

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

Nordland fylkeskommunes innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033

Jeg viser til deres brev av 21. november 2019 om invitasjon til å komme med innspill til prioriteringer på transportområdet til Nasjonal transportplan 2022-2033.

Nordland fylkesting har behandlet i sak 048/2020 Nordland fylkeskommunes innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033 i møte i april.

Saken fikk bred tilslutning i fylkestinget. Saken er også godt politisk forankret lokalt, i næringslivet og hos andre interessenter i saken.

Vedlagt følger saksfremlegg med vedtakspunkter og notat som vedlegg til saken.

Med vennlig hilsen

Bent-Joacim Bentzen
Fylkesråd for transport og infrastruktur

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift.

Hovedmottakere:

Samferdselsdepartementet Postboks 8010 Dep 0030 OSLO

Vedlegg:

Saksfremlegg og vedtak - FT april 2020	DokID 1588190
Vedlegg saksfremlegg	1588196

Saksnummer	Utvalg/komite	Dato
082/2020	Fylkesrådet	27.03.2020
048/2020	Fylkestinget	20.04.2020
	Komite for samferdsel	20.04.2020

Nordland fylkeskommunes innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033

Sammendrag

Nordland fylkeskommune (NFK) er invitert av Samferdselsdepartementet (SD) til å foreslå konkrete tiltak og prosjekter i prioritert rekkefølge på de ulike transportområdene til kommende Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP). Frist er satt til 14. mai 2020. Saksfremlegget beskriver prosess og organisering av arbeidet med NTP – både hos SD og NFK. Videre beskrives hva som ligger til grunn for NFK sine prioriteringer til NTP og hvilke effekter som oppnås for Nordlandssamfunnet. Vedlagt til saksfremlegget følger en mer utfyllende beskrivelse av utfordringer på transportområdet, forslag til løsninger og effektmål for samfunns- og næringsutvikling.

Vedlegg: Notat som beskriver utfordringer, forslag til løsninger, effektmål samt begrunnelser og argumentasjoner.

Bakgrunn

Nordland fylkeskommune (NFK) er invitert av Samferdselsdepartementet (SD) til å gi skriftlig innspill til prioriteringer av konkrete prosjekter og tiltak i prioritert rekkefølge til kommende Nasjonal transportplan 2022-2033, og som vil løse de store og viktige utfordringene på transportområdet i Nordland. Frist er satt til 14. mai 2020.

Nasjonal transportplan og planprosess

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringens transportpolitikk og beskriver hvilke mål og prinsipper regjeringen legger til grunn for den.

Planen viser en strategi for utvikling av det samlede systemet for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport. Planen omhandler både drift, vedlikehold og investeringer.

Avinor AS, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Statens vegvesen utarbeider grunnlag til NTP på oppdrag fra SD.

Planen lages for en tolvårsperiode, men med hovedvekt på de første seks årene. Planen revideres hvert fjerde år.

Gjeldende plan er for perioden 2018-2029, og ble behandlet i Stortinget våren 2017. Arbeidet med neste NTP er godt i gang.

Regjeringen legger fram en stortingsmelding om NTP til Stortinget våren 2021.

NTP skal følges opp med mer detaljerte handlingsprogram fra hver enkelt transportetat i begynnelsen av 2022. Handlingsprogrammet gjelder for de første seks årene av planperioden. NFK vil sannsynligvis få anledning til å gi høringsuttalelse før handlingsprogrammene stadfestes, men dette vil være mindre endringer eller justeringer til programmet.

Ny målstruktur i NTP

Regjeringen har revidert målstrukturen som skal gjelde for kommende NTP. Det overordnede målet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050, og er en overbygging av de øvrige målformuleringene som viser i figuren nedenfor.



Figur 1: Ny målstruktur

Ny prosess og organisering av arbeidet med NTP 2022-2033

Som følge av regionreformen og nye ansvarsområder til fylkeskommunene, nye fylkesinndelinger og et større ansvar for samferdsel har SD besluttet en ny prosess og organisering av arbeidet med NTP.

Tidligere fikk transportetatene en samlet bestilling fra SD og svarte med et samlet forslag til NTP. SD har nå overtatt hele ansvaret for NTP-prosessen, og virksomhetene har kun ansvaret for å utarbeide grunnlagsdokumenter etter politisk bestilling fra SD.

Fylkeskommunene, de største bykommunene og Sametinget har fått en større rolle

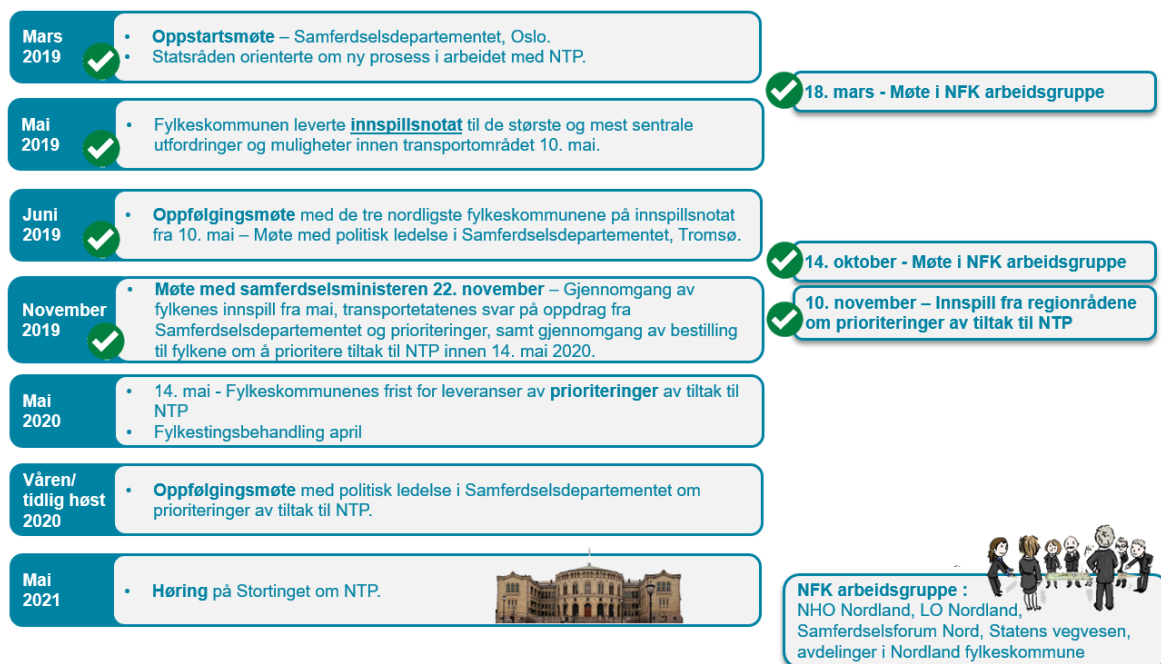
og tidligere involvering i planprosessen til NTP, og det er etablert ei politisk kontaktgruppe som ledes av samferdselsministeren. Det har vært flere møter underveis i prosessen.

Transportetatenes prioriteringer 13. mars 2020

SD har gitt oppdrag til virksomhetene Avinor AS, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Statens vegvesen om å foreslå prioriteringer av all ressursbruk (tiltak og prosjekter) i NTP-perioden 2022-2033. Frist for levering av svar på oppdraget er 13. mars 2020. Hver enkelt virksomhet står ansvarlig for forslag til prioritering av innsatsen innenfor sitt område. På enkelte punkt har SD bedt det om et felles svar fra virksomhetene, som Statens vegvesen koordinerer.

NFK sin organisering av arbeidet med NTP

Figuren nedenfor viser NFK sin prosess og organisering av arbeidet med utarbeidelse av innspill til NTP.



Figur 2: Organisering av arbeidet med NTP i NFK

NFK arbeidsgruppe

I arbeidet med NTP ble det først etablert ei arbeidsgruppe i fylkeskommunen bestående av [NHO Nordland](#), [LO Nordland](#), Statens vegvesen og [Samferdselsforum Nord](#), samt politisk rådgiver, vegsjef, samferdselssjef, ledelse i nærings- og regionalavdeling og kultur- og miljøavdeling fra fylkeskommunen. Arbeidsgruppen ble ledet av samferdselsråden. Det er blitt holdt to møter i perioden.

Innspill fra regionråd, næringsliv, arbeidsliv og andre interessenter

Alle regionrådene i Nordland har levert skriftlig innspill på sine behov og prioriteringer av tiltak/prosjekter til kommende NTP i prioritert rekkefølge. I tillegg har det vært møter mellom regionrådene og politisk ledelse i NFK.

NHO Nordland, [Samferdselsforum Nord](#), [NLF](#), [MEF](#), næringsforeninger og andre interessenter har sendt inn skriftlig innspill til prioriteringer av tiltak til NFK. De fleste av innspillene er også i prioritert rekkefølge.

I tillegg til arbeidsgruppen har NFK vært i dialog med andre fag- og interesseorganisasjoner underveis i arbeidet.

Alle gruppelederne i opposisjonen i fylkestinget ble inviterte for en gjennomgang av arbeidet med NTP.

Samferdselsdepartementets oppdrag til fylkeskommunen

Oppdrag nr. 1: Innspill til store og viktige utfordringer innen transportområdet

NFK sitt første oppdrag fra SD var å gi skriftlig innspill på de [største og viktigste utfordringene](#) på transportområdet i Nordland fylke, innen 10. mai 2019.

Oppdrag nr. 2: Innspill til prioriteringer i prioritert rekkefølge – tiltak og prosjekter (denne saken)

SD inviterte NFK i [brev](#) av 21. november 2019 til å komme med innspill til prioriteringer på transportområdet. Frist for innspill er 14. mai 2020.

SD ber om at følgende vektlegges i arbeidet med innspillene:

Forslag til løsninger blir fremstilt i prioritert rekkefølge.

Løsningene må være egnede til å håndtere de identifiserte utfordringene. Det er viktig at sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet.

Fylkeskommunen bes om å gjøre rede for i hvilken utstrekning de prioriterer å gjennomføre løsningene på områder hvor de selv har et ansvar.

SD legger opp til at det i den første seksårsperioden av NTP (2022-2027) innehar prioriteringer på konkrete prosjekter og tiltak, mens det i siste seksårsperioden legger større vekt på hvilke funksjoner transportnettets vårt trenger - mindre vekt på konkrete prosjektlistene.

I vurderingen av innspillene vil SD vektlegge følgende:

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet vil tillegges betydelig vekt både

i utvalget av aktuelle løsninger og utforming av løsningene som presenteres i Nasjonal transportplan.

Målstrukturen for NTP 2022 – 2033.

NTP gjelder hele landet og det må legges til grunn realistiske forventninger om fordelingen av ressursbruken på transportområdet i de ulike landsdelene.

Det pågår en betydelig og rask teknologisk utvikling som vil ha sterke implikasjoner på sentrale forhold i transportsektoren; fra trafikal adferd og etterspørsel til nye og mer effektive transportløsninger og forretningsmodeller. På denne bakgrunn er det viktig å unngå å gjøre store investeringsbeslutninger i løsninger som er spesielt teknologiske sårbare.

Problemstilling

Nordland er et langstrakt fylke med store avstander, økende klimatiske utfordringer og topografisk krevende region i utkanten av Europa. Dette gir bedriftene i Nordland avstandsuretter og økte transportkostnader sammenliknet med handelspartnere og konkurrenter andre steder.

Potensialet i Nordland og Nord-Norge fremheves ofte som en nasjonal mulighet for økt verdiskaping og blir stadig et viktigere bidrag til nasjonaløkonomien og velferdsnivået. De fleste forutsetningene for betydelig økt verdiskaping og aktivitet er til stede i form av natur, kraft, råvarer, ideer og kapital.

Det er viktig å legge til rette for gode transportløsninger som sikrer effektive og forutsigbare transporter av varer, gods og personer lokalt, regionalt og til resten av landet og til nabolandene.

Økonomisk handlingsrom

Norsk økonomisk handlingsrom blir mindre i tiden fremover. Samtidig er det store behov

som må løses innen transport- og infrastrukturområdet i hele landet. Den økonomiske rammen i gjeldende NTP 2018-2029 er til sammen på 1.064 mrd. kr inkludert 131 mrd. kr i bompenger. Det legges opp til i arbeidet med ny NTP å ha et mer strategisk fokus for reelt å kunne ta tak i de største utfordringene transportsektoren står ovenfor - på tvers av transportformer og geografiske grenser. Det betyr økt kostnadsfokus og styring av prosjektene, hvordan nye prosjekter kan bygges til lavere kostnader og/eller med høyere samfunnsnytte, og ikke minst til strenge prioriteringer av tiltak og fokus på prosjektstandarder og miljøtiltak.

Her vil det være risiko for at prosjekter reduseres betydelig i omfang og standard. Mens andre prosjekter kan få utsatt oppstart eller utsettes gjennomføring i påvente av ny teknologi som kan redusere kostnadene eller erstatter de opprinnelige

Løsningene på utfordringene.

Økt vektlegging av samfunnsøkonomisk lønnsomhet

SD vil tillegge økt vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet både i utvalget av aktuelle løsninger og utforming av løsningene som presenteres i kommende NTP.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhetsmodeller legger i stor grad vekt på antall reisende/kjøretøy og tidsinnskorting i vurdering av nytten av tiltak og prosjekter på transportområdet. Dette betyr at det i mer folkerike områder med mange reisende vil det oppnås høy effekt ved løsninger som korter inn reisetider. De mindre befolkningstette områdene vil komme betydelig dårligere ut i slike modeller.

Modellene tar blant annet ikke i tilstrekkelig grad hensyn til samfunnssikkerhet og beredskap, områder med stor verdiskaping og økonomisk aktivitet, potensiale for produktivitetsøkning, styrking av bo- og arbeidsmarkedsregioner, verdier på gods som transporteres (laks kontra grus/pukk) m.m. Lønnsomhetsmodellene tar heller ikke hensyn til områder med stort potensiale for fremtidig verdiskaping og vekst, og som vil skape store verdier for nasjonen og opprettholdelse av dagens velferdsnivå.

Dersom kun samfunnsøkonomisk lønnsomhetsberegninger legges til grunn i prioriteringer av prosjekter til NTP, vil ingen/eller de aller fleste av planlagte prosjektene i Nord-Norge ikke bli realiserte.

Konkurransen om midler til NTP

Det vil være en hard konkurranse om midlene til prosjekter og tiltak i kommende NTP, og mellom transportområder og regioner i Norge. InterCity-utbygging (utbyggingen av jernbanelinjene fra Oslo og mot Halden, Skien, Lillehammer og Hønefoss, og omfatter Østfoldbanen, Vestfoldbanen, Dovrebanen og Ringeriksbanen) og ferjefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim er store prosjekter som vil binde opp betydelige deler av de økonomiske rammene i de påfølgende NTPer.

Drøfting

Prioriteringer av tiltak og prosjekter til kommende NTP skal skje på grunnlag av NFK sitt [innspill](#) til SD 10. mai 2019 om store og viktige transportutfordringer. Videre er det lagt til grunn innspill som NFK har mottatt eksternt (regionråd m.fl.) i arbeidet med NTP. I tillegg følges opp fylkestingsvedtak av [juni 2016](#) på transportetatens forslag til NTP. [Regional transportplan Nordland 2018-2029](#) er også et viktig grunnlag i prioriteringene til NTP.

Det er også lagt til grunn transportetatens forslag til prioritering av prosjekter som svar på [oppdrag nr. 9](#) fra SD.

Det er forsøkt å legge til grunn økonomisk realistiske prioriteringer av prosjekter og

tiltak i første seksårs periode av NTP (2022-2027), men samtidig sørge for å ivareta en offensiv prioriteringsliste. Det er i prioriteringene lagt til grunn hensynet til å oppnå hovedmålene/målstruktur i kommende NTP – et *effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem*.

Fokus på transportkorridorer og «Fra kyst til marked»-strategien

Transportkorridorene håndterer de viktigste lange transporter og er strategisk viktig for utvikling av konkurransekraften til Nord-norsk næringsliv og persontransporter. Hovedutfordringene i transportkorridorene er å utvikle pålitelige, trafikksikre og effektive transporttilbud med god fremkommelige og kortere reisetider.

Transporttilbudene må være døgnåpne og det må tilrettelegges for overføring av gods fra veg til sjø og bane, samt utvikle større bo- og arbeidsmarkedsregioner.

I prioritering av tiltakene er det lagt vekt på en helhetlig, sammenhengende og effektiv utvikling av infrastruktur og transportløsninger gjennom prioriterte transportkorridorer.

Det er lagt vekt på å oppnå et sikkert transportnett i forhold til liv og helse, men også i forhold til framføringssikkerhet, forutsigbarhet, samfunnssikkerhet og beredskap. Transportkorridorene i Nordland, særlig strekningen nord for Saltfjellet har dårlig framføringssikkerhet og forutsigbarhet, og utgjør en betydelig utfordring i forhold til samfunnssikkerhet og beredskap.

Det er også lagt vekt på at utbyggingen av de ulike prosjektene må sees i en sammenhengende utbygging i et større geografisk område. Dette vil trolig være kostnadseffektivt med tanke på helhetlig planlegging og utbygging av lange strekninger, samt bedre utnyttelse av prosjektorganisasjonene, anleggsrigg, personell, anleggsmaskiner m.m. Dette vil være i tråd med NTPs målstruktur *mer for pengene*.

Det er spesielt lagt vekt på «Fra kyst til marked»-korridorene, og er følgende (i uprioritert rekkefølge):

E6 gjennom Nordland

E10 Å – Riksgrensen, herunder E10/rv. 85 Hålogalandsvegen

Mellomriksvegene E10, E12, rv. 73 og rv. 77 (viktige transportkorridorer i Joint Barents Transport Plan)

Fylkesvegnett og ferjer

Havner, farleder og fiskerihavner

Oftbanen med dobbeltspor

Nordlandsbanen med tilrettelegging for overføring av gods fra veg til jernbane

og effektiv videreføring av gods på containerbåt fra Bodø og nordover (Nord-Norgelinjen)

Det er svært viktig å utvikle korridorene i takt med veksten i sjømatnæringen, ellers vil verdiskapingspotensialet ikke nyttes fullt ut.

Transportområder som utfyller hverandre

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

Anbefalt prioritering

Det anbefales følgende prioriteringer til kommende NTP:

Strategisk utvikling av transportkorridorer i perioden 2022-2033

Det må legges til rette for bruk av ny miljøvennlig teknologi på transportområdet – både i privat-, næring- og i offentlig sektor. Tilretteleggingen bør skje både innenfor forskning, utvikling og innovasjon, men også som støtteordninger for å stimulere til økt bruk av miljøvennlige løsninger. Aktuelle tiltak er for eksempel reduserte skatter og avgifter, tilskudd til ladeinfrastruktur for biler, ferjer, båter og fly, samt tilskudd til anskaffelser av miljøvennlige båter og ferjer med tilhørende infrastruktur.

Utvikling av vegnettet

Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde må videreføres og legges til grunn i all planlegging og utbygging/utbedring av vegprosjekter. Trafikksikkerhetsarbeidet må ha et tverrsektorielt perspektiv. Særlig viktig er tiltak som påvirker trafikantatferden og viktige satsingsområder vil være trafikkopplæring, folkeopplysning og kontroller.

Vegnettet må utvikles med tanke på å redusere avstander og reisetider, og som sikrer et transportsystem som er pålitelig, effektivt, sikkert, åpent og tilgjengelig hele døgnet/året og med så få driftsbrudd som mulig. Hovedvegnettet må i større grad sees i sammenheng med fylkesvegnettet, og som er i tråd med «Fra kyst til marked»-strategi.

E6 er i en særstilling som transportkorridor i Nord-Norge. I Nordland er E6 eneste reelle transportkorridor nord-sør gjennom fylket. Ved fullføringen av E6 Helgeland vil den søndre delen av fylket ha et godt hovedvegnett nord-sør. Det er imidlertid behov for et tilsvarende løft for flere strekninger, særlig fra Fauske og nordover, med arm til Bodø. På lengre sikt er det også behov for en sammenhengende oppgradering på strekningen Rognan-Bodø.

De statlige ferjestrekningene må utvikles til nullutslippssamband. Ferjestrekningene over Tysfjord bør brukes som prøvestrekning for autonome/delautonome ferjer med

hyppige avganger døgnet rundt og med hurtig seilingstid. Testing av et slikt konsept på E6 over Tysfjord må tas inn i NTP 2022-2033. Dette kan, med de rette løsninger, vurderes som et mulig alternativ til ferjefri E6 løsning i Tysfjord.

NTP bør ha som mål at E10, mellomriksvegene og øvrig statlig vegnett i transportkorridoren også utvikles med tanke på å redusere avstander og reisetider, og som sikrer et transportsystem som er pålitelig, effektivt, sikkert, åpent og tilgjengelig hele døgnet/året og med så få driftsbrudd som mulig.

Utvikling av Jernbane

Økt godstransport med jernbane er helt avhengig av at framføringshastighet, påliteligheten og regulariteten til jernbanen bedres. Det er behov for generelt vedlikeholdsarbeid og fjerning av flaskehals, bedre traseer, gjøre banen mer robust mot ras og flom, samt forsterkning av banen.

Ofofbanen utgjør en helt kritisk del av Nord-Norges infrastruktur og bidrar tungt til at forsyningssikkerheten opprettholdes. Kapasiteten på Ofofbanen må utvikles i samsvar med behov for gods- og persontransporter. Moderne, effektive og miljøvennlige terminaler utbygges i takt med transportbehov, og må ha god tilknytning til vegnettet og havn.

For Nordlandsbanen må det bygges flere og lengre kryssingsspor og andre tiltak som øker togkapasiteten på banen, reduserer framføringstiden og økt fleksibel og forutsigbar trafikkavvikling. Prosjekter og tiltak må prioriteres samlet i hele jernbanekorridoren Oslo – Trondheim - Bodø for å kunne oppnå størst effekt av tiltakene. Terminaler langs Nordlandsbanen utvikles og moderniseres i takt med behov, med god tilknytning til vegnettet og havner. Nordlandsbanen er viktig for utvikling av persontransporter med lokal/regionaltog i Salten og Helgeland. Det er behov for etablering av Helgelandsspendel tilsvarende som Saltenpendelen.

Nordlandsbanen er den lengste strekningen med dieseldrevet lokomotiv, og det er stort behov for å bytte disse ut med nullutslippslokomotiver snarest. Ifølge Jernbanedirektoratets [nye beregninger](#) viser at det vil være mulig å oppnå elektrisk drift av alle tog på Nordlandsbanen for en firedel av prisen. Svaret ligger i del-elektrifisering og tog utstyrt med batteripakker. Tidligere beregninger for elektrifisering av Nordlandsbanen var om lag 14 mrd. kr, mens de nye beregningene med tilpasset teknologi viser rundt 3,3 mrd. kr.

Framføringstid på strekningen Oslo – Bodø må komme under 18 timer, noe som vil styrke jernbanens posisjon betydelig. Etablering av Nord-Norgelinjen (containerbåt rute) vil være en sjøvertsforlengelse av Nordlandsbanen fra Bodø til Troms. Dette vil utgjøre et nasjonalt transportsystem og med et fokus på Nord-Norge.

Ifølge [Politisk plattform for fylkesrådet i Nordland 2019-2023](#) vil fylkesrådet støtte opp om arbeidet for å realisere Nord-Norgebanen fra Trondheim til Tromsø, og vil derfor jobbe for en uavhengig KVVU som gir grunnlag for å oppdatere trasé- og teknologivalg. I FT [144/2019](#) bes det om at det gjennomføres en helhetlig konseptvalgutredning (KVVU) for utvikling av transportløsninger i Nord-Norge,

herunder Nord-Norgebanen. I samme vedtak ønsker fylkestinget om at det skal jobbes for bygging av Nord-Norgebanen. Den nasjonale satsingen på jernbane må også omfatte Nord-Norge.

Utvikling havner og farleder

Det må utvikles helhetlige sjøbaserte transportløsninger som omfatter havn, farled, skip, omlasting og distribusjon som ledd i en fullstendig verdikjede. En slik sjøbasert løsning må støtte opp under vegtransport og jernbane.

Utbygging av fiskerihavner er en viktig forutsetning for å utvikle fiskeri- og havbruksnæringen. Sjømatsektoren har en stor og økende nasjonal økonomisk betydning.

Utvikling Lufthavn

I [FT 025/2016](#) vedtok fylkestinget bygging av ny lufthavn ved Mo i Rana (rullebane 2.200 m.), som erstatter eksisterende lufthavn (Røssvoll), uten øvrige strukturendringer.

Bygging av ny lufthavn i Bodø, Mo i Rana og på Leknes (nedlegging av Svolvær lufthavn) er viktig for utvikling av regionene. Det er også viktig å opprettholde og videreutvikle lufthavnstrukturen med tanke på framtidens teknologi, flyflåte og det grønne skiftet.

Ifølge Avinor forventes flytrafikken å øke på Oslo lufthavn i årene fremover. Rundt 2030 kan det bli behov for en tredje rullebane dersom prognosene slår til. Et velfungerende knutepunkt for nasjonal og internasjonal luftfart vil ha store betydning for samfunns- og næringsliv, og vil legge til rette for flere direkteruter til Nordland.

Konkrete prosjekt i perioden 2022-2027

Kommende NTP vil gjelde for planperioden 2022-2033. I anbefalingen til prioriteringer er konkrete korridorer/prosjekt anbefalt i første seksårsperioden (2022-2027). I siste periode er det gitt mer strategiske anbefalinger i forhold til utviklingen av hovedkorridorene.

Følgende prosjekter prioriteres:

På veg skiller prioriteringene mellom store og mindre statlig vegprosjekter. Store statlig vegprosjekter defineres som prosjekter over 500 mill. kr basert på kostnadsberegninger fra Statens vegvesen. Mindre statlig vegprosjekter er kostnadsberegnet til under 500 mill. kr.

Store statlig vegprosjekter i perioden 2022-2027

Både E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukt (Hålogalandsvegen) og E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) ligger inne i gjeldende NTP 2018-

2029 med oppstart i første periode (2018-2023). Det legges til grunn at første periode av dagens NTP oppfylles, slik at disse prosjektene har sin start innenfor dagens NTP og fullføres i første periode av kommende NTP.

1. E6 Fauske – Bognes

E6 er Nord-Norges viktigste transportkorridor. Store deler av strekningen Fauske-Bognes har høy tungtrafikkandel og svært lav standard. Påliteligheten i forhold til framføring er svært dårlig, særlig på vinteren og omkjøringsalternativene gir nærmere 12 timers ekstra kjøretid. Strekningen utgjør en betydelig barriere, både i forhold til godstransport, persontransport og utvikling av Salten som bo- og arbeidsmarkedsregion. 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 (2018-2023) og fullføres i første periode ny NTP.

E6 Ulvsvågskaret.

2. E6 Sørrelva – Borkamo

Strekningen har svært lav standard med store standardsprang til tilstøtende veg, både i nord og sør. Ved utbygging av denne strekningen til tidsriktig standard vil det, etter fullføring av E6 Helgeland, være sammenhengende tilfredsstillende standard på E6 over 33 mil fra Trøndelag grense til Rognan.

3. E6 i tunnel gjennom Narvik sentrum, med tilstøtende tiltak

Narvik er Nord-Norges største godsknutepunkt, og har en stor og økende tungbiltrafikk gjennom sentrum. Dette fører til støv- og forurensningsproblematikk og forringer bymiljøet.

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

Store deler av korridoren har lav standard, flere flaskehalsar 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.

5. Rv. 80/E6 Bodø – Fauske – Prosjekt «Fra bru til bru»

Korridoren har store standardsprang, flere flaskehalsar og er til dels ulykkesbelastet. Korridoren er en av de mest trafikkerte nærings- og persontransporter i Nord-Norge, og er en viktig pendlerrute i Salten – Bodø (fungerer som bo-, arbeids- og serviceregion). Strekningen grenser til E6 Fauske – Bognes og de to strekningene kan med fordel sees i sammenheng i et stort samferdselsløft.

Statlig skredsikringsprosjekter

1. E10 Lofoten (Nappstraumen – Å og Nappstraumen – Fiskebøl)
2. E6 Skjellesvikskaret
3. Øvrige skredprosjekter med høy eller middels skredfare ferdigstilles i løpet av planperioden 2022-2033.

Byutvikling i perioden 2022-2033

1. Bypakke Bodø fase 2
Videreføring av dagens bypakke som forsterker miljøprofil ved at det legges enda bedre til rette for gående, syklende og kollektivtrafikken i byen, samt styrker trafikksikkerheten.
2. Bodø kommune må få tilgang til å inngå Byvekstavtale, eller annen tilsvarende løsning, med staten.
3. Som oppfølging av SVV sin rapport «Småby Nord» må det settes av midler til trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter for å tilrettelegge for attraktive og bærekraftig bomiljø i mindre byer. Det vises til rapportens anbefalinger i følgende byer: Brønnøysund, Mosjøen, Sandnessjøen, Fauske, Leknes, Svolvær og Sortland.
4. Smartere Transport i Norge (STiN) må videreføres i kommende NTP.
5. Overordnet transportutredning for E6 og transportnettet i Mo i Rana.

Mindre statlig vegtiltak i perioden 2022-2033

Det forutsettes at de gjenstående delparsellene *E6 Nord-Trøndelag grense – Majahaug* og *Flyum – Kappfjellia sør* ferdigstilles i sammenheng med utbygging av E6 Helgeland sør.

Under anbefalingen til prioritering av store statlig vegprosjekt i perioden 2022-2027 ovenfor, inngår mange delstrekninger eller punkter som medfører store utfordringer for trafikantene. Dersom det ikke legges opp til en sammenhengende utbygging av de foreslåtte strekningene, vil det være behov for å prioritere utbygging av kortere strekninger/punkt. Disse strekningene er i prioritert rekkefølge:

1. E10 Bjørnfjell og E6 Saltfjellet - Vinterregularitet
2. Rv. 80 Sandvika – Sagelva (inngår i korridoren Rv. 80/E6 Bodø – Fauske – Prosjekt

«Fra bru til bru»)

3. Kråkmofjellet sør (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)
4. E6 Merkforbakken (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)
5. E10 Trældal – riksgrense Bjørnfjell - utbedring
6. Kråkmo – Sandnesbotn (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)
7. E12 Umbukta
8. Rv. 73 Krutfjellet
9. E6 Bjerkvik sentrum – Bjerkvik nord
10. Kalvåsen – Ballangen
11. Sikt- og sideterrengutbedring (trafikksikkerhetstiltak)
12. Tilrettelegging for bruk av modulvogntog
13. Tilrettelegge for flere døgnhvileplasser for å bedre yrkessjåførenes arbeidsforhold og tryggere transporter på vegene.

Tilskudd til fylkesvegnettet

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. Fylkeskommunen har langt mindre ressurser å bruke på sine veger sammenliknet med staten. Det er særlig tre utfordringsområder NTP bør bidra til å løse:

Det er i snitt ca. 80 % høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd i trafikken sammenliknet med statlig vegnett (per 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, slik at sikkerhet og standard bedres. Estimert vedlikeholdsetterslep på fylkesveger i Nordland er på 9 mrd og stadig økende.

Lufthavner og luftfart

Flytting av Bodø lufthavn ligger inne i gjeldende NTP med oppstart i første periode (2018-2023) og fullføres i første periode i ny NTP.

1. Bygging av ny lufthavn ved Mo i Rana (rullebane 2.200 m.), som erstatter eksisterende lufthavn (Røssvoll), uten øvrige strukturendringer.
2. Videreføring av Andøy lufthavn og infrastruktur som sikrer næringslivet og befolkningen et godt flytilbud.
3. Ny storflyplass Leknes
4. Samle flere fjernstyrte flytårntjenester til et felles flytårnsenter i Bodø
5. Modernisering av flyflåten på kortbanenettet. Testing og utvikling av EL-fly er godt egnet på kortbanenettet i Nordland.
6. En tredje rullebane på Gardemoen vil ha stor betydning for Nordlands fremtidige vekst i luftfarten og øke grunnlaget for flere direkteruter til/fra Nordland.

Tiltak på jernbaner i nord

1. Ofotbanen

Prosjekter i gjeldende Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2023 må ferdigstilles:

Økt aksellast 32,5 tonn

Narvik stasjon – Sporendring og forlengelse av kryssingsspor innen 2022

Narvikterminalen på Fagernes – Økt kapasitet innen 2022

Nytt styresystem ERTMS innen 2027

Planlegging, prosjektering og utbygging av dobbeltspor fra Narvik til riksgrensen gis prioritert i første periode av NTP, og må komme på plass raskt. Det er nå avklart at EU i samarbeid med svenske myndigheter vil satse stort på korridoren mot Narvik i årene som kommer, og det er avgjørende at denne satsingen møtes offensivt på norsk side.

2. Nordlandsbanen

Prosjekter i gjeldende Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2023 må ferdigstilles:

Utbedring av drenering, rassikring og stabilisering av fyllinger og sideterreng.

Forlengelse av kryssingsspor ved Bodø, Fauske, Dunderland og Mo i Rana.

Utvidelse og utbedring av godsterminalen på Fauske – Lengre lastespor.

Utbygging av nytt kryssingsspor Sukkertoppen ved Saltfjellet

Utbygging av nytt styresystem (ERTMS) på hele Nordlandsbanen. Dette vil sammen med ERTMS gi plass til flere tog og bidra til redusert kjøretid.

Kryssingsspor ved Støver, Valnesfjord og Setså ferdigstilles innen 2022.

I kommende NTP 2022-2033 anbefales følgende prioritering på Nordlandsbanen fordelt på avsnitt:

For å øke konkurransekraften til togtransport er det viktig å iverksette målrettede kapasitetsøkende tiltak langs jernbanen som bedrer framføringstiden, regularitet og pålitelighet i jernbanekorridoren Oslo – Trondheim – Bodø. Det må være et mål om å få ned framføringstiden fra over 22 timer til under 18 timer slik som det har vært tidligere.

Tiltak på Nordlandsbanen vil være fullføring av styringssignal ERTMS, flere og lengre kryssingsspor, moderne og effektive terminaler med tilhørende infrastruktur langs Nordlandsbanen, forsterking av skinnegang, skred-/flomsikring, økt prioritering for godstog m.m. Flere og lengre kryssingsspor er spesielt viktig nord for Mo i Rana for å kunne kjøre 600 m lange tog helt til Bodø.

Kortere framføringstid på jernbanekorridoren Oslo – Trondheim - Bodø vil ha stor betydning med tanke på etablering av ny sjøtransportrute (containerskip) fra Bodø og nordover. Effektiv kobling mellom jernbaneterminal og havneterminalen i Bodø er av vesentlig betydning. Dette vil styrke Bodø sin rolle som intermodal terminal for tog, sjø og bil og legge til rette for økt transportvirksomhet via sjø og bane.

Konflikter mellom persontrafikk og vekst i godstrafikk må løses gjennom målrettede kapasitetsøkende tiltak langs linjen og økt prioritet for godstog. Spesielt viktig er dette på kveld og natt.

Ferdigstille gjeldende planer for utvidelser og utbedringer av godsterminalen på Fauske.

Prioritering av klimavennlig drift til erstatning for dieseldrevet lokomotiv på vår lengste togstrekning. Nullutslippsteknologi vil styrke næringslivets grønne konkurransekraft og gi en kraftig vekstimpuls for miljøvennlig godstrafikk mellom nord og sør.

Saltenpendelen må styrkes gjennom økt frekvens mellom Rognan og Bodø. Det er behov for å etablere en tidligere avgang fra Bodø til Rognan på morgenen. Det bør også etablere avganger til og fra Røklund.

Etablering av et pendlertog på Helgeland, tilsvarende som Saltenpendelen. Slik vil kommunene Rana, Vefsn, Alstahaug, Leirfjord, Hemnes og Grane knyttes sammen til en felles og sterk bo- og arbeidsmarkedsregion.

Alnabru godsterminal er i dag en flaskehals for blant annet effektiv eksport av norsk sjømat. Kapasitet på terminalen må økes eller at det må iverksette andre kapasitetstiltak som sikrer effektive og miljøvennlige godstransporter,

Det bør utredes lang tunnel på deler av strekningen Bjerka (Hemnes) og Elsfjord (Vefsn). Dette vil redusere kjøretid, bedre fremkommelighet og pålitelighet.

Forebygging av reinpåkjørsler.

Utbygging av Wifi langs Nordlandsbanen.

3. Nord-Norgebanen

Jernbane i nord blir stadig viktigere for at næringslivet skal nå sine mål og visjoner, spesielt knyttet til den marine sektoren og reiselivet. Utbygging av Nord-Norgebanen med sidearm til Vesterålen må sees i sammenheng med styrking av Ofotbanen og Nordlandsbanen. Dette vil styrke forsyningssikkerheten nord-sør.

Større farleds- og sjøsikkerhetstiltak

1. Farledsutbedring av Brønnøyleiden
2. Innseiling og mudring i Mo i Rana
3. Farledsutbedring av Risøyrenna
4. Korridor Bodø – Harstad – Gjennomseiling Tjeldsundet, inkl. utdyping Ballstad
5. Korridor Bodø – Harstad – Gjennomseiling Raftsundet
6. Korridor Brønnøysund – Mo i Rana

Havner og sjøtransporter

1. De statlige fiskerhavnprosjekter i Andøy, Værøy og Røst som er prioritert i gjeldende NTP 2018-2029 må gjennomføres i NTP 2022-2033 med statlig finansiering. Tilsvarende må også gjelde for Ballstad fiskerihavn.

2. Bedre regularitet ferjestrekningen Lødingen – Bognes
3. Stamnetthavn – status for Helgeland Havn IKS

Styrking av tilskuddsordning for godsoverføring og havn

Gjeldende tilskuddsordning for godsoverføring fra veg til sjø må styrkes vesentlig, slik at overføringspotensialet kan utnyttes fullt ut. Dette må gjenspeiles i kommende NTP.

Målet om godsoverføring fra veg til bane må videreføres og legges inn som en viktig premiss i kommende NTP. Miljøstøtteordning og andre tiltak må følges opp slik at de bidrar til å overføre gods fra veg til bane ved alle fire terminalene på Nordlandsbanen.

Tilsvarende må styrkingen av gjeldende tilskuddsordningen for investeringer i mer effektive og miljøvennlige havner utnyttes fullt ut. Dette må også inngå i kommende NTP.

Fylkesrådets vurdering

Fylkesrådet er tilfreds med at fylkeskommunen får en større rolle og tidligere involvering i NTP-prosessen.

Fylkesrådet er opptatt av at det i kommende NTP må legges til rette for et transportsystem som fremmer regional utvikling, og gir gode vekstvilkår for nordområdenes næringsliv og befolkningsutvikling. Opprusting av de viktigste infrastrukturaksene er nødvendig for å styrke Norges strategiske posisjon i nordområdene.

Statlige myndigheter har det overordnede ansvaret for samfunnssikkerhet og beredskap for kritisk statlig transportinfrastruktur. Dette er nødvendig for å opprettholde samfunnsviktige funksjoner og ivareta borgernes liv, helse og grunnleggende behov. Det er flere kritiske punkter og strekninger langs vegnettet som har redusert tilgjengelighet og pålitelighet. Det er ofte uforutsette hendelser med midlertidige stengte veger og kolonnekjøringer, i tillegg til stengte ferjesamband. I tillegg forventes klimaendringene å føre til at transportinfrastrukturen blir utsatt for stadig større utfordringer i form av mer uvær, større nedbørsmengder, flom og skred. Dette er spesielt sårbart for gods- og persontransporter med tanke på svært lange omkjøringsveger. Store deler av vegnettet i Nordland har praktisk talt ingen omkjøringsmuligheter og Norge blir ofte delt to når E6 stenges, på grunn av ulike hendelser.

Fylkesrådet understreker at dette er svært sårbart med tanke på samfunnssikkerhet og beredskap. Det må derfor i kommende NTP satses betydelig ressurser på å redusere transportsystemets sårbarhet mot disse utfordringene, både ved forsterket vedlikehold, utbedring og bygging av ny infrastruktur. Nordland krever sin andel av de

nasjonale skredsikringsmidlene.

Statens vegvesen fikk et tilleggsoppdrag fra SD til oppdrag 9 (leveranse 17. mars 2020) om å gi en beskrivelse av [samfunnssikkerhetsmessige utfordringer](#) i de åtte transportkorridorene i landet. I Nord-Norge finnes det kun én akse Trondheim – Kirkenes (E6), der det over store deler av aksene ikke finnes redudans. Fylkesrådet deler Statens Vegvesens vurdering når de poengterer «I et nasjonalt perspektiv vil opprettholdelse av korridorene nord for Trondheim derfor være langt viktigere enn korridorene i Sør-Norge». De svakeste punktene i nord er E6 Saltfjellet og E6 Fauske-Mørsvik med skredutsatt strekning og trange ikke-oppgraderte tunnel som skaper store utfordringer, særlig for eksport av varer og tungtrafikken.

Fylkesrådet viser til at alle tiltak og prosjekter som ligger inne i første periode i gjeldende NTP (2018-2023) anses som bundne prosjekter som forutsettes startet i henhold til gjeldende NTP og eventuelt fullført i kommende NTP-periode. Eksempler på slike viktige prosjekter for Nord-Norge er E6 Helgeland, inklusive de søndre parsellene mot Trøndelag grense, E10/rv. 85 Hålogalandsvegen, E6 Sørfoldtunnelene, ny flyplass i Bodø og fiskerihavnprosjektet i Andenes.

Mange av prosjektene i gjeldende NTP og transportetatens forslag til prioriteringer av prosjekter i [oppdrag 9](#) (leveringsfrist 13. mars 2020) har ferdig plangrunnlag, og kan settes i gang straks. Aktuelle prosjekter med rask oppstart kan være:

Utbedringstiltak og vedlikehold av fylkesvegnettet

Delparsellene E6 Nord-Trøndelag grense – Majahaug og Flyum – Kappfjellia ferdigstilles samtidig som utbygging av E6 Helgeland sør.

E10 Bjørnfjell og E6 Saltfjellet - Vinterregularitet

Rv. 80 Sandvika – Sagelva (inngår i korridoren Rv. 80/E6 Bodø – Fauske: Prosjekt «Fra bru til bru»)

E6 Kråkmofjellet sør (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)

E6 Merkforbakken (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)

E10 Trældal – riksgrense Bjørnfjell - Utbedring

E6 Kråkmo – Sandnesbotn (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)

E12 Umbukta

Rv. 73 Krutfjellet

E6 Bjerkvik sentrum – Bjerkvik nord

E6 Kalvåsen – Ballangen

Prosjektene ovenfor vil høyst være relevante økonomiske tiltakspakker i forbindelse med samfunnsmessige og økonomiske konsekvensene av Koronaviruset. Fylkesrådet legger til grunn at eventuelle tiltakspakker bør bestå av prosjekter som kan settes i gang straks, og som oppnår effektiv utbygging og rask effekt.

Fylkesrådet viser til at utbygging av E6 Helgeland sør ikke er ferdigstilt og at det står igjen to parseller av utbyggingen mot grensen til Trøndelag. Dette er parseller hvor det allerede er etablert bompengefinansiering hvor brukere belastes for en vegutbygging som ikke er planlagt fullført. Fylkesrådet mener dette ikke er akseptabelt og at man må ferdigstille parsellene.

Fylkesrådet mener at dagens infrastruktur på fylkesvegnettet ikke er dimensjonert, opprustet eller modernisert i tilstrekkelig grad for en fremtidig bærekraftig samfunnsutvikling. Den store ventede veksten i godstrafikken – særlig innen sjømatnæringen – vil utfordre kapasiteten på mange av fylkesvegene og ferjene våre og de øvrige «Fra kyst til marked»-transportkorridorene. Norge vil tape verdifulle eksportinntekter om ikke transportnettet, inkludert fylkesveger, oppgraderes og moderniseres etter behov. Det slaktes per 2020 ikke en eneste laks langs E6.

Fylkesrådet peker på at SD i større grad vil legge til grunn samfunnsøkonomisk lønnsomhet i prioriteringene til kommende NTP. Fylkesrådet mener at det i denne sammenhengen i større grad må sees på forholdet mellom verdiskaping og prioritering av prosjekter. Sjømatnæringen hadde i 2019 en økning i eksportverdi på 20,9 % i Nordland. Dette tilsa en verdi på 17,9 mrd. kr, av en total eksportverdi fra fylket på 30,8 mrd. kr, ifølge indeks Nordland.

Det legges til grunn at staten vurderer eksportverdi langs transportkorridorer når man regner på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og prioriterer prosjekter.

Fylkesrådet legger vekt på sammenhengende utbygging av lengre strekninger i transportkorridorer som binder regioner og landsdelene, resten av landet og riksgrensene sammen. I tillegg til at de viktigste utfordringene løses tidligst mulig i planperioden.

I Granavolderklæringen påpeker regjeringen at de vil: *«Øke Nye Veiers portefølje i kommende NTP, både når det gjelder antall prosjekter og finansiering slik at veiselskapet får økt ansvar for oppfølging av NTP på de viktigste europaveiene».*

Fylkesrådet viser til at Nye Veier har få prosjekter i landsdelen. Dersom regjeringen velger å følge dette punktet i erklæringen, vil fylkesrådet understreke viktigheten av at det etableres prosjekter i hele landsdelen. Prosjektene E6 Fauske-Bogenes og «Bru til Bru» langs riksveg 80 kan sees som et sammenhengende utbyggingsprosjekt for Nye Veier. Fylkesrådet understreker i den sammenheng viktigheten av at Nye Veier benytter kontrakter som legger til rette for at mindre aktører kan konkurrere på slike prosjekter.

Fylkesrådet viser til oppdrag 9 fra SD hvor Nye Veier foreslår 18 delstrekninger som aktuelle for [utvidet portefølje](#) av vegprosjekter fram mot 2041. I Nordland foreslås rv. 80 Bodø-Fauske og E6 Fauske-Bognes. Med Nye Veiers gjennomføringsmodell og metodikk anslås at det kan gjøres kostnadsreduksjoner mellom 15 og 20 % sammenliknet med foreliggende planer for rv. 80 Bodø-Fauske.

Når det gjelder strekningen E6 Fauske-Bognes har selskapet gjennomført en mulighetsstudie for å se på alternative løsninger for delstrekningen [Medgården-Mørsvikbotn](#) (Sørfoldtunnelene). Analysene viser mulige kostnadsreduksjon på 10-35 % for valg av ulike løsninger, og med et estimat for [minimumsløsning](#) på 3,2 mrd. kr. SVV har i sine valg av løsninger en kostnad på 9,3 mrd. kr.

Fylkesrådet understreker at utvikling av vegnettet ikke må reduseres til et nivå under fullgod standard med tanke på effektive og sikre person- og godstransporter, og som også tar hensyn til de forventede fremtidige økninger i transporter av godsvolumer. Det er også viktig under gjennomføringen (anleggsfasen) av prosjektene å unngå ulemper/fremkommeligheten for eksisterende trafikk.

Selve prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukt (Hålogalandsvegen) er i SVV forslag til rangering av prosjekter ([oppdrag 9](#), leveranse 17. mars 2020) ikke tatt med i kommende NTP. Dette er med bakgrunn i at prosjektet ikke tilfredsstillter kriteriene som SVV har fått i oppdrag av SD å legge til grunn: *samfunnsøkonomisk nytte, skredsikring eller tunnelsikring*. Det er [kun](#) midler til forberedende arbeider på prosjektet med 578 mill. kr i første periode av kommende NTP. Det arbeides med en bompengeproposisjon som skal fremlegges for Stortinget sannsynligvis i løpet av 2020, og som vil være avgjørende for prosjektets videre plan.

Fylkesrådet understreker at prosjektet er svært viktig for den nordlige landsdelen, knytter regionen bedre sammen og som øker konkurranseevnen i næringslivet gjennom bedre framkommelighet. Fylkesrådet vil arbeide aktivt for at prosjektet prioriteres inn i kommende NTP.

I Granavolderklæringen heter det videre at regjeringen vil *«vurdere i kommende NTP hvordan staten kan bidra til at enkelte fylkesveier med høy andel tungbiler og eksport best mulig kan rustes opp»*. Fylkesrådet viser til at vi bare i Nordland fylke har et vedlikeholdsetterslep på over 9 mrd. kr på fylkesvegene. Fylkesrådet ber den kommende Nasjonale transportplanen sikre bedre helhetstenkning mellom fylkesveg og riksveg. Fylkesrådet ber om at regjeringen prioriterer viktige «Fra kyst til marked-korridorer» i Nord-Norge. Dette vil også være i tråd med strategiene i Joint Barents Transport Plan.

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

Fylkesrådet understreker at vegsystemet står i en særstilling fordi det når ut overalt, men jernbane, luftfart og sjøtransport har alle viktige oppgaver å løse for næringslivet og befolkningen.

Lufthavner og rutetilbud i hele Nord-Norge er avgjørende for bosetting, arbeidsliv og næringsutvikling. Fylkesrådet viser til FNs bærekraftsmål. Det tiåret vi er inne i nå må preges av et stort og systematisk fokus på bærekraftige løsninger. Det er avgjørende viktige at den kommende transportplanen adresserer dette. Fylkesrådet mener det må legges til rette for null- og lavutslipp innen luftfarten. På grunn av avstandene på kortbanenettet i Nordland vil det være naturlig å starte innføringen av null- og lavutslipp i Nordland. Ambisjonen må være at det går rute-fly med null- og lavutslipp mellom flyplassene i Nordland innen utgangen av 2025. Det er grunn til å tro at kortbanenettet kan bli revitalisert av de fordelene ny teknologi innen luftfart kan få i relativ nær fremtid.

Fylkesrådet viser til at Avinor nylig har fått i oppdrag av Samferdselsdepartementet å overta den videre prosessen med bygging av en ny lufthavn i Mo i Rana. Prosjektet er derfor ikke omtalt i Avinors innspill til ny NTP. Fylkesrådet vil komme tilbake til dette i vårt høringsinnspill til fagetatenes forslag til ny NTP. Fylkesrådet er opptatt av at Avinor prioriterer videre fremdrift i dette prosjektet. Det er viktig at ny lufthavn ved Mo i Rana (rullebane 2.200 m.), som erstatter eksisterende lufthavn (Røssvoll), gjøres uten øvrige strukturendringer.

Fylkesrådet understreker at 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 et intermodalt logistikknutepunkt. Dette vil være et viktig tiltak for å utvikle de norske nordområdene.

Fylkesrådet mener at dobbeltspor på Ofotbanen er et av Norges viktigste nordområdeprosjekter, som også vil bidra til mer bærekraft ved å få gods over fra bil til bane. Nordlandsbanen må styrkes som innfartsåre til Nord-Norge, både for passasjerer og gods. Tempoet i arbeidet med fjernstyring og bedre materiell må økes i tillegg til null- og lavutslippsløsninger på Nordlandsbanen. Videreutvikling av regionpendelen i Salten og etablering av en regionpendel på Helgeland er viktig. Fylkesrådet støtter opp om arbeidet for å realisere Nord-Norgebanen fra Trondheim til Tromsø. Det må derfor utarbeides en uavhengig KVVU som gir grunnlag for oppdaterte trasé- og teknologivalg.

Det følger alt for lite midler med ved overføring av forvaltningsansvaret av fiskerhavner fra staten til fylkeskommunene. I gjeldende NTP ligger det inne tre store fiskerihavnprosjekter til en samlet investering på om lag 1 mrd. kr. Fylkesrådet foreslår at prosjektene videreføres med statlig finansiering i kommende NTP, inklusiv Ballstad fiskerihavn. Dette er svært viktige og store prosjekter som har stor betydning for videreutvikling av sjømatnæringen og lokalsamfunnene, og som fylkeskommunen ikke har mulighet til å gjennomføre uten statlig finansiering.

De fleste av byene i Nordland har riks- eller europaveger som går gjennom sentrum, og flere av byene har stor gjennomgangstrafikk. Det er viktig at NTP legger til rette for kollektivtiltak som skaper bolyst, attraktive og trafikksikre byområder.

Det må i NTP legges til rette for utvikling og bruk av ny teknologi i transportsektoren der det gir bedre kapasitetsutnyttelse, øker trafikksikkerheten og som gir et bedre

tilbud til de reisende, samt å bidra bedre til å nå klima- og miljøpolitiske mål.

Nordland fylkeskommune vant i 2018 konkurransen Smartere Transport i Norge (STiN), med varighet på fem år. Sammen med Avinor, Telenor og Bodø kommune skal fylkeskommunen teste og lære om fremtidens transportformer. Det testes blant annet kombinasjonen av nye fysiske fremkomstmidler (autonome busser og mikromobilitet) og tiltak for å endre vaner og individets egne oppfatninger om reisevaner. Det er behov for å videreføre STiN. Dette kan gjøres enten ved å lyse ut nye konkurranser med nye/andre tildelingskriterier, eller at gjeldene konkurranse utvides med en fase 2.

Konsekvenser for Nordland fylkeskommune

Økonomiske og personellmessige konsekvenser:

Saken har ingen konsekvenser for forhold i Nordland fylkeskommune.

Andre konsekvenser:

Saken har ingen konsekvenser for forhold i Nordland fylkeskommune.

Fylkesrådets innstilling til vedtak

Fylkestinget legger følgende til grunn i sitt innspill til grunn i sitt innspill til Nasjonal Transportplan, i prioritert alfabetisk rekkefølge innenfor hvert vedtakspunkt:

1. Prosjekt med oppstart i første del av inneværende NTP startes og gjennomføres i henhold til gjeldende NTP. Dette gjelder blant annet E6 Helgeland, inklusive de søndre parsellene mot Trøndelag grense, E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukta (Hålogalandsvegen), E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) og flytting av Bodø lufthavn.
2. Fylkestinget støtter den anbefalte prioriteringen i «Strategisk utvikling av transportkorridorer i perioden 2022-2033» under drøftingen av saken.
3. **Store statlige vegprosjekter i perioden 2022-2027:**
 - a. Helhetlig og samlet utbygging av E6 Fauske-Bognes. På strekningen er fullføring av E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) og E6 Ulsvågskaret de viktigste delstrekningene.
 - b. E6 Sørrelva – Borkamo.
 - c. E6 i tunnel gjennom Narvik sentrum, med tilstøtende tiltak.
 - d. E10 Å-Fiskebøl.

- e. Rv. 80/E6 Bodø – Fauske – Prosjekt «Fra bru til bru».

4. Statlig skredsikringsprosjekter i perioden 2022-2027:

- a. E10 Lofoten (Nappstraumen – Å og Nappstraumen – Fiskebøl).
- b. E6 Skjellesvikskaret.
- c. Øvrige skredprosjekter med høy eller middels skredfare ferdigstilles i løpet av planperioden 2022-2033. Det må settes i gang arbeidet med en helhetlig utbyggingsplan som også beskriver hvordan man vil sikre alle høy og middels raspunkter.

5. Byutvikling i perioden 2022-2027:

- a. Bypakke Bodø fase 2
Byvekstavtale, eller tilsvarende løsning, med staten for Bodø kommune.
- b. Økt satsing på tilrettelegging for trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter for å tilrettelegge for attraktive og bærekraftig bomiljø i små- og mellomstore byer, heriblant Narvik, Brønnøysund, Mosjøen, Sandnessjøen, Fauske, Leknes, Svolvær og Sortland.
- c. Smartere Transport i Norge (STiN) må videreføres i kommende NTP.
- d. Overordnet transportutredning for E6 og transportnettet i Mo i Rana.

6. Mindre statlig vegtiltak i perioden 2022-2027:

- a. Delparsellene E6 Nord-Trøndelag grense – Majahaug og Flyum – Kappfjellia ferdigstilles samtidig som utbygging av E6 Helgeland sør.
- b. E10 Bjørnfjell og E6 Saltfjellet – Vinterregularitet
- c. Rv. 80 Sandvika – Sagelva (inngår i korridoren Rv. 80/E6 Bodø – Fauske: Prosjekt «Fra bru til bru»)
- d. E6 Kråkmofjellet sør (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)
- e. E6 Merkforbakken (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)
- f. E10 Trældal – riksgrense Bjørnfjell – Utbedring
- g. Kråkmo – Sandnesbotn (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)
- h. E12 Umbukta
- i. Rv. 73 Krutfjellet

- j. E6 Bjerkvik sentrum – Bjerkvik nord
- k. Kalvåsen – Ballangen
- l. Sikt- og sideterrengutbedring (trafikksikkerhet)
- m. Tilrettelegging for bruk av modulvogntog

7. Tilskudd til fylkesvegnettet i perioden 2022-2027:

Økte statlige overføringer til fylkesveger til trafikksikkerhetstiltak, opprusting av viktige fylkesveger med næringstransporter og tiltak for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveger.

8. Lufthavner og luftfart i perioden 2022-2027:

- a. 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 et intermodalt logistikknutepunkt.
- b. Ny lufthavn ved Mo i Rana (rullebane 2.200 m.), som erstatter eksisterende lufthavn (Røssvoll), uten øvrige strukturendringer.
- c. Videreføring av Andøy lufthavn og infrastruktur som sikrer næringslivet og befolkningen et godt flytilbud.
- d. Ny storflyplass Leknes
- e. Fjernstyrte flytårntjenester
- f. Modernisering av flyflåten på kortbanenettet. Testing og utvikling av EL-fly er godt egnet på kortbanenettet i Nordland.
- g. En tredje rullebane på Gardemoen vil ha stor betydning for luftfarten i Nordland og øke grunnlaget for flere direkteruter til/fra landsdelen.

9. Tiltak på jernbaner i nord i perioden 2022-2027

- a. Ofotbanen: Utbygging av dobbeltspor fra Narvik til riksgrensen.
- b. Nordlandsbanen:
 Prioritere kapasitetsøkende tiltak på jernbane som reduserer framføringstiden for godstog i korridoren Bodø – Oslo til under 18 timer. Påliteligheten og regulariteten til jernbanen må økes.
 Tilpasse moderne, effektive og miljøvennlige terminaler langs Nordlandsbanen i takt med transportbehov.
 Overgang til klimavennlig drift til erstatning for dieseldrevet lokomotiv.
 Videreutvikle Saltenpendelen og etablering av en ny regionpendel på Helgeland.
 Alnabru godsterminal er i dag en flaskehals for blant annet effektiv eksport av norsk sjømat. Det må prioriteres kapasitetsøkende tiltak ved godsterminalen eller alternative løsninger som sikrer effektive og miljøvennlige

godstransporter.

- c. Nord-Norgebanen: Fylkestinget støtter opp om arbeidet for å realisere Nord-Norgebanen fra Trondheim til Tromsø. Det er viktig at det utarbeides en uavhengig KVVU som gir grunnlag for oppdaterte trasé- og teknologivalg

10. Større farleds- og sjøsikkerhetstiltak i perioden 2022-2027

- a. Farledsutbedring av Brønnøyleiden
- b. Innseiling og mudring i Mo i Rana
- c. Farledsutbedring av Risøyrenna
- d. Korridor Bodø – Harstad – Gjennomseiling Tjeldsundet, inkl. utdyping Ballstad
- e. Korridor Bodø – Harstad – Gjennomseiling Raftsundet
- f. Korridor Brønnøysund – Mo i Rana

11. Havner og sjøtransporter i perioden 2022-2027

- a. Fiskerihavner:
De statlige fiskerihavnprosjekter i Andøy, Værøy og Røst som er prioritert i gjeldende NTP 2018-2029 må gjennomføres i NTP 2022-2033 og finansieres av staten. Tilsvarende må også gjelde for Ballstad fiskerihavn.
- b. Bedre regularitet ferjestrekningen Lødingen – Bognes
- c. Stamnetthavn – status for Helgeland Havn IKS

12. Styrking av tilskuddsordning for godsoverføring og havn i perioden 2022-2033

- a. Gjeldende tilskuddsordningen for godsoverføring fra veg til sjø må videreføres og styrkes vesentlig slik at overføringspotensialet kan utnyttes fullt ut.
- b. Målet om godsoverføring fra veg til bane må videreføres og legges inn som en viktig premiss i kommende NTP. Miljøstøtteordning og andre tiltak må følges opp slik at de bidrar til å overføre gods fra veg til bane ved alle fire terminalene på Nordlandsbanen.
- c. Tilsvarende styrkingen av gjeldende tilskuddsordningen for investeringer i mer effektive og miljøvennlige havner utnyttes fullt ut.

Bodø den 27.03.2020

Tomas Norvoll
fylkesrådsleder
sign

Bent-Joacim Bentzen
fylkesråd for transport og infrastruktur
sign

27.03.2020 Fylkesrådet

Votering i Fylkesrådet

Enstemmig

Innstilling fra Fylkesrådet

Fylkesrådets innstilling enstemmig vedtatt

20.04.2020 Fylkestinget

Samferdselskomiteens innstilling ble lagt fram av saksordfører Stig Tore Skogsholm, Høyre

Fylkestinget legger følgende til grunn i sitt innspill til Nasjonal Transportplan, i prioritert alfabetisk rekkefølge innenfor hvert vedtakspunkt:

1. Prosjekt med oppstart i første del av inneværende NTP startes og gjennomføres i henhold til gjeldende NTP. Dette gjelder blant annet E6 Helgeland, inklusive de søndre parsellene mot Trøndelag grense, E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukta (Hålogalandsvegen), E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) og flytting av Bodø lufthavn.
2. Fylkestinget støtter den anbefalte prioriteringen i «Strategisk utvikling av transportkorridorer i perioden 2022-2033» under drøftingen av saken.
3. **Store statlige vegprosjekter i perioden 2022-2027:**
 - a. Helhetlig og samlet utbygging av E6 Fauske-Bognes. På strekningen er fullføring av E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) og E6 Ulsvågskaret de viktigste delstrekningene.
 - b. E6 Sørrelva – Borkamo.

- c. E6 i tunnel gjennom Narvik sentrum, med tilstøtende tiltak.
- d. E10 Å-Fiskebøl.
- e. Rv. 80/E6 Bodø – Fauske – Prosjekt «Fra bru til bru».

4. Statlig skredsikringsprosjekter i perioden 2022-2027:

- a. E10 Lofoten (Nappstraumen – Å og Nappstraumen – Fiskebøl).
- b. E6 Skjellesvikskaret.
- c. Øvrige skredprosjekter med høy eller middels skredfare ferdigstilles i løpet av planperioden 2022-2033. Det må settes i gang arbeidet med en helhetlig utbyggingsplan som også beskriver hvordan man vil sikre alle høy og middels raspunkter.

5. Byutvikling i perioden 2022-2027:

- a. Bypakke Bodø fase 2
Byvekstavtale, eller tilsvarende løsning, med staten for Bodø kommune.
- b. Økt satsing på tilrettelegging for trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter for å tilrettelegge for attraktive og bærekraftig bomiljø i små- og mellomstore byer, heriblant Narvik, Brønnøysund, Mosjøen, Sandnessjøen, Fauske, Leknes, Svolvær og Sortland.
- c. Smartere Transport i Norge (STiN) må videreføres i kommende NTP.
- d. Overordnet transportutredning for E6 og transportnettet i Mo i Rana.

6. Mindre statlig vegtiltak i perioden 2022-2027:

- a. Delparsellene E6 Nord-Trøndelag grense – Majahaug og Flyum – Kappfjellia ferdigstilles samtidig som utbygging av E6 Helgeland sør.
- b. E10 Bjørnfjell og E6 Saltfjellet – Vinterregularitet
- c. Rv. 80 Sandvika – Sagelva (inngår i korridoren Rv. 80/E6 Bodø – Fauske: Prosjekt «Fra bru til bru»)
- d. E6 Kråkmofjellet sør (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)
- e. E6 Merkforbakken (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)
- f. E10 Trældal – riksgrense Bjørnfjell – Utbedring

- g. Kråkmo – Sandnesbotn (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)
- h. E12 Umbukta
- i. Rv. 73 Krutfjellet
- j. E6 Bjerkvik sentrum – Bjerkvik nord
- k. Kalvåsen – Ballangen
- l. Sikt- og sideterrengutbedring (trafikksikkerhet)
- m. Tilrettelegging for bruk av modulvogntog

7. Tilskudd til fylkesvegnettet i perioden 2022-2027:

Fylkestinget forventer at det store vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet møtes med ei samordnet satsing i Nasjonal Transportplan, som også legger til rette for trafikksikkerhetstiltak. Den varslede satsingen på viktige næringstransportstrekninger på fylkesveinettet må gis ei tydelig prioritering, og støtte opp under strategien «Fra kyst til marked»

8. Lufthavner og luftfart i perioden 2022-2027:

- a. 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 et intermodalt logistikknutepunkt.
- b. Ny lufthavn ved Mo i Rana (rullebane 2.200 m.), som erstatter eksisterende lufthavn (Røssvoll), uten øvrige strukturendringer.
- c. Videreføring av Andøy lufthavn og infrastruktur som sikrer næringslivet og befolkningen et godt flytilbud.
- d. Ny storflyplass i Lofoten, Ofoten og Vesterålen. Nordland fylkesting gir høringsuttalelse til NTP 2022 -2033 utredningsrapport: Framtidig transportløsning for Lofoten, Ofoten og Vesterålen" i fylkestinget juni d.å.
- e. Fjernstyrte flytårntjenester
- f. Modernisering av flyflåten på kortbanenettet. Testing og utvikling av EL-fly er godt egnet på kortbanenettet i Nordland.
- g. En tredje rullebane på Gardemoen vil ha stor betydning for luftfarten i Nordland og øke grunnlaget for flere direkteruter til/fra landsdelen.

9. Tiltak på jernbaner i nord i perioden 2022-2027

- a. Ofotbanen: Utbygging av dobbeltspor fra Narvik til riksgrensen.
- b. Nordlandsbanen:
 - Prioritere kapasitetsøkende tiltak på jernbane som reduserer framføringstiden for godstog i korridoren Bodø – Oslo til under 18 timer. Påliteligheten og regulariteten til jernbanen må økes.
 - Tilpasse moderne, effektive og miljøvennlige terminaler langs Nordlandsbanen i takt med transportbehov.
 - Overgang til klimavennlig drift til erstatning for dieseldrevet lokomotiv.
 - Videreutvikle Salttenpendelen og etablering av en ny regionpendel på Helgeland.
 - Alnabru godsterminal er i dag en flaskehals for blant annet effektiv eksport av norsk sjømat. Det må prioriteres kapasitetsøkende tiltak ved godsterminalen eller alternative løsninger som sikrer effektive og miljøvennlige godstransporter. Igangsette nødvendige tiltak for å forebygge rein- og viltpåkjørsler.
- c. Nord-Norgebanen:Fylkestinget støtter opp om arbeidet for å realisere Nord- Norgebanen fra Trondheim til Tromsø. Det er viktig at det utarbeides en uavhengig KVVU som gir grunnlag for oppdaterte trasé- og teknologivalg
- d. Jernbanen må oppfylle krav om universell utforming.

10. Større farleds- og sjøsikkerhetstiltak i perioden 2022-2027

- a. Farledsutbedring av Brønnøyleiden
- b. Innseiling og mudring i Mo i Rana
- c. Farledsutbedring av Risøyrenna
- d. Korridor Bodø – Harstad – Gjennomseiling Tjeldsundet, inkl. utdyping Ballstad
- e. Korridor Bodø – Harstad – Gjennomseiling Raftsundet
- f. Korridor Brønnøysund – Mo i Rana

11. Havner og sjøtransporter i perioden 2022-2027

- a. Fiskerihavner:
 - De statlige fiskerihavnprosjekter i Andøy, Værøy og Røst som er prioritert i gjeldende NTP 2018-2029 må gjennomføres i NTP 2022-2033 og finansieres av staten. Tilsvarende må også gjelde for Ballstad fiskerihavn.
- b. Bedre regularitet og økt rekvens på ferjestrekningen Lødingen –

Bognes

- c. Stamnetthavn – status for Helgeland Havn IKS

12. Styrking av tilskuddsordning for godsoverføring og havn i perioden 2022-2033

- a. Gjeldende tilskuddsordningen for godsoverføring fra veg til sjø må videreføres og styrkes vesentlig slik at overføringspotensialet kan utnyttes fullt ut.
- b. Målet om godsoverføring fra veg til bane må videreføres og legges inn som en viktig premiss i kommende NTP. Miljøstøtteordning og andre tiltak må følges opp slik at de bidrar til å overføre gods fra veg til bane ved alle fire terminalene på Nordlandsbanen.
- c. Tilsvarende styrkingen av gjeldende tilskuddsordningen for investeringer i mer effektive og miljøvennlige havner utnyttes fullt ut.

Stig Tore Skogsholm, Høyre, fremmet endringsforslaget til Høyre, Venstre og Miljøpartiet De Grønne fra komiteen til pkt. 3:

b. E6 i tunnel gjennom Narvik sentrum, med tilstøtende tiltak.

c. E6 Sørrelva – Borkamo.

Richard Dagsvik, Fremskrittspartiet fremmet Fremskrittspartiets helhetlige forslag fra komiteen:

Fylkestinget legger følgende til grunn i sitt til Nasjonal Transportplan, i prioritert rekkefølge innenfor hvert vedtakspunkt:

1. Prosjekt med oppstart i første del av inneværende NTP startes og gjennomføres i henhold til gjeldende NTP. Dette gjelder blant annet E6 Helgeland, inklusive de søndre parsellene mot Trøndelag grense, E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukta (Hålogalandsvegen), E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) og flytting av Bodø lufthavn.
2. Fylkestinget støtter den anbefalte prioriteringen i «Strategisk utvikling av transportkorridorer i perioden 2022-2033» under drøftingen av saken.

3. Store statelige vegprosjekter i perioden 2022-2027

- 1) Helhetlig og samlet utbygging av E6 Fauske-Bognes samt Rv. 80/E6 Bodø – Fauske, prosjekt «Fra bru til bru». Fullføring av E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) og E6 Ulsvågskaret de viktigste delstrekningene.
- 2) E6 Sørrelva – Borkamo

- 3) E10 Å – Fiskebøl
- 4) E6 i tunnel gjennom Narvik sentrum, med tilstøtende tiltak

Fylkestinget viser til at Nye Veier har få prosjekter i landsdelen. Fylkestinget understreker viktigheten av at det etableres prosjekter i hele landsdelen. Prosjektene E6 Fauske-Bogenes og «Bru til Bru» langs riksveg 80 kan sees som et sammenhengende utbyggingsprosjekt for Nye Veier. E10 Hålogalandveien bør også være et naturlig prosjekt for Nye Veier. Fylkestinget understreker i den sammenheng viktigheten av at Nye Veier benytter kontrakter som legger til rette for at mindre aktører kan konkurrere på slike prosjekter.

Hålogalandsveien sitt hovedfokus er transport i øst-vest akse, men gir lengre transportvei i nord-sør akse.

Det har over flere år vært vekst i trafikken i nord-sør akse og særskilt tyngre kjøretøyer, denne veksten ser ut til å ha akselerert etter åpning Tjornfjell tunnelen. Trafikken i denne korridoren vil etter all sannsynlighet øke ytterligere når strekningen Bognes-Fauske blir oppgradert. Antall dager med vinterstengte veier på Bjornfjell gjør at Tjornfjellet raskt vil kunne bli den foretrukne grensekryssingen i nord, mellom Norge og Sverige. Det må prioriteres høy standard på hele strekningen Lødingen - Gullfjordbotn. Herunder bør oppgradering av dagens Rv 85 med tunnel gjennom Kåringen vurderes uavhengig av realisering av «Hålogalandsveien».

4. Statlig skredsikringsprosjekter i perioden 2022-2027:

- 1) E10 Lofoten (Nappstraumen – Å og Nappstraumen – Fiskebøl)
- 2) E6 Skjellesvikskaret.
- 3) Øvrige skredprosjekter med høy eller middels skredfare ferdigstilles i løpet av planperioden 2022-2033. Det må settes i gang arbeidet med en helhetlig utbyggingsplan som også beskriver hvordan man vil sikre alle høye og middels raspunkter.

5. Byutvikling i perioden 2022-2027:

- 1) Bypakke Bodø fase 2 Byvekstavtale, eller tilsvarende løsning, med staten for Bodø kommune.
- 2) Økt satsing på tilrettelegging for trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter for å tilrettelegge for attraktive og bærekraftig bomiljø i små- og mellomstore byer, heriblant Narvik, Brønnøysund, Mosjøen, Sandnessjøen, Fauske, Leknes, Svolvær og Sortland.
- 3) Smartere Transport i Norge (STiN) må videreføres i kommende NTP.

- 4) Overordnet transportutredning for E6 og transportnettet i Mo i Rana.

6. Mindre statlig vegtiltak i perioden 2022-2027:

- 1) Delparsellene E6 Nord-Trøndelag grense – Majahaug og Flyum – Kappfjellia ferdigstilles samtidig som utbygging av E6 Helgeland sør.
- 2) E6 Kråkmofjellet sør (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)
- 3) E6 Merkforbakken (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)
- 4) Kråkmo – Sandnesbotn (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)
- 5) Rv. 80 Sandvika – Sagelva (inngår i korridoren Rv. 80/E6 Bodø – Fauske: Prosjekt «Fra bru til bru»)
- 6) E10 Trældal – riksgrense Bjørnfjell – Utbedring
- 7) Rv. 73 Krutfjellet
- 8) E12 Umbukta
- 9) E6 Bjerkvik sentrum – Bjerkvik nord
- 10) Kalvåsen – Ballangen
- 11) Sikt- og sideterrengutbedring (trafikksikkerhet)
- 12) Tilrettelegging for bruk av modulvogntog

7. Tilskudd til fylkesvegnettet i perioden 2022-2027:

Økte statlige overføringer til fylkesveger til trafikksikkerhetstiltak, opprusting av viktige fylkesveger med næringstransporter og tiltak for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveger.

8. Lufthavner og luftfart i perioden 2022-2027:

- 1) 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 et intermodalt logistikknutepunkt.

- 2) Ny storflyplass Leknes
- 3) Videreføring av Andøy lufthavn og infrastruktur som sikrer næringslivet og befolkningen et godt flytilbud.
- 4) Fjernstyrte flytårntjenester
- 5) Modernisering av flyflåten på kortbanenettet. Testing og utvikling av EL-fly er godt egnet på kortbanenettet i Nordland.
- 6) Å sikre god kapasitet på Gardemoen vil ha stor betydning for luftfarten i Nordland og øke grunnlaget for flere direkteruter til/fra landsdelen.

9. Tiltak på jernbaner i nord i perioden 2022-2027

- 1) Ofotbanen: Utbygging av dobbeltspor fra Narvik til riksgrensen.
- 2) Nordlandsbanen: Prioritere kapasitetsøkende tiltak på jernbane som reduserer framføringstiden for godstog i korridoren Bodø – Oslo til under 18 timer. Påliteligheten og regulariteten til jernbanen må økes. Tilpasse moderne, effektive og miljøvennlige terminaler langs Nordlandsbanen i takt med transportbehov. Overgang til klimavennlig drift til erstatning for dieseldrevet lokomotiv, f.eks. del-elektrifisering og tog utstyrt med batteripakker.

Videreutvikle Saltenpendelen og etablering av en ny regionpendel på Helgeland. Alnabru godsterminal er i dag en flaskehals for blant annet effektiv eksport av norsk sjømat. Det må prioriteres kapasitetsøkende tiltak ved godsterminalen eller alternative løsninger som sikrer effektive og miljøvennlige godstransporter.

- 3) Nord-Norgebanen: Fylkestinget støtter opp om arbeidet for å realisere Nord-Norgebanen fra Trondheim til Tromsø. Det er viktig at det utarbeides en uavhengig KVVU som gir grunnlag for oppdaterte trasé- og teknologivalg.

10. Større farleds- og sjøsikkerhetstiltak i perioden 2022-2027

- 1) Farledsutbedring av Brønnøyleiden
- 2) Farledsutbedring av Risøyrenna
- 3) Korridor Bodø – Harstad – Gjennomseiling Tjeldsundet, inkl. utdyping Ballstad
- 4) Korridor Bodø – Harstad – Gjennomseiling Raftsundet
- 5) Korridor Brønnøysund – Mo i Rana

11. Havner og sjøtransporter i perioden 2022-2027

1) Fiskerihavner:

De statlige fiskerihavnprosjekter i Andøy, Værøy og Røst som er prioritert i gjeldende NTP 2018-2029 må gjennomføres i NTP 2022-2033 og finansieres av staten. Tilsvarende må også gjelde for Ballstad fiskerihavn.

2) Økt frekvens ferjestrekningen Lødingen – Bognes

3) Stamnetthavn – status for Helgeland Havn IKS

4) Innseiling og mudring i Mo i Rana

12. Styrking av tilskuddsordning for godsoverføring og havn i perioden 2022-2033

1) Gjeldende tilskuddsordningen for godsoverføring fra veg til sjø må videreføres og styrkes vesentlig slik at overføringspotensialet kan utnyttes fullt ut.

2) Målet om godsoverføring fra veg til bane må videreføres og legges inn som en viktig premiss i kommende NTP. Miljøstøtteordning og andre tiltak må følges opp slik at de bidrar til å overføre gods fra veg til bane ved alle fire terminalene på Nordlandsbanen.

3) Tilsvarende styrkingen av gjeldende tilskuddsordningen for investeringer i mer effektive og miljøvennlige havner utnyttes fullt ut.

Håkon Møller, Miljøpartiet De Grønne, fremmet endringsforslag fra komiteen:

Pkt. 8:

1. Under Lufthavner og luftfart: Pkt. 8d tas ut.
2. Under Lufthavner og luftfart: Pkt. 8g tas ut.

Per-Gunnar Skotåm, Rødt fremmet alternativt forslag fra komiteen:

8. Lufthavner og luftfart i perioden 2022-2027:

- a) 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 et intermodalt logistikknutepunkt.
- b) Videreføring av Andøy lufthavn og infrastruktur som sikrer næringslivet og befolkningen et godt flytilbud.
- c) Fjernstyrte flytårntjenester
- d) Modernisering av flyflåten på kortbanenettet. Testing og utvikling av EL-fly er godt egnet på kortbanenettet i Nordland.

Votering i plenum

Miljøpartiet De Grønnes endringsforslag fikk 6 stemmer og falt (2 Miljøpartiet De Grønne, 3 Rødt og 1 Venstre. 1 Fremskrittpartiet ikke tilstede under votering). Rødts alternative forslag fikk 5 stemmer og falt (3 Rødt og 2 Miljøpartiet De Grønne). Høyre, Venstre og Miljøpartiet De Grønnes endringsforslag fikk 10 stemmer og falt (7 Høyre, 2 Miljøpartiet De Grønne og 1 Venstre). Fremskrittspartiets helhetlige forslag fikk 4 stemmer og falt (4 Fremskrittspartiet). Komiteens innstilling uten nytt pkt.7, endringer til pkt.9, tillegg under pkt.9b og nytt pkt 9d samt endringsforlag til pkt. 11b vedtatt mot 7 stemmer(4 Fremskrittspartiet, 3 Rødt). Komiteens innstilling til nytt pkt.7, endringer til pkt.9, tillegg under pkt.9b og nytt pkt 9d samt endringsforlag til pkt. 11b, enstemmig vedtatt med 45 stemmer.

FT 048/2020

Vedtak

Fylkestinget legger følgende til grunn i sitt innspill til Nasjonal Transportplan, i prioritert alfabetisk rekkefølge innenfor hvert vedtakspunkt:

1. Prosjekt med oppstart i første del av inneværende NTP startes og gjennomføres i henhold til gjeldende NTP. Dette gjelder blant annet E6 Helgeland, inklusive de søndre parsellene mot Trøndelag grense, E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukta (Hålogalandsvegen), E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) og flytting av Bodø lufthavn.
2. Fylkestinget støtter den anbefalte prioriteringen i «Strategisk utvikling av transportkorridorer i perioden 2022-2033» under drøftingen av saken.
3. **Store statlige vegprosjekter i perioden 2022-2027:**
 - a. Helhetlig og samlet utbygging av E6 Fauske-Bognes. På strekningen er fullføring av E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) og E6 Ulsvågskaret de viktigste delstrekningene.
 - b. E6 Sørrelva – Borkamo.
 - c. E6 i tunnel gjennom Narvik sentrum, med tilstøtende tiltak.

- d. E10 Å-Fiskebøl.
- e. Rv. 80/E6 Bodø – Fauske – Prosjekt «Fra bru til bru».

4. Statlig skredsikringsprosjekter i perioden 2022-2027:

- a. E10 Lofoten (Nappstraumen – Å og Nappstraumen – Fiskebøl).
- b. E6 Skjellesvikskaret.
- c. Øvrige skredprosjekter med høy eller middels skredfare ferdigstilles i løpet av planperioden 2022-2033. Det må settes i gang arbeidet med en helhetlig utbyggingsplan som også beskriver hvordan man vil sikre alle høy og middels raspunkter.

5. Byutvikling i perioden 2022-2027:

- a. Bypakke Bodø fase 2
Byvekstavtale, eller tilsvarende løsning, med staten for Bodø kommune.
- b. Økt satsing på tilrettelegging for trafikkikkerhetstiltak for myke trafikanter for å tilrettelegge for attraktive og bærekraftig bomiljø i små- og mellomstore byer, heriblant Narvik, Brønnøysund, Mosjøen, Sandnessjøen, Fauske, Leknes, Svolvær og Sortland.
- c. Smartere Transport i Norge (STiN) må videreføres i kommende NTP.
- d. Overordnet transportutredning for E6 og transportnettet i Mo i Rana.

6. Mindre statlig vegtiltak i perioden 2022-2027:

- a. Delparsellene E6 Nord-Trøndelag grense – Majahaug og Flyum – Kappfjellia ferdigstilles samtidig som utbygging av E6 Helgeland sør.
- b. E10 Bjørnfjell og E6 Saltfjellet – Vinterregularitet
- c. Rv. 80 Sandvika – Sagelva (inngår i korridoren Rv. 80/E6 Bodø – Fauske: Prosjekt «Fra bru til bru»)
- d. E6 Kråkmofjellet sør (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)
- e. E6 Merkforbakken (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)
- f. E10 Trældal – riksgrense Bjørnfjell – Utbedring
- g. Kråkmo – Sandnesbotn (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)

- h. E12 Umbukta
- i. Rv. 73 Krutfjellet
- j. E6 Bjerkvik sentrum – Bjerkvik nord
- k. Kalvåsen – Ballangen
- l. Sikt- og sideterrengutbedring (trafikkikkerhet)
- m. Tilrettelegging for bruk av modulvogntog

7. Tilskudd til fylkesvegnettet i perioden 2022-2027:

Fylkestinget forventer at det store vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet møtes med ei samordnet satsing i Nasjonal Transportplan, som også legger til rette for trafikkikkerhetstiltak. Den varslede satsingen på viktige næringstransportstrekninger på fylkesveinettet må gis ei tydelig prioritering, og støtte opp under strategien «Fra kyst til marked»

8. Lufthavner og luftfart i perioden 2022-2027:

- a. 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 et intermodalt logistikknutepunkt.
- b. Ny lufthavn ved Mo i Rana (rullebane 2.200 m.), som erstatter eksisterende lufthavn (Røssvoll), uten øvrige strukturendringer.
- c. Videreføring av Andøy lufthavn og infrastruktur som sikrer næringslivet og befolkningen et godt flytilbud.
- d. Ny storflyplass i Lofoten, Ofoten og Vesterålen. Nordland fylkesting gir høringsuttalelse til NTP 2022 -2033 utredningsrapport: "Framtidig tansportløsning for Lofoten, Ofoten og Vesterålen" i fylkestinget juni d.å.
- e. Fjernstyrte flytårntjenester
- f. Modernisering av flyflåten på kortbanenettet. Testing og utvikling av EL-fly er godt egnet på kortbanenettet i Nordland.
- g. En tredje rullebane på Gardemoen vil ha stor betydning for luftfarten i Nordland og øke grunnlaget for flere direkteruter til/fra landsdelen.

9. Tiltak på jernbaner i nord i perioden 2022-2027

- a. Ofotbanen: Utbygging av dobbeltspor fra Narvik til riksgrensen.

- b. Nordlandsbanen:
Prioritere kapasitetsøkende tiltak på jernbane som reduserer framføringstiden for godstog i korridoren Bodø – Oslo til under 18 timer. Påliteligheten og regulariteten til jernbanen må økes.
Tilpasse moderne, effektive og miljøvennlige terminaler langs Nordlandsbanen i takt med transportbehov.
Overgang til klimavennlig drift til erstatning for dieseldrevet lokomotiv.
Videreutvikle Saltenpendelen og etablering av en ny regionpendel på Helgeland.
Alnabru godsterminal er i dag en flaskehals for blant annet effektiv eksport av norsk sjømat. Det må prioriteres kapasitetsøkende tiltak ved godsterminalen eller alternative løsninger som sikrer effektive og miljøvennlige godstransporter. Igangsette nødvendige tiltak for å forebygge rein- og viltpåkjørsler.
- c. Nord-Norgebanen:Fylkestinget støtter opp om arbeidet for å realisere Nord- Norgebanen fra Trondheim til Tromsø. Det er viktig at det utarbeides en uavhengig KVVU som gir grunnlag for oppdaterte trasé- og teknologivalg
- d. Jernbanen må oppfylle krav om universell utforming.

10. Større farleds- og sjøsikkerhetstiltak i perioden 2022-2027

- a. Farledsutbedring av Brønnøyleiden
- b. Innseiling og mudring i Mo i Rana
- c. Farledsutbedring av Risøyrenna
- d. Korridor Bodø – Harstad – Gjennomseiling Tjeldsundet, inkl. utdyping Ballstad
- e. Korridor Bodø – Harstad – Gjennomseiling Raftsundet
- f. Korridor Brønnøysund – Mo i Rana

11. Havner og sjøtransporter i perioden 2022-2027

- a. Fiskerihavner:
De statlige fiskerihavnprosjekter i Andøy, Værøy og Røst som er prioritert i gjeldende NTP 2018-2029 må gjennomføres i NTP 2022-2033 og finansieres av staten. Tilsvarende må også gjelde for Ballstad fiskerihavn.
- b. Bedre regularitet og økt rekvens på ferjestrekningen Lødingen – Bognes

- c. Stamnetthavn – status for Helgeland Havn IKS

12. Styrking av tilskuddsordning for godsoverføring og havn i perioden 2022-2033

- a. Gjeldende tilskuddsordningen for godsoverføring fra veg til sjø må videreføres og styrkes vesentlig slik at overføringspotensialet kan utnyttes fullt ut.
- b. Målet om godsoverføring fra veg til bane må videreføres og legges inn som en viktig premiss i kommende NTP. Miljøstøtteordning og andre tiltak må følges opp slik at de bidrar til å overføre gods fra veg til bane ved alle fire terminalene på Nordlandsbanen.
- c. Tilsvarende styrkingen av gjeldende tilskuddsordningen for investeringer i mer effektive og miljøvennlige havner utnyttes fullt ut.

Vedlegg

Tittel	DokID
Innspill til NTP 2022 - 2033 fra Maskinentreprenørenes Forbund	1503134
Fergefri E6 i Tysfjorden	1080751
E6 utenfor Fauske sentrum	1524668
Uttalelse NTP 2022-2033 prioriteringer fra Lofotrådet	1524545
Felles uttalelse vedrørende NTP 2022 - 2023 fra Næringsforeningene i Lofoten og Destinasjon Lofoten	1522037
Fergefri E6 mellom Drag og Kjøpsvik	1511162
Innspill til NTP Nasjonal Tranpostplan 2022 - 2033 - Norges Lasebileier-Forbund NLF Nordland	1505820
NHO Nordlands innspill til fylkeskommunens arbeid med ny NTP	1503785
Innspill til NTP 2022 - 2033 fra Nord-Trøndelag Havn Rørvik IKS	1503101
Tunnel på Saltfjellet	1488614
Uttalelse fra Hamarøy Kommunestyre 12.12.2019 - E6 fra Fauske til Bognes	1452722
Uttalelse fra Hamarøy Kommunestyre 12.12	1452723
Salten Regionråd - innspill til Nasjonal Transportplan 2022 - 2033	1437407
SR-sak 4519 - Vedtak - Samferdsel i Salten - Innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033	1437408
Vedlegg - Innspill fra Nettverk for nye byvekstavtaler til NTP by	1437409

2022-33	
Innspill fra Indre Helgeland Regionråd - Nasjonal Transportplan NTP 2022 - 2033	1433131
Innspill fra Indre Helgeland Regionråd til Nasjonal Transportplan NTP 2022 - 2033	1430583
R-sak 28_19 Innspill til Nasjonal Transportplan (NTP) 2022 - 2033	1430584
ACE Green, innspill til NTP okt2019 NY VERSJON	1430585
Innspill Mo Industripark til Indre Helgeland Regionråd prioriterte saker til neste NTP	1430586
E12 AT Trafikstrategi 180327 low	1430587
Rapport Overføringspotensialet nord-sør til jernbane over lange avstander.docx	1430588
Moderne Transport okt2019, CargoNet vil doble på Nordlandsbanen.docx	1430589
Innspill fra Vesterålen regionråd - forslag til prioriteringer av investeringstiltak til kommende NTP 2022 - 2033	1428028
Innspill fra Sør-Helgeland Regionråd - forslag til prioriteringer av investeringstiltak til kommende Nasjonale transportplan 2022-2033	1428002
Innspill fra Helgeland Regionråd - forslag til prioriteringer av investeringstiltak til kommende Nasjonale transportplan 2022-2033	1426467
Innspill fra Ofoten regionråd til prioriteringer av prosjekter til Nasjonal Transportplan	1419710
Prioritering NTP Ofoten regionråd Nordlandsbanen fremtiden (NTP 2022-2033)	1419711
Innspill fra Narvik kommune ved ordfører til NTP 2022-2033	1269797
Innspill fra Narvik kommune ved ordfører til NTP 2022-2033	1261504
Innspill på hovedutfordringer til Nasjonal transportplan 2022-2033 på transportområdet	1261505
Hovedutfordringer på transportområdet - NTP 2022-2033	1259976
Vedlegg til saksfremlegg - Faktanotat	1260211
FT-sak 098-2016 - Innspill til NTP 2018-2029 - Høring regional_transportplan_2018-2029	1535566
Samferdselsforum Nord - Innspill NTP 2022-2033	1535622
Lofoten Regionråd - Innspill til NTP 2022-2033 pr. nov. 2019	1535630
ACE Green innspill til NTP 2022-2033	1535698
Trygg trafikk - Innspill til NTP 2022-2033	1535702
NFTU Innspill til NTP 2022-2033	1535703
Rapport 20004 Potensiale_Intermodalt knutepunkt i Bodo	1535730
Korrigert uttalelse NTP 2022 - 2033 fra Lofotrådet	1535731
Korrigert uttalelse NTP 2022 - 2033 fra Lofotrådet	1536972
Uttalelse fra Lofotrådet NTP 2022 til 2033 prioritering av tiltak pr 19 mars 2020	1562475
Uttalelse fra Lofotrådet NTP 2022 til 2033 prioritering av tiltak pr 19 mars 2020	1562475
Orientering om NTP	1562476
Innspill til Ft-sak 48 - Eldrerådet	1562797
	1576153

Innspill til Ft-sak 48 - Rådet for personer med funksjonsnedsettelse i Nordland	1576309
Innspill til Ft-sak 48 - endringsforslag fra Rana kommune, Mo Industripark, Mo i Rana Havn og Rana Industriterminal as	1576391
Innspill til Ft-sak 48 fra NHO Nordland	1578485
Innspill til Ft-sak 48 fra NHO Nordland innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033 NFK	1578487
Innspill til Ft-sak 48 fra NHO Nordlands innspill til stimuleringspakke for samferdsels- og infrastrukturprosjekter 16.04.20	1578488
Innspill til Ft-sak 48 fra Vesterålen Regionråd	1578496
Innspill til Ft-sak 48 fra Vesterålen Regionråd -Avinor rapport	1578497
Innspill til Ft-sak 48 fra Helgeland interkommunalt politisk råd	1578577
Innspill til Ft-sak 48 - UFR	1578843
Innspill til Ft-sak 48 fra Vågan Kommune	1579018
Korrigering i FT-sak 048-2020 Nordland fylkeskommunes innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033	1579021
Rapport per 22.01.2020	1579022
Oversendelsebrev	1579023
Høringsrapport per 22.03.2020	1579024
Høringsuttalelse til rapport - Fremtidig transportløsning for Lofoten, Ofoten og Vesterålen	1579025
Innspill til Ft-sak 48 fra Natur og Ungdom til Nordland FK	1579819

VEDLEGG TIL SAKSFREMLEGG – ADMINISTRASJON

Nordland fylkeskommunes innspill til Nasjonal transportplan 2022–2033

Vedlegget utfyller mer fakta på enkelte hovedområder til saksfremlegget som det ikke er gitt plass til – per. februar 2020.

[Link til relevante dokumenter i NTP arbeidet](#)

Ved denne [linken](#) finner dere alle oppdrag per februar 2020, svar på oppdrag og annen informasjon knyttet til Samferdselsdepartementets arbeid med NTP 2022–2033.

Kostnadsoptimalisering og økt nytte

Avinor AS, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Vegdirektoratet (virksomhetene) har fått i [oppdrag](#) fra Samferdselsdepartementet (SD) om å jobbe kontinuerlig med å redusere kostnader og å optimalisere tiltak for å øke nytten for alle tiltak og prosjekter til kommende NTP.

VEGNETTET

SVV utarbeider nye rutevise utredninger av stamvegnettet i forbindelse med forarbeidende til hver rullering av NTP. Her gjennomgås alle strekningene, vurderer tilstanden og behov for utbedringer, samt grove kostnadsberegninger. Drøftingene er med et langsiktig perspektiv for utvikling av vegnettet, og derfor vil flere av prosjektene som omtales i dette notatet ikke være økonomisk mulig å gjennomføres i kommende tolvårs periode. Rutevise utredning er så langt ikke offentliggjort.

Det er så langt ikke fremlagt kostnadsoppdateringer på mindre statlig vegprosjekter under 500 mill. kr. Det er altså kun store statlig vegprosjekter på over 500 mill. kr som det foreligger foreløpige [kostnadsoppdateringer](#), og som er offentlig tilgjengelig per nå.

Forklaring til tabell – Beskrivelse av hvert prosjekt

Det følger en tabell for hvert av prosjektene som omtales nedenfor. Statens vegvesen (SVV) har tidligere foretatt kostnadsberegninger med bakgrunn i ulike planstatus for prosjektene (kolonne *Kostnad før optimalisering*). I etterkant har SVV fått i oppdrag fra SD å gjennomgå prosjektene på nytt med tanke på å se på tiltak som kan redusere kostnadene (kolonne *Kostnad etter optimalisering*), samtidig som å øke nytten for tiltak og prosjekter. Netto nytte pr. budsjettkrone (NNB i tabellen) er et relativt mål på lønnsomhet, og sier noe forenklet hva samfunnet får igjen for hver krone av det offentlig midler som brukes til prosjektet. Tabellen viser også prosjekter i gjeldende NTP, fordelt på kostnader og fordeling mellom periodene i gjeldende NTP 2018–2029.

Kostnad før optimalisering I mill. kr	Endring i %	Kostnad etter optimalisering I mill. kr	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 I mill. kr	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018– 2023	2024– 2029	

Hovedutfordringer på riksvegnettet i Nordland

Det er spredt bosetting og et rikt og variert næringsliv over hele Nordland fylke. E6 er eneste sammenhengende innenlands veg, og binder Nord-Norge sammen, og med resten av landet. E10 er hovedvegforbindelsen mellom E6 og Lofoten, og også en viktig forbindelse mellom E6 nord for Narvik og Sverige. Rv. 80 er eneste innfartsveg til Bodø fra E6, og en viktig transportåre for videre transport til/fra Lofoten. Mellomriksvegene rv. 77 Graddis, E12 Umbukta og rv. 73 Krutfjellet er viktige utenlandskorridorer til Sverige. Det statlige vegnettet i Nordland er preget av lange avstander og er sentralt for lokal- og regional transport. Vegnettet kjennetegnes til dels av lav vegstandard særlig nord for Saltfjellet, lange reisetider/avstandskostnader, framkommelighet, forutsigbarhet og betydelige utfordringer i forhold til kapasiteten og miljøpåvirkning inn mot byområdene. Det er flere fjell-/høydeoverganger som er spesielt utsatt for værforhold, og som påfører vegnettet stengninger og kolonnekjøringer. Transportsystemet er sårbart med lite redundans og mange strekninger mangler eller har svært lange omkjøringsveger på det norske vegnettet. Mye av omkjøringsmulighetene er på det svenske-, finske- eller fylkesvegnettet. Dette øker utfordringene for framkommelighet som følger av skred, flom og værutsatte høyfjellsstrekninger. Det er også begrenset oppetider hvor de fem ferjesambandene på det statlige vegnettet er nattestengt. Dersom E6 stenges av ulike årsaker vil det i praksis si at landet er delt i to.

Store statlig vegprosjekter

Korridor E10 Å – Riksgrensen

E10 Å – Fiskebøl

Store deler av E10 mellom Fiskebøl og Å har lav standard, mangler gul midtlinje på mange strekninger, har flere flaskehalsar og er utsatt for naturfareelementer som skred, vind og bølger. Strekingen er Nasjonal turistveg, og deler av E10 inngår i Nasjonal sykkelrute. Trafikken på vegene er økende. Utenlandske turister som trafikkerer på vegene, gir trafikale utfordringer og utfordrer trafikksikkerheten. Etter hvert som vinterturismen har økt har dette bidratt til tider kaotiske tilstander på vintervegene. Dette gir en ekstra redsel for lokalbefolkningen til å ferdes langs vegene. Det er også stort behov for tiltak for gående og syklende, og tilrettelegge bedre for turister langs vegen i forhold til stoppe-, foto- og rasteplasser og sanitære forhold.

Ifølge rapport fra Statens vegvesen «[Skredsikringsbehov langs riks og fylkesveg](#)» er det 14 skredpunkter med høy og middels skredfaktor langs E10 i Lofoten, og har de fleste punktene med høyest skredfaktor i Nord-Norge. Utbygging av E10 vil også være et stort og viktig prosjekt for utbedring av særlig skredutsatte områder.

Effektmålene for prosjektet er å redusere risiko for uforutsette hendelser som medfører stengt veg som følge av ras og annen naturfare. Andre mål er å redusere avstander og reisetider, bedre trafikksikkerhet, regularitet, framkommelighet og klimagassutslippsreduksjoner. Tiltakene vil bidra til en tryggere og enklere reisehverdag, og bedre konkurransevne for næringslivet gjennom mer forutsigbar og hurtigere transporter.

Det må også legges til rette for å etablere stoppe- og rasteplasser og sanitære forhold som bedrer natur- og kulturopplevelse for turisme.

Skredsikringstiltak og utbedring av E10 må også sees i sammenheng med eventuell utbygging av ny storflyplass på Leknes. Ny flyplass med tilhørende vegløsning vil gi god utvikling og nytte for befolkning og næringsliv som følge av raskere og billigere direkteforbindelse til Oslo. Bedre vegforbindelser vil også øke nytten av storflyplassen og styrke samhandling og næringsutvikling i hele regionen. Det vil også føre til regionforstørring og mer robust bo-, arbeids- og serviceregion (BAS-regioner). Det er mellom byene Svolvær og Leknes som har det største potensiale i Nord-Norge for å utvikle en ny og sterk region.

I forbindelse med arbeidet med NTP 2022–2033 har Samferdselsdepartementet gitt Statens vegvesen i oppdrag å gjennomgå alle prosjektene på nytt, med sikte på å redusere kostnadene. De endelige rammene og oppstartstidspunkt for satsingen på E10 gjennom Lofoten blir avklart først etter at kommende NTP er behandlet av Stortinget i 2021.

Dersom SVV sitt forslag til kostnadsoptimaliserende tiltak får gjennomslag vil dette være kritisk siden Lofoten da får en samferdselsløsning som ikke er tilfredsstillende for en region i stor vekst og utvikling. Særlig innen sjømatnærings som øker sine volumer og reiselivssektoren som i økende grad blir helårsturisme.

E10 Nappstraumen – Fiskebøl

Kostnad før optimalisering <i>I mill. kr</i>	Endring i % eller kroner	Kostnad etter optimalisering <i>I mill. kr</i>	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 <i>I mill. kr</i>	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018–2023	2024–2029	
4.920	35 %	3.180	- 0,78	1.250	-	1.250	KVU
Innspill til prioritering:	NHO Nordland nr. 3, Samferdselsforum Nord nr. 3, NLF nr. 3, MEF nr. 3, Lofoten regionråd nr. 1						

E10 Nappstraumen – Å

Kostnad før optimalisering <i>I mill. kr</i>	Endring i % eller kroner	Kostnad etter optimalisering <i>I mill. kr</i>	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 <i>I mill. kr</i>	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018–2023	2024–2029	
1.650	29 %	1.170	- 0,87	750	-	750	Kommunedelplan KVU
Innspill til prioritering:	NHO Nordland nr. 3, Samferdselsforum Nord nr. 3, NLF nr. 3, MEF nr. 3, Lofoten regionråd nr. 1						

E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukta (Hålogalandsvegen)

OPS-prosjektet E10/rv. 85 Hålogalandsvegen ligger inne i gjeldende NTP, og anses som budne prosjekt og som vil fullføres i første periode i kommende NTP.

E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukta

Kostnad før optimalisering <i>I mill. kr</i>	Endring i %	Kostnad etter optimalisering <i>I mill. kr</i>	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 <i>I mill. kr</i>	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018–2023	2024–2029	

8.910	-	-	- 0,68	8.400	300 4.415	2.985	Reguleringsplan
kommentar:		Det er tildelt 120 mill. kr til forberedende arbeid i statsbudsjett 2020. Forbedrende arbeid på 300 mill. kr i første NTP-periode. Annen finansiering på 1.000 mill. kr.					

E6 Narviktunnelen

Narvik terminal er intermodal med omlasting mellom båt, bil og jernbane, og er sentrumsnært. I hovedsak går godstransporten på E6 gjennom Narvik sentrum, der vegen fungerer både som gjennomfartsåre og lokalveg med høy trafikk. Narvik er Nord-Norges største knutepunkt for godsdistribusjon på veg og andelen godstransport er sterkt økende. Dette medfører store utfordringer med gjennomgående tungbiltrafikk og støv og forurensning i sentrum. Det er en ÅDT på 14.500 kjøretøy i Kongens gate, og andel lange kjøretøy er 10 %. Det er en ÅDT på over 440 kjøretøy lengre enn 12,5 m. i sentrum. Det vil være en stor utfordring i å håndtere den fremtidige veksten i godstransporter.

Prosjektet skal bidra til at E6 er et transportsystem som knytter landsdelen og regionen sammen på en effektiv og god måte, og som gir gode vekstvilkår for næringslivet. Effektmålene med prosjektet er å skape byutvikling, et bedre bymiljø og sikre gode forbindelser mellom utviklingsområdene på Narvikhalvøya. Prosjektet omhandler omlegging av E6 i ny tunnel rundt sentrum og tilstøtende tiltak.

E6 Narviktunnelen

Kostnad før optimalisering I mill. kr	Endring i % eller kroner	Kostnad etter optimalisering I mill. kr	NNB	Ramme i NTP 2018-2029 I mill. kr	NTP 2018-2029		Planstatus
					2018-2023	2024-2029	
900	100	800	- 0,94	Ikke omtalt	-	-	Reguleringsplan
Innspill til prioritering:		NHO Nordland nr. 2, Samferdselsforum Nord nr. 2, NLF nr. 5, MEF nr. 4, Ofoten regionråd nr. 1					

E10 Trældal - Riksgrense Bjørnfjell

Flere stigninger fører til framkommelighetsproblem for vogntog vinterstid. Uvær og snøfokk fører til mange stenginger om vinteren. Målsettingen er bedre framkommelighet for næringstransport og bedre regularitet.

E10 Trældal - Riksgrense Bjørnfjell

Kostnad før optimalisering I mill. kr	Endring i % eller kroner	Kostnad etter optimalisering I mill. kr	NNB	Ramme i NTP 2018-2029 I mill. kr	NTP 2018-2029		Planstatus
					2018-2023	2024-2029	
900	-	-	- 0,75	Ikke omtalt	-	-	Kommunedelplan
Innspill til prioritering:		NLF nr. 6					

E6 Stormyra - Bjerkvik

E6 Stormyra - Bjerkvik (8 km) inngår i en svært viktig transportkorridor i regionen. Strekningen har også en nasjonal betydning da E6 er hovedvegen mellom nord og sør. Store deler av vegstrekningen i dagens situasjon har dårlig vegstandard, flere stigninger, smale

kjørefelt og mange avkjørsler. Dette fører til lengre reisetid, høye kostnader og lite forutsigbar transport.

Hovedmålet for prosjektet er å legge til rette for en fremtidsrettet vegløsning, som ivaretar trafiksikkerhet og fremkommelighet. Andre viktige mål er å forbedre trafiksikkerhet, bedre fremkommelighet, redusere reisetid og forbedre bo- og nærmiljø mellom Stormyra og Bjerkvik.

E6 Stormyra – Bjerkvik

Kostnad før optimalisering <i>I mill. kr</i>	Endring i % eller kroner	Kostnad etter optimalisering <i>I mill. kr</i>	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 <i>I mill. kr</i>	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018–2023	2024–2029	
1.400	170	1.230	– 0,58	Ikke omtalt	-	-	Reguleringsplan

E6 Bjerkviklia

Dagens E6 på strekningen har sterk stigning med skarpe kurver i Bjerkviklia, og høyfjellsproblemer med snøfokk nord for stigningen. Målsettingen med prosjektet er bedre framkommeligheten for næringstransport og bedre regularitet. Prosjektet omfatter tunnel og ny veg over gammel veg.

E6 Bjerkviklia

Kostnad før optimalisering <i>I mill. kr</i>	Endring i % eller kroner	Kostnad etter optimalisering <i>I mill. kr</i>	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 <i>I mill. kr</i>	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018–2023	2024–2029	
1.040			– 0,83	Ikke omtalt	-	-	-

Korridor Rv. 80/E6 Bodø – Fauske

Rv. 80/E6 Bodø – Fauske – Prosjekt «Fra bru til bru»

Prosjektet omhandler en omlegging av E6 og Rv. 80 ut av Fauske sentrum og utbedring av strekningen fra Fauske til Tverlandet. Rv. 80 Bodø – Fauske er en av de mest trafikkerte strekningene for nærings- og persontransporter i Nord-Norge, og er en sentral trafikkåre fra E6 og inn til fylkeshovedstaden. Strekningen har store standardsprang, flere flaskehals og lange strekninger med nedsatt hastighet. Strekningen er også ulykkesbelastet, men det er færre ulykker etter nedsatt hastighet og bruk av ATK (automatisk trafikkontroll). Det er lang omkjøringsmulighet ved kritiske hendelser (om lag 11 mil), og deler av strekningen har ingen omkjøringsmuligheter. Strekningen er viktig pendlerrute Salten – Bodø, og fungerer som bo-, arbeids- og serviceregion (BAS-region). Salten har den største befolkningsutviklingen i fylket. E6 gjennom Fauske sentrum har en ÅDT på 9.300 og andel lange kjøretøy på 10 %. Dette gir utfordringer med tanke på trafiksikkerhet, forurensning, støy i sentrum og generell byutvikling.

Prosjektet er viktig både i forhold til liv, helse og samfunnsikkerhet. Andre effektmål vil være reduksjon av reisetid, redusere ulykkesrisiko, bedre fremkommelighet, styrking av bo- og arbeidspendling, samt byutvikling og styrking av bymiljø i Fauske sentrum.

Rv. 80/E6 Bodø – Fauske – Prosjekt «Fra bru til bru»

Kostnad før optimalisering <i>I mill. kr</i>	Endring i % eller kroner	Kostnad etter optimalisering <i>I mill. kr</i>	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 <i>I mill. kr</i>	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018–2023	2024–2029	
4.760	–	–	–	Ikke omtalt	-	-	–
Innspill til prioritering:	NHO Nordland nr. 4, Samferdselsforum Nord nr. 4, NLF nr. 4, MEF nr. 2, Salten regionråd nr. 3						

Delstrekninger i korridoren

	Kostnad før optimalisering <i>I mill. kr</i>	Kostnad etter optimalisering <i>I mill. kr</i>	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 <i>I mill. kr</i>	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018–2023	2024–2029	
Rv. 80 Fauske–Løding	3.060		– 1,03	Ikke omtalt	-	-	-
Rv. 80/E6 Omkjøringsveg Fauske	1.700		– 0,7	Ikke omtalt	-	-	Kommune- delplan
Rv. 80 Sandvika–Sagelva				300	-	300	Reguleringsplan

Korridor E6 Fauske – Bognes

E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) inkludert E6 Ulsvågskaret

Tunnelene og mellomliggende vegstrekninger tilfredsstillende ikke dagens krav til sikkerhet og framkommelighet med hensyn til bredde, kurvatur og stigning. Mange av tunnelene på strekningen tilfredsstillende ikke alle krav i tunnelsikkerhetsforskriften og er i tillegg så smale at det er vanskelig for tunge kjøretøy å møtes. Tungtrafikkdelen er om lag 25 %. Strekningen er i høyeste risikoklasse basert på risiko for hendelser og stengte veger. Mulighet for omkjøring tar om lag 11–13 timer gjennom Sverige, avhengig av reisemål (mot Narvik eller Løding). For yrkestransport med kjøre- og hviletidsbestemmelser vil kjøretiden bli betydelige lengre enn opprinnelig kjøreplan. Omkjøring med ferje Bodø – Moskenes og E10 begrenses av lav frekvens. Dette fører til lang ventetid. Ferjesambandet har ikke kapasitet til å håndtere E6-trafikken i tillegg til ordinær trafikk. Siden dette ferjesambandet krever havgående ferje, er muligheten til å sette inn ekstra ferje svært begrenset.

Prosjektet skal bidra til at E6 er et transportsystem som knytter Nord-Norge og regionen sammen på en god måte og gir gode vekstvilkår for næringslivet. Effektmålene for prosjektet er å redusere risiko for uforutsette hendelser som medfører skader og stengt veg, redusere reisetid, bedre trafiksikkerhet, bedre regularitet, robusthet, framkommelighet og klimagassutslippsreduksjoner. Dette vil bidra til enklere reisehverdag og bedre konkurransevne for næringslivet gjennom mer forutsigbar og hurtigere transporter. En utbedring av E6 Megården – Mørsvikbotn vil gjøre strekningen 11 kilometer kortere og redusere reisetida mellom Fauske og Narvik med inntil 25 minutter.

E6 Ulsvågskaret

Stigningen opp til E6 Ulsvågskaret (212 moh.) er hyppig stengt vinterstid på grunn av fastkjørte vogntog. Prosjektet skal fjerne dagens E6 over Ulsvågskaret ved å legge vegen i tunnel.

E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene)

Kostnad før optimalisering <i>I mill. kr</i>	Endring i %	Kostnad etter optimalisering <i>I mill. kr</i>	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 <i>I mill. kr</i>	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018–2023	2024–2029	
9.120	0	9.120	– 0,8	8.500	500	8.000	Reguleringsplan
Innspill til prioritering:	NHO Nordland nr. 1, Samferdselsforum Nord nr. 1, NLF nr. 1, MEF nr. 1, Salten regionråd nr. 1						

E6 Ulsvågskaret

Kostnad før optimalisering <i>I mill. kr</i>	Endring i %	Kostnad etter optimalisering <i>I mill. kr</i>	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 <i>I mill. kr</i>	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018–2023	2024–2029	
1.500	–	–	– 0,81	1.250	–	1.250	Reguleringsplan
Innspill til prioritering:	NHO Nordland nr. 1, Samferdselsforum Nord nr. 1, NLF nr. 1, MEF nr. 1, Salten regionråd nr. 1						

E6 Mørsvikbotn – Bognes med delstrekninger

E6 har på det meste av strekningen en vesentlig lavere standard enn dagens vegnormaler krever. Standardmanglene er i hovedsak knyttet til stigning, geometri og vegbredde. Strekningen har flere høyde-/fjelloverganger med dårlig framkommelighet for tungtransport. Stigningene gjør vegen lite forutsigbar om vinteren ved at tunge kjøretøy står fast og hindrer annen trafikk. Også utforkjøringsulykker på strekninger med dårlig kurvatur fører til stengt veg. Begrensede forbikjøringsmuligheter og høy tungtrafikkandel fører til økt reisetid og økt drivstofforbruk. Over E6 Ulsvågskaret har en ÅDT på 118 kjøretøy over 12,5 m. og gjennom Kråkmotunnelen en ÅDT på 186 kjøretøy. Midlertidig stengninger over E6 Kråkmofjellet varierer mellom 5 og 32 stengninger pr vintersesong, og gjennomsnitt 9,1 stengninger i perioden 2009–2020. Over E6 Ulsvågskaret varierer dette mellom 6 og 28 midlertidig stengninger mellom vintersesongene, og gjennomsnitt 14,1 stengninger i perioden 2009–2020. I tillegg kommer midlertidige stengninger pga. trafikkulykker og andre hendelser utenom vintersesongene.

Det er ingen omkjøringsmuligheter mellom Mørsvikbotn og E6/rv. 827 ved Drag–krysset, og videre langs E6 til Bognes. Omkjøring fra E6 Mørsvikbotn via Sverige til Narvik utgjør 93 mil og en reisetid på over 12 timer. For yrkestransport med kjøre- og hviletidsbestemmelser vil kjøretiden bli betydelige lengre enn opprinnelig kjøreplan.

Prosjektet vil legge til rette for et mer robust vegsystem som gir mer forutsigbar transport og reisetid, redusere ulykkesrisiko, bedre framkommelighet og regularitet, samt klimagassreduksjoner. Dette vil bidra til en tryggere og enklere reisehverdag, og bedre konkurransevne for næringslivet gjennom mer forutsigbar og hurtigere transporter.

E6 Mørsvikbotn – Bognes med delstrekninger

Strekninger	Oppdatert kostnad <i>I mill. kr</i>	NNB	NTP 2018–2029		Planstatus
			2018–2023	2024–2029	
E6 Mørsvikbotn – Bognes med delstrekninger	7.050	– 0,99	–	–	–

Delstrekninger:					
E6 Kråkmofjellet sør	-	-	-	200	
E6 Ulsvågskaret	-	-	-	1.250	Reguleringsplan
E6 Mørsvikbotn – Sandnesbotn	2.340	- 0,92	-	-	

Korridor E6 Trøndelag grense – Fauske

E6 Sørrelva – Borkamo

E6 Sørrelva – Borkamo er ei mellomliggende strekning på ca. 20 km og med 90 km/t soner på hver side. Strekingen utgjør en flaskehals på vegnettet, og er et hinder for et sammenhengende og effektivt stamvegnett i regionen. Store deler av strekingen har dårlig kurvatur, er smal, har dårlig drenering og dårlig bæreevne.

Effektmålene for prosjektet er å legge til rette for redusert reisetid og bedre forutsigbarhet for langdistansetransporter, mer sammenhengende standard og å redusere ulykkesrisiko. Prosjektet må også sees i sammenheng med rv. 77 Tjernfjellet og oppgradering av E6 Helgeland med tanke på sammenhengende utbygging og standard.

E6 Sørrelva – Borkamo

Kostnad før optimalisering <i>I mill. kr</i>	Endring i % eller kroner	Kostnad etter optimalisering <i>I mill. kr</i>	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 <i>I mill. kr</i>	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018–2023	2024–2029	
1.090	20	1.070	- 0,93	1.000	-	1.000	Reguleringsplan
Innspill til prioritering:	NHO Nordland nr. 5, Samferdselsforum Nord nr. 5, NLF nr. 2, MEF nr. 5, Salten regionråd nr. 4						

Transportkorridor 7 Trondheim – Bodø, med armer til svenskegrensen

E6 Setså

En jernbaneundergang på strekingen har liten høyde, vegen har skarpe kurver inn mot undergangen. I tillegg er det en 1.200 m. lang stigning med stigningsgrad på 6,5 prosent.

Målsettingen er bedre framkommelighet for tungtransport.

E6 Setså

Kostnad før optimalisering <i>I mill. kr</i>	Endring i % eller kroner	Kostnad etter optimalisering <i>I mill. kr</i>	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 <i>I mill. kr</i>	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018–2023	2024–2029	
1.050				Ikke omtalt	-	-	-

SVV sin oversikt over store statlig vegprosjekter over 500 mill. kr som omtalt ovenfor.

Kilde: Statens vegvesen, oppdrag nr. 1 fra Samferdselsdepartementet – [Prosjekter og virkninger](#)

Navn på strekningen	Prioritet i NTP 2018-2029	Formell planstatus	NTP ramme	Total kostnad	Netto nytte pr. budsjett krone	Netto nytte pr. budsjett krone etter optimalisering	Gjennomført SPA?	Anbefalt tiltak etter SPA?	Kostnads endring etter SPA (mill. kr)	Konsekvenser for plan prosessen etter SPA?	Merknad
E10 Fiskebøl - Nappstraumen	Prioritert 2. periode	Vedtatt etter KVU		4 920	-0,91	-0,78	Nei		480	-	* Se prosjekttomtale for beskrivelse av optimalisert prosjekt
E10 Nappstraumen - Å	Prioritert 2. periode	Vedtatt etter KVU	801	1 650	-0,96	-0,87	Nei		1 740	-	* Se prosjekttomtale for beskrivelse av optimalisert prosjekt
E10 Trældal - riksgrense Bjørnfjell	Ikke prioritert, ny strekning	-		900	-0,75		Nei		-	-	
E10/rv. 85 Tjeldsund - Langvassbukta	Prioritert 1. periode	Vedtatt REGPL	8 971	8 910	-0,68		Nei		-	-	
E6 Bjerkviklia	Ikke prioritert, ny strekning	-		1 040	-0,83		Nei		-	-	
E6 Megården - Mørsvikbotn	Prioritert 1. periode	Vedtatt REGPL		9 120	-0,8	-0,8	Ja	Nei	0	Nei	
E6 Mørsvikbotn - Bognes	Ikke prioritert, ny strekning	Vedtatt etter KVU		7 050	-0,99		Nei		-	-	
E6 Narviktunnelen	Ikke prioritert, nytt prosjekt	Vedtatt REGPL		900	-0,93	-0,94	Ja	Ja*	100	Nei	* Se prosjekttomtale
E6 Setså	Ikke prioritert, ny strekning	-		1 050	-1,01		Nei		-	-	
E6 Stormyra - Bjerkvik	Ikke prioritert, ny strekning	Vedtatt REGPL		1 400	-0,63	-0,58	Ja	Ja*	170	Nei	* Se prosjekttomtale
E6 Sjørelva - Borkamo	Prioritert 2. periode	Vedtatt REGPL	1 068	1 090	-0,93	-0,93	Ja	Ja*	20	Nei	* Se prosjekttomtale
Rv. 80 Adkomst Bodø lufthavn	Ikke prioritert, nytt prosjekt	-		700	-0,64		Nei		-	-	
Rv. 80 Fauske - Løding	Ikke prioritert, ny strekning	-		3 060	-1,03		Nei		-	-	
Rv. 80/E6 Omkjøringsvei Fauske	Ikke prioritert, ny strekning	Vedtatt KDPL		1 700	-0,7		Nei		-	-	
E6/E10 Åpne vinterveger	Ikke prioritert, nytt prosjekt	-		500	-0,01		Nei			Nei	Omfatter tiltak på E6 Sennalandet, E6 Saltfjellet og E10 Bjørnfjell.

Mindre statlig vegtiltak

Delparseller E6 Helgeland sør

Nord-Trøndelag grense – Majahaug: Gjenstående strekning på 4,1 km. Parsellen, som var opsjon i kontrakten, blir ikke bygget grunnet manglende finansiering. Godkjent reguleringsplan.

Flyum – Kappfjellia: Gjenstående strekning på 5,6 km. 4,5 km av strekningen ble planlagt å følge eksisterende trasé, mens 1 km legges i ny veglinje. Parsellen, som var opsjon i kontrakten, blir ikke bygget grunnet manglende finansiering. Godkjent reguleringsplan.

Begge parsellene hadde opprinnelig et kostnadsoverslag på til sammen 160 mill. kr. Kostnadsoverslaget ble gjort før igangsetting av utbygging av E6, slik at overslaget kan være justert.

E10 Bjørnfjell og E6 Saltfjellet – Vinterregularitet

Flere fjelloverganger i Nordland har dårlig regularitet om vinteren, og alt tyder på at vi i tiden fremover vil oppleve mer ekstremvær. Dette stiller strengere krav til drifts- og vedlikeholdsstandarder og vegutforming. Dårlig vinterregularitet kan i verste fall påføre trafikkulykker, i tillegg til store tidstap og svekkelse av næringslivets konkurransekraft. De største regularitetsutfordringer i Nordland er E10 Bjørnfjell og E6 Saltfjellet, og er en flaskehals i prioritert «Kyst til marked»-korridor. SVV foreslår ulike tiltak for utbedring av høyfjellsoverganger E10 Bjørnfjell og E6 Saltfjellet og som bedrer framkommeligheten for næringstransporter.

E10 Bjørnfjell og E6 Saltfjellet – Vinter regularitet

Kostnad før optimalisering <i>I mill. kr</i>	Endring i % eller kroner	Kostnad etter optimalisering <i>I mill. kr</i>	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 <i>I mill. kr</i>	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018–2023	2024–2029	
500	–	–	– 0,01	Ikke omtalt	–	–	–
Innspill til prioritering:	Norge Lastebileier-Forbund nr. 6 for E10 Bjørnfjell						
Kommentar:	Omfatter tiltak på E10 Bjørnfjell, E6 Saltfjellet og E6 Sennalandet (Finnmark)						

E6 Ulsvågskaret

Stigningen opp til E6 Ulsvågskaret (212 moh) er hyppig stengt vinterstid på grunn av fastkjørte vogntog. Prosjektet skal fjerne dagens E6 over Ulsvågskaret ved å legge vegen i tunnel.

E6 Ulsvågskaret

Kostnad før optimalisering <i>I mill. kr</i>	Endring i %	Kostnad etter optimalisering <i>I mill. kr</i>	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 <i>I mill. kr</i>	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018–2023	2024–2029	
1.500	–	–	– 0,81	1.250	–	1.250	Reguleringsplan

Rv. 80 Sandvika – Sagelva

Dette er en ulykkesbelastet strekning på 5,7 km mellom Bodø og Fauske. Hensikten med prosjektet er å oppgradere vegen og redusere ulykkene.

Rv. 80 Sandvika – Sagelva

Kostnad før optimalisering <i>I mill. kr</i>	Endring i % eller kroner	Kostnad etter optimalisering <i>I mill. kr</i>	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 <i>I mill. kr</i>	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018–2023	2024–2029	
–	–	–	–	300	–	300	Reguleringsplan

E6 Kråkmofjellet sør

Prosjektet E6 Kråkmofjellet sør i Nordland omfatter utbedringer av E6 sør for Kråkmofjellet.

E6 Kråkmofjellet sør

Kostnad før optimalisering <i>I mill. kr</i>	Endring i % eller kroner	Kostnad etter optimalisering <i>I mill. kr</i>	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 <i>I mill. kr</i>	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018–2023	2024–2029	
–	–	–	–	200	–	200	–

E6 Merkforbakken

Dagens E6 har dårlig kurvatur i kombinasjon med sterk stigning, samt liten vegbredde. Dette gjør at det er framkommelighetsproblemer for tyngre kjøretøy, spesielt vinterstid.

Målsettingen er å etablere en ny veg for E6 som øker framkommeligheten og som ivaretar trafiksikkerhet og miljø på en god måte.

E6 Merkforbakken

Kostnad før optimalisering <i>I mill. kr</i>	Endring i % eller kroner	Kostnad etter optimalisering <i>I mill. kr</i>	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 <i>I mill. kr</i>	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018–2023	2024–2029	
–	–	–	–	Ikke omtalt	–	–	–

E12 Umbukta

E12 går mellom Mo i Rana havn og riksgrensen ved Umbukta. Strekingen er del av europaveg 12 mellom Norge, Sverige og Finland. E12-regionen har store industri- og teknologiklynger som med gode logistikk-løsninger vil forsterke både Norge og EUs strategiske satsing på Nordområdene og Arktis. Det er noen flaskehalser på strekingen som reduserer framkommelighet. Trafikkmengde varierer mellom ÅDT på 1.465 og 860 nærmere riksgrensen, med andel lange kjøretøy på 12 %. Midlertidig stengninger i vintersesongene varierer mellom 5 og 41 i perioden 2009–2020, med gjennomsnitt 13 stengninger.

Rv. 73 Krutfjellet

På rv. 73 Krutfjellet er de største utfordringene liten vegbredde og dårlig kurvatur. Lange strekninger med smal og svingete veg, og fjelloverganger med krevende stignings- og føreforhold om vinteren, er spesielt utfordrende for tungtrafikken. Ved stenging er det lange omkjøringsveger.

Strekningen er en viktig persons- og tungtransportkorridor. Økende havbruksaktivitet på Helgeland vil kunne medføre at en større andel av transporten av sjømat kommer til å gå via rv. 73. Det er også en økende interesse fra Finland/Sverige når det gjelder tilgangen til isfrie havner, hvor man i Mosjøen blant annet har ukentlige containerruter til Rotterdam.

ÅDT varierer mellom 860 og 250 nærmere riksgrensen. Andelen lange kjøretøy utgjør 18 % ved riksgrensen. Midlertidig stenginger i vintersesongene varierer mellom 1 og 5, med årlig gjennomsnitt på vel 3 stenginger.

Skredsikringsprosjekter

Ifølge rapport fra Statens vegvesen «[Skredsikringsbehov langs riks og fylkesveg](#)» viser 52 skredpunkter i høy- og middels skredfaktorgruppe til estimert kostnad for skredsikringstiltak på 4.477 mill. 2019-kr på fylkesvegnettet i Nordland.

Det er 36 skredpunkter i høy- og middels skredfaktorgruppe til estimert kostnad for skredsikringstiltak på 2.922 mill. 2019-kr på det statlige vegnettet i Nordland.

E10 Å – Nappstraumen

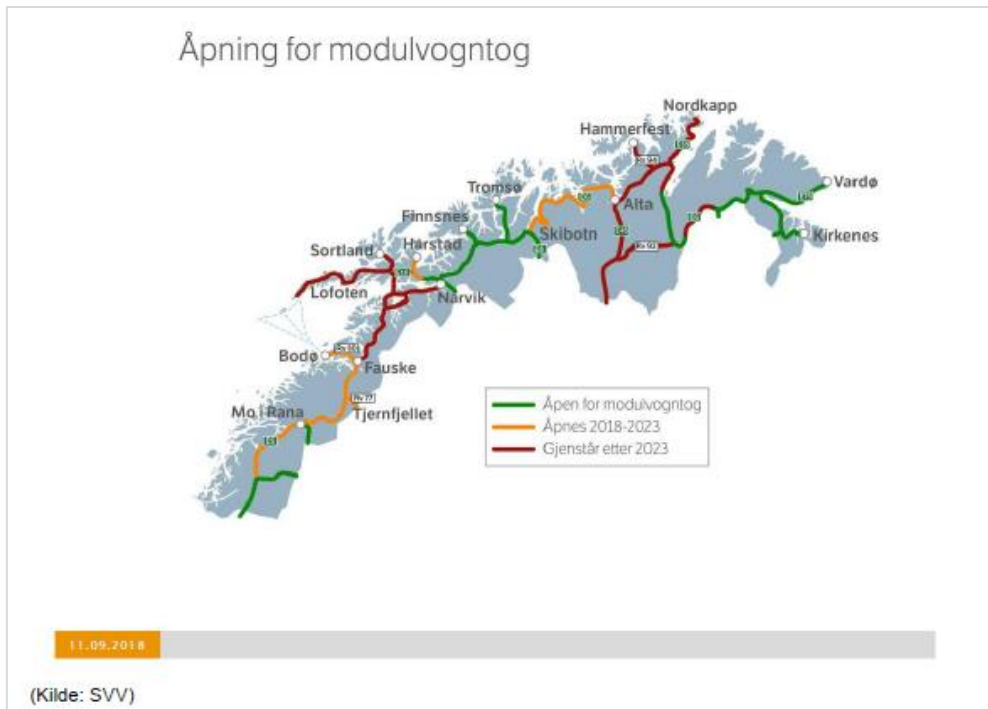
Se omtale av prosjektet under store riksvegprosjekter 2022–2027.

E6 Skjellesvikskaret

Skjellesvikskaret nord for Skarberget ferjeleie har snø- og steinskredutfordringer, med middels høy skredfaktor på 2,96. SVV foreslår tunnel og bru for å løse utfordringene, til en samlet kostnad på 240 mill. kr. Beregningene er basert på plannivå og har +/- 40 % usikkerhet. Det er ikke utført anslag.

Tilrettelegging for bruk av modulvogntog

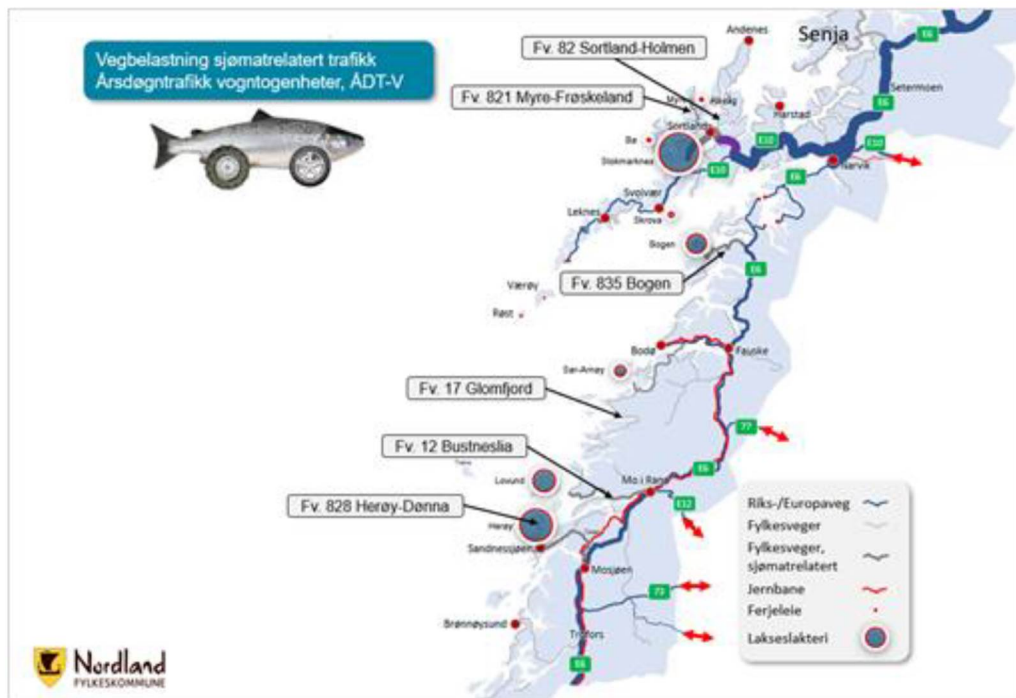
Det er viktig å legge til rette for økt bruk av modulvogntog for å styrke næringslivets konkurransevne. Bruk av modulvogntog medfører reduserte transportkostnader og bedre miljøstatus, da man trenger færre trailere for å transportere et gitt volum varer. Det er spesielt viktig å utvikle transportkorridoren E6 Trofors til rv. 80 Bodø i tråd med SVV modulvognstrategi.



Tilskudd til viktige fylkesveger for næringstransporter

Av Granavolden-plattformen fremgår det at regjeringen i kommende NTP vil vurdere hvordan staten kan bidra til at enkelte fylkesveger med høy andel tungbiler og eksport best mulig kan rustes opp. Det er viktig å identifisere de strekningene som er av størst betydning for næringslivets transport på riks- og fylkesveger, sjø, jernbane og med fly. I statsbudsjettet 2020 er det bevilget 100 mill. kr til opprettelsen av ei nasjonal tilskuddsordning til fylkesveger som er særlig viktige for næringstransporter. Målet for ordningen er å bedre framkommeligheten og øke konkurransevnen for næringslivet. Ordningen skal stimulere til utbedring av fylkesveger som er særlig viktig for næringslivets transport. Bevilgningene må mangedobles dersom den ønskede effekten for å bedre framkommeligheten og øke konkurransevnen for næringslivet skal oppnås.

Fylkestinget prioriterte følgende viktige næringstransportkorridorer i forbindelse med rullering av Regional transportplan våren 2019 ([FT-sak 099/2019](#)):



Mye av transportene på fylkesvegstrækningene består av store volumer av fersk sjømat som har behov for effektive og forutsigbare transporter. Vegene blir enda mer belastet etter hvert som produksjonsvolum av sjømat øker. Det er spådd en femdobling av havbruksproduksjon innen 2050.

Byutvikling

Bodø må inngå i byvekstavtale

Bodø arbeider aktivt for å få flere til å gå, sykle eller reise kollektivt. Dette for å hindre at veksten i persontransporten skjer med bil – som bidrar til økt forurensning, støy og dårligere fremkommelighet for nærings- og nyttetraffikken. Bodø vokser, og dette fører med seg økt miljøbelastning og transportsystemene blir utfordret. Det er fattet vedtak om nullvekstmål.

Selv om det er gjort flere tiltak for å øke kollektivandelen, så er det fremdeles behov for flere tiltak for å nå nullvekstmålet. Det er utfordrende at det er mangel på statlige virkemidler, som f.eks. byvekstavtale eller tilsvarende, for å nå nasjonale mål for klima og miljø, og for å videreutvikle attraktiv byregion og arenaer for bærekraftig vekst og verdiskaping.

Bodø er med i et nettverk bestående av fem mellomstore byregioner i landet som ønsker å ta del i byvekstavtale. Målet er at ny NTP skal åpne for å utrede modeller for byvekstavtaler også for mellomstore byregionene. Det vil si avtaler med staten som er fleksible, innovative og fremtidsrettede. Avtaler som kan bidra til å finansiere prosjekter og tiltak i et omfang som er tilpasset utfordringene i disse byregionene og som kan ha overføringsverdi for andre byområder. Målet er å gjøre byene mer attraktive for verdiskaping og en bærekraftig vekst. Næringslivet trenger økt mobilitet blant annet gjennom en rask, effektiv og forutsigbar kollektivtrafikk. Økt mobilitet vil kunne gi stor samfunnsøkonomisk gevinst.

Småby-tiltak

Enkelte mindre byområder har utfordringer med tanke på ønsket byutvikling, trafiksikkerhet, støv- og støyplager med mere, på grunn av at statlig vegnett går gjennom eller tett inntil by-/tettstedsområdet.

Det er behov for å utvikle mer bærekraftige småbyer og å gjøre bysentrum mer attraktiv, trivelig og tilgjengelig sted å oppholde seg i og bosette seg i. Som oppfølging av SVV sin rapport «[Småby Nord](#)» må det i kommende NTP prioritere midler til trafiksikkerhetstiltak for myke trafikanter for å styrke bomiljøet i mindre byer. Rapporten foreslår ulike tiltak for byene i Brønnøysund, Mosjøen, Sandnessjøen, Fauske, Leknes, Svolvær og Sortland.

Fylkesveger

Etterslepet på vedlikehold på fylkesvegnettet i Nordland er svært grovt anslått til 9 mrd. kr. Det må i kommende NTP 2022–2033 sikres tilstrekkelig med midler for å stoppe og redusere forfallet på fylkesvegnettet, inkludert bruer og tunneller. Fylkeskommunen må settes i økonomisk stand til å ivareta vegeieransvaret på en god måte, og å ha handlingsrom til å stoppe og å redusere forfallet på fylkesvegnettet. Utfordringa er at det mangler en samlet plan for dokumentasjon av etterslep og oppgradering av fylkesvegnettet. En kartlegging av forfallet av fylkesvegnettet har ikke blitt utført siden 2012, da dette ble gjort som en del av arbeidet med NTP 2014–2023. Det anbefales at det gjøres en tilsvarende kartlegging på nytt, for å få oppdaterte tall på vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene.

I tillegg til etterslepet kommer kravet om å innfri tunnelsikkerhetsforskriften. Forskriften gjelder for 26 tunneler i Nordland, og det er foretatt en grov kostnadsberegning på 2 mrd. kr for å innfri forskriftens pålegg. Nordland fylkeskommune har på grunn av stor tunnelmasse fått innvilget 5 års utsatt frist, men med de midler som er til rådighet har ikke fylkeskommunen mulighet til å innfri kravene innen fristen. Tunnelsikkerhetsforskriften er krav som nasjonale myndigheter har vedtatt, og som staten må finansiere.

Et nasjonalt program med årlige bevilgninger kan sikre at vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet, inkludert ferjekaier, bruer og tunneler, både kan stoppe og redusere forfallet.

LUFTHAVNER

Flytting av Bodø lufthavn

Flytting av Bodø lufthavn ligger inne i gjeldende NTP 2018–2029, med følgende prioritering:

Flytting av Bodø lufthavn

Kostnad før optimalisering <i>I mill. kr</i>	Endring i % eller kroner	Kostnad etter optimalisering <i>I mill. kr</i>	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 <i>I mill. kr</i>	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018–2023	2024–2029	
–	–	–	–	5.200	2.200	200	–
Kommentar:		Annen finansiering 2.800 mill. kr					

Ny lufthavn Mo i Rana

Ny lufthavn Mo i Rana ligger inne i gjeldene NTP 2018–2029 med følgende prioritering:

Ny lufthavn Mo i Rana

Kostnad før optimalisering I mill. kr	Endring i % eller kroner	Kostnad etter optimalisering I mill. kr	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 I mill. kr	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018–2023	2024–2029	
–	–	–	–	2.090	0	1.470	–
Kommentar:		Stortinget har forutsatt at det skal stilles lokale bidrag for å realisere den nye flyplassen. Øvrig finansiering fra næringslivet og kommune.					

Videreføring av Andøy lufthavn

Andøy flystasjon er viktig både som en militær og sivil lufthavn i nordområdene. Det er viktig at Avinor bidrar til utvikling av lufthavnen også etter at de militære overvåkningsflyene er flyttet til Evenes.

Det vises i den forbindelse til Stortingets behandling av Langtidsplanen for Forsvarssektoren. Det er særlig tre områder som er viktig å merke seg i vedtakene;

«Det legges til rette for ekstraordinær statlig innsats og bevilges midler til gode og effektive omstillingsprogrammer, for å styrke næringslivet og bidra til etablering av nye arbeidsplasser i Andøy.»

Andøya flyplass opprettholdes også etter 2020 med en rullebanelengde som gjør det mulig for ATC å basere sin drift på at store fly fortsatt kan lande på Andøya [...] K o m i t e e n understreker at regjeringen må bidra til å legge til rette for en fremtidsrettet videreføring av virksomheten ved Andøya Test Center (ATC).

K o m i t e e n viser til at bruk av droner er i rask framvekst, og at Andøya Space Center og Andøya Test Center er blant de fremste miljøene i Norge på dette området. K o m i t e e n ber regjeringen utrede etablering av et nasjonalt kompetansesenter for droner/ubemannede farkoster, der Andøya Space Center og Andøya Test Center vurderes som en mulig lokalisering, og fremme dette for Stortinget på egnet måte.

Regjeringen blir bedt om å utrede etablering av et nasjonalt kompetansesenter for droner / ubemannede farkoster, der Andøya Space Senter og Andøya Test Senter vurderes som en mulig lokalisering.»

Det er svært viktig at Avinor tar en aktiv rolle i realiseringen av Stortingets vedtak.

Ny storflyplass Leknes

En storflyplass på Leknes vurderes av Avinor (rapport: [Framtidig transportløsning for Lofoten, Ofoten og Vesterålen](#)) som det beste alternativet og anbefales fordi den er samfunnsøkonomisk lønnsom, og i tillegg gir utvikling og nytte for befolkning og næringsliv som følge av raskere og billigere direkteforbindelse til Oslo. Det forutsettes at Svolvær lufthavn legges ned når ny flyplass på Leknes settes i drift.

Nytten av storflyplass på Leknes øker jo raskere vegforbindelsene mellom Leknes og Svolvær blir. Vegtiltak vil også styrke en felles bo- og arbeidsmarkedsregion. Til tross for at vegtiltakene isolert sett er samfunnsøkonomisk ulønnsomme, bør de derfor inkluderes i en samlet pakke.

Flyplassen er kostnadsberegnet til 2.500 mill. 2019-kr og veg konsept 2 (justert) 3.900 mill. kr. Til sammen 6.400 mill. kr.

Opprettholdelse av dagens lufthavnstruktur

Lufthavner og rutetilbud i hele Nord-Norge er avgjørende for robust bosetting og for næringslivets utvikling. Derfor må strukturen være forankret i regionens behov. Nord-Norge er en langstrakt region, og det er betydelige reiseavstander og mangel på alternativer som gjør at fly er blitt en sentral del av landsdelenes kollektivtransport. Flyrutene er avgjørende både når det kommer til mobilitet og konkurransekraft, samt beredskap og helse. Flyrutene er med på å øke landsdelens attraktivitet, og at de er viktige for utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Man ser også at luftfarten vil bli mer miljøvennlig i fremtiden. Det er grunn til å tro at kortbanenettet kan bli revitalisert av de fordelene mindre elektriske/hybrid fly kan by på i relativ nær fremtid. Det er et nett av lufthavner med etablert trafikk, korte avstander mellom lufthavnene og «tynne» ruter, altså få passasjerer. Elektriske/hybrid fly kan operere på korte flystriper, slik som det finnes mange av i Nord-Norge. Driftskostnadene for elektriske fly forventes å være betydelig lavere enn dagens kostnadsnivå. Dette vil legge til rette for billigere flybilletter, og hyppigere og bedre rutetilbud på kortbanenettet.

Fjernstyrte flytårntjenester

Flere tårn ved lufthavner i Norge er klare for omfattende oppussinger eller total utskiftning. Dersom dagens nett av flyplasser skal opprettholdes vil det være nødvendig med stort fokus på effektivisering og bruk av ny teknologi. Ved fjernstyrt tårntjenester unngår Avinor modernisering av flere umoderne flytårn, i tillegg gir det betydelige effektiviseringsmuligheter og lavere driftsutgifter.

Avinor innfører fjernstyrt tårntjeneste på 15 lufthavner innen utgangen av 2020, og som skal driftes fra et tårnsenter i Bodø. Senteret får da status som verdens største tårnsenter. Ifølge Avinor er dette en milepæl for norsk og internasjonal luftfart, og markerer begynnelsen på et banebrytende innovasjonsprosjekt. En videre satsing forventes å omfatte flere av Avinors lufthavner, og selskapet har ambisjoner til å utvide til sammen 35 fjernstyrte flytårn.

Avinor bør allerede nå tilrettelegge for at den samlede plassering av fjernstyrte flytårntjenester etableres i Bodø i et stort nasjonalt tårnsenter. Dette vil også være i tråd med regjeringens ønske om kostnadsoptimaliserende utbygging og drift av transportinfrastruktur.

Det er da naturlig at det bygges opp et solid nasjonalt kompetansemiljø i nærhet til operativ tjeneste. Avinor bør etablere et utviklingsmiljø for denne type tjeneste, i umiddelbar nærhet til et slikt nasjonalt tårnsenter.

Målet med flytårnsatsningen er å legge til rette for enda bedre, tryggere og mer effektiv drift på lufthavnene. Dette gir også betydelige effektiviseringsmuligheter og lavere driftskostnader. Tårnsenteret vil kunne gi mulighet for utvidede åpningstider og bedre tilgjengelighet til de mindre regionale lufthavnene. Dette vil være viktig med tanke på sikkerhet og beredskap, særlig i forhold til tilgjengeligheten for ambulansefly.

De sparte driftskostnadene forutsetter også å komme brukerne av flytilbudet til gode gjennom reduserte flyhavgifter, og dermed billigere og bedre flyrutetilbud i Norge.

Modernisering av flyflåten på kortbanenettet

Elektriske fly kan bidra til at de samlede klimagassutslippene fra norsk luftfart reduseres de neste tiårene. Det er nasjonal politisk ambisjon om at Norge skal ta en ledende rolle i arbeidet med å utvikle drift av el-fly, og kan bli det første landet i verden med el-fly i vanlig rutetraffic. Dette fordrer at staten legger til rette for utvikling og modernisering av dagens flyflåte og kortbanenettet. Her vil Nordland egne seg svært godt som pilot for testing og utvikling av el-fly, siden el-flyene ventes å ha begrenset rekkevidde og kapasitet. Nordland har stort flyplassnettverk, korte avstander mellom flyplassene, stor og nær tilgang til fornybar kraftproduksjon som energikilde, sterkt luftfaglig miljø bestående av Luftfartstilsynet, Widerøe med teknisk base, drift av fjernstyrt lufttårn, og ny lufthavn i Bodø og Mo i Rana som kan fungere som hub for ny generasjon fly. Det er også naturlig at dette kobles på arbeidet med prosjektet «Ny by-ny flyplass».

Siden driftskostnadene for elektriske flymotorer er betydelig lavere enn dagens driftskostnader for fly, kan det også legge til rette for billigere flybilletter og bedre rutetilbud.

JERBANETILTAK

Generelt om jernbane og fremtiden

Jernbanetilbudet bør prioriteres der jernbanens relative fortrinn til andre transportformer er størst – effektive transportere over lengre avstander. Transporter på jernbane er særlig godt egnet i Nord-Norge med store avstander fra produsenter og til markedene. Jernbanen er viktig for konkurransekraft og verdiskaping.

Regjeringens mål er å flytte 30 prosent av godstransporten med lastebiler på avstander over 300 kilometer, til jernbane og skip. Denne målsettingen er ikke oppnådd ifølge riksrevisjonen.

Det er svært sårbart at forsyningsikkerheten nasjonalt nord-sør er avhengig av svensk infrastruktur (bane og veg). Det er en stor nasjonal satsing på jernbane, og dette må gjenspeiles i behovene for utvikling og modernisering av jernbane i Nord-Norge. Dette fordrer en betydelig og mer bevisst satsing på ulike tiltak på kort og lang sikt for å bedre jernbanens konkurransekraft.

Ofotbanen

Ofotbanen utgjør en helt kritisk del av Nord-Norges infrastruktur og bidrar tungt til å sikre at forsyningssikkerheten opprettholdes. Kapasiteten på Ofotbanen nærmer seg fullt utnyttet, og vil dermed begrense muligheten for rask, effektiv og miljøvennlig person- og godstransporter til og fra den nordlige landsdelen. Full utnyttelsesgrad på jernbanen skaper store utfordringer for punktlighet og å kunne utføre nødvendig vedlikehold på banen.

EU vil i samarbeid med svenske myndigheter satse stort på korridoren mot Narvik i årene som kommer, og det er avgjørende at denne satsingen møtes offensivt på norsk side. EU-kommisjonen har foreslått å oppgradere Ofotbanen og Narvik Havn fra Europaunionens «kjerne-nettverk» til status som offisiell «EU-korridor». Korridoren strekker seg fra Narvik via Sverige og det europeiske kontinentet, og ender på Malta i Middelhavet. Dette vil innebære at den svenske delen av Ofotbanen inngår blant de ni øverst prioriterte transportstrekningene i EU, noe som kommer frem av forslaget til budsjett for transport i EU i perioden 2021–2027.

Det er viktig å sikre at kapasiteten på Ofotbanen holder tritt med behovet slik at jernbanen ikke blir en unødvendig flaskehals for forsyningssikkerheten og næringslivet i Nord-Norge. Det er behov for å igangsette planlegging, finansiering og gjennomføring av utbygging av dobbeltspor så raskt som mulig.

Nordlandsbanen

Nordlandsbanen har i mange år vært på kapasitetsgrensen. Lange avstander mellom kryssingsspor av tilstrekkelig lengde er begrensede for både togkapasiteten, framføringstid og i forhold til fleksibel trafikkavvikling. Dette gjelder særlig nord for Mosjøen. Det er behov for generelt vedlikeholdsarbeid og fjerning av flaskehalser, bedre traseer, gjøre banen mer robust mot ras og flom og forsterkning av banen. Dieseltogene på Nordlandsbanen er gamle og forurensende. Kapasiteten på Nordlandsbanen er særlig utfordret av lokaltrafikk mellom Bodø og Rognan og mellom Trondheim og Steinkjer.

Godstoget mellom Oslo og Bodø bruker i dag nærmere 23 timer, og dette er om lag 2 timer lengre framføringstid enn for 17 års siden. Næringslivet ønsker å redusere framføringstiden ned til om lag 18 timer for at jernbanen skal være konkurransedyktig i forhold til vegtransporter. Hovedårsaken til at det går saktere er bl.a. at det har blitt mer trafikk på persontogsiden i og rundt de større byene, og for få kryssingsspor på strekningen mellom Oslo og Bodø.

Det er behov for modernisering, øke kapasitet og å gjøre jernbaneterminalene mer effektive og miljøvennlig i takt med utviklingen i godsvolumer og personreiser.

Ifølge nye [beregninger fra Jernbanedirektoratet](#) kan elektrisk drift av tog på Nordlandsbanen oppnås for en firedel av prisen av konvensjonell teknologi (kontaktledningsanlegg) som er om lag 14 mrd. kr. Bakgrunnen er at banen har mange tunneler, noe som bidrar til å drive elektrifiseringskostnadene i været. Nye beregninger viser at 31 % prosent av Nordlandsbanen trenger kontaktledningsanlegg og resten av strekningen kan toget kjøre på batteridrift.

Dette er kostnadsberegnet til 3,3 mrd. kr. Dette gir ny mulighet for nullutslipp og reduksjon av driftskostnader på Nordlandsbanen.

Banen har også store utviklingsmuligheter i både gods- og persontrafikken.

ASKO har i lengre tid jobbet med å finne gode løsninger for leveranser av varer fra Trondheim til Nordland og Bodø. Dette for å redusere både miljøbelastningen og transportkostnadene. Selskapet sin varetransport fra Trondheim til Bodø flyttes fra veg til tog. Dette unike samarbeidet mellom ASKO, CargoNet, Meyership og Nova Sea vil årlig gi 13.000 færre trailere på vegene i Nordland. Utover ASKO og Nova-Sea sitt eget transportbehov, vil den totale kapasiteten og potensialet for andre kunder også øke. Toget vil ha daglige stopp i Mosjøen, og med dette gjenopprette et daglig togtilbud i Sør- og Midt-Helgeland. For Mo i Rana, Fauske og Bodø vil den totale godstogkapasiteten øke med 50 prosent. De ekstra togavgangene starter 1. april 2020.

Nord-Norgebanen

En styrking av Ofotbanen og Nordlandsbanen må sees i sammenheng med en eventuell utbygging av Nord-Norgebanen. Det er viktig å utnytte og utvikle det vi har og samtidig se på fremtidens behov. Jernbane i nord blir stadig viktigere for at næringslivet skal nå sine mål og visjoner, spesielt knyttet til den marine sektoren hvor myndighetene legger opp til videre vekst – særlig i den nordlige landsdelen. Reise- og opplevelsessektoren har stort vekstpotensial i Nord-Norge, og det ligger store muligheter til å utvikle nye bærekraftige destinasjoner og reiselivsaktiviteter over hele året langs jernbanene i nord.

Å satse på en sammenhengende jernbanekorridor fra sør til nord i landet vil ha stor betydning for å trygge forsynings sikkerheten av varer og gods. Det vil også gjøre Norge til mindre sårbare i forhold til andre lands vilje og evne til satsing på infrastruktur i fremtiden.

I følge regjeringen skal det skal gjennomføres en Konseptvalgutredning (KVU) for å få frem bredden i transportbehovet og ulike forslag til konseptløsninger for helhetlige transportløsninger i hele Nord-Norge, herunder Nord-Norgebanen.

MARITIME TILTAK

Farledstiltak

Mudring og innseiling Mo i Rana

Tiltaket omfatter utdyping foran stamnetterminalen Toraneskaia, oppgradering av merkingen inn Ranafjorden, og nå i tillegg til ny dypvannskai. Ved kaiene er det generelt liten dybde som setter store begrensninger for regulariteten og hvilke fartøy som kan anløpe. Målet med tiltaket er at havna i Mo i Rana skal kunne betjene større fartøy og utvikle en effektiv havneterminal med tilgang på større næringsarealer (de forurensede massene vil bli benyttet til fyllmasse i ny dypvannskai). Risikoanalyse viser at tiltaket vil ha betydelig sikkerhetsmessig- og effekt.

Prosjektet ligger inne i NTP 2018–2029 i periode 2024–2029 med 65 mill. kr. Det justerte prosjektet som inkluderer mudring ved ny dypvannskai har en samlet kostnad på 111 mill. 2019–kr.

Behovet for industrien og næringslivet i Ranaregionen har også forandret seg til at en ny offentlig dypvannskai som en del av en intermodal terminal ved Rana Industriterminal (RIT), og mudring ved Toraneskaia er løsningen som vil gi Mo i Rana en god løsning for fremtiden. Fra å være et mudringsprosjekt ved Toraneskaia der man skulle mudre til –11 m. og –8 m., planlegges det nå å mudre både ved Toraneskaia til –11 m og ved det nye Dypvannskaia til –18 m.

Å se begge prosjektene i sammenheng er i henhold til føringene fra gjeldende NTP og vil utvikle en nasjonalt viktig industriklynge, hvor man kan ta imot framtidens skip. Tiltaket vil gi en betydelig miljøgevinst da man vil fjerne forurensede masser ved begge kaiene. Dette er også en viktig nordområdesatsing.

Bedre regularitet ferjestrekningen Lødingen – Bognes

Det er behov for bedre regularitet og døgnåpent samband på ferjestrekningen Lødingen – Bognes. Det har vært stor trafikkøkning og består av mye tungbiltrafikk, spesielt gjelder dette transporter av sjømat.

Farledsutbedring av Brønnøyleden

Brønnøyleden må særlig prioriteres i korridoren. Brønnøyleden utgjør forbindelsen mellom ytre og indre hovedled, og prosjektet vil trygge nødvendig fremkommelighet og sikkerhet til sjøs. Seilingstiden vil kortes ned med nærmere to timer for skip som seiler distansen Brønnøysund og Mosjøen.

Brønnøyleden må også åpnes for lospliktige fartøy, både med hensyn til sikkerhet og miljø, og tidsbruk og økonomiske besparelser. Oppmerking av Brønnøyleden er også av stor betydning for cruisetrafikken, det vil gi kort og sikker vei til nødhavn og strandsettingsplasser, og vil kunne gi en positiv fiskeriutvikling i regionen.

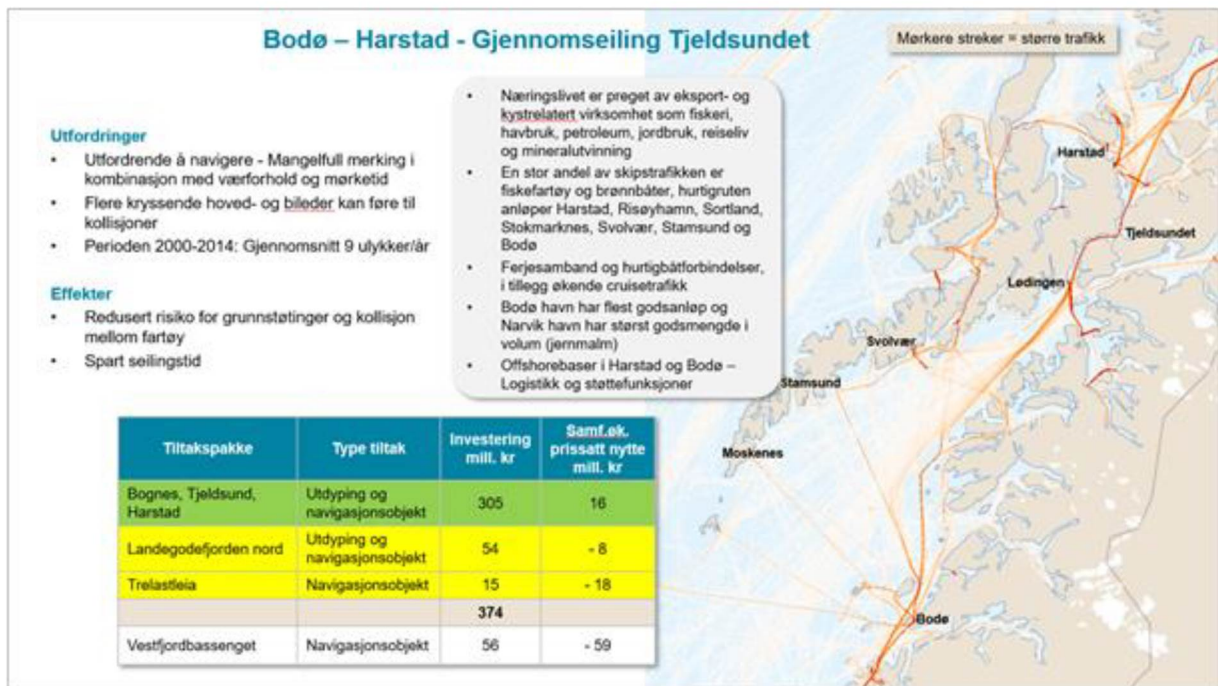
Farledsutbedring av Risøyrenna

Risøyrenna ligger nært opp til Risøyhavn og må særlig prioriteres i korridoren. En grunne i leia presser trafikken gjennom leia mot godskaia som trafikkeres av frakteskuter og Hurtigruten. Bølger skapt av forbipasserende båter skader både kaianlegg og laste-/losseutstyr, samt skaper farlige situasjoner for personer/ansatte. Tiltaket går ut på å utdype et areal ved, og i leia til –6 m og et nytt sjømerke. Prosjektet legger opp til å flytte trafikken lengre unna havnen, slik at passerende båter kan gå med redusert hastighet og skape mindre bølgepåkjenning på kaianlegg og lossende båter. Det skapes også et areal til å manøvrere ved kaia, slik at trafikken kan snu på en bedre og hurtigere måte.

Korridor Bodø – Harstad – Gjennomseiling Tjeldsundet

Figuren nedenfor viser utfordringer og behov for tiltak i Korridoren Bodø – Harstad – Gjennomseiling Tjeldsundet. Det vises også til effektmål, kostnader for det enkelte tiltak,

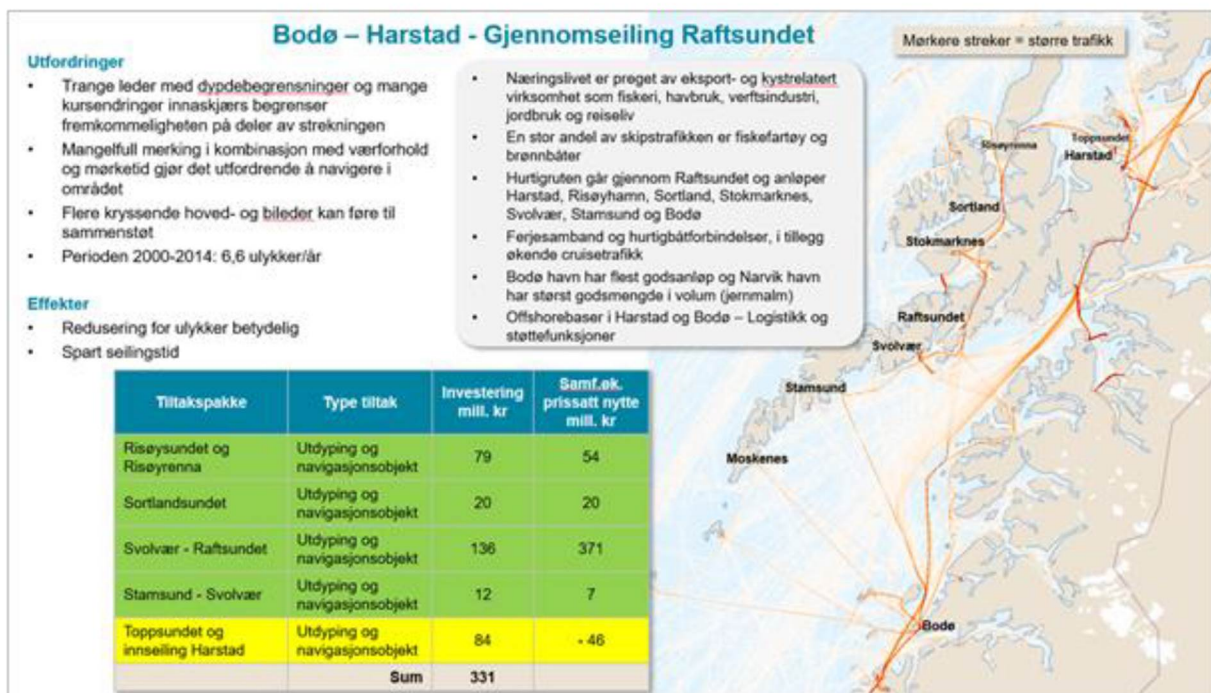
samfunnsøkonomisk prissatt nytte og beskrivelser av næringsaktiviteter i det aktuelle området. Opplysningene er utarbeidet av Kystverket. Strekene på kartet viser fartøytrafikk, og jo mørkere og tykkere strekene er desto større trafikk.



I tillegg til utbedring av Risøyrenna må det også utbedre de resterende prosjekter i korridoren. Her må også innseiling til Ballstad havn forbedres og utdypes.

Korridor Bodø – Harstad – Gjennomseiling Raftsundet

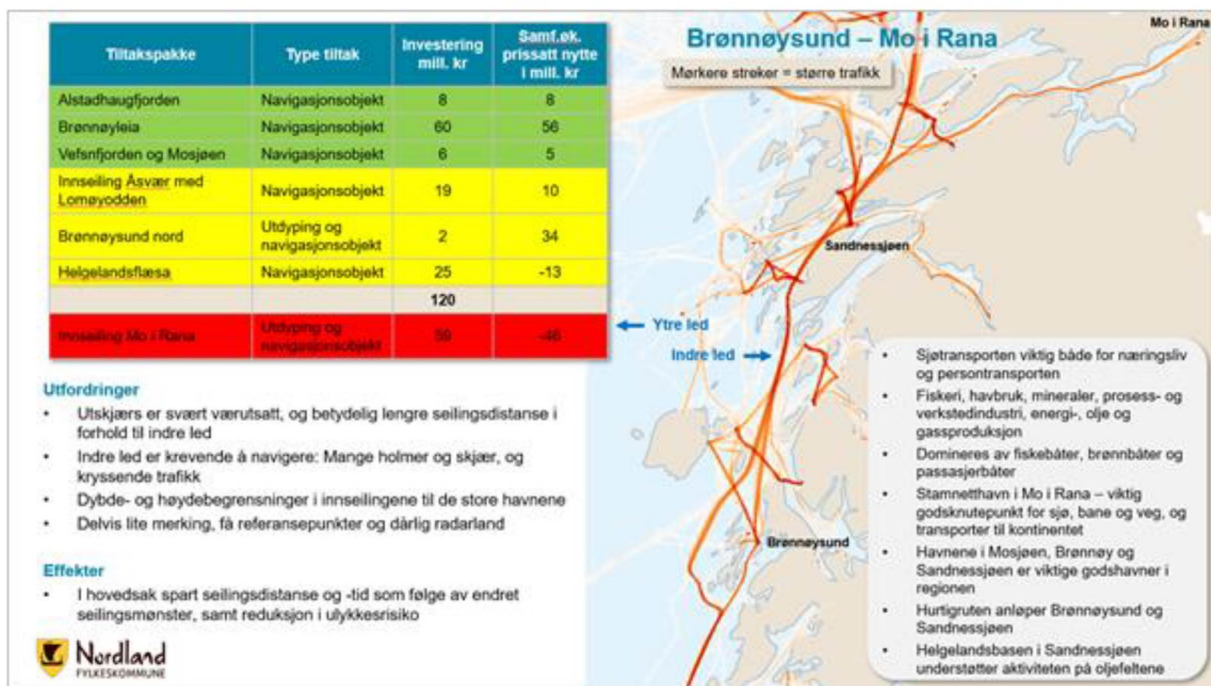
Figuren nedenfor viser utfordringer og behov for tiltak i korridoren Bodø – Harstad – Gjennomseiling Raftsundet. Det vises også til effektmål, kostnader for det enkelte tiltak, samfunnsøkonomisk prissatt nytte og beskrivelser av næringsaktiviteter i det aktuelle området. Opplysningene er utarbeidet av Kystverket. Strekene på kartet viser fartøytrafikk, og jo mørkere og tykkere strekene er desto større trafikk.



I tillegg til utbedring av Risøyrenna må det også utbedre de resterende prosjekter i korridoren. De fleste prosjektene er samfunnsøkonomiske lønnsomme.

Korridor Brønnøysund – Mo i Rana

Figuren nedenfor viser utfordringer og behov for tiltak i korridoren Brønnøysund – Mo i Rana. Det vises også til effektmål, kostnader for det enkelte tiltak, samfunnsøkonomisk prissatt nytte og beskrivelser av næringsaktiviteter i det aktuelle området. Opplysningene er utarbeidet av Kystverket. Strekene på kartet viser fartøytrafikk, og jo mørkere og tykkere strekene er desto større trafikk.



I tillegg til mudring og utbedring av innseiling til Mo i Rana og Brønnøyleie må det også utbedre de resterende prosjekter i korridoren. De fleste prosjektene i korridoren er samfunnsøkonomisk lønnsomme.

Havner og sjøtransport

Nord-Norgelinjen – Containerbåt

Det er behov for å legge til rette for intensivordninger for å øke transport og effektivitet på jernbane mellom Oslo–Bodø. Dette vil styrke jernbanens posisjon og grunnlaget til å få reetablert containerbåt som Nordlandsbanens miljøvennlige forlengelse av ruten Bodø–Troms. En vellykket etablering av prosjektet vil være et viktig bidrag for å nå regjeringens mål om økt godsmengde med bane og båt. Dette er et spennende og bærekraftig prosjekt, og det er viktig at det legges til rette for gode rammebetingelser i NTP 2022–2033 for å få etablert og drifte containerbåttruten.

Undersøkelser gjennomført av Transportutvikling (2015) og Rambøll (2018) viser at denne godskorridoren årlig vil kunne flytte mer enn 25 000 vogntog fra vegen.

I Bodø er jernbaneterminalen og havneterminalen plassert helt inntil hverandre. Dette gir store muligheter for overføring av gods og etablering av en effektiv intermodal godskorridor som binder sammen Nord–Norge med Oslo og kontinentet.

En forutsetning for at godset på denne strekningen skal flyttes fra veg til sjø og bane er at godset fraktes effektivt (raskt) på jernbanen, samt at koblingen mellom jernbane og båt i Bodø skjer sømløst.

Det har i mange år vært stort fokus nasjonalt på å overføre gods fra veg til sjø og bane. I riksrevisjonens rapport fra februar 2018 slås det fast at målet om overføring av godstransport fra veg til sjø og bane på transport av stykkgoods på strekninger over 300 km ikke er nådd.

Stamnetthavn – status for Helgeland Havn IKS

Fra 1. februar 2018 har Mosjøen Havn KF, Alstahaug havnevesen KF, Dønna kommune og Leirfjord kommune etablert et felles havneselskap Helgeland Havn IKS. Denne sammenslutningen bør styrke argumentene for stamnetthavn for Helgeland Havn IKS.

Helgeland Havn IKS må få status som stamnetthavn for å få nødvendig nasjonalt og internasjonalt fokus på den strategiske betydningen den har for næringslivet.

Videreføring av fiskerihavner i NTP

Stortinget har sluttet seg til at statens eierskap og forvaltningsansvar for fiskerihavneanlegg overføres til fylkeskommunene fra 2020. Statlige midler til fiskerihavner skal overføres til fylkeskommunenes rammetilskudd gjennom særskilt fordeling.

Fiskerihavnene Andenes, Værøy og Røst ligger inne i gjeldende NTP med ei samlet ramme på om lag 1 mrd. kr. Det er også behov for utbygging av Ballstad fiskerihavn, og denne ligger ikke inne i gjeldende NTP.

Andenes fiskerihavn

Andøy kommune er en av Nordlands største fiskerikommuner og Andenes havn har kort avstand til rike fiskefelter. Moloanleggene på Andenes er et av de lengste moloanleggene i Nord-Europa, med en samlet lengde på knapt 3 km. Tiltaket omfatter delvis fjerning av «Industri-sjetéen» som er en 512 m lang molo inne i havna. Skarvbardmoloen og Børingmoloen bygges sammen med en molo- strekning mot nord på 343 m. Samlet lengde av molostrekningen fra enden av Skarvbardmoloen mot vest til enden av Børingmoloen mot øst vil etter sammenbygging og forlengelse bli en 1.780 m sammenhengende molostrekning, der 609 m er ny molo.

Tiltaket legger også til rette for ferdsel mellom havnedelene på innsiden av moloanleggene, utdyping av innseilingen og den østre havnedelen slik at denne tilpasses dagens flåte og tilrettelegging for kystflåten og mindre fartøy i den vestre havne- delen.

Ved gjennomføring av tiltaket vil deponeringen av massene fra utdypingen innebære tilrettelegging for nytt nærings- og industriområde på om lag 113 000 m² i et område av havna som ikke er tilgjengelig i dag på grunn av dybden i denne delen av havna (1 til 3 m).

Andenes fiskerihavn

Kostnad før optimalisering <i>I mill. kr</i>	Endring i % eller kroner	Kostnad etter optimalisering <i>I mill. kr</i>	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 <i>I mill. kr</i>	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018–2023	2024–2029	
-	-	-	-	470	235	235	-

Røst fiskerihavn

Ved dårlige værforhold er fiskerihavna utsatt for tungsjø som medfører utfordrende liggeforhold. Tiltaket omfatter bygging av to skjermingsmoloer i ytre del av innseilingen, utdyping og nymerking av 13 objekter. Gjennomføring av tiltaket fører til bedre skjerming og bedre kapasitet på liggeplasser.

Røst fiskerihavn

Kostnad før optimalisering <i>I mill. kr</i>	Endring i % eller kroner	Kostnad etter optimalisering <i>I mill. kr</i>	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 <i>I mill. kr</i>	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018–2023	2024–2029	
-	-	-	-	157	-	157	-

Værøy fiskerihavn

Værøy kommune har i dag to havner som er i aktiv bruk; Røssnesvågen og Sørlandsvågen, hvor begge er utfordrende å anløpe i dårlig vær. Røssnesvågen anløpes av båter med store dybdekrav. Det trange innløpet til vågen er problematisk, og flere skip har grunnstøtt. Gammel molo fjernes, havna utdypes til -9 m og det lages en ny felles molo som skjermer

begge havnene. Prosjektet vil medføre en felles tryggere innseiling, tilstrekkelig areal til å manøvrere og større dybde til de store båtene.

Værøy fiskerihavn

Kostnad før optimalisering <i>I mill. kr</i>	Endring i % eller kroner	Kostnad etter optimalisering <i>I mill. kr</i>	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 <i>I mill. kr</i>	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018–2023	2024–2029	
–	–	–	–	400	–	400	–

Ballstad fiskerihavn

Det er en trang innseiling til havna med flere grunne partier. Dybden i havna er ikke tilpasset dagens behov hos fiskeflåten og øvrige fartøyer som bruker havna.

Utdyping av flere områder i innseiling og havnebassenget, samt utfylling av næringsarealer i havneområdet. Oppgradering og etablering av navigasjonsinfrastruktur.

Målsetning med tiltaket er bedring av sikkerheten for leveranser til landanlegg og ivareta servicebedrifter og næringsliv i havna.

Ballstad fiskerihavn

Kostnad før optimalisering <i>I mill. kr</i>	Endring i % eller kroner	Kostnad etter optimalisering <i>I mill. kr</i>	NNB	Ramme i NTP 2018–2029 <i>I mill. kr</i>	NTP 2018–2029		Planstatus
					2018–2023	2024–2029	
–	–	–	–	Ikke omtalt	–	–	–

KOSTNADSOPTIMALISERING AV PROSJEKTER

I Granavolden plattformen har Regjeringen signalisert ønske om å utvide Nye Veiers portefølje i kommende NTP, både når det gjelder antall prosjekter og finansiering – slik at selskapet får økt ansvar for oppfølging av NTP på de viktigste europavegene.

Nye Veier har vurdert til sammen 18 delstrekninger hvor selskapet med sin arbeidsmetodikk vil kunne sikre mer veg for pengene, og dermed mer effektiv ressursbruk i sektoren.

Nye Veier mener at det ved helhetlig planlegging og utbygging av lange strekninger, er mulig å bygge ut et effektivt hovedvegnett i Norge til en kostnad som er 30–40 % lavere enn kostnadsnivået som ble lagt til grunn for NTP 2018–2029.

Nye Veier ønsker å bygge følgende strekninger i Nord-Norge:

- E6 Fauske – Bognes
- Riksvei 80 Bodø – Fauske
- E8 Tromsø – Nordkjosbotn

Nye veier har fått tilført strekningen E6 Kvænangsfjellet. Dette er et prosjekt med lengde på 22 km og antatt kontraktsverdi på 1,0 mrd. kr. Planlagt kontraktsignering desember 2020.

KLIMA OG MILJØ

Nordland fylkeskommune har tatt et stort ansvar i det grønne skiftet for overgang til null- og lavutslippsteknologier for ferjer, hurtigbåter og busser. Dette medfører betydelig ekstrakostnader både til investering i driftsmateriell, infrastruktur og drift som bare delvis blir kompensert med statlige midler. Innføring av ny teknologi vil være kostnadskrevene i en overgangsfase. Det må legges bedre til rette fra staten slik at fylkeskommunen kan være i økonomisk posisjon til å bruke offentlige anskaffelser til nye løsninger som treffer lokale og nasjonale utfordringer på transportområdet.