

**Til:** Nordland Fylkeskommune  
**Fra:** NHO Nordland  
**Dato:** 12. april 2022  
**Sak:** NHO Nordland innspill til Høring - Regional transportplan 2022-2033 med handlingsprogram

## 1. Innledning

NHO Nordland takker for muligheten for å gi innspill til RTP 22-33.

NHO Nordland har hatt en bred intern prosess og våre innspill er blant annet basert på en omfattende undersøkelse blant våre medlemmer, næringsforeninger og regionrådenes innspill. Det vises i denne sammenhengen også til våre tidligere innspill.

NHO finner høringsforslagene til strategisk plan og handlingsprogram oversiktlig med en god beskrivelse av utfordringsbildet. Høringsforslaget har tatt inn flere av de innspill NHO Nordland i tidligere høringer har vektlagt. Samtidig er det noen forhold som vi ønsker å kommentere, disse vil bli presentert under.

## 2. Overordnet

### 1. Kost/ nytte vurdering

NHO Nordland har tidligere pekt på svakheten med statens modell for beregning av kost/nytte. Dersom fylkesveiprosjekter i porteføljen skal prioriteres ut fra kost/nytte bør modellene som benyttes gjenspeile den faktiske verdien et prosjekt har. ÅDT er ikke tilstrekkelig for å beregne samfunnsøkonomisk nytteverdi. Det vises til oppdatert kunnskap om dette, blant annet rapporten «Forsinkelser på vei i Nord-Norge» (Menon 2020) beskriver næringslivets merkostnader med stengte veier og redusert fremkommelighet.<sup>1</sup>

NHO Nordland viser også til at det er vegstrekninger uten stor vareflyt, men som samtidig er viktig for reiselivsnæringen. Eksempelvis Lofoten som har flere reiselivsdestinasjoner og fiskevær med periodevis stor trafikk som trenger god tilkomst og veistrekningen til Sund i Flakstad trenger en snarlig utbedring.

### 2. Fra kyst til marked

Strategien «fra kyst til marked» må være retningsgivende for fremtidig satsing på infrastruktur, med spesielt fokus på prosjekter som definerer viktige næringsveier. Dette støtter NHO Nordland. Sammenhengende transportårer på tvers av regionalt og nasjonalt ansvar må møte fremtidig økning i tidskritisk gods.

Den foreslåtte rammen er ikke tilstrekkelig for å møte behovet og bringe kysten nærmere markedene. Bedriftene ligger spredt og har behov for mer forutsigbar fremkommelighet for varer ut, og like viktig for varer inn til bedriftene.

---

<sup>1</sup> <https://www.menon.no/wp-content/uploads/2020-68-Forsinkelser-p%C3%A5-vei-i-Nord-Norge.pdf>

- NHO Mener at FV17 med tverrforbindelser som knytter kysten til riksveinettet og er for store deler av kystsamfunnene hovedvei. FV 17 bør ha et særskilt fokus på helårs sikker fremkommelighet.
- NHO Nordland mener at rammene i det foreslåtte utkastet i liten grad oppfyller målsettingene i «kyst-til-marked-strategien».

### **3. Manglende finansiering til å dekke det løpende behovet**

Infrastruktur er det viktigste enkeltstående næringspolitiske virkemiddelet for økt jobb- og verdiskaping. Et overordnet mål med Regional Transportplan 2022-2033 må være å legge til rette for økt jobb- og verdiskaping, som igjen er grunnlaget for levende lokalsamfunn og velferd. De største næringene i Nordland er sjømat, industri, energi, reiseliv, varehandel, bygg- og anlegg, med tilhørende tjenesteytende næringer.

Behovene til den enkelte bedrift varierer, men vei er den transportformen bedriftene viser til er viktigst for å sikre bedriftens fremtid, jobb- og verdiskaping. Svært mange bedrifter benytter en eller annen form for fylkeskommunal infrastruktur i sin hverdag.

I høringsutkastet legges det opp til en utstrakt bruk av porteføljestyling. Porteføljestyling gir fleksibilitet og rom for å løse prosjektene med størst behov. I porteføljen for større prosjekter i andre periode er det lagt opp til en generell portefølje. Det er imidlertid ikke satt av midler til å følge opp disse prosjektene, og slik sett kan det anses som svært usikkert hvorvidt flere av disse prosjektene finner rom for finansiering, og dermed får realisering i planperioden.

- Vi ønsker å oppfordre Fylkeskommunen til å legge en mer detaljert plan på hvordan de mindre prosjektene er tenkt finansiert i planperioden.

### **4. Investeringer**

I det foreslåtte utkastet er det en total investeringsramme på under 10 milliarder kroner i hele 12-årsperioden for alle transportformer, medregnet statlige tilskudd. Dette er ikke tilstrekkelig. Dersom disse økonomiske rammene skal legges til grunn møtes ikke utfordringsbildet og behovet for investeringer i infrastruktur.

Planforslaget forholder seg i for liten grad til de klare politiske signaler om styrking av tilskudd til fylkesveg og vedtatte økte rammer til fylkesveger i Nasjonal Transportplan 2022-2033. Det ligger tydelige signaler i Hurdalsplattformen på at staten ønsker å bidra til økt satsing på fylkesveier.<sup>2</sup> NHO Nordland mener at arbeidet med økte statlige bevilgninger til fylkeskommunal samferdsel må intensiveres.

- Infrastruktur er en av de viktigste oppgavene fylkeskommunen har, og NHO Nordland vil sterkt anmode om at rammen til utbedringer og investering økes betydelig.

---

<sup>2</sup> <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/hurdalsplattformen/id2877252/>

## 5. Infrastruktur som møter nye teknologier

Den teknologiske utviklingen i transportsektoren går stadig raskere, og nye kjøretøy tar i bruk nye energibærere. Etablering av infrastruktur som ladestasjoner og tilgangspunkter for nye energibærere er en forutsetning for å ta nye og mer miljøvennlige løsninger i bruk.

Nordlandsbedriftene tilbakemelder at de er sensitive ovenfor økning i transportkostnadene. Dette innebærer at fremtidig virkemiddelbruk for å oppnå klimamålene må ta hensyn til de særskilte behovene næringsstrukturen i fylket har. Vi må være oppmerksomme på at virkemiddelbruken ikke får en konkurransevridende effekt, spesielt i et fylke der avstandskostnadene allerede er høye.

- NHO Nordland mener at fylkeskommunen må være en aktiv pådriver for økt investering i infrastruktur for å ta i bruk nye teknologier
- NHO Nordland mener at trafikkerte fylkesveier må ha samme krav til infrastruktur for nye energibærere som på riksvegnettet.

## 6. Drift og vedlikehold

NHO Nordland forutsetter at det i planperioden og i de løpende budsjetter avsettes tilstrekkelig med midler for å sikre god sikkerhet og fremkommelighet. Forsterket vedlikehold og vinterdrift på utsatte strekninger kan bidra til å midlertidig løse fremkommelighet vinterstid på enkelte strekninger.

ITS-løsninger og erfaringer fra andre steder må brukes aktivt. Dette kan være løsninger som bidrar til mer oppetid og færre ulykker på utsatte strekninger. Det er flere ITS-løsninger som er tatt i bruk, blant annet for syklende som bidrar til sikkerhet for myke trafikanter langs utsatte strekninger.

- NHO Nordland mener det bør opprettes en egen «flaskehals- og trafikksikkerhetspott» som effektivt og raskt bedrer fremkommeligheten på utsatte strekninger. I høringsutkastet er det egen portefølje på mindre utbedringsprosjekt. Det må settes av tilstrekkelige midler til dette, også til uforutsett vedlikehold.
- NHO Nordland mener at en gjennomsnittlig planlagt ramme på 150 millioner årlig til mindre utbedringsprosjekter på fylkesvei er langt fra behovet for å øke og opprettholde vegstandarden i Nordland.

## 7. Langsiktig og forutsigbar fremkommelighet

Investeringer og aktivitet avhenger av langsiktighet og forutsigbarhet i rutegående transport. Dette gjelder alle transportformer, men spesielt båt- og fergeanløp for bedrifter som er sensitive for større ruteendringer. Langsiktig og forutsigbar fremkommelighet vektet høyt av bedriftene. I dette ligger åpne veger, vintervedlikehold og back-up løsninger for sjøtransport m.v. Døgnåpne grenseoverganger/tollstasjoner utgjør en del av denne forutsigbarheten.

- NHO Nordland mener at i arbeidet med ruteplanlegging og/eller tilbudsending skal berørte interessenter bli hørt før beslutninger tas.
- NHO Nordland mener at fremkommeligheten på viktige næringsveger må være forutsigbar og at vedlikehold og drift må gjenspeile dette.
- NHO Nordland ber fylkeskommunen arbeide for døgnåpne tollstasjoner på trafikkerte grenseoverganger.

- Det er nødvendig å dimensjonere fergetilbudet til og fra øysamfunnene slik at det er i tråd med næringslivets behov og investeringsplaner

## 8. Universell utforming ved kaianlegg

Av planforslaget fremkommer: «*Det er et stort potensial for bedre universell utforming av fylkesvegnettet, gjennom utbedring av knutepunkt, holdeplasser, rasteplasser, ferjekaier og ferjeoppstillingsplasser.*»

Vi finner imidlertid ingen tiltak i matrisen under dette punktet som omhandler universell utforming. Det er blitt reist spørsmål rundt sikkerhet for de reisende på både fergekai, som blir benyttet for av/påstigning av båter som ikke er konstruert for dette, og de nye flytekai-anleggene for hurtigbåter på Lovund, Kvarøy, Lurøy og andre øysamfunn.

Folk med barnevogn, eldre med rullator, mennesker med redusert funksjonsevne osv. opplever stigning på landgang og smale kai som meget utfordrende til tider. Og dette er på nye anlegg, tilsynelatende konstruert for de nye fartøyene.

- Vi ønsker å oppfordre Fylkeskommunen til å utrede problematikken rundt sikkerhet for brukere av hurtigbåttilbudet/kaianlegg og komme med en konkret plan for hvordan dette kan løses i det nye planforslaget.
- Også anbefales det å se på om det vil la seg forbedre regularitet for reisende som ikke har alternativ til båtforbindelser.
- Det er nødvendig å dimensjonere fergetilbudet til og fra Lovund slik at det er i tråd med næringslivets behov og investeringsplaner

## 9. Ekspeditørløse havner

Som det fremgår av planforslaget: «*Økt produksjon og flere arbeidsplasser krever velfungerende transportsystemer for gods- og persontransporter. Fylkeskommune vil følge utviklingen i næringslivet og arbeide for å legge til rette for gode transportløsninger.*»

Flere av våre medlemmer opplever i dag store utfordringer knyttet til frafall av ekspeditørfunksjonen ved kai, både i forhold til godstransport, varelevering og bestillinger.

- Her må det inn konkrete tiltak som spesifiserer håndtering av gods over kaianlegg. Skal man ha effektive, trygge, miljøvennlige systemer, må man på et tidspunkt stadfeste hvilke tiltak som kan oppfylle dette.

Det påpekes også i teksten at Fylkeskommunen satser på å oppfylle nasjonale og regionale klimamål ved å redusere utslipp. Dette skal skje ved å føre mer gods over bane og sjø.

- NHO Nordland er støttende til å "Oppdatere nærings- og godsstrømanalyse for Nordland" og anbefaler også å gjennomføre en samfunnsøkonomisk vurdering av tiltak som går ut på ekspeditørløse havner.

- Videre anbefales det større ruteendringer i samfunn som er helt avhengig av sjøtransport blir tatt på høring slik at kommuner og næringslivet kan drøfte sine behov med Fylkeskommunen før endelige beslutninger tas.

## 10. Anbud

For å oppnå en mest mulig sunn konkurranse mener NHO Nordland at fylkeskommunen bør praktisere tilstrekkelig tid mellom anbudsutlysning/kontraktsinngåelse og frist for operativ drift. Av flere grunner bør det være et lengre tidsvindu enn det har vært praksis hittil, eksempelvis på ferge og hurtigbåt. Anbud på ferge/hurtigbåt bør være minst 8 år for å sikre en best mulig konkurranse og dermed besparelser for fylkeskommunen.

Ved at offentlige tar i bruk innovative anskaffelser som strategisk verktøy og metode kan de påvirke utviklingen i markedet i en ønsket retning som både bidrar til at Nordland når viktige samfunns mål samtidig som regionale bedrifter styrker sin konkurranseevne.

- NHO Nordland mener det i RTP må etableres en anbudspolitikk med rimelig tid fra tilbudsfrist til oppstart. Eksempelvis bør krav fra tilbudsfrist til oppstart med nybygg eller nytt krav til materiell på 3 år, og kontraktsperioder på minst 8-10 år i investeringer med nytt materiell.
- NHO Nordland vil fremheve det foreslåtte delmålet om å «Sikre et godt og anstendig arbeidsvilkår i offentlige anskaffelser». Seriøsitetskrav må være implementert og gjennomgående i fylkeskommunens anbud.
- Årlig regulering av godtgjørelsen: Grunnet uforutsigbarhet i drivstoff priser og liten andel av drivstoff i konsumprisindeksen mener vi at kostnadsindeks for innenriks sjøfart for små hurtigbåter må brukes. Det er sterkt ønskelig at Fylkeskommunen endrer ordlyd i konkurransegrunnlagene slik at risiko mht prisutvikling reduseres til et håndterbart nivå.

## 11. Grønn luftfart

Ambisjonen er at Norge skal bli en internasjonalt ledende nasjon i verden innen utvikling, uttesting og implementering innen klimanøytral luftfart. Det er antatt at overgangen til ny teknologi kan gi økonomisk grunnlag for økt frekvens og lavere priser. Flytypen som hovedsakelig av Widerøe i dag trafikkerer kortbanenettet må i løpet av få år byttes ut til en ny og moderne flåte med lavutslippsteknologi. Alt ligger til rette for at Nordland kan ta en ledende rolle i denne utviklingen, og fylkeskommunen bør være en pådriver overfor nasjonale myndigheter for å sette Nordland i front.

- NHO Nordland mener det bør være et uttrykt mål fra fylkeskommunen at Bodø lufthavn som nav i kortbanenettet, bør bli en sentral arena for uttesting- utvikling- og innføring av grønn luftfart i Norge.
- God frekvens og billettpriser på kortbanenettet er avgjørende både for internttrafikk i fylket og lengre reiser nord/sør, oppgir bedriftene i våre undersøkelser. FOT-rutetilbud med frekvens og billettpriser som ivaretar god og hurtig mobilitet på hele kortbanenettet i Nordland er viktig for bedriftene.

## 3. Konkrete prosjekter innspilt fra NHO Nordland og våre medlemmer

I tidligere innspill la NHO Nordland til grunn følgende større prosjekter som spesielt viktige, blant annet basert på innspill fra medlemsbedrifter, næringsforeninger og regionråd. NHO Nordland og våre medlemsbedrifter er godt fornøyd med at flere av våre prioriteringer har funnet veien inn i den nye RTP. Fremover blir det viktig at angitte prosjektene realiseres:

### **1. FV 810 Bustneslia – næringskorridor Lovund – Mo i Rana**

Eneste samferdselsåre mellom kysten og Nord-Helgeland. Bustneslia er vektet tungt av bedriftene samt flere av regionrådene. Det er skissert flere løsninger for kostnadsreducerende tiltak for en permanent løsning, og NHO Nordland forventer at det settes av midler til oppstart i første del av planperioden.

- Det må snarest komme på plass en tidslinje for prosjektet.
- Fylkeskommunen bes å sette av midler til midlertidige tiltakene for å bedre vintervedlikeholdet inntil en varig utbedring av Bustneslia er på plass.

### **2. FV76 Tosenveien**

Vegforbindelsen som binder Sør-Helgeland/Brønnøysund til E6. Strekningsvis svært dårlig kvalitet, og forventet økt transportbehov og etableringer i området gjør at veien må utbedres. Veien er tidligere prioritert som viktig næringsvei. Prosjektet må prioriteres høyere.

### **3. FV 17 Ørnes – Glomfjord**

Strekningen er utsatt for trafikkulykker med hardt skadde, og er trafikkert med varetransport til/fra industrien i Glomfjord og Halså. I tillegg er det etableringer i Halså/Glomfjord som antas å øke tungtrafikken. Det er svært positivt at fv 17 Ørnes – Glomfjord er prioritert i forlag til handlingsprogram 2022-2033. I gjeldene økonomiplan er utbedring av strekningen Glombergan - Setvikdalen prioritert som et rassikringsprosjekt. Planlagt utvidelse med utbedringen av de to øvrige parsellene forutsetter annen delfinansiering, bl.a. bompenger. En utbedring vil gi en langt tryggere ferdse for myke trafikanter, bedre trafiksikkerhet langs ulykkesbelastede strekninger og gi en forutsigbar infrastruktur for næringslivet.

- Det er svært viktig å få en rask oppstart på dette prosjektet, og at det tas videre med utvidede finansieringsløsninger for utbedring av hele strekningen.

### **4. FV 82 Sortland bru – Risøyhamn**

Veien er eneste vei til/fra Andøy og har dårlig standard på gjenstående strekning fra Maurnes til Risøyhamn. Det planlegges større etableringer og investeringer som vil bidra til et økt behov for transport på strekningen. Veien binder også BAS-regionen Vesterålen sammen.

### **5. FV 812 Tuv – Saltdalslia**

Veien er en tverrforbindelse og eneste veiforbindelse til Beiarn kommune, samtidig som veien knytter FV 17 ved Saltstraumen til E6 i Saltdal. Veien fungerer også som avlastningsvei ved stenging av RV 80.

### **6. FV 821 Frøskelandsfjellet – Myre**

Vesterålen og Øksnes har stort mottak og produksjon av hvitfisk og sjømat. Veien har betydelig næringstransport (ca. 20.000 tonn) og har behov for utbedringer som også vil lette vintervedlikeholdet og gi mer stabil fremkommelighet. Veien er også en viktig vei for internttrafikk i regionen.

### **7. FV 838 Skaugvoll – Sund / direkteferje Sørarnøy – Bodø**

FV 838 er eneste vei for transport av sjømat fra Sør-Arnøy og ferdse til kommunesenteret på Inndyr. Med en betydelig økning av transportbehovet for eksport av laks har veien behov for oppgradering.

- Det er et ønske om direkteferge, enkelte avganger på dagens ferge mellom Sør-Arnøy og Bodø, noe som vil kunne medføre nye og mer miljøvennlige transportløsninger med

omlastning til tog. En fergeløsning med forbindelse Sør-Arnøy – Bodø bør utredes som en løsning, uavhengig av hvorvidt fylkeskommunen prioriterer veiutbedring.

#### **8. FV 835 Mortenstrand – Bogøy**

Veien har behov for opprusting. Økt transport av sjømat med vogntog gjør det nødvendig å utbedre vegen. Svinger, kurvatur og bæreevne gjør veien utfordrende.

#### **9. FV 820 Ryggedalen**

Dagens stigning og tunell har dårlig fremkommelighet og veien er spesielt krevende vinterstid på grunn av stigning og kurvatur. Det bør etableres en varig løsning som sikrer fremkommeligheten. Veien er eneste inn/utfartsåre for Bø i Vesterålen og viktig for varetransport, sjømateksport (laks og hvitfisk) og interntrafikk i regionen.

#### **10. KVV**

Det foreligger ambisjoner/ønsker om flere store prosjekter som fastlandsforbindelser og fergeavløsning. Selv om det ikke finnes økonomisk handlerom til å prioritere disse høyt i denne omgang, er det ønskelig at prosjektene arbeides videre med. Dette kan gjelde prosjekter som fastlandsforbindelse Herøy/Dønna og andre større fergeavløsningsprosjekter.

- Det bes at utredninger og tiltak som sikrer et ferjefri FV 17 strekning mellom SSJ-Vevelstad-BRS blir tatt inn som et prioritert tiltak i RTP 2023-2033, jfr referanser til bl.a. KVV FV17 fra 2017 herunder sikre prioritering av konkrete planer for fastlandsforbindelse mellom Herøy/Dønna-Alstahaug i perioden.
- Det vektlegges og anmodes også om at allerede prosjektert tiltak med broforbindelse mellom Vevelstad fastland og Hamnøya, tas inn som prioritert tiltak i perioden. Dette er første steg og et nødvendig enkelttiltak i arbeidet med å sikre ferjefri FV 17 mellom SSJ-Vevelstad-BRS.

## **4. Statlige tiltak**

Dette er en sammenfatning av innspillene i forbindelse med Nasjonal Transportplan 2022-2033, justert for endringer som følge av utvikling i saken.

### **1. Veitransport**

1. E6 Hamarøy-Sørfold inkl. Ulsvågskaret
2. E6 Narviktunnelen med tilstøtende veinett
3. E10 Lofoten
4. E6/Rv.80 "Fra Bru til bru"-prosjektet - E6 utenom Fauske, RV80 Sagelva-Sandvika, Naurstadhøgda og Vågan
5. E6 Sjørelva - Borkamo

- Det anbefales at Fylkeskommunen snarlig etablerer en dialog med "Nye Veier" om prosjektet E6 Sjørelva- Borkamo. Nye Veier ble opprettet av Stortinget i 2016 med mål om å etablere en slank, effektiv og spesialisert byggherreorganisasjon. De har et mål om å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde trafikksikre hovedveier på måter som reduserer reisetid, knytter sammen bo- og arbeidsmarkedsregioner samt sørger for færre drepte og hardt skadde i trafikken. Selskapet får flere prosjekter å velge mellom og en fortsatt effektiv modell for

porteføljeprioritering. Nye Veier prioriterer rekkefølgen i utbygging ut ifra samfunnsøkonomisk lønnsomhet. <sup>3</sup>

*Prosjekter som ikke ble prioritert:*

NHO Nordland forutsatte i sitt innspill til NTP at Hålogalandsveien og E6 Helgeland Sør – siste to parseller, ville besluttes før ny NTP. Hålogalandsveien er besluttet, men ikke Helgeland Sør.

- Regjeringen har imidlertid varslet at prosjektet skal prioriteres. NHO Nordland mener derfor at Nordland fylkeskommune bør være tydelige overfor sentrale myndigheter at de siste to parsellene må få prioritet ved rullering av statsbudsjettet.
- Døgnåpen E6: Løsninger for døgnåpen E6 ligger av teknologi- og kostnadshensyn fram i tid. Likevel må tilbudet tilpasses behovet, og nattferger/rutetilbud må vurderes.

## **2. Lufttransport**

1. Prioritere prisreducerende tiltak (reduerte avgifter eller økt FOT-tilskudd) som gir grunnlag for økt ruteproduksjon og bedre frekvens på kortbanenettet.

*Besluttede/igangsatte prosjekter:*

- Ny Lufthavn i Bodø (Ny by – ny flyplass-prosjektet) – foreslått besluttet i statsbudsjettet for 2022
- Ny By – Ny Flyplass er et av de viktigste utviklings- og utbyggingsprosjektet for Nord-Norge. Prosjektet er nå i en kritisk fase, og regjeringen må ta ansvar med å sikre at prosjektet kan gjennomføres med endelig investeringsbeslutning. Avinor må oppkapitaliseres i RNB slak at de kan omgjøre beslutningen om å utsette anbudsutlysningen og anleggsstart for prosjektet.
- Polarsirkelen lufthavn – besluttet i RNB 2021

*Nye prosjekter:*

- Ny lufthavnstruktur i Lofoten/Vesterålen

## **3. Jernbane:**

1. Dobbelspor på Ofotbanen
2. Opprusting av Nordlandsbanen (nytt signalsystem, kryssingsspor og ev. elektrifisering)
3. Vurdering av utvidelse av dagens jernbanekorridorer i nord, der dette er mer hensiktsmessig enn alternative transportbærere.

## **4. Sjøtransport**

Sjøverts transport og kommunikasjoner utgjør en vesentlig del av infrastrukturen i Nordland. Nordland fylkeskommune må ta en aktiv rolle som pådriver for havne- og farledsutbedringer som tilrettelegger for utviklingen i sjøverts transport.

1. Dypvannskai i Mo i Rana må sikres tilskudd til farledsutbedring.
2. Bedre regularitet og nattferge på fergestrekningen Lødingen – Bognes.
3. Redusere havnegebyr – og avgiftsbelastningen.
4. Fiskerihavnene Ballstad, Andenes, Røst og Værøy (finansiering må følge med i overføring til fylkeskommunen)

<sup>3</sup> <https://www.nyeveier.no/om-oss/nasjonal-transportplan-2022-2033/>



5. Farledsutbedring av Brønnøyleden
6. Utbedring Risøyrenna

### **5.KVU større statlige prosjekter**

Økt trafikk og godsflyt gjør det nødvendig med utbedringer i flere regionsenter. Fylkeskommunen må bidra til gode logistikk-løsninger i tilknytning til viktige godsknutepunkt. Sortland sentrum, ny innfart til og gjennom Mo i Rana med tilknytninger, Bodø sentrum/havn med tilknytninger fremheves spesielt.

- Arbeidet med KVU for transportløsninger i Nord-Norge må følges nøye og involvere berørte kommuner og næringsliv i regionene på en god måte.
- Regjeringen har bedt Jdir utarbeide en egen KVU for Nord-Norgebanen i tett samarbeid med det pågående KVU-arbeidet for Nord-Norge.
- NHO Nordland vil understreke viktigheten av at denne på en grundig måte belyser og utreder muligheter og behov for forbedringer i eksisterende jernbane Ofotbanen og Nordlandsbanen. Det er et stort potensial i godsoverføring og nye grønne logistikk-løsninger dersom kapasitet og fremtidens behov kan møtes ved utbedringer i eksisterende jernbane.