

## NHO Nordland innspill RTP 2022-2033 – oppdrag 2 - prioriteringer

### 1. Innledning

NHO Nordland takker for muligheten for å gi innspill til dette viktige arbeidet. Vi takker også for utsatt frist til å levere våre innspill.

NHO Nordland består av ca. 1.800 medlemsbedrifter med over 24.000 sysselsatte i alle bransjer og størrelser, de fleste mellom 1-49 ansatte, der små bedrifter med inntil 9 ansatte utgjør hoveddelen.<sup>1</sup>

Prioriteringene i vårt høringsinnspill er basert på en omfattende undersøkelse blant våre medlemmer, næringsforeninger og regionrådenes innspill.

NHO Nordland har tidligere besvart oppdrag 1 i eget høringsinnspill, og høringssvaret her må sees i sammenheng med dette. Ytterligere konkrete utfordringer er beskrevet i høringsuttalelser fra regionråd, næringsforeninger og kommunene på en god og detaljert måte.

### 2. Overordnede prioriteringer

I dette delkapittelet redegjør vi for viktige strategiske forhold som bør være førende for samferdselspolitikken regionalt.

#### ○ **Infrastruktur er avgjørende for etablering, jobb- og verdiskaping**

Et overordnet mål med Regional Transportplan 2022-2033 må være å legge til rette for økt jobb- og verdiskaping<sup>2</sup>, da dette vil er grunnlaget for levende lokalsamfunn og velferden. De største næringene i Nordland er sjømat, industri, energi, reiseliv, varehandel, bygg- og anlegg, med tilhørende tjenesteytende næringer.<sup>3</sup>

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 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.

<sup>1</sup> [https://www.nho.no/regionkontor/nho-nordland/nokkeltall\\_naringsliv\\_nordland/#Kompetansebarometeret](https://www.nho.no/regionkontor/nho-nordland/nokkeltall_naringsliv_nordland/#Kompetansebarometeret)

<sup>2</sup> <https://www.nho.no/tema/neste-trekk/ambisjoner/>

<sup>3</sup> [https://www.nho.no/regionkontor/nho-nordland/nokkeltall\\_naringsliv\\_nordland/](https://www.nho.no/regionkontor/nho-nordland/nokkeltall_naringsliv_nordland/)  
<https://indeksnordland.no/>

Nye grønne industrietableringer vil skape et økt behov for effektive transportløsninger. Utvikling av og adkomst til viktige godsknutepunkt med intermodalitet og vareflyt må prioriteres i fremtidig planarbeid. Regionsentrene er viktige drivere i utviklingen, og god infrastruktur internt og i tilknytning til regionsentrene gir mobilitet for arbeidskraft og effektive transportkjeder for varer og gods.

- **Et sammenhengende transportnettverk – fra kyst til marked - og marked til kyst**  
Strategien «fra kyst til marked» må være retningsgivende for fremtidig satsing på infrastruktur. Sammenhengende transportårer på tvers av regionalt og nasjonalt ansvar er en forutsetning for å oppnå målet om økt jobb- og verdiskapning for å trygge fremtidig velferd. Nordland er et stort sjømatfylke, og ambisjonen om en femdobling av verdiskapningen i sektoren gjør at økningen i tidskritisk gods vil øke.

Stortinget har gjennom Nasjonal Transportplan 2022-2033 anerkjent behovet for opprusting og investering i fylkesveinettet, med et spesielt vekt på BAS-regioner og viktige næringsveier gjennom en egen tilskuddsordning. Stortinget har lagt til grunn betydelige midler til den nye tilskuddsordningen. Dagens søknadsbaserte tilskuddsordning til viktige næringsveier legges om og blir en del av den nye ordningen. Det betyr at det totalt er lagt opp til over 15 milliarder kroner til ordningen, som også innbefatter utbedring av tunneller, skredsikring m.m.

Nordland har betydelig andel av fylkesveier som er avgjørende for velfungerende BAS-regioner samtidig som økende sjømatproduksjon, industri, varehandel og reiseliv underbygger behovet for en satsing på viktige næringsveier. Nordland må være klare og i front for å utnytte de ordninger som til enhver tid gjelder fullt ut, da dette vil øke muligheten for investering i større samferdselsprosjekter. Videre bør Nordland fylkeskommune være en pådriver for å ordningen utvikles og utvides, slik at det blir økt handlingsrom for å gjennomføre kritiske investeringer i fylkesveinettet, utover fylkeskommunens eget handlingsrom.

Like viktig som effektiv transport av varer til markedet er kritiske innsatsfaktorer og varetilgang inn til bedriftene i hele fylket. Mange bedrifter leverer tjenester der tilgang til import og vareleveranser er avgjørende. Flere viktige servicenæringer er kritisk avhengig av å få varer raskt inn og ut for å betjene kundene.

Langsiktig og forutsigbar fremkommelighet vektes 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.

- **Samferdselsinvesteringer som driver for et seriøst arbeidsliv, innovasjon og styrket grønn konkurransekraft i Nordland**

#### *Overordnet*

Nordland fylkeskommunes tilbud må innrettes for å bidra til høyest mulig bærekraftig jobb- og verdiskapning i hele fylket, i alle faser av prosjektene. Offentlige anskaffelser bør være en motor for kunnskaps- og teknologiutvikling og innovasjon.

#### *Direkteringsvirkninger*

Samferdselsinvesteringer skaper ringvirkninger i tilgrensende verdikjeder når prosjektene gjennomføres. Det er særlig store ringvirkninger i bygg- og anleggsrelaterte virksomheter

gjennom anskaffelser, men også all annen leveranse av varer og tjenester som følger av aktiviteten i anleggene, gir ringvirkninger og skaper merverdi.<sup>4</sup>

#### *Seriøsitetskrav*

Nordland fylkeskommune må stille seriøsitetskrav i sine anskaffelser. Seriøsitetskrav bidrar til å hindre uønsket konkurransevridding til useriøse aktører, sikre gode arbeidsforhold og unngå sosial dumping. Samlet bidrar slike krav til å bekjempe svart økonomi og dermed økt skatteinngang til fylkeskommunen.<sup>5</sup>

#### *Innovative og grønne offentlig anskaffelser*<sup>6</sup>

##### *Innovative anskaffelser*

Samferdselsinvesteringer skaper ringvirkninger i tilgrensende verdikjeder når prosjektene gjennomføres. Bygg, anlegg og transport er sektorer hvor det er stort potensial for klima- og miljøvennlig offentlige anskaffelser og grønn innovasjon. 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 konkurransevne.

Innovative anskaffelser kan bli vår sterke omstillings- og innovasjonsmotor, noe som vil gi positive økonomiske effekter både for offentlig sektor som oppdragsgiver, bedriftene som leverandører og for innbyggerne. Gjennom klima- og miljøvennlige og innovative offentlige anskaffelser kan næringsutvikling, klima- og miljømål og en effektiv offentlig sektor sees i sammenheng.

Anskaffelsesprosessene må legge til rette for dialog med bedriftene i behovsfasen, og skape forutsigbarhet for leverandørene i forhold til hvilke forventninger og krav offentlige oppdragsgivere har i sine utviklingsprosjekt.

##### *Krav om null- og lavutslipp*

Nordland fylkeskommune som oppdragsgivere må fremme null- og lavutslippsløsninger og sirkulær økonomi der dette er relevant og mulig. Gjennom klima og miljøvennlige anskaffelser vil offentlig sektor bidra til utviklingen av mer bærekraftige leverandørkjeder og grønne arbeidsplasser både regionalt og nasjonalt, og slik styrke regionens konkurransekraft. At offentlig sektor som kunde etterspør, tar i bruk og utvikler nye miljø- og klimavennlige teknologier, produkter og løsninger er en forutsetning for det grønne skiftet.

#### ○ **Digital infrastruktur**

Digital infrastruktur er avgjørende for jobb- og verdiskaping. Nordlandsbedriftene rangerer digital infrastruktur høyt i sine tilbakemeldinger. Nordland har en krevende geografi, noe som gjør at fylket har de største utfordringene i landet på tilgang til fullverdig høyhastighetsbredbånd(>100Mbps).

<sup>4</sup> <https://www.nho.no/regionkontor/nho-nordland/artikkelarkiv/enorme-ringvirkninger-av-okt-aktivitet-i-bygg--og-anleggsnaringen/>

<sup>5</sup> <https://www.samarbeidmotsvartokonomi.no/>

<sup>6</sup> <https://www.anbud365.no/regelverk/endelig-na-er-den-her-handlingsplanen-for-okt-andel-gronne-og-innovative-anskaffelser/>  
<https://innovativeanskaffelser.no/aktorer/nasjonalt-program-for-leverandorutvikling/>

En forutsetning for etableringer og verdiskapning i hele fylket er tilgangen på digital infrastruktur med stabil og god kapasitet. Potensialet i 5G-nettet er betydelig, men samtidig begrenset på grunn av geografi. 5G basestasjoner er i dag avhengig av fibernett som transportkapasitet. Dette gjør at arbeidet med utbygging av fibernett i hele fylket må fortsette. Nordland ligger i dag lavest i landet på bredbåndsdekningsgrad.<sup>7</sup> Her må regionale og nasjonale myndigheter bidra i enda større grad og være en pådriver for en økt nasjonal satsing. Nordland bør jobbe overfor nasjonale myndigheter for å få tilstrekkelig handlingsrom til **at Nordland kan bli et gigabitsamfunn innen 2025.**<sup>8</sup>

- **Veisikkerhet**

I følge tallgrunnlaget for statsbudsjettet 2020, er det 80% større sjanse for å bli drept eller hardt skadet på fylkesveg enn på riksveg. Dette skyldes flere årsaker, men vegstandard og krav til vedlikehold er hovedårsakene. I forbindelse med nye investeringer og utbedringer må det anlegges tilstrekkelig antall raste- og døgnhvileplasser.

Nordland har mange rasutsatte områder i høy og middels skredfaktorgruppe. Det er også utfordringer med snø og is vinterstid med bratte berg rett ned mot veibanen. Arbeidet med skredsikring er viktig for å øke veisikkerheten og stabil fremkommelighet.

Barveistrategi eller forsterket vintervedlikehold på utsatte strekninger kan bidra til å øke fremkommeligheten vinterstid.

Flere tunneller på fylkesvegene har dårlig standard som begrenser fremkommelighet og sikkerhet. På fylkesveinettet i Nordland er det 52 tunneller. 29 av disse har lengde over 500 meter, og 8 tunneller har høydebegrensning på under 4m.

Økt bruk av sykkel i reiselivs- og opplevelsesnæringen, samt mer fokus på sykkel- og gange til/fra jobb, gjør at hensynet til myke trafikanter må ivaretas både i og rundt tettsteder og langs fylkesveiene generelt.

- **Strekningvisse utbedringer og effektive løsninger**

Regional Transportplan må søke helheten i transportbehovet og løse behovene på en mest mulig kostnadseffektiv måte. Den politiske debatten kan ofte flytte seg bort fra å diskutere transportbehovet, og alternative måter å løse dette på, til å argumentere for konkrete løsninger. Det vil da kunne bli vanskelig å gi slipp på de konkrete løsningsforslagene selv om bedre og billigere løsningsalternativer er tilgjengelige. En målrettet ressursbruk er nødvendig for å nå målene om økt jobb- og verdiskapning og velferd.

Der det er hensiktsmessig bør det vurderes om strekningvisse og mindre utbedringer kan løse utfordringer med flaskehals og dermed bedre fremkommeligheten.

RTP bør sette av tilstrekkelige midler til strekningvisse utbedringer, og NHO Nordland foreslår at det **settes av en egen «flaskehals- og trafiksikkerhetspott» årlig som effektivt og raskt bedrer fremkommeligheten på utsatte strekninger.** Bruken av denne bør være gjenstand for vurdering i de årlige rulleringene av handlingsplanen/budsjettet.

---

<sup>7</sup> <https://www.nkom.no/aktuelt/74-prosent-av-norske-husstander-har-tilgang-til-fiberbredb%C3%A5nd>

<sup>8</sup> <https://www.nho.no/contentassets/bfcca2c7d74c05a6d67d4fe66e5223/210408-brev-fra-18-organisasjoner-som-ber-politikerne-legge-til-rette-for-at-norge-bli-et-gigabitsamfunn-i-2025.pdf>

- **Grønne løsninger og nye teknologier**

Det grønne skiftet stiller krav til utslipp og gir samtidig muligheten for nye energiformer. Nordland er godt rustet til å ta lederskap i det grønne skiftet, og bedriftene jobber med muligheter som resulterer i investeringer og nye grønne industrietableringer. Ofte kan infrastruktur være avgjørende for investeringsbeslutninger, og regional transportplan bør ha en fleksibilitet som gjør det mulig å sikre viktige strategiske investeringer, jfr. foregående innspill.

Dersom Nordland og Norge skal nå klimamålene må infrastrukturen følge teknologiutviklingen. 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.

- **Kollektiv - Buss, ferger og hurtigbåter**

Fungerende bo-, arbeids- og serviceregioner underbygges av gode kollektivløsninger. I tillegg er fungerende kollektivtilbud en forutsetning for virksomheten i de fleste reiselivsbedriftene i fylket.

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.

Nordlandskysten innbefatter 23 riksvegfergesamband og 20 hurtig/lokalbåter. Fremkommeligheten påvirkes i stor grad av frekvens, tilfredsstillende materiell og korresponderende ruter. Flere samband trafikkeres av gammelt materiell, og store deler av fergemateriellet bør fornyes. Anbuds- og kontrakts strategier må legge til rette for teknologinøytrale og kostnadseffektive lavutslippsløsninger. Det er tatt initiativ til flere prosjekter med fast vei som erstatning for ferge. Fergeavløsningsmidler bør utnyttes fullt ut der det vil være hensiktsmessig å erstatte/forkorte fergestrekninger med vei.

Reiselivsbedrifter skaper aktivitet og er viktig for sysselsetting og bosetting i hele fylket. For mange er sjøtransport eneste mulighet. Det er viktig at planlegging, koordinering, korrespondering og forutsigbarhet i kollektivtilbudene legger til rette for utvikling av bosetting og næringsliv. Kapasiteten i høysesongen må best mulig tilpasses næringslivets behov.

- **Grønn lufttransport for personer og varer**

Bedriftene i Nordland er avhengig av et fungerende rutenett og gode flyforbindelser, og andelen reisende med fly i en normalsituasjon er høy. Bedrifter og folk er i stor grad avhengig av lufttransport, både for personer og leveranser av varer til og fra næringslivet, ofte med kritisk tidsfaktor.

God frekvens og billettpriser på kortbanenettet er avgjørende både for interntrafikk 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.

#### *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.

Flyfrakt av gods og eksklusive produkter som sjømat åpner nye markeder og viser seg å ha et stort potensial i Nordland. Fylkeskommunen kan bidra å tilrettelegge for flyfrakt av gods.

- **Fylkeskommunens ansvar for havner**

Sjøverts transport og kommunikasjoner utgjør en vesentlig del av infrastrukturen i Nordland. Nordland fylkeskommune er i forhandlinger med staten om overtakelse av de statlige fiskerihavnene i fylket. Dersom det blir enighet om overtakelse vil fiskerihavnene tas inn regional transportplan. Krav til infrastruktur i og rundt havnene endres i takt med større fartøy og endringer i transportstrømmer.

Regional transportplan må ta ressursmessig høyde for å møte dette ansvaret på en måte som tilrettelegger for utviklingen i sjøverts transport.

### 3. Konkrete fylkeskommunale prioriteringer – større prosjekter/utbedringer

Rangering mellom de forskjellige fylkeskommunale transportformer er utfordrende, da det er vesentlige forskjeller på næringslivets behov og hva som transporteres med de ulike transportbærerne. Ut fra en helhetsvurdering fremhever NHO Nordland følgende konkrete strategiske satsinger innenfor veisektoren, da det er her både behovet og virkningene for jobb- og verdiskaping er størst. Prosjektene presenteres i prioritert rekkefølge, samtidig som vi viser til vårt høringsinnspill generelt:

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

Fv. 810 er både arbeidsvei og forbindelse mellom kyst og regionscenter/knutepunkt. Veien er også viktig for laksetransport til jernbanen i Mo i Rana og videre til verdensmarkedet på E12. Veien har også betydning muligheten for flyfrakt. Veien er utfordrende og ulykkesbelastet, spesielt vinterstid på den lengre stigningen med 9% stigning kombinert med svingete veg. Strekningen har en relativt høy ÅDT på 2.200 kjøretøy og stor andel tungtrafikk (19%). Det forventes betydelig økt godstransport på veien i forbindelse med planlagt økt sjømatproduksjon.

#### 2. FV76 Tosenveien

Veien er eneste tverrforbindelse som knytter trafikken fergefritt mellom kysten i Brønnøyregionen og hovedåren nord-sør på E6. Det er strekningsvis krevende fremkommelighet med dårlige grunnforhold, svingete og smal vei, som spesielt er vanskelig for tungtransporten, spesielt på strekningen Hommelstø-Lande. Det er betydelige utviklingsplaner i eksisterende bedrifter og planer om nye etableringer som vil utløse et økt behov for transport. Utbedring av Tosenveien vil være en avgjørende grunnlagsinvestering for å utløse flere av disse.

#### 3. FV 17 Ørnes – Glomfjord

Strekningen som er eneste vei gjennom Meløy preges av å være en flaskehals som ikke holder dagens krav til standard. Vegen er viktig for intern nærings- og persontrafikk og varer inn og ut for industrien.

Eksisterende og planlagte etableringer på Halså og i Glomfjord vil øke behovet for forutsigbar fremkommelighet for personer og gods. Spesielt gjelder dette Glombergan – Setvikdalen, som er en ulykkesbelastet og rasutsatt strekning på 1,8 kilometer med svingete og smal veibane. Veien er også viktig for internttrafikk og arbeidspendling.

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

Veien har en tilnærmet gjennomgående dårlig standard som bør oppgraderes. 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. Strekningsvis utbedring vil bedre fremkommeligheten, spesielt vinterstid.

#### 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 interntrafikk i regionen.

#### 7. **FV 838 Skaugvoll – Sund**

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

Det er også 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 omlasting 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.

#### **Flaskehals- og trafiksikkerhetspott**

Som omtalt i kap. 2. NHO Nordland foreslår at det årlig settes av midler til fortløpende utbedring av flaskehals som bidrar til å utbedre flaskehals og mindre strekningsutbedring som bidrar til mer sikker fremkommelighet. Prioritering av potten bør være gjenstand for årlig rullering, slik at det oppnås nødvendig fleksibilitet mht. kjent og ukjente behov, samt behov utløst av nye etableringer.

#### **KVU større prosjekter**

Det foreligger ambisjoner/ønsker om flere store prosjekter om 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.

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.



#### 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.

##### **Veitransport**

1. E6 Hamarøy-Sørfold inkl. Ulvsvågskaret
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

##### *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. 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.

##### **Lufttransport**

1. Prioritere prisreduserende tiltak (reduserte 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
- Polarsirkelen lufthavn – besluttet i RNB 2021

##### *Nye prosjekter:*

- Ny lufthavnstruktur i Lofoten/Vesterålen

##### **Jernbane:**

1. Dobbeltspor på Ofotbanen
2. Opprusting av Nordlandsbanen (nytt signalsystem, kryssingsspor og ev. elektrifisering)
3. Vurdering av utvidelse av dagens jernbanekorridorer i nord.

##### **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 Brønnøyleden
6. Utbedring Risøyrenna

Espen Haaland  
Styreleder

Daniel Bjarmann-Simonsen  
Regiondirektør

---

*Brevet er godkjent elektronisk og har følgelig ikke signatur.*

---