

FYLKESTINGSSAK

Saksnummer	Utvalg/komite	Dato
182/2023	Fylkesrådet	16.05.2023
114/2023	Fylkestinget	12.06.2023

Nordland fylkeskommunes innspill til Nasjonal transportplan 2025-2036

Sammendrag

Saken omhandler innspill til kommende NTP 2025-2036 (NTP). Som grunnlag til NTP har de statlige transportetatene fått to hovedoppdrag fra Samferdselsdepartementet (SD) og Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) - utredningsoppdraget og prioriteringsoppdraget.

Utredningsoppdraget vurderer transportbehovet framover og har kartlagt utfordringer og behov som bør løses i kommende NTP. Besvarelsen fra utredningsoppdraget gir grunnlag for transportetatenes anbefalinger til fordeling av ressursbruken og tiltak i NTP.

Transportetatene har besvart sine oppdrag gjennom flere rapporter, og som nå er ute på offentlig høring. De økonomiske rammene til NTP vil reduseres betydelig som følge av de nye utfordringene og omstillingsbehovene Norge står overfor, og at den gjeldende NTP 2022-2033 ikke i tilstrekkelig grad er tilpasset de fremtidige økonomiske rammene.

Forslag fra transportetatene bærer preg av å være en plan for utvikling av det statlige transportsystemet, og i svært begrenset grad rettet mot det øvrige transportsystemet/forvaltningsnivå. Det store vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet er ikke prioritert.

Nordland sin andel av prioriteringer i NTP er svært begrenset sammenliknet med regioner i Sør-Norge og mer befolkningstunge områder. Det er kun E6 Megården-Mørsvikbotn (prosjekter over 1 mrd. kr) som foreslås. Flere prosjekter som ligger inne i gjeldende NTP foreslås ikke videreført.

Skal vi nå klimamålene mot 2030 krever dette betydelig økt satsing på omstilling til lavutslipp i transportsektoren på alle transportformer og forvaltningsnivå, og langt høyere enn det som foreslås av etatene.

Prioriteringene tar heller ikke i tilstrekkelig grad hensyn til å løse de utfordringer som Nordland står overfor med tanke på et dårlig dimensjonert transportsystem som svekker regionenes samfunnssikkerhet og beredskap.

Transportetatene er bedt av SD/NKD om å prioritere tiltak basert på samfunnsøkonomiske

analyser, og dette klarer ikke å fange opp i tilstrekkelig grad samfunnskritisk transportbehov og reelle samfunnseffekter av samferdselstiltak i nord.

Norge og Europa står overfor nytt trusselbilde som følge av krigen i Ukraina og nye medlemmer i NATO. Dette krever økt satsing på transportinfrastrukturen som er i bedre stand til forflytninger av tunge militære transportert.

Vedlegg: Utfordringsnotat

Bakgrunn

Nasjonal transportplan og prosess

Nordland fylkeskommune (NFK) ble 3. april invitert av Samferdselsdepartementet (SD) og Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) til å gi skriftlig innspill til transportetatens svar på oppdragene til neste transportplan – NTP 2025-2036. Høringsfrist er 3. juli.

Transportvirksomhetene – det vil si Statens vegvesen, Nye Veier, Jernbanedirektoratet, Bane NOR, Kystverket og Avinor har fått to store hovedoppdrag fra SD og NFD som grunnlag for kommende NTP. Det ene er *utredningsoppdrag* og det andre er *prioriteringsoppdrag*.

Dagens NTP gjelder for perioden 2022-2033, og ny NTP skulle egentlig gjelde for perioden 2026-2037. Regjeringen bestemte imidlertid i fjor at NTP skulle fremskyndes med ett år. Det vil si at den nye NTP vil gjelde for perioden 2025-2036.

Bakgrunnen for endringen er de nye utfordringene og omstillingsbehovene Norge står overfor, og at den gjeldende transportplanen ikke i tilstrekkelig grad er tilpasset de fremtidige økonomiske rammene.

Selve arbeidet med Stortingsmeldingen pågår hos SD og NFD frem til mars 2024 og skal behandles i Stortinget i juni samme år.

Høringsaken med lenker til transportvirksomhetenes leveranser er tilgjengelig på denne [nettsiden](#).

Konseptutvalgsutredninger for Nord-Norge

Som en del av grunnlaget til den nye NTPen er det igangsatt to store konseptvalgutredninger (KVU) for Nord-Norge. Disse utredningene overleveres til Samferdselsdepartementet i august i år.

Den ene er KVU for transportløsninger i Nord-Norge og skal legge grunnlaget for framtidens transportsystemer i landsdelen. All transport – både veg, jernbane, sjøfart og luftfart inngår i utredningen. KVUen skal konsentrere seg om de lange transportstrekningene.

Den andre KVUen belyser Nord-Norgebanen. Denne utreder ulike konseptuelle jernbaneløsninger mellom Fauske og Tromsø, med mulig arm til Harstad. Utredningen skal i ulik grad svare på behov for næringstransporter og persontransporter. Dette må også ses i sammenheng med tilstøtende jernbanestrekninger som Ofotbanen og Nordlandsbanen.

Videre prosesser

- SD og NFD har gitt transportetatene i oppdrag å oppdatere sine leveranser (fra mars) frem til gjennomgang hos SD/NFD 3. oktober 2023. Det vil derfor være pågående prosesser som vil kunne ha betydning for den endelige anbefalingen. I tillegg arbeides det videre med å optimalisere eksisterende utbyggingsporteføljer og samfunnsøkonomiske analyser.
- Det legges opp til regionale politiske møter mellom SD/NFD og fylkeskommuner, de store byene og Sametinget høsten 2023, for gjennomgang av innspillene til NTP.

Målstruktur i NTP

Målstrukturen som gjelder for kommende NTP 2025-2036 er gitt i prioriteringsoppdraget til transportetatene. Målene er de samme som i gjeldende NTP 2022-2033, med unntak av at det er presisert at det overordnede målet gjelder «i hele landet». Det overordnede målet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050. Under dette hovedmålet ligger de fem delmålene. Målstrukturen er en vesentlig forutsetning for transportetatenes besvarelse på oppdragene til NTP.



Figur 1: Målstruktur for Nasjonal transportplan 2025-2036

NFK sin organisering av arbeidet med NTP

NFK inviterte 22. februar 2023 kommuner, interkommunale politiske råd, næringsliv, arbeidsliv, interesseorganisasjoner og andre interessenter til å gi skriftlig innspill til fylkeskommunens høringsuttalelse til transportetatenes utredningsoppdrag og prioriteringsoppdrag til NTP 2025-2036. Frist for innspill ble satt til innen 24. april.

NFK har mottatt mange grundig og gode innspill med tydelige prioriteringer innen de ulike transportformene for investeringer, drift, vedlikehold og transporttilbud.

NFK gjennomførte et grundig arbeid med høringsinnspill til dagens NTP 2022-2033, og som fortsatt er relevant.

Problemstilling

Det gis i denne delen av saksfremlegget en nærmere beskrivelse over utfordringer og muligheter for vekst og utvikling i Nordlandssamfunnet, omstilling til lavutslippssamfunnet og ivaretagelse av innbyggernes samfunns- og forsyningssikkerhet. Dette vil være sentrale premisser for hvordan man kan løse transportbehov og transportutfordringer på en god og effektiv måte, og til det beste for Nordlandssamfunnet. For mer utfyllende beskrivelse vises til vedlagte notat til dette saksfremlegget.

Ved inngangen til 2023 var det 241.084 innbyggere i Nordland. Alderssammensetningen av

befolkningen i fylket viser at andelen eldre øker og andelen yngre blir lavere, og dette vil være ei stor utfordring for Nordland.

Nordland har et variert og lønnsomt næringsliv i sterk vekst fordelt over hele Nordland. Det både planlegges og etableres store grønne industrisatsinger over hele fylket og disse vil skape mange nye kompetansearbeidsplasser og gi flere innbyggere.

Totalt er det 118.497 sysselsatte i Nordland ved inngangen av 2023. Det har aldri før vært så mange sysselsatte i Nordland, og arbeidsledigheten ligger på 1,2 %. Det er store rekrutteringsutfordringer både i privat og offentlig sektor.

Klimagassutslippene i 2030 skal reduseres med minst 55 % fra utslippsnivået i 1990 og innen 2050 reduseres til 90 til 95 %. 33 % av nasjonale klimagassutslipp i dag kommer fra transport. Vegtrafikken står for omtrent halvparten av utslippene.

Russlands invasjon av Ukraina har markant endret den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa og verden. Som del av totalforsvaret innebærer dette å dimensjonere transportinfrastrukturen til forsvarets transportbehov og standardkrav, og som sikrer en pålitelig, rask og effektiv forflytning av militære tropper, og store mengder av tungt materiell og utstyr. En utvidelse av NATO med Finland og Sverige kan åpne for mer forflytning av allierte styrker og materiell mellom landene.

Det forventes at Nord-Norge vil kunne oppleve større utslag av klimaendringer enn resten av landet. Mer ekstremvær, flom, skred, snøfokk, overvannsskader og økt havnivå vil sette transportinfrastrukturen på prøve, og en økt risiko knyttet til naturhendelser vil kunne få store konsekvenser for transportsikkerheten og fremkommeligheten i transportsystemet. Dette påvirker samfunnssikkerhet og beredskap.

Prioriteringsrammer i NTP

I gjeldende NTP er de økonomiske rammene i perioden 2022-2033 på 1.200 mrd. kr, hvor 1.076 mrd. kr er statlige midler og 123 mrd. kr er bompenger. Da gjeldende NTP ble fremlagt, var det lagt opp til årlig gjennomsnitt i statlige midler i første periode 2022-2027 på 84,86 mrd. kr og øker til 94,48 mrd. kr i siste perioden 2028-2033. I den nye NTP legges det opp til årlig gjennomsnitt på 81 mrd. kr, slik det går frem av tabell 1.

Prosjekter i gjeldende NTP gjennomgås på nytt av transportvirksomhetene og det ses på muligheter for hvordan prioriterte og nye prosjekter kan bygges til lavere kostnader og/eller med høyere samfunnsnytte. Optimalisering av prosjekter pågår kontinuerlig fra idéfase og frem til ferdigstilling. Systemet med porteføljestyring ble innført i gjeldende NTP 2022-2033. Dette legger til rette for nødvendig fleksibilitet hos transportvirksomhetene til planleggingen og realiseringen av prosjektene gjennom planperioden. Transportvirksomhetene skal årlig oppdatere tilrådingen til SD etter at statsbudsjettene er fastsatt, om hvordan gjennomføringsrekkefølgen av de store prosjektene/effektpakkene/vegstrækningene i porteføljen skal gjennomføres.

Her vil det være risiko for at prosjekter reduseres i omfang og standard, mens andre prosjekter kan få utsatt oppstart eller utsatt gjennomføring i påvente av ny teknologi og digitalisering som kan redusere kostnadene eller erstatter de opprinnelige løsningene på utfordringene. Økte bygge- og driftskostnader gir mindre igjen for hver krone som benyttes til

bygging og drift av transportinfrastrukturen. Det vil i kommende NTP være mindre rom for å starte opp nye store investeringsprosjekter og det vil ta lengre tid å få gjennomført prioriterte prosjekter.

Transportvirksomhetene har fått i oppdrag fra SD og NFD å utarbeide faglig tilråding for prioriteringer av prosjekter og tiltak til kommende NTP (som gjelder dette saksfremlegget), og som må være tilpasset fremtidig transportbehov og økonomiske rammene som er mulig å følge opp fra staten. Virksomhetenes økonomiske ramme å jobbe utfra er med grunnlag i videreføring av statsbudsjettet 2023 på 81 mrd. kr til NTP formål, ramme 2 i tabell 1 nedenfor. Det er gitt alternative rammer med utgangspunkt i 2023-statsbudsjettet, på minus 10 % i ramme 1 og pluss 10 % i ramme 3.

Tabellen nedenfor viser de gjennomsnittlige årlige rammene som transportvirksomhetene skal prioritere innen investeringer, vedlikehold og drift av infrastruktur og drift av statlig transporttjenester, fordelt på formål. Det vises også til gjennomsnittlig årlige bevilgninger til gjeldende NTP i første periode 2022-2027.

I milliarder kroner

Formål	Ramme 1 - 10 %	Ramme 2 2023- budsjett	Ramme 3 + 10 %	Gj.sn. per år NTP 2022- 2027
Vegformål (ekskl. Nye Veier)	28,035	31,150	34,265	35,271
Nye Veier	5,493	6,103	6,713	6,114
Fylkesveger	3,563	3,959	4,355	4,038
Jernbaneformål	28,263	31,403	34,543	32,238
Kystforvaltning	1,894	2,104	2,315	2,855
Byområdene	5,633	6,259	6,885	7,601

Tabell 1: Gjennomsnittlig årlige rammer til transportetatene

Regjeringen understreker at de foreslåtte økonomiske rammene ikke vil være fasiten for hvordan de endelige økonomiske rammene i neste NTP vil se ut. De endelige rammene og fordelingen til ulike formål vil regjeringen nå gå i gang med å vurdere, etter at de faglige rådene fra virksomhetene er fremlagt. Det er prioriteringene i de årlige statsbudsjettene som endelig avgjør størrelsen og tempo for satsingene i samferdselssektoren.

Vurderingene av samfunnsøkonomisk lønnsomhet utgjør et viktig faglig grunnlag for virksomhetenes forslag til prioriteringer til kommende NTP. I regjeringens senere beslutninger vil også andre hensyn kunne vektlegges.

Ifølge regjeringen vil det bli viktigere å ta vare på og utnytte den eksisterende infrastrukturen og transporttilbudene bedre. Bevilgninger til vedlikehold og drift vil økes betydelig. Teknologi og digitalisering vil stadig bli viktigere for å nå de transportpolitiske målene i NTP på en kostnadseffektiv måte.

Transportetatenes prioriteringsgrunnlag

SD og NKD ber i oppdrag til transportetatene om å prioritere ressursbruken innenfor følgende:

- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Lønnsomme tiltak skal i utgangspunktet prioriteres foran ulønnsomme.
- Beregningstekniske økonomiske rammer (utgangspunktet er samferdselsbudsjett 2023 (ramme 2), + 10 % ramme 3 og – 10 % ramme 1)

Prioriteringsprinsippene for transportetatene er med bakgrunn i målstruktur og de fem delmålene i figur 1 i dette saksfremlegget.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Den samfunnsøkonomiske modellen vektlegger i stor grad sammenhengen mellom antall reisende/kjøretøy (ÅDT) og tidsinnkorting i vurderingen av nytten av transporttiltak. Dette gir effekt i de mer folketette områdene i Sør-Norge med mange reisende. I nord er det derimot store avstander og uregelmessig tilgjengelighet i transportsystemet, og relativt sett lavt folketall. Modellen fanger ikke opp merverdi for forsvarsevnen i nord, og som er av stor nasjonal og internasjonal betydning. Heller ikke virkninger av samfunnssikkerhet og beredskap, mer ekstremvær og klimaendringer og regularitet og pålitelighet (stengninger/forsinkelser) som påvirker transportene. Analysene fanger heller ikke opp verdier som transporteres (f.eks. laksevogn tog med verdier på 2 mill. kr (per mars 2023) kontra pukk/grus), områder med stor verdiskaping og økonomisk aktivitet og potensiale for produktivitetsøkning. Analysene tar heller ikke i tilstrekkelig grad hensyn til effekter av styrking av bo- og arbeidsmarkedsregioner og som er viktig for rekruttering og bedre utnyttelse av arbeidskraften.

Drøfting

Drøftingsdelens inndeling - leserveiledning

Formålet med saksfremlegget er å gi høringssvar på transportvirksomhetenes svar på hovedoppdragene fra SD og NFD til neste NTP 2025-2036. Videre å prioritere i rangert rekkefølge konkrete prosjekter og tiltak i kommende NTP 2025-2036 til beste for vekst og utvikling av Nordlandssamfunnet.

I denne delen av saksfremlegget er det strukturert på følgende måte nedenfor:

Del 1: Beskriver grunnlaget for å anbefale de ulike prioriteringene til transportplanen.

Del 2: Strategiske anbefalinger på hvordan utvikle transportsystemet i Nordland i *hele transportplanens periode 2025-2036*. Dernest beskriver hvilke funksjoner og betydning anbefalingene gir for gods- og persontransporter i fylket, og med resten av landet.

Del 3: Konkrete anbefalinger på prioriteringer i rangert rekkefølge av prosjekter og tiltak i første del av transportplanens *periode 2025-2030*.

Del 1 - Grunnlag for prioriteringer

Forslag til prioriteringer av prosjekter og tiltak, drift, vedlikehold og statlig kollektivtransporter er gjort med bakgrunn i innkomne skriftlig innspill fra Nordlandssamfunnet i april, tidligere prosess med NFK sitt innspill til gjeldende NTP 2022-2033, samt transportetatenes svar på *utfordringsoppdrag* og *prioriteringsoppdrag*. Det er også hensyntatt i prioriteringene de utfordringer og mulighetene som er omtalt under problemstilling i dette saksfremlegget.

[Regional transportplan Nordland 2022-2033](#) er også en del av grunnlaget i prioriteringene til NTP.

Hovedforutsetningene for prioriteringene er å løse de største og viktigste transportbehovene og utfordringer innenfor alle transportformer og i helhetlig sammenheng, til det beste for vekst og samfunnsutvikling i Nordland.

Det er forsøkt å legge til grunn økonomisk realistiske prioriteringer av prosjekter og tiltak i første seksårsperiode av NTP (2025-2030), men samtidig sørge for å ivareta en offensiv prioriteringsliste som ivaretar Nordlands interesser best mulig. Det er i prioriteringene lagt til grunn hensynet til å oppnå målstrukturen i NTP - *et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050*, samt de fem delmålene, jfr. figur i 1.

Bærekraftig «Fra kyst til marked»-strategi og transportkorridorer

Fylkeskommunene og næringslivet står samlet om felles nordnorsk bærekraftig strategi «Fra kyst til marked», og er retningsgivende for prioriteringer av transportløsninger og transportkorridorer. Målet med strategien er å favne helheten i transportkjedene og identifisere behovet for en tydelig koordinering i NTP og statsbudsjettet mellom staten og fylkeskommunen.

Hovedutfordringene i transportkorridorene er å utvikle et trygt, forutsigbart, effektivt og bærekraftig transportsystem som legger til rette for mobilitet og positiv nærings- og samfunnsutvikling i hele Nordland.

Transportkorridorene i Nordland, særlig vegstrekningene nord for Saltfjellet som E6, E10 og rv. 80 har dårlig framføringssikkerhet, forutsigbarhet og i stor grad manglende redundans. Dette utgjør en betydelig utfordring i forhold til samfunnssikkerhet og beredskap.

Strategien «Fra kyst til marked» fokuserer spesielt på følgende i uprioritert rekkefølge:

- E6 gjennom Nordland - *Nord-sør akse*
- E10 Å - Riksgrensen, herunder E10/rv. 85 Hålogalandsvegen - *Øst-vest akse*
- Mellomriksvegene: E10, E12, rv. 73 og rv. 77 - *Øst-vest akse*
- Fylkesvegnett og ferjesamband (miljøvennlig ferjedrift)
- Skredsikring og vinterregularitet
- Farleder, havner og fiskerihavner
- Ofotbanen med dobbeltspor og øvrige effektiviserings- og kapasitetsøkende tiltak
- Nordlandsbanen med flere og lengre krysningsspor, nullutslippsteknologi og øvrige effektiviserings- og kapasitetsøkende tiltak
- Miljøvennlige transportere – Infrastruktur, transportmidler og terminaler, inklusiv infrastruktur for lade-/fyllestasjoner
- Tiltak for økt overføring av gods fra veg til bane og sjø
- Effektive tilknytninger mellom terminaler og bane, veg og havner, samt

- miljøvennlige og effektive bytter mellom transportmidler
- Utvikle transportsystemet i takt med veksten i sjømatnæringen for å utnytte verdiskapingspotensialet effektivt

Det er også lagt vekt på å koble transportformene veg, bane, sjø og luft i sammenheng i transportkorridorer og derigjennom oppnå et transportnett som henger effektivt sammen slik at de ulike transportformene kan komplettere hverandre i så stor grad som mulig.

Del 2 – Strategiske anbefalinger for utvikling av transportsystemet i 2025-2036

Med grunnlag i forutsetningene for prioriteringer som omtalt ovenfor (del 1) vil det i denne delen av saksfremlegget gis strategiske anbefalinger for utvikling av et helhetlig transportsystem i Nordland i hele transportplanens periode 2025-2036.

Strategisk grunnlag for prioriteringer

I de strategiske anbefalingene legges det til grunn å prioritere tiltak som bidrar til økt produktivitet, økonomisk vekst og mobilitet i regionen. Hovedutfordringen vil være å prioritere regularitet og pålitelighet, framkommelighet, sikkerhet, miljøvennlige og tilgjengelige nærings- og persontransporter, med kobling til transportkorridorer. Videre legges det til grunn en innkortingsstrategi som overordnet føring for alle prosjekter, samt tiltak som binder hele fylket tettere sammen og gode kommunikasjoner med nabofylker, resten av landet og naboland. Det prioriteres også å knytte bo-, arbeids- og serviceregioner tettere sammen. Det vektlegges å styrke landets gjennomgående transportakse nord-sør og redusere avhengigheten/sårbarheten for bruk av annet lands infrastruktur som veg og jernbane.

Å ivareta innbyggernes sikkerhet og beredskap er en av statens viktigste oppgaver. Samfunnskritiske funksjoner som veg, bane, sjøfart og luftfart og Forsvarets beredskapsevne og transportbehov må vektlegges høyt i prioriteringene til kommende NTP.

Styrking av forsvarsevne

Oppgradering av hele E6 i Nordland som tilpasses effektive, raske og store og tunge militære transportert vil være avgjørende for nasjonens sikkerhet. Likeledes vil effektive og sikre innseilingsleder til dype og isfrie havner og med effektive koblinger til veg- og jernbanenettet være sentralt. Dagens lufthavner vil være viktige for raske og effektive forflytninger av militære tropper over hele fylket.

De nordiske forsvarssjefene trekker fram Ofotfjorden med dyp og isfri havn i Narvik som en av fire sentrale fjorder og havner for å sikre allierte militære forsterkninger til hele Norden.

Miljøvennlige transporter

Skal vi nå målene om utslippsreduksjon må det bygges tilstrekkelige lade- og fyllestasjoner for kjøretøy og fartøy med ulike energibærere, med god nasjonal dekning. Dette gjelder både for person- og nærings-/godstransporter. Det krever tilstrekkelig produksjonskapasitet av ren fornybar energi, utvikling av nye verdikjeder for produksjon av ulike energibærere, samt tilfredsstillende distribusjonsløsninger og god forsyningssikkerhet over hele landet.

Klimapåvirkninger

Klimaendringer vil sette transportsektoren under press, særlig i den nordlige landsdelen med kystklima der klimapåvirkninger forventes å være størst og der robusthet og redundansen i transportsystemet er minst. Tilpasning av dagens og nye transportsystemer til klimaendringer vil derfor være svært viktig for å sikre transportsystemene tilgjengelighet og pålitelighet.

Teknologi og digitalisering

Elektrifisering av transportsektoren med stadig mer avanserte styringssystemer krever en tilstrekkelig og sikker strømtilførsel for at systemene skal fungere på tilfredsstillende måte.

Elektronisk kommunikasjon (EKOM) og satellittbaserte tjenester blir stadig viktigere. Eksempler på dette er ITS-systemer i vegsektoren, fjernstyrte lufthavner og automatiserte kystleder.

I et sikkert transportsystem vil det være viktig å sikre tilstrekkelig og sikker tilgang og redundans i strøm-, mobil- og fibernett langs transportinfrastrukturen.

Trafikksikkerhet

Nullvisjonen er grunnpilaren innen trafikksikkerhetsarbeidet. Ambisjon er at det ikke skal forekomme drepte eller hardt skadde i trafikken innen 2050. For å oppnå nullvisjonen må også trafikksikkerhetsarbeidet styrkes og bygges på nyansert kunnskap og ha et tverrsektorielt perspektiv. Det forebyggende holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeidet er særlig viktig.

Universell utforming i samferdsel

Det er viktig at all transportinfrastruktur, som bussholdeplasser, jernbanestasjoner, kollektivknutepunkt og terminaler og flyplasser tilrettelegges for universell utforming, samt ombord i kjøretøy/fartøy. Samtidig er det behov for en mer helhetlig satsing på å gjøre reisekjeder universelt utformede og sammenhengende.

NTP må være en helhetlig plan for transportsystemet – uavhengig av forvaltningsnivå

Kommunesektoren (fylker/kommuner) er vegeier for nærmere 90 % av det samlede offentlige vegnettet i Norge, og noenlunde likt fordelt mellom fylkeskommunene og kommunene. Ferjesambandene er en del av vegnettet.

Det er om lag 130 ferjesamband i Norge og 16 av disse er statlig samband (12 %). Det er rundt 100 hurtigbåtsamband i Norge. De aller fleste hurtigbåtsambandene driftes av fylkeskommunene og noen kommunale samband. Nordland fylkeskommune drifter om lag 440 busser og som dekker busslinjene over hele fylket.

Nordland har høye kostnader til drift av kollektivtilbudet og opplever nå en svært høy kostnadsvekst i sektoren. Dette skyldes både generell kostnadsvekst og nye miljøkrav.

Det er et stort og økende vedlikeholdsetterslep på fylkesvegene i Norge. I 2012 ble det utført en kartlegging av etterslepet på fylkesvegnettet i Norge, som del av NTP 2014 - 2023.

Kartleggingen anslo at vedlikeholdsetterslepet på fylkesveg i Nordland var på 7,8 mrd kr. Prisjustert vil denne summen i dag være på 11 – 12 mrd. kr. Det pågår nå et landsdekkende arbeid for å få en oppdatert oversikt over vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet.

Statens vegvesen kartla i 2019 de mest rasfarlige riks- og fylkesvegene i Norge. For fylkesvegnettet i Nordland er det kostnadsberegnet tiltak til nærmere 6 mrd. kr.

Det er også store kostnader forbundet med å innfri tunnelsikkerhetsforskriften på fylkesvegnettet. Dette er beregnet til om lag 2,5 mrd. kr for Nordland.

Utvikling av vegnettet

Årsdøgntrafikken (ÅDT) på store deler av det statlige vegnettet i Nordland er under 6.000 kjøretøy og noen strekninger er det under 1.500 kjøretøy. Andelen av tungtransporter på vegnettet er prosentvis høyt (opp mot 35 %). Selv om det er forholdsvis lav trafikk på vegene i nord sammenliknet med andre områder med større befolkningstetthet, så er verdiene som transporteres svært høye.

Det er stort potensiale for å utvikle vegnettet i hele fylket med tanke på å redusere avstander og reisetider, og som sikrer et transportsystem som er trygt, forutsigbart, effektivt, har oppetid hele døgnet og med så få driftsbrudd som mulig. Hovedvegnettet må i større grad sees i sammenheng med fylkesvegnettet, i tråd med «Fra kyst til marked»- strategien.

Det må bygges flere rasteplasser og døgnhvileplasser langs det statlige vegnettet med tilfredsstillende struktur. Dette vil bedre trafikksikkerheten, arbeidsforhold til yrkessjåfører og reiseopplevelser for trafikantene.

I Nordland er E6 eneste reelle transportkorridor nord-sør gjennom fylket og med svært begrenset redundans. Det er behov for utbedring og utvikling av flere strekninger langs E6, særlig fra Saltfjellet og nordover til Narvik/Bjerkvik, med arm på rv. 80 til Bodø.

NTP må også prioritere forbedringer og utvikling av øst-vestkorridorene E10 fra Å til riksgrensen og mellomriksvegene E12, rv. 73 og rv. 77, for å sikre et transportsystem som er pålitelig, effektivt, sikkert og tilgjengelig hele døgnet/året og med så få driftsbrudd som mulig. Hensyn til redundans er også viktig på disse strekningene.

Det er flere fjelloverganger som har dårlig regularitet om vinteren, og dette gjelder spesielt strekningene E6 Saltfjellet og E10 over Bjørnfjell. Viktige tiltak for å løse utfordringene er nye ITS-løsninger og mindre fysiske tiltak som vil øke opptiden.

Kollektivtransporter, sykling og gange

Det er viktig å legge til rette for et grønnere bymiljø med mindre kø, støv og støy og enklere reisehverdag. Det er derfor viktig å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder i Nordland.

Utvikling av Jernbanene

Klimavennlig transportform

Jernbane er en sentral del av det grønne skiftet, og godsoverføring fra veg til bane og båt er

et felles mål som Norge deler med resten av EU. Tog er det mest energieffektive transportmiddelet.

Jernbane er først og fremst konkurransedyktig på lengre distanser (over 30 mil) og med store godsvolum. Dette gjelder spesielt på de lange strekningene Bodø - Trondheim - Oslo og Narvik - Oslo, samt grensekryssende transporter med utlandet.

Å fjerne tungtransport (fossilt/nullutslipp) fra vegene bidrar positivt til trafiksikkerhet, framkommelighet, vegslitasje (mangedobling av slitasje fra tungtransporten), luftforurensning, mikroplast og mindre støy og kø. Hvert godstog erstatter om lag 24 vogntog fra vegnettet og klarer seg med kun en lokfører.

Utvikling i godstransporter

Det er ei stor og økende interesse for bærekraftige transporter over lengre strekninger med utgangspunkt i Nordlandsbanen og Ofotbanen. Det er også stor interesse for utvikling av helhetlige og grensekryssende korridornettverk fra/til Nord-Norge og markedene i EU og videre østover mot Asia.

Nordlandsbanen er strekningen i Norge som har levert klart størst vekst i de siste årene. Her er tilbudet for næringslivet doblet, fra to til fire daglige godstog i hver retning mellom Bodø og Trondheim.

Ofofbanen har over lang tid hatt en jevn og god vekst, og er en kritisk del av Nord-Norges infrastruktur og bidrar tungt til at forsyningssikkerhet av varer og gods opprettholdes i landsdelen. Ofotbanens strategiske beliggenhet og funksjon er svært sentralt når de nordiske forsvarssjefene har pekt på Narvik Havn og Ofotbanen over til Sverige og videre til Finland som viktig logistikknutepunkt for NATO.

Kapasitetsutfordringer

Bane NOR erklærte høsten 2022 jernbanekorridoren Bodø - Trondheim - Oslo som overbelastet på ubestemt tid, noe som tilsier at det ikke er kapasitet til flere tog i korridoren. Nordlandsbanen er lengste strekningen i Norge og er dieseldrevet.

Ofofbanen har den dårligste oppetiden og punktligheten av norske jernbanestrekninger. Årsaken til dette handler både om det harde klimaet, høy belastning og kapasitetsutnyttelse av banen. Dette gjør at flere vareeiere for tidskritiske varer i dag sannsynligvis velger bort bruk av Ofotbanen.

Manglende kapasitet, svak driftsstabilitet og stort fornyelsesbehov på jernbanenetttet er en akutt utfordring for jernbanene og næringslivet i nord. Hovedårsaken er manglende bevilgninger til banene over tid i nord.

Å øke godstransporter på banene i takt med etterspørselsbehov krever et jernbanenett som til enhver tid har tilstrekkelig og forutsigbar kapasitet inklusive terminaler, raske framføringstider, god pålitelighet og regularitet, fleksibel og forutsigbar trafikkavvikling samt godt rutetilbud. Videre er det behov for effektive og miljøvennlige terminaler for omlastinger mellom transportformer og gode koblinger mellom bane, veg og havn.

På Nordlandsbanen må det straks bygges flere og lengre krysningsspor og omlegging til nullutslippsteknologi. På Ofotbanen dobbeltspor. Begge banene har også behov for fjerning

av flaskehals, bedre traseer, gjøre banene mer robust mot ras og flom, forsterkning av banen og øvrige vedlikeholds- og fornyelsestiltak.

Grønn arktisk korridor

Det arbeides nå med å etablere en sjøgodsrute med nullutslippsteknologi, med daglige avganger mellom Bodø og Tromsø, som forlengelse av Nordlandsbanen. Dette vil være en gjennomgående grønn arktisk transportkorridor nord-sør og ut i Europa. Det er viktig å utbedre en planskilt overgang mellom Bodø havn og jernbaneterminalen som styrker konkurransekraften og kostnadseffektive omlastinger mellom transportformene.

Persontogtransporter

Saltenpendelen: Det har vært en eventyrlig suksess siden oppstarten på 1990-tallet, og er av stor betydning for bo-, arbeidsmarkeds- og serviceregionen i Salten. Det er markedsgrunnlag for å utvide togtilbudet med økt frekvens og tilpasning av ruter spesielt morgen og ettermiddag, gjerne med timesfrekvens. Det er også viktig å tilpasse rutetilbudet til reisebehovet i begge retninger Bodø-Saltdal.

Helgelandspendelen: Det er stor aktivitet i Helgelandregionen, vekst i eksisterende næringsliv og nye etableringer i den grønne industrien som vil skape mange nye arbeidsplasser og gi flere innbyggere. Det er økende behov for å binde bo-, arbeids- og serviceregioner tettere sammen på Helgeland, og etablering av en Helgelandspendel tilsvarende som Saltenpendelen. Pendelen må ha betydelige økning i frekvens i forhold til dagens togtilbud og gode tilpasninger for arbeids- og fritidsreiser på strekningen Trofors - Mo i Rana.

Regiontog: Det er også behov for å bedre regiontogtilbudet mellom Bodø og Mosjøen/Trofors i begge retninger, slik at man kan gjennomføre gjøremål på samme dag.

Togmateriell: Togmateriellet på jernbanene i nord er gammelt og umoderne med en del feil, liten kapasitet, lav kvalitet for passasjerene og er lite klimavennlige. Norske tog AS må snarest få i oppdrag å anskaffe nytt, moderne og klimavennlig togmateriell med tilstrekkelig passasjerkapasitet. Togmateriellet må ha god og stabil tilgang til internett/Wi-Fi, tilpasses slik at reisende kan jobbe underveis og fritidsreisende får mulighet til å ta med turutstyr (sykler, ski o.l.)

Av- og påstigninger: Det er manglende tilrettelegging/perrong for av- og påstigninger ved Lønsdal og Bolna, og som igjen vanskeliggjør av- og påstigninger ved Rognan.

Dyrepåkjørsler

Nordlandsbanen er en av banene i landet som har størst utfordringer med dyrepåkjørsler, og det trengs ytterligere tiltak for å redusere ulykkene.

Sjøsikkerhet og utvikling av farleder og havner

Utvikling havner og farleder

Det er behov for økt satsing i det forebyggende sjøsikkerhetsarbeidet knyttet til å hente inn vedlikeholdsetterlep på tekniske installasjoner, merking og utdyping på utsatte områder

langs farledene. Trafikkovervåkning og beredskap ved uønskede hendelser og akutt forurensninger må intensiveres.

Farleder og innseilingsleder til havner må sikres tilstrekkelig bredde, rettere seilingsleder med tilstrekkelige dybde og høyde som bedrer framkommeligheten og raskere seilinger for skipstrafikken.

Fiskerihavner

De statlige fiskerhavnene er viktig både for sjøsikkerhet og beredskap, og er ikke minst en veldig viktig infrastrukturforutsetning for verdiskaping og utviklingen av mange lokalsamfunn langs kysten.

Havnene er naturlig bindeledd mellom sjø- og landtransporter. Fiskerihavnene er viktig infrastruktur for kystfiske og fiskemottak, havbruksaktivitet/service, reiseliv/fisketurisme, servicefunksjoner for maritime virksomheter, fritidsbåter og andre sjørelaterte virksomheter.

Krav til fiskerihavnene har endret seg over tid og har i dag mange funksjoner utover kun som liggehavn for den lokale fiskeflåten.

Underfinansiering av fiskerhavnene gjennom mange år har ført til at det i dag er et stort vedlikeholds- og fornyelsesbehov.

Usikkerheten rundt hvem som skulle ha ansvaret for fiskerihavnene (fylke eller stat) har ført til at planlegging og investeringer i viktige fiskerihavneprosjekter langs kysten har stoppet opp de siste seks årene. Dette har bidratt til ytterligere økt vedlikeholdsetterslep.

I gjeldende NTP ligger det inne statlige fiskerihavnprosjekter på Andens, Værøy og Røst. I tillegg er det stort behov for utbedring av fiskerihavnen på Ballstad og vedlikehold og fornyelse av flere andre viktige fiskerihavner i fylket.

Bærekraftig luftfart

Grønn luftfart

Nord-Norge er den landsdelen som i størst grad er avhengig av luftfart, både internt i regionen og med resten av landet og utlandet. Luftfartens viktigste oppgave er å skape god tilgjengelighet og pålitelighet, godt rutenett og kapasitet, effektive reiser og akseptable priser.

Lufthavner er viktig for lokal beredskap, ambulanseberedskap, redningstjenesten og pasientreiser.

Det er viktig å opprettholde dagens lufthavnstruktur i fylket sammen med de nye storflyplassene i Rana og Bodø.

Omstilling til lav-/nullutslippsfly og -lufthavner er nødvendig dersom et godt flytilbud skal videreutvikles, samtidig som landet skal nå de nasjonale klimamålene.

Kortbanenettet i nord er best egnet til å ta i bruk nye bærekraftige luftfartsteknologier i rutetraffic først. Det er korte avstander mellom flyplassene, det bygges to nye miljøvennlige flyplasser i Nordland, nær tilgang til tilstrekkelig fornybar energi og et sterkt luftfartsfaglig

miljø. Det arbeides aktivt i flere miljøer – offentlig, næringsliv, teknologi/utvikling, luftfart og andre - i Nordland for å benytte kortbanenettet som en utviklingsarena for uttesting og utvikling av nye bærekraftige luftfartsteknologier.

For å fremskynde teknologiutviklingen er det viktig at null- og lavutslippsfly innføres senest ved neste FOT-ruteavtale i 2028, dersom teknologiutviklingen muliggjør det. Det er også viktig å legge til rette for innføring av ny teknologi i kommende FOT-ruteanskaffelse i 2024. Her bør det legges til rette for utlysning av en pilot-/utviklingskontrakt så tidlig som mulig.

Fjernstyrte flytårn

I juni 2022 åpnet Avinors senter for fjernstyrte flytårn i Bodø. I første fase vil senteret erstatte fysiske tårn på 15 flyplasser med virtuelle og digitale arbeidsoperasjoner innen utgangen av 2023. Dette vil redusere kostnadene i den operative driften samtidig som det etableres et felles og solid fagmiljø. Det er også planer om fjernstyring av flere flytårn, og da det vil være rasjonelt å benytte eksisterende infrastruktur og kompetansemiljø i Bodø og dermed få mer igjen for investeringen.

Del 3 - Tiltak og prosjekter i perioden 2025-2030

I del 2 ble det gitt strategiske anbefalinger på hvordan utvikle transportsystemet i prioriterte transportkorridorer i Nordland i hele transportplanens periode 2025-2036.

I denne delen gis en nærmere beskrivelse og status for viktige prosjekter som vil være relevante for prioriteringer i saksfremleggets vedtakspunkter.

Helhetlig transportplan og utvikling av fylkesvegnettet og kollektivtransporten

NTP må omfatte alle deler av transportsystemet, uavhengig av forvaltningsnivå. Det er svært viktig at fylkeskommunenes utfordringer ses i sammenheng med hele transportsystemet for at NTP skal løse transport- og samfunnsutfordringer i hele landet.

Det er fylkeskommunene som har ansvar for fylkesvegene og å prioritere nødvendige midler til utvikling av fylkesvegnettet. Fylkesvegene er nærmere 3,5 ganger lengre enn det statlige vegnettet i Nordland.

Etter at store deler av det statlige vegnettet i 2010 ble overført til fylkeskommunene, har statens bevilgninger til det resterende statlige vegnettet økt betraktelig. Statlig overføring til fylkesvegnettet er langt lavere og har ikke hatt den samme økningen.

Det er særlig fire utfordringsområder NTP må bidra til å løse:

- Det er i snitt ca. 80 % høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd i trafikken på fylkesveg sammenliknet med statlig vegnett (per kjørte km).
- Tilstrekkelig rammer for opprusting av fylkesveger med mye næringstransporter, og som sikrer framkommelighet, regularitet og sikkerhet i viktige transportkorridorer i tråd med «Fra kyst til marked»-strategi.
- Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveger er langt større enn på statlige veger og fylkeskommunene har begrenset mulighet til å redusere dette. De statlige overføringene til fylkesvegene må styrkes betydelig, slik at sikkerhet og standard på vegnettet økes. Estimert vedlikeholdsetterslep på fylkesveger i Nordland er på om lag 11 - 12 mrd. kr og stadig økende.
- Tilrettelegge for nullutslippsferjer og tilhørende infrastruktur, samt framføring av

strøm.

E6 Fauske – Bognes

E6 har som eneste sammenhengende innenlands riksvegforbindelse en svært viktig nasjonal og regional funksjon for gods- og persontransporter gjennom landsdelen. Store deler av strekningen Bodø - Bognes har høy tungtrafikkandel med høye godsverdier, store standardmangler, tunneler som ikke oppfyller tunnelsikkerhetsforskriften, lav framkommelighet og regularitet, mange krevende stigninger særlig vinterstid og flere strekninger med nedsatt hastighet. Strekningen er svært ulykkesbelastet og må ofte stenges grunnet ulykker eller bilbergning. Det er ingen reelle omkjøringsmuligheter, alternativet er over 12 timers omkjøringsveg. Dette er svært alvorlig for samfunnsikkerhet- og beredskap i regionen. Samtidig er E6 nord for Trondheim en svært viktig fremføringsvei for Forsvaret og NATO-styrker. Når Sverige og Finland blir med i NATO vil dette øke betydningene av grensenære veier på begge sider av grensene. Strekningen utgjør en betydelig barriere, både i forhold til godstransport, persontransport og utvikling av Salten som bo- og arbeidsmarkedsregion. Prosjektet E6 Megården-Mørsvikbotn har samme prioriteringsrekkefølge hos SVV som porteføljeprioritering mai 2022, plassering nr. 3. SVV prioriterer E6 Ulsvågskaret som nr. 11 i porteføljen sortert etter prioriteringskriterier.

Hele strekningen bør bygges ut i sammenheng, men høyest prioritet har (i prioritert rekkefølge):

- E6 Megården-Mørsvikbotn (Sørfoldtunellene) ligger inne i gjeldende NTP med oppstart i første periode (2022-2027) og fullføres i første periode av kommende NTP.
- E6 Ulsvågskaret.

Status:

- Dagens NTP: E6 Megården-Mørsvikbotn ligger inne i gjeldende NTP med oppstart i første periode.
- Kommende NTP: E6 Megården-Mørsvikbotn er forutsatt fullfinansiert i første seksårsperiode i ramme 3, og i tolvårsperioden i ramme 2 i kommende NTP.
- Prosjektet er et av tre store prosjekter som ligger øverst på prioriteringslisten som SVV sendte til SD i forbindelse med statsbudsjettet for 2023.

E6 i tunnel gjennom Narvik sentrum, med tilstøtende tiltak

Narvik er Nord-Norges største godsknutepunkt og det er økende godsvolumer i takt med den kraftige veksten i næringslivet i landsdelen. Det pågår også en grønn industrisatsing i regionen. Det er stor og økende tungbiltrafikk gjennom Narvik sentrum. Dette fører til støv- og forurensningsproblematikk, fare for trafikkulykker og forringer bymiljøet og trivsel for innbyggerne og reisende. Det påvirker også muligheten for byutvikling negativt. Det er igangsatt utredningsarbeid for bypakke Narvik.

SVV foreslår å ta ut E6 Narviktunnelen i sin portefølje. SVV definerer E6 Narviktunnelen som et strekningsvis prosjekt og dette gir begrensninger i plassering av bomstasjoner i henhold til statens regler for bompengeneinnkreving. Regelverket tilsier at bommer skal plasseres langs utbyggingsstrekningen, noe som åpner for trafikklekkasjer (omkjøringsmuligheter) utenom tunnelen og dermed mindre bompengeneinntekter. I følge SVV må kommunen, fylkeskommunen og Staten arbeide videre med en bypakke, der E6 Narviktunnelen inngår.

Foreløpig er det ikke vurdert finansiering av tiltaket gjennom en bypakke.

Narvik kommune og Nordland fylkeskommune har gjort likelydende vedtak om å realisere E6 Narviktunnelen som første trinn i en større byutvikling og jobbe videre for en bypakke eller noe tilsvarende i Narvik. Kommunen og fylkeskommunen vil derfor arbeide videre for å realisere E6 Narviktunnelen som et strekningsvis prosjekt som prioriteres i NTP og kommende statsbudsjett, men også arbeide parallelt med en bypakke, der eventuelt E6 Narviktunnelen inngår som et første prosjekt, dersom man ikke lykkes med å få tunnelen prioritert som et strekningsvis prosjekt i NTP.

Status:

- Dagens NTP: E6 Narviktunnelen ligger inne i gjeldende NTP (200 mill. kr i 1. periode og 465 mill. kr i 2. periode, i tillegg til bompenger 285 mill. kr).
- Kommende NTP: SVV foreslår å ta ut E6 Narviktunnelen. Det er ikke mulig å finansiere prosjektet med strekningsvise bommer innenfor regelverket. Foreløpig er det ikke vurdert finansiering av tiltaket gjennom en bypakke.

E10 Å – Fiskebøl (E10 Nappstraumen-Å og Nappstraumen-Fiskebøl)

Store deler av korridoren har mangelfull standard, flere flaskehalsar og begrensninger i framkommelighet, er til dels ulykkesbelastet, har mange vegstegninger, få eller ingen omkjøringsmuligheter og er utsatt for naturfareelementer som skred, vind og bølger. Det er store trafikale utfordringer på vegnettet i forbindelse med godstransporter og økende turisme over større deler av året. Korridoren har flere skredutsatte områder med høyeste skredfaktor i Nord-Norge. Ifølge Statens vegvesen er det ikke noe annet sted i Nord-Norge hvor det ligger bedre til rette for å utvikle en region enn mellom byene Svolvær og Leknes.

SVV anbefaler ikke å prioritere oppstart og finansiering av E10 Nappstraumen-Å i første seksårsperiode. Prosjektet hadde en prioritering nr. 12 i SVV porteføljeprioritering/gjennomføringsplan mai 2022, med er foreslått som nr. 20 i kommende NTP.

SVV foreslår å ta ut E10 Fiskebøl-Nappstraumen i sin portefølje. Dette begrunnes med at prosjektet ikke er tilstrekkelig utredet, og det mangler planvedtak.

Status:

- Dagens NTP: E10 Nappstraumen-Å ligger inne i gjeldende NTP (170 mill.kr 1.periode og 1.000 mill.kr 2. periode).
- Kommende NTP: E10 Nappstraumen-Å og Nappstraumen-Fiskebøl tas ikke med i perioden frem til og med 2030.

Rv. 80/E6 Strekingen Bodø – Fauske

Korridoren er en av de mest trafikkerte nærings- og transportkorridorer i Nord-Norge og er eneste trafikkåre fra E6 til Bodø. Det er stor gjennomgangstrafikk gjennom Fauske sentrum og høy andel tyngre kjøretøy. Strekingen har store standardsprang, ulykkesbelastet, flere flaskehalsar og store deler med nedsatt hastighet. Deler av strekingen har ingen omkjøringsmuligheter ved kritiske hendelser på strekingen. Dette er svært alvorlig for samfunnssikkerhet- og beredskapssammenheng i regionen. Strekingen er en viktig pendlerrute i Salten (fungerer som bo-, arbeids- og serviceregion). Strekingen grenser til E6

Fauske-Bognes og de to strekningene kan med fordel sees i sammenheng i et stort samferdselsløft. Det arbeides for oppstart av containerbåtrute Bodø-Tromsø, og dette vil bidra til store godsvolumer som krever tilrettelegging for krysning av rv. 80 Jernbanevegen - mellom jernbaneterminalen og havneterminalen i Bodø. Det er stor gjennomgangstrafikk i Fauske sentrum, og det behov for omlegging av rv. 80 Vestmyra-Klungset (Fauske) utenom sentrum.

Status:

- Dagens NTP: Rv. 80 Sandvika-Sagelva ligger inne i 1. periode (428 mill. kr). Prosjektet er delt opp i to, og rassikringsarbeidet (sørpeskredområdet) startes opp høsten 2023. Resten av prosjektet ikke avklart tidspunkt for oppstart.
- Kommende NTP: Ikke prioritert.

E6 Sørølva – Borkamo

Prosjektet inngår i Nye Veier AS sin portefølje. Dagens veg er til hinder for sammenhengende og effektiv europaveg i regionen. Strekingen har svært lav standard med store standardsprang til tilstøtende veg, både i nord og sør. I hovedsak dreier dette seg om særlig høy ulykkesbelastning, smal og svingete veg og lav framkommelighet knyttet til vinterproblematikk. Ved utbygging av denne strekingen til tidsriktig standard vil det, etter fullføring av E6 Helgeland i 2025, være sammenhengende tilfredsstillende standard på E6 over 33 mil fra Trøndelag grense til Rognan.

Status:

- Ifølge Nye Veier AS er prosjektet så langt ikke prioritert for utbygging og det er vanskelig å anslå nøyaktig tidspunkt for oppstart. Dette begrunnes med dagens økonomiske situasjon og det er lite som tyder på oppstart i løpet av de nærmeste par årene.

Byutvikling

Innenfor rammene til byområdene (ramme 2 på 75,1 mrd. kr) prioriteres nærmere 100 % til de ni største byområdene i landet, og størst andel er de fire største byene. Det er kun prioritert mindre tiltak til de fem byområdene hvor Bodø er en av disse. Dette omtales nærmere nedenfor.

Videreføring av tilskudd for å redusere bomtakster utenfor byområdene

Bypakke Bodø har mottatt årlig statlige bevilgninger for reduserte bompengetakster gjennom tilskuddsordningen *post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene*. Ordningen ble innført i 2017 som en del av bompengereformen. Tilskuddet er forutsatt benyttet til en generell reduksjon i bompengetakstene på minst 10 %. Tilskuddet utgjorde 22 mill. kr i 2022 i Bodø. SVV foreslår i sitt svar på prioriteringsoppdraget til NTP å avvikle ordningen, og har ikke forutsatt midler til ordningen i planperioden. En eventuell avvikling av ordningen betyr at takstene økes og/eller reduksjon i prosjektene som inngår i porteføljen til bypakke fase 2.

Videreføring av tilskudd til mindre byer som ikke har byvekstavtale

Transportetatene foreslår å prioritere 75,1 mrd. kr i ramme 2 til byområdene, med alternative

ramme 1 på 67,6 mrd. kr og i ramme 3 på 82,6 mrd. kr. Transportetatene prioriterer nærmere 100 % til de ni største byområdene i landet (mest til de fire største; Oslo-området, Nord-Jæren, Bergens-området og Trondheims-området) gjennom byvekstavtaler, tilskudd til kollektivtransport, gange og sykkel, bybane (Bergen) og T-banetunnel (Oslo).

I gjeldende NTP 2022-2033 ble det lagt til grunn en ny fireårlig tilskuddsordning på totalt 600 mill. kr tidlig i planperioden for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder (Bodø, Ålesund, Haugalandet, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen). Transportetatene foreslår videreføring på samme nivå som i NTP 2022-2033, men fordelt over hele planperioden både i ramme 2 og ramme 3, mens i ramme 1 fordeles det over årene 2031-2036 (andre periode av ny NTP).

Regjeringen har imidlertid ikke fulgt opp satsingen i gjeldende NTP 2022-2033. Bodø og Ålesund er kun tildelt 15 mill. kr hver for hvert av årene 2022 og 2023, til sammen 60 mill. kr (*kap. 1332, post 63 og 66*).

De øvrige mindre byene i landet har ingen statlig finansiering, men har tilsvarende behov for å fremme gange, sykling og bruk av kollektivtrafikken.

Medvirkning

Medvirkningsorganene ble kontaktet tidlig, og det har vært møte 28. februar og løpende dialog underveis. Innspill herfra er inkludert i saken.

Fylkesrådets vurdering

Fylkesrådet er tilfreds med å ha mottatt mange gode og grundige skriftlige innspill med tydelige prioriteringer fra Nordlandssamfunnet i april. Dette er et viktig grunnlag for fylkeskommunens prioriteringer i høringen av NTP.

Nasjonal andel av NTP i Nordland

I [hovedrapporten](#) s. 49 til prioriteringer av økonomiske rammer (Statens vegvesen 31. mars 2023) er det prioritert følgende prosjekter for Nordland: *E6 Megården-Mørsvikbotn*, *E6 Ulvsvågskaret* og *E10 Nappstraumen-Å* i etatens justert portefølje, sortert etter kriterier for porteføljestyring. Dette gjelder alle prosjekter på 1 mrd. kr eller høyere. Det er totalt prioritert 26 prosjekter i porteføljen, til en samlet kostnadsprognose på 177,7 mrd. kr. Prosjektene i Nordland er kostnadsberegnet til 17,7 mrd. kr og utgjør 8,3 % av porteføljen. E6 Sørrelva-Borkamo (Nye Veier AS) og E10/rv. 85 Hålogalandsvegen (OPS-prosjekt) inngår ikke i SVV sin portefølje.

Det er imidlertid bare *E6 Megården-Mørsvikbotn* Statens vegvesen foreslår prioritert med oppstart i første periode i kommende NTP, dersom ramme 2 eller 3 legges til grunn.

Der er store skjevheter i bevilgningene til statlige vegger mellom regionene i landet og etter veglengder. Nordland og Nord-Norge får betydelige lavere andel av investerings-, drift- og vedlikeholdsmidlene i forhold til veglengde. Nordland er blant de store næringslivs- og eksportfylkene, og har en eksportandel på 7,5 % av fastlandsøkonomien i landet. Det må i NTP satses betydelig ressurser for å oppgradere og modernisere vegnettet i tråd med «Fra kyst til marked» og for å ivareta samfunnssikkerhet og beredskap på en god og trygg måte.

Rammene i kommende NTP til jernbaneformål er på 31,4 mrd. kr (ramme 2) og totalt for veg på 37,5 mrd. kr (ramme 2). Ramme til byområdene utgjør 6,2 mrd. kr (ramme 2), og nærmere 100 % av denne prioriteres til de ni største byområdene i landet. Ramme til

kystformål er svært begrenset og utgjør kun 2,1 mrd. kr (ramme 2). Fylkesrådet har ikke lyktes i å få tallgrunnlag fra transportetatene på Nordland sin andel av de nasjonale rammene. På statlig vegnett har imidlertid Nordland en andel på om lag 6,5 % av investeringene (i snitt for årene 2021-2023). Satsinger på jernbane skjer i all hovedsak i Sør-Norge, både investeringer (en rekke svært store prosjekt på mange ti-talls mrd. kr), vedlikehold og tilskudd til togtilbud. Med dette som grunnlag anslår fylkesrådet at Nordland sin andel av statlig satsing i transportsektoren er om lag 3 %.

I SVV sin hovedrapport om prioriteringer (s. 39, siste avsnittet) erkjenner SVV å ha prioritert personer i større grad enn gods i valg av infrastrukturtiltak. Dette favoriserer tett befolkede områder Sør-Norge på bekostning av industrifylker som Nordland. Denne skjevheten må rettes opp i kommende NTP, som i større grad må prioritere viktige godstransportkorridorer.

Som nevnt ovenfor har Nordland svært lav andel av samferdselssatsingen i landet og rammen til kommende NTP skal betydelig ned. Nordland er i en særstilling med sterk økonomisk vekst og grønn industriutvikling, og det er derfor behov for økt satsing på samferdsel som bedre legger til rette for ytterligere utvikling og verdiskaping for nasjonens beste.

NTP må være en helhetlig transportplan

NTP har tradisjonelt sett omhandlet de statlige ansvarsområdene i samferdselssektoren. Kommende NTP må omfatte alle deler av transportsystemet, uavhengig av forvaltningsnivå. Dette har transportetatene ikke i tilstrekkelig grad fokusert på i sine oppdragssvar til NTP. Det er svært viktig at fylkeskommunenes utfordringer ses i sammenheng med hele transportsystemet, for at NTP skal løse transport- og samfunnsutfordringer for hele landet, omstilling til lavutslippssamfunnet og ikke minst å legge til rette for vekst og utvikling i nærings- og samfunnsliv – både i distrikter og i sentrale strøk.

Fylkeskommunen er en viktig regional utviklingsaktør og har nærhet til samfunnsliv i Nordland. Fylkeskommunen har best lokalkunnskap og forutsetning til å forvalte fylkesvegnettet til det beste for samfunns- og næringsliv i regionene.

Fylkesvegnettet og fylkeskommunalt kollektivtilbud er fylkeskommunens ansvar, men det er også statens ansvar å sette fylkeskommunene økonomisk i stand til å levere gode og bærekraftige transporttilbud og -løsninger for nærings- og samfunnsliv. Rammetilskudd og tilskuddsposter utgjør for de fleste fylkeskommunene de økonomiske rammene. Med de utfordringer som fylkeskommunene står overfor, blant annet med høyt vedlikeholdsetterslep på fylkesvegnettet, mange skredpunkter, tunnelsikkerhetsforskriften, omstilling til det grønne skifte i transportsektoren og høy kostnadsvekst og renter, er det ikke mulig for fylkeskommunene å løse disse problemstillingene innenfor de nåværende rammene.

For at NTP skal adressere de nasjonale utfordringene og ikke kun være en investeringsplan for staten, er det viktig at planen beskriver utfordringer og prioriteringer av rammer og tiltak på tvers av forvaltningsnivåene. Ikke minst er det viktig å finne gode transportløsninger som binder regionene tettere sammen og styrke bo- og arbeidsmarkedsregioner. Det er også viktig å imøtekomme sterke regioner med næringsliv i sterk vekst og utvikling og etableringer av nye grønne industrier, slik som i Nordland.

Dersom fylkeskommunene ikke settes bedre i økonomisk stand til å utvikle, drifte og vedlikeholde eget vegnett og drifte et godt og miljøvennlig kollektivtilbud, vil dette gi stadig større forskjeller i vår nasjonale infrastruktur og transportløsninger. Dette vil skape økende

forskjeller mellom distrikter og sentrale strøk i landet.

Generelt er det dobbelt så stor risiko for at det skjer ulykker med drepte eller hardt skadde på en fylkesveg enn på statlig vegnett (pr. kjørte km). Nordland er det fylket med størst økning i antall omkomne i trafikken fra 2021 til 2022. Dette er svært bekymringsfullt, og trafikksikkerhetsarbeidet må fortsette med uforminsket styrke, der ulykkesrisikoen er størst.

Skal regjeringen lykkes med sine målsettinger om reduksjon i trafikkulykker, reduksjon av klimagassutslipp, skape flere grønne og lønnsomme arbeidsplasser, styrke investeringene på fastlandet og øke fastlandseksporten med 50 prosent innen 2030, vil det være helt avgjørende med en kraftfull satsing på utvikling av et helhetlig transportsystem - både statlig og fylkeskommunal transportinfrastruktur og transporttilbud.

Nordområdene – Forsvar, beredskap og samfunnssikkerhet

Hurdalsplattformen peker på at nordområdene er Norges viktigste strategiske satsingsområde. Dette har høyst aktualisert seg med det nye trusselbildet vi nå opplever med Russlands brutale angrep på Ukraina. Krigen har forandret verden, Europa og Norge. Den nye sikkerhetspolitiske situasjonen gjør at det er viktigere enn noen gang å satse på nordområdene og behovet for sivilt og sterkt militært nærvær. Fremover vil det kreve mer av Norge for å opprettholde innflytelse i våre nærområder og å ivareta vår egen sikkerhet og beredskap. Investering i forsvar, sikkerhet, beredskap og transportinfrastruktur er svært viktig for å ivareta norske interesser og sikkerhet i nordområdene.

Som del av totalforsvaret innebærer dette å dimensjonere transportinfrastrukturen til forvarets transportbehov og standardkrav, og som sikrer pålitelig, rask og effektiv forflytning av militære tropper, og store mengder av tungt materiell og utstyr. En utvidelse av NATO med Finland og Sverige kan åpne for mer forflytning av allierte styrker og materiell mellom landene. Et brudd eller nedsatt funksjon i transportkjeden vil svekke militære styrker til å løse oppdrag i fred, krise og i krigshandlingen. Dagens infrastruktur er ikke tilpasset de forventende økninger i militære transporter, og det haster derfor å dimensjonere transportinfrastrukturen – både farleder og havner, veger, jernbane og lufthavner til militære formål.

Miljøvennlige transporter

Det er hittil oppnådd om lag 5 % klimagassreduksjoner med utgangspunkt i 1990-klimagassutslippene. Det er derfor akutt behov for mer kraftfulle tiltak inn i kommende NTP for å nå de nasjonale klimamål på inntil 55 % reduksjon innen 2030 og ytterligere klimamål frem mot 2050. Transportsektoren står for 33 % av de nasjonale klimagassutslippene, og reduserte utslipp fra transporten vil være avgjørende for å nå Norges klimamål.

Omlegging til et mer miljøvennlig samfunn vil koste og forutsetter overføring av transport av folk og gods til mer miljøvennlige og energieffektive transportformer. Kommende NTP må inneholde helhetlige stimulerings- og virkemiddelordninger for omlegging til mer miljøvennlig infrastruktur, nye energibærere og transportløsninger for alle forvaltningsnivå. Det er blant annet stort behov for å legge til rette med tilstrekkelig antall lade- og fyllestasjoner over hele landet. Dette vil også være avgjørende for at fylkeskommunen skal greie raskest mulig overgang til nullutslippsløsninger for våre ferjer, hurtigbåter og busser.

Nordland har en strategisk posisjon og kan bli Norges viktigste region i det grønne skifte. De grønne industrietableringene som nå seiler opp i Nordland vil gi Norge muligheter som vi

aldri har opplevd ved tidligere industriomstillinger, og kan virkelig bidra til lavutslippsløsninger generelt i samfunnet og spesielt i transportsektoren.

Utviklingstrekk

Den nordlige landsdelen har hatt en svak befolkningsutvikling over lang tid. Her er det viktig å være klar over at befolkningsprognosene ikke i tilstrekkelig grad fanger opp utviklingen i næringslivet, nye industrietableringer eller andre hendelser som vil skape mange nye og attraktive kompetansearbeidsplasser og økt bosetting rundt omkring i Nordland. Gode kommunikasjonsløsninger lokalt, regionalt og med resten av landet og utlandet vil spille en nøkkelrolle.

Nordland er et næringslivsfylke i særklasse og er rik på fornybare naturressurser. Nordland har et variert næringsliv med stor verdiskaping, lønnsomhet og store eksportinntekter som er av stor nasjonal betydning.

Næringslivet er også ledende på nær sagt alle områdene som skal skape grunnlag for nye grønne industrier og arbeidsplasser. En av de største utfordringene Nordland står overfor er å rekruttere tilstrekkelig og kompetent arbeidskraft, både i privat og offentlig sektor.

Transportløsninger

NTP må sees i direkte sammenheng med den helhetlige samfunnsutviklerollen for regional og nasjonal vekst og utvikling. Hovedutfordringen i Nordland er de store geografiske avstandene, klimatiske utfordringer og en stor produksjon av varer og verdier av nasjonal og internasjonal betydning. Dagens infrastruktur er ikke dimensjonert, opprustet eller modernisert godt nok for å fremme gode vekstvilkår og utvikling av nærings- og samfunnsliv i Nordland. Dette gjelder særlig vegnettet, jernbanenettet og statlige fiskerihavner.

Videre er det avgjørende at NTP bidrar til å redusere avstander og reisetider, og legger til rette for et miljøvennlig transportsystem som er framkommelig, sikkert, åpent og tilgjengelig hele døgnet/året og med så få driftsavbrudd som mulig. Dette er også av stor betydning for samfunnssikkerhet og beredskap.

Den geopolitiske situasjonen i nord har endret seg betydelig og stiller nye og større krav til fleksibelt og robuste transportsystemer, som er dimensjonerte for raske forflytninger av stort og tungt militært materiell og tropper over store avstander. Det er sammenfallende interesser mellom sivil og militært transportbehov og løsninger, men endringen gjør at infrastruktureierne og NTP må tenke nytt og prioritere annerledes enn det man hittil har gjort.

Det vises også til drøftingsdelen i dette saksfremlegget for mer detaljerte beskrivelser over transportbehov, utfordringer og transportløsninger med begrunnelser.

KVU Nord-Norge

Transportetatene utarbeider konseptvalgutredningene (KVU) for transportløsninger i Nord-Norge og Nord-Norgebanen. Kommende NTP må sikre at prosjektene i KVUene gis en prioritet og forankres for videre plan- og beslutningsgrunnlag.

Samfunnsøkonomiske analyser

De samfunnsøkonomiske analysene må i større grad vekte verdiskaping og verdier som transporteres, potensiale for utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner, betydningen av samfunnssikkerhet og beredskap i regioner med store avstander og ingen eller få omkjøringsalternativer, store klimatiske utfordringer og få eller ingen transportalternativer. Forsvarsevnen og behov for godt utbygd infrastruktur må også vektelgges i større grad.

Statlig vegnett

I NTP og i statsbudsjettsammenheng er det definert 8 nasjonale transportkorridorer i landet, og i Nord-Norge gjelder dette korridor 7 og 8. Korridorene håndterer de viktigste lange transportene og er strategisk viktig for konkurransekraften til norsk næringsliv og lokale og regionale persontransporter. Ifølge Statens vegvesen ([NTP 2022-2033, tilleggsoppdrag til oppdrag 9: Samfunnssikkerhet](#)) er det kun i Nord-Norge at store deler av aksene ikke har redundans (transportalternativer). Det er flere kritiske punkter og strekninger på stamvegnettet som har redusert tilgjengelighet og pålitelighet, og som praktisk talt ikke har omkjøringsmuligheter eller svært lange og kompliserte omkjøringer på opptil 12-13 timer. Det må derfor i kommende NTP satses betydelige ressurser på å redusere transportsystemets sårbarhet mot disse utfordringene.

Luffart

Opprettholdelse av dagens lufthavnstruktur, rutenett og et godt flyrutetilbud/regularitet, lave billettpriser og tilstrekkelig flykapasitet er avgjørende for bosetting og trivsel, arbeidsliv og arbeidsrekruttering. NTP må legge til rette for å ta i bruk ny teknologi for null- eller lavutslipp innen luffarten og det må gis midler til nødvendige tiltak – både infrastruktur og materiell. De korte avstandene mellom lufthavnene i fylket gjør Nordland til et naturlig sted å starte innføringen av null- eller lavutslippfly. Ambisjonen må være at det går rutefly med null- eller lavutslippsteknologi mellom flyplassene i Nordland ved oppstart av neste kontrakt for FOT-ruter i 2028/2029.

Det er avgjørende å opprettholde og videreutvikle dagens lufthavnstruktur i Nordland, og å sikre at hele fylket har tilgang til et effektivt og geografisk tilgjengelig flyrutetilbud som ivaretar samfunnets reisebehov internt i regionen, med resten av landet og utlandet. Luffart er også svært viktig med tanke på samfunnssikkerhet og beredskap, og særlig viktig for luftambulans- og redningsvirksomhet.

Bodø er det eneste stedet i Nord-Norge hvor det er mulig å integrere alle transportformer innenfor et funksjonelt område. Ny lufthavn i Bodø må bli et intermodalt logistikknutepunkt som vil være viktig for nordområdene.

Kystinfrastruktur

Det er behov for en langt større satsing til å ruste opp farleder, statlig fiskerihavner og øvrige havner som legger rette for næringsutvikling, nye grønne industrier og økt overføring av gods fra veg til sjø. Det har vært stillstand i planlegging og utvikling av statlige fiskerihavner i om lag seks år i påvente av avklaringer om eierskap og forvaltningsansvaret av fiskerihavner. Planlegg og oppgraderinger av de statlige fiskerihavnene på Andøy, Røst og Værøy, som ligger inne i gjeldende NTP, har derfor stått stille. Det er viktig med ei kraftfull satsing for utbedring og modernisering av disse havnene og de øvrige fiskerihavnene i Nordland, og det er spesielt stort behov for utbedring av Ballstad fiskerihavn. Dette må gjenspeiles tydelig tidlig i transportplanperioden.

Jernbane

Utviklingen på Nordlandsbanen som er erklært overbelastet på ubestemt tid og Ofotbanen med dårlig driftsstabilitet og økende kapasitetsutfordringer er bekymringsfull. Dette kan svekke tilliten hos vareeierne til å prioritere sine transporter på bane, og heller overføre varer fra bane til veg med de negative konsekvenser dette gir.

Jernbane er en sentral del av det grønne skifte og må utvikles videre for å kunne nå klimamålene. Det er stor og økende interesse hos næringslivet og konsumenter for å benytte miljøvennlige transportløsninger, og Nordlandsbanen og Ofotbanen har over tid hatt en flott utvikling med økt godstransport. Jernbanen blir stadig viktigere for næringsliv, konkurransekraft og forsyningssikkerhet i landsdelen.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen og Finland/Sverige inn i NATO gjør det også viktigere å oppruste jernbanene, for å tilpasse de forventede økte militære transporter av materiell/utstyr. Ofotbanen vil spesielt få en sentral rolle i denne sammenheng.

Det er derfor skuffende at transportetatene ikke prioriterer flere krysningsspor og effektpakker i første planperiode av NTP på våre baner i nord. Særlig med tanke på at det er her det er størst knapphet på banekapasitet og hvor det er størst økning i etterspørsel og vekst.

Det er behov for tydelige og kraftfulle satsinger på Nordlandsbanen og Ofotbanen i første periode i kommende NTP, med tiltak som styrker banekapasitet, driftsstabilitet og pålitelighet i tråd med etterspørselen og utviklingen i næringslivet. Nordlandsbanen må snarest omstilles til nullutslippsteknologi.

Saltenpendelen må styrkes med økt kapasitet og flere avganger tilpasset brukernes behov. Med den store og positive utviklingen som skjer på Helgeland er det behov for å etablere tilsvarende togpendel som i Salten, på strekningen Trofors/Mosjøen - Mo i Rana. Det er også behov for tilpassede regiontogtilbud mellom Salten og Helgeland der man kan gjennomføre gjøremål på samme dag. Det forventes at dagens gamle og umoderne togmateriell snarest byttes ut med nye og moderne tog og med god reisekomfort.

Byområdene

De økonomiske rammene og forslag til prioriteringer hos transportetatene har alt for høyt fokus på kun de største byområdene i landet, både når det gjelder veg og jernbane/tog. Av de økonomiske rammene til byområdene, prioriterer SVV tilnærmet alt til de ni største byområdene i landet, både når det gjelder infrastrukturtiltak og tilrettelegging og drift av kollektivtransport. De mindre byområdene blir i svært liten eller ingen grad prioritert.

Et tydelig eksempel på dette er at SVV foreslår å fjerne tilskuddsordningen for reduksjon av bomtakster (post 73) for bypakke Bodø, noe som utgjorde 22 mill. kr i 2022. Sett i lys av at NTP-ramme for storbyer er over 6 mrd. kr og at bypakke Bodø er finansiert med over 76 % bompenger og kun 16 % statlig bidrag, er dette uforståelig. Bompengandelen i bypakke Bodø er blant de høyeste i landet, og fjerning av tilskuddsordningen vil være en ren omprioritering fra små til store byområder.

Dagens tilskuddsordning for de fem mindre byområdene, hvor Bodø er en av dem, må økes og ha en langsiktighet og forutsigbarhet i hele planperioden.

Småbyer i Nordland:

Det har over tid vært en betydelig økning i næringstransporter og gjennomgangstrafikk på hovedferdselsårene gjennom sentrum i flere av byene i Nordland. Særlig utfordrende er det med tanke på trafikksikkerhet, forurensning, støv, støy og klimagassutslipp. NTP må prioriterer tiltak som legger til rette for å møte denne utviklingen gjennom fjerning av flaskehals, utbedring og fornyelse av infrastruktur og gode kommunikasjonsløsninger. Behovet for utbedring vil bare øke etter hvert som det også etableres flere nye og store grønne industrier, eksempelvis på Mo i Rana, Mosjøen og Narvik.

Det er viktig at det i kommende NTP gis oppdrag om en overordnet transportutredning for transportsystemet i Mo i Rana.

E6 Narviktunnelen:

SVV foreslår å ta E6 Narviktunnelen ut av sin portefølje med begrunnelse i begrensninger for plassering av bomstasjoner i henhold til statens regler for bompengeinnkreving. Problemstillingen har ikke vært tatt opp tidligere, selv om prosjektet er prioritert i gjeldende NTP og arbeidet med Narviktunnelen og bompengeinnkrevingen har pågått i mange år. SVV må i samarbeid med SD finne en løsning for bomplassering og E6 Narviktunnelen må tas inn i porteføljen med oppstart tidlig i første periode av kommende NTP.

Planleggingsressurser

Flere viktige og samfunnskritiske prosjekt har ikke tilstrekkelige og oppdaterte planer for å bli prioritert i NTP og få tidsriktig oppstart. I kommende NTP må det stilles klare forventninger og settes av tilstrekkelige planleggingsrammer til transportetatene som sikrer god planleggingsaktivitet og planreserver, og derigjennom legger til rette for god fremdrift og utbyggingstempo for tidskritiske prosjekter. Planlegging må ikke være en begrenset faktor for å få igangsatt viktige prosjekter tidsnok. Dette gjelder hele transportsektoren, men særlig for fiskerihavnene der det har vært stopp i planlegging og forberedende arbeid i seks år.

Konsekvenser for Nordland fylkeskommune

Saken har ingen økonomiske eller personellmessige konsekvenser for Nordland fylkeskommune.

Fylkesrådets innstilling til vedtak

Vedtaks punkt 1 - Bundne prosjekter

Prosjekter med oppstart i første del av inneværende NTP startes og gjennomføres i henhold til gjeldende NTP. Dette gjelder blant annet E6 Megården - Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene), E6 Narviktunnelen, E10 Nappstraumen-Å, flytting av Bodø lufthavn inklusiv ny tilførselsveg rv. 80, ny lufthavn i Mo i Rana med banelengde på 2.400 m, innseiling Mo i Rana havn og fiskerihavnene Andenes, Værøy og Røst. Nordland fylkesting forventer at E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukt (Hålogalandsvegen) får oppstart i 2023. E6 Sørrelva-Borkamo er overført fra SVV til Nye Veier AS sin portefølje, og Nordland fylkesting forventer oppstart før 2025.

Vedtaks punkt 2 - Grunnlag for prioritering og planlegging av prosjekter og tiltak

Nordland fylkesting viser til at Nordland har svært lav andel av de nasjonale bevilgningene til samferdsel. Nordland er i en nasjonal særstilling med en sterk økonomisk vekst, innovasjonskraft og industriutvikling. Kommende ramme til NTP må styrkes betydelig for å legge til rette for ytterligere utvikling og verdiskaping i Nordland. Nordland fylkesting viser til den nye sikkerhetspolitiske situasjonen og beredskap som krever rask tilpasning av infrastruktur som farleder og havner, veg, bane og lufthavner som sikrer pålitelig og raske militære transporter.

Nordland fylkesting understreker at bruk av samfunnsøkonomiske analyser i prioriteringer av prosjekt og tiltak i NTP ikke i tilstrekkelig grad fanger opp samfunnskritisk transportbehov og reelle samfunnseffekter av samferdselstiltak i nord. Det vises til nærmere beskrivelse i saksfremlegget under *Problemstilling*.

Nordland fylkesting ber om at det sikres tilstrekkelig planleggingsressurser hos transportetatene for å sikre god fremdrift, fleksibilitet i planlegging og tilstrekkelig planreserve.

Vedtaks punkt 3 - Strategisk anbefalinger for utvikling av transportsystemet

Nordland fylkesting støtter den anbefalte prioriteringen i «Strategisk anbefalinger for utvikling av transportsystemet i 2025-2036» under drøftingen i saksfremlegget.

Vedtaks punkt 4 - Økte rammer til fylkesvegnettet og miljøvennlig kollektivtransport i perioden 2025-2030:

- 1 Nordland fylkesting forventer at det store og økende vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet møtes med en storstilt og samordnet satsing i NTP, som også legger til rette for skredsikring, tunnelutbedringer, trafikk sikkerhet og miljøvennlige transporter. Den varslede satstingen i Hurdalsplattformen på viktige næringstransportkorridorer på fylkesvegnettet må gis en tydelig prioritering og støtte opp under strategien «Fra kyst til marked».

Vedtaks punkt 5 – Omstilling til nullutslipp for ferje og hurtigbåt

- 1 Nordland fylkesting ber om egen økonomisk ramme som legger til rette for nullutslipp for ferjer og hurtigbåter, inklusiv tilhørende infrastruktur og tilstrekkelig strømforsyning til ladepunkter.

Vedtaks punkt 6 - Store statlige vegprosjekter i perioden 2025-2030:

- 1 Helhetlig og samlet utbygging av E6 Fauske-Bognes. På strekningen er *E6 Megården - Mørsvikbotn* (Sørfoldtunnelene), *E6 Ulsvågskaret* og *E6 Kråkmo sør* de viktigste delstrekningene. E6 Megården-Mørsvikbotn er en svært tidskritisk delstrekning og må få oppstart helt i begynnelsen av første periode og rask ferdigstilling.
- 2 E6 i tunnel gjennom Narvik sentrum, med tilstøtende tiltak. Nordland fylkesting ber om rask avklaring av regelverket for plassering av bomstasjoner slik at prosjektet får sin oppstart tidlig i første periode.
- 3 E10 Å-Fiskebøl: E10 Nappstraumen-Å (prio. 1) og E10 Fiskebøl-Nappstraumen (prio. 2), inklusiv gang- og sykkelveg (E10 Nasjonal sykkelrute).

4	E6/rv. 80 Strekingen Fauske - Bodø. På strekingen er fullføring av rv. 80 Sandvika – Sagelva og rv. 80/E6 omkjøringsveg utenfor Fauske sentrum de viktigste delstrekingene.
Vedtaks punkt 7 - Statlig skredsikringsprosjekter i perioden 2025-2030:	
1	E10 Lofoten (Nappstraumen – Å og Nappstraumen – Fiskebøl).
2	E6 Skjellesvikskaret.
3	Øvrige skredprosjekter med høy eller middels skredfare ferdigstilles i løpet av planperioden 2025-2036. Det må settes i gang arbeidet med en helhetlig utbyggingsplan som også beskriver hvordan man vil sikre alle høye og middels raspunkter.
Vedtaks punkt 8 - Mindre statlig vegtiltak i perioden 2025-2030:	
Under prioritering av store statlige vegprosjekter inngår mange delstrekinger som medfører store utfordringer for trafikantene. Dersom det ikke legges opp til en sammenhengende utbygging av de foreslåtte strekingene, vil det være behov for å prioritere utbygging av kortere strekinger/punktutbedringer. Disse strekingene er i prioritert rekkefølge.	
1	E10 Bjørnfjell og E6 Saltfjellet – Tiltak for bedre vinterregularitet.
2	Rv. 80 Sandvika - Sagelva (inngår i korridoren Rv. 80/E6 Bodø - Fauske).
3	E6 Ulsvågskaret (inngår i korridoren E6 Fauske - Bognes).
4	E6 Kråkmofjellet sør (inngår i korridoren E6 Fauske - Bognes).
5	E10 flyplasskrysset ved Evenes lufthavn.
6	E6 Merkforbakken (inngår i korridoren E6 Fauske - Bognes).
7	E6 Kråkmo - Sandnesbotn (inngår i korridoren E6 Fauske - Bognes).
8	E12 Umbukta.
9	Rv. 73 Krutfjellet.
10	E6 Bjerkvik sentrum - Bjerkvik nord.
11	E6 Kalvåsen - Ballangen.
Vedtaks punkt 9 - Byutvikling i perioden 2025-2030:	
1	Tilskuddsordning for reduksjon av bomtakser (post 73) for bypakke Bodø må videreføres og være langsiktig og forutsigbar.
2	Overordnet transportutredning, primært KVVU for E6 og transportsystemet i Mo i Rana.
3	Tilskuddsordning for de fem mindre byområdene hvor bypakke Bodø fase 2 inngår, må styrkes og fordeles over hele planperioden.

4	Øke satsing innen trafiksikkerhetstiltak for myke trafikanter og øke tilrettelegging for attraktive og bærekraftig bomiljø i små- og mellomstore byer, som Narvik, Brønnøysund, Mosjøen, Sandnessjøen, Fauske, Leknes, Svolvær og Sortland.
---	---

Vedtaks punkt 10 - Lufthavner og luftfart i perioden 2025-2030:

Det forutsettes bygging av ny adkomstveg til ny Bodø lufthavn og banelengde på 2.400 m ved ny lufthavn i Mo i Rana.

- | | |
|---|---|
| 1 | God frekvens og ruteføring, lave flybillettpriser, reduserte avgifter, tilstrekkelig setekapasitet og forutsigbarhet i reiseplanlegging vil være avgjørende for et godt og pålitelig flytilbud.
FOT-rute Lofoten-Tromsø. |
| 2 | Lufthavnnettet i Nordland er svært godt egnet for utvikling og testing av lav- og nullutslippsteknologi og nye miljøvennlige flytyper.
For å fremskynde teknologiutviklingen er det viktig at null- og lavutslippsfly og tilhørende infrastruktur innføres så snart det er teknisk mulig, og senest ved oppstart av neste FOT-ruteavtale for Nord-Norge høsten 2028. |
| 3 | Ved at flere flytårn i Norge skal erstattes av fjernstyring vil det være rasjonelt å benytte eksisterende infrastruktur og kompetanse ved Avinors senter for fjernstyrte flytårn i Bodø. |
| 4 | Bodø er det eneste stedet i Nord-Norge hvor det er mulig å integrere alle transportformer innenfor ett funksjonelt område. Ny lufthavn i Bodø må bli en intermodal logistikk- knutepunkt. |
| 5 | Utvikling av Andøya lufthavn - Andenes som sivil luftfart. |
| 6 | Ny regionflyplass for Lofoten på Leknes. |

Vedtaks punkt 11 - Tiltak på jernbaner i nord i perioden 2025-2030:

Nordland fylkesting er svært bekymret for kapasitetsutfordringer, driftsstabiliteten og punktligheten for Nordlandsbanen og Ofotbanen. Nordlandsbanen er erklært overbelastet på ubestemt tid.

- | | |
|---|--|
| 1 | <p>Nordlandsbanen:</p> <p>Iverksette effektpakker for gods Bodø-Trondheim (kryssingsspor m.m.) i første del av planperioden.
Ferdigstilling av ERTMS.
Redusere framføringstiden for gods på bane og spesielt tog med tidskritisk gods. Kjøretid for raskere tog mellom Bodø og Oslo må ned til 2013-nivå (18,5 timer, tilsvarende som persontog).
Storsatsing på gods på bane i NTP inkludert helhetlig strategi for grønne korridorer (bane og sjø) mellom nord, sør og EU. Ambisjon om å utnytte ledig kapasitet på flere banestrekninger i Sør- og Midt-Norge med direkte togtilbud til og fra EU, som vil avlaste Dovrebanen og Alnabru-terminalen i Oslo.
NTP må følge opp KVV Green med en grønn strategi som tilrettelegger for piloter og faser ut fossil diesel også på Nordlandsbanen innen 2030.
Tilpasse moderne, effektive og miljøvennlige terminaler med tilstrekkelig kapasitet langs Nordlandsbanen i takt med transportbehov.
Planfri kryssing mellom Bodø havn og jernbanestasjon: Bodø godsterminal må</p> |
|---|--|

	<p>innpasses i havneterminalen slik at kryssing av gods mellom jernbane, bil og sjø skjer innenfor samme terminal på en effektiv og trafikksikker måte.</p> <p>Tilrettelegge for trygge og effektive på- og avstigningsperronger og tilkomstveger ved Lønsdal, Bolna og Rognan.</p> <p>Videreutvikle Saltenpendelen med styrking av rutetilbud, økt frekvens og kapasitet, og minst tre nye krysningsspor på strekningen Saltdal - Bodø.</p> <p>Etablere togpendel (Helgelandspendel) på strekningen Trofors, Mosjøen og Mo i Rana, med et godt tilpasset rutetilbud, frekvens og kapasitet.</p> <p>Styrking av regiontogtilbudet Trofors-Bodø.</p> <p>God og stabil tilgang til internett/WIFI.</p> <p>Anskaffe nye, moderne og miljøvennlig togmateriell med tilstrekkelig kapasitet, og som er godt tilpasset for arbeids- og fritidsreiser.</p> <p>Utvide nødvendige tiltak for å forebygge rein- og viltpåkjørsler.</p>
2	<p>Oftobanen:</p> <p>Utbygging av dobbeltspor fra Narvik til riksgrensen i løpet av planperioden 2025-2036.</p> <p>På kort sikt minst to nye krysningsspor, henholdsvis ved Søsterbekk (prio. 1) og «Horsontalen» (mellom Rombakk og Katterat, prio. 2) senest innen 2027.</p> <p>Øke aksellast for å øke togvekten og kapasitet på banen.</p> <p>Ferdigstilling av ERTMS.</p> <p>Tilpasse moderne, effektive og miljøvennlige godsterminal i takt med transportbehov.</p> <p>God og stabil tilgang til internett/WIFI.</p> <p>Anskaffe nye, moderne og miljøvennlig togmateriell med tilstrekkelig kapasitet, og som er godt tilpasset for arbeids- og fritidsreiser.</p>
3	<p>Nord-Norgebane:</p> <p>Nordland fylkesting avventer endelig vurderinger knyttet til en eventuell Nord-Norgebane inntil KVV for transportløsninger i Nord-Norge og KVV Nord-Norgebane foreligger.</p>
<p>Vedtaks punkt 12 - Større farleds- og sjøsikkerhetstiltak i perioden 2025-2030:</p>	
1	Farledstiltak ved innseiling og mudring i Mo i Rana.
2	Farledsutbedring av Brønnøyledden.
3	Utbedring og merking gjennom Raftsundet og Risøyrenna.
4	Utbedring av ferjeleier Værøy og Røst - Bedre regularitet
5	Farledsgjennomgang og utredning av aktuelle tiltak i sjøkorridoren Mo i Rana-Bodø
6	Betydelig økning i økonomisk ramme satsning på farleder langs hele Nordlandskysten.

Vedtaks punkt 13 - Havner og sjøtransporter i perioden 2025-2030:

1	Statlige fiskerhavnprosjektene i Andøy, Værøy og Røst som er prioritert i gjeldende NTP 2022-2033 må gjennomføres i første periode i kommende NTP. Tilsvarende må også gjelde for Ballstad fiskerihavn. Nordland fylkesting forventer betydelig økt innsats og tempo i planleggingen av fiskerihavnene, og som muliggjør rask oppstart og gjennomføring.
2	Storstilt «fiskerihavnloft» som sikrer fiskerihavner med næringsmessig betydning trygge innseilingsleder og nødvendig skjerming, dybder og kaianlegg med tilhørende fasiliteter.
3	Ferjesamband Ytre Vestfjorden - Sikre gode forbindelser innad i Lofoten

Vedtaks punkt 14 - Økt godsoverføring fra veg til bane og sjø i perioden 2025- 2030:

<i>Målet om godsoverføring fra veg til bane og sjø og effektive overføringer mellom transportformer, må legges inn som en viktig premiss i kommende NTP.</i>	
1	Sikre effektive tilkoblinger til transportinfrastruktur og overgangene mellom veg, jernbane og havner som virker mer effektivt sammen. Særlige aktuelle steder er Mo i Rana, Mosjøen, Fauske, Bodø og Narvik.
2	Miljøstøtteordningen for gods på jernbane må videreføres og gjøres langsiktig, på nivå med våre naboland.
3	Kystverkets tilskuddsordning til investeringer i effektive og miljøvennlige havner må videreføres og økes.
4	Kystverkets tilskuddsordning (nærskipsfart) for godsoverføring fra veg til sjø må videreføres, være langsiktig og styrkes vesentlig slik at overføringspotensialet kan utnyttes fullt ut.

Bodø den 16.05.2023

Elin Dahlseng Eide
fylkesrådsleder
sign

Monika Sande
fylkesråd for transport og infrastruktur
sign

16.05.2023 Fylkesrådet**Votering i Fylkesrådet**

Enstemmig

Innstilling fra Fylkesrådet

Fylkesrådets innstilling enstemmig vedtatt

Vedlegg

Tittel	DokID
VEDLEGG KUNNSKAPSGRUNNLAG NTP	862568
Sortland kommunes innspill uttalelse til Nasjonal transportplan 2025-2036	858863
Kysthavnalliansen - innspill til NTP Nasjonal transportplan 2025-2036	858868
Vesterålen regionråd - innspill til Nasjonal transportplan 2025-2036	858870
Hamarøy kommune - vedtak arbeidsdokumenter prioriteringer NTP 2025-2036	858871
Pensjonistforbundet Nordland - uttalelse fra Årsmøte 2023	858872
Sørfold tunnelene en skandale på E-6 i Nordland	858873
Hamarøy kommune - innspill til Nasjonal transportplan 2025-2036	858874
Samferdselsforum Nord - innspill til Nasjonal transportplan 2025-2036	858875
24.04.2023 Høringsinnspill Samferdselsforum Nord_NTP 25_36	858876
Alstahaug kommune - innspill til Nasjonal transportplan 2025-2036	858877
2-Saksprotokoll Høringsinnspill til fylkeskommunens uttalelse til Nasjonal transportplan 2025-2036.pdf	858878
3-Høringsinnspill til fylkeskommunens uttalelse til Nasjonal transportplan 2025-2036.pdf	858879
4-Høringsinnspill fra Helgelandsrådet til NFKs uttalelse til NTP 2025-2036.pdf.pdf	858880
Saksprotokoll Høringsinnspill til fylkeskommunens uttalelse til Nasjonal transportplan 2025-2036	858882
Høringsinnspill til fylkeskommunens uttalelse til Nasjonal transportplan 2025-2036_1	858883
Høringsinnspill fra Helgelandsrådet til NFKs uttalelse til NTP 2025-2036.pdf	858884
Steigen kommune - innspill til Nasjonal transportplan 2025 - 2035	858885
Saksprotokoll Høringsinnspill til Nordland fylkeskommune sin uttalelse til Nasjonal transportplan 2025 - 2035	858886
Rana kommune - Innspill til Nasjonal transportplan 2025-2036	858887
Invitasjon til høringsinnspill til fylkeskommunens uttalelse til Nasjonal transportplan 2025-2036 - Frist innen 24.04.2023	858888
Rana kommune - innspill til Nasjonal transportplan 2025-2036	858889
Bodø kommune - innspill til Nasjonal transportplan 2025-2036	858890
Innspill til NTP 2025-2036	858891
Narvik kommune - innspill til Nasjonal transportplan 2025-	858892

2036	
Salten Regionråd - innspill Nasjonal transportplan NTP 2025-2036	858893
SR-sak 0623 - Vedtak - Ny Nasjonal Transportplan 2025-2036	858894
E-post	858895
Næringslivets Hovedorganisasjon NHO - innspill til Nasjonal transportplan NTP 2025-2036	858896
Bodø kommune - innspill til Nasjonal transportplan NTP 2025-2036	858897
Helse Nord - innspill til Nasjonal transportplan NTP 2025-2036	858898
Steigen kommune - innspill til Nasjonal transportplan NTP 2025-2036	858899
Norges Lastebileier-Forbund - innspill til Nasjonal transportplan NTP 2025-2036	858900
Meløy kommune - innspill til Nasjonal transportplan NTP 2025-2036	858901
Narvik kommune - innspill Nasjonal transportplan NTP 2025-2036	858902
Ranaregionen Næringsforening - innspill til Nasjonal transportplan NTP 2025-2036	858903
E-post	858904
Evenes kommune - innspill til Nasjonal transportplan 2025-2036	858905
Lofotrådet - innspill til NTP Nasjonal transportplan 2025-2036	858906
E-post	858907
Vevelstad kommune - ber om utsatt høringsfrist	858908
Evenes kommune - Høringsinnspill knyttet til Nordland fylkeskommune behandling av Nasjonal transportplan 2025-2036	858909
Helgelandsrådet - Høringsinnspill fra regionrådet til NFKs uttalelse til NTP 2025-2036	858910
Indre Helgeland Regionråd - Innspill til NTP 2025-2036	858911
Innspill til NTP 2025-2036	858912
Innspill til NTP fra IHR 19. april 2023	858913
Hålogalandsrådets prioriteringer til NTP	858914
Hålogalandsrådets prioriteringer til NTP	858915
Høringsinnspill Saltdal kommune - NTP Nasjonal transportplan 2025-2036	858916
E-post	858917
Salten Regionråds prioriteringer til Nasjonal transportplan 2025-2036	858918
Salten Regionråds prioriteringer til Nasjonal transportplan 2025-2036	858919
SR-sak 0623 - Vedtak - Ny Nasjonal Transportplan 2025-2036	858920

