

DEL 4: VEDLEGG TIL TRANSPORTPLAN FOR SALTEN

**Nærmere beskrivelse av transportstandard og
-behov i den enkelte kommune i Salten**

I det følgende gis en kortfattet beskrivelse for de enkelte kommuner i regionen. Det legges her vekt på noen kommunerelaterte forhold som:

- Infrastruktur
- Transportløsninger
- Kommunens vurdering av problemer og muligheter internt i regionen.

Informasjonen er i hovedsak fremkommet ved at det er avholdt egne møter med samtlige kommuner i november 2001.

Meløy

Meløy kommune ligger sør i Salten-regionen der den grenser mot Rødøy kommune i sør. Kommunen består av både en fastlandsdel og bosetning ute på øyene. Kommunen er tilknyttet fylkeshovedstaden både via veg- og sjøtransport.

Meløy er regionens 3. største kommune målt i folketall og næringslivet er i regional målestokk både variert og har et betydelig transportbehov. Hydro Agri Glomfjord (kunstgjødsel) og Scanwafer (halvfabrikata for sol-cellepaneler) er store arbeidsgivere. I tillegg finnes det en voksende oppdrettsnæring, der 2 slakterier er lokalisert i kommunen (Halsa og Åmøyhamn). Andre bedrifter med betydelig transportbehov er f.eks Ewos/Halsa (fôr til oppdrettsnæringen) og Promeks (silica i big-bags).

Kystriksvegen (RV17) går gjennom kommunen. Denne gir fergefri forbindelse til Bodø (ca. 12 mil). Vegforbindelsene nordover er imidlertid ikke tilfredsstillende. Dette gjelder spesielt strekningen Saltstraumen-Tverrlandet, men også innfartsvegen til Bodø langs RV80. Sørøver gir RV17 forbindelse til indre Helgeland (Mo) og ytre/søndre Helgeland (Nesna, Sandnessjøen m.v.). Vegstrekningen er sterkt belastet med tungtrafikk. Fra

Kilboghavn og sørøver er vegstandarden dårlig. Vegforbindelsene sørøver medfører også flaskehals i form av flere fergestrekninger. Vegtransport til Mo (18 mil) innebærer bl.a. bruk av to ferger. Dette er Forøy-Ågskardet (10 min.) og Jektvik-Kilboghavn (60 min).

Av tunneler representerer bl.a. Svartistunnelen (7.6 km) et problem for den voksende trailertrafikken og oppdrettsnæringen. Tunnelen har en profil som ikke er tilpasset de største kjøretøyene. Dette medfører at flere kjøretøyer må foreta gjennomfarten i tunnelen "langs midtstripa" for å unngå berøring av tunneltaket. Dette representerer både et transportmessig- og et ikke ubetydelig sikkerhetsmessig problem.

Sjøtransporten i kommunen må kunne betraktes som relativt omfattende. I tillegg til store industritransporter som gjennomføres i egenregi av de største bedriftene, har kommunen (Ørnes) regulære anløp av både hurtigruten og Nor-Cargo. I tillegg finnes en hurtigbåtforbindelse og en fergeforbindelse som sørger for lokale transport (Meløybassenget). Flere steder i kommunen (Støtt, Ørnes, Grønøy og Bolga) har også anløp av hurtigbåtruten Nordlandsekspressen (NEX). NEX gir tilgang til Bodø og videre nordover, samt sørøver i fylket (Sandnessjøen).

Kommunen har en variert kaistruktur som stort sett består av private kaier. Målt etter volum er de største kaiene i Glomfjord (Hydro Agri/kunstgjødsel), Ørnes(Nor-Cargo/Sea-Trans/ Hurtigruten/NEX) og Halsa (fisk/fôr).

En viss ukependling skjer mot Bodø, men da hovedsakelig fra Ørnes. Internt i kommunen skjer det en del pendling mellom Ørnes og Glomfjord og inn fra øyene til Ørnes og Glomfjord.

De største utfordringer er knyttet til oppgradering av vegforbindelsen til Bodø, men også vegforbindelsen sørover til Rana er viktig. Kommunen ser også planlagt tunnel på RV 17 mellom Spildra og Eibukt (mellom tettstedene Ørnes og Neverdal) som en stor kommunal utfordring, og kommunen vil fortsatt prioritere denne vegløsningen høyt overfor Statens vegvesen og andre, sentrale myndigheter. I tillegg betraktes en oppgradering av Nordlandsbanen som en vesentlig regional utfordring.

De største kommunale muligheter er knyttet til utvikling av oppdrettsnæringen og industri-utviklingen i Glomfjord.

Gildeskål

Kommunen ligger i søndre del av Saltenregionen sør for Saltenfjorden. Kommunen har en spredt bosetting der store deler av befolkningen er bosatt på øyene i kommunen.

Kommunen har ca 100 bedrifter. Et fåtall har rundt 20-25 ansatte. Større transportbehov for enkelt-bedrifter er knyttet til oppdrett og produksjon av kvartsitt for Elkem Salten verk i Sørfold. Kommunen har 6 oppdrettskonsesjoner (laks). Ytterligere havbruksaktiviteter er under utvikling. 4000 tonn slaktes i dag.

Vegmessig ligger Gildeskål langs RV17 der de har tilknytning mot Bodø uten fergeforbindelser. Mot syd grenser Gildeskål mot Meløy kommune og vil således ha de samme sydvendte vegløsninger som Meløy.

Sjøverts tilknytning er basert på hurtigbåter, og en fylkeskommunalt støttet kystgodsrute anløper Sør-Arnøy. Ellers er nærmeste hurtigruteanløp/kystgodsrute Ørnes i Meløy kommune eller Bodø. Kommunen har en intern fergeforbindelse mellom Sund-Horsdal-Arnøy. Denne

fergeforbindelsen er avgjørende for oppdrettsaktiviteten på Arnøy. NEX anløper Arnøy som er siste anløp før Bodø. Hurtigbåtrute i Ytre Gildeskål. Godsruta Bodø-Nesna anløper Arnøya.

Kaistrukturen består av mindre kaier på Arnøy, Våg (betongkai på 15 m) og Nygårdssjøen (dypvannskai).

Dagpendling foregår både til Meløy og Bodø. Daglig pendler rundt 50 personer fra Gildeskål til Bodø, hvorav 40 fra Nordfjorden. Pendling skjer i dag med bil da det ikke finnes gode pendlermuligheter gjennom kollektivtilbud.

Viktige kommunale utfordringer er knyttet til pendlerproblematikk til/fra Bodø. Bl.a. er det ønskelig med en hurtigbåtrute i Indre Gildeskål mot Bodø. På sikt vil man også kunne tenke seg pendling inn til kommunen, bl.a. for å kunne dekke behovet for arbeidskraft i kommunen. Ivaretagelse av transportbehovene for en voksende oppdrettsnæring er også en viktig utfordring.

Bygging av Fjordvegen (Gildeskål-Beiarn) ses på som en viktig utfordring for å styrke forbindelsen mellom Gildeskål og indre deler av fylket (Beiarn, E6, jernbane m.v.)

De største kommunale muligheter er rettet mot havbruksnæringen. Både som følge av økt slakting av laks/ørret samt nye konsesjoner innenfor hvitfisk og skjell.

Beiarn

Beiarn kommune ligger i indre del av regionen opp mot Saltfjellet.

Næringslivet i kommunen er bygget opp rundt primærnæringer der over 90 gårdsbruk er i drift. Kommunens største bedrift er Moldjord Maskinstasjon (40

ansatte). I tillegg finnes bl.a. en snekkerfabrikk på Tollå.

Kommunens eneste vegforbindelse er RV813 over Beiarfjellet. RV813 er tilknyttet RV812 som gir forbindelse til Bodø (via Skjerstad) og Rognan via E6. Buss går daglig til og fra Bodø, og enkelte dager til og fra Rognan. Avstanden til Bodø er ca. 11 mil.

Beiarn har sjøverts tilknytning via Beiarfjorden (Tverrvika) til Kjelling (Gildeskål). Lokalbåt går 6 ganger i uka fra Kjelling.

Kai finnes i Tverrvika. Denne er renovert i forbindelse med kraftutbygging for ca. 10 år siden. Kaien er bygget i betong og dybdeforholdene er gode.

Ukependling skjer primært til Bodø. Dette skjer ved vegtransport via Skjerstad kommune.

De største kommunale utfordringer er knyttet til utbygging av Fjordvegen (15 km) på sørsiden av Beiarfjorden. Ved stengning av Beiarfjellet vinterstid isoleres kommunen vegmessig, samt at Beiarfjorden har isproblemer (fryser ut til Øynes). Fjordvegen vil også gi ca. 30 km kortere veg fra kommunesenteret Moldjord til Bodø enn dagens alternativ. Både utvikling av Nordlandsbanen og mellomriksveg til Sverige (Kjernfjellet) ses på som viktige regionale utfordringer.

De største kommunale muligheter er knyttet til turisme og utvinning av mineraler (Pyroxenitt).

Skjerstad

Skjerstad kommune ligger i indre del av Salten-regionen på sørsiden av Saltenfjorden.

Næringslivet er i stor grad basert på primærnæringer. I tillegg finnes et smoltanlegg i Breivika. Det er også lovende prøvedrift for dolomitt i Ljøsenhammerområdet mellom Misvær og Rognan.

Regionen er vegmessig tilknyttet Bodø over Saltstrumen via RV812, RV17 og RV80. Tilknytning til Rognan/E6/jernbane skjer via RV812.

Kaiforholdene i kommunen er begrenset til en mindre trekai på Skjerstad der det er mulig å ta inn mindre fraktbåter.

I forbindelse med en eventuell Dolomittproduksjon antar en at det må bygges en egnet utlastingskai i Misvær (Vika).

Dagpendling skjer til Bodø og Rognan. Ca. 60-70 personer pendler til Bodø, samt noen til Rognan og Fauske.

Den største kommunale utfordringen er knyttet til nedkorting av vegavstanden til Bodø. Konkret innebærer dette forbedring av Rv 17 mellom Tverrlandet og Godøystraumen. I tillegg ser kommunen muligheter for en tunnel fra Hoseth til Børelva som vil kutte ned transportavstanden med 14 km. Tunnel gjennom Kjernfjellet på RV 77 vurderes som viktig for å forbedre forbindelsene mot Sverige. Dette gjelder både for gods og passasjertransport (turisme).

De største kommunale muligheter er knyttet til økt aktivitet i forbindelse med eventuell regulær drift av dolomitt, marmorbrudd i Storvika og turisme ("Kulturvegen" RV812).

Saltdal

Saltdal ligger ved Saltenfjorden i Indre Salten og er tilknyttet E6 og Nordlandsbanen.

Saltdal har et variert næringsliv der forskjellige industribedrifter representerer over 400 arbeidsplasser. Nexans (tidl. Alcatel) er blant de bedrifter som har store transportbehov både inngående og utgående. Kommunen har også bedrifter innenfor reiseliv, primærnæringer, skipsbygging, transport og havbruk (1 laksekonsesjon og smoltproduksjon). Av disse bedriftene kan nevnes f. eks. Hepro AS (tekniske hjelpemidler), Vev-Al-Plast, Albinussen Busselskap, Rusånes Fabrikker AS (Saltdalshytta), Rognan Betongfabrikk, Rognan Bioenergi og Saltdalsverftet.

Kommunen ligger langs E6 og er tilknyttet Bodø via RV80 på Fauske og Kystriksvegen (RV17), enten via RV812 over Skjerstad eller via RV80 (Tverrlandet). Riksveg 77 sørger for tilknytning til Sverige via E6/Junkerdaalen. Mellomriksvegen har så langt hatt lav offentlig prioritet noe som har bidratt til en høyere uhellsfrekvens enn ønskelig, redusert regularitet og dermed til mindre bruk. På E6 mellom Sørelva (Saltfjellet) og Borkamo gjenstår ca. 10 km som må utbedres.

Kommunen har ikke regulær sjøtransport, men enkelte anløp i forbindelse med lasting/lossing av hovedsakelig bulkprodukter. Kaiforholdene i kommunen er ikke tilfredsstillende for næringslivet. Kabelfabrikken Nexans har en spesiell utfordring knyttet til lasteanlegg for kabel til kabelskip.

Nordlandsbanen går gjennom kommunen (stasjoner på Rognan, Røkland og Lønsdal). Gods lastes/losses ikke på Rognan, men må kjøres til/fra Bodø eller Fauske. Unntaket er partilaster med egne togsett fra kabelfabrikken Nexans. Her er det

problemer med å få prioritet fra CargoNet mht bruk av vognmateriell (skurtømmervogner).

Pendling skjer både til/fra Bodø og Fauske. Dette skjer med bil eller ved bruk av NSB's nye Agendatog som er blitt godt mottatt i kommunen.

De største kommunale utfordringer er knyttet til utbedring av E6 (Borkamo - Sørelva), tunnel gjennom Kjernfjellet mot Junkerdal (RV 77) og etablering av tilfredsstillende havneforhold. Bedrede transportforhold på Nordlandsbanen har også høy prioritet. Det er i den sammenheng svært viktig å sikre transporten av ferdigproduserte spesialkabler fra Nexans. Kommunen er i tillegg opptatt av at tilbudet med Agendatog på strekningen Rognan - Fauske - Bodø videreutvikles.

De største kommunale muligheter for næringsutvikling er utnyttning av mineralforekomster, nye industrietableringer og knoppskyting i eksisterende industrimiljø, samt utnyttning av kommunens store omsorgskompetanse til nye helserelevante virksomheter.

Fauske

Fauske ligger i indre Salten og har transportmessig en gunstig beliggenhet i forhold til både regionale og nasjonale nord-syd transporter. Dette skyldes at Fauske ligger langs E6 og at Fauske kan betraktes som det nordlige endepunkt for Nordlandsbanen når nordvendt videretransport skjer med bil langs E6.

Fauske har et variert næringsliv med små og mellomstore bedrifter. Bl.a. er flere transportbedrifter lokalisert til Fauske.

Selv om viktige ting gjenstår, må vegforbindelsene karakteriseres som gode. Både som følge av beliggenheten langs E6,

men også forbindelsen mot Bodø via R80. Fauske tilknyttet også Kystriksvegen (RV17) via Tverrlandet og Sverige via RV77 (Mellomriksvegen). Nordover er det fra lastebilnæringen ytret ønske om flere avganger Drag-Kjøpsvik, noe som vil gi bedre tilgang til regionen nord for Tysfjorden.

Fauske har i tillegg sjøverts forbindelse ut Saltenfjorden. Det er ca. 50 årlige anløp av mindre kystgods- og bulkfartøyer. Kaiforholdene er rimelig gode og tilknyttet næringsområde under utvikling (70 da). Den kommunale kaia er bygget i betong, med 125 meters lengde, 9 meters dybde og ligger i nærhet til E6 og jernbane.

Pendling skjer hovedsakelig til Bodø, men også noe til Rognan og Sørfold. Pendling skjer med bil, men det nye Agendatoget har utviklet seg til å bli et godt alternativ for pendling mellom Indre Salten og Bodø. Kollektivtransporttilbudet oppfattes som godt. Dog presiseres behovet for en bedre samordning mellom fly/buss/tog ved tidlige og sene flyavganger og -ankomster.

De største kommunale utfordringer er knyttet til vegrelaterte forhold. Bl.a. nevnes tunnel gjennom Kjernfjellet (RV77, mellomriksveg til Sverige), utbedring RV80, forbedret vegstandard (E6, øvre Saltdal), utbedring av veg til Steigen og Hamarøy, samt flere fergeavganger Drag-Kjøpsvik. Kommunen ser det videre som viktig at trafikkforholdene i Fauske forbedres ved at E6 legges utenom sentrum. Det ble også påpekt at dagens transportløsninger medfører at alt gods transporteres til Bodø, for deretter å bli omlastet før transport til Fauske. Videre utvikling og bruk av Nordlandsbanen er en viktig utfordring for Fauske kommune.

De største kommunale muligheter er knyttet til økt bruk av Fauske som transportknutepunkt og kommersiell utnyttelse av mineralforekomster. Fauske har ledige næringsarealer og etablering av truck-stop er under planlegging. Utvikling av

nye boområder i Fauske kommune (Valnesfjord) for pendling inn til Bodø ses på som en mulighet.

Bodø

Bodø er både regionens og fylkets hovedstad beliggende ved Nordlandsbanens endepunkt og uten deviasjon i forhold til kystleia. For intermodale transporter er dette infrastrukturmessig et gunstig utgangspunkt for videre utvikling av Bodø som transportknutepunkt.

Næringslivet i Bodø er variert, men med et tyngdepunkt innenfor servicenæring, fiskeindustri, annen næringsmiddelproduksjon og noe verkstedindustri.

Bodø ligger ved RV80 vestlige endepunkt og tilknyttet E6 via Fauske (63 km) og Kystriksvegen via Tverrlandet (20 km). Som følge av Bodøs beliggenhet og transportfunksjoner har byen en relativt høy andel av tungtrafikk som påvirker behovet for ytterligere forbedring av vegstandard.

Bodø Havn er en av to nasjonalhavner i Nord-Norge. Havnen har i tillegg status som EØS-havn/fiskerihavn og lokalisert til Nordlandsbanens endepunkt.

Bodø har regulære anløp av Hurtigruten, kystgodsflåten, fiskeriflåten, hurtig- båter, ferger og noen cruiseskip. Det er i tillegg svært mange fritidsbåter som anløper byens småbåthavneanlegg. Hvert år håndteres det 6-700.000 tonn gods over havna og mer enn 300.000 passasjerer. I godsmengdene inkluderes ca. 11.000 containere (TeU). Ca. 25.000 tonn er knyttet til utenriks gods. Hvert år anløper 9.000 fartøyer inkludert fiskeri- og fritidsbåter.

Bodø har en variert havnestruktur med havnefasiliteter for håndtering av alle typer gods- og passasjertrafikk.

Passasjertrafikken skjer over Dampskipskaia i sentrum, der det nettopp er ferdigstilt en ny terminal med tilhørende flytebrygge for hurtigbåtanløpene i kombinasjon med langrutebusser, og over Bodøterminalen som har anløp av hurtigruta og kombinerte passasjer- og godsfartøyer pluss et titalls cruiseskip.

Godstrafikken skjer i hovedsak over Bodøterminalen/Jernbanekaia, der både containerisert og andre typer gods håndteres.

Fiskerifartøyene benytter seg av kaianlegg flere steder i havna. Ved havnevesenets kaier Bodøterminalen/ ro-ro kaia håndteres fisken til/fra et fryserianlegg, i tillegg til at det i samme området er liggekaier for fiskeflåten. Utenom dette leveres det fangster til Bodø Fiskeindustri og sildoljefabrikken på Burøya (private kaianlegg).

Liggekaier for fartøyer som trenger service/reparasjoner er tilgjengelige i sentrum (Torgkaia) eller på Burøya.

Tankanlegg for skipsbunkers ligger på Burøya.

På Langstranda ligger et sivilt kaianlegg som - på grunn av nærhet til Bodø lufthavn - vil kunne benyttes ved håndtering av gods båt/fly. På utsiden av Bratten ligger et militært anlegg som kan omgjøres til sivile formål.

Havna har på mellomlang sikt tilstrekkelige arealer for container-/godshåndtering. Det planlegges imidlertid en utvidelse av containerhåndteringsarealene i indre havn og en ytre havn i området Nyholmen - Burøya - Lille Hjertøy, som bl.a. tenkes brukt til offshorebase, containerterminal båt/båt, større cruiseskip, olje- og fryselagre i fjell og næringsarealer for andre havnefunksjoner. Ytre havn skal også ha enkelte havbruksfunksjoner.

I dag brukes ca. 300 daa brutto til havn og sjøbasert næringsutvikling, mens ca. 165 daa kan disponeres på kort sikt og ca. 400 daa på lang sikt

Bodø er knutepunkt for flere av fylkets hurtigbåtruter. Disse fartøyene anløper som nevnt i mer sentrumsnære områder tilpasset passasjerenes behov.

Bodø er Nordlandsbanens endepunkt og betjenes både av passasjer- og godstog. Over jernbaneterminalen håndteres mer enn 28.000 containere pr. år. Det nye Agendatoget sørger for gode pendlerforbindelser fra Indre Salten og inn til Bodø.

Bodø Lufthavn er fylkets viktigste flyplass og fungerer som nav for det meste av luftfarten internt og ut av fylket.

Pendling inn til Bodø skjer i stor grad fra andre deler av Saltenregionen. Dette skjer både med bil, buss, hurtigbåt og tog.

De største utfordringer for Bodø som transporthub og regionalt trafikknutepunkt er forbedring av en variabel, og stedvis dårlig, standard på veg- og jernbaneinfrastrukturen innad i - og ut av - regionen.

Kommunen har - i sin rolle som regionalt transportknutepunkt - betydelige muligheter som bør utnyttes bedre. Utvikling av nasjonalhavna, flyhavna og veg- og jernbaneterminalene - sett i en kommunal og regional synsvinkel - vil gi synergieffekter for hele regionen. Det er i tillegg viktig å utvikle et allsidig næringsliv, også med servicefunksjoner for transportbrukere og transportører, som en naturlig del av transporthubrollen.

Sørfold

Sørfold ligger i regionens midtre/nordlige del langs E6 og grenser mot Fauske i syd.

Næringslivet i Sørfold er variert, men med 2 dominerende industribedrifter (Elkem Salten Verk og Hammerfall Dolomitt). Kommunen har også betydelig aktivitet på oppdrettssiden, der Fjord Seafood er den store aktøren med bl.a. to anlegg for produksjon av smolt.

Beliggenheten i forhold til E6 gir kommunen gode vegforbindelser i nordlig og sydlig retning. Flere lokale vegforbindelser har imidlertid ikke en tilfredsstillende standard.

Sjøtransporten i kommunen domineres av de store industribedriftenes behov. Både Elkem og Hammerfall har egne dypvannskaier som primært opereres av bulkskip men også av mindre containerskip. Containerskipene anløper Sørfold hver 14. dag. Skipene er routet sydvendt (kontinentet, England) og har ledig kapasitet som kan utnyttes av annet næringsliv. Også i Elvkroken innerst i Leirfjorden ligger en dypvannskai i tilknytning til et kommunalt industribygg.

Sørfold har sydvendt jernbanetilknytning via Fauske.

En del pendling skjer mot Bodø, Fauske og Saltdal. Dette skjer med bil og Agendatoget. I tillegg har Sørfold en svært stor innpendling, som følge av at mange ansatte på Elkem Salten Verk bor i nabokommuner.

De største kommunale utfordringer er stort sett sammenfallende med Fauskes. Dog bemerkes en del lokale vegforhold som ikke er tilfredsstillende.

De største kommunale muligheter er knyttet til driftsforholdene rundt Elkem og Hammerfall, havbruks-næringen

(hvitfiskkonsesjoner) og talk-/klebersteindrift i Kobbelvområdet (dypvannskai finnes). Kommunen har ledige næringsarealer.

Også her er tunnelprofiler et problem

Steigen

Steigen kommune ligger i regionens nordlige del, og grenser i sør mot Sørfold og i nord mot Hamarøy.

Næringslivet i kommunen er i stor grad basert på havbruk, fiske, jordbruk og turisme. I tillegg bidrar Kvinneuniversitetet til en viss reiseaktivitet.

Brødr. Aasjord i Helnessund (fiskemottak) og Follalaks AS på Nordskott(havbruk) er store næringsaktører og transportbrukere i kommunen. Det kan nevnes at Follalaks AS planlegger et årsvolum på ca. 20 000 tonn, med 3 - 5 trailere pr. dag ut fra bedriften, mens Brødr. Aasjord årlig produserer ca. 5 000 tonn, hvorav ca. 2-2.500 tonn kommer fra eget lakseskteri. 90% av laksen transporteres med bil. Kommunen er nylig blitt tildelt 5 konsesjonsgrupper for skjell.

E6 går gjennom nabokommunene, og er viktigste vegforbindelse til Fauske/Bodø i sør og Narvik i nord for næringslivstransporter. Internt i kommunen er RV 835 svært viktig for uttransport mot E 6. Fra Høydal og utover mot kommunesenteret Leinesfjord og Helnessund har RV 835 en akseltrykkbegrensning på 8 tonn, og gir betydelige problemer for næringslivstransportene. Flere andre internveger i kommunen har dårlig standard med bl.a. manglende asfalt.

Uttransport av fisk skjer i hovedsak på veg nordover mot Narvik og Ofotbanen og sørover på E6, bl.a. mot Fauske/Bodø og Nordlandsbanen. Inntransport til fiske- og

havbruksnæringen, for eksempel emballasje, foretas også med bil.

NEX anløper Helnessund, Bogen, Holkestad og Nordskott i Bodøruta. I tillegg er det hurtigbåtrute på Nordfolda. NEX' lastevolum fylles av fersk fisk til Bodø, og er viktig for havbruksprodusentene.

Helnessund har to større kaier, nemlig fiskerikaia med 7 m. dybde og Brødr. Aasjords kai som har en dybde på ca. 5 m. I tillegg er det ca. 200 m. mindre, private kaier og ny molo fra 1992.

I Bogen er det tre kaier, hvorav en ny dypvannskai med containerarealer er under bygging. Det ansees viktig at de andre kaiene også rehabiliteres, fordi bruksfrekvensen vil øke når nytt lakseslakteri er operativt fra ca. 2003.

Steigen ser ikke Bodø nasjonalhavn som spesielt viktig, uten at den får internasjonal skipsrutetraffikk.

Steigen er tilknyttet jernbane via E6 til Fauske/Bodø (Nordlandsbanen) eller Narvik (Ofotbanen). Begge banene benyttes som nevnt til godstransport, mens passasjertrafikken skjer med buss til Fauske og videre sørover med tog.

Passasjertransport med fly skjer over Bodø lufthavn. Lokalt vurderes korrespondanse båt/fly/båt som ikke helt tilfredsstillende.

Steigen hadde en netto utpendling, i hovedsak til Bodø, på 122 i 4. kvartal 1999. Et klart pendlerproblem er at NEX fra Svolvær kan være full i høysesongen (sommer), slik at pendlere risikerer å bli stående igjen. Plass-/billettbestilling er ikke mulig. Økt hurtigbåtfrekvens mot Svolvær vil også gi spennende muligheter i reiselivssammenheng.

De største kommunale utfordringer er knyttet til utbedring av vegstandarden fra 8t til 10t. Dette gjelder området sør for Høydal og vil forbedre forholdene for begge

de store fiskeribedriftene i kommunen. Videre påpeker kommunen utfordringer knyttet til forbedret lastekapasitet på hurtigbåtruten Nordlandsekspressen (NEX), sterkere tilknytning til Bodø, forbedringer av lokale bussruter samt mangelfull asfaltering i deler av kommunen.

De største kommunale muligheter er knyttet til havbruksnæringen. Dette gjelder både laks, hvitfisk og skjell. I tillegg har kommunen betydelige tømmerressurser som vil måtte skipes ut. I dag har en ikke kai med lagringsarealer til dette formålet.

Hamarøy

Hamarøy kommune ligger nordligst i regionen, og grenser i sør mot Steigen.

Næringslivet er forholdsvis variert, med hovedvekt på havbruk, bl.a. med nye skjellkonsesjoner, turisme og primærnæringene jordbruk og fiske. Det satses i tillegg på utvinning og produksjon av mineralressurser i kommunen. Sysselsettingen i kommunen er i hovedsak basert på offentlig virksomhet og servicerelatert tjenesteproduksjon.

Kommunens geografiske plassering gir stor avstand til regionsenteret Bodø og transport"hub"ene i Bodø, Narvik og Fauske, og har derfor behov for gode logistikk-løsninger til disse stedene, og til Harstad og Sortland. Det har man dessverre ikke i dag på grunn av dårlig vegstandard.

E6 går gjennom kommunen, som videre har fergeforbindelse med Svolvær over Skutvik på RV 81 fra E6. Det vesentligste av næringslivets transporter går på E6 til/fra Bodø, Fauske og Narvik. Ingen av disse vegene har imidlertid, som nevnt ovenfor, tilfredsstillende standard.

Utenom fergeforbindelsen har kommunen anløp av NEX, som gir forbindelse til Bodø. I

tillegg til passasjerer tar NEX også mindre volumer fra havbruksproduksjonen.

I tillegg til dårlig kommunikasjon NEX/fly i Bodø, sees det som et problem at NEX fra Svolvær til Bodø i høysesonger ikke har nok kapasitet til passasjerer fra Hamarøy til Bodø, og at det ikke er mulig å forhåndsbestille plass.

Kommunen har ikke noe forhold til Bodø nasjonalhavn, men ser at den kan ha betydning som transporthub i regionen. For Hamarøy kommune er havna i Bodø likevel relativt betydningsløs uten en tilfredsstillende kai på Skutvik.

Kaiforholdene i kommunen er ikke tilfredsstillende. Det fins i dag kaier på Skutvik, Tranøy og Innhavet/Tømmernes. Det er nå under prosjektering ny/rehabiliterert kai på Skutvik, hvilket ansees som svært viktig for næringslivet i kommunen, og særlig for å dekke havbrukets transportbehov. Det foregår også en viss rehabilitering av kaia på Tranøy.

Kommunen har forbindelse til Nordlandsbanen på E6 til Fauske/Bodø, og med NEX til Bodø. Næringslivet transporterer også gods på E6 til Narvik for videretransport sørover med Ofotbanen.

Reisende med fly til/fra kommunen benytter seg i hovedsak av Bodø lufthavn, og i noe mindre grad av Evenes. Det er i dag også en økende reiseaktivitet av kommunens innbyggere over Kiruna flyplass, på grunn av billige flyreiser. Fra kommunens side pekes det på at det ikke er tilfredsstillende korrespondanse båt/fly i Bodø, og at lang avstand til nærmeste flyplasser er et

problem i forbindelse med næringslivsetableringer.

Hamarøy hadde i 4.kv. 1999 en netto utpendling på 127 personer, uten at noen kommune peker seg særskilt ut som resipient.

Kommunens største utfordringer på transportsiden ligger helt klart på infrastrukturensiden. Oppgradering av E6 og RV 81, samt rehabilitering og utbygging av ny kai i Skutvik prioriteres. Kommunen ønsker også at fylkesvegen Finnøy - Innhavet opprustes, og er opptatt at fergeforbindelsen Skutvik - Svolvær opprettholdes. Videre er man opptatt av å få etablert helikopter-/flyforbindelse til Bodø eller Evenes for å korte ned dagens lange reisetid til disse flyplassene; alternativt direkte hurtigbåtforbindelse til Evenes lufthavn.

Kommunens viktigste muligheter ligger trolig i videreutvikling av havbruksnæringen, reiseliv, tjenesteproduksjon, kunnskapsformidling og utvinning og produksjon av mineraler.

Kommunen ser for seg at en nær forestående realisering av Hamsunsenteret kan bli en viktig brikke i et turistsamarbeid med Lofoten, der turistene benytter fergestrekningene Skutvik - Svolvær og Moskenes - Bodø i en omforent turistpakke.