

Nordland Fylkeskommune

Dato:

24.04.2023

## NHO NORDLANDS HØRINGSINNSPILL TIL FYLKESKOMMUNENS UTTALELSE TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2025-2036

Vi viser til Fylkeskommunens invitasjon til NHO Nordland om å avgi høringsinnspill til fylkeskommunens uttalelse til Nasjonal transportplan 2025-2036.

Infrastruktur for samferdsel og transport er en av de absolutt viktigste forutsetningene for bedriftenes evne til jobb- og verdiskaping. NHO Nordland representerer bedriftene i fylket, med våre mer enn 2000 medlemsbedrifter med over 27 000 årsverk i Nordland.

NHO Nordland kommer i dette innspillet til å oppgi og begrunne våre prioriteringer av samferdselsprosjekter i den kommende NTP samt andre innspill som er av stor betydning for bedrifter og næringsliv i fylket. Innspillene er basert på en bred undersøkelse blant alle NHO Nordlands medlemsbedrifter utført våren 2023 samt vår dialog med næringsforeningene i fylket.

### Overordnede innspill

- **Økonomiske rammer**

Bedriftene anser infrastruktur som et av de viktigste enkeltstående rammevilkårene for videre vekst i jobb- og verdiskaping. NHO Nordland mener at de økonomiske rammene som er lagt til grunn for virksomhetenes prioriteringer, og dermed det økonomiske ambisjonsnivået som den kommende NTP-prosessen tar utgangspunkt i, er for lave til å svare på de nødvendige samferdselsinvesteringene i fylket.

Samferdselsinvesteringer i Statsbudsjettet for 2023 er den økonomiske rammen (kalt "ramme 2") som transportvirksomhetene i henhold til oppdraget fra Samferdselsdepartementet har prioritert innenfor. Det er i tillegg angitt prioriteringer innenfor en ramme som er 10 % større enn referanserammen (kalt "ramme 3") og en ramme som er 10 % mindre enn referanserammen (kalt "ramme 1").

Statsbudsjettet for 2023 innebar en reduksjon i samferdselsinvesteringene sammenlignet med det som var intensjonen i gjeldende Nasjonale transportplan, og det var en reduksjon sammenlignet med tidligere år. En Nasjonal transportplan skal virke over lengre tid og bør innebære mer uavhengige vurderinger av ambisjonsnivå enn å bare ta utgangspunkt i og videreføre investeringsnivået fra et enkeltår. Vi ønsker også å påpeke at veiformål var gitt lavere rammer (lavere vekt) i 2023-budsjettet enn det som var intensjonen i gjeldende

Nasjonale transportplan. Slik blir disposisjonene i Statsbudsjettet for 2023 styrende også for allokering mellom transportformene i den kommende NTP.

- **Prosjekter som bidrar til bedriftenes evne til jobb- og verdiskaping, må legges til grunn som hovedprioriteringskriterium for samferdselsinvesteringene.**

Infrastruktur er det viktigste enkeltstående *næringspolitiske* virkemiddelet for økt jobb- og verdiskaping. En fungerende økonomi og økt velferd er avhengig av god mobilitet, og de største næringene i fylket er eksportrettede, arbeidsintensive, desentraliserte og krever effektive eksportruter samt stor grad av arbeidskraftmobilitet. Behovene til den enkelte bedrift er varierende, men vei er den transportformen bedriftene viser til er viktigst for å sikre bedriftens fremtid, jobb- og verdiskaping.

Fylkets største næringer er sjømat, industri, energi, reiseliv, bygg- og anlegg, med tilhørende tjenesteytende næringer. Dette er næringer med et betydelig potensial for økt jobb- og verdiskaping – og dermed størst potensial for å bidra til å finansiere velferden i fremtiden. Nordlandsbedriftene hadde i 2022 verdiskaping på over 70 milliarder, og eksporterte varer og tjenester for over 51,4 milliarder kroner i 2022<sup>1</sup>.

- **Finansiering og bygging av infrastruktur «fra kyst til marked»**

Transportårene i fylket går via både fylkesvegnettet og riksveinettet, og disse transportårene må ses i sammenheng. Riksvegnettet utgjør en relativt liten del av det totale vegnettet.

Bedriftene er tydelige på at fylkeskommunen må settes bedre i stand til å oppruste og investere i viktige næringsveger på fylkesvegnettet. Det må på plass en ny finansieringsløsning med nok volum for investeringer i næringsveier på fylkesvegnettet.

Det er flere strekninger på fylkesveinettet som er av stor betydning for bedriftene. Nordland Fylkeskommune har i gjeldende Regionale Transportplan prioritert de viktigste transportårene. NHO Nordland peker spesielt på følgende næringsveier:

1. Fylkesvei 810/Fylkesvei 17. Stokkvågen – Mo i Rana
2. Fylkesvei 76 Toserveien. Brønnøy – Vasselv

En ny finansieringsløsning for fylkesveinettet er helt avgjørende for at pden lanen kan realiseres.

- **“Bundne” prosjekter**

NHO Nordland legger til grunn for prioriteringer av nye prosjekter, at de prosjektene som omtales som “bundne” (oppstartsbevilgning/finansiering er gitt) igangsettes og fullføres som planlagt. Dette gjelder følgende prosjekter;

- E10 Hålogalandsveien.

---

<sup>1</sup> <https://www.indeksnordland.no/hoydepunktene/>

- Polarsirkelen Lufthavn, Fagerlia. Med rullebanelengde 2400 meter.
  - Ny by – ny flyplass i Bodø.
  - Nye Veier AS snarlig utlyser entreprise for E6 Sørrelva - Borkamo som tidligere varslet.
- **Samfunnsikkerhet**

Transportsystemene i Nordland er viktig for Norges sikkerhet. Det gjelder direkte for fremføring av beredskapsrelatert materiell, personell og forsyninger i en krisesituasjon – og fordi de samme transportsystemene avgjør bedriftenes forsyningsevne og dermed dikterer norsk utholdenhet i en krisesituasjon.

Samfunnsikkerhet har alltid vært blant våre viktigste kollektive oppgaver, men har fått økt aktualitet og endret betydning. Samferdsels- og transportinfrastrukturen skal understøtte både militære, sivile og kommersielle aktørers aktiviteter i freds- og krisesituasjoner. Bedriftene deler Forsvarets behov for økt kapasitet, robusthet og tilgang til transportknutepunkter; overgang mellom havner, jernbane- eller veiforbindelse.

- **Offentlige infrastrukturinvesteringer må benyttes for å oppnå vedtatte mål for samfunnsutviklingen**

Offentlige anbud må innrettes for å bidra til høyest mulig bærekraftig jobb- og verdiskaping i hele landet, i alle faser av prosjektene. Offentlige anskaffelser bør være en motor for kunnskaps-, teknologiutvikling og innovasjon.

Anbud må innrettes slik at de bidrar til leverandørutvikling og gode konkurranseforhold. Anbudene skal bidra til at bedriftene kan skape effektive løsninger for å nå politiske mål om mest mulig samfunnsnytte, kutt i klimagassutslipp, et seriøst og inkluderende arbeidsliv samt en konkurransedyktig norsk bygg- og anleggsnæring.

- **Grønne løsninger og nye teknologier**

Trafikksikkerhet, klima og miljø må være kriterier for alle samferdselsprioriteringer.

Det grønne skiftet stiller krav til kutt i utslipp. Nordland er godt rustet til å bidra og bedriftene jobber med muligheter som gir investeringer og nye grønne industrietableringer.

Dersom Nordland og Norge skal nå klimamålene må infrastrukturen holde tritt med teknologiutviklingen. Etablering av infrastruktur for nye energibærere og ladestasjoner er en forutsetning for å ta nye og mer miljøvennlige løsninger i bruk.

Nordlandsbedriftene er sårbare for økning i transportkostnadene. Fremtidige virkemidler for å oppnå klimamålene må hensynta de store avstandene i landsdelen og til et transportintensivt næringsliv. Vi må være oppmerksomme på at virkemiddelbruken ikke skal gi særlige konkurranseulempene der hvor avstandsurempene allerede er store. Det er

mulig å legge til rette for utslippskutt og energiomstilling samtidig som man legger til rette for jobb- og verdiskaping.

## Prioritering av prosjekter

I tillegg til disse overordnede prioriteringene, vil NHO Nordland spille inn følgende prioriterte prosjekter og tiltak, som vi mener må gjennomføres i første periode av kommende NTP.

### Prioriterte prosjekter og tiltak til NTP 2025-2036

I Nordland er veitransport på kort sikt den klart viktigste prioriteringen. Å rangere mellom jernbane-, luft- og sjøtransportprosjekter er utfordrende, da det er vesentlige forskjeller i hva som transporteres med de ulike transportbærerne.

Statlig veinett		
Rangering	Tiltak	Begrunnelse
1	E6 Sørfoldtunellene; Megården - Mørsvikbotn.	Prosjektet er prioritert av Statens Vegvesen og er klart for oppstart i første seksårsperiode. Prosjektet er det høyest prioriterte vegprosjektet for bedriftene i Nordland. Strekningen har i dag lav standard, utgjør en trafiksikkerhetsrisiko og medfører stor uforutsigbarhet både for fremføring av gods og persontransport. Det er i praksis ingen omkjøringsveier. Bedriftenes behov overlapper med behovene for samfunnssikkerhet og beredskap.
2	E6 Narviktunellen	Prosjektet er ikke prioritert av Statens Vegvesen, hvilket begrunnes i usikkerheter rundt regelverkstolkning om bompengefinansiering. En slik teknikalitet kan ikke stoppe et ellers godt planlagt og av bedriftene sterkt ønsket prosjekt. Statens andel av finansieringen av prosjektet er beskjeden i denne sammenheng. Prosjektet vil legge til rette for positiv by- og samfunnsutvikling i Narvik og fjerne en betydelig flaskehals for tungtransporten gjennom bykjernen.
3	E10 Fiskebøl - Å i Lofoten.	Prosjektet vil legge til rette for en styrket bo- og arbeidsmarkedsregion i Lofoten. Strekningen er

		grunnleggende viktig for videre utvikling av næringslivet, herunder reiselivet, i regionen. Strekningen er rasutsatt. På grunn av planleggingsstatus prioriteres delprosjektet "utbedring av Nappstraumen - Å" i første 6-årsperiode, parallelt med videre planlegging av resterende strekning for realisering i andre 6-årsperiode.
4	Rv80/E6 Fauske-Bodø.	Strekningen er avgjørende for person- og godstransport til og fra Bodø. Strekningen er Nord-Norges mest trafikkerte, er rasutsatt og har flaskehals. Strekningen består av flere delparseller med ulik planstatus. Delparsellen Sandvik-Sagelv prioriteres i første 6-årsperiode av NTP, parallelt med planlegging og realisering av resterende delparseller inklusiv E6 utenom Fauske sentrum i andre 6-årsperiode.
<b>Statlig veinett – utredning/mindre tiltak</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>E6 med sideveier; Mo i Rana. Mo i Rana er et viktig industrisentrum og betydningsfullt for etablering av ny grønn industri i Norge. Det er i dag uavklart hvordan transportsystemet i regionen bør utbedres, og det må derfor prioriteres inn i kommende NTP at transportvirksomhetene gis oppdrag om en overordnet transportutredning, primært KVU for E6 og transportsystemet i Mo i Rana.</li> </ul>		
<b>Luft</b>		
Bedriftene vektet behov for effektiv lufttransport som høyt. Bedre frekvens og reduserte billettpriser anses som avgjørende for å sikre arbeidskraftmobilitet og nødvendig mobilitet på kortbanenettet. NHO Nordland viser til vårt tidligere innspill i forbindelse med Nordland Fylkestings behandling av Luftfartsstrategien.		
<b>Kyst</b>		
1	Farledstiltak innseiling Mo i Rana	Prosjektet er prioritert av Kystverket innenfor ramme 1 (lav ramme) i kommende NTP. Tiltaket innebærer utdyping og merking av områdene foran Toraneskaia og den planlagte dypvannskaia ved Langneset. Prosjektet gjennomføres i samarbeid med Mo i Rana havn KF og Mo Industripark. Kystverkets andel av prosjekter er beregnet til 185 mnok (2023). Kystverket legger i

		<p>sin prioritering vekt på at havna i Mo i Rana er et viktig intermodalt knutepunkt for gods som skal transporteres videre på sjø, vei og jernbane. Tiltakene legger til rette for at skip med større dybde kan benytte havnen. Videre vil det bidra til redusert ventetid, redusert seilingsdistanse, enklere trafikkbilde i områder med kryssende trafikk, redusert risiko for kollisjoner og grunnstøtinger, samt redusert sannsynlighet for akutt forurensning. Havnens robusthet og redundans øker betraktelig med gjennomføring av tiltakene. Investeringstiltaket vurderes å ha stor positiv konsekvens for samfunnssikkerheten. Prosjektet har stor betydning for industri- og næringsutvikling i fylket, hvilket også reflekteres i kommunens og lokal industris deltakelse for å realisere prosjektet. Prosjektet må prioriteres slik at bygging av ny dypvannskai kan påstartes raskt.</p>
<b>2</b>	Fiskerihavneprosjekt på Andenes	<p>Prosjektet er planlagt og prioritert av Kystverket innenfor ramme 2 og 3 i den kommende NTP. Andenes havn har et omfattende moloanlegg men det er store arealer innenfor moloene som verken er seilbare eller tilrettelagt for næringsutvikling. Prosjektet kan legge til rette for større fartøy og økt godstransport på sjø. Overskuddsmasser fra prosjektet skal brukes til å øke nærliggende næringsareal. Prosjektet har også betydning for samfunnssikkerhet.</p>
<b>3</b>	Fiskerihavneprosjekt på Værøy	<p>Værøy er den største landingskommunen for fisk til bearbeidelse og produksjon nord for Vestland fylke. Innseilingen er svært krevende, og det har vært flere ulykker og båter reserverer seg fra å levere sine fangster. Det er gjort store private investeringer i tilknyttede bedrifter i påvente av ny innseiling og havn. Prosjektet ble omtalt i NTP 2022-2033, og Kystverket anslår at kostnadsestimatet er klart til oktober 2023.</p>

4	Fiskerihavneprojekt på Røst	Innseilingen til Røst er krevende for større fartøy og rutegående trafikk. Røst har et næringsliv som er bygd opp rundt fiskeri, og det er avgjørende for videre utvikling av næringslivet på Røst at prosjektet med Røst fiskerihavn blir prioritert. Prosjektet ble omtalt i NTP 2022-2033, og Kystverket anslår at kostnadsestimatet er klart til oktober 2023.
5	Fiskerihavneprojekt på Ballstad	Ballstad havn er en av Lofotens mest aktive fiskeri- og servicehavner. Større fartøy de senere år har intensivert behovet for en utdyping og forbedring av havneforholdene. Prosjektet ble ikke omtalt i NTP 2022-2033, og det foreligger ikke kostnadsestimat. Prosjektet må omtales i kommende NTP med mål om oppstart i løpet av perioden.
<b>Kyst – utredninger</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Farledsgjennomgang Mo i Rana-Bodø.</li> </ul> <p>Farledsgjennomgang mellom Bodø og Mo i Rana er ikke utført. Sjøveien og kystfart er svært viktig for gods og persontransport langs kysten. Det er tidligere utført farledsgjennomgang og kommet med forslag til utbedringer på de øvrige strekninger langs Nordlandskysten, og nå gjenstår strekningen Mo i Rana - Bodø for gjennomgang og utredning av aktuelle tiltak.</p>		
<b>Jernbane</b>		
1	Nordlandsbanen: Krysningsspor og tiltak gjennom effektpakken samt tiltak for nye energibærere.	Nordlandsbanen er kategorisert overbelastet og det er ikke kapasitet for å møte etterspørselen etter mer godstransport. Jernbanevirksomhetene har ikke prioritert oppstart av effektpakken i den første seksårsperioden. Jernbanevirksomhetene er i sitt svar på prioriteringsoppdraget ikke tydelig på hvilke tiltak som ligger inne i effektpakken, eller hvilke tiltak som er innstilt påstartet i den andre seksårsperioden, ut over at tiltakspakken kan gi betydelig økning i godstransporten. Dette vil bidra til økt konkurransevne for næringslivet, og tilrettelegger for mer grønn godstransport som er

		<p>etterspurt av bedriftene. Kommende NTP bør også omtale tilrettelegging for økt persontransport på Nordlandsbanen, herunder Helgelandspendel Trofors – Mo i Rana (- Skonseng) som en del av styrkingen av Helgeland som helhetlig arbeidsmarkedsregion. Jernbanevirksomhetene avventer konklusjonene fra KVVU Green før anbefaling om andre alternativer enn dagens dieseldrift. Denne KVVUen skal foreligge til høsten. Det er viktig at tiltak herfra, som nytt materiell og konkrete løsninger for nye energibærere faktisk prioriteres inn i kommende NTP-periode. Bedriftenes satsing på jernbane avhenger av forutsigbarhet og tillit til at transportformen kan bidra ytterligere til bedriftenes energiomstilling.</p>
2	Kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen	<p>Dobbeltspor på Ofotbanen. På kort sikt nytt kryssningsspor Fagerlia/Søsterbekk og kapasitetsøkende tiltak gjennom effektpakken. Jernbanevirksomhetene har ikke prioritert tiltak på Ofotbanen i den første seksårsperioden, og er uklar på hvilke tiltak som kan iverksettes i den andre seksårsperioden. Ofotbanen har begrenset kapasitet, regularitet og pålitelighet i dag. Banen har fått økt betydning for samfunnsikkerhet og beredskap. Jernbanevirksomhetene avventer konklusjoner fra KVVU Nord-Norge og KVVU Nord-Norgebanen før det anbefales tiltak og prioritering av tiltak på Ofotbanen. KVVUene kommer til høsten. Den sikkerhetspolitiske situasjonen og Sverige/Finland inn i NATO vil gi økt aktualitet for dobbeltspor på Ofotbanen.</p>
<b>Drift og vedlikehold</b>		
<p>Det bør rettes en ekstra innsats med ITS-løsninger og forsterket vintervedlikehold på E6 Saltfjellet og E10 Bjørnfjell for mer stabil og forutsigbar fremkommelighet vinterstid. Dette bør inngå som del av ITS-satsingen. Det er i dag betydelig trafikk, inklusive gods, over både Saltfjellet og Bjørnfjell. Forutsigbarhet og regularitet på vinterstid er for lav, med mange stengninger av veiene. Flaskehals, kapasitetsutfordringer og tilsvarende</p>		



utfordringer med forutsigbarhet vinterstid på jernbanestrekningene ut av fylket forsterker behovet for vintervedlikehold på veinettet

## Sentrale drivere

Under følger en kort beskrivelse av noen sentrale drivere for samfunns- og næringsutviklingen, som vil være viktig for dimensjonering og valg av løsninger for fremtidens transportkorridorer i nord. Gjennomgangen er ikke uttømmende.

### Sjømatnæringen

Sjømatnæringen i fylket har geografiske fortrinn når det gjelder blant annet nærhet til ressursene og gode områder for produksjon (akvakultur). Næringen har samtidig en betydelig ulempe når det gjelder avstand til markedene. Tilrettelegging gjennom tilstrekkelig kapasitet og forutsigbarhet i transportsystemer med lavest mulig klimagassutslipp er dermed svært viktig for bedriftenes konkurransekraft, særlig i en fremtid hvor nye produksjonsformer innen akvakultur (produksjon nærmere markedene) kan øke avstandsulempen for sjømatnæringen. Det er forventet vekst i sjømatnæringen fremover. Mye av vekstpotensialet for sjømatnæringen finnes stadig i Nord-Norge, og dette sammen med økte krav og forventninger til klimagassutslipp vil utfordre eksisterende infrastruktur for samferdsel - både den fysiske og den digitale. Det er ventet at disse forholdene omtales i KVV utredningene som legges frem til høsten. Løsninger og tiltak må prioriteres inn i den kommende NTP og følges opp.

Foredlingsgrad sammen utvikling av nye produkter, emballeringer og kjølemetoder for sjømatprodukter som kan forlenge produktenes levetid, kan bidra til endringer i transportbehov og i hvilke transportmetoder som foretrekkes. Denne type teknologisk utvikling kan på lengre sikt bidra til endring av godsstrømmer. Tempoet for denne utviklingen er vanskelig å forutse særlig når rammevilkår i form av skatt kan komme til å påvirke aktørenes investeringsevne og –vilje innenfor foredling mv.

### Reiselivsnæringen

Reiselivsnæringen har en særlig verdi i Nord-Norge, hvor den utgjør betydelig mer av verdiskapingen enn i landet for øvrig. Næringen bidrar til økt aktivitet og attraksjonskraft i by og bygd, og har dermed en egenverdi, utover den direkte sysselsettingseffekten og verdiskapingen. Næringen vil utløse nye krav til løsninger for bærekraftig persontransport innad i regionen, samt inn og ut av regionen.

Reiselivsnæringens vekst er avhengig av behovet for samferdsel og er avhengig av forutsigbare og gode samferdselstilbud i alle transportformer.

## Industri/energi, bygg og anlegg

I Nordland er det gjort betydelige etableringer i industri, og det planlegges store investeringer i ny grønn industri. Blant annet på Helgeland er det investert og planlegges store investeringer i ny grønn industri. Mineralnæringen vil bli langt mer sentral fremover og nye gruveprosjekter vil komme i drift. Dette vil bidra til å levere innsatsfaktorer for realiseringen av det globale grønne skiftet. Investeringene vil stille nye krav til eksisterende og ny infrastruktur, både med hensyn til næringsveier, stamveier, jernbane og havner.