

Vår dato: 10.02.2020
Deres dato: [Deres dato]
Vår referanse: [Vår ref]
Deres referanse: [Deres ref]

NHO NORDLANDS HØRINGSINNSPILL TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2022-2033

Det vises til invitasjon til innspill om Nasjonal transportplan 2022-33. NHO Nordland vil med dette gi våre innspill til viktige satsningsområder og prosjekter som vi mener må prioriteres.

Prioriteringene er basert på undersøkelse i NHO Nordlands medlemsmasse og regionrådenes - Nordlandskommunenes – innspill.

1. Overordnede prioriteringer

- **Prosjekter som bidrar til bedriftenes evne til jobb- og verdiskaping, må legges til grunn som hovedprioriteringskriterium for samferdselsinvesteringene.**
Våre største næringer sjømat, industri, energi, reiseliv, bygg- og anlegg, med tilhørende tjenesteytende næringer, er alle næringer med et betydelig potensial for økt jobb- og verdiskaping – og dermed størst potensial for å bidra til å finansiere velferden i fremtiden. Investering i infrastruktur er det viktigste enkeltstående næringspolitiske virkemiddelet – i tillegg til de generelle rammebetingelsene - for økt jobb- og verdiskaping. Bedrifter i Nordland hadde en verdiskaping på over 70 milliarder, og eksporterte varer og tjenester for over 30 milliarder i 2019.¹
- **Strategien «fra kyst til marked» må være retningsgivende også for fremtidige satsinger**
Infrastrukturen må henge sammen. Koblingene mellom næringsveiene (fylkevegene) og riksvei må ses i sammenheng. Selv om ansvaret ligger fordelt på regionalt og nasjonalt nivå, må planlegging og finansieringen henge sammen. Herunder må det legges til rette for helhetlige transportårer hvor også de ulike transportbærerne henger sammen - slik at varestrømmene inn og ut - kan foregå effektivt mellom vei, bane, sjø og luft.
- **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- og teknologiutvikling og innovasjon.

¹ Indeks Nordland 2020

I praksis betyr dette at anbud må innrettes slik at de bidrar til leverandørutvikling som gjør at bedriftene kan skape effektive løsninger for å nå politiske mål om mest mulig samfunnsnytte, kutt i klimagassutslipp, et seriøst og inkluderende arbeidsliv - og en konkurransedyktig norsk bygg- og anleggsnæring. Konkret må dette også innebære at anbuds- og kontraktsstrategiene innrettes slik at de bidrar til gode konkurranseforhold for både nasjonale, regionale og lokale aktører.

- **Bruk og vektning av årsdøgntrafikk (ÅDT) ved beregning av samfunnsøkonomiske lønnsomhet og nytteverdi**

Samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegninger har en viktig rolle ved utarbeidelse av Nasjonal transportplan. Årsdøgntrafikk (ÅDT) vektlegges høyt, men dette har klare svakheter ved seg. For en eksportrettet region, som Nord-Norge, er transportbehovet høyt. Men fordi landsdelen har et lavt befolkningsgrunnlag og spredt bosetting vil ÅDT være lav. NHO Nordland mener kost-nytteberegningene i større grad bør vektlegge eksportverdier og jobb-verdiskaping knyttet til infrastrukturprosjekter og tiltak, fremfor antallet trafikkbevegelser i døgnet.

- **Sikkerhet, klima og miljø må gjennomgående være kriterier ved alle samferdselsprioriteringer.**

2. Prioriterte 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.

Fase 1 - Prioriterte prosjekter og tiltak (2022 – 2027)

I Nordland er veitransport den klart viktigste prioriteringen, på kort sikt. Å rangere mellom jernbane-, luft- og sjøtransport er utfordrende, da det er vesentlig forskjeller på hva som transporteres med de ulike transportbærerne. Med hensyn til fremtidens behov for mobilitet av varer, synes det å være størst potensial for mer frakt av varer på jernbanen og sjø. For luftfarten er det primært arbeidskraft og annen nyttetransport, som er det største behovet.

Understående prosjekter er prioritert på sektor, og innbyrdes hver sektor.

I. 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, Naurstahøgda og Vågan
5. E6 Sjørelva - Borkamo

II. Lufttransport

1. Prioritere prisreduserende tiltak (reduerte avgifter eller økt FOT-tilskudd) som gir grunnlag for økt ruteproduksjon og bedre frekvens på kortbanenettet.
2. Ny Lufthavn i Bodø (Ny by – ny flyplass-prosjektet)²
3. Etablere Polarsirkelen lufthavn³

III. Jernbane

1. Dobbeltspor på Ofotbanen
2. Opprusting av Nordlandsbanen (nytt signalsystem, kryssningsspor og ev. elektrifisering)

Ad. utvikling av nye jernbanekorridorer i nord, se delkapittel om fase II.

IV. Sjøtransport

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)
5. Farledsutbedring av Brønnøyleiden
6. Utbedring Risøyrenna

V. Digital infrastruktur (ikke en del av innbyrdes prioritering mellom sektorene)

Jobb- og verdiskapingen, samt eksporten, vokser raskest i de tjenesteytende næringene. Digital infrastruktur er avgjørende for handel med omverdenen, enten bedriften leverer digitale tjenester eller mer tradisjonell handel med varer og tjenester. Det må derfor prioriteres å legge til rette for helhetlig utvikling av digitale motorveier som understøtter jobb- og verdiskaping i hele landet, og dataoverføring til utlandet. Herunder særlig knyttet til utvikling av nye digitale industrier, som datalagringsindustrien.

VI. Prosjekter som klar for oppstart

Siden disse prosjektene ligger an til oppstart før ny NTP, er de ikke tatt med i prioriteringene. Dersom dette skulle av ulike hensyn endre seg, vil disse ha prioritet.

1. E6 Helgeland Sør⁴
2. E10 - Hålogalandsveien

² Prosjektet er prioritert i første periode i inneværende NTP og kan, avhengig av fremdriften i pågående planlegging og prosjektering, komme til investeringsbeslutning og oppstart før ny NTP-periode begynner, men dette er det knyttet vesentlig usikkerhet til pga. prosjektets kompleksitet. Prosjektet fremholdes derfor som prioritert prosjekt i første periode for ny NTP.

³ Prosjektet er prioritert i andre periode i inneværende NTP, men stortinget regjering har åpnet for oppstart av prosjektet i første periode, under forutsetning av at dette skjer for lokal regning og risiko. Det pågår nå en prosess mellom lokale og nasjonale myndigheter for å avklare hvordan dette kan gjennomføres. Avhengig av fremdriften i den pågående prosessen, kan prosjektet ha oppstart før ny NTP-periode begynner. Da det per i dag ikke er avklar, fremholdes prosjektet prioritert i første periode for ny NTP.

⁴ Herunder også den sørligste delen av prosjektet – Majavatn - Trøndelag

Fase 2 – Fremtidige behov (2028 – 2033)

Sentrale drivere

Under følger et kort riss 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

Målet om en femdobling av produksjon i havbruksnæringen, hvor store deler av veksten vi komme i Nord-Norge, vil utfordre eksisterende infrastruktur - både den fysiske og den digitale. I regjeringens varslede KVV for samferdsel i Nord-Norge må dette vektlegges tungt.

Forskning og utvikling av nye emballeringer og kjølemetoder for fersk fisk, har allerede i dag, i noen grad, lyktes med å forlenge produktenes levetid, og dermed redusert behovet for rask fremføringstid til marked. Denne type teknologisk utvikling kan på lengre sikt aktualisere endring av godsstrømmer, både med hensyn til valg av korridorer og transportbærere. Per i dag endrer naturligvis ikke dette behovet for fase 1-prioriterte investeringer i veg og bane.

Reiselivsnæringen

Reiselivsnæringen er i sterk vekst og flere regioner i nord ventes å ta en større andel av veksten fremover. For Nordland gjelder dette særlig Helgeland og Vesterålen, men også Ofoten og Salten. Reiselivsnæringen har en særlig verdi i Nord-Norge, hvor den utgjør vel dobbelt så mye av verdiskapingen, som 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.

Industri/energi, bygg og anlegg

Det planlegges store investeringer i industrien og ny grønn industri. Mineralnæringen vil bli langt mer sentral fremover og nye gruveprosjekter vil komme i drift, for 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.

Grønt skifte - nye teknologiplattformers effekt på valg av fremtidige transportbærere og infrastrukturløsninger

Det er særlig godstrafikk på veg som er ventet å øke mest, men det er viktig å se på helhetlige løsninger for infrastrukturen. God og velfungerende fremkommelighet vil være avhengig av riks- og fylkesveier, jernbane, sjø- og luftfart i samspill, også ved introduksjon av nye teknologiplattformer. Mye kan ende med å bli som før, bare grønnere og smartere.

For å bedre trafikksikkerheten, og samtidig bidra til mer bærekraftig transport ut og inn av regionen, vil det ut fra dagens kunnskap, tillegg til veisatsingen, være behov for økt satsing på både jernbane og sjøtransport.

Transportsektoren er i startgroppen for det grønne skiftet, der det er usikkert hvilke løsninger som vinner frem, og når de fases inn i markedet. Per i dag er det lette transportenheter som er typisk gjenstand for endring av teknologiplattform, hvor det ikke nødvendigvis har gjort vesentlige endringer på transportformen eller adferden (jfr. person el-bilmarkedet). Til sjøs er det også persontransporten som har hatt den raskeste utviklingen.

Innfasing av elektriske fremdriftsløsninger for maskinene som betjener kortbanenett, derimot, vil trolig være av avgjørende betydning for dimensjoneringen den samlede persontransporten i nord, i fremtiden. Dette vil få betydning for valg av infrastrukturløsninger både i luftfarten, men også andre transportbærere. Dette illustrer at en behovsdrivet langsiktig planlegging som tilpasser løsningen etter tilgjengelig teknologi, er fornuftig. Samtidig kan ikke utviklingen settes på vent.

Lavt klima- og miljøfotavtrykk er, og må i økende grad, være tungtveiende ved vurdering av alle former for tiltak, også innenfor transportsektoren. Det vil derfor være avgjørende å sikte mot lav- og nullutslippsalternativer for å sikre bærekraftig transport av folk og varer i fremtiden. Dette vil kreve en særlig FoUI-innsats på transportområdet, langt utover dagens nivå. Heri ligger det største potensialet for utvikling og valg av gode og samfunnsnyttige løsninger som understøtter økt jobb- og verdiskaping.

Konkrete korridorer

I flere av de viktigste korridorene i Nordland, er det investert betydelig i de siste årene. Nye korridorvise utbedringer fremkommer blant de prioriterte prosjektene i fase 1-delen av dette dokumentet. Under følger en nærmere beskrivelse og innspill til noen konkrete behov og muligheter som bør jobbes med for fase II av ny NTP.

Døgnåpen E6

Innenfor rammen av transportkorridorene er et døgnåpen E6 fremhevet som et viktig behov for økt job- og verdiskaping. Dette er gjerne omtalt som fergefri E6, men av hensyn til teknologiutvikling, er det mer presist å omtale det som en døgnåpen transportkorridor. I denne forbindelse må igjen næringsveiene inn til korridoren fremheves som viktige tilførselskorridorer, som må ses i sammenheng. En døgnåpen hovedkorridor har liten verdi, dersom sidekorridorene inn, ikke henger sammen. Store og økende volum av godsstrømmen kommer og vil komme langs næringsveien.

E10 Lofoten og mulig ny lufthavnstruktur i Lofoten/Vesterålen

NHO Nordland er positiv til Avinor og Vegvesenets forslag til løsning for ny Lufthavn i Lofoten. Utredning forelå sent i prosessen og tett på høringsfristene, det tas derfor forbehold om at saken vil kunne få økt prioritet, avhengig av den videre prosessen. Per nå har vi ikke fått undersøkt bedriftenes synspunkter om saken. Kommunestyrene i regionen har heller ikke tatt stilling.

I korridor E10 Lofoten, er det viktig å få slutført KVU Hadsselfjortunnelen, for å vurdere denne opp mot Avinors og Vegvesenets forslag om den mest kostbare korridorutbedringen, som igjen vil utløse flyplassutbygging på Leknes. NHO Nordland er altså positiv til ny lufthavn i Lofoten, men mener at det er viktig å ha et fullstendig beslutningsgrunnlag før dette prioriteres. Vi må foreta den investeringen som best bidrar til å utvikle Lofoten- og Vesterålen som bo- og arbeidsmarkedsregion, og dermed legger mest til rette for økt jobb- og verdiskaping.

Tiltaket kan få konsekvenser for flytilbudet i Vesterålen (Skagen lufthavn Stokmarknes) på lengre sikt, avhengig av øvrig struktur- og teknologiutvikling. Dette må vurderes grundigere og håndteres i det videre utredningsarbeidet.

Etter tidligere NTP-prioriteringsmetodikk for fase II av planen, ville vi prioritert ny Lofoten lufthavn i fase II som konkret prosjekt, i påvente av ytterligere utredning og avklaring. I denne omgang knytter vi det opp mot den helhetlige korridorutviklingen. Vi viser her igjen til forbeholdet om at utredningen kom så sent, at vår vurdering kan være mangelfull og at NHO Nordlands posisjon i saken kan endres.

Nye jernbanekorridorer i nord

I spørsmålet om hvorvidt det bør etableres nye jernbanekorridorer i nord, altså en utvidelse av det nordnorske jernbanenettet utover eksisterende nett bestående av Ofotbanen og Nordlandsbanen, må dette vurderes i sammenheng med driverne omtalt i det foregående, men også brutt ned på regionale hensyn. En ikke ubetydelig andel av NHO Nordlands medlemmer, som har deltatt i forarbeidende til denne høringsuttalelsen, har uttrykt seg positiv til tiltak som utvider "Nord-Norgebanen." Tiltak må derfor løftes inn og vurderes grundig mot fremtidige transport behov som gir økt jobb- og verdiskaping, ikke minst tilgjengelig kunnskap om teknologiutvikling. Tiltak må

vrderes og avklares videre inn i fase II av NTP, og i prosessen med KVU for samferdsel og infrastruktur i Nord-Norge.

Vedlegg 1 av 1: Tabell med prioriterte prosjekter/tiltak med begrunnelse

***Tabellforklaring:** Ikke en uttømmende redegjørelse for prosjektenes oppfyllelse av prioriteringskriteriene, men en summarisk og illustrerende fremstilling.*

Grunnlag for prioritering:

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet (kost/nytte). Dette inkluderer forhold som:

- Nærings og jobbskaperperspektivet skal ha første prioritet
 - Viktige transportårer for eksportnæringene – omsetningsverdi
 - Vesentlig reduksjon av tidskostnader og transportkostnader for næringslivet
 - Økt produktivitet, utvidede arbeidsmarkeder/klynger og styrket byutvikling
- Bidrag til å løse klimautfordringene
- Krav til samfunnsansvar i prosjektene
- Styrker trafiksikkerheten

Prioriterte områder

- Regionale, nasjonale og internasjonale transportkorridorer for person- og godstransport
- Byområder/store bo- og arbeidsmarkedsregioner
- Prosjekter som utløser teknologiske muligheter som lar seg skalere videre.

NHO Nordlands prioriteringer Nasjonal transportplan 2022 - 2033

Kriterier for netto ringvirkninger – samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Sektor	Prosjekt/tiltak	Pri.	K1 – Jobb- og verdiskaping	K2 – Klimaeffekt	K3 – Samfunnsansvar	K4- Trafikksikkerhet	Prioriterte innsatsområder		Sum
							Område	Begrunnelse	
Periode 1 2022 - 2028									
Veg									
	E6 Hamarøy-Sørfold inkl. Ulsvågskaret	1	Økt oppetid gir sikrere inntjening, bedre mobilitet for folk og gods.	Gir en mer effektiv transportkorridor som reduserer drivstoff-forbruket.	Sikrer viktig transportåre og økt «oppetid». Både for næringsdrivende og lokale	Bedre kvalitet på veibane og tuneller. Mindre risiko for avsperring av vei og ulykker.	<input checked="" type="checkbox"/> Transportkorridor <input type="checkbox"/> Byområde <input type="checkbox"/> Teknologisk mulighet		8 mrd.
	Narviktunellen med tilstøtende veier	2	Revitaliserer Narvik sentrum og gir rom for å mer urbane utvikling og økt attraksjonskraft. Narvik er en viktig regional motor. Tiltaket vil bidra til bedre byutvikling, mulighet til ny næringsutvikling langs mindre trafikkert gate. Øker også hastigheten på E6 og åpner for mer effektiv eksport og import av varer, samt større volum. De største volumene sjømat i Nord-Norge (fra sør-Troms, Lofoten, Vesterålen) fraktes igjennom Narvik sentrum.	Reduserer lokalt utslipp, svevestøv og støvforurensning.	Bedre bomiljø og økt attraksjonskraft.	Reduserer tungtrafikk og persontrafikk i byområde.	<input checked="" type="checkbox"/> Transportkorridor <input checked="" type="checkbox"/> Byområde <input type="checkbox"/> Teknologisk mulighet		1,6 mrd.
	E10 Lofoten	3	Reduserer kjøretid for gods, men også til/fra Evenes lufthavn. Gir generelt bedre mobilitet for folk (også turister) og gods. Kan også sees i sammenheng med mulig ny storflyplass på Leknes.	Kortere reiseavstander gir lavere utslipp.	Sikrer viktig transportåre og økt «oppetid». Både for næringsdrivende og lokale	Bedre kvalitet på veibane. Mindre risiko for ulykker og avsperring av vei.	<input checked="" type="checkbox"/> Transportkorridor <input type="checkbox"/> Byområde <input type="checkbox"/> Teknologisk mulighet		5,4 mrd.
	RV 80 Fauske -Bodø E6/Rv.80 "Fra Bru til bru"-prosjektet - E6 utenom Fauske, RV80 Sagelva - Naurstahøgda	4	Gir kortere reiseavstand og økt mobilitet i den tettest befolkede regionen i Nordland. Gir Fauske sentrum økt liv, mulighet til ny næringsutvikling langs mindre trafikkert gate	Reduserer lokalt utslipp, svevestøv og støvforurensning	Sikrer viktig transportåre og økt «oppetid». Både for næringsdrivende og lokale	Bedre kvalitet på veibane og tuneller. Mindre risiko for avsperring av vei og ulykker. Reduserer tungtrafikk og annen gjennomgangstrafikk i byområde.	<input checked="" type="checkbox"/> Transportkorridor <input checked="" type="checkbox"/> Byområde <input type="checkbox"/> Teknologisk mulighet		3 - 3,5 mrd.
	E6 Sørrelva - Borkamo	5	Reduserer kjøretid for folk og gods. Reduserer risiko for «nedetid».		Sikrer viktig transportåre og økt «oppetid». Både for næringsdrivende og lokale	Bedre kvalitet på veibane. Mindre risiko for ulykker og avsperring av vei.	<input checked="" type="checkbox"/> Transportkorridor <input type="checkbox"/> Byområde <input type="checkbox"/> Teknologisk mulighet		1 mrd.
								SUM	Ca. 19,5 mrd.
Luftfart									

	Prioritere pris og bedre frekvens på FOT-ruter (reduere avgiftsbelastning) FOT-ruter –God rutefrekvens og lavere priser	1	Binder regionen sammen med de øvrige deler av landet, og bidrar til bedre mobilitet av arbeidskraft.		Sikrer mobilitet og utjevner ulempen næringslivet i regionen har i forhold til mer sentrale strøk. Teknologisk mulighet i elektrifisering av kortbanenettet.		<input checked="" type="checkbox"/> Transportkorridor <input type="checkbox"/> Byområde <input checked="" type="checkbox"/> Teknologisk mulighet		ukjent
	Ny lufthavn, Bodø	2	Over 5 mrd. i investeringer i selve lufthavnen som vil gi verdiskaping og jobber i hele regionen. Prosjektet vil trolig også utløse ytterligere infrastrukturinvesteringer i prosjekter rundt. Etter gjennomføringen vil etableringen av en ny bydel, med ny flyplass, også kunne føre til synergier langt ut i regionen.	Ny smart flyplass, med direkte koblinger til bane, sjø og vei og nyeste teknologi vil kunne effektivisere transport og redusere forbruk. Prosjektet har utløst et omfattende FoU-program med nasjonale og internasjonale aktører som utvikler produkter og løsninger for det grønne skiftet. Autonome transportsystemer, nullslippsbygg, sirkulær gjenbruk av betong m.m. Flyplassprosjektet i seg frigjør et areal tilsvarende Fornebu til byutvikling, som etter dagens standarder alene reduserer transportarbeid og utslipp vesentlig.	By- og regionsenterutvikling. FoU.	Ny og mer klimamiljøvennlig flyplass med høy grad av sikkerhet, teknologiske nyvinninger/prosjekter, knyttet til en ny bydel med store miljøvisjoner fulgt opp av et omfattende program av FoU-prosjekter med nasjonale og internasjonale aktører.	<input checked="" type="checkbox"/> Transportkorridor <input checked="" type="checkbox"/> Byområde <input checked="" type="checkbox"/> Teknologisk mulighet		Ca. 5 mrd.
	Etablere Polarsirkelen lufthavn	3	Store investeringer i selve lufthavnen som gir blant annet arbeidsplasser i og etter byggeprosess. Knytter regionen tettere mot resten av Norge og verden noe som gir økt mobilitet i befolkningen. Viktig forutsetning for store nasjonale fastlandsindustrietableringer og utvikling av reiselivet på helgeland.	Utløser store grønne industriprosjekter.	Gir Ranaregionen/ Helgeland bedre tilknytning mot resten av Norge. Bedrer tilgangen til arbeidskraft i en region som vil vokse.		<input checked="" type="checkbox"/> Transportkorridor <input checked="" type="checkbox"/> Byområde <input checked="" type="checkbox"/> Teknologisk mulighet		Ca. 2 mrd.
								SUM	Ca. 7 mrd.
Jernbane									
	Dobbeltspor på Ofotbanen	1	Gir økt kapasitet til malmfrakt, varefrakt og eksport av sjømat.	Gir lavere klimaavtrykk ved ta varer fra vei til	Bidrar til å redusere klima- og miljøavtrykk.	Fjerner varer fra vei.	<input checked="" type="checkbox"/> Transportkorridor <input type="checkbox"/> Byområde		13,3 mrd.

			Løser viktige transportutfordringer for transport av blant annet sjømat. Høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet	bane, samt bedre punktlighet på grunn av lavere risiko for ulykker og stengt veinett.			<input checked="" type="checkbox"/> Teknologisk mulighet		
	Nordlandsbanen ERMTS Kryssningsspor Elektrifisering	2	Økt mobilitet, lavere nedetid, lavere «drivstoffkostnader», økt kapasitet.	Gir lavere klimaavtrykk ved utfasing av diesel og bedre oppetid.	Mer bærekraftig transport og større volum.	Tar trafikk bort fra veier og over på bane.	<input checked="" type="checkbox"/> Transportkorridor <input checked="" type="checkbox"/> Byområde <input checked="" type="checkbox"/> Teknologisk mulighet	Gir mobilitet mellom byer og regioner. Mulighet for hydrogendrevne tok. Løser klima og volumutfordringer ved å ta varer og folk bort fra veiene.	3,3 til 14 mrd avhengig av metode.
								SUM	18-34 mrd.
Kyst									
	Dypvannskai i Mo i Rana må sikres statlig støtteordning til farledsutbedring	1	Vil kunne utlyse store investeringer på grunn av bedret infrastruktur for frakt. Avgjørende for økt eksport til utlandet.	Trailere vekk fra veiene.	Økt verdiskaping fra en grønn industriklynge.	Trailere vekk fra veiene.	<input checked="" type="checkbox"/> Transportkorridor <input checked="" type="checkbox"/> Byområde <input type="checkbox"/> Teknologisk mulighet		111 mill.
	Ferjestrekninger – Lødingen-Bognes •Må vurderes nattferje •Regulariteten må forbedres –spesielt vinterstid	2	Reduserer tapt tid og gjør transport mer effektiv og uavhengig av tid på døgnet.		Korter ned transporttid og knytter Lofoten bedre sammen med resten av Norge/Nordland.		<input checked="" type="checkbox"/> Transportkorridor <input type="checkbox"/> Byområde <input type="checkbox"/> Teknologisk mulighet		
	Redusere gebyr- og avgiftsbelastningen på rederiene (statlige, miljø, lokale, private)	3	Vil kunne øke bruken av sjøtransport og skape flere ruter og arbeidsplasser. Økt verdiskaping ved at transport kan bli rimeligere og mer miljøvennlig	Mer transport over til sjø vil kunne redusere utslipp fra vei.		Trailere vekk fra vei vil gi bedre sikkerhet på veien	<input checked="" type="checkbox"/> Transportkorridor <input type="checkbox"/> Byområde <input checked="" type="checkbox"/> Teknologisk mulighet		
	Fiskerihavner Ballstad, Andenes, Røst og Værøy (finansiering må følge med i overføring til fylkeskommunen)	4	Tiltakene vil kunne legge til rette for økt mottak av fisk og mer effektive havner. Dette er alle store fiskehavner som tar inn store fiskevolumer.		Sikrer fortsatt verdiskaping, og trygger arbeidsplasser i næringer som er viktig for landet.	Sikrere havner som er mindre utsatt for vær.	<input type="checkbox"/> Transportkorridor <input type="checkbox"/> Byområde <input type="checkbox"/> Teknologisk mulighet		Ca. 1. mrd. (inkluderer ikke Ballstad som er ukjent)
	Brønnøyleden • trygge nødvendig fremkommelighet og sikkerhet til sjøs	5	Reduserer drivstoffkostnader betraktelig ved at fartøy reduserer transporttiden inn til særlig Brønnøysund og Mosjøen. Redusert transporttid for store skip som skal til Brønnøysund og Mosjøen hindrer blant annet godstransport og cruiseskip i å ta korteste vei.	Reduserer drivstofforbruk for store fartøy ved redusere reisetiden.		Økt sikkerhet til havs ved enklere tilgang til assistanse.	<input checked="" type="checkbox"/> Transportkorridor <input type="checkbox"/> Byområde <input type="checkbox"/> Teknologisk mulighet		Ca. 50 mill

	Utbedring Risøyrenna	6	Økt kapasitet ved at det kan seiles på lavvann. Brønnbåter og kystruten kan kun seile på høyvann, i dag.						
								SUM	