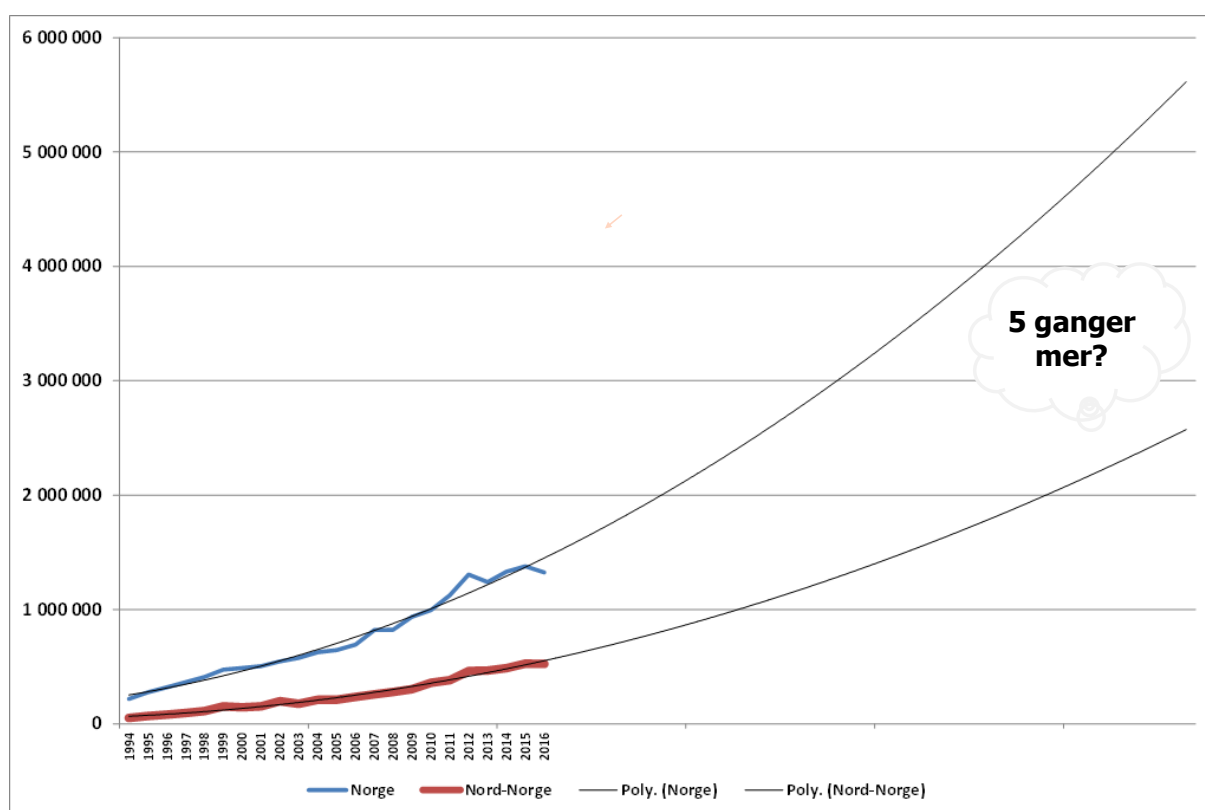
13 Utviklingstrekk, flaskehalser og forbedringsmuligheter

13.1 Noen utviklingstrekk for næringene

Verdien av **sjømatnæringens** produkter har vært stadig økende, 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.

I figuren nedenfor har vi illustrert faktisk havbruksproduksjon (tonn) i Norge og i Nord-Norge fra 1994 og frem til i dag (2016). I Norge produseres det 6 ganger mer i 2016 enn i 1994, i Nord-Norge 10 ganger mer og i Troms 14 ganger mer. I figuren har vi også lagt inn en normalisert fremtidskurve, 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 13-1: Vekst i havbruk 1994-2016

Veksten i produksjon, etter at prognosene om «5 ganger mer» ble laget, har imidlertid vært lavere enn hva man kunne forvente. Fra 2012 har den nasjonale veksten vært på kun 1.4 %. I Nord-Norge har imidlertid veksten vært høyere (13.1 %) og i Troms hele 22.9 %.

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.

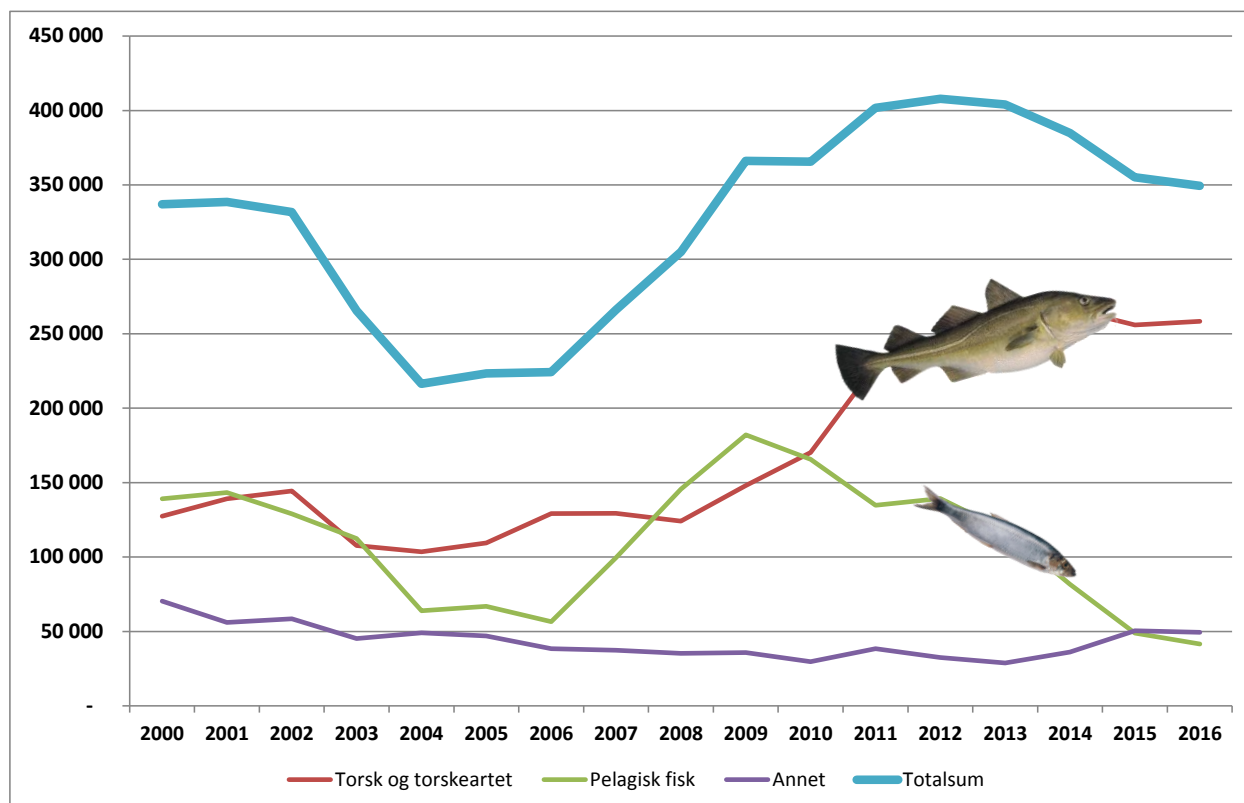
Det slaktes mer laks i Troms i 2016 enn 2014. Veksten i slakting er større enn veksten i produksjon i merdene i fylket. Dette betyr at mer laks importeres til Troms for slakting. Dette

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

genererer både flere arbeidsplasser, mer transport innad i fylket og et behov for utvikling av transportløsningene i tilknytning til slakterienes transportveier. God logistikk kan være et virkemiddel for ytterligere vekst i slakteriproduksjonen i Troms.

Samlet sett for Troms fylke har fangstnæringen redusert sine landinger de siste årene. Det er stor variasjon i utviklingen i de enkelte kommuner. Mye av reduksjonen skyldes nedgang i pelagiske landinger. Også innen fangstnæringen er det forventet vekst, selv om man ikke forventer samme høye vekst som innen havbruk.

Figuren under viser landinger i Troms fylke fra 2000 til 2016. Samlet landes det omtrent det samme i dag som for 15 år siden. Det er imidlertid mer torskert fisk og mindre pelagisk.



Figur 13-2: Landet fangst i Troms, 2000-2016

Svært mye av utviklingen innen fangst vil være styrt av kvoter og bestandsreguleringer. Pelagiske landinger viser også større variasjon enn landinger av torsk. På sikt kan det også komme inn andre arter som gir nytt utviklingspotensiale og nye logistikkutfordringer, - bl.a. skalldyr/krabbe, tang/tare, alger mv.

Ferske og levende produkter innen sjømat krever kort fremføringstid. Flyfrakt fra Nord-Norge vil ventelig få større fokus enn i dag.

Fangstnæringen har mange aktører. Den er dynamisk, nye kommer til, noen avvikles og eierskap forandres. I 2016 overtok f.eks. Lerøy Seafood Group ASA kontrollen over Norway Seafoods.

Dagligvaretransport styres i stor grad av lagerstrukturer, inntransportmønster, konsumentenes lokalisering og av befolkningsendringer. To av Nord-Norges tre grossistlagre ligger i Tromsø. Transportarbeidet rundt lagrene er høyt. Det forventes ikke befolkningsøkning i

Nord-Norge som vil generere større transportbehov. Transportstrømmene kan endres/konsentreres ved at flere bosetter seg i byområder eller at inntransportformere forandres, - f.eks. mer bruk av båt, tog og modulvogntog.

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). For Troms vil også en eventuell fremtidig utvidelse av olje- og gassutvinningen i Nord-Norge påvirke transportveiene og aktiviteten i fylket, utover det som allerede skjer rundt lete- og driftsmiljøet i Harstad og kompetansemiljøene i Tromsø.

Mineralnæringen er i stor grad prosjekt-/anleggsstyrt. Nye vei- og anleggsprosjekter vil i stor grad påvirke utviklingen. Pågående og nye veiprosjekter genererer behov for økte transport. Troms har også uutnyttede mineralforekomster som kan skape nye transportbehov. Gode råvarepriser og nødvendige tillatelser vil være blant de faktorer som påvirker videre utvikling og gruvedrift.

Opplysninger vi har fått fra aktører innen **landbruk** tyder på at næringen utvikles i en retning der mindre enheter legges ned til fordel for færre, men større enheter. Dette er en utvikling som ikke bare gjelder for Troms.

I løpet av de siste årene har lovgivningen rundt **avfallsnæringen** ført til økt sortering og gjenvinning av avfall, samt eksport av avfall ut av fylket. Rundt 60 % av avfallet transporteres i dag ut av fylket for gjenvinning. Det er mindre enn i 2014. Økt gjenvinning lokalt vil kunne generere både nye arbeidsplasser og mindre transportbelastning/miljøulempet.

Transportarbeidet for **post** er relativt stabilt, når transport av mindre pakker inkluderes. Brevpost er minkende som følge av bruk av elektroniske media. En kan forvente at denne utviklingen fortsetter. 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.

13.2 Flaskehalsar og forbedringsmuligheter

Vei

Det fremheves at veistandarden for Europa-/Riksveiene i Troms fylke er blitt bedre de siste årene. I tillegg er flere utbedringer igangsatt og under planlegging. Utbedringer langs E6 som f.eks. Sørkjostunnelen (Nordreisa) og Nordnestunnelen (Kåfjord) er viktige. Det samme gjelder det planlagte arbeidet med utbedringer over Kvænangsfjellet. Det nevnes imidlertid 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.

Når det gjelder fylkesveiene påpekes det behov for store utbedringer flere steder i fylket. Mange av de samme kommentarene ble mottatt i 2014.



Bilde 13-1: FV84 Stengt i Spansdalen (Foto: Transportutvikling AS, juni 2017)

Nedenfor noen av synspunktene vedrørende fylkesveier:

Veiene på Senja nevnes av flere. Vi gjengir kommentarene fra Wilsgård fiskeoppdrett:

«Vi har en veistandard på FV86 som er under enhver kritikk. Vi må pakke om deler av last på vårparten når telehivene er som verst, pga skadet emballasje når vi kommer til Finnsnes. Så har vi veistrekningen Straumsnes-Torsken. Her må det utbedres med flere møteplasser, og vi har flaskehals med dårlig sikt og smal vei som kan utbedres på en enkel måte. Torsken-skaret har vært gjort utbedringer på, men dette er ikke tilstrekkelig. Det er fremdeles områder med for dårlig plass på begge sidene av skaret. Eksempelvis så er ikke møteplassene på strekningen Straumsnes– Torsken av en slik størrelse at de har plass til en trailer.»

Når det gjelder FV866 mellom Langslett og Skjervøy, påpekes det at veien har store standardutfordringer. Veien er nedslitt, -spesielt kjørefeltet fra Skjervøy som slites ned av fullastede fiskebiler. Tunneler har for lave profiler, bru er enveiskjørt mv. Det nevnes at utbedring av Maursundtunnelen og ny bru over Skattørsundet er viktige tiltak.

FV53 mellom Oldervik og Skjelnan har bruksklasse Bkt8. I dag foretas det tidvis en kostnadskrevende omlasting fra mindre biler til vogntog i Tromsdalen. Nord for Skjelnan ligger også Tromsøs nye havneavsnitt Tønsnes (Grøtsund). Optimal intermodal drift av dette havneavsnittet nødvendiggjør at veiinfrastrukturen takler tunge vogntog.

Tollstasjoner

E8 Kilpisjärvi har døgnåpen drift. Nattestengning av E10 Bjørnfjell er påpekt som en flaskehals, spesielt for bedrifter sør i fylket.

Modulvogntog

For noen næringstransporter i Troms fylke er modulvogntog (25,25 m) tatt i bruk. Et modulvogntog har ca. 50 % høyere kapasitet enn et vanlig vogntog, -uten en tilsvarende økning i transportkostnadene.

Flere av næringene har lange transportruter. Noen har et ønske om å ta slike kjøretøy i bruk, mens andre allerede benytter denne transportformen. Ca. 12 % av Coops inngående kjøretøy er i dag modulvogntog. Muligheten til å benytte modulvogntog styres av hvilke strekninger som åpnes for slik transport. TINE i Harstad påpeker at strekninger som Harstad-Nordkjosbotn og Harstad-Bjørnfjell er mest aktuelle. Norsk Gjenvinning i Balsfjord (Storsteinnes) har hatt noen prøvetransporter over Kilpisjärvi i 2016.

En konkret problemstilling knyttet til modulvogntog finner vi på FV855 mellom Buktamo-Botnhågen avfallsanlegg. På denne strekningen er det tillatt med 60 tonns modulvogntog. På vinteren er det en begrensning i tillatt totalvekt på 50 tonn. Dette fører til at det ikke er økonomisk rasjonelt å benytte modulvogntog på vinteren.

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

Ferge

I Troms er det ett slakteri som er 100 % avhengig av ferge for å nå ut til sine markeder. Dette er Arnøy Slakteri på Arnøya i Skjervøy kommune. Fergen har i dag bedre kapasitet enn i 2014. Det er imidlertid ønskelig med en senere avgang.

Sambandet Bognes-Lødingen (Nordland) benyttes i stor grad av næringslivet i Troms. I 2016 ble det påpekt at sambandet hadde mange innstillinger/ruteavvik.

På samme måte som i 2014 er det et ønske om helårsdrift på sambandet Botnhamn-Brensholmen (Lenvik-Tromsø). Ønsket kommer fra deler av sjømatnæringen og landbruksnæringen (transporter av levende dyr).

Det ble også nevnt at doble takster ved transport av drivstoff/farlig gods fører til at ferger unngås i enkelte tilfeller.

Kolonnekjøring og vinterstenging

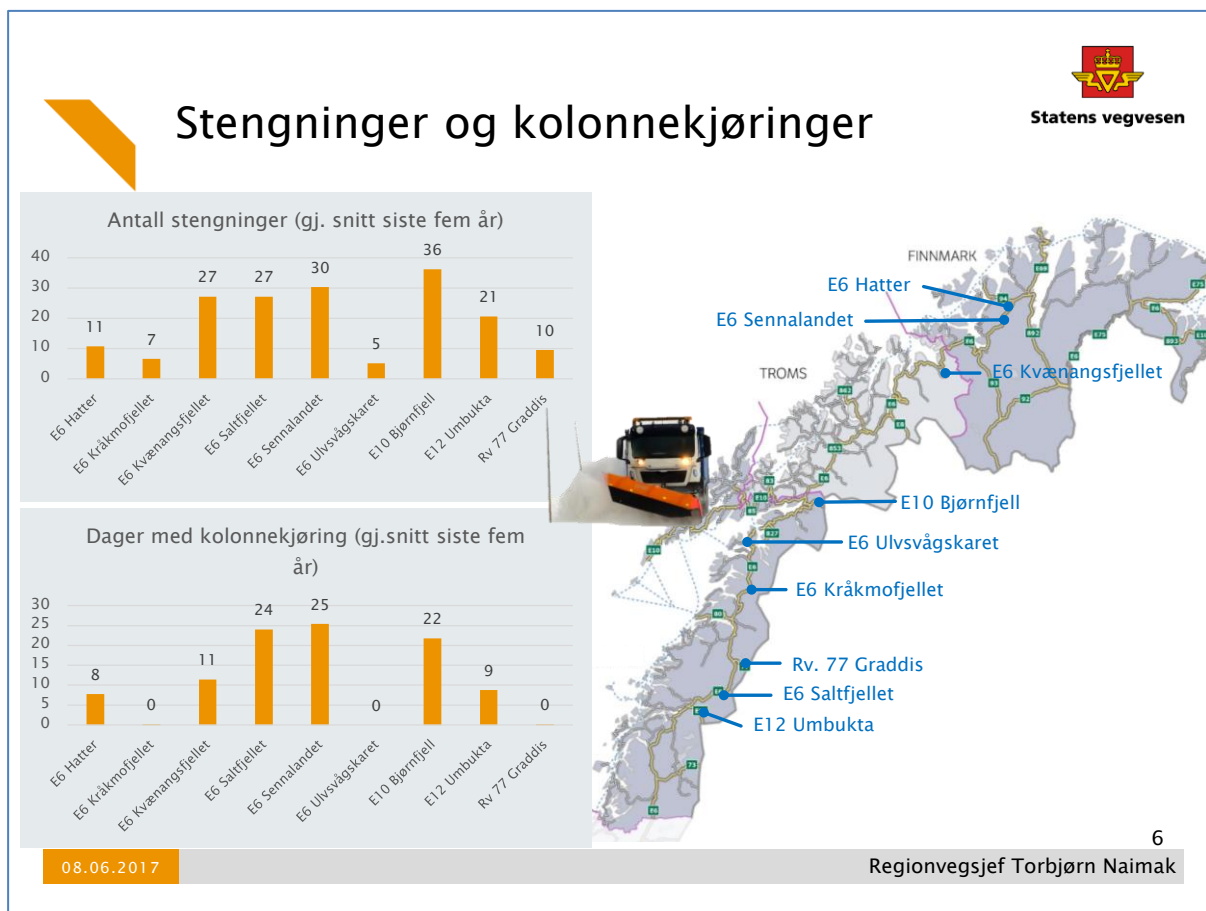
Uforutsigbare transportruter er en generell utfordring i landsdelen. Mange av bedriftene i Troms påpeker at vintervedlikehold og dårlig brøyting er et problem. Dette gjelder også mange kommunale veier. Rasfare på flere veistrekninger nevnes også.

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

Status 2017 - Næringstransporter i Troms

Stengte eller ufremkommelige veier på vinteren er et spesielt problem for en av fylkets viktigste næringer, - tradisjonelt fiskeri. Store deler av fisket foregår i de perioder av året hvor veitufordringene er størst.

Figur 13-3 viser en oversikt (Kilde: Statens Vegvesen) over stengninger og kolonnekjøringer de siste fem årene på riksveinettet i Nord-Norge. Av figuren ser vi at Kvæangsfjellet gjennomsnittlig har hatt 27 stengninger pr år og 24 tilfeller av kolonnekjøring.



Figur 13-3: Stengninger og kolonnekjøring på riksveier i Nord-Norge (Kilde: Statens Vegvesen)

Havn

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

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. Muligheter for flyfrakt fra regionen nevnes av flere. Bardufoss i Troms er nevnt som et mulig alternativ.

Reiseliv

Reiseliv og sjømat er viktige næringer i Troms. Det forventes en positiv utvikling i begge næringene. Økt vinterturisme faller delvis sammen med høysesong for fangstnæringen. Dette medfører at enkelte veistrekninger belastes ekstra mye i perioder, og at busser med turister som stopper for f.eks. fotografering kan være til hinder for næringstransport, - og omvendt. Det kan være formålstjenlig å identifisere mye brukte turistpunkter/veier, sammenholde disse med næringstransportenes bruk/behov, og legge til rette for en god infrastruktur som ivaretar alle parter.

Intelligente transportsystemer (ITS)

I NTP for 2018-2029 ser vi for første gang et eget kapittel om ITS (Intelligente Transportsystemer). ITS er fellesbetegnelsen for teknologi og datasystemer i transportsektoren. Kommunikasjonen i et ITS-system kan gå fra bil til bil, fra bilen til veibanen eller fra veibanen til bilen. NTP beskriver hva transportetatene gjør i dag, hva de viktigste teknologitrendene vil bety for fremtidens mobilitet og at det legges opp til finansiering av utviklingen gjennom en avsatt «teknologimilliard».

ITS representerer en utvikling som fylkeskommunen må forholde seg til. Det gjennomføres et prosjekt i Troms der det er montert sensorer på to av Lerøy Auroras «laksebiler» mellom Skjervøy og Helsinki. Sensorene kommuniserer med bakkesystemer, som formidler informasjon til trafikanter ute på veien. Ved hjelp av slik teknologi identifiserer og videreformidler kjøretøyet om veien er tørr, våt eller isete, og beregner hvor mye friksjon det er mellom dekkene og veibanen. Friksjonsmålingen fra Skjervøy til Helsinki er en del av Vegvesenets pilotprosjekt på E8 Troms, for å teste og utvikle teknologi som går under fellesbetegnelsen intelligente transportsystemer (ITS).

14 Vedlegg

De følgende sidene viser:

- 14.1 Kart, sjømatnæringens veitransporter
- 14.2 Kart, alle vurderte næringer - veitransport
- 14.3 Kart, alle næringer ex. sjømat - veitransport
- 14.4 Europa-/Riksveier i Troms 2016
- 14.5 Kart, modulvogntogstrekninger i Troms fylke

14.2 Kart, alle vurderte næringer - veitransport

Samlet veitransportbelastning for de vurderte næringer/aktører er vist i kartet på neste side.

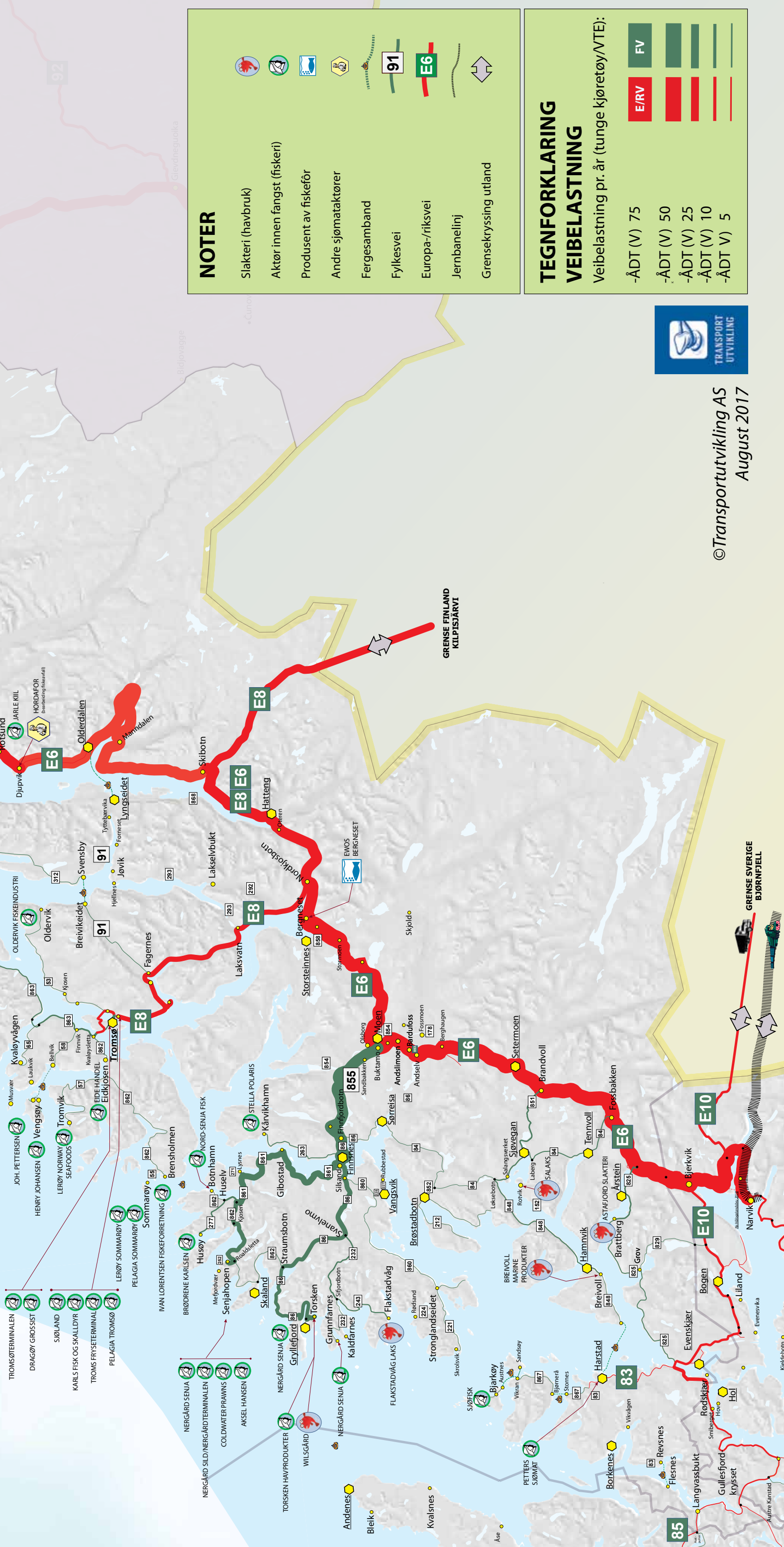
Det er en konsentrert trafikkbelastning rundt Tromsø og på enkeltveier på øya.

Dette vil ikke fremgå av kartet

TRANSPORT PÅ VEI OG LOKALISERING AV AKTØRER Troms 2016 - Sjømatnæringen



TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkikasuohtkan



Troms 2016 - Totalt, utvalgte næringer



TROMS fylkeskommune

ROMSSA fylkassuohkan

NOTER

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

TEGNFORKLARING VEIBELASTNING

Veibelastning pr. år (tunge kjøretøy/VTE):

-ÅDT (V) 150	E/RV	FV
-ÅDT (V) 50		
-ÅDT (V) 25		
-ÅDT (V) 10		
-ÅDT (V) 5		



©Transportutvikling AS
August 2017



GRENSE FINLAND
KILPISJARVI

GRENSE SVERIGE
BJÖRNFJELL

TRANSPORT PÅ VEI OG LOKALISERING AV AKTØRER

Troms 2016

Totalt - utvalgte næringer, ex, sjømat



TROMS fylkeskommune

ROMSSA fylkaskuohkan

NOTER

Dagligvaregrossist	
Posten	
Mineralnærings	
Tyngre industrivirksomhet	
Dyreslakteri/distribusjonsanlegg	
Meieri	
Hovedanlegg (avfall)	
Kraftfør-/gjødselleverandør	
Petroleumsaktør	
Fergesamband	
Fylkesvei	
Europa-/riksvei	
Jernbanelinje	
Grensekryssing utland	

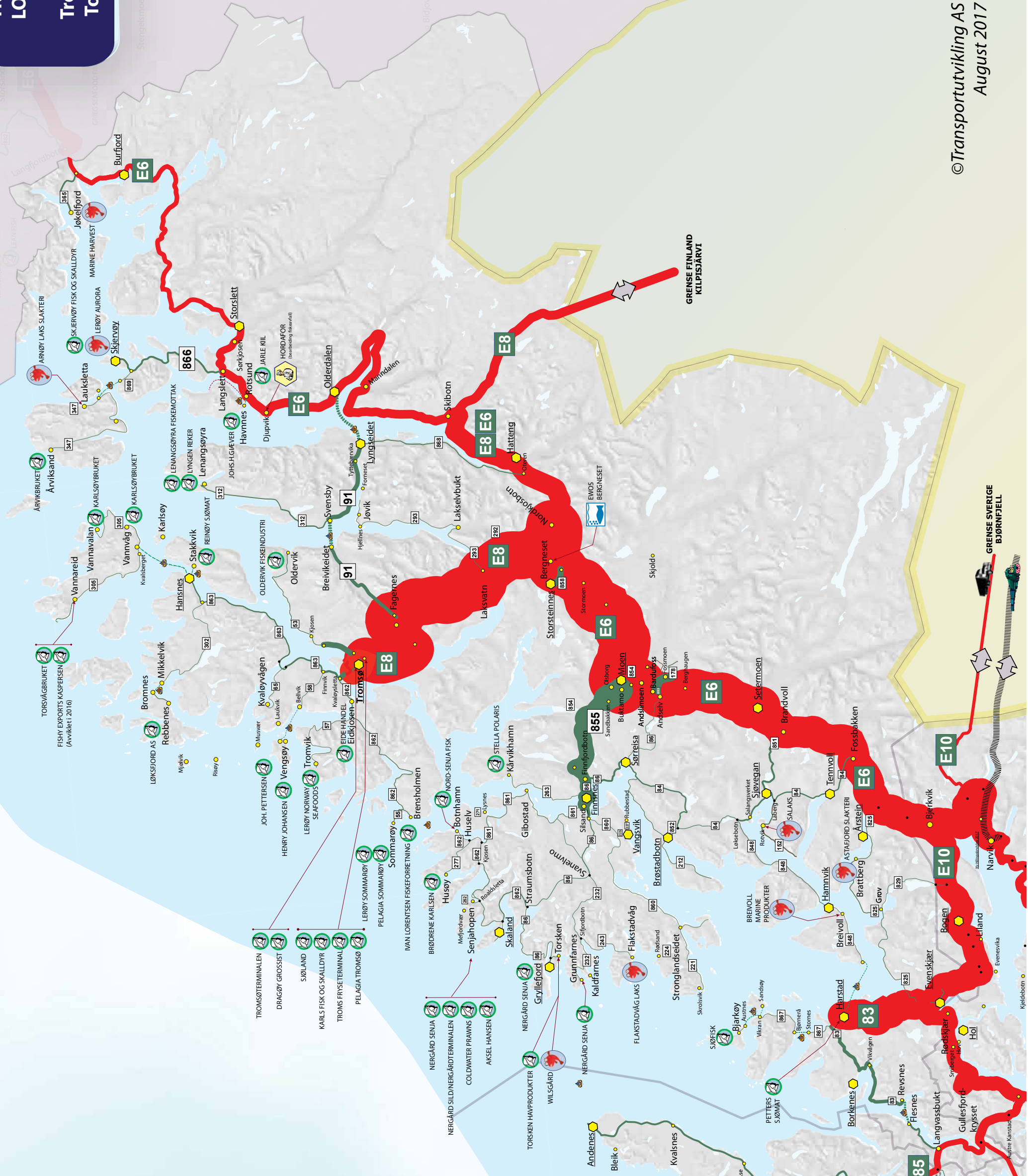
TEGNFORKLARING VEIBELASTNING

Veibelastning pr. år (tunge kjøretøy/VTE):

-ÅDT (V) 150		E/RV		FV
-ÅDT (V) 50				
-ÅDT (V) 25				
-ÅDT (V) 10				
-ÅDT (V) 5				



©Transportutvikling AS
August 2017



14.4 Europa-/Riksveier i Troms 2016

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 – Gullsfjordbotn rkj. rv. 85	Normaltransport (19,5 m/50 t)
E10	Gullsfjordbotn 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 –Gullsfjordbotn 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 –Gullsfjordbotn 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	Gullsfjordbotn 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)

HOVEDSTREKNINGER FOR MODULVOGNTOG - 25,25 METER Troms 2017



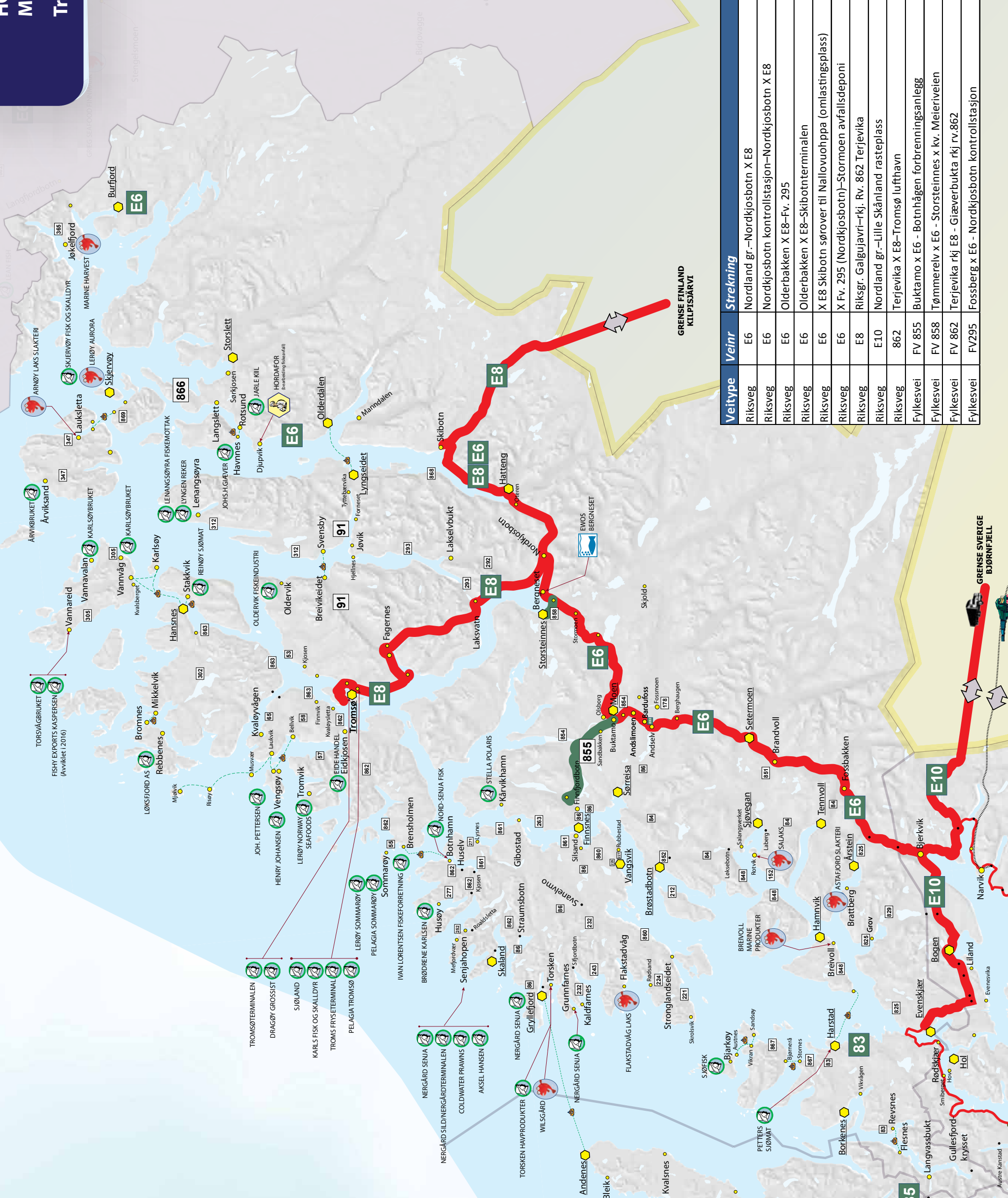
TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkassuohkan



©Transportutvikling AS
August 2017

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

Veitype	Veinr	Strekning
Riksveg	E6	Nordland gr.–Nordkjosbotn X E8
Riksveg	E6	Nordkjosbotn kontrollstasjon–Nordkjosbotn X E8
Riksveg	E6	Olderbakken X E8–Fv. 295
Riksveg	E6	Olderbakken X E8–Skibotnterminalen
Riksveg	E6	X E8 Skibotn sørover til Nallovuohppa (omlastingsplass)
Riksveg	E6	X Fv. 295 (Nordkjosbotn)–Stormoen avfallsdeponi
Riksveg	E8	Riksgr. Galgjavri–r.kj. Rv. 862 Terjevika
Riksveg	E10	Nordland gr.–Lille Skånland rasteplass
Riksveg	862	Terjevika X E8–Tromsø lufthavn
Fylkesvei	FV 855	Buktamo x E6 - Botnhågen forbrenningsanlegg
Fylkesvei	FV 858	Tømmereliv x E6 - Storsteinnes x kv. Meieriveien
Fylkesvei	FV 862	Terjevika r.kj E8 - Giæverbukta r.kj rv.862
Fylkesvei	FV295	Fossberg x E6 - Nordkjosbotn kontrollstasjon



25,25

