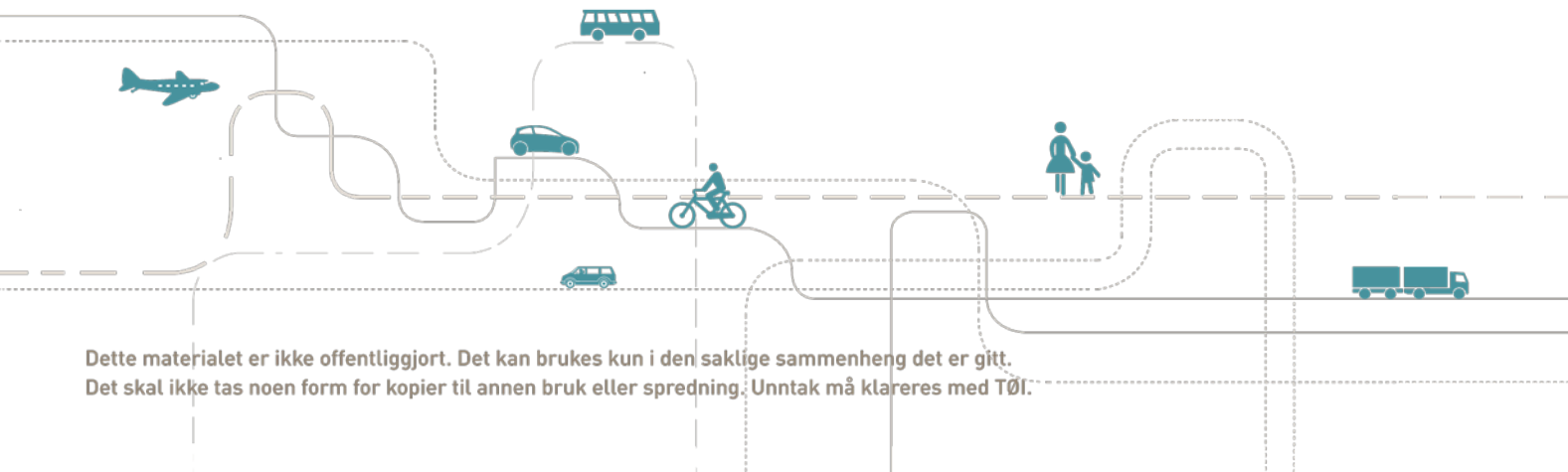


Godsmodellkjøringer Gjøvikbanen

Innhold

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Innledning | 2 |
| 2 | Metode | 2 |
| 2.1 | Konseptene..... | 2 |
| 2.2 | Nettverkskoding..... | 3 |
| 2.2.1 | ...Referansenettverket..... | 4 |
| 2.2.2 | ...Konsept 1A..... | 5 |
| 2.2.3 | ...Konsept 1B..... | 5 |
| 2.2.4 | ...Konsept 2..... | 5 |
| 2.2.5 | ...Konsept 3..... | 6 |
| 2.2.6 | ...Konsept 5..... | 6 |
| 2.2.7 | ...Generelt..... | 6 |
| 3 | Resultater | 6 |
| 3.1 | Hovedresultater..... | 6 |
| 3.1.1 | ...Hovedresultater tonnmengde..... | 7 |
| 3.1.2 | ...Hovedresultater tonnkilometer..... | 10 |
| 3.2 | Endring i tonnmengde 2022 | 12 |
| 3.3 | Endring i tonnmengde 2040 | 15 |
| 3.4 | Kommentarer og tolkning av resultatene..... | 17 |
| | Vedlegg | 19 |



1 Innledning

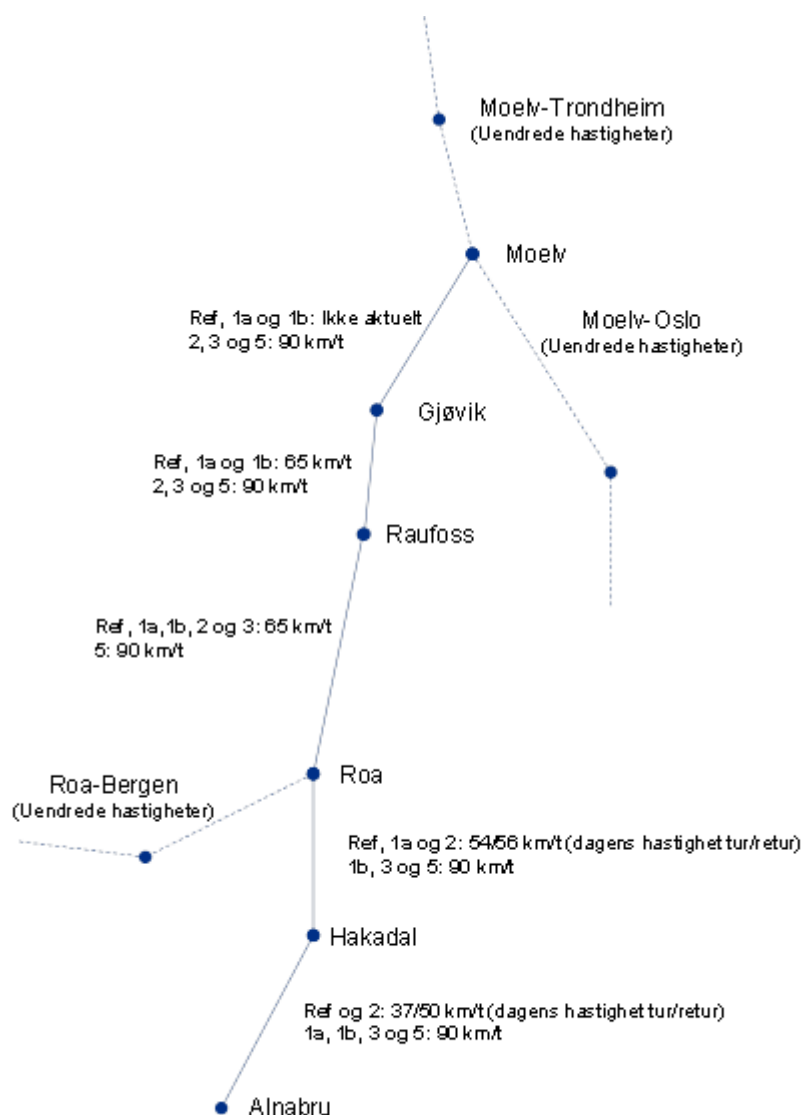
I dette dokumentet har vi analysert endringer i jernbanestrukturen på Gjøvikbanen og hvordan dette påvirker tonn og tonnkilometer for alle transportmiddel.

2 Metode

Beregningene er gjennomført ved bruk av nasjonal godstransportmodell. I dette prosjektet har det blitt kodet et nytt referansenettverk slik at hastighetene bedre tilsvarer dagens faktiske hastigheter. For mer informasjon om nettverkskodingen som har blitt utført, se avsnitt 2.2.

2.1 Konseptene

| Konsept | Innhold |
|---------------------------------|---|
| Referansealternativ | Infrastruktur tilsvarende referansealternativet til NTP 2018 – 2029 |
| Referansealternativ med Ytre IC | Infrastruktur tilsvarende referansealternativet til NTP 2018 – 2029, i tillegg til ytre IC på Dovrebanen |
| Alternativ 1A | Dobbeltspor mellom Oslo og Hakadal i ny trase |
| Alternativ 1B | Dobbeltspor mellom Oslo og Roa i ny trase |
| Alternativ 2 | Det legges dobbeltspor mellom Raufoss og Moelv med bro over Mjøsa rett sør for Moelv. Koblingen mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen skjer også rett sør for Moelv stasjon. Alternativet forutsetter bygging av ytre IC på Dovrebanen |
| Alternativ 3 | Alternativ 1B og alternativ 2 |
| Alternativ 5 | Dobbeltspor hele veien mellom Oslo og Moelv. Påkoblingen skjer rett sør for Moelv stasjon. Alternativet forutsetter bygging av ytre IC på Gjøvikbanen |



Figur 1 Hastigheten for godstog i de ulike konseptene (Kilde: JBV)

2.2 Nettverkskoding

For å fange opp virkningen av dobbeltsporparsellene, samt den nye koblingen mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen, har det vært nødvendig å gjøre enkelte justeringer i referansenettverket som ble brukt i forbindelse med NTP 2018 – 2029. I de følgende avsnittene gis en kort oppsummering av vurderinger som har blitt gjort i forbindelse med denne justeringen, samt hvilke endringer som er lagt inn i nettverket for de ulike konseptene.

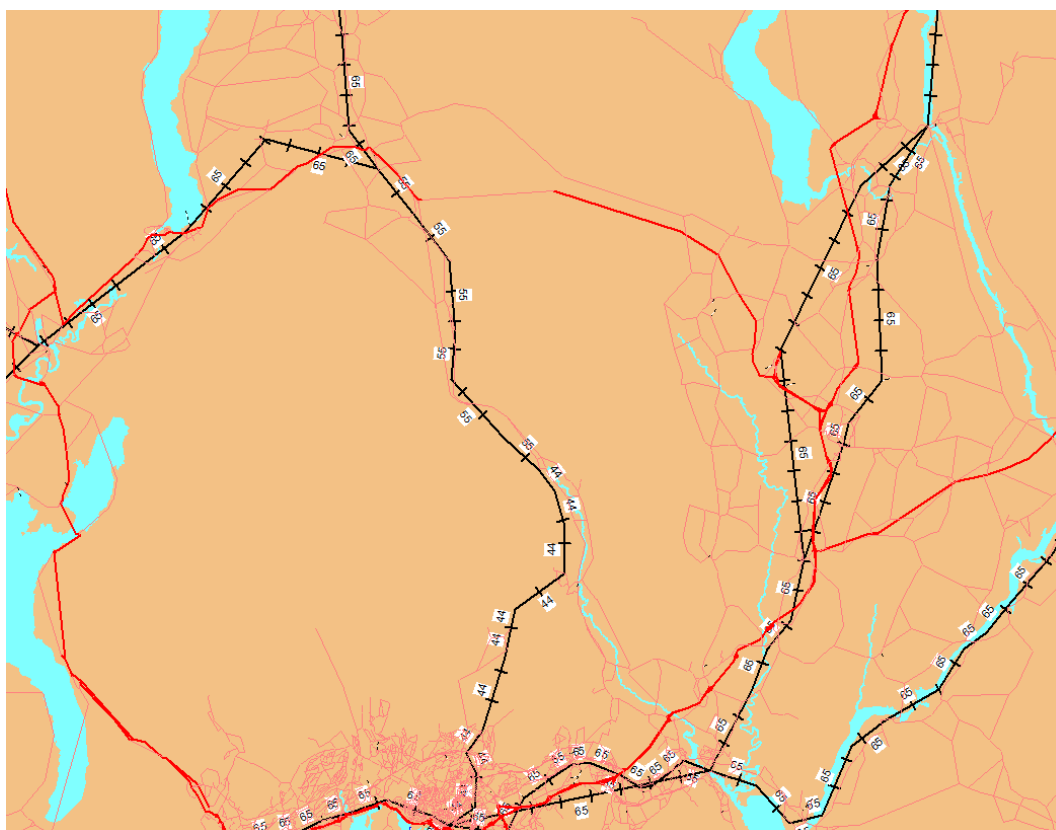
2.2.1 Referansenettverket

Hastigheten på toglenker i Godsmodellen er i utgangspunktet definert til å være 65 km/t for alle innenlands toglinjer, og representerer en form for gjennomsnittlig hastighet for hele landet. Fra Figur 1 (levert av JBV) ser vi at enkelte av strekningene har en vesentlig lavere hastighet enn dette i dag. Det har derfor vært nødvendig å gjøre justeringer i referansenettverket slik at effekten av dobbeltsporutbyggingen kan fanges opp.

Denne tilpasningen har blitt gjort ved å justere ned hastigheten som ligger inne i referansenettverket på de strekninger som Figur 1 angir lavere hastighet. Dette gjelder strekningen fra Oslo til Hakadal og strekningen mellom Hakadal og Roa. På disse strekningene har vi valgt å bruke gjennomsnittshastigheten man får ved å se på begge fartsretninger under ett. Dette betyr at følgende hastigheter er brukt:

- 55 km/t mellom Hakadal og Roa
- 44 km/t mellom Oslo og Hakadal

Denne nedjusteringen av hastigheten mellom Oslo og Roa betyr at reisetiden mellom Oslo og Bergen blir betydelig endret fra det modellen opprinnelig er kalibrert for. Vi har derfor valgt å legge inn en tidsgevinst mellom Hønefoss og Roa som tilsvarer (veier opp for) den ekstra reisetiden som er lagt inne mellom Oslo og Roa.



Figur 2 Hastigheter på toglenker i referansenettverket

2.2.2 Konsept 1A

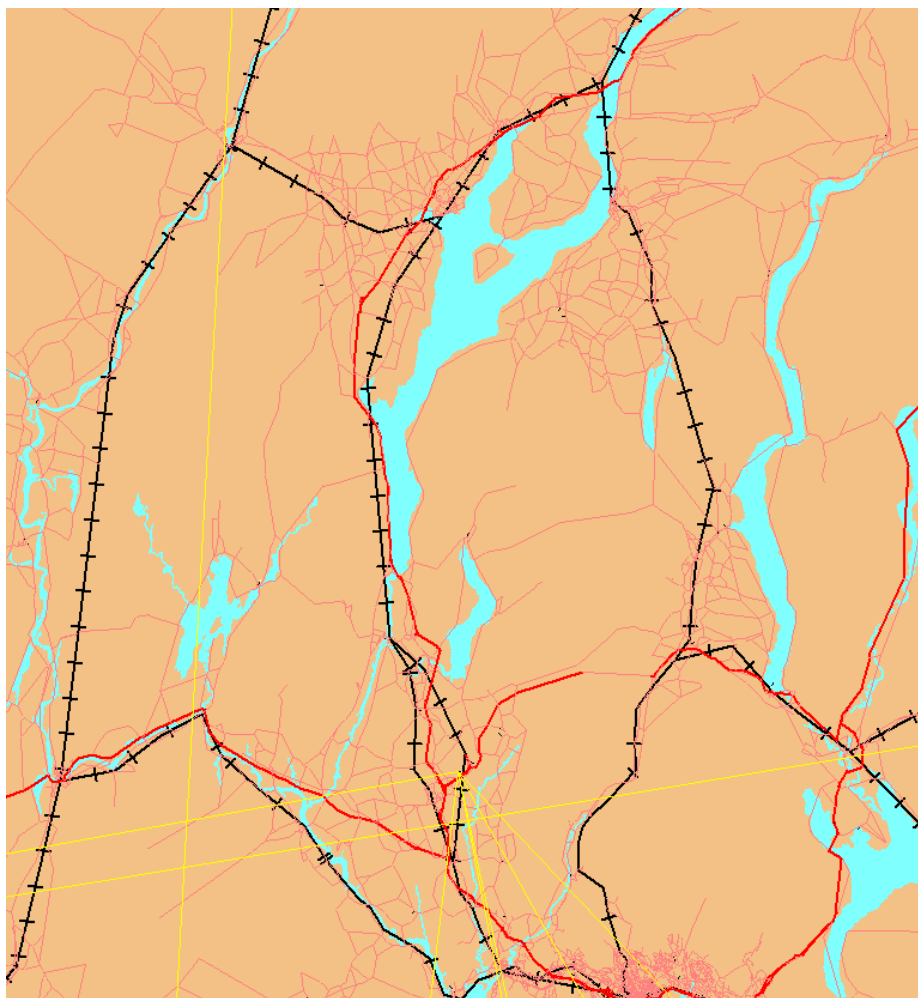
I konsept 1A ser vi på dobbeltsporutbygging mellom Oslo og Hakadal. Fra Figur 1 ser vi at dette betyr en hastighetsøkning til 90 km/t på denne strekningen. Alle andre strekninger holdes uforandret.

2.2.3 Konsept 1B

I konsept 1B ser vi på dobbeltsporutbygging mellom Oslo og Roa. Fra Figur 1 ser vi at dette betyr en hastighetsøkning på strekningene Oslo – Hakadal og Hakadal – Roa. Disse strekningene får en ny hastighet på 90 km/t. Alle andre strekninger holdes uforandret.

2.2.4 Konsept 2

I konsept 2 ser vi på dobbeltsporutbygging mellom Raufoss og Moelv. Denne utbyggingen inkluderer utbygging av jernbane mellom Gjøvik og Moelv hvor det ikke ligger jernbane i dag. Krysning av Mjøsa skal skje med bro og koblingen mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen skal skje rett sør for Moelv stasjon. Avstanden langs sporet på strekningen Gjøvik – Moelv blir 17 km.



Figur 3 Toglenker i nettverket i innlandsområdet i konsept 2, 3 og 5

Fra Figur 1 ser vi at dette betyr en ny tilkobling i nettverket mellom Gjøvik og Moelv. I tillegg får vi en hastighetsøkning til 90 km/t på strekningen mellom Raufoss og Moelv. Alle andre strekninger holdes uforandret.

2.2.5 Konsept 3

Konsept 3 er en kombinasjon av konsept 1B og konsept 2. Dette betyr at vi ser på dobbeltsporutbygging Oslo – Roa og Raufoss – Moelv. Disse to strekningene får en hastighetsøkning til 90 km/t, mens alle andre strekninger holdes uforandret. Avstanden langs sporet på strekningen Gjøvik – Moelv blir 17 km.

2.2.6 Konsept 5

I konsept 5 ser vi på dobbeltsporutbygging mellom Oslo og Moelv langs Gjøvikbanen. Hastigheten på denne strekningen blir 90 km/t. Koblingen mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen skjer rett før for Moelv stasjon, og avstanden langs sporet på strekningen Gjøvik – Moelv blir 17 km. Alle andre strekninger holdes uforandret.

2.2.7 Generelt

Ved bygging av nye dobbeltspor vil avstanden i ny trase være omtrent lik avstand i eksisterende trase. Det har derfor ikke blitt gjort nettverksendringer utover endring av hastighet. Unntaket er strekningen Gjøvik – Moelv hvor det ikke ligger jernbane i dag.

3 Resultater

Det har blitt gjort modellberegninger for år 2022 og 2040.

3.1 Hovedresultater

- Konsept 3 og konsept 5 gir størst utslag. Utslagene er generelt like, og endringene i tonnkilometer følger i stor grad endringene i tonnmengde.
- For konsept 1A, 1B og 2 er det mindre endringer. Konsept 1A og konsept 1B gir noe utslag på strekningen Oslo - Bergen, mens for konsept 2 øker tonnmengden på tog noe mellom Bergen og Trondheim/Åndalsnes pga. kortere distanse når togene ikke lenger trenger å gå om Alnabru.

De viktigste resultatene er lagt inn i avsnittene under.

3.1.1 Hovedresultater tonnmengde

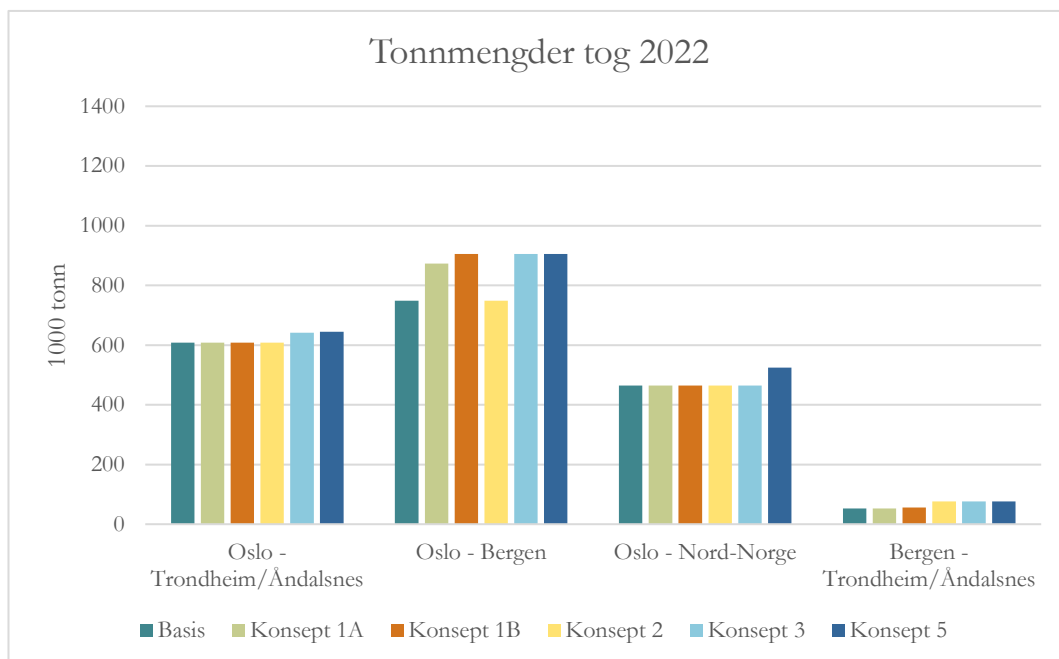
Tabellen under viser beregnede tonn pr transportmiddel i 2022 på noen strekninger som er relevante for de tiltakene som analyseres. Det er verdt å være klar over at det som angis er tonn gods *mellom endepunktssoner* for relasjonene, dvs at det i noen tilfeller vil være flere tonn på selve strekningen enn det som her oppgis. Sonene som er brukt er såkalte NTP-soner, som definert av NTP Transportanalyser til bruk i diverse arbeider for Nasjonal transportplan (se vedlegg).

Tabell 1 Beregnede tonnmengder pr transportform i utvalgte korridorer 2022. Tusen tonn.

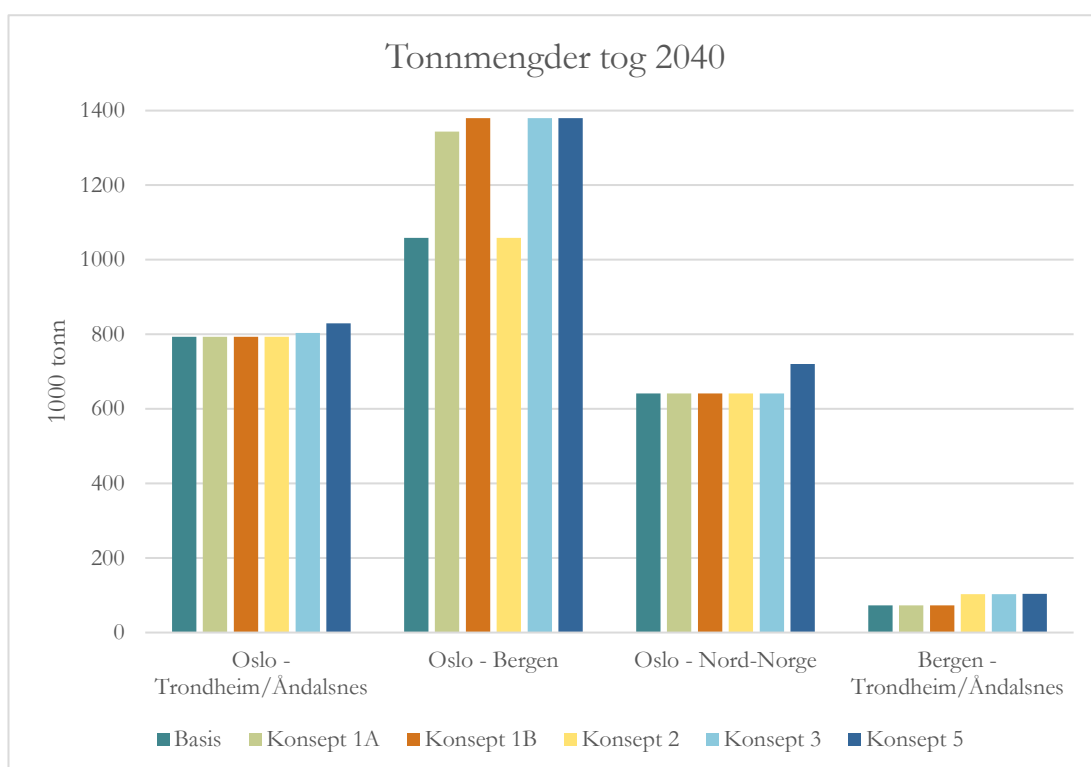
| Beregningsår 2022 | | 1000 tonn | | | |
|--------------------------|----------------------------|------------------|------------|-------------|------------|
| Scenario | Relasjon | Lastebil | Tog | Skip | Sum |
| Basis | Oslo-Trondheim/Åndalsnes | 1565 | 608 | 271 | 2444 |
| | Oslo-Bergen | 2205 | 749 | 982 | 3936 |
| | Oslo-Nord-Norge | 588 | 465 | 422 | 1475 |
| | Bergen-Trondheim/Åndalsnes | 143 | 53 | 767 | 963 |
| Alt 1a | Oslo-Trondheim/Åndalsnes | 1565 | 608 | 271 | 2444 |
| | Oslo-Bergen | 2091 | 873 | 981 | 3946 |
| | Oslo-Nord-Norge | 588 | 465 | 422 | 1475 |
| | Bergen-Trondheim/Åndalsnes | 143 | 53 | 767 | 963 |
| Alt 1b | Oslo-Trondheim/Åndalsnes | 1565 | 608 | 271 | 2444 |
| | Oslo-Bergen | 2066 | 905 | 981 | 3952 |
| | Oslo-Nord-Norge | 588 | 465 | 422 | 1475 |
| | Bergen-Trondheim/Åndalsnes | 141 | 56 | 767 | 963 |
| Alt 2 | Oslo-Trondheim/Åndalsnes | 1565 | 608 | 271 | 2444 |
| | Oslo-Bergen | 2205 | 749 | 982 | 3936 |
| | Oslo-Nord-Norge | 588 | 465 | 422 | 1474 |
| | Bergen-Trondheim/Åndalsnes | 137 | 76 | 752 | 965 |
| Alt 3 | Oslo-Trondheim/Åndalsnes | 1561 | 641 | 268 | 2469 |
| | Oslo-Bergen | 2066 | 905 | 981 | 3952 |
| | Oslo-Nord-Norge | 583 | 465 | 422 | 1470 |
| | Bergen-Trondheim/Åndalsnes | 137 | 76 | 752 | 965 |
| Alt 5 | Oslo-Trondheim/Åndalsnes | 1561 | 645 | 268 | 2473 |
| | Oslo-Bergen | 2066 | 905 | 981 | 3952 |
| | Oslo-Nord-Norge | 523 | 525 | 422 | 1470 |
| | Bergen-Trondheim/Åndalsnes | 137 | 76 | 752 | 965 |

I kapittel 3.2 er endringene fra tabell 1 vist i som søylediagram, med én figur pr konsept.

Figur 4 viser beregnede tonn på tog i de ulike konseptene i 2022, mens figur 5 viser tilsvarende for 2040.



Figur 4 Beregnet gods på tog i utvalgte korridorer. 2022. Tusen tonn.



Figur 5 Beregnet gods på tog i utvalgte korridorer. 2040. Tusen tonn.

Tabell 2 viser beregnede tonnmengder pr transportform i 2040.

Tabell 2 Beregnede tonnmengder pr transportform i utvalgte korridorer 2040. Tusen tonn.

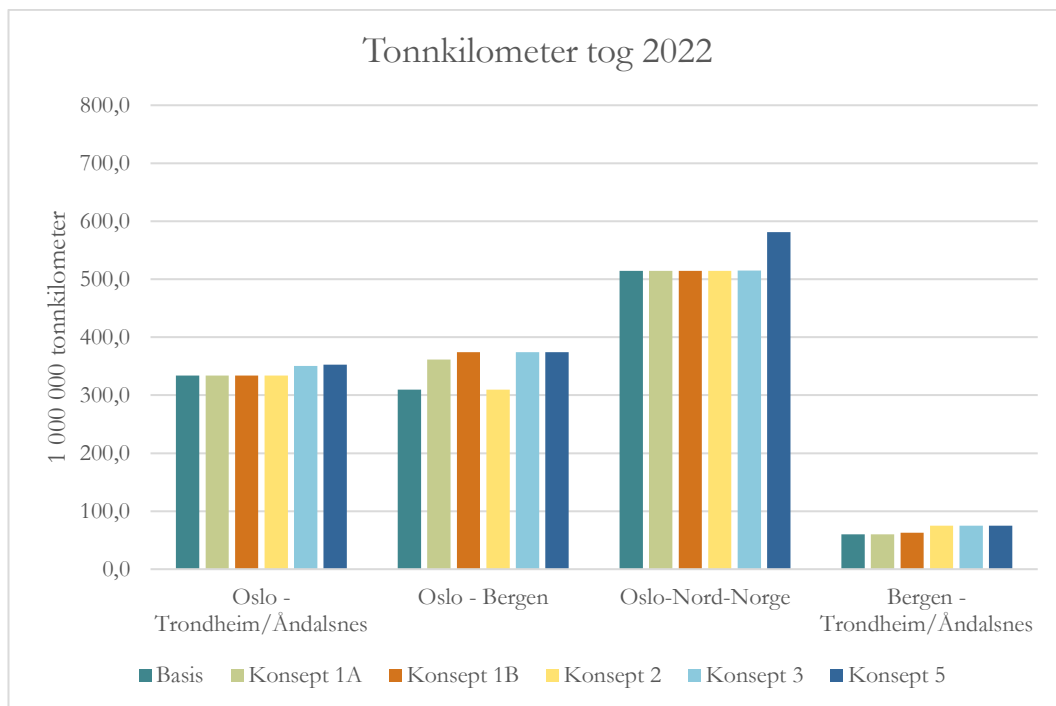
| Beregningsår 2040 | | 1000 tonn | | | |
|--------------------------|----------------------------|------------------|------------|-------------|------------|
| Scenario | Relasjon | Lastebil | Tog | Skip | Sum |
| Basis | Oslo-Trondheim/Åndalsnes | 2230 | 793 | 377 | 3400 |
| | Oslo-Bergen | 3148 | 1059 | 1341 | 5547 |
| | Oslo-Nord-Norge | 765 | 641 | 525 | 1931 |
| | Bergen-Trondheim/Åndalsnes | 189 | 73 | 885 | 1148 |
| Alt 1a | Oslo-Trondheim/Åndalsnes | 2230 | 793 | 377 | 3400 |
| | Oslo-Bergen | 2880 | 1344 | 1341 | 5565 |
| | Oslo-Nord-Norge | 765 | 641 | 525 | 1931 |
| | Bergen-Trondheim/Åndalsnes | 189 | 73 | 885 | 1148 |
| Alt 1b | Oslo-Trondheim/Åndalsnes | 2230 | 793 | 377 | 3400 |
| | Oslo-Bergen | 2852 | 1380 | 1341 | 5573 |
| | Oslo-Nord-Norge | 765 | 641 | 525 | 1931 |
| | Bergen-Trondheim/Åndalsnes | 189 | 73 | 885 | 1148 |
| Alt 2 | Oslo-Trondheim/Åndalsnes | 2230 | 793 | 377 | 3400 |
| | Oslo-Bergen | 3148 | 1059 | 1341 | 5547 |
| | Oslo-Nord-Norge | 765 | 641 | 525 | 1930 |
| | Bergen-Trondheim/Åndalsnes | 181 | 103 | 866 | 1150 |
| Alt 3 | Oslo-Trondheim/Åndalsnes | 2226 | 804 | 377 | 3406 |
| | Oslo-Bergen | 2852 | 1380 | 1341 | 5573 |
| | Oslo-Nord-Norge | 759 | 641 | 525 | 1925 |
| | Bergen-Trondheim/Åndalsnes | 181 | 103 | 866 | 1150 |
| Alt 5 | Oslo-Trondheim/Åndalsnes | 2225 | 829 | 376 | 3430 |
| | Oslo-Bergen | 2852 | 1380 | 1341 | 5573 |
| | Oslo-Nord-Norge | 680 | 720 | 525 | 1925 |
| | Bergen-Trondheim/Åndalsnes | 181 | 104 | 864 | 1150 |

3.1.2 Hovedresultater tonnkilometer

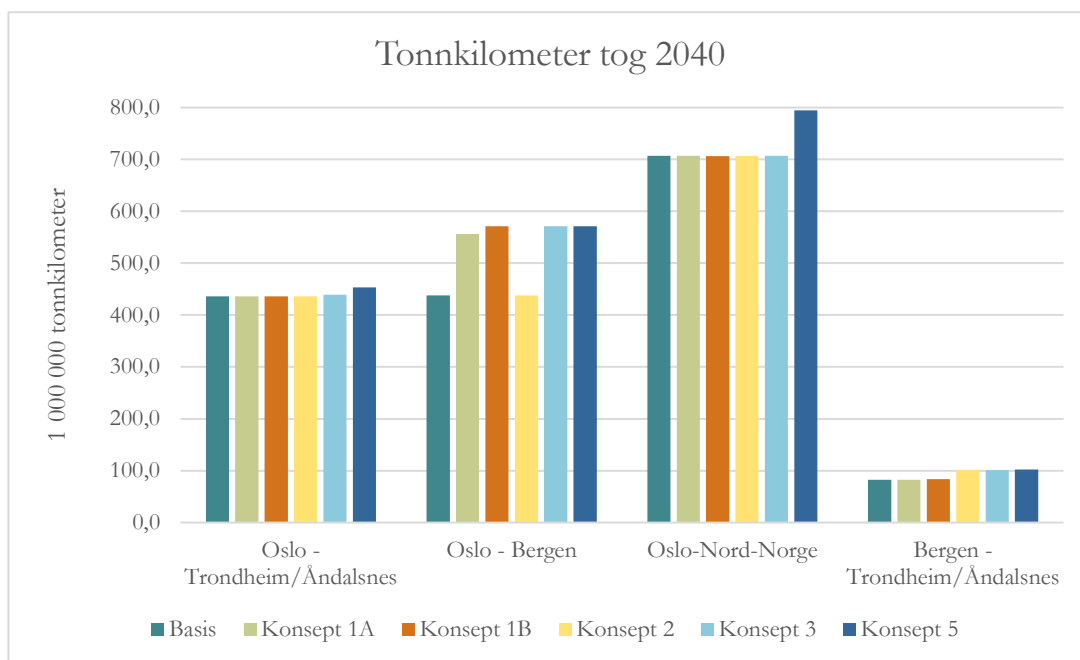
Tabell 3 viser beregnede tonnkilometer pr transportmiddel i de samme korridorene (for de samme relasjonene) som vist for tonnmengder i avsnitt 3.1.1. Det er viktig å huske på at det i enkelte tilfeller er blitt kortere distanse på en relasjon, f.eks. Bergen-Trondheim/Åndalsnes i konsept 3 og 5 (pga at man slipper å gå via Alnabru når Gjøvikbanen kobles med Dovrebanen).

Tabell 3 Beregnet transportarbeid pr transportform i utvalgte korridorer 2040. Millioner tonnkm.

| Beregningsår2022 | | Millioner tonnkilometer | | |
|-------------------------|------------------------------|--------------------------------|------------|-------------|
| Scenario | Relasjon | Lastebil | Tog | Skip |
| Basis | Oslo - Trondheim/Åndalsnes | 789,9 | 334,1 | 332,0 |
| | Oslo - Bergen | 1019,6 | 309,9 | 710,2 |
| | Oslo - Nord-Norge | 606,1 | 514,4 | 677,6 |
| | Bergen - Trondheim/Åndalsnes | 96,0 | 60,1 | 250,2 |
| Alt 1a | Oslo - Trondheim/Åndalsnes | 789,9 | 334,1 | 332,0 |
| | Oslo - Bergen | 965,7 | 361,4 | 710,0 |
| | Oslo - Nord-Norge | 606,1 | 514,4 | 677,6 |
| | Bergen - Trondheim/Åndalsnes | 96,0 | 60,2 | 250,2 |
| Alt 1b | Oslo - Trondheim/Åndalsnes | 789,9 | 334,1 | 332,0 |
| | Oslo - Bergen | 953,7 | 374,4 | 709,9 |
| | Oslo - Nord-Norge | 606,1 | 514,3 | 677,6 |
| | Bergen - Trondheim/Åndalsnes | 94,1 | 63,0 | 250,2 |
| Alt 2 | Oslo - Trondheim/Åndalsnes | 789,4 | 334,2 | 332,0 |
| | Oslo - Bergen | 1019,6 | 309,9 | 710,2 |
| | Oslo - Nord-Norge | 606,1 | 514,3 | 677,6 |
| | Bergen - Trondheim/Åndalsnes | 91,3 | 75,0 | 241,9 |
| Alt 3 | Oslo - Trondheim/Åndalsnes | 787,8 | 350,2 | 327,6 |
| | Oslo - Bergen | 953,7 | 374,4 | 709,9 |
| | Oslo - Nord-Norge | 601,8 | 514,7 | 677,6 |
| | Bergen - Trondheim/Åndalsnes | 91,3 | 74,8 | 241,9 |
| Alt 5 | Oslo - Trondheim/Åndalsnes | 787,6 | 352,4 | 327,6 |
| | Oslo - Bergen | 953,7 | 374,4 | 709,9 |
| | Oslo - Nord-Norge | 542,2 | 581,1 | 677,6 |
| | Bergen - Trondheim/Åndalsnes | 91,3 | 74,9 | 241,9 |



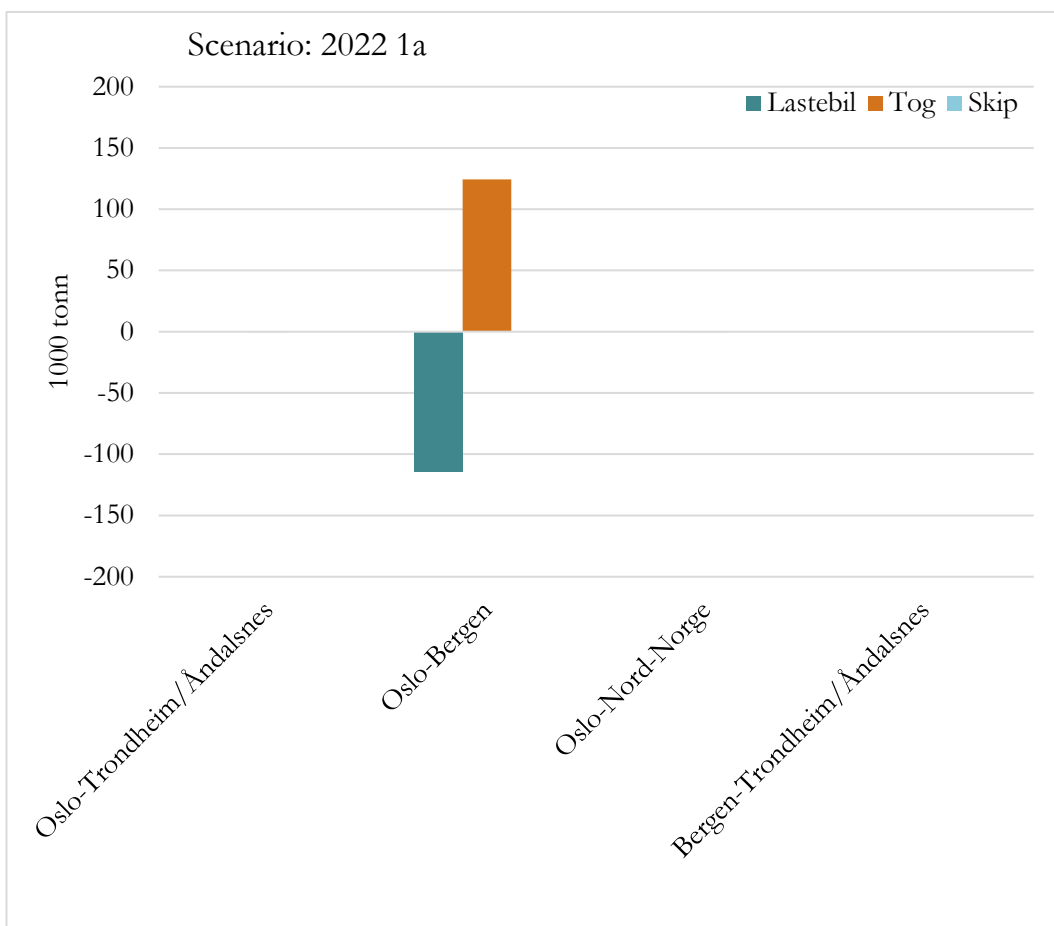
Figur 6 Beregnede tonnkilometer på tog i korridorene, 2022.



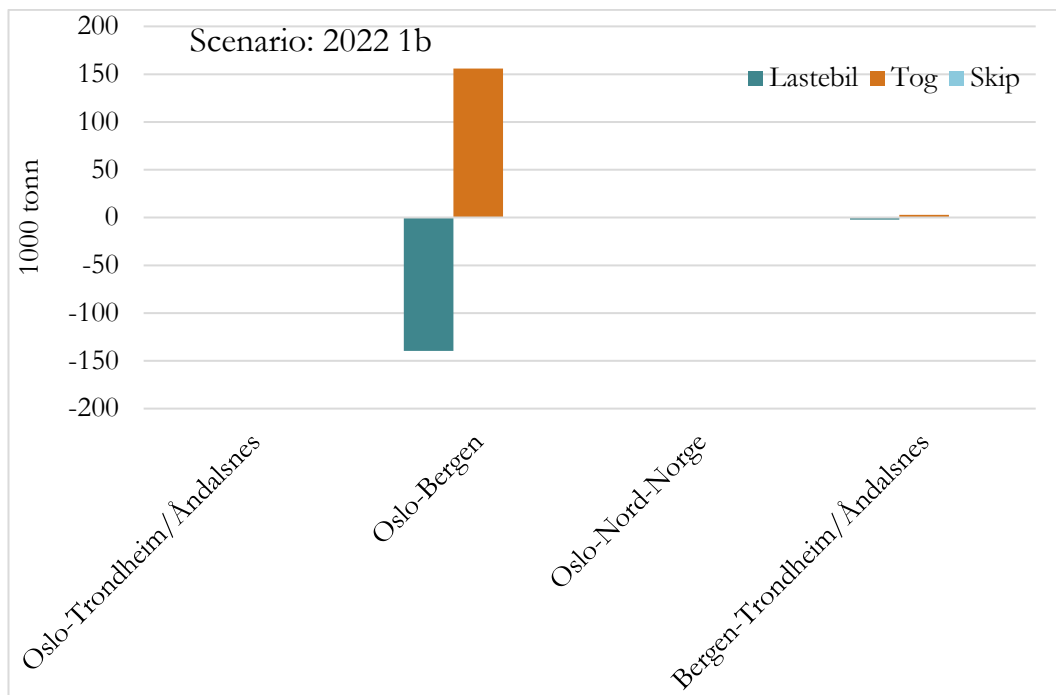
Figur 7 Beregnede tonnkilometer på tog i korridorene, 2040.

3.2 Endring i tonnmengde 2022

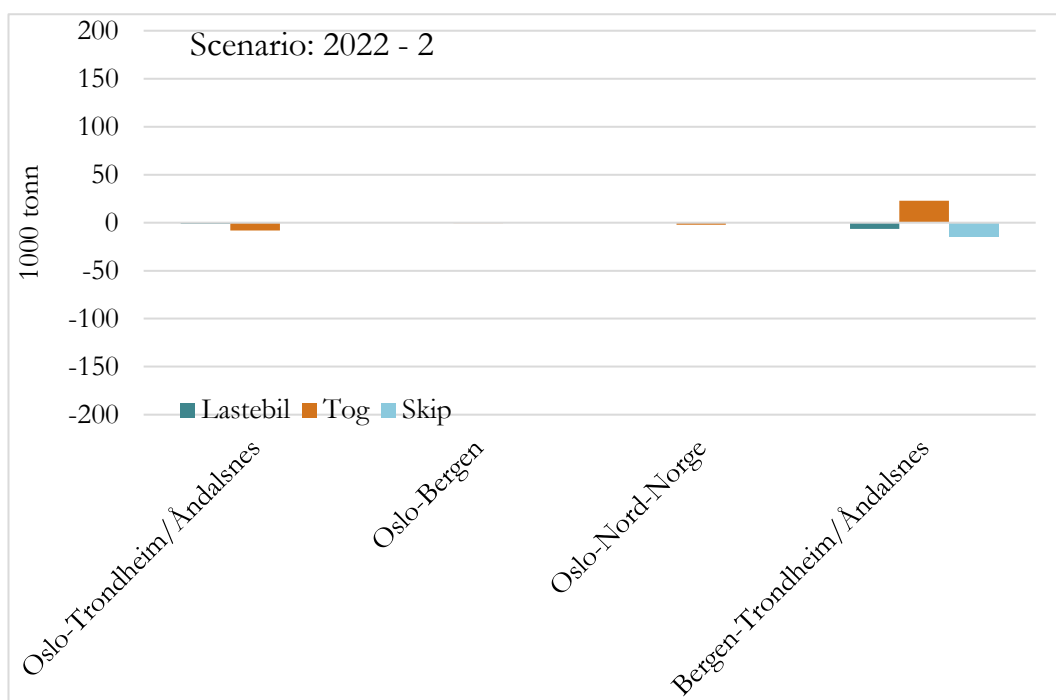
I forrige delkapittel ble hovedresultatene for alle konseptene presentert. Tendensen er at tonnkilometer endrer seg med samme trend som tonnmengde. I dette delkapittelet følger illustrasjoner av hvordan endringen i tonnmengden opptrer i de ulike konseptene for henholdsvis 2022 og 2040.



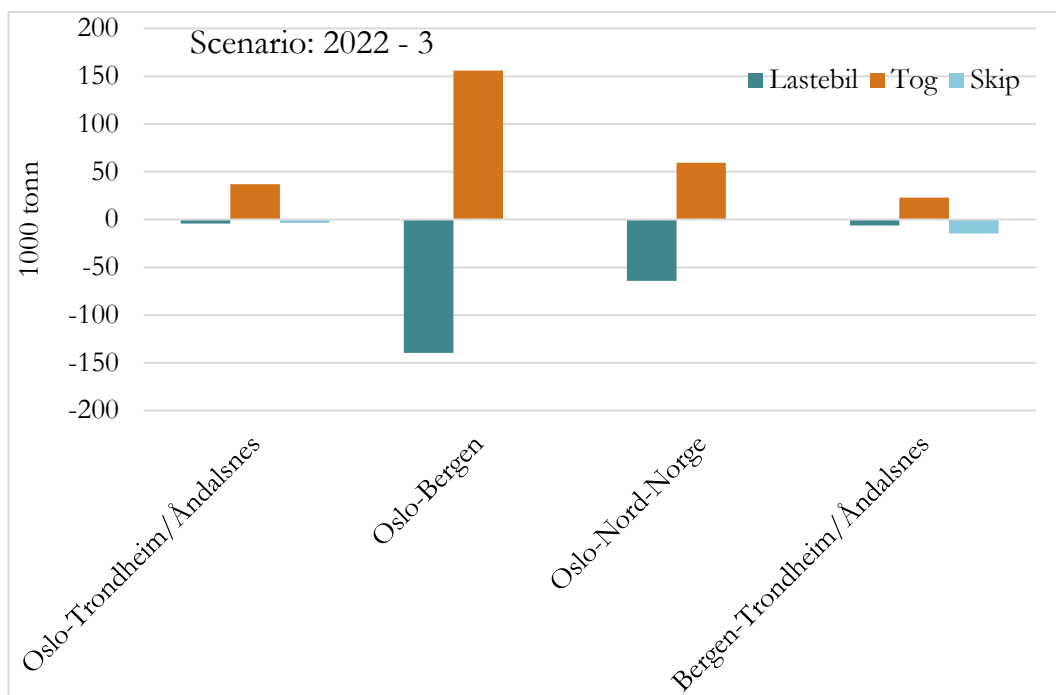
Figur 8 Endring i tonnmengde konsept 1A, 2022



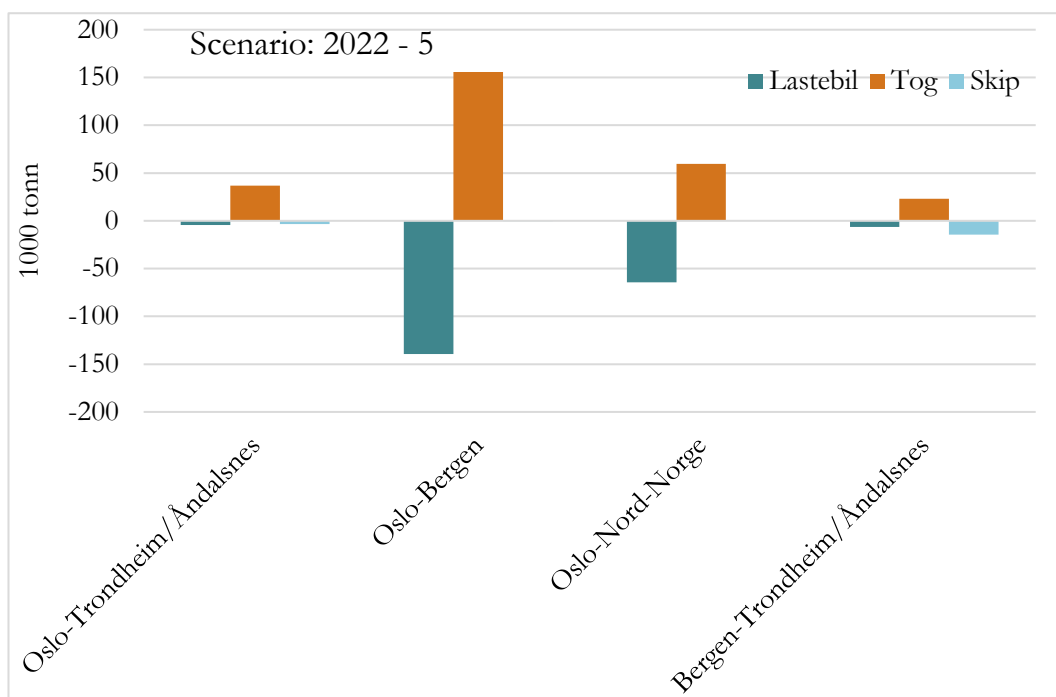
Figur 9 Endring i tonnmengde konsept 1b, 2022



Figur 10 Endring i tonnmengde konsept 2, 2022

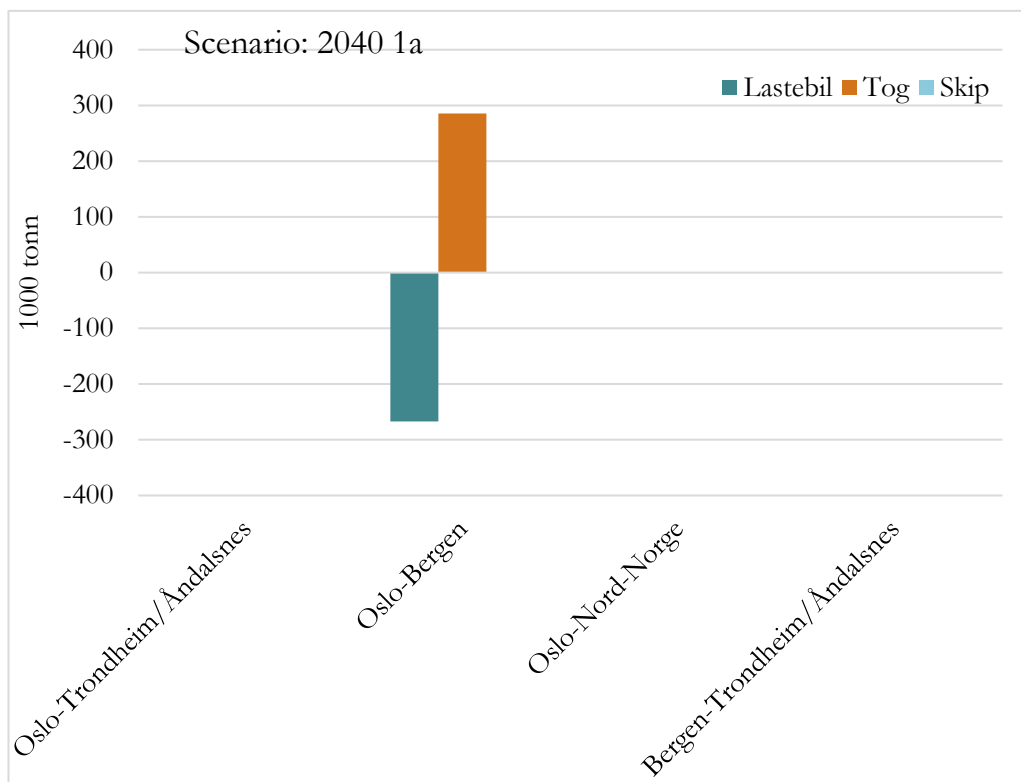


Figur 11 Endring i tonnmengde konsept 3, 2022

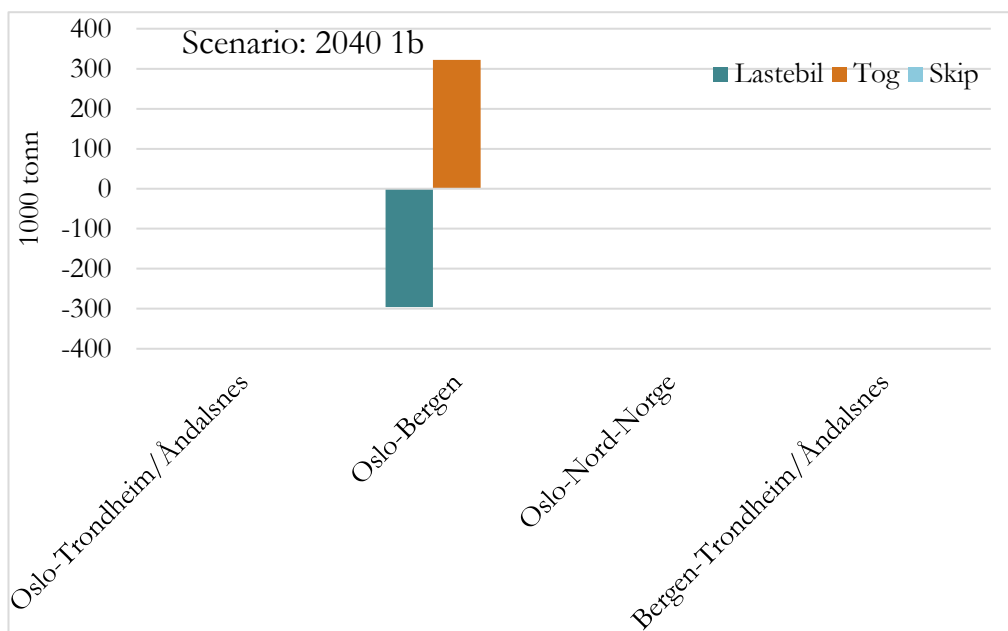


Figur 52 Endring i tonnmengde konsept 5, 2022

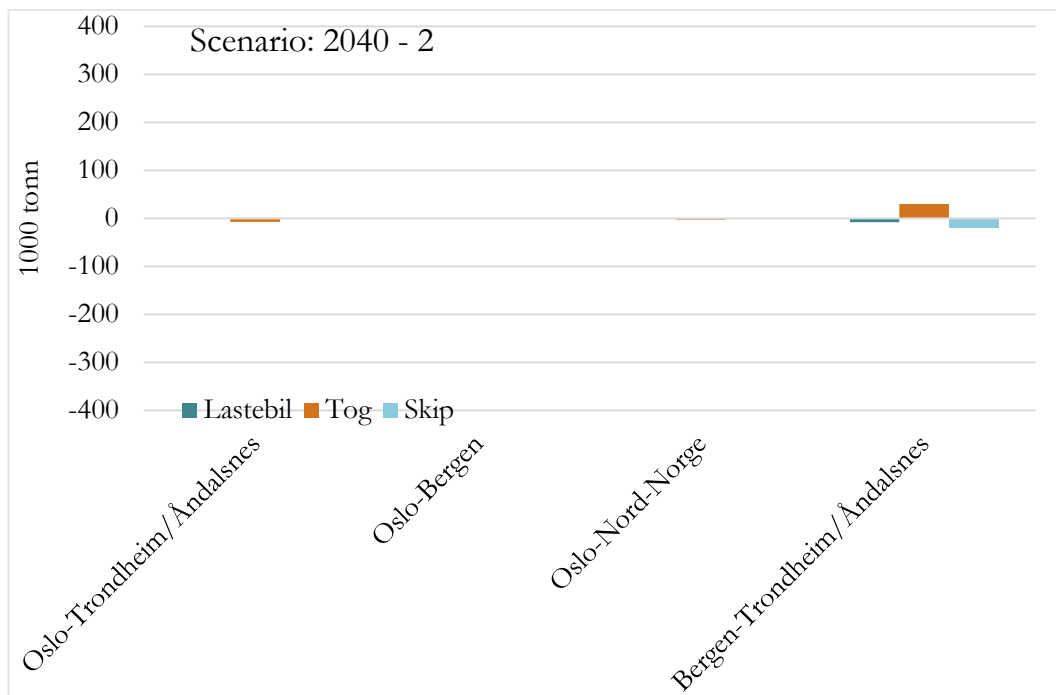
3.3 Endring i tonnmengde 2040



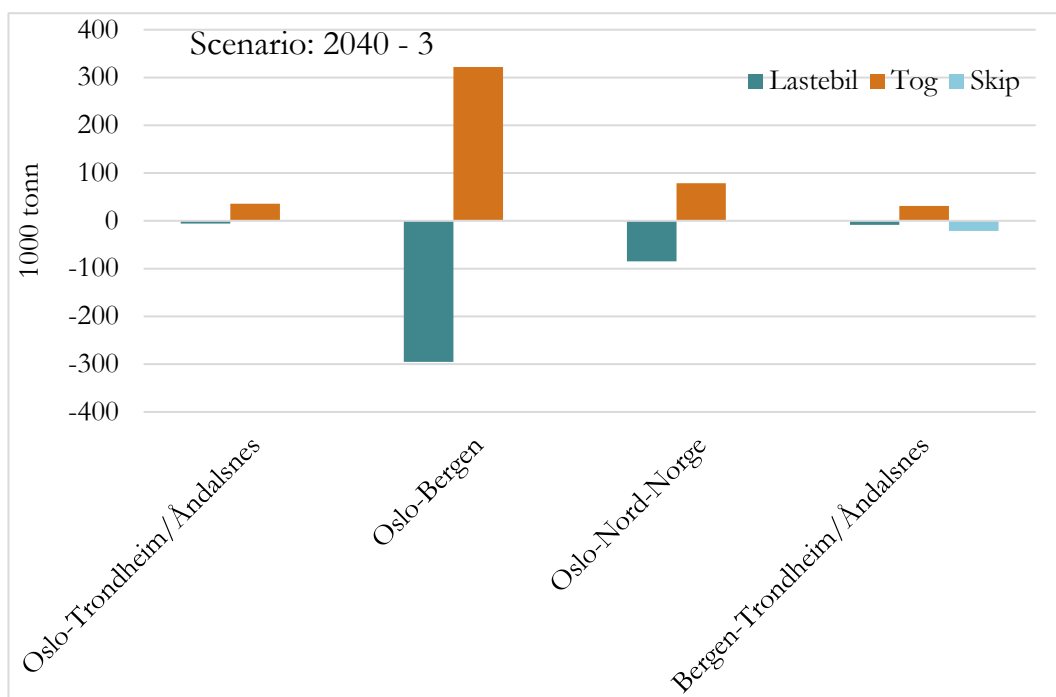
Figur 63 Endring i tonnmengde konsept 1A, 2040



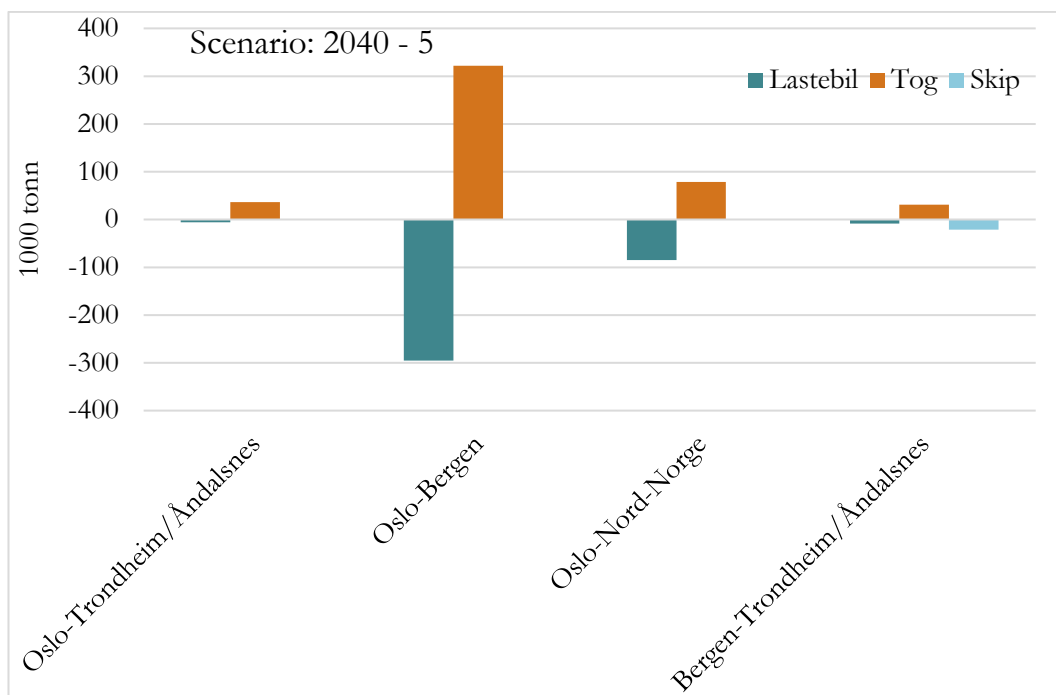
Figur 74 Endring i tonnmengde konsept 1B, 2040



Figur 85 Endring i tonnmengde konsept 2, 2040



Figur 16 Endring i tonnmengde konsept 3, 2040



Figur 97 Endring i tonnmengde konsept 5, 2040

3.4 Kommentarer og tolkning av resultatene

I avsnitt 3.1 presenterte vi følgende hovedresultater:

- Konsept 3 og konsept 5 gir størst utslag.
 - Svingningene er relativt like når vi ser på tonnmengder, men med en forskjell mellom Oslo og Nord-Norge. Denne forskjellen finner vi også igjen når vi ser på tonnkilometer.
- Det varierer fra konsept til konsept hvilke relasjoner som får størst utslag.
- For tonnkilometer ser vi mange av de samme tendensene som for tonnmengde.

Hvor store endringer det blir mellom konseptene vil avhenge av hvor mye gods som endrer transportløsning i hvert tilfelle. Godsmodellen opererer med godsstrømmer mellom bedrifter, og i noen tilfeller vil et fåtall mindre godsstrømmer endre transportløsning, mens man i andre tilfeller finner store godsstrømmer finner nye transportløsninger.

Det å koble sammen Gjøvikbanen og Dovrebanen ser spesielt ut til å påvirke trafikken mellom vest og nord, mens trafikken mellom Østlandet og Nord-Norge påvirkes i mindre grad. Årsaken til dette er forutsetningen om at sammenkoblingen gjør at gods kan gå direkte mellom Bergen og Trøndelag/Nord-Norge uten å gå innom Oslo/Alnabru. For tog samstemmer endringen i tonnmengde og endringen i

tonnkilometer i stor grad. På relasjonene mellom Bergen og Trøndelag/Nord-Norge blir det imidlertid en innkorting av distansen i konsept 3 og 5, som gjør at økt volum på tog likevel kan medføre færre tonnkilometer.

Vedlegg

Soner brukt i figurer og tabeller:

| Endepunkt | Kommune | NTP-sonenr | NTP-sone |
|------------------|----------------|------------|------------------|
| Oslo | Vestby | 1 | Akershus og Oslo |
| | Ski | 1 | Akershus og Oslo |
| | Ås | 1 | Akershus og Oslo |
| | Frogn | 1 | Akershus og Oslo |
| | Nesodden | 1 | Akershus og Oslo |
| | Oppegård | 1 | Akershus og Oslo |
| | Bærum | 1 | Akershus og Oslo |
| | Asker | 1 | Akershus og Oslo |
| | Aurskog-Høland | 1 | Akershus og Oslo |
| | Sørum | 1 | Akershus og Oslo |
| | Fet | 1 | Akershus og Oslo |
| | Rælingen | 1 | Akershus og Oslo |
| | Enebakk | 1 | Akershus og Oslo |
| | Lørenskog | 1 | Akershus og Oslo |
| | Skedsmo | 1 | Akershus og Oslo |
| | Nittedal | 1 | Akershus og Oslo |
| | Gjerdrum | 1 | Akershus og Oslo |
| | Ullensaker | 1 | Akershus og Oslo |
| | Nes | 1 | Akershus og Oslo |
| | Eidsvoll | 1 | Akershus og Oslo |
| | Nannestad | 1 | Akershus og Oslo |
| | Hurdal | 1 | Akershus og Oslo |
| | Oslo | 1 | Akershus og Oslo |
| | Drammen | 11 | Drammen |
| | Kongsberg | 11 | Drammen |
| | Øvre_Eiker | 11 | Drammen |
| | Nedre_Eiker | 11 | Drammen |
| | Lier | 11 | Drammen |
| | Røyken | 11 | Drammen |
| | Hurum | 11 | Drammen |
| | Flesberg | 11 | Drammen |
| Rollag | 11 | Drammen | |
| Nore_og_Uvdal | 11 | Drammen | |
| Bergen | Fusa | 21 | Bergen |
| | Samnanger | 21 | Bergen |
| | Os | 21 | Bergen |
| | Austevoll | 21 | Bergen |
| | Sund | 21 | Bergen |
| | Fjell | 21 | Bergen |
| | Askøy | 21 | Bergen |
| | Osterøy | 21 | Bergen |
| | Meland | 21 | Bergen |
| | Øygarden | 21 | Bergen |
| | Radøy | 21 | Bergen |
| | Lindås | 21 | Bergen |
| | Austrheim | 21 | Bergen |
| | Fedje | 21 | Bergen |
| | Masfjorden | 21 | Bergen |
| Bergen | 21 | Bergen | |
| Åndalsnes | Molde | 28 | Romsdal |
| | Vestnes | 28 | Romsdal |

| | | | |
|-------------------|----------------|----|-----------|
| | Rauma | 28 | Romsdal |
| | Neset | 28 | Romsdal |
| | Midsund | 28 | Romsdal |
| | Sandøy | 28 | Romsdal |
| | Aukra | 28 | Romsdal |
| | Fræna | 28 | Romsdal |
| | Eide | 28 | Romsdal |
| | Gjemnes | 28 | Romsdal |
| Trondheim | Hemne | 30 | Trondheim |
| | Snillfjord | 30 | Trondheim |
| | Hitra | 30 | Trondheim |
| | Frøya | 30 | Trondheim |
| | Agdenes | 30 | Trondheim |
| | Oppdal | 30 | Trondheim |
| | Rennebu | 30 | Trondheim |
| | Meldal | 30 | Trondheim |
| | Orkdal | 30 | Trondheim |
| | Røros | 30 | Trondheim |
| | Holtålen | 30 | Trondheim |
| | Midtre_Gauldal | 30 | Trondheim |
| | Melhus | 30 | Trondheim |
| | Skaun | 30 | Trondheim |
| | Klæbu | 30 | Trondheim |
| | Malvik | 30 | Trondheim |
| | Selbu | 30 | Trondheim |
| | Tydal | 30 | Trondheim |
| | Trondheim | 30 | Trondheim |
| Nord-Norge | Bodø | 34 | Salten |
| | Meløy | 34 | Salten |
| | Gildeskål | 34 | Salten |
| | Beiarn | 34 | Salten |
| | Saltdal | 34 | Salten |
| | Fauske | 34 | Salten |
| | Skjerstad | 34 | Salten |
| | Sørfold | 34 | Salten |
| | Steigen | 34 | Salten |
| | Hamarøy | 34 | Salten |
| | Bindal | 33 | Helgeland |
| | Sømna | 33 | Helgeland |
| | Brønnøy | 33 | Helgeland |
| | Vega | 33 | Helgeland |
| | Vevelstad | 33 | Helgeland |
| | Herøy | 33 | Helgeland |
| | Alstahaug | 33 | Helgeland |
| | Leirfjord | 33 | Helgeland |
| | Vefsn | 33 | Helgeland |
| | Grane | 33 | Helgeland |
| | Hattfjelldal | 33 | Helgeland |
| | Dønna | 33 | Helgeland |
| | Nesna | 33 | Helgeland |
| | Hemnes | 33 | Helgeland |
| | Rana | 33 | Helgeland |
| | Lurøy | 33 | Helgeland |
| | Træna | 33 | Helgeland |
| | Rødøy | 33 | Helgeland |

