

6.7 Korridor 7 Trondheim - Bodø

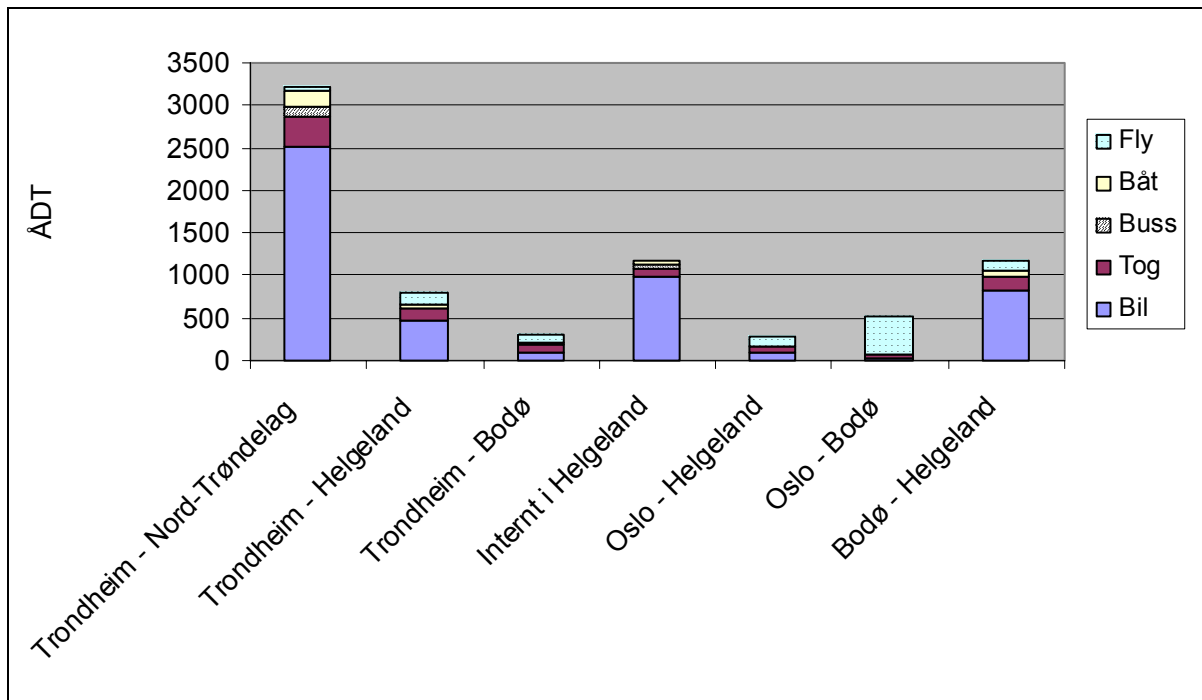
Korridoren knytter søndre deler av Nordland sammen med Trøndelag og resten av Sør-Norge, og er transittkorridor mot Nord-Norge nord for Bodø. Korridoren har stor betydning for Helgelandsregionen. Med økt oljeaktivitet nordover, vil korridoren være viktig for forbindelsene til kontinentalsokkelen. Mangelen på alternative ruter gjør transportsystemet her spesielt sårbart. Korridoren binder sammen et stort bo- og arbeidsmarkedsområde mellom Trondheim og Steinkjer.



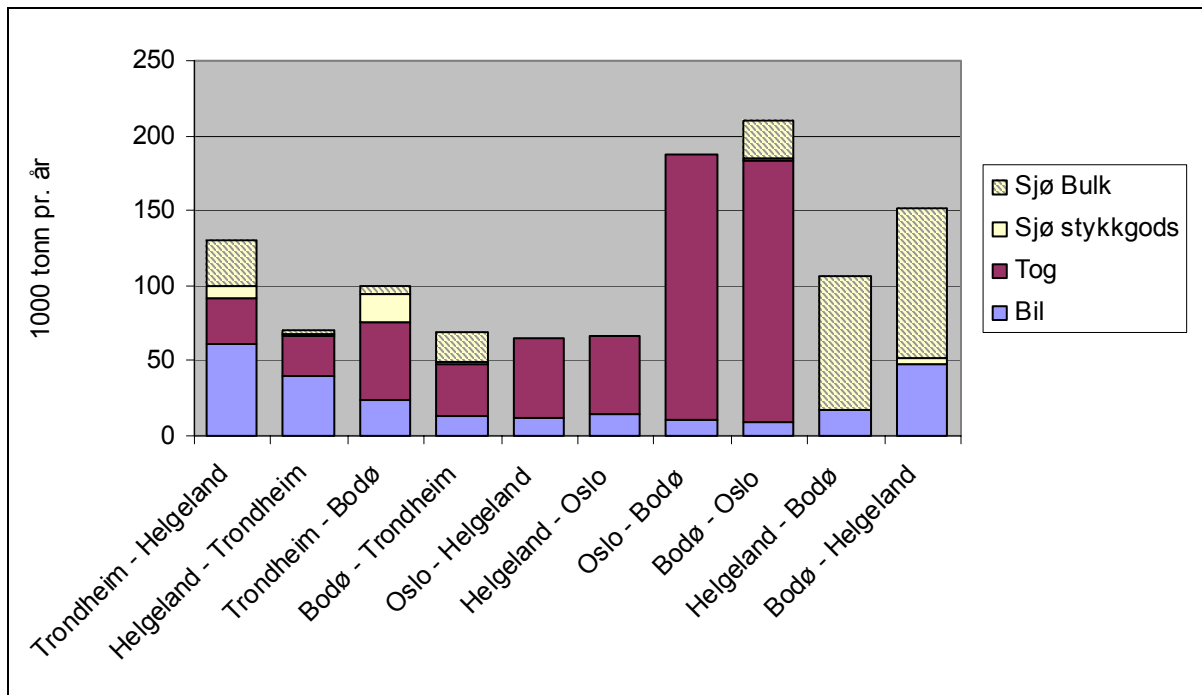
Figur 6.42 Korridor 7

Transportstrømmer

Den største mengden transport går mellom naboregioner. Persontransport foregår med alle transportmidlene. Toget spiller en viss rolle på alle relasjoner. Flytransport er viktig på de lange forbindelsene og er nesten enerådende mellom Oslo og Bodø.



Figur 6.43: Persontransport lange reiser (>100 km). Reisemiddelfordeling i utvalgte relasjoner. Kilde: Nasjonal persontransportmodell, TØI



Figur 6.44: Godstransport Transportmiddelfordeling i utvalgte relasjoner. Kilde: Data fra lastebiltellingen, sjøfartstelingen og fra Cargonet, bearbeidet av TØI.

Godsmengdene er beskjedne i forhold til korridorene i Sør-Norge. Tog spiller en viktig rolle for godstransport i korridoren. På de lengste strekningene mellom Bodø og Oslo er toget nesten enerådende på gods. Sjøtransporten har en viss andel av stykkgods mellom Trondheim og Bodø, og store markedsandeler på bulkvarer for eksempel mellom Bodø og Helgeland.

Beskrivelse av infrastrukturen

Veg

Korridoren dekkes av stamvegrute 3 E6 Trondheim – Fauske, E14 Stjørdal – riksgrensen og rv 80 Fauske – Bodø.

Veglengde	822 km	9,8 % av stamvegnettet
Lengde fire-felts veg	0	
Lengde uten tilfredsstillende standard	487 km	59 % av rutes lengde
Minste trafikkmengde (ÅDT)/ andel tungtrafikk	700-2000/	Asp – Fauske
Høyeste trafikkmengde (ÅDT)/ andel tungtrafikk	10-15000/ 13 %	Trondheim – Værnes
Antall støyplagede personer	1396	4,2 % av støyplagede ved stamvegnettet
Antall drepte og hardt skadde 1998-2001	144	7,2 % av drepte og hardt skadde på stamvegnettet

Tabell 6.45 Nøkkeltall E6 Trondheim - Fauske

E6 har dårlig vegstandard på store deler av strekningen. Problemene er blant annet knyttet til smal, veg, rasfarlige partier og dårlig regularitet om vinteren.

Langs hele E6 er det sammenblanding av lokal- og gjennomgangstrafikk i byene og tettstedene med de problemer det fører med seg med hensyn til framkommelighet, ulykker og utrygghet.

Jernbane

Korridoren omfatter jernbanestrekningene mellom Trondheim og Bodø som består av deler av Meråkerbanen, Nordlandsbanen, Namsosbanen. Meråkerbanen går via Storlien til Sverige. Korridoren er samtidig transittkorridor nord-syd for trafikk mellom Nord-Norge, Midt-Norge, Sør-Norge og utlandet.

Nordlandsbanen

Banelengde	729 km Trondheim-Bodø - 17,5% av jernbanenettet	
Dobbeltsporet jernbane	0 km	
Høyeste hastighet på strekningen	130 km/t for persontog 100 km/t for godstog	
Gjennomsnittshastighet	75- 100 km/t	
Sporkvalitet	Linjen har varierende standard	
Frekvenser: Persontog: Godstog:	2 tog/dag/retning 21 tog i uken/retning	Trondheim-Bodø
Punktlighet: Persontog (2001) Godstog	73 % 80 %	Langdistanse Hovedtog – Combiexpress
Kapasitet	Flere kryssingsspor vil øke fremføringshastigheten for godstog. Fremføringskapasiteten er maksimalt utnyttet i endepunktene. Det er flaskehalsymptomer på strekningen Steinkjer-Trondheim.	
Godstrafikk: nettotonn pr år	1 775 146	Terminaler: Trondheim, Bodø, Mo I Rana, Skogn, Hell, Ørtfjell

Tabell 6.46 Nøkkeltall Trondheim-Bodø

Nordlandsbanen er bygget som enkeltsporet bane med kryssingsspor og har drift med dieselelektriske lokomotiver/motorvogner. Linjen har varierende standard. Krappe kurver

innebærer begrensninger i hastigheten. Største tillatte hastighet er 120 km/t for persontog og 100 km/t for godstog. Profilutvidelse (P407) som gjør det mulig å frakte semihengere i godstog, er gjennomført.

Standarden for stasjoner og knutepunkt er varierende. En del av bystasjonene er blitt oppgradert, og det vil innen 2006 være gjennomført utviklingsprosjekter på Trondheim S og Verdal. Noen av holdeplassene på strekningen Trondheim - Steinkjer og Rognan - Bodø har også fått en oppgradering.

Det er bil/bane-terminal i Trondheim, Mo, Mosjøen, Fauske og Bodø. Jernbanen har sporforbindelser til havneområdet i Trondheim og Muruvik. Det er intermodal havn i Bodø for omlasting til containerskip.

Meråkerbanen

Banelengde	71 km Hell-Storlien - 2% av jernbanenettet	
Dobbeltsporet jernbane	0 km	
Høyeste hastighet	90 km/t for person- og godstog	
Gjennomsnittshastighet	50 km/t	
Sporkvalitet	Banen har lav standard med hensyn på hastighet, aksellast og horisontalkurvatur.	
Frekvenser: Persontog	2 tog/dag/retning	Trondheim-Storlien
Godstog: Systemtog	9 tog i uken/retning	Hell-Storlien
Punktlighet: Passasjertog	72%	Utenlandstog
Godstog	80%	Hovedtog – Combiexpress
Antall reiser pr. år	48 000	Over riksgrensen ved Storlien
Kapasitet	Banen har ledig kapasitet. Største flaskehals er at banen kun tillater en aksellast på 20,5 tonn.	
Godstrafikk: nettotonn pr år	218 850	Terminaler: Hell, Storlien

Tabell 6.47 Nøkkeltall Trondheim-Hell-Storlien

Meråkerbanen har lav standard med hensyn til aksellast og horisontalkurvatur. Gjennomsnittshastigheten ligger på 50 km/t. Linjeføringen gir få muligheter til vesentlig innkortinger i reisetiden. Banen tillater kun aksellast på 20,5 tonn på norsk side, mens det på svensk side og på Nordlandsbanen er en aksellast på 22,5 tonn. Banen er ikke elektrifisert og har ikke fjernstyring (CTC) og ATC. Banen har profil som tillater combitransport med semihenger. Største flaskehals på banen er at den kun tillater en aksellast på 20,5 tonn og dieseldrift. Etterslep av vedlikehold fører til saktekjøring på banen. Det er intermodal havn i Trondheim med direkte spor til Brattøra godsterminal.

Sjø

Stamnettet i denne korridoren utgjøres av hovedskipsleden lang kysten, med innseilingsleder til Bodø havn.

	Bodø	Sandnessjøen	Mo i Rana
Antall anløp av lospliktige fartøy i 2001:	32	43	231
- herav stykkgods:	14	4	186
containerskip:	0	0	4
ro/ro skip:	1	1	0
Godsomsättning i alt, år 2000 (tall i 1000 tonn):	707	294	3491
- hvorav stykkgods:	415	157	1503
våtbulk:	214	130	11
tørrbulk:	78	7	1977

Tabell 6.48 Nøkkeltall Trondheim - Bodø

Korridor 7 betjener en lang og smal del av Norge. Her er bosetting og næringsliv mer enn i de fleste landsdeler knyttet til kyststripen. Dette betyr at sjøen fyller en viktig transportfunksjon, både for passasjerer og gods, ikke minst i sammenknytningen av de ulike regioner i landsdelen og med resten av landet. I tillegg tjener korridoren som en viktig transittåre mellom det nordligste Norge og Sør-Norge.

I forhold til i Sør-Norge betyr utenrikstrafikken relativt mindre her enn innenrikstrafikken. Derfor er også den lospliktige trafikken forholdsvis beskjeden. Av den samlede lospliktige trafikken på norskekysten i 2001 foregikk således 6 % i denne korridoren, og av dette var 2 % knyttet til Trondheim.

Av det totale godsomslag i trafikkhavnene, eksklusive Sture/Mongstad, ble vel 10 % håndtert i havnene i korridoren Trondheim - Bodø.

Også denne korridoren inneholder flaskehalser som ikke tilfredstiller dagens behov fra skipstrafikken. De aller fleste konfliktområdene har alternative ytre ruter, som til gjengjeld kan være sterkt værutsatt. Været forårsaker dessuten stor slitasje på merkesystemene. Dette medfører til dels store drift- og vedlikeholdsutgifter.

Innseilingen til Bodø havn er til tider preget av mye kryssende trafikk. Behovene for større utbedringer bør ses i lys av arbeidet med ny havnestruktur. Deler av denne korridoren setter store krav til aktsomhet fra navigatørens side. På Helgelandskysten er farvannsområdet svært sårbart, og eksempelvis en grunnstøting vil kunne få store konsekvenser for fiskeoppdrettsanlegg og vernede naturområder som det finnes en rekke av.

Det er ikke planlagt trafikksentral lokalisert til denne korridoren.

Luft

Flyplass	Trafikk	Kommentar /behov
TRONDHEIM, Værnes	2 705 636	Tårn og kontrollsentral 2004, driftsbygg, brannstasjon, lufthavnhotell
Rørvik, Ryum	28 363	Gode flyoperative forhold, noe begrensede utviklingsmuligheter
Namsos	31 087	Noe begrensede flyoperative forhold og muligheter for oppgrad.
Brønnøysund, Brønnøy	67 934	Baneforlengelse fullført, nytt terminalomr. og eksp.bygg gjenstår
Sandnessjøen, Stokka	69 844	Behov for oppgradering. Utredning om ny Helgeland-flyplass
Mo i Rana, Røssvoll	89 266	Begrensede flyoperative forhold og muligheter for oppgradering
Mosjøen, Kjærstad	66 471	Begrensede flyoperative forhold og muligheter for oppgradering
BODØ	1 436 456	Behov for driftsbygg, bl.a.

Tabell 6.49 totale trafikk tall 2001, store bokstaver er stamrute flyplasser

Viktigste trafikkstrøm i korridoren er Trondheim – Bodø, med ca 270 tusen passasjerer. Alle mellomliggende lufthavner i korridoren er regionale lufthavner. Flyplassene på Helgeland har relativt stor trafikk og er viktige i regional sammenheng.

Større endringer i transportnettet 2002- 2005 i korridoren

I planperioden 2002-2005 vil følgende større tiltak bli gjennomført og påvirke trafikkavviklingen i korridoren:

- Generell oppgradering av merkesystemene i farledet.
- Bygging av ca 20 km ny veg langs E6 for avlastning av Steinkjer sentrum med fullføring i 2006/2007, ny veg og tunnel gjennom Korgfjellet, samt rastiltak.
- Bredeutvidelser i Nordland

Viktige regionale funksjoner og forhold

E6 er den viktigste transportåre for lange næringstransporter, og har i tillegg også stor betydning for regionale transport. Det alt vesentlige av tungtrafikk på veg mellom Trondheimsregionen og Nord-Trøndelag og videre nordover følger denne ruta. Vegen er også den viktigste forbindelsen til stamflyplassen på Værnes.

E6 forbi Langstein går parallelt med Nordlandsbanen i et område som er kritisk med hensyn til ras. Går det ras i dette området vil landverts forbindelse mellom Nord- og Sør-Norge avskjæres. Jernbaneverket har planer om å legge traseen i tunnel mellom Stjørdal og Åsen, og dette vil frigjøre areal til vegutbedring.

Rv 80 er hovedferdselsåren inn til Bodø som er fylkeshovedstad. Bodø har stamflyplass, er endeholdeplass for Nordlandsbanen og har sentralhavn. Bodø er også viktig for forbindelsen mot Lofoten via fergesambandet til Moskenes, og rv 80 har stor betydning for næringstransport og turisttrafikk mellom Salten og E6.

Utfordringer i korridoren

Infrastrukturen i korridoren er konsentrert om sjøfart, Nordlandsbanen og E6, samt tverrforbindelser mot Sverige. Kapasitet og sikkerhet er godt ivaretatt i forhold til en rekke andre korridorer og stamvegruter, selv om det er store standardmangler. Hovedutfordringen blir derfor å opprettholde og effektivisere eksisterende infrastruktur, og å bedre kystfartens konkurransesituasjon gjennom bedre organisering og effektivisering av havnene. For å dra større nytte av det intermodale knutepunktet Bodø er det nødvendig å øke regularitet for

godstransport på Nordlandsbanen. For jernbanestrekningen Steinkjer- Trondheim er det mulig å øke markedsandelen gjennom forbedringstiltak i infrastrukturen.

Gjennom tverrsektoriell innsats mellom luftfart og veg kan det være mulig å effektivisere flyplassdriften på Helgeland.

Anbefalt strategi i korridor 7

Veg

Den langsiktige strategien for E6 Trondheim – Bodø er å oppnå gjennomgående akseptabel minstestandard med to kjørefelt og bedre regularitet for næringslivet. På strekningen Trondheim – Steinkjer vil det på lang sikt være nødvendig med fire felts veg for å bedre trafiksikkerheten.

Innenfor en foreslått statlig planramme på 1 600 mill. kr, er det foreslått utbedring av flere dårlige strekninger på E6 i søndre del av Nordland, hvorav Brenna – Lien er det største med kostnadsoverslag ca 400 mill. kr. Dessuten vil omleggingen gjennom Steinkjer bli fullført, og med delvis bompengefinansiering vil prosjektene Værnes – Kvithammer og rv 80 Røvika – Strømsnes med foreløpige overslag på 280 og 200 mill. kr bli gjennomført. Endringer i innsats vil være knyttet til større eller mindre ramme.

Jernbane

Trondheim – Steinkjer er aktuelt å utvikle som et eget konsept med kjøretid på 1 time. Nordlandsbanen er viktigst som godsbane og har viktige funksjoner og betydelig potensial. Strekningen har lav standard og er ikke fjernstyrt noe som gir lav kapasitet og dårlig punktlighet.

Aktuelt tiltak er Gjevingåsen tunnel og fjernstyring, samt kryssingsspor.

Sjø

Det er ikke planlagt noen større investeringsprosjekter i denne korridoren. Merkingen påvirkes av til dels harde værforhold. Dette gjenspeiler det kontinuerlige store vedlikeholdsbehovet. Korridoren har stor kysttrafikk på både person- og godssiden, som igjen fører til økte krav til sikkerhet i form av bl.a. forbedret fremkommelighet.

En reduksjon i rammene kan få sikkerhetsmessige konsekvenser i form av bl.a. redusert standard på merkesystemene. En økning i rammene i planperioden vil medføre økt innsats på farleds- og vedlikeholdssiden.

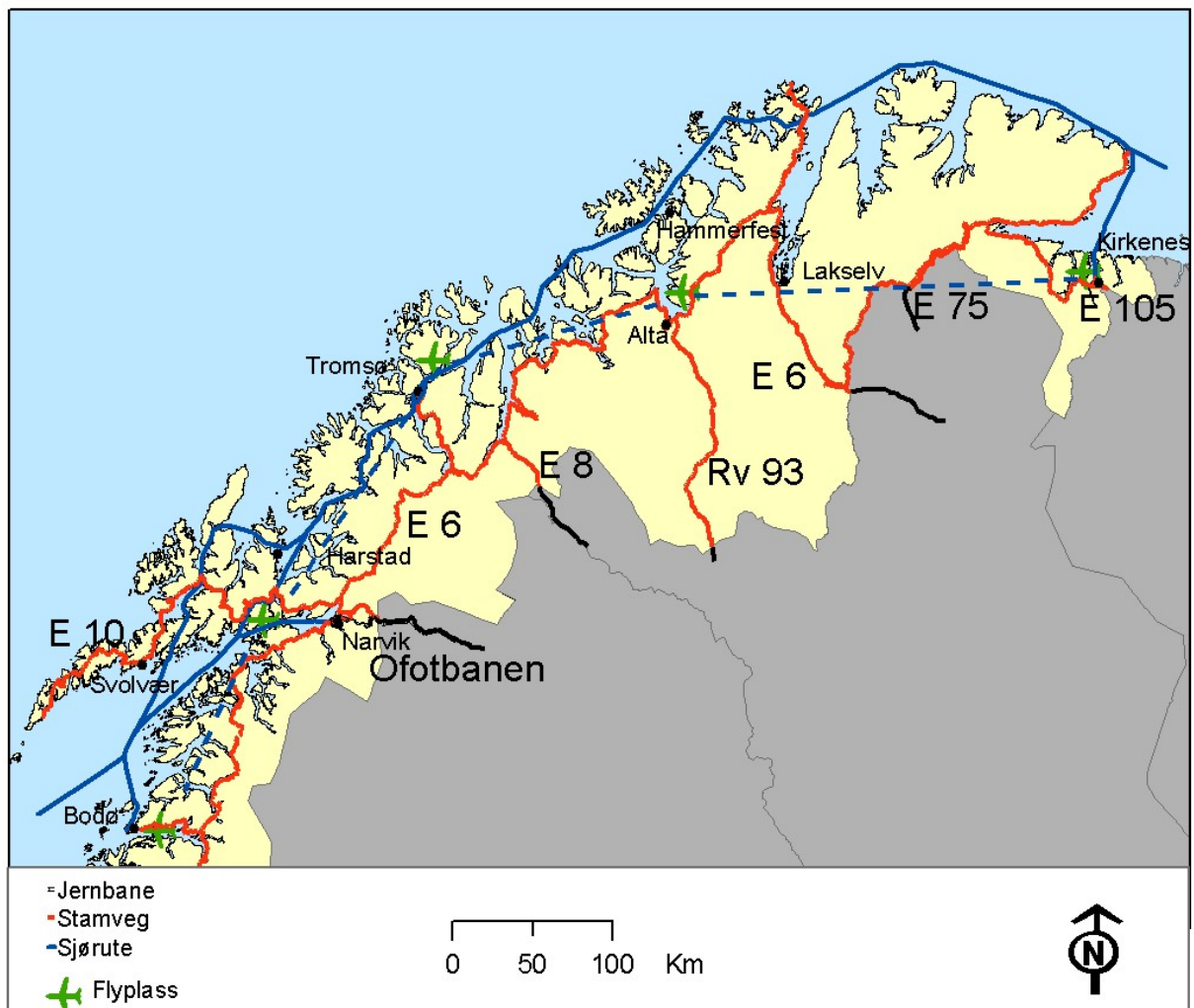
Luft

For omtale av Trondheim lufthavn, se korridor 4

Det utredes på nytt om to eller flere av lufthavnene Sandnessjøen, Mo i Rana, og Mosjøen kan erstattes av en felles lufthavn for Helgeland.

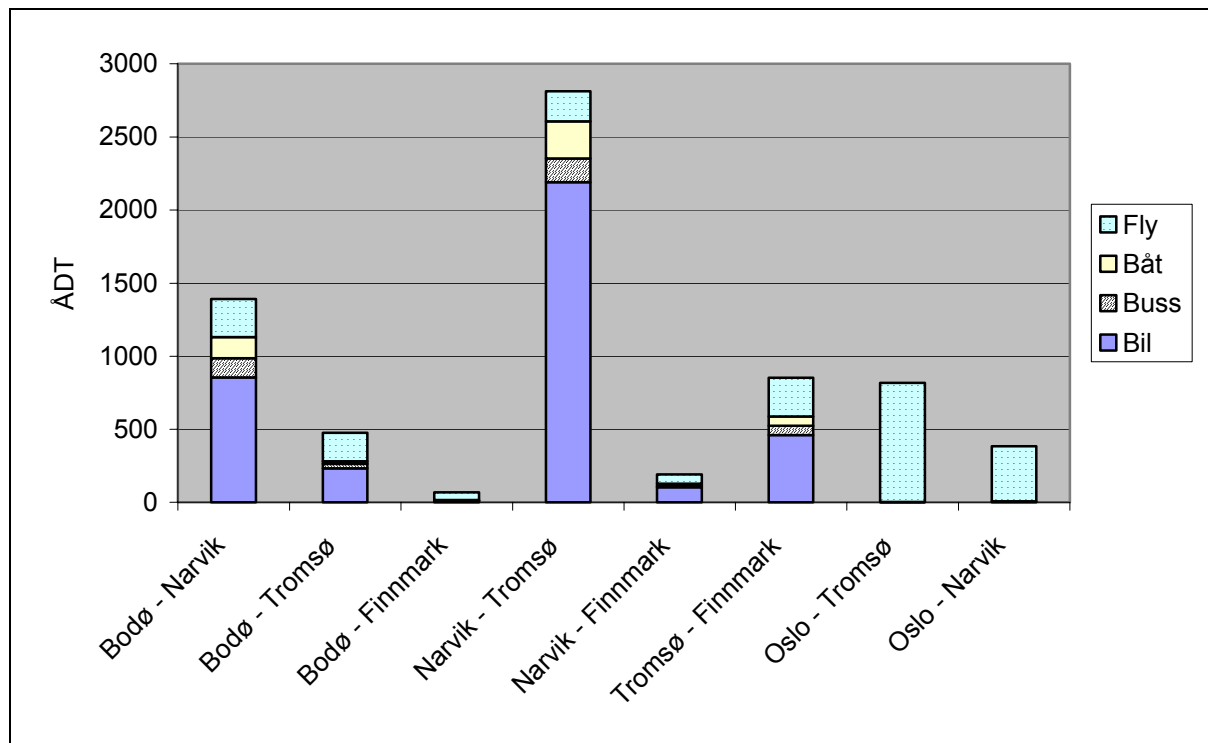
6.8 Korridor 8 Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes (med arm til Lofoten og stamveg- og jernbaneforbindelser til grensene mot Sverige, Finland og Russland)

Transportstrømmene for gods og personer er begrensede. Sjø- og flytransport står sterkt i korridoren. Viktigste knutepunkt er Tromsø. Bodø og Tromsø har også forbindelse til Svalbard. Kirkenes kan bli et viktig brohode for sjøtransport mot Murmansk og videre mot Nordvest-Russland. Korridoren har tilknytninger mot det svenske og finske veg- og jernbanenettet. Jernbane betjener ikke korridoren direkte, men mater inn til knutepunktene Bodø/Fauske og Narvik.



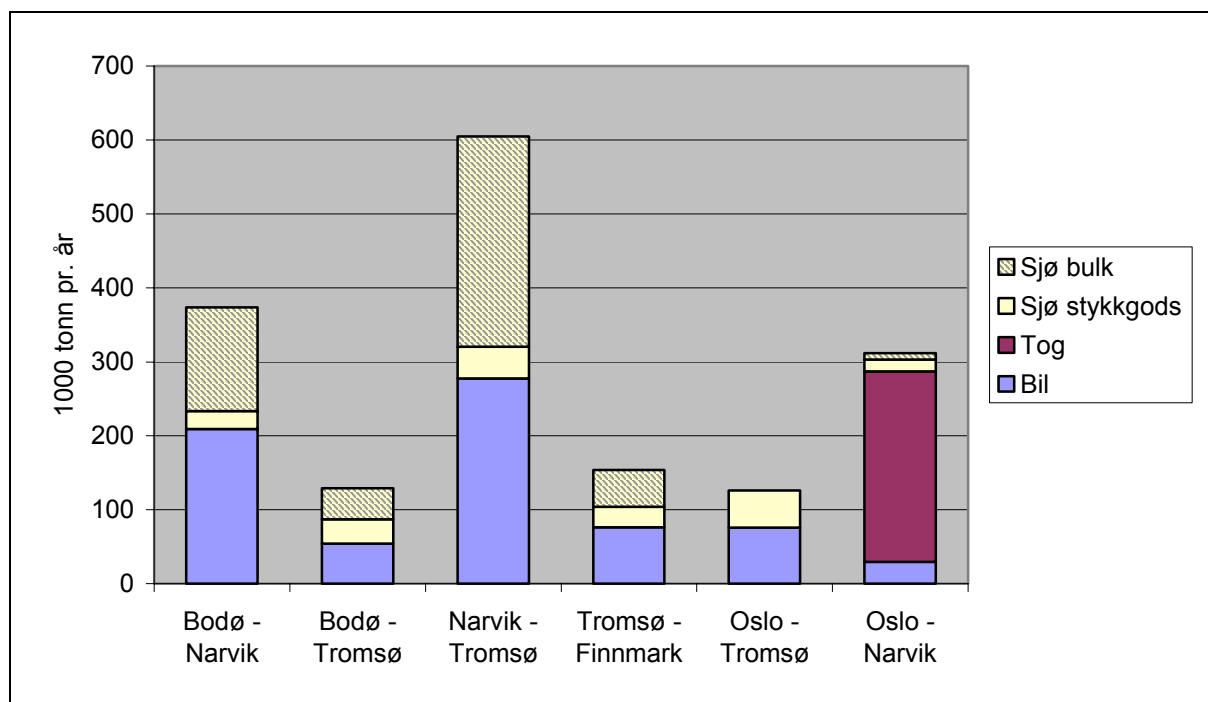
Figur 6.50 Korridor 8

Transportstrømmer



Figur 6.51: Persontransport lange reiser (>100 km). Reisemiddelfordeling i utvalgte relasjoner.
Kilde: Nasjonal persontransportmodell, TØI

Figuren viser at biltransport dominerer på de fleste korte og mellomlange relasjonene, mens kollektivtilbudet er omtrent likt fordelt på buss og båt. På de lengste relasjonene er fly enerådende.



Figur 6.52: Godstransport Transportmiddelfordeling i utvalgte relasjoner.
Kilde: Data fra lastebiltellingen, sjøfartstelingen og fra Cargonet, bearbejdet av TØI.

Transporten i korridoren er omtrent likt fordelt mellom sjøtransport og vegtransport. Jernbane har en høy andel mellom Oslo og Narvik. Sjøtransporten er dominert av bulkvarer, mens veg- og jernbanetransporten hovedsakelig består av stykkogds.

Beskrivelse av infrastrukturen

Veg

Korridoren består av stamveggrute nr 4 og 5:

Rute 4 omfatter E6 fra Fauske til Nordkjosbotn, E8 fra Nordkjosbotn til Tromsø og hele E10.

Rute 5 omfatter E6 fra Nordkjosbotn til Kirkenes, samt de tre mellomriksvegene E8 fra

Skibotn til Galgjuvare, E75 over Tanaelva til Utsjoki og rv 93 mellom Alta og Kivilompolo.

Som tilknytninger til rute 5 inngår E69 Olderfjord – Nordkapp, E75 Varangerbotn – Vardø,

Rv 92 Karasjok – Karigasniemi og E105 Kirkenes – Riksgrensen/Russland.

Stamveggrute 4

Veglengde	917 km	10,9 % av stamvegnettet
Lengde fire-felts veg	0	
Lengde uten tilfredsstillende standard	487	59 % av rutes lengde
Minste trafikkmengde (ÅDT)/ andel tungtrafikk	380/	Ferjestrekning Bognes – Skarberget
Høyeste trafikkmengde (ÅDT)/ andel tungtrafikk	20000/	E8 inn mot Tromsø
Antall støyplagede personer	876	2,6 % av støyplagede ved stamvegnettet
Antall drepte og hardt skadde 1998-2001	136	6,8 % av drepte og hardt skadde på stamvegnettet

Tabell 6.53 Nøkkeltall E6 Fauske - Nordkjosbotn

Rute 4 har variabel vegstandard, særlig med hensyn til vegbredde og kurvatur. I tillegg skaper enkelte stigninger problemer for tungtrafikken, særlig vinterstid. Spesielt på strekningen mellom Narvik og Bjerkvik er det fare for ras. De mest ulykkesutsatte strekningene er i Narvik og Bjerkvik, samt kryssene Olsborg og Buktamo i Troms.

Stamveggrute 5

Veglengde	1378 km	16,4 % av stamvegnettet
Lengde fire-felts veg	0	
Lengde uten tilfredsstillende standard	605	44 % av rutes lengde
Minste trafikkmengde (ÅDT)/ andel tungtrafikk	200/ 15 %	Tanadalen i Finnmark
Høyeste trafikkmengde (ÅDT)/ andel tungtrafikk	12 000/ 15 %	Alta i Finnmark
Antall støyplagede personer	526	1,6 % av støyplagede ved stamvegnettet
Antall drepte og hardt skadde 1998-2001	95	4,8 % av drepte og hardt skadde på stamvegnettet

Tabell 6.54 Nøkkeltall E6 Nordkjosbotn - Kirkenes

I begge fylker er det strekninger med framkommelighetsproblemer om vinteren. I Troms gjelder dette spesielt Kvænangsfjellet, men også Sørkjøsfjellet kan være et problem for tungtrafikken. Kåfjorden i Troms er et svært rasutsatt område som gjør at regulariteten kan være dårlig deler av året. I Finnmark er vinterproblemene først og fremst knyttet til Sennalandet mellom Alta og Skaidi. Alta/Bossekop er registrert som ulykkesstrekning.

Jernbane

Ofotbanen trafikkerer strekningen mellom Narvik havn/Fagernes godsterminal og riksgrensen (Vassijaure).

Ofotbanen

Banelengde	42 km Ofotbanen - 1% av jernbanenettet	
Dobbeltsporet jernbane	0 km	
Høyeste hastighet på strekningen	70 km/t for person- og godstog	
Gjennomsnittshastighet	45-70 km/t	
Sporkvalitet	Høy standard	
Frekvenser: Persontog	3 tog/dag/retning	Narvik-Kiruna (-Stockholm)
Godstog:	94 tog/uke/retning	Narvik-Bjørnfjell
Punktlighet: Persontog (2001)	72 %	Utenlandstog
Godstog	63 %	Malmtog Narvik-Kiruna
Antall reisende	74 000 (sum begge retninger)	Tellesnitt ved riksgrensen (Vassijaure) 2000
Kapasitet	Høy utnyttelse	
Godsvolum: nettotonn pr år	1 465 095	Terminaler: Bjørnefjell, Narvik

Tabell 6.55 Nøkkeltall Narvik-Kiruna

Banen er bygget for malmtransporter og disse er fortsatt dominerende. I 2001 ble det fraktet i alt 16,5 mill. tonn malm på Ofotbanen. I tillegg er det betydelige godstransport gjennom det såkalte ARE-konseptet, med forbindelse sørover gjennom Sverige (0,2 mill. tonn gods). Mesteparten av ARE-transportene går fra Narvik til Oslo, men noe går også via Borlänge til Trelleborg og videre med båt. ARE-toget frakter anslagsvis 25 000 containere mellom Narvik og Oslo pr år, hvorav ca. 35 000 tonn fisk. Utgangspunktet for transporten er nordlige del av Nordland (Ofoten, Vesterålen og i noen grad Lofoten), Troms og store deler av Finnmark. Det brukes i hovedsak 25' containere som gir maksimal utnyttelse av jernbanemateriell og bil. Transporten mellom Oslo og Narvik tar 27,5 timer. Det arbeides med å øke volumene for derved å kunne øke frekvensen på transportene. Det arbeides også med å videreutvikling av transportkonseptet til å også omfatte transport mot kontinentet og eventuelt senere mot Russland. Banen er opprustet til 30 tonn aksellast og har høy standard. Hastigheten varierer fra 45 km/t til 100 km/t. Banen har en tilfredsstillende banekapasitet i forhold til dagens trafikk.

Korridoren betjener den tynneste befolkede delen av landet, persontrafikken er derfor begrenset. Ofotbanens grensekryssende persontrafikk preges av turistreiser med varierende volum over året og trafikktopp i sommersesongen.

Banen har sterk stigning og er på grunn av bratte fjellsider utsatt for både stein- og snøras. Teknisk sikkerheten er god og banen har fjernstyring ATC og CTC.

Sjø

Stamnettet i denne korridoren utgjøres av hovedskipsleden lang kysten, med innseilingsleder til Tromsø havn.

	Tromsø	Harstad	Hammerfest	Kirkenes	Narvik
Antall anløp av lospliktige fartøy i 2001:	218	14	161	426	135
- herav stykkgoods:	13	4	4	4	0
containerskip:	0	0	0	0	0
ro/ro skip:	4	2	0	0	0
Godsomssetning i alt, år 2000 (tall i 1000 tonn):	1014	625	365	186	14209
- hvorav stykkgoods:	424	93	72	50	40
våtbulk:	397	467	232	135	0
tørrbulk:	193	65	61	1	14169

Tabell 6.56 Nøkkeltall Bodø - Kirkenes

Mellom Bodø og Tromsø er det en relativt betydelig trafikk, mens aktiviteten er noe mindre mellom Tromsø og Kirkenes. Kombinasjonen av handelsfartøyer og fiskefartøyer er fremtredende i hele korridoren. Hurtigruta har en spesiell sterk plass i transportbildet i denne korridoren. Dette gjelder både for gods og passasjerer. Spesielt på den værutsatte kysten av Finnmark har disse fartøyene en viktig funksjon.

Av den samlede lospliktige trafikken på norskekysten i 2001 foregikk 14,4 % i korridor 8. Lostrafikken til og fra Bodø, som utgjør vel 1 % av dette, inngår både i denne korridor og i tallene for korridor 7. Narvik havn er en stor eksport-/transitthavn, med utskipping av store mengder jernmalm. Det er en fragmentert havnestruktur i Nord-Norge med mange offentlige anløpssteder. Av det totale godsomslaget i Norge, eksklusiv Sture/Mongstad, ble hele 25 % håndtert i havnene i korridoren. Malmtrafikken over Narvik betyr mye i denne sammenhengen, og utgjør alene nær 15 % (alt eksklusivt trafikken til Sture/Mongstad i totaltallene).

Farvannet mellom Vestfjorden og Tromsø legger flere steder begrensninger på skipstrafikken i form av trange og svingete leder med både dybde- og høydebegrensninger. Hovedledene mellom Tromsø og Kirkenes har derimot få rent navigasjonsmessige utfordringer. Farvannet legger heller ingen begrensninger på fartøystørrelsene. Vær- og sjøforholdene kan imidlertid være harde. Innseilingen til Tromsø havn har bredde- og dybdebegrensninger for større fartøyer som kommer fra sør.

Farvannet i nordre Nordland er et viktig gyteområde for fisk, og danner grunnlaget for et viktig sesongfiskeri. Lofoten-området er således svært sårbart for en eventuell skipsulykke. Det er ellers stor oppdretts- og fiskeriaktivitet i hele området.

Luft

Flyplass	Trafikk	Kommentar /behov
BODØ	1 436 456	Behov for driftsbygg, bl.a. utredes flyfrakt av fisk
Røst	13 400	Gode flyoperative forhold og muligheter for oppgradering
Værøy	7 870	Helikopterlandingsplass
Leknes	86 177	Gode flyoperative forhold og muligheter for oppgradering
Svolvær, Helle	74 214	Begrensede flyoperative forhold og muligheter for oppgrad.
Stokmarknes, Skagen	84 861	Gode flyoperative forhold og muligheter for oppgradering
HARSTAD/NARVIK, Evenes	473 552	Utredes flyfrakt av fisk
Narvik, Framnes	43 767	Begrensede flyoperative forhold og muligheter for oppgrad.
BARDUFOSS	187 391	Terminalbygg fullføres 2003/-04
Andøya	44 964	Behov for noe oppgradering
TROMSØ	1 549 176	Taksebaner, oppgraderte sikkerhetsområder m.m
ALTA	269.228	Behov for nytt terminalområde, 2006-15
LAKSELV, Banak	75 821	Behov for nytt driftsbygg
KIRKENES, Høybuktnoen	210 588	Nytt terminalområde og ekspedisjonsbygg 2006-15
Hasvik	10 839	Gode flyoperative forhold og muligheter for oppgrad.
Sørkjosen	19 499	Noe begr. Flyoperative forhold og muligheter for oppgradering
Hammerfest	108 747	Begrensede flyoperative forhold og muligheter for oppgrad.
Honningsvåg, Valan	24 111	Begrensede flyoperative forhold og muligheter for oppgrad.
Mehamn	19 749	Begrensede flyoperative forhold og muligheter for oppgrad.
Berlevåg	13 259	Gode flyoperative forhold og muligheter for oppgrad.
Båtsfjord	32 310	Lufthavnen nyåpnet 1999
Vadsø	88 512	Gode flyoperative forhold, begrensede muligh. for oppgrad.
Vardø, Svartnes	12.715	Begrensede flyoperative forhold, gode muligheter for oppgrad.
SVALBARD, Longyear	87 770	Behov for nytt ekspedisjonsbygg

Tabell 6.57 totale trafikk tall 2001, store bokstaver er stamrute flyplasser

I korridoren dominerer trafikken over Tromsø. Direktetrafikken til og fra Gardermoen utgjør ca 790 000 passasjerer, altså over 50 % av totaltrafikken. I korridoren fungerer Tromsø som utpreget knutepunkt i forhold til de nordligste fylkene. Unntaket er Sør-Troms og Ofoten, Harstad – Narvik lufthavn Evenes som alene har direkte trafikk til og fra Gardermoen på ca. 330 000 passasjerer, eller ca 70 % av totaltrafikken. Forbindelsene til Oslo fra Alta og Kirkenes går vesentlig via Tromsø. Det samme gjelder Svalbardtrafikken.

Større endringer i transportnettet 2002- 2005 i korridoren

I planperioden 2002-2005 vil følgende større tiltak bli gjennomført og påvirke trafikkavviklingen i korridoren:

- Farledsutbedringer i noen av flaskehalsene i form av nymerking og utdypinger
- Rassikring ved bygging av ny veg og tunnel langs E6 på strekningen, Skardalen – Bånes – Birtavarre
- Strekningen Beisfjord bru – Sjømannskirka på E6 i Narvik.

Viktige regionale funksjoner og forhold

Næringslivets viktigste krav til vegsystemet er god regularitet og rask framføring. De største problemene i korridoren er strekninger med rasfare, snøfokkproblemer og utilfredsstillende bredde og kurvatur.

Store godsmengder kommer i dag sørfra med ARE-togene. I Narvik lastes godset over på bil og distribueres videre nordover til Troms og vestover til Harstad og Vesterålen/Lofoten. Dette, sammen med redusert lagerhold hos bedriftene, fører til en økning av tungbilandelen på stamvegnettet nord og vest for Narvik. Også sørover fra Narvik fører ARE-prosjektet til økt tungbiltrafikk. I årene som kommer ventes det at AREs betydning for godstransporten fra Narvik vil øke. Tungtransporten på vegene går stort sett på kvelds- og nattetid. Dette gjør at god framkommelighet og regularitet i form av nattbrøyting og strøying blir en viktig faktor for denne trafikken.

Fiskeindustrien er viktig for hele Nord-Norge. Økt vekst innen denne industrien gir det største potensialet for å få lokalisert flere verdiskapende arbeidsoperasjoner til landsdelen. Tendensen går i retning av økt andel ferskvarer, noe som stiller krav til transporten i form av hurtighet og sikkerhet.

Det utvikler seg flere arbeidsmarkedsregioner med pendling mellom ulike sentra langs stamveggrute 4, og i Nord-Troms langs stamveggrute 5. For de fleste av disse sentrene er stamvegnettet en sentral del av kommunikasjonen.

En stor del av turisttrafikken til Troms og Finnmark går gjennom Sverige og Finland. For turisttrafikken er det særlig fergesambandene som kan karakteriseres som flaskehalser. Enkelte strekninger med smal og svingete veg er dårlig egnet for å avikle trafikk med bobiler og campingvogner.

Utfordringer i korridoren

Korridoren betjener relativt tynt befolkede deler av landet, og transportstrømmene er begrensede. Utfordringene er derfor knyttet til det å effektivisere infrastrukturen i korridoren, gjennom å fjerne flaskehalser og bedre regularitet og framkommelighet i et område hvor klimaet i seg selv byr på de største utfordringene.

Sjøtransport spiller en større rolle for godstransport her enn ellers i landet. Det vil derfor være en utfordring å bygge opp en havnestruktur som kan opprettholde konkurranseevnen for næringslivet og redusere avstandsulemper. Utviklingen i Russland vil gi økt skipsfart i området, og dette betinger en bedre regulering av trafikken. Tromsø er største havn i korridoren, når malmtransporten fra Narvik er unntatt, og her er det nødvendig med bedre innseilingsforhold.

Anbefalt strategi i korridor 8

Veg

På E6 i korridoren legges det først og fremst opp til en utbedringsstrategi for å bedre regularitet og fjerne flaskehalser for næringslivet. Med få unntak vil det ikke være plass til omfattende vegutbygginger i korridoren.

De statlige planrammene for de to stamveggrutene 4 og 5 på E6 er foreslått til henholdsvis 1300 og 700 mill. kroner. I første fireårsperiode er det meste av rammen til rute 4 bundet til

fullføring av E10 Lofotens fastlandsforbindelse. I siste del av perioden er det aktuelt å gjennomføre utbedringen av E6 over Ulsvågskaret. For rute 5 er det mest aktuelt å utbedre E6 vest for Alta.

Jernbane

Oftotbanen utvikles videre for malmtransportens behov. Det er imidlertid også andre mulige transportkonsepter mellom landene på Nordkalotten. Disse er svært usikre, men kan gi betydelig trafikkvekst.

Profilutvidelse og kryssingspor er aktuelt.

Sjø

Det utredes en plan for utbedringer av innseilingsforholdene til Tromsø havn. Omfanget bør sees i lys av arbeidet med fremtidig havnestruktur.

Som en følge av forventet vekst i skipstrafikken fra Russland og ved utbygging av Snøhvitfeltet er det utarbeidet en utredning om behovet for trafikksentral i Finnmark. Eventuell gjennomføringsfase er ikke bestemt. I tillegg skal det utredes å utvide territorialgrensen fra 4 til 12 nautiske mil.

En reduksjon i rammene kan få sikkerhetsmessige konsekvenser i form av bl.a. redusert standard på merkesystemene. En økning i rammene i planperioden vil medføre økt innsats på farleds- og vedlikeholdssiden.

Luft

I følge trafikkprognoser og forventede flystørrelser på Tromsø lufthavn, vil behov for øket banekapasitet oppstå senest i planperiodens siste del. Da vil forlengelse av parallelltaksebanen bli aktuelt. På Kirkenes foreligger planer for utbygging av helt nytt terminalområde. Avinor prioriterer denne utbyggingen som forventes realisert relativt tidlig i perioden. Foreløpig kostnadsoverslag ligger på ca. 200 mill. kr. På Alta lufthavn er det tilsvarende behov for nytt terminalområde m.m. Dette prosjektet prioriteres etter Kirkenes, i planperiodens siste del. På Longyearbyen lufthavn ventes realisert et nytt ekspedisjonsbygg til ca 100 mill. kr i siste del av planperioden. Det utredes om det kan anlegges ny flyplass i Honningsvåg.

Det vil i årene framover bli gjennomført nye analyser og utredninger med sikte på oppgraderinger og fornyelser av det omfattende regionale flyplassnettet i korridoren. De samlede kostnader vil i alle fall bli høye, men enkeltprosjekter som kommer til utførelse kan på nåværende tidspunkt ikke identifiseres.