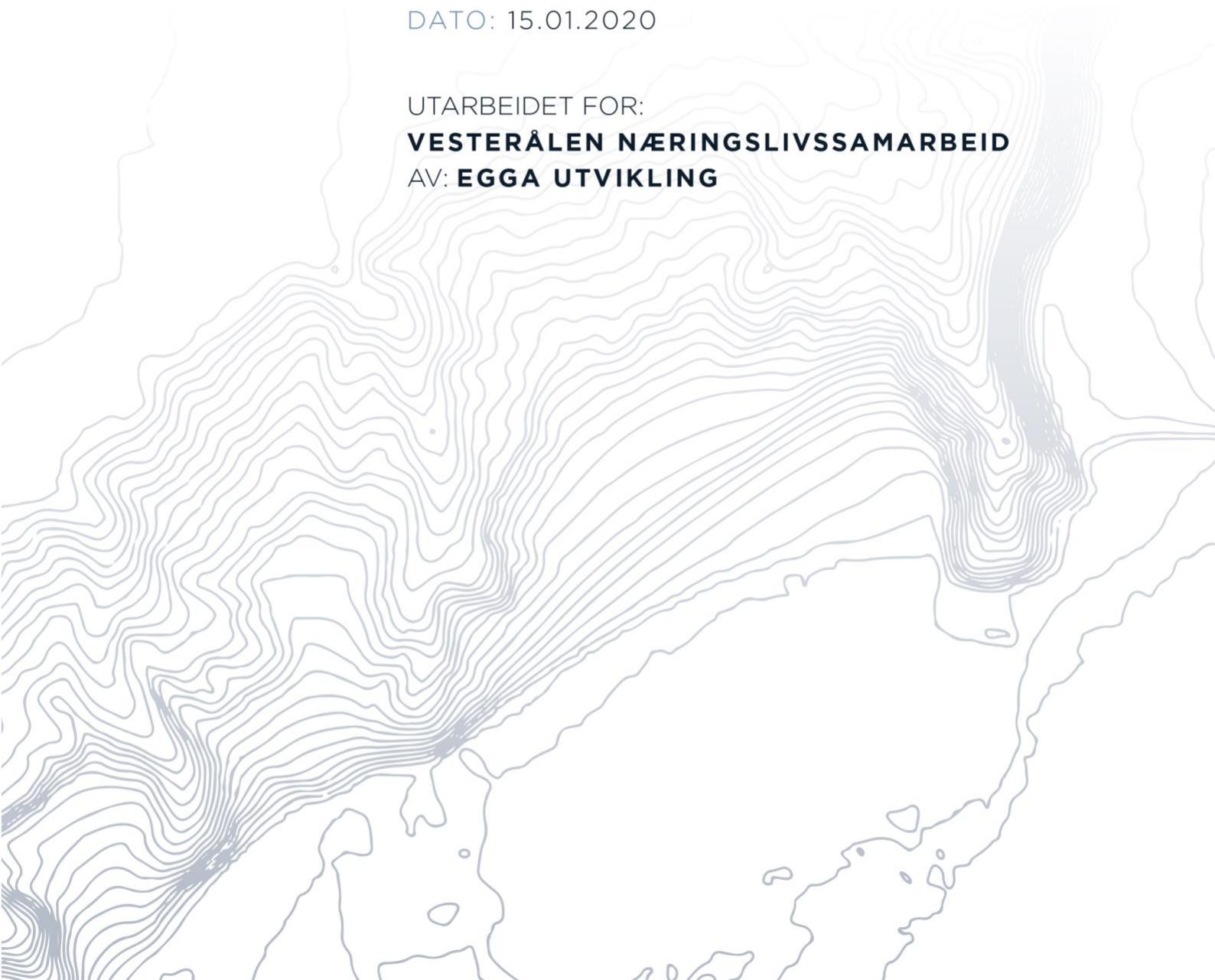
EGGA
UTVIKLING

VEIPAKKE VESTERÅLEN

DATO: 15.01.2020

UTARBEIDET FOR:
VESTERÅLEN NÆRINGSLIVSSAMARBEID
AV: **EGGA UTVIKLING**



Veipakke Vesterålen

Næringslivet i Vesterålen er avhengig av bedre fylkesveier for å utvikle seg videre. Derfor har næringslivet tatt initiativ gjennom Vesterålen næringslivssamarbeid (VNS) til at kommunene skal samle seg om en veipakke for hele regionen.

I denne saken bes kommunestyrene i Vesterålen slutte seg til et felles initiativ for å utrede behov og muligheter innen fylkesveinettet i Vesterålen. Kommunene bes støtte en utredning som kan anvendes av regionrådet, kommunene og fylkeskommunen i fremtidig arbeid med prioritering av fylkesveimidler. Hver kommune beskriver og fastsetter det som skal betraktes som startpunkt på Veipakke Vesterålen i sin kommune.

Forslag til vedtak

1. _____kommune slutter seg til arbeidet med en Veipakke Vesterålen som innebærer å få utarbeidet et kunnskapsgrunnlag for prioritering av tiltak på fylkesveiene i Vesterålen.
2. _____kommune ber Vesterålen regionråd koordinere felles finansiering av utredningsarbeidet som skal beskrive utfordringer og utviklingsmuligheter knyttet til fylkesveistrekningene i Vesterålen. Utredningen skal også avdekke mernytte som økt investering i samferdsel vil kunne gi.
3. _____kommune vil bidra med kr 20 kr pr innbygger i tilskudd til dette arbeidet i 2021.
4. _____kommune velger_____til å være startpunkt for Veipakke Vesterålen i _____kommune.

1. Bakgrunn

Vesterålen har en stor andel med fylkesvei i Nordland (figur 1.1). Regionen har betydelig behov for å få oppgradert veiinfrastrukturen. Veiene brukes i stor grad til næringstransport og er viktig kommunikasjonsvei for de 32.160 innbyggerne. I siste høringsrunde til NTP 2018-2029 var det over 50 innmeldte strekninger og ønskede tiltak fra kommunene i Vesterålen. Imidlertid er kun 11 av disse strekningene/tiltakene helt eller delvis prioritert av fylkeskommunen i gjeldende Regional transportplan. Det store vedlikeholdsetterslepet i fylket tyder på at konkurransen om veimidler blir tøffere i årene som kommer. En betydelig større andel av befolkningen i Vesterålen bor i omlandskommuner, sammenlignet med andre regioner. Fylkesveinettet har dermed stor betydning for hele regionen. Dette illustrerer samlet behovet for at Vesterålen prioriterer fylkesveitiltak i en felles veipakke.

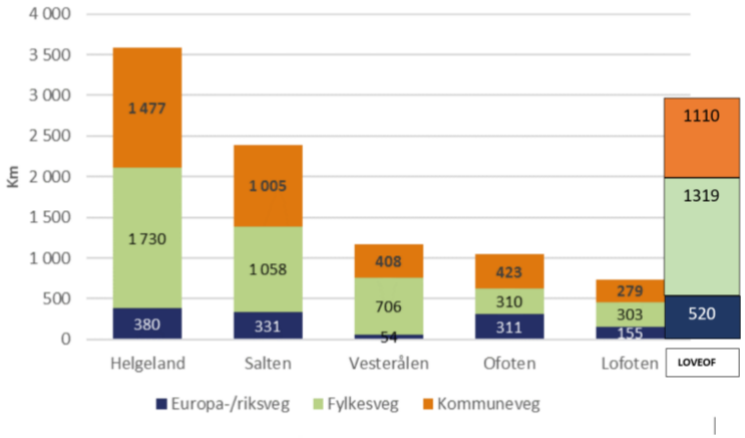
Vesterålen Regionråd behandlet saken 12.06.2020 i arbeidsutvalg og følgende ble vedtatt:
AU- 065/20 VEDTAK

1. Veipakke Vesterålen presenteres i de enkelte kommunestyrene i Vesterålen (dette for å skaffe legitimitet for deltakelse fra den enkelte kommune).
2. Den enkelte kommunes økonomiske bistand/støtte til utredningen beregnes.
3. Etter behandling i kommunestyrene sender den enkelte kommune saken over til AU som sørger for videre framdrift.

2. Status for veiene i Vesterålen

Nordland Fylkeskommune prioriterer vegmidler til fylkesvei, og Vesterålen får p.t. ikke oppgradert sine veier i høyt nok tempo sammenlignet med den ekspansive næringsutviklingen regionen har. En rekke investeringsplaner i regionen vil gi ytterligere vekst i arbeidsplasser og næringstransport, utviklingspotensialet avhenger av utbedret veiforbindelse i regionen. Regionforstørring vil også øke bolyst og rekruttering, ved at flere kan bo der de ønsker og pendle i et større og mer variert jobbmarked. Med dette som bakgrunn bør kommunene i Vesterålen i fellesskap utrede en veipakke som gir grunnlag for felles prioritering og fremdriftsplan for fylkesveiene i Vesterålen.

Figur 1.1 Ulik type vei i Km i regionene av Nordland



Kilde: Nærings og godsstrømsanalyse 2018, NFK. Summeringssøyle for LoVeOf er tilført i figur.

Følgende tiltak fra Vesterålen i figur 1.2 er med i handlingsprogrammet til Regional Transportplan (RTP) 2018-2029, vedtatt av fylkestinget i 2017.

Figur 1.2 Tiltakene i Vesterålen i RTP 2018-2029 (Kilde: Vedtatt Regional Transportplan for Nordland fylkeskommune 2018-2029. Tall i Mill kr.)

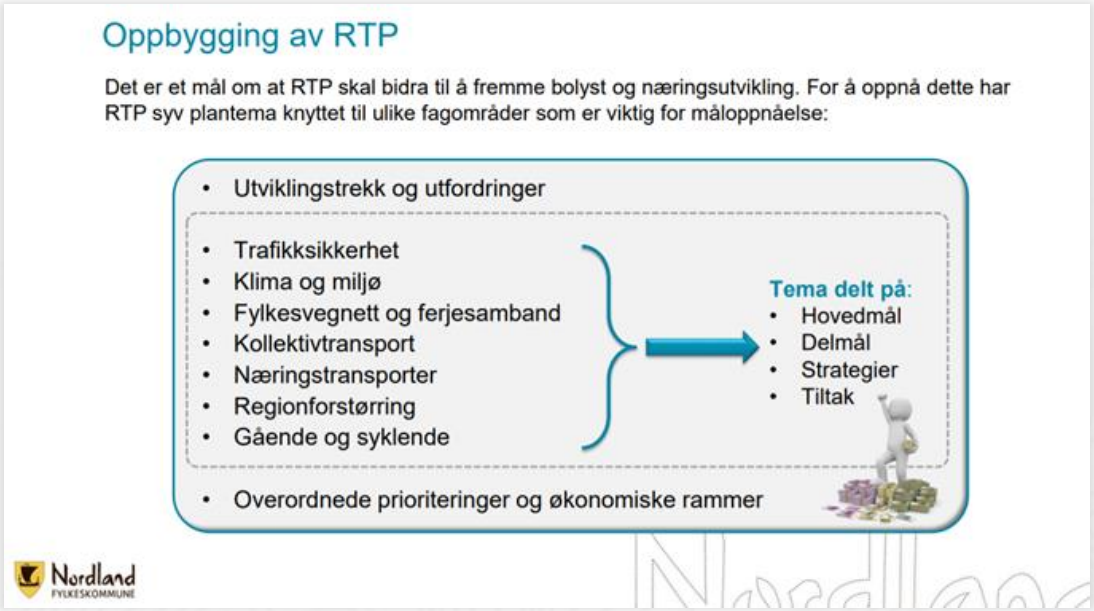
Prosjekttype	Kommune	Tidligere Prioritert	Vedtatt Reguleringsplan	Totalkostand (2017)	RTP 2018-2021	RTP 2022-2029	2030 ->
Bundne prosjekt - Fylkesvegnett/fylkesferjesamband							
Fv 82 Sortland - Risøyhamn, inkl. gang og sykkelveg. Delstrekning Holmen-Maurnes	**Sortland/Andøy**	X	X	110	25		
Ikke bundne prosjekt - Fylkesvegnett/fylkesferjesamband							
Fv. 82 Sortland-Risøyhamn, resterende fire delstrekninger, inkl. gang og sykkel på to av delstrekningene	**Sortland/ Andøy**	X	2017	390		140	X
Fv 901 Straume - Ramberg	**Bø**	Nytt		8	8		
Fv. 821 Frøskeland - Steinlandsfjord	**Sortland/ Øksnes**	X		33		33	
Fv. 892 Skagen lufthavn	**Hadsel**	X		28			
Fv 821 Frøskelansfjellet	**Øksnes**						X
Fv 911 «Nyjordvegen»	**Bø**						X
Fv 837 Kanstadstraumen bru	**Lødingen**	X		25		25	
Tunelsikkerhetsforskrift							
FV 820 Ryggedal	**Bø**			81	81		
Fv 822 Brokløysa	**Sortland**			73	73		
Tilrettelegging for gående og syklende							
FV 881 Kryss Markveien - kryss Sævtjønnveien	**Hadsel**	X	X	6	4		
Trafikksikkerhetstiltak							
Fv 82 Sortland Sentrum	**Sortland**			13,3	12		
Totalt NFK plan for tiltak i Vesterålen		**X**		**767,3**	**203**	**198**	
Totalt Alle bevilgninger Fylkeskommunen				**7415**	**1312**	**2587**	
Vesterålens andel av midlene				**10 %**	**15 %**	**8 %**	
Skredsikring - statlig øremerkede							
Fv 976 Røyken (Tunnel)	**Andøy**			245	100	145	
Fv 837 Høgfjord (Varslingsanlegg)	**Lødingen**			10	10		
FV 822 Fiskfjord (Voll og skredoverbygg)	**Sortland**			180			X

Planramme for vei perioden 2018-2021 er 1,3 mrd. kr. Viderefører man denne rammen innenfor hele strategiperioden 2018-2029 vil dette gi en totalramme 3,9 mrd. Dersom rammen blir lavere, må prosjekter skyves ut i tid.

Oversikten i figur 1.2 viser hvilke prosjekter som ligger inne i planen for utbedring av fylkesveier i Vesterålen. Vesterålen har 13,2% av Nordlands befolkning og 17,2 % av fylkesveiene. Det betyr at det burde være rom for å ytterligere øke andelen av ressurser som Nordland fylkeskommune planlegger å bruke på tiltak i Vesterålen. Regionens uttelling i handlingsprogrammet 2018-2021 er på 15%. Dette er et relativt greit nivå, men ut fra alle inntatte prosjekter og kostnadsestimatene på disse, tilsier andel av kostnadsrammen at Vesterålens andel på sikt vil reduseres ned mot en andel på 10%. Det er derfor viktig at Vesterålen samarbeider og arbeider systematisk for å legge frem tiltak som er nødvendig for å skape en god utvikling innen samferdselsområdet fremover.

I mai 2020 ble Konseptvalgutredning (KVU) Hadselfjord fremlagt. I utredningens delrapport *«Andre fylkesveier i Vesterålen»* beskrives forslag og beregninger for å innkorte reisetiden flere steder i hele Vesterålen (vedlegg 3). Dette aktualiserer mulighetene i en veipakke for Vesterålen.

Utredning av Veipakke Vesterålen må identifisere tiltak som vil styrker bolyst og næringsutvikling. Målene for den kommende RTP og plantema er presentert av NFK å være følgende:



Dermed bør en utredning for Vesterålen ta for seg disse temaene. I tillegg er det relevant å vise hvordan dette bidrar til vekstkraft, attraktivitet og bærekraft, samt å sette ekstra fokus på utviklingen av grønn transport i regionen.

3. Status for utviklingen i Vesterålen – Bo og arbeidsmarked

Indeks Nordland kommer ut hvert år, og identifiserer og rangerer utviklingen i Nordland innenfor seks hovedparametere (se figur 2.1 nedenfor). Det er en utfordring for Nordland at befolkningsutviklingen i Vesterålen både er lavere enn veksten i Norge og i Nordland. Dette til tross av den relativt gode utviklingen i sysselsetting i Vesterålen. En utredning for Vesterålen må adressere disse utfordringene og komme frem til konkrete forslag på veitiltak som kan bidra til å snu

utviklingen i regionen. Økt satsning på ulike samferdsels - og kommunikasjonstiltak vil kunne øke attraktivitet og gi rom for bedret inntjening i næringslivet i regionen.

Figur 2.1 Rangering Indeks Nordland på 6 parametere, med tilhørende kommentarer.

Rang og region	Vekst i omsetning siste 2 år	Driftsmargin siste 2 år	Verdiskaping per omsatt krone siste 2 år	Vekst i syssel-setting siste 3 år	Befolkningsvekst siste 5 år	Vekst unge voksne siste 2 år
1 (2) Salten	3 (2)	2 (4)	1 (2)	3 (2)	1 (2)	1 (2)
2 (1) Lofoten	2 (1)	2 (2)	4 (4)	1 (1)	2 (1)	2 (1)
3 (3) Helgeland	4 (4)	4 (5)	2 (1)	4 (4)	3 (3)	3 (3)
3 (5) Ofoten	1 (5)	1 (1)	3 (3)	5 (5)	5 (5)	5 (5)
5 (4) Vesterålen	5 (2)	5 (3)	5 (5)	2 (3)	4 (4)	4 (4)

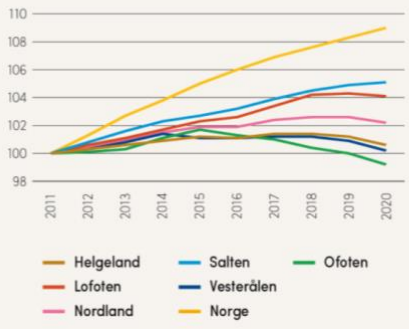
Tall i parentes = rangering i forrige Indeks Nordland

Vesterålen

Vesterålen kommer på sisteplass i rangeringen. Omsetningsveksten er den svakeste i Nordland som følge av svak
utvikling i industri og bygg og anlegg, og lønnsomheten faller til den svakeste i fylket. Verdiskapingen per omsatt krone er også den svakeste av regionene. Jobbskapingen er den nest beste. Regionen har den nest svakeste befolkningsutviklingen, med nedgang siste 5 år, og den nest svakeste utviklingen i unge voksne.

Figur 2.2 Befolkningsutvikling i Vesterålen, med tilhørende kommentarer.

Befolkningsutviklingen i regionene i Nordland 2011–2020. Indeks hvor 1. jan 2011 = 100 (SSB)

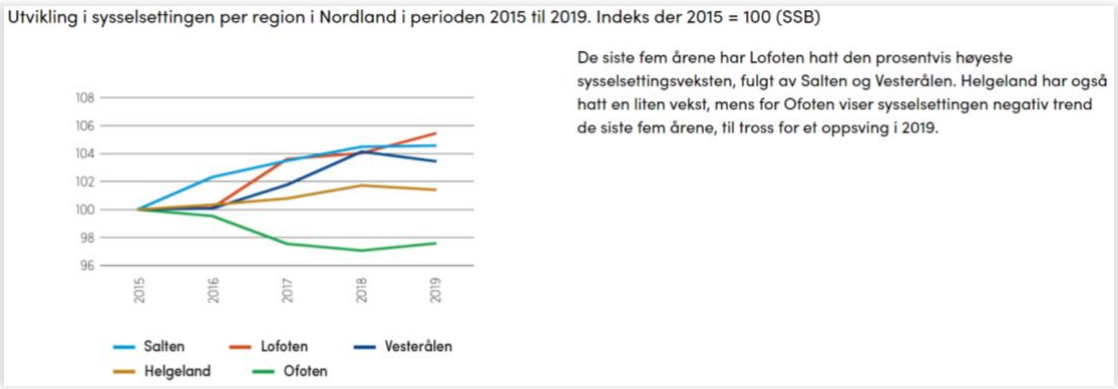


Som eneste region i Nordland gikk befolkningstallet ned i Ofoten med 0,8 prosent i siste ti-årsperiode. I motsatt ende finner vi Salten som har hatt en befolkningsvekst på 5,1 prosent i samme periode. Det er særlig Bodø som driver fram veksten, der byen fikk 4.468 flere innbyggere fra 2011–2020. Dernest kommer Lofoten (4,1 prosent), Helgeland (0,6 prosent) og Vesterålen (0,2 prosent).

Samtlige regioner i Nordland har lavere befolkningsvekst enn Norge som helhet, der befolkningen økte med 9 prosent i perioden 2011–2020. Ser vi fylket under ett økte befolkningen med rundt 2,2 prosent i denne perioden.

Kilde: Indeks Nordland 2020.

Figur 2.3 Utvikling i sysselsetting, med kommentarer



Pr. 3. Kvartal 2020 har Vesterålen en befolkningsnedgang på 57 innbyggere til 32.160 innbyggere.

4. Regional Transportplan 2022-2033 – Nordlandssamfunnet sitt planleggingsverktøy for samferdselsutvikling

Formålet med RTP er å sikre ønsket utvikling innen transportområdet i hele Nordland fylke, og vil gjelde både fylkeskommunens og statens ansvarsområder. RTP skal ivareta både innbyggere, arbeidspendling, øvrige reisende og næringslivets transportbehov når det gjelder trafikksikkerhet, framkommelighet, beredskap, transportsikkerhet og mobilitet. RTP skal omhandle alle transportformer, det vil si myke trafikanter, buss, båt, bil, ferje, fly og bane.

Virkemidlene under de forskjellige transportformer skal sees i sammenheng og det skal settes søkelys på helhetlige transportkorridorer. Dette gjelder både drift, vedlikehold, investeringsprosjekter, tiltak og transportløsninger.

RTP skal koordineres med prosessen knyttet til kommende Nasjonal transportplan 2026-2037 (NTP), og skal være en effektiv premissgiver for fylkeskommunens innspill til NTP.

Arbeidet med en felles veipakke Vesterålen må samordnes opp mot arbeidet med RTP i Nordland. Kommunene og Vesterålen regionråd fikk tilsendt brev fra NFK 15/12-2020, med ønske om innspill til NFK med frist 1/3-21 på hovedutfordringer på transportområdet i Vesterålen.

NFK skriver i brevet *«For å få gode og effektive transportløsninger er det viktig at aktørene i Nordlandssamfunnet i en tidlig fase av arbeidet med RTP definerer hva de regionalt ser som de:*

- *Viktigste transportbehovene i dag og i framtiden*
- *Største utfordringene i dag og i framtiden*
- *Viktigste utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene i fremtiden.»*

Regional transportplan Nordland (RTP)

- Formålet med RTP er å samordne felles utfordringer og prioriteringer, og sikre riktig og effektiv ressursbruk til et sammenhengende og fungerende transportsystem for innbyggere, arbeidsliv, reisende og næringsliv
- Gjeldende RTP gjelder perioden 2018-2029
  - Viser fylkets mål og strategiske tiltak innen transportområdet
  - Grunnlag for fylkeskommunens samferdselspolitikk
  - Plan for 12 år for å følge Nasjonal transportplan perioden
- Gjeldende handlingsprogram for perioden 2018-2021
  - Prinsipper og strategier konkretiseres og gjøres synlig i form av handlingsrettede tiltak
- Rulleres hvert fjerde år
- RTP er viktig grunnlag for prioriteringer gjennom fireårig økonomiplan og endelige bevilgninger gjennom årsbudsjetter
  - Årsbudsjettet er en bindende plan for fylkeskommunens samlede virksomhet for det kommende år



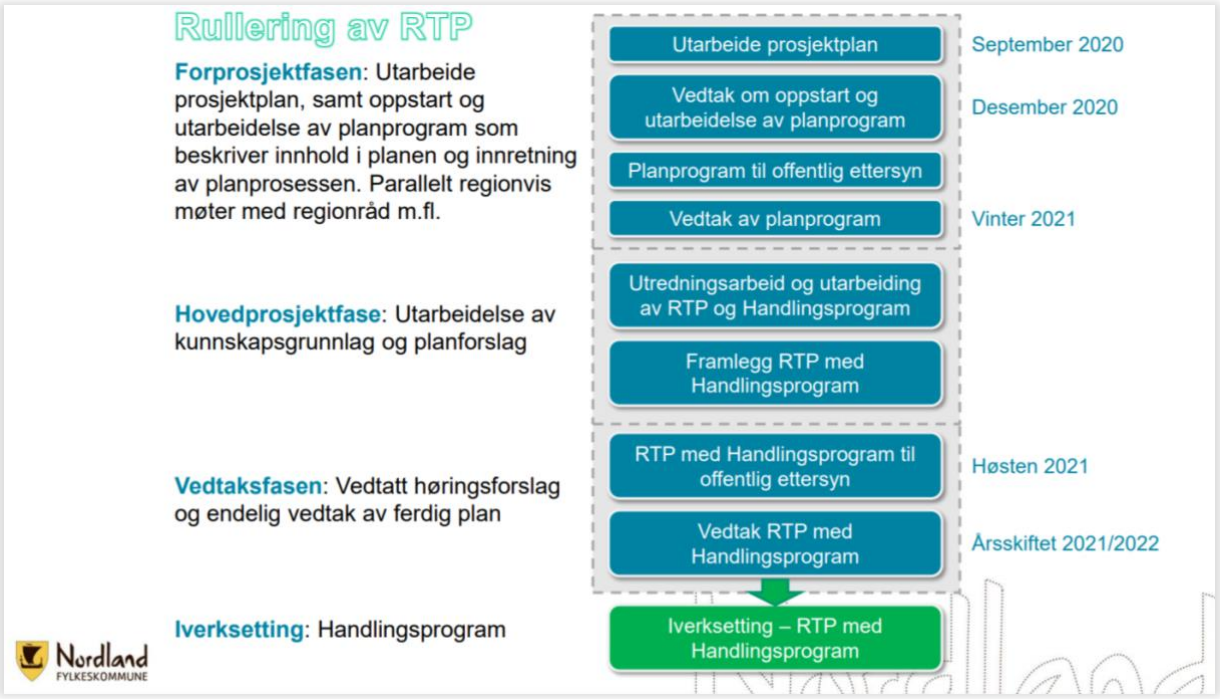
Nordland FYLKESKOMMUNE

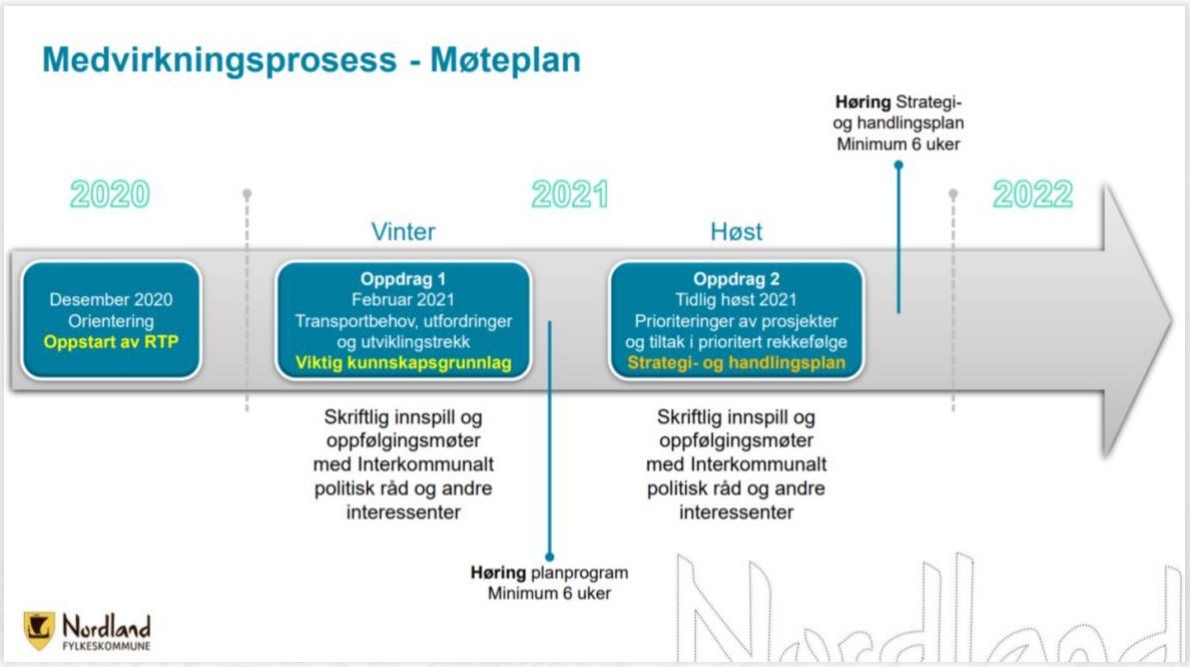
Fylkesvegnettet i Nordland

- 4.110 km fylkesveger
- Samlet fylkesveglengde tilsvarer kjøreavstanden mellom Andenes – Roma, eller luftlinje Andenes – nord i Marokko
- 1.890 km med lav dekketilstand
- 123 km gang- og sykkelveg
- 260 km uten fast dekke – 6 % av fylkesvegnettet
- 52 fylkesvegtunneler med samlet lengde på 79 km
  - 29 tunneler over 500 m.
- Nærmere 850 bruer
  - Stor andel kystbruer
- 70 ferjeleier/-kaier
- 52 skredpunkter med høy eller middels skredfaktor
- Vedlikeholdsetterslep på 9,3 mrd. kr



Nordland FYLKESKOMMUNE





Faktiske bevilgninger til tiltakene i handlingsprogram til RTP gjøres i de årlige budsjettvedtakene som NFK gjør i fylkestinget hvert år. Det vil være en styrke for Vesterålen, dersom regionen kan lage en felles prioritering for de tiltakene som ønskes i regionen. Utvikling av et felles målbilde innenfor samferdselsområdet og enighet om kriterier for prioritering av ulike tiltak i regionen, vil bidra til at Vesterålen står sterkere i prioriteringsarbeidet som gjøres av fylkeskommunen.

Kampen om samferdselsmidlene er betydelig – etterslepet på vedlikeholdet på fylkesveiene i Nordland er estimert å være kr 9,3 Mrd. Fylkeskommunen har avsatt kr 150 Mill ekstra pr år til vei vedlikehold, de neste 4 årene i sin økonomiplan. Uten denne ekstrabevilgningen ville budsjettet for veivedlikehold vært tilnærmet kr 0 for 2021 (ref. s. 66 i Økonomiplan 2021-2024 NFK). Dersom vi

antar at vedlikeholdsetterslepet ikke øker årlig, ville det være nødvendig å bevilge 150 Mill ekstra de neste 62 årene. Imidlertid er priseffekten alene på det allerede registrerte vedlikeholdsetterslepet, i størrelsesorden 186-280 Mill pr år (prisøkning på 2-3%) Økningen i fylkeskommunens budsjetter for veivedlikehold kutter likevel ikke vedlikeholdsetterslepet, men senker farten noe på veksten i vedlikeholdsetterslepet for fylkesveiene.

Mange av fylkeskommunene i Norge har tilsvarende høye tall for etterslep på veivedlikehold, det derfor å forvente at det i fremtiden vil bli bevilget økte midler for å redusere etterslepet. Fylkeskommunen beskriver også at de har igangsatt tiltak for å frigjøre midler i økonomiplanen til økt veivedlikehold i fremtiden. Dersom Vesterålen kan samle seg om en felles veipakke, vil regionen også være bedre posisjonert for å bli prioritert til økte bevilgninger til veivedlikehold i fremtiden.

Nytt tema i RTP 2022 vil være FOT – ruter. Det forventes at dette kan legge ytterligere press på midler som tidligere har vært brukt på vei/samferdselstiltak. Spesielt vil dette kunne oppstå når nå også Stokmarknes og Evenes skal hente finansiering fra FOT-rutemidlene som fylkeskommunen har fått ved overtagelse av denne oppgaven. Det er viktig for Vesterålen at man i innspillene til fylkeskommunen står samlet bak felles ønske om program for FOT-rutene til Andenes og Stokmarknes av hensyn til regionens samlede utvikling. Programmet kan bidra til at flyvninger til og fra Vesterålen blir prioritert i den kommende anbudsutlysningen.

I presentasjonen som ble holdt under fylkestinget 7. desember 2020, og i FT-sak 143/2020 Regional transportplan 2022-2033 - Oppstartsmelding skriver Nordland Fylkeskommune:

«Relevante problemstillinger som må løses i RTP vil blant annet være:

- *Hvordan skal fylkeskommunale begrensede økonomiske midler prioriteres innen samferdselssektoren på en best mulig og effektiv måte for innbyggere og næringsliv?*
- *Hvordan kan risikoen for trafikkulykker reduseres?*
- *Hvordan skal kollektivtransporten utvikles i by og distrikt?*
  – Buss, hurtigbåt, ferje, fly, tog, gange-/sykkel m.m.
- *Hvordan skal vi sikre mobiliteten til innbyggerne og effektive godstransporter samtidig som vi skal bidra til å nå målene for klimapolitikken regionalt og nasjonalt?*
- *Hvordan skal samferdselssektoren bygge opp under et sterkt utviklede næringsliv?*
- *Hvordan skal man nå fylkeskommunens mål for folkehelse og universell utforming?*
- *Hva skal fylkeskommunen prioritere i sine innspill til neste NTP 2026-2037?»*

Disse problemstillingene bør derfor vurderes i utredning for veipakke Vesterålen, slik at regionens forslag på tiltak for vei og samferdsel bidrar til løsninger på disse. Videre fremheves bærekraftperspektivet i planarbeidet *«En rekke nasjonale og regionale planer legger føringer for arbeidet med revidering av RTP. FNs sine bærekrafts mål og NTP vil være særlig relevante. RTP skal ha fokus på hvordan transportsektoren skal møte framtidige klimaendringer på en god måte. Det skal legges til grunn at Nordland fylke skal minimere negativ påvirkning på natur og miljø. Dette gjennom å legge til rette for ny teknologi, tilrettelegging for miljøvennlig transport og bidra til lavere og endrede transportbehov. Det er også viktig å forankre innspill til neste NTP 2026-2037 i RTP, noe som vil styrke mulighetene for å få inn gode Nordlandsprosjekter».*

5. Utredning av Veipakke Vesterålen

Målet er at Vesterålens fylkesveinett skal prioriteres av Nordland Fylke slik at samferdsel forbedres, logistikken effektiviseres og alle trafikanter får sikrere og mer moderne veistruktur.

Fylkeskommunen ønsker å ha fokus på helhetlig transportkorridor fra *«kyst til marked»*. Fylkeskommunal infrastruktur bør sees i sammenheng med tiltak i NTP i en veipakke, for å lykkes med denne målsetningen. Videre skal det planlegges for det grønne skiftet i transportsektoren.

RTP 2022-2033 prosessen tilsier at man minimum bør ta med følgende temaer i en utredning av en veipakke Vesterålen:

Figur 5.1

Plantema \ Utvikling	Utviklingstrekk & Utfordringer	Hovedmål	Delmål	Strategier	Tiltak	Prioriteringer	Økonomiske rammer
Trafikksikkerhet							
Klima og Miljø							
Fylkesvegnett og ferjesamband							
Kollektivtransport							
Næringstransport							
Regionforstørring							
Gående og syklende							
Føring: Bærekraftsmål Ny teknologi NTP 2026-2037							

Videre er det flere mål og effekter av investeringer i samferdsel som bør medtas i en utredning. Se pkt. 5.1 til 5.7.

5. 1 Vekstmulighet for næringslivet og arbeidsmarkedet

Effektiv transport og kommunikasjon i en region bidrar til at både innbyggere, næringsliv og offentlige aktører bruker mindre ressurser på å reise og samarbeide. Vesterålen har relative lange avstander innad i regionen, og reisetid ut av regionen. Dette påfører også kostnader for næringslivet. Dersom reisetid kuttes muliggjør dette at bedriftene i større grad kan forflytte ansatte, utstyr og delte ressurser. Pendlere vil kunne bruke mindre tid på reise dersom en finner tiltak som kutter reisetid i regionen. Enten gjennom tryggere veier og økt fartsgrense, eller gjennom kortere reiseavstander. Forbedringer i kollektivtilbudet kan også positivt påvirke villighet til å pendle.

Kortere avstander/reisetid i en region skaper mer attraktivitet, gjør rekruttering av fagkompetanse enklere, gir flere kandidater som ser karrieremuligheter, og en økt bredde i jobbmuligheter hele livet for flere i familien.

Utredningen bør beskrive arbeidsmarkedsvirkninger. Redusert reisekostnad for arbeidstakeren påvirker dens valg av arbeidssted og arbeidstid. Lavere reisekostnader gjør det mer lønnsomt for flere å jobbe, noen vil ønske å jobbe mer og enkelte vil flytte til mer produktive næringer.

En utredning må se på de direkte og indirekte effektene som kan følge av de ulike tiltakene for Vesterålen. Nytte- kostnadsanalyser (NKA) er den mest brukte metoden for å vurdere de prissatte konsekvensene av en infrastrukturinvestering.

Mernytte forstås som ringvirkninger som har netto samfunnsøkonomisk verdi for samfunnet og er

viktig å ta med i en utredning av en veipakke. Man bør se på virkninger for Vesterålen, Nordland og Norge.

5. 2 Regionforstørring og effekter dette vil kunne gi for samfunnsutviklingen i Vesterålen.

Regionforstørring vil kunne påvirke samfunnsutviklingen positivt. Regionforstørring medfører effekter på bolig og arbeidsmarked, økt bolyst, men også på bedre utnyttelse av samferdselsmidler.

Figur 5.2



Regionforstørring betyr i RTP at reisetiden mellom regionsenter og omland blir redusert og/eller at kollektivtilbudet forbedres. Et vanlig mål på regionforstørring, er økt pendling. Et geografisk større arbeidsmarked, kan gi næringslivet bedre tilgang på arbeidskraft, og gi innbyggere et større og mer differensiert tilbud på arbeidsplasser. I sum kan dette gi en mer effektiv kobling av tilbud og etterspørsel i arbeidsmarkedet, og da bedre forutsetninger for økonomisk vekst i Vesterålen.

Utredningen bør identifisere pendlingspotensialet mellom Vesterålens tettsteder og om de ulike tiltak kan få pendlingen til å øke vesentlig. Det bør også vurderes om tiltak kan gi en økning i arbeidskraftmobiliteten. Dette kan være avgjørende for at næringslivet kan rekruttere arbeidstakere med kompetanse som i større grad passer bedriftens behov. Økt interaksjon mellom arbeidsmarkedene vil gi næringslivet bedre tilgang på arbeidskraft, og de sysselsatte et større og mer variert tilbud på arbeidsplasser. Den geografiske inndelingen av arbeidsmarkedene er et resultat av arbeidskraftens bosettingsmønster, næringslivets lokaliseringsmønster, tilgjengelighet og avstandsfølsomhet (reisemotstand etter avstand). Mønstrene kan påvirkes gjennom tiltak som endrer tilgjengeligheten, primært gjennom utbygging av veinettet. Bedre tilgjengelighet kan gi regionforstørring og økt regional interaksjon. I sum kan dette bidra til større muligheter for

innbyggere, næringsliv og økt bolyst.

Det bør også vurderes om samferdselstiltak kan bidra til å trygge offentlige tjenester, skape økt samfunnssikkerhet og bedre forutsetninger for kommunalt tjenestesamarbeid. Økt regional interaksjon kan gi positive effekter på tjenester som helse, politi, ambulanse og videregående skole som allerede i dag deler på oppgaver, funksjoner og ressurser. Dette kan også gi grunnlag til å overføre større offentlige oppgaver til regionen.

For å rekruttere og beholde flere innbyggere er bolyst avgjørende. Utredningen bør også hensynta muligheten for økt bolyst i regionen, også i form av tilbud utenfor arbeidstiden. Mindre avstander og kortere kjøretid kan bidra til at ulike aldersgrupper i større grad benytter seg av kultur – og fritidstilbud i større deler av regionen.

5. 3 Klima og miljøgevinster som følge av mer effektiv og sikker transport, samt utfordringer av et endret klima

Kortere reiseavstand vil medfører lavere utslipp av klimagasser og redusert støy og luftforurensning. Likeledes vil satsning på grønnere transport bidra til et mindre klimaavtrykk. Klimautfordringene bør også tas med i betraktning når tiltak skal utredes og vurderes. Havstigning, mer ekstremvær, flom, dreneringssvikt og økt rasfare påvirker alle de tiltak som bør vurderes for samferdselsutviklingen i Vesterålen.

5.4 Analyse av godsstrømmer

Veipakke Vesterålen bør vise hvordan effektivisering av veiforbindelser vil føre til økt verdiskapning innenfor flere næringer. Havnesamarbeidet i Lofoten og Vesterålen fikk i 2017 utarbeidet status for næringstransporter i regionen, gjennomført av Transportutvikling AS. Rapporten viser at sjømatnæringen står for en stor andel av de registrerte veitransportene i regionen. Nær all transport innenfor landbruk utføres med bil. Transport av avfall står for en stor andel av den registrerte transport. Også dagligvarehandelen bidrar til transport på vei med tydelig økning i sommerhalvåret, mens pågående vei - og utviklingsprosjekter fører til mye transport nær uttakene i mineralnæringen.

Rapporten avdekket betydelig interntransport i Lofoten og Vesterålen, særlig knyttet til marine produkter. Dette er forsterket av at fiskerinæringen er mer spesialisert og har økt aktivitet som gir verdiskaping og sysselsetting.

Følgende veistrekninger fremheves med særlig høy belastning, målt i årsdøgntrafikk (ÅDT):

- FV 82 Hadselbrua – Børøya
- FV 82 Sortland – Hadselbrua
- FV 820 Sortlandsbrua – X821 Frøskeland
- FV 821 Elvenes – Myre
- FV 821 Frøskeland – X939 Elvenes
- FV 82 XFV85 Sortlandsbrua – Strandlandet/Andøybrua

5.5 Fordeler for reiselivet

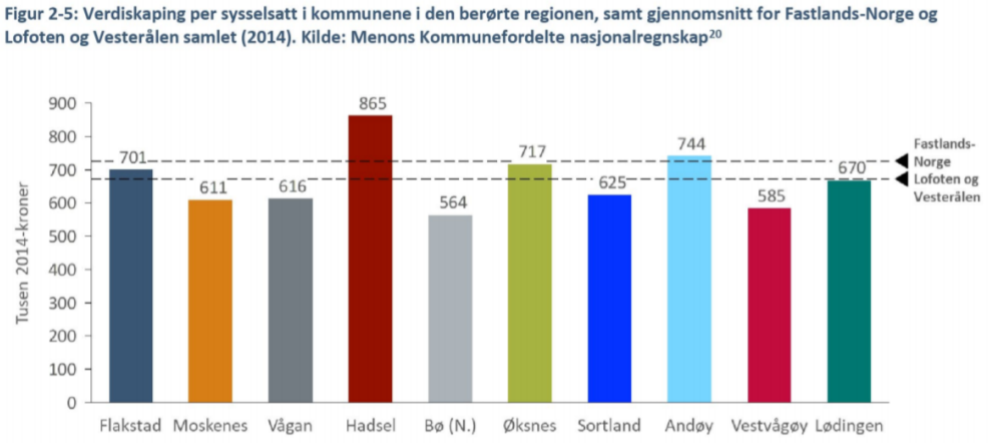
Reiselivet peker seg ut som en næring i vekst, med andre utfordringer som følge av dagens fylkesveinett, sammenlignet med øvrig næringsliv. I Vesterålen har kommunene vedtatt reiselivsstrategien **Bærekraftig vekst mot 2025**. Visjon for reiselivet i Vesterålen er: *«Innen 2025 skal Vesterålen etablere seg som Nordens mest attraktive helårige reisemål for naturopplevelser med vandring (Hikers Paradise), nordlig dyreliv (Whales & Wildlife) og møter med en livskraftig nordlig kystbosetting (Flourishing Communities) som signaturprodukter.»*

Reiselivet er avhengig å ta hele regionen i bruk for å nå de ulike segmentene av reiselivsmarkedet med tilpassede opplevelser. I hele Vesterålen gjøres det for tiden store offentlige og private investeringer i museum, attraksjoner, hoteller og andre overnattingssteder. God infrastruktur er essensielt for at de besøkende kan flytte seg rundt til de ulike opplevelsesproduktene som regionenes reiseliv tilbyr. Transport kan gjerne også være en viktig del av opplevelsen dersom man tilrettelegger for dette. God infrastruktur vil både gjøre det tryggere å være besøkende i regionen, i tillegg til at regionen kan ta med en ønsket andel besøkende. Forflytting av mennesker og ressurser vil bli mindre kostnadskrevende og bidra til vekstpotensial for reiselivsnæringen.

5.5 Verdiskapning og vekst perspektiver

Utredningen må se på mulighetene for økt verdiskapning som følge av tiltak på fylkesveier. Verdiskapningen sier noe om verdiene som skapes i en region, og som samfunnet kan vurdere sine investeringer opp mot. I Vesterålen er verdiskapningen ca. 713.000 pr sysselsatte. Med 14.937 sysselsatte gir dette en verdiskapning på kr 10,7 Mrd kr pr år i 2014 kr Justert for konsumprisindeks med 14,6% tilsier dette en antatt verdiskapning på kr 12,2 Mrd i 2020 kr.

Figur 5.3 Verdiskapning pr sysselsatt



Kilde: KVU Hadselfjord – vedlegg andre samfunnsmessige virkninger

5.6 Bypakke Sortland

I en utredning for Veipakke Vesterålen vil det være naturlig å også utrede nærmere behovet for en bypakke. Nordland Fylkeskommune har definert at Nordland har 10 regionsentre som fylkeskommunen skal støtte særskilt for å skape positiv utvikling i Nordland. I Vesterålen har fylkeskommunen definert at Sortland er regionssentret. Også Indeks Nordland definerer Sortland å være sentrumskommune, og de øvrige kommunene i Vesterålen vurderes å være omlandskommuner. I Sortland sentrum er det svært store trafikkmessige utfordringer lang fylkesveien, siden veidimensjonering – og løsninger ikke er i samsvar med trafikkmengden. Fylkesvei 82 gjennom Sortland fremstår dermed som en flaskehals for samferdsel i hele regionen, og en hurtig løsning på utfordringen i et samarbeid mellom fylkeskommunen og Sortland kommune vil være spesielt viktig for de fleste som bor i Vesterålen, i tillegg til innbyggere og næringsliv i tilstøtende regioner.
Se vedlegg 4 trafikkmåling.

5.7 Særskilt utfordring og mulighet for Vesterålen

Figur 5.4

Befolkningen i Nordland fordelt på sentrum og omland 2020 (SSB)

	Sentrums-kommuner	Omlands-kommuner	Totalt
Helgeland	54.844	23.125	77.970
Salten	61.996	20.222	82.218
Ofoten	18.500	6.967	25.467
Lofoten	21.089	3.518	24.607
Vesterålen	10.550	21.735	32.285
Totalsum	**166.979**	**75.567**	**242.546**

I de fem regionene i Nordland er det bare Vesterålen som har den største andelen av befolkningen boende i omlandskommunene, som er på rundt 67 prosent. Lofoten har hele 85 prosent av innbyggerne sine i sentrumskommunene, mens tilsvarende tall for Salten, Ofoten og Helgeland er: 75,4 prosent, 72,6 prosent og 70,3 prosent.

Sentrumskommunene
Helgeland: Alstahaug, Brønnøy, Rana, Vefsn
Salten: Bodø, Fauske
Ofoten: Narvik
Lofoten: Vestvågøy, Vågan
Vesterålen: Sortland

Kilde: Indeks Nordland 2020

Vesterålen har betydelig større andel av befolkningen som bor i omlandskommuner enn andre regioner av Nordland. Det indikerer at utvikling av fylkesveiene i regionene vil komme et betydelig antall innbyggere til nytte – trolig er det få andre regioner i Nordland hvor investeringer i fylkesvei vil gi større nytte og samfunnsutvikling. Dette perspektivet bør utredes nærmere, for å vise hvilken samfunnsnytte som samferdselsinvesteringer vil kunne gi.

Figur 5.5

Befolkningsvekst i Nordland etter sentralitet (SSB)

	Sentrums-kommuner	Omlands-kommuner	Totalt
Helgeland	-203	-302	-505
Salten	222	-64	158
Ofoten	-129	-74	-203
Lofoten	2	-53	-51
Vesterålen	32	-269	-237
Totalsum	**-76**	**-763**	**-839**

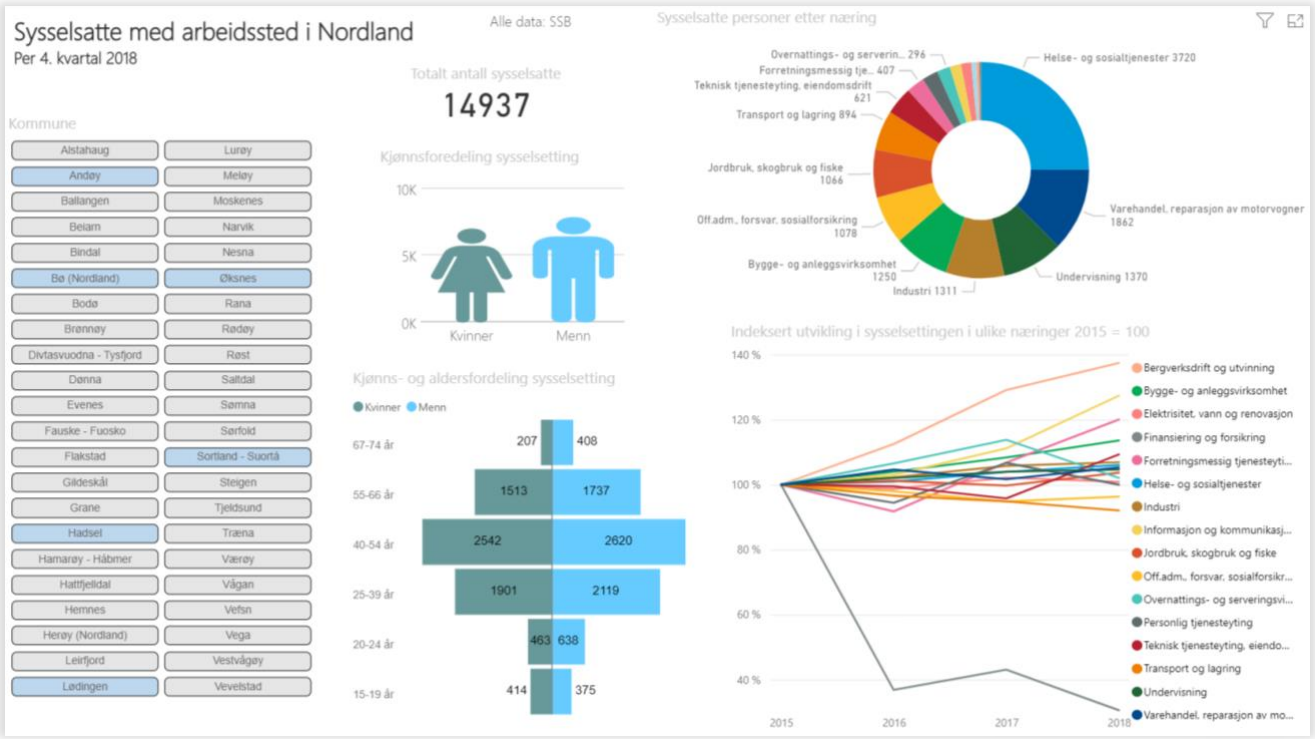
Omlandskommunene fortsatte å tape innbyggere i 2019, der folketallet gikk ned med 763 personer. Men også Narvik sammen med sentrumskommunene på Helgeland; Alstahaug, Brønnøy, Rana og Vefsn fikk færre innbyggere i fjor. Samlet sett var nedgangen i innbyggertall størst på Helgeland i fjor. Utenom økt sentralisering, som tapet av 302 innbyggere på Helgeland vitner om, kan nedgangen i innbyggertall blant annet ha sammenheng med beslutningen om å legge ned lisenskontoret i Mo i Rana. Rundt 100 personer mister jobben når lisensen avvikles fra 2020 og erstattes av ny finansieringsordning i NRK. Bare Salten hadde vekst i innbyggertall i fjor.

Kilde: Indeks Nordland 2020

6. Forslag til organisering og videre arbeid

- Utredning av Veipakke Vesterålen organiseres som et forprosjekt og hovedprosjekt med regionråd og næringsliv som prosjekteier. Prosjektet kobles opp mot arbeidet med Regional Transportplan og det bør være et samarbeid med Nordland fylkeskommune slik at arbeidet med veipakke Vesterålen utfyller arbeidet med NTP.
- Prosjekteier bør være Vesterålen regionråd i samarbeid med Vesterålen Næringssamarbeid
- Finansiering fastsettes pr innbygger – 20 kr pr innbygger. Vesterålskommunen bidrar da med samlet kr 643.000. Vesterålen regionråd bør ta dialog med næringslivet for å skaffe ytterligere finansiering. Fylkesrådet bør også kunne bidra finansielt til noe av prosjektarbeidet og deler av utredningen.
- Forprosjektet må skissere mulige finansieringsløsninger for å ta igjen etterslep i Vesterålen.
- Utredningen kan benytte analyse av mulige nye veiløsninger for fylkesveiene, fra delrapport KVU Hadselfjord og den regionale høringsrunden.
- Vesterålen vil være god pilot for å teste ut bærekraftige transportløsninger og ny teknologi.
- Hver kommune må på forhånd velge startpunkt for utredningen av veipakken.
- Utredningen skal brukes som kommunenes grunnlag for fremtidig prioritering på fylkesvei i Vesterålen.

Vedlegg: nr. 1



Kilde: Indeks Nordland 2020

Vedlegg nr. 2
NFK – Økonomiplan 2021-2024 Investeringer i vei.

Bevilgningsoversikter- investeringer (2B)

Beløp i 1000

	Regnskap 2019	Oppr. budsjett 2020	Øk.plan 2021	Øk.plan 2022	Øk.plan 2023	Øk.plan 2024	Øk.plan Sum 2021-2024
Veg							
Strekningsvise prosjekt	281 356	324 000	114 000	298 000	363 000	161 000	936 000
Mindre utbedringstiltak og ferjeleier	273 009	257 000	417 000	423 000	220 000	200 000	1 260 000
Gang- og sykkelveger, trafikksikkerhet og miljø	121 445	83 000	67 000	55 000	48 000	36 000	206 000
Sum Veg	**675 810**	**664 000**	**598 000**	**776 000**	**631 000**	**397 000**	**2 402 000**

Vedlegg nr. 3

Kilde: KVU Hadselfjord – andre fylkesveier i Vesterålen

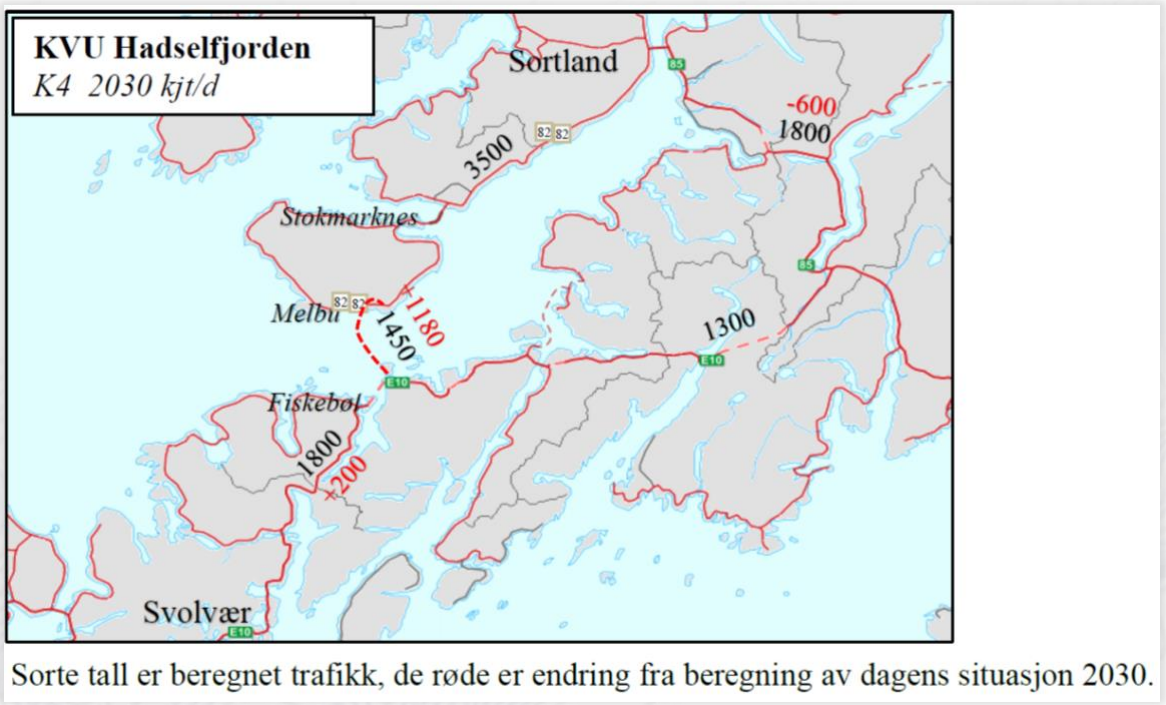


Figur 1 Oversikt over muligheter fra Sortland mot Stokmarknes og Melbu, Straume, Myre og Andenes

Statens vegvesen har gjort en utredning som viser at der finnes mulige innkortninger som kan bidra til regionforstørring.

Vedlegg nr. 4

Kilde: SVV - Trafikk notat KVU Hadselfjorden, s17



Sorte tall er beregnet trafikk, de røde er endring fra beregning av dagens situasjon 2030.

Vedlegg nr. 5
Tellepunkter for trafikk.

Kilde KVU Hadselfjord – trafikknotat s. 5.

Tellepunkt	2016	2017	2018	2019
E10 Vaterfjorden		2188	2163	1774
E10 Higrav Leirvikhaugen		1493	1469	1534
E10 Gullesfjord sør		1310	1227	
E10 Gullesfjord øst		2175		
RV85 Gullesfjord Vest		1640	1543	
Sørdalstunnelen	1059	857	1128	1233
Kåringen Vest	1000	2112	2161	2246
Kåringen Nord		1808	1859	1924
Tjeldsund bru	4361	4841	4932	4929
Stokmarknes		2752	2735	2731
Skagen		3238	3208	3246
Sortland	10301	9902		10122
Langvassbukt sør			1322	1884

Tabell 1 Tellepunkter



Figur 1. Tellepunkter i analyseområdet

Vedlegg nr. 6
Bo- og arbeidsmarkedsregioner i Vesterålen.

Kilde. Utfordringsnotat KVU Hadselfjord – Utfordringsnotat s. 7.

Lofoten og Vesterålen inndeles i NIBRs oversikt inn i åtte Bo- og arbeidsmarkedsregioner:

BA-region	Kommune
Røst	Røst
Værøy	Værøy
Moskenes	Moskenes
Vestvågøy	Flakstad og Vestvågøy
Vågan	Vågan
Sortland	Hadsel, Sortland, Bø og Øksnes
Andøy	Andøy
Lødingen	Lødingen