

FYLKESTINGSSAK

Saksnummer	Utvalg/komite	Møtedato
087/12	Fylkestinget	11.06.2012

**Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP14-23):
Høring FNTTP14-23 (Felles forslag fra Kystverket, Jernbaneverket
Statens vegvesen og Avinor AS til NTP14-23)****Sammendrag**

Nasjonal transportplan (NTP)14-23 er en rullering av NTP10-19 der man kan gjøre korrigeringer for perioden 2014-19 dersom utfordringer eller forutsetninger har endret seg, og å legge planer for 4 nye år. Forslaget til NTP14-23 (FNTTP14-23) er utarbeidet av Avinor AS, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen på grunnlag av retningslinjer fra Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet. Transportdepartementene vil på grunnlag av FNTTP14-23 og høringsuttalelsene utarbeide stortingsmeldingen NTP14-23 som legges frem for Stortinget tidlig i 2013. Stortinget behandler meldingen i vårsesjonen 2013 og de 3 transportetatene vedtar høsten 2013 hvert sitt handlingsprogram for planperioden.

Fylkesrådet legger herved frem sitt forslag til fylkeskommunens høringsuttalelse til FNTTP14-23.

1. Innledning og oversikt

Høringen av FNTTP14-23 (Felles forslag fra Kystverket, Jernbaneverket Statens vegvesen og Avinor AS til (i hovedsak infrastrukturdelen av) Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP14-23)), er den siste invitasjonen til fylkeskommunene til å søke å påvirke Regjeringens melding til Stortinget om NTP14-23. Denne stortingsmeldingen legges frem tidlig i 2013 og behandles i vårsesjonen 2013.

Høsten 2013 vedtar så transportetatene (Kystverket, Jernbaneverket og Statens vegvesen) hvert sitt handlingsprogram for planperioden, med hovedvekt på de 4 første årene. Arbeidet med planprogrammene har startet, men vil bli revidert først ut i fra innholdet i stortingsmeldingen NTP14-23 og deretter i forhold til Stortingets behandling av meldingen. Statsaksjeselskapet Avinor AS legger ikke frem handlingsprogram slik som transportetatene gjør.

Det er så langt uklart om og evt. når de forskjellige transportetatene kommer til å sende sine respektive forslag til handlingsprogram på en i så fall kort hørings-/innspillsrunde. Statens vegvesen har antydnet at de tar sikte på en kort hørings-/innspillsrunde sommeren 2013.

Høringsfristen for FNTTP14-23 er 29.6.2012. Fylkestinget skal i dag også behandle Transportplan Nordland 2014-2023. De 2 sakene er ment å utfylle hverandre.

1.1 Oversikt over utredningen

Kap. 2 gir Bakgrunn for saken, med underpunktene

- 2.1 Forarbeider til og høring av FNTTP14-23
- 2.2 Fylkeskommunale planer og FNTTP14-23
- 2.3 Samferdsel i fylkesplanen 2008-2011(-2012)

Kapitlene 3-6 omhandler hver av de 4 transportformene, med uttalelser fra regionene omtrent fra sør til nord, og med fylkesrådets vurderinger

Kap. 3 Lufthavnstruktur

- 3.1 Direkteruter og nav-eikeprinsippet med Bodø som nav
- 3.2 Lofoten/Vesterålen
- 3.3 Helgeland
- 3.4 Bodø lufthavn

Kap. 4 Riksveger og riksvegferjesamband

- 4.1 FNTTP14-23 om riksveger i Nordland
- 4.2 Uttalelser fra regionråd m.fl.
- 4.3 Fylkesrådets vurderinger

Kap. 5 Jernbaner

- 5.1 Noen punkter fra FNTTP14-23
- 5.2 Uttalelser fra regionråd m.fl.
- 5.3 Fylkesrådets vurderinger

Kap. 6 Sjøfart og fiskerihavner

- 6.1 Noen punkter fra FNTTP14-23
- 6.2 Uttalelser fra regionråd m.fl.
- 6.3 Fylkesrådets vurderinger om farleder, havner og intermodalitet
- 6.4 Fylkesrådets vurderinger om fiskerihavner

Kap. 7 Økonomiske rammer for fylkesveger og fylkeskommunal kollektivtransport

- 7.1 Fra FNTTP14-23 kap. 4
- 7.2 Fylkesrådets vurderinger

Kap. 8 Konsekvenser

Fylkesrådets innstilling til vedtak

2. Bakgrunn

2.1 Forarbeider til og høring av FNT14-23

Under utredningsfasen av arbeidet med FNT14-23 er det utarbeidet stamnettutredninger og diverse andre utredninger, herunder de 2 rapportene fra fase 1 og 2 av den strategiske utredningen av transportinfrastruktur i nord: "Ny infrastruktur i nord" (av og til omtalt som nordområdeutredningen). Fylkesrådet har avgitt uttalelse til begge rapportene, sist i fylkesrådssak 180/11. Både FNT14-23 og utredningene finnes under www.ntf.dep.no.

Her ligger også Avinors rapport "Fremtidsrettet utvikling av lufthavnstrukturen" som er grunnlag for det aller meste av FNT14-23 kap. 3.6. Problemstillingene i kap. 3.6 om Bodø lufthavn er ikke omtalt i Avinors rapport.

Fylkeskommunen har sendt FNT14-23 på høring til i hovedsak regionrådene, NHO og LO med høringsfrist 23.4., men med mulighet for regionrådene til å ettersende vedtak i saksfremlegg sendt innen 23.4. Kommunene var kopiadressater for vårt høringsbrev, men vi inviterte i høringsbrevet kommuner med flyplasser omhandlet i Avinors rapport, til eventuelt å sende inn rent faglige innspill angående eventuelle vesentlige feil eller mangler i Avinors rapport.

Etter at FNT14-23 og Avinors rapport kom 29.2. har fylkeskommunen avholdt et møte rettet mot næringslivet og dets transportbehov og et møte rettet mot regioner og kommuner om flyplasser og luftfart.

2.2 Fylkeskommunale planer og FNT14-23

Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og Kystdepartementet har bl.a. i sine retningslinjer for arbeidet med FNT14-23 gitt uttrykk for et klart ønske/krav om at hver fylkeskommune, eller en sammenslutning av fylkeskommuner, skulle utarbeide en "regional transportplan". Retningslinje 1 sier bl.a. at

"Det er også viktig at arbeidet med regionale transportplaner koordineres mot det arbeidet som skjer i regi av etatene og Avinor."

"Transportplan Nordland 2013-2024" (jf. annen sak i dag) er en slik regional transportplan, dvs en sektorplan utarbeidet etter reglene for regionale planer i den nye plan- og bygningsloven. Pg.a. transportdepartementenes sterke ønske/forutsetning om regionale transportplaner ble det ikke tid til å vente på behandlingen av "Regional planstrategi for Nordland 2012-2016" før man startet arbeidet med Transportplan Nordland.

FNT14-23 går nærmere inn på kollektivtransport enn tidligere FNT14'er har gjort og har et eget kapittel 4 om fylkeskommunal transport og transportinfrastruktur.

Transportplan Nordland kan sies å favne videre enn den nasjonale transportplanen. En regional transportplan er ment å vurdere helheten i statlig og fylkeskommunal (og i noen grad kommunal) transportinfrastruktur og transporttilbud i fylket. En helhetlig og godt begrunnet regional transportplan er også ment å skulle være et tungt innspill til den nasjonale transportplanen.

Men selv om en regional transportplan kan sies å favne videre, er det den nasjonale transportplanen som trekker opp de overordnede målene og strategiene. Det er også i den nasjonale at det kan trekkes opp noen prinsipper for fordeling av midler til hhv. statlig transportansvar (bl.a. riksveier, jernbane, regionale flyruter og Hurtigruten) og fylkeskommunalt transportansvar. I Retningslinje 2 for arbeidet med NTP14-23 sier Samferdselsdepartementet at utviklingen av riksveinettet og fylkesveinettet bør sees i sammenheng og ber transportetatene utarbeide en kort oversikt over

tilstand og utfordringer på fylkesveinettet. Departementet ber også etatene beskrive utviklingen og utfordringer i den ikke-statlige kollektivtrafikken – for henholdsvis byer/tettbygde strøk og spredtbygde strøk. Departementet ber videre etatene om en gjennomgang av samordningsbehov mellom ulike forvaltningsnivå og transportmyndigheter innenfor kollektivtransporten.

Nordland hadde for en del år siden en samferdselsplan for Nordland, men i forbindelse med arbeidet med Fylkesplan for Nordland 2008-2011, ble det besluttet å ta inn hovedtrekk om samferdsel i fylkesplanen i stedet for å lage en ny samferdselsplan. Fylkeskommunens gyldige overordnede plan for samferdsel pr. i dag (før fylkestingets vedtak om Transportplan Nordland 2013-2024) er Fylkesplan for Nordland 2008-2011(-2012).

2.3 Samferdsel i Fylkesplan for Nordland 2008-2011(-2012)

Fylkesplan for Nordland 2008-2011 har fått forlenget gyldighetsperioden til ut 2012 i påvente av nytt planregime med vedtak av ”Regional planstrategi for Nordland 2012-2016” og ny fylkesplan for Nordland (regional plan) som ventes vedtatt vinteren 2012/2013 . Den nye fylkesplanen ventes å inneholde mindre om transport enn fylkesplanen 2008-2012.

I fylkesplan for Nordland 2008-2012 er visjonen for Nordland i 2020 å være vekstfylket som griper mulighetene. For å komme dit, er det et hovedmål å skape sterke bo- og arbeidsmarkedsregioner, gode rammevilkår for næringslivet, sterke småsamfunn, at potensialet i hele Nordland tas i bruk, samt at Nordland skal være aktiv og synlig i nordområdesatsningen. Infrastruktur er et avgjørende virkemiddel for å nå disse målene. Fylkesplanen inneholder derfor et eget resultatområde knyttet til infrastruktur. Hovedmålet er her ”Å utvikle en effektiv og bærekraftig teknisk og fysisk infrastruktur som tilfredsstiller behovene til befolkningen og et konkurransedyktig næringsliv”.

Fylkesplanen har 4 strategier innenfor transportinfrastruktur:

1. Stimulere til effektive transportmuligheter tilpasset næringslivets behov, for å skape robuste regioner og økt verdiskaping. Tilstrebe økt bruk av miljøvennlige transportmidler.
2. Arbeide for en vesentlig standardforbedret E6 som gjennomgående landverts infrastruktur for nordområdene, samt en vesentlig standardforbedret land- og sjøverts infrastruktur for mer effektiv sjøtransport. Bidra til å tilrettelegge for godt fungerende øst-vestforbindelser som transportkorridorer ut og inn av landet.
3. Etablere et miljøvennlig, bærekraftig, samordnet og helhetlig kollektivtrafikksystem, med spesielt fokus på byområder, transportkorridorer og dag- og ukependling.
4. Kollektivtrafikken i Nordland skal gjennom eksisterende rutemønster samarbeide tettere med reiselivet på en slik måte at Nordland oppleves som et turistfylke.

Fylkesplanen inneholder også noen gjennomgående perspektiv som skal gjennomsyre all virksomhet i fylket. Av betydning for samferdselsinfrastruktur er miljø og bærekraftig utvikling, tilgjengelighet for alle og internasjonalisering.

Miljø

Nordland skal være en forkjemper for miljøvennlig sjø- og landtransport. Det skal derfor tilstrebes økt bruk av miljøvennlige transportmidler. Dette forutsetter at staten bidrar ytterligere på investeringssiden. Arbeidet med NTP vedrørende de ulike stamnettene på sjø og land er viktig for transportløsningene i og mellom regioner i Nordland. Forbedringer i disse stamnettene og deres terminaler vil være avgjørende for næringslivet i Nordland generelt, og for at gods kan overføres fra vei til sjø og bane. Dette vil også ha positiv effekt både på miljø og trafiksikkerhet.

Tilgjengelighet for alle

Tilgjengelighet for alle er et satsingselement innenfor samferdsel. Tilgjengelighet til både transportmidler, terminaler, knutepunkter og holdeplasser må tilpasses alle typer brukere. Dette krever at både det offentlige og det private fysisk tilrettelegger en arealbruk i nyinvesteringer og oppgraderinger i det offentlige rom som er tilpasset mennesker med nedsatt funksjonsevne.

Internasjonalisering

Nordland har et internasjonalt orientert næringsliv og er eksportmotoren i Nord-Norge. Over 75% av eksporten av tradisjonelle varer fra Nord-Norge kommer fra Nordland, og eksportverdien var i 2007 på hele 17,9 milliarder kroner. Næringslivets vekstmuligheter kan imidlertid fort bli "stengt inne av" avstandsulempene og en for dårlig utbygd og for lite effektiv transportinfrastruktur (Indeks Nordland 2008). Nasjonal transportplan bør i større grad berøre forholdet til transportkorridorene mellom Norge og utlandet, og da særlig med henblikk på næringslivets transportbehov.

3. Lufthavnstruktur

Avinors utredning tar utgangspunkt i lokale flyplassinitiativ og omhandler primært lokale lufthavner. FNTP14-23 anbefaler at en ny strukturvurdering gjennomføres i forbindelse med neste NTP.

Utfasing i perioden 2025-2030 av Dash-8 100/200 med 39 seter har aktualisert behovet for en utredning om fremtidig lufthavnstruktur. Avinor oppgir at når disse flyene går ut av drift, finnes det ikke flytyper med mer enn 19 seter som kan operere på 8-900 meters rullebaner. For slike flyplasser i Nordland oppgis at

- Mo, Mosjøen, Svolvær og Narvik kan i praksis ikke utvides
- Røst kan utvides, men det er unødvendig p.g.a. lite trafikk
- Sandnessjøen, Leknes og Stokmarknes kan utvides med god operativ og markedsmessig effekt

3.1 Direkteruter og nav-eike-prinsippet med Bodø som nav

3.1.1 Uttalelse fra Salten Regionråd om regionale lufthavner i Nordland og Bodø som nav

Salten Regionråd ser behovet for en strukturering av de regionale lufthavnene i Nordland. Det er likevel viktig å beholde nav-eikeprinsippet for å sikre tilstrekkelig markedsgrunnlag for hyppige flyruter inn/ut av fylket (dvs. Bodø – Oslo/Trondheim/Tromsø/utlandet) og internt i fylket (Bodø – Ofoten/Lofoten/Vesterålen/Helgeland samt mellom disse regionene via Bodø). Med en sterk satsing på flere store flyplasser og direkteruter fra hver region til Oslo, kan man ende med en situasjon med lav frekvens fra mange flyplasser og ingen interne ruter i fylket og landsdelen.

3.1.2 Fylkesrådets vurderinger om "direkteruter", nav-eike-prinsippet og Bodø som nav

Fylkesrådet ser det som svært sannsynlig at flere direkteruter – trolig først og fremst til Oslo men også til enkelte andre steder – fra færre men større lufthavner på Helgeland og i Lofoten/Vesterålen, vil føre til et dårligere flytilbud til noen destinasjoner fra navet Bodø. Et slikt dårligere flytilbud kan være i form av lavere rutefrekvenser og/eller mindre og mer ukomfortable fly.

For eksempel ble den nye anbudsrueten Evenes-Tromsø fra 1.4. nå i år utlyst med et FOT-krav (FOT = Forpliktelse til Offentlig Tjenesteytelse) til flystørrelse på "minst 15 passasjerer" og et frekvenskrav på "minst 2 daglige tur/retur-flyvninger pr. dag mandag-fredag". FOT-kravet til

setekapasitet er ”minst 190 seter hver vei mandag-fredag” – dvs. akkurat kapasiteten til et 19-seters fly.

FOT-kravene på Evenes-Tromsø skyldes ikke korte rullebaner, men at Samferdselsdepartementet mente at disse kravene vil sikre et akseptabelt flytilbud på strekningen.

Etter fylkesrådets vurdering er det viktig å opprettholde gode interne reisemuligheter både innen fylket og innen landsdelen med Bodø som nav. Et slikt tilbud betinger ikke bare en velfungerende lufthavn i Bodø, men også at flytilbudet ikke blir dårligere enn dagens tilbud.

På Helgeland viser rutene på Sandnessjøen og Brønnøysund at man kan få direkteruter til Oslo fra 800-meters rullebaner, og tyder på at mulighetene blir bedre med 1199 m rullebane.

For *Lofoten/Vesterålen* vil 1199 m rullebaner trolig gi muligheter for direkterute til Oslo, men markedet vil avgjøre om det vil bli satt i gang – bl.a. avhengig av billettpriser, avgangstider og om passasjerene vil ønske en lang tur med et mindre fly eller en kort tur med et mindre fly til Bodø for overgang til jetfly til Oslo.

For *kommersielle ruter* kan man beregne sannsynlige rutefrekvenser/flystørrelser og et flyselskaps kostnader på forskjellige strekninger ut fra forskjellige antagelser om passasjertall m.m.. Derimot kan man ikke forutsi annet om billettprisene enn at de vil bli satt slik at flyselskapet på sikt regner med å få et størst mulig overskudd. Fylkesrådet anser det svært tvilsomt at en ny stor flyplass på Helgeland eller i Lofoten/Vesterålen vil føre til at flere flyselskaper kommer til å priskonkurrere om å få fly store fly på passende reisetidspunkter til/fra Oslo.

For *FOT-rutene* fastsettes kravene (herunder maksimalpriser og sosiale rabatter) av Samferdselsdepartementet. Fylkesrådet forutsetter at Samferdselsdepartementet som tidligere hører fylkeskommunen (trolig i 2015) om FOT-ruter for den nye anbudsperioden fra 1.4.2017. Fylkesrådet vil i løpet av sommeren eller høsten i år ta kontakt med departementet angående hvilke virkninger ny flyplasstruktur i en region kan forventes å få på FOT-ruter i fylket.

3.2 Lofoten/Vesterålen

3.2.1 Utdrag av FNTP14-23 og Avinors rapport om lufthavnstruktur i Lofoten/Vesterålen

Tre alternativer er vurdert: Forlengelse av Leknes og Stokmarknes til 1199 m, ny lufthavn på Gimsøy med 2000 m som erstatning for Svolvær og Leknes, og ny lufthavn på Hadselsand med 2000 m til erstatning for Leknes, Svolvær og Stokmarknes. Anleggskostnadene for ny lufthavn på Gimsøy og Hadselsand er henholdsvis 1,2 og 1,3 mrd. kr.

Gimsøyalternativet krever ikke ekstra veginvesteringer utover tilknytningsvegen til 250 mill. kr. Hadselsand krever tilførselsveg fra Svolvær, lokal fjordkryssing og tunnel under Hadsselfjorden til en samlet kostnad av anslagsvis 1,6 mrd. kr. I tillegg vil to større vegtiltak mellom Leknes og Svolvær være ønskelig for at Leknes ikke skal få for lang reiseveg til lufthavnen.

Innkorting av E10 mellom Gullsfjordbotn og Evenes vil redusere reisetiden fra Vesterålen til Evenes betydelig. Det er allerede i dag svært mange reisende fra Vesterålen som benytter Evenes.

Forskjellen mellom Gimsøy og Hadselsand er såpass liten at det store behovet for ekstra veginvesteringer og lang avstand til Vest-Lofoten blir viktige faktorer i en totalvurdering. Etter at fastlandsforbindelsen i Lofoten ble lagt over Raftsundet anses det ikke som aktuelt å prioritere ny forbindelse under Hadsselfjorden.

FNT14-23 anbefaler å videreføre planleggingen med sikte på bygging av ny lufthavn på Gimsøy. Før endelig beslutninger tas, må meteorologiske, miljømessige og andre rammevilkår avklares. Værdatainnsamling må pågå i minst 2 år. Med planlagte mindre forbedringer på E10 vil reisetiden til Gimsøy lufthavn bli 29 minutter fra Leknes og 27 minutter fra Svolvær. To mulige større vegforbedringer kan gi innsparinger på 6-7 minutter.

En forutsetning i FNT14-23 for ny lufthavn er at de eksisterende lufthavnene på Leknes og Svolvær legges ned. Dette er nødvendig både av økonomiske hensyn og for å få et tilstrekkelig trafikkgrunnlag for direkterute med jetfly til Oslo på flyplass med lang rullebane. Dersom dette ikke velges, anbefales at Leknes forlenges til 1199 m og at Svolvær opprettholdes.

FNT14-23 anser at framtidig lufttransport til og fra Vesterålen dekkes best ved at rullebanen på Stokmarknes forlenges til 1199 m kombinert med tilbud fra Evenes og Andenes.

Kultur- og miljøavdelingens merknader angående kulturminner:

Gimsøy: For alternativet Gimsøy redegjør Avinors rapport for at det er registrert kulturminner innenfor planområdet. Blant disse er et tunanlegg med dateringer hovedsaklig fra eldre jernalder. Anlegget inngår i en sammenheng av høy nasjonal, trolig internasjonal, verdi. Gimsøy-anlegget og dets omland er uberørt.

Forlengelse av Leknes: Innenfor et nytt reguleringsforslag som er under utarbeidelse for terminalområdet er det registrert et ødegårdsanlegg bestående av hustuffer, gravminner og gammelåkere. Hvorvidt en forlengelse av rullebanen kommer i berøring med disse, er uklart.

3.2.2 Uttalelser fra Lofoten

Lofotrådet

Lofoten er et av Norges mest profilerte reisemål. Mer enn 800.000 personer besøker Lofoten årlig. Både antallet besøkende og omsetningen innenfor reiselivsnæringen kan dobles. Nøkkelen er tilgjengelighet. Ser man hele året under ett utnytter Lofoten ca. 30 % av overnattingskapasiteten, selv om kapasiteten er fullt utnyttet i sommersesongen. Det er en stor og stigende interesse for å oppleve Lofoten hele året. Uten direkte flyforbindelse blir imidlertid reisen til og fra Lofoten ei belastning mange vegrer seg for – utenfor sommermånedene. En stor flyplass i Lofoten vil være et viktig virkemiddel for å utnytte Lofotens markedspotensial.

Lofotrådet vil ikke gi en felles uttalelse vedrørende framtidig flyplassstruktur.

Vågan kommune

vil ha utredet både Gimsøy og Hadselsand som storflyplass med minimum 2000 meters rullebane, men med prioritet på Gimsøy fordi det samlet sett har de laveste investeringskostnader og trolig kan gjennomføres raskest.

En felles flyplass for Lofoten vil styrke nærings- og bosettings-grunnlaget for hele Lofoten, og sikre framtidig flykapasitet, flyruter og konkurranse for lavere flypriser og statlige utgifter til infrastruktur. Begge alternativer utredes samtidig, hvor også utredning av nye vegløsninger i Lofoten og Vesterålen gjennomføres parallelt i sammenheng med framtidig flyplass-struktur.

Vågan kommune mener at framtidig flyplassstruktur for Lofoten – og Vesterålen – må sees i et langsiktig perspektiv og ikke inneha kortsiktige løsninger som i løpet av 10 – 12 år på nytt må revurderes.

Vestvågøy kommune

krever at planlegging av og arbeide med forlengelse av Leknes lufthavn til 1199 m starter umiddelbart, og fullføres samtidig med utbygging av Stokmarknes lufthavn til samme lengde. Dersom det i fremtiden viser seg at et felles flyplassalternativ er både miljømessig, naturvernmessig, teknisk og økonomisk realiserbart, kan dette være et fremtidialternativ etter hvert som trafikkgrunnlag, næringsliv og etterspørsel for øvrig dokumenterer behov for enda større flyplass i Lofoten.

Moskenes kommune

ønsker å få klarlagt om Gimsøy-alternativet er mulig å gjennomføre og ønsker konsekvensene utredet nærmere. For Moskenes kan en 1199-meters flyplass på Leknes være å foretrekke pga. avstanden til Gimsøya.

Hadselsand-alternativet er uaktuelt som ny felles flyplass, bl.a. pga. avstanden til Vest-Lofoten. Evt. usikkerhet om Hadselsand vil også hindre/stoppe det videre planarbeidet med Vegpakke Lofoten som skal igangsettes sommeren 2012 (KVU E10 Fiskebøl –Å).

Lofoten næringsforum

mener at flyplass på Gimsøy med 2000 meters rullebane, vil gi et svært løft i utviklingen av næringslivet, og vi ønsker dette utredet samtidig med planlegging av utbygging av 1199 meters rullebane på Leknes, for ikke å tape tid hvis flyplass på Gimsøy ikke lar seg realisere.

3.2.3 Uttalelser fra Vesterålen

Vesterålen Regionråd

ser det som gledelig at Stokmarknes lufthavn Skagen forlenges til 1199 m.

Hadsel kommune

støtter forslaget om å utvide Skagen til 1199 m nå, men ønsker i et 20-års-perspektiv at Avinor utreder Hadselsand videre. Tunnel under Hadsselfjorden vil gi en felles bo- og arbeidsmarkedsregion. Hvis olje-/gassaktivitet utenfor Lofoten/Vesterålen skal føre til vekst i regionen, må en ha på plass en infrastruktur som binder regionene sammen.

3.2.4 Andre

Fylkesmannen i Nordland:

En eventuell realisering av Gimsøyalternativet vil føre til nedbygging av et svært viktig høymyrområde. Ut fra dette vil Fylkesmannen allerede på nåværende tidspunkt fraråde Gimsøyalternativet.

3.2.5 Fylkesrådets vurderinger om flyplasstruktur for Lofoten/Vesterålen

Forutsatt en beslutning i NTP14-23, forstår vi Avinor slik at en stamflyplass på 2.000 m på Gimsøy vil kunne stå ferdig i 2017 – forutsatt at de meteorologiske målingene er tilfredsstillende og at man får en tilfredsstillende avklaring angående verneinteresser. En utvidelse til 1.199 meter av rullebanen på Stokmarknes lufthavn (Skagen) vil kunne være ferdig i 2014.

Statens vegvesen starter konseptvalgutredning (KVU) for Vegpakke Lofoten sommeren 2012.

Fylkesrådet er enig i at det er Gimsøya og ikke Hadselsand som er det beste alternativet for ny lufthavn med lang rullebane for Lofoten/Vesterålen – forutsatt at det viser seg at etablering av stor flyplass på Gimsøya med god regularitet lar seg gjennomføre.

Fylkesrådet forutsetter at den varslede KVU for veivalg i Lofoten tar vare på muligheten til å se fremtidsrettet lufthavnstruktur og vegnett i Lofoten i sammenheng.

Fylkesrådet mener at Stokmarknes bør bygges ut til 1199 m så snart som mulig.

Når det gjelder flyplass eller flyplasser i "fastlands-Lofoten" ber fylkesrådet om at Gimsøya utredes videre med hensyn til meteorologi og i forhold til kulturminner og naturreservat m.m. for å få klarlagt om prosjektet lar seg realisere. Fylkesrådet ønsker at forlengelse av Leknes til 1199 m utredes parallelt med Gimsøya, bl.a med hensyn til kulturminner, slik at man får tilstrekkelige avklaringer av hvilke av flyplassprosjektene i fastlands-Lofoten som lar seg gjennomføre.

3.3 Helgeland

3.3.1 Utdrag av FNT14-23 og Avinors rapport om lufthavnstruktur på Helgeland

Det er her sett på de tre lufthavnene Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana. Brønnøysund, som har 1199 meter rullebane og ligger over to timer unna øvrige lufthavner, forutsettes uendret. Det er vurdert 1199 m og 2000 m på Sandnessjøen og ny lufthavn på 2200-2700 m i Mo i Rana.

Anleggskostnadene er beregnet til 1,1 mrd. kr for 2000 m på Sandnessjøen og 1,1 mrd. kr for 2200 m på «Polarsirkelen lufthavn» (på Hauan) i Mo i Rana. Avinor opplyser at pga. høydeforskjellen mellom de 2 lufthavnene, tilsvarer 2000 m på Sandnessjøen 2200 m på Hauan. Avinor opplyser videre at dagens lufthavn i Sandnessjøen (Stokka) kan forlenges til 1199 m, men 2000 meter ved Sandnessjøen vil kreve en ny flyplass nær dagens Stokka.

En 1199 m bane ved Mo (Hauan) er grovt anslått till 0,7 milliarder kr og vil bli plassert slik at den senere kan forlenges til minst 2200 m.

En forlengelse av Stokka til 1199 m er beregnet til 30 mill kr.

Forutsetningen i FNT14-23 for å bygge en lang rullebane ved Mo eller Sandnessjøen er at minst en av de 3 flyplassene legges ned. Dette er nødvendig av økonomiske hensyn, og for å få et tilstrekkelig trafikkgrunnlag for direkterute med jettfly til Oslo på flyplass med lang rullebane.

Kjøretidene etter at Tøventunnelen står ferdig i 2013 oppgis til

- Sandnessjøen-Mo: 92 minutter
- Mosjøen-Sandnessjøen: 52 minutter
- Mosjøen-Mo: 67 min

For Sandnessjøen-Stokka må det regnes ytterligere 8 minutter og for Mo-Hauan 5-6 minutter.

FNT14-23 foreslår at lufthavnen ved Mosjøen nedlegges og anser at ut fra en totalvurdering vil lang rullebane i Mo i Rana og 1199 m i Sandnessjøen best ivareta framtidig regional utvikling på Helgeland, både for petroleumssektoren på kysten og for næringsmiljøet på Mo.

I følge Avinors rapport er det verd å merke seg at selv i Mosjøen er samfunnsøkonomisk nytte positiv ved nedleggelse av lufthavnen ved Mosjøen, fordi Mosjøen får fordeler av bedret tilbud på nabolufthavnene uten at reisetiden dit er for lang.

Kultur- og miljøavdelingens merknader angående kulturminner:

Ny flyplass ved Mo i Rana: Under forutsetning av at en ny flyplass – uavhengig av banelengde – etableres innenfor området som omfattes av vedtatte planer etter Plan- og bygningsloven, er forholdet til kulturminner avklart.

Forlengelse av Sandnessjøen lufthavn Stokka til 1199 m: Forholdet til kulturminner er avklart gjennom gjeldende reguleringsplan for området. Imidlertid åpnes det for endringer i arealbruksformål, noe som vil kreve ny regulering. Kulturminnemyndighetene vil – dersom det åpnes for inngrep i arealer avsatt til landbruk- måtte foreta en vurdering av behov for ytterligere registrering etter kulturminnelovens § 9 (om undersøkelsesplikt).

Stokka lufthavn 2000 meter: En forlengelse vil kunne komme i berøring med kjente, fredete kulturminner. I tillegg innehar området stort potensial for påvisning av hittil ukjente kulturminner. Eventuelle konflikter mellom planlagt tiltak og kulturminner avklares gjennom ordinære planprosesser etter Plan- og bygningsloven og Kulturminneloven.

3.3.2 Uttalelser fra Helgeland Regionråds område

Helgeland Regionråd (minus Træna og Rødøy):

Helgeland har i dag 4 flyplasser som gir et godt rutetilbud så vel nordover som sørover. To av flyplassene (Brønnøy og Stokka) har i tillegg direkteforbindelse til Oslo – noe som er svært godt mottatt. Ulempen med dagens tilbud er selvsagt de høye billettprisene – noe som er en betydelig ulempe for næringslivet. Likedan innebærer høye priser at private i liten grad kan benytte fly – noe som også har negativ innvirkning på reiselivsnæringen.

Pr. i dag er det konstatert at det er mulig å bygge ny stor flyplass på Hauan i Rana og Stokka i Alstahaug.

Det er viktig å understreke at det ikke er noen uenighet om at Røssvoll i Rana må erstattes med ny flyplass, og det er også enighet om at Stokka må forlenges til 1199 meter så snart som mulig.

Uenigheten går på om det er riktig at ny stor flyplass skal etableres på Hauan i Rana.

To av våre kommuner – Træna og Rødøy – støtter denne etableringen.

Etter flertallets vurdering vil det imidlertid være naturlig å få vurdert om en ny fremtidig stor flyplass for Helgeland bør legges til Stokka. Det bør derfor snarest mulig gjennomføres en samfunnsøkonomisk analyse med fordeler og ulemper for de to alternative lokaliseringer. Fremtidig forventet utvikling må tilleggs betydelig vekt.

Det er etter vår vurdering naturlig med en KVV i denne sammenheng.

Det er viktig å understreke at ny flyplasstruktur i alle fall vil ha en varighet i et 30 – 50 års perspektiv. Det er i dette lys en etablering av stor flyplass på Helgeland på vurderes.

Vefsn kommune har signalisert at en stor flyplass på Stokka er den mest aktuelle løsning etter en eventuell nedleggelse av Kjærstad – noe som er naturlig ettersom det blir kortest reiseavstand til Stokka. Det er imidlertid viktig å understreke at Kjærstad må beholdes så lenge dette er mulig. Foruten vanlig trafikk benyttes flyplassen i stor grad av ambulansfly.

Alstahaug kommune og Herøy kommune:

Det har skjedd en utvikling innen basefunksjon for petroleumsaktivitet etter at Avinors rapport ble skrevet. Sandnessjøen vil komme til å få en betydelig vekst ut over det rapporten har hatt mulighet til å fange opp.

Nordland fylkeskommune bør stille seg positiv til en (evt.) etablering av stor flyplass på Helgeland, men det må foretas nærmere vurderinger av om den bør lokaliseres på Stokka (ved Sandnessjøen) eller på Hauan (ved Mo).

Vefsn kommune

registrer at Avinor i sin rapport fullstendig har utelatt analyser av konsekvensene for Mosjøen og Vefsn-regionen, har omtrentligheter angående reisetider fra Vefsn, og en beregning av trafikkgrunnlag som vitner om dårlig kunnskap om de naturlige reisemønstre. Det vil bli økt bruk av tog mellom Mosjøen og Bodø, og med sovevogn stasjonert på Mosjøen stasjon vil trolig en ikke ubetydelig del av reisene til Værnes flyttes over på tog. En stor flyplass ved Mo vil neppe få passasjerer fra andre områder enn i dag, mens Sandnessjøen kan påregne en andel av dagens passasjerer på Mosjøen lufthavn.

Vefsn forventer det samme tilbudet over Mosjøen lufthavn som i dag så lenge dagens flytyper kan trafikkere lufthavnen. Dersom det endelige resultatet blir at Mosjøen lufthavn nedlegges, anses det eneste alternativet som kan tjene *hele* regionen indre og nordre Helgeland på en optimal måte, å være minimum 2200 meter rullebane ved Sandnessjøen og en ny 1199 m bane ved Mo i Rana. Det vil gi det ekspanderende olje- og oppdrettsmiljøet på kysten det klart beste tilbudet, samtidig som Rana gis et forbedret og tilfredsstillende tilbud – og Vefsn får redusert skadevirkningene ved nedleggelse av Mosjøen lufthavn.

3.3.3 Uttalelser fra Indre Helgeland Regionråds område (+ Rødøy og Træna)

Indre Helgeland Regionråd + Rødøy og Træna

Kommunene i Indre Helgeland Regionråd sammen med Rødøy og Træna kommuner støtter Avinors anbefalinger til ny lufthavnstruktur og ber aktørene komme raskt i gang med gjennomføring. Planene om en stor flyplass på Helgeland har en samlet lokal og regional oppslutning. Både politikere og næringsliv ser på dette som et meget viktig tiltak for økt verdiskaping i regionen. Denne brede tilslutningen er bekreftet gjennom vedtak i regionråd og 8 kommuner, samt et spleiselag med mer enn 30 hjørnesteinsbedrifter som har vært med på å finansiere utviklingsarbeidet så langt.

Avinors anbefalinger til Nasjonal Transportplan for 2014 til 2023 er i tråd med vedtaket i Nordland fylkesting. Avinor anbefaler en framtidig lufthavnstruktur med lang bane på Mo og 1199 meter i Sandnessjøen som den beste ut fra en totalvurdering der en rekke faktorer er vurdert. Avinors konklusjoner ivaretar dermed også ønskene fra et klart flertall av befolkning og næringsliv i regionen.

Indre Helgeland Regionråd ser det som viktig at lufthavnstrukturen fastlegges nå slik at nødvendige investeringer i vei og jernbanetilbud som korter ned reisetid til flyplassen kan planlegges samtidig.

3.3.4 Uttalelser fra Sør-Helgeland

Sør-Helgeland Regionråd og Brønnøy kommune

viser til at Brønnøysund Lufthavn med nærmere 150 000 passasjerer pr år vil være Norges største lokale lufthavn og at Statoil nylig har kunngjort at de foreslår at gassfeltet Aasta Hansteen skal betjenes fra heliporten i Brønnøysund, hvilket sannsynligvis gir minst 20 000 nye passasjerer. Brønnøysund Lufthavn må på grunn av sin spesielle status som heliport for Norskehavet gis en banelengde som minimum kan ta ned fly som DHC-8-Q 400 (dvs. ca. 1600 m rullebane).

3.3.5 Uttalelse fra NHO (Nordland)

Det er viktig at en får på plass en større flyplass på Helgeland med direkterute til Oslo. Her har det vært gjort et svært omfattende arbeide og en utbygging i Mo i Rana bør komme i gang så raskt som mulig.

En god flyplasstruktur er viktig for å kunne utvikle næringslivet i regionene, og øvrig infrastruktur må ses i sammenheng med flyplasstrukturen. Det blir derfor viktig å oppgradere vegnettet og jernbanenettet på Helgeland opp mot ny storflyplass i Mo i Rana.

3.3.6 Brev fra Vefsn kommune til Sivilombudsmannen om mangelfull planprosess

Vefsn kommune ber i brev av 26.4. 2012 Sivilombudsmannen vurdere planprosessen som er gjennomført i Rana kommune frem til en konsesjonssøknad som inne bærer nedleggelse av Mosjøen lufthavn. Kommunen ber videre om at fylkeskommunens rolle vurderes i forhold til de vedtak som er fattet opp mot plan- og bygningslovens bestemmelser om regional planlegging. Brevet er gått med kopi til Samferdselsdepartementet, Luftfartstilsynet, Avinor, Miljøverndepartementet, Nordland fylkeskommune og Rana kommune.

3.3.7 Fylkesrådets vurderinger om flyplasstruktur for Helgeland

Forutsatt en beslutning i NTP14-23, forstår vi Avinor slik at en stamflyplass på 2.200 m ved Mo kan stå ferdig før neste anbudsperiode som begynner 1.4.2017. Den nye stamflyplassen vil kreve en kort tilknytningsveg (riksveg). En utvidelse til 1.199 meter av rullebanen i Sandnessjøen kan være ferdig sent i 2013 eller tidlig i 2014. En slik utvidelse vil kreve en mindre omlegging av Fv17.

Fylkestinget gjorde følgende vedtak i sak 58/2011:

- 1. Fylkestinget i Nordland gir sin prinsipielle tilslutning til at Røsvoll legges ned til fordel for en stor flyplass på Hauan ved Mo i Rana..*
- 2. Fylkestinget ber Samferdselsdepartementet snarest å pålegge Luftfartstilsynet å gjenoppta behandlingen av konsesjonssøknaden angående stor flyplass på Hauan.*

Fylkesrådet vil tillate seg å bemerke at fylkestingets vedtak – i likhet med Avinors rapport og tilråding om valg av Hauan som lokalitet for en stor flyplass på Hauan – er utarbeidet før beslutningen om at oljeselskapet BP, som har driftsansvaret for Skarv, hadde besluttet å legge sin Subseasatsing til Sandnessjøen, og før Statoil offentliggjorde beslutningen om at basefunksjonen for gassfeltet Aasta Hansteen vil bli lagt til Sandnessjøen. Også Statoil signaliserer at de vurderer å se på muligheten for en Subseasatsing i Sandnessjøen. Dette er faktorer som forsterker kravet om 1199 meter i Sandnessjøen straks.

Konklusjon:

Fylkesrådet mener at Sandnessjøen lufthavn Stokka i alle tilfelle må forlenges til 1199 meter så raskt som mulig.

Fylkesrådet mener at det så snart som mulig bør bygges en ny lufthavn ved Mo i Rana (Hauan) med rullebane på minst 2200 meter. Dagens kortbaneflyplass ved Mo (Røsvoll) legges så ned.

3.4 Bodø lufthavn

Bodø lufthavn er ikke behandlet i Avinors rapport, men er omtalt i FNTP14-23 kap. 3.6 sammen med de ovennevnte lufthavnene.

Avinor har konkludert med at dersom forsvaret forlater Bodø lufthavn vil sivil luftfart oppruste eksisterende arealer, og at det ikke vil være behov for å bygge en helt ny sivil lufthavn.

Uavhengig av kravene fra Bodø kommune og Nordland fylkeskommune, vil det være behov for betydelig oppgradering av Bodø lufthavn. Kostnadene til dette er estimert til mellom 480 mill. og 770 mill. kr, men det er betydelig usikkerhet knyttet til disse tallene. I dette beløpet ligger kostnader for oppdatering av rullebaner, driftsbygg og annen nødvendig infrastruktur. Dersom Forsvaret forlater Bodø lufthavn, opererer Forsvaret med salg av areal til Avinor på 441 mill. kr. Avinor mener på sin side at dette beløpet er for høyt, og må settes nært null.

Avinor slår fast at en helt ny sivil lufthavn i Bodø vil kreve betydelige investeringer som for Avinor ikke vil være bedriftsøkonomisk lønnsomme og som Avinor ikke har finansiell styrke til. Et slikt tiltak vil derfor kreve ekstraordinær finansiering.

3.4.1 Uttalelser fra Salten

Salten Regionråd

mener at investeringsbehovet ved Bodø Lufthavn må legges inn i NTP, under henvisning til Bodø kommunes vedtak som krever rullebanen flyttet.

Bodø kommune med tilslutning fra Fauske kommune:

Bodø kommune viser til sitt vedtak som krever rullebanen flyttet til alternativet S-2. Dette alternativet må derfor inn i NTP som et konkret utbyggingsprosjekt. Investeringsbehovet bør utredes nærmere gjennom videre planlegging og prosjektering.

3.4.2 Fylkesrådets vurderinger om Bodø Lufthavn

Bodø lufthavn er den ene av de 2 nasjonale lufthavnene i Nord-Norge og er med sine 1,7 millioner passasjerer Norges 6. største lufthavn. Lufthavnen er primærflyplass for nærmere 80 000 mennesker i Salten og et viktig knutepunkt som nav for de regionale rutene i Nordland og med ruter til flere andre stamflyplasser i Nord-Norge og i resten av Norge.

Rullebanen i Bodø vil bli sivil dersom Stortinget vedtar å flytte kampflybasen. Dagens rullebane har dokumenterte mangler, store løpende vedlikeholdsbehov og det må etableres ny rullebane innen få år. Fylkesrådet vil bidra i prosessen om opprustning og eventuell flytting av flystripe, i nær dialog med Avinor.

4. Riksveger og riksvegferjesamband

Den gjennomgående riksvegen nord-sør i Nordland er E6. De gjennomående riksvegene vest-øst er E12 Mo i Rana – riksgrensen over Umbukta og E10 Å-riksgrensen over Bjørnfjell. Andre mellomriksveger er Rv73 fra E6/Trofors over Krutfjell og Rv77 fra E6 i Saltdal over Graddis (Tjernfjellet).

Andre riksveger er Rv80 E6/Fauske-Bodø, Rv827 E6/Sommerset-E6/Sætran over Kjøpsvik og Rv85 Lødingen-E10-Sortland.

Nordland har de 5 nordligste av de 16 riksvegferjesambandene i Norge: E6 Bognes-Skarberget, Rv827 Drag-Kjøpsvik, Rv85 Bognes - Lødingen, Rv80 Bodø-Moskenes og Rv80 Bodø-Moskenes-Værøy-Røst.

I pkt. 4.1 nedenfor gjengis deler av ”vegdelene” av transportkorridoromtalene i FNTTP14-23 kap. 7.7 og 7.8. Tabeller og kart på s. 174-183 gir en nærmere oversikt over foreslåtte beløp og tidspunkt for investeringer i de enkelte riksvegprosjekt i Nord-Norge. Beløp og tidspunkt avhenger av økonomisk ramme: ”ramme - 20%,” (som ikke kommenteres i teksten), ”planteknisk ramme”, ”ramme + 20%” og ”ramme +45%”. Av tabellene fremgår også antatt ”annen” (i all hovedsak ikke-statlig) finansiering.

Skredsikring er oppgitt under post 31 i tabellen.

Det som ble rammen for NTP10-19 regnet om til 2012 kroner, lå omtrent midt i mellom ”planteknisk ramme” og ”ramme + 20 %” i FNTTP14-23.

Den samme tabellen viser også underpostene ”Programområder og planlegging m.m.” og ”Forfall”. Disse relativt store underpostene gjelder pr. rute og fordeles først i Statens vegvesens handlingsprogram.

4.1 FNT14-23 om riksveger i Nordland (deler av transportkorridorene 7 og 8)

Transportkorridor 7 (Trondheim-Bodø m/armer mot Sverige)

Det er gjennomført KS1 for Rv 80 Løding- Bodø sentrum, men konseptvalgutredningen er ikke behandlet av regjeringen.

Innenfor planteknisk ramme:

Under forutsetning av lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering legges det opp til utbygging av E6 på Helgeland. Det foreslås statlige midler til å starte utbyggingen nord for Korgfjellet i første fireårsperiode, E6 Helgeland nord (300 mill. kr).

I siste seksårsperiode prioriteres statlige midler (570 mill. kr) til å starte utbyggingen sør for Korgfjellet, E6 Helgeland sør. I tillegg prioriteres statlige midler (150 mill. kr) til utbygging av rv 80 på strekningen Hunstadmoen – Thallekrysset i Bodø. Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av en bypakke Bodø, der dette prosjektet inngår. Med forbehold om Stortingets godkjenning kan det være aktuelt å starte utbyggingen med bompenger i første fireårsperiode.

Dersom rammen økes med 20 prosent,

går transportetatene inn for å forser utbyggingen av E6 på Helgeland, både sør og nord for Korgfjellet. I siste seksårsperiode prioriteres statlige midler til å starte utbyggingen av E6 på strekningen Brattås – Lien som også inngår i det foreslåtte bompengeopplegget for E6 på Helgeland.

Dersom rammen økes med 45 prosent,

prioriteres ytterligere forsering av E6-utbyggingen på Helgeland. I tillegg prioriteres forsering av foreslåtte statlige midler til rv 80 i Bodø. I tillegg prioriteres statlige midler til utbygging av E6 på strekningen Sørrelva – Borkamo. Disse prioriteringene er betinget av at det blir tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektene.

Innenfor programområdene prioriteres utbedringstiltak som breddeutvidelse av strekninger som mangler gul midtlinje, tilrettelegging for gående og syklende, trafiksikkerhetstiltak som bygging av midtrekkverk og tiltak mot utforkjøringsulykker. I tillegg prioriteres midler til utbedring av forfall i vegnettet og oppgradering av tunneler. Dersom rammene økes, prioriteres mer midler til disse tiltakene.

Transportkorridor 8 (Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes m/armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland)

Det er gjennomført konseptvalgutredninger (KVU) for følgende strekninger/områder:

- E6 Mørsvikbotn – Ballangen i Nordland
- E10/rv 85 Evenes – Sortland i Nordland og Troms

Innenfor planteknisk ramme:

I første fireårsperiode fullføres skredsikringsprosjektet E10 Solbjørnneset – Hamnøy (160 mill. kr). I tillegg prioriteres statlige midler (300 mill. kr) til å starte bygging av Hålogalandsbrua på E6 ved Narvik, og skredsikring av E6/E10 Trældal – Leirvik (170 mill. kr). Det er lokalpolitisk tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet.

I siste seksårsperiode prioriteres statlige midler (120 mill. kr) til videre skredsikring av E10 i Vest-Lofoten.

Dersom rammen økes med 20 prosent,

går transportetatene inn for å forser prosjektet E6 Hålogalandsbrua.

I siste seksårsperiode prioriteres omlegging av E6 sør og nord for Kråkmofjellet samt bygging av tunnel på E6 i Ulvsvågskaret. Videre prioriteres midler for å legge E6 utenom Ballangen sentrum.

Dersom rammen økes med 45 prosent,

foreslås prosjektene E6 Kråkmofjellet og E6 Ballangen sentrum forsert. I tillegg prioriteres statlige midler til å starte utbyggingen av E10/rv85 på strekningen Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukt i Nordland og Troms. Det er lagt til grunn delvis bompengefinansiering av utbyggingen.

Innenfor programområdene legges det opp til en betydelig satsing på trafikksikkerhetstiltak. I tillegg prioriteres midler til oppgradering av tunneler og utbedring av forfall i vegnettet. Dersom rammene økes, prioriteres mer midler til disse tiltakene. I tillegg prioriteres utbedringstiltak som breddeutvidelse av strekninger som mangler gul midtlinje, og tilrettelegging for gående og syklende.

Fra kap. 9.5.7 om store strategiske satsinger på veg Trondheim – Kirkenes:

Med en strategi for mer sammenhengende utbygging over lengre strekninger har Statens vegvesen vurdert følgende strekninger som mest aktuelle i Nord-Norge i løpet av 2014-2023:

- Lengre sammenhengende strekninger mellom Fauske og Narvik og videre til Skibotn,
- Lengre sammenhengende strekninger mellom Skibotn, Tana bru og Kirkenes

Flere av disse strekningene har sammensatte utfordringer med tunneloppgradering, skredsikring og andre utbedringsbehov, noe som kan gjøre en sammenhengende utbygging utfordrende.

Tiltakene i perioden 2014 - 2023 har en samlet kostnad på nærmere 20 mrd. kr med et bompengepotensial på drøyt 6 mrd. kr.

For perioden 2024-2033 bør det følges opp med flere lengre delstrekninger mellom Fauske og Tromsø og gjennom Finmark, herunder KVU-strekningen Mørsvikbotn – Ballangen i Nordland.

For denne perioden er dette en av de strekningene på E6 som har omfattende behov for oppgradering. Samlet kostnad for disse tiltakene ligger i størrelsesorden 14 mrd. kr, ut over det som er skissert i den første ti-årsperioden.

Fra kap. 5.6.8 om riksvegferjer:

Siden riksvegferjesambandene har ulike funksjoner og behov må standarden i det enkelte samband vurderes individuelt ved nye utlysingsrunder. Det foreslås å gå bort fra faste målsettinger for tilbud i riksvegferjesambandene, som i dag baseres på trafikkmengder og lengde på sambandet.

4.2 Uttalelser fra regionråd m.fl.

4.2.1 Uttalelser fra Sør-Helgeland

Sør-Helgeland Regionråd

har ikke laget egen uttalelse om FNTP14-23, men viser til felles vedtak med Helgeland Regionråd om vegprioriteringer i høringsuttalelse til Transportplan Nordland og prioriterer Rv73 Trofors-Hattfjelldal-Riksgrensen.

4.2.2 Uttalelser fra Helgeland Regionråds område

Helgeland Regionråd

sier seg tilfreds med at det nå foreligger planer om de helt nødvendige utbedringene av E6 gjennom Helgeland. Utbedringene burde finansieres fullt ut over statlige budsjetter, men regionrådet kan likevel fortsatt akseptere medfinansiering i form av bompenger dersom det kan gi en hurtigere realisering.

Hovedmengden av trafikk på E6 går nord-sør. Det er derfor mest naturlig at utbedringen starter i sør og skjer videre nordover. Dette er også i tråd med de signaler som Statens Vegvesen tidligere har gitt, og berørte kommuner har samtykket til. Utbedring av E 6 sør for Korgfjellet til Trøndelagsgrensen må derfor igangsettes først.

RV 73 er sammen med E12 og Fv 78 de viktigste øst-vest forbindelser på Midt-Helgeland. Fv 78 vil i 2014 åpnes med god standard. Med den forventede øking av grenseoverskridende tungtrafikk krever Helgeland Regionråd at utbygging/utbedring av RV 73 må gis prioritet/oppstart i første del av planperioden.

Vefsn kommune peker i tillegg på at Rv73 også inngår i NLC (Nordic Logistic Corridor) som om 2-3 år vil begynne å generere stadig mer godstransport mellom Sverige og havnene i Mosjøen og Mo i Rana, og at gruveselskapet Nickel Mountain planlegger utskipping fra Mo eller Mosjøen (Holandsvika) av 1,5 mill. tonn malm pr. år.

Rv73 Riksgrensen Trofors er blitt prøvestrekning for 25,25 meters modulvogntog, men prøvestrekningen bør forlenges videre til omlastingsterminalene ved Mosjøen havn / Mosjøen stasjon og ut til havneanlegget i Holandsvika.

4.2.3 Uttalelser fra Indre Helgeland Regionråds område

Indre Helgeland Regionråd

Europavei 6: I Vegvesenets planer som er forelagt E6-kommunene på Helgeland i forbindelse med utbedring av E6 på Helgeland, var utgangspunktet byggestart i 2011 og ferdigstillelse i 2020. Vegen skulle utbedres med en gitt kvalitet og utbygging skulle være en pakke fra Nord-Trøndelags grense til Saltfjellet med en gitt rekkefølge på delstrekningene.

I forslaget til NTP (2014 – 2023) omfatter nå denne utbyggingen tre prosjekter: E6 nord for Korgfjellet, E6 sør for Korgfjellet og utbygging Brattås – Lien. Sistnevnte prosjekt foreslås skjøvet ut i tid. Når Statens Vegvesen i sitt faglige innspill har forskjøvet Brattås – Lien til sist i perioden er dette et brudd på forutsetningene som lå til grunn for Vegpakke Helgeland.

Indre Helgeland Regionråd krever at E6-prosjektet Brattås – Lien får oppstart ved årsskiftet 2013 – 2014 som forutsatt.

Europavei 12 og riksveg 73: Ut over generelt forsterket vedlikehold er mellomriksveiene på Helgeland ikke nevnt i planen.

E-12 gjennom Sverige til Mo i Rana ble i 2011 tatt inn som framtidig ”grønn korridor” i Trans-European Transport Network (TEN-T). Veien er i dag en av de viktigste eksportkorridorene for fisk og industrivarer fra Helgeland og trafikken er raskt økende. Videre utbygging av Mo i Rana som transportknutepunkt vil gjøre denne korridoren stadig mer attraktiv for næringstransporter. Også en ny stor flyplass i Rana vil bidra til dette. En ev. oppstart av planlagte gruveprosjekt på svensk side vil medføre akutte behov for styrket bæreevne på norsk side i planperioden. (se også under ”Jernbane”)

RV73 er mellomriksvei og transportkorridor for Hattfjelldal og Grane kommuner. I tillegg benyttes den til grensetransport av næringslivet i Vefsn og Brønnøy kommuner. Veien ønskes opprustet til europaveistandard. Vektbegrensningen på 50 tonn må søkes løst slik at modulvogntogene kan utnyttes.

4.2.4 Uttalelser fra Salten:

Salten Regionråd

gir sin tilslutning til forslaget fra transportetatene om å styrke drift og vedlikehold. Dette vil imidlertid ramme flere vegprosjekter i Salten som foreslås forskjøvet i tid. Salten Regionråd mener derfor at rammene i NTP må økes til høyeste nivå eller mer, dette slik at bl.a. følgende vegprosjekter og oppgraderinger kan realiseres tidligere enn NTP forutsetter:

- E6 Hamarøy - omlegging nord og sør for Kråkmofjellet og tunnel gjennom Ulvsvågskaret
- E6 Saltdal - ny veg mellom Sørrelva og Borkamo
- RV 77 – Tunnel gjennom Tjernfjellet
- Utbedring av tunneler på E6 gjennom Salten
- Utbedring av E6 – jernbaneundergang ved Setså og Finneid bru
- Utbedring av RV80 mellom Løding og Valnesfjord
- Økt ramme til Bypakke Bodø

Europaveg 6: Salten Regionråd er glad for at det i forslaget til NTP gis prioritet til utbedringer av E6 i Hamarøy (omlegging nord og sør for Kråkmofjellet og tunnel gjennom Ulvsvågskaret) og Saltdal (ny veg mellom Sørrelva og Borkamo). Det er imidlertid skuffende at det først kommer til gjennomføring i siste del av perioden og under forutsetning om at rammene økes. Salten Regionråd mener at disse prosjektene må igangsettes tidligere, uavhengig av hvilken ressursøkning som legges inn i NTP.

Riksveg 77 - Tunnel gjennom Tjernfjellet

Riksveg 77 (og Rv 95 på svensk side) har generelt relativt bra standard i dag. Unntaket er den korte passeringen av Tjernfjellet, der framkommeligheten er så dårlig at dette er en avgjørende flaskehals for bruk av transportåren. Rv 77 er den korteste transportvei over grensen for næringsliv i Salten og store deler av nordre Nordland. Med bakgrunn i den betydning Rv 77 allerede har som transportkorridor over grensen, potensialet for økt trafikk, en betydelig miljø- og effektiviseringsgevinst for tungtrafikken, samt satsingen på "Barents Road" som internasjonal veiforbindelse/transportkorridor mener Salten Regionråd at tunnel gjennom Tjernfjellet (Rv 77) må være et prioritert vegprosjekt som realiseres i perioden 2014-2017. Salten Regionråd mener at dette må ses i sammenheng med utbedring av E6 mellom Sørrelva og Borkamo, da massehåndtering og effektiviseringsgevinster vil gjøre begge prosjektene betydelig billigere. Kravet om tunnel gjennom Tjernfjellet støttes også av næringsorganisasjoner både på norsk og svensk side, jfr. vedlegg.

Riksveg 80 er Nord-Norges mest trafikkerte vei, spesielt i byområdet. Den er også tilknyttet Bodø havn med transport av betydelige godsmengder og som gir Bodø en sentral rolle som transportknutepunkt. For riksvei 80 er det gjennom Bypakke Bodø lagt opp til utbygging av strekningen Hunstadmoen – Thallekrysset og delfinansiering av Thallekrysset – Bodø havn. Skal det oppnås gode forhold både for buss, bil og næringstransporten, slik at det bidrar til å styrke Bodø som transportsenter må den statlige andelen økes slik at alle nødvendige tiltak på Rv 80 inn til Bodø havn kan gjennomføres.

I tillegg er det viktig at utbedring av RV80 mellom Løding og Valnesfjord fullføres.

Økte rammer til Bypakke Bodø

I forslaget til NTP er den statlige andel lagt inn i siste periode, noe som kan skape utfordringer med henblikk på passeringssavgift og nedbetalingstid.

Et sentralt prosjekt som ikke er finansiert men som ligger inne i Bypakken er forlengelse av 4-feltsveien fra Hunstadkrysset til ny rundkjøring på Mørkved til Mørkvedveien. Dette er et viktig prosjekt for å gi Universitetet i Nordland en fremtidsrettet adkomstvei. Utviklingen av universitetet er en sentral oppgave for vertskommunen Bodø, og det arbeides aktivt for å sikre gode utviklingsmuligheter for det nye universitetet.

En økning i den statlige andelen kan sikre at dette prosjektet kan gjennomføres.

Tollregion Midt-Norge, Junkerdal tollsted

vet at transportørene på vinterstid vegrer seg for å kjøre Rv77 og i stedet velger andre grenseoverganger, noe som medfører at korteste vei ikke blir brukt og at transportkostnader og miljøutslipp øker. Tjenestemennene ved tollstedet blir på vinterstid ofte forsinket til/fra arbeide fordi vogntog og/eller trailere står fast på Tjernfjellet.

Nytt tollsted nær riksgrensen ventes å stå ferdig 2013-2014. Nå håper tollvesenet at tunnelen kommer med i perioden 2014-2017 sammen med E6 Borkamo-Sørelva.

Arjeplogs kommun

ser meget positivt på prosjektet tunnel gjennom Tjernfjellet og viser bl.a. til Länstransportplan för Norrbottens län 2010-2021, bl.a. at Rv95 Skellefteå-Arvidsjaur-Arjeplog-Bodø anses utgjøre et "strategisk tvärstråk" for godstrafikk og arbeidspendling, og at:

Forbedret trafiksikkerhet og øket fremkommelighet langs Rv95 kan, i kombinasjon med Tjernfjelltunnelen, vesentlig forbedre de øst-vestlige forbindelsene mellom Sverige og Norge.

Saltdal kommune

har 27.4.2012 sendt forespørsel til Statens vegvesen Region nord om utredning av muligheter for delfinansiering av *E6 Sørelva-Borkamo* med bompenger og evt. andre finansieringskilder.

Når det gjelder mulig delfinansiering av *tunnel gjennom Tjernfjellet*, peker kommunen i sin høringsuttalelse til FNTP 14-23 på tilbakeføring av 48 mill. kr fra DA-Bodø-midlene hvis Stortinget i juni 2012 bestemmer at kampflybasen ikke forblir lokalisert i Bodø. (jf. fylkestingssak 22/12)

4.2.5 Uttalelser fra Ofoten

Ofoten regionråd:

Planforslaget beskriver en ønsket prioritering av blant annet E6 og E10. Ofoten regionråd er enige i at disse viktige korridorene må prioriteres. Vi er tilfreds med at E6 Hålogalandsbrua ligger inne i planteknisk ramme og ser frem til en snarlig oppstart.

Det er svært beklagelig at utbedring av *E6 gjennom Narvik sentrum*, som ligger inne i dagens NTP er falt ut av planforslaget. E6 gjennom Narvik sentrum er i dag tungt trafikkert med stor andel av tunge kjøretøyer. Dette utgjør en betydelig risiko for gående og syklende, i tillegg til at det medfører betydelig svevestøv og annen forurensing. Narvik har en viktig funksjon som regionens sentrum og det er svært viktig at Narvik blir gitt de nødvendige forutsetninger til å utvikle et attraktivt bysentrum. Arbeidet med å legge E6 utenfor Narvik sentrum må startes så raskt som mulig.

Strekningen E6 Ballangen – Narvik er en viktig strekning for pendling mellom Ballangen og Narvik, i dag har om lag 350 personer yrkespendling fra Ballangen til Narvik. Strekningen er preget av smal og svingete vei og det foregår betydelig transport av gods på strekningen. Det er derfor viktig at strekningen blir utbedret snarest.

Ofoten regionråd ber om at den foreslåtte utbedring av og innkorting av *E10/Rv. 85 Evenes – Sortland* med ny kryssing av Tjeldsundet og tunell mellom Fiskefjord og Gullsfjordbotn får høyeste prioritet. Utbyggingen forventes å innebære en tidsbesparelse på 50 minutter på strekningen i tillegg til betydelig økning i regularitet og trafiksikkerhet. Dette vil være av stor viktighet for transport fra Lofoten, Vesterålen og Sør-Troms, utvikling av reiselivsnæringen, bedret trafikkgrunnlag for Harstad/Narvik lufthavn Evenes samt bedret internt transport i Midtre Hålogaland. En åpning av utvinning av olje og gass utenfor Lofoten og Vesterålen vil ytterligere gjøre behovet større.

For strekningen *E10 Riksgrensen – Trældal* bør det vurderes utbedring av vegstandarden slik at den blir bedre tilpasset moderne transportsystemer (lengre/tyngre vogntog).

Gang- og sykkelveier

Langs riksvegstrekingene i Ofoten er det flere strekninger hvor gående og syklende ikke kan ferdes trygt på grunn av stor belastning fra vegtrafikken. Det er behov for tiltak på følgende strekninger:

- RV. 827 Dragsarmen (Drag – kryss E6)
- E10/E6 Medby – Bjerkvik
- E10 Forra kryss – Dragvik
- E10 Kongsvik – bru for gang-/sykkelvei over Storelva

Riksvegferjer

FNT14-23 foreslår å gå bort fra faste målsetninger for tilbudet i riksvegferjesamband. Tre av disse sambandene ligger i eller har forbindelse til Tysfjord. Dersom en velger å gå bort fra disse målsetningene, er det av stor viktighet at de nye anbudskriteriene ivaretar næringslivets behov så vel som hensynet til personbefordring. For å dekke næringslivets transportbehov er det viktig at fergesambandet Drag-Kjøpsvik (Rv. 827) holdes døgnåpent.

Narvik kommune:

Narvik sentrum er sterkt trafikkbelastet. Utviklingen av Narvikterminalen/havna til trafikk-knutepunkt for godstransport, kombinert med øvrig byutvikling, har ført til høy trafikkvekst de siste årene. Narvik havn har status som stamnetthavn og er en av to norske havner som EU har tatt med i det Transeuropeiske nett for Transport (TEN-T). TEN-T -statusen setter også krav til både vegstandard og fremkommelighet til og fra godsterminalen.

Mye av godstransporten ut fra Narvikterminalen foregår om natten, noe som er til stor sjenanse for bosettingen langs E6. Årsdøgntrafikken på E6 gjennom byen er vel 15 000 kjøretøy, og strekningen er ulykkesbelastet.

Prosjektet E6 Sjømannskirka - Ornes (Narvik sentrum) omfatter bygging av tunnel for gjennomgangstrafikken. Arbeidet med kommunedelplan er i sluttfasen og blir fremma for vedtak høsten 2012. To alternative tunneltraseer med forskjellige kombinasjoner av tilleggstiltak er utredet. Med bakgrunn i utførte utredninger vil Narvik kommune sammen med Statens vegvesen fortsette arbeidet med ulike transport- og miljøfremmende tiltak i byen sammen med reguleringsplan tunnel. Narvik kommune har fattet prinsippvedtak om å gå videre med et opplegg for bompengefinansiering av prosjektet.

4.2.6 Uttalelser fra Lofoten

Lofotrådet

E10 Lofoten – Bjerkvik – Sverige: For sjømatnæringene er vegtransporten mot jernbanen i Narvik og Sverige den viktigste transportåren. I FNT14-23 er innkorting E10 Tjeldsundet – Gulletfjordbotn foreslått i programperioden 2018 – 2023 forutsatt at den økonomiske rammen økes med 45 %.

Innkorting av strekningen E10 Gulletfjordbotn – Fiskfjord – Kongsvik reduserer transporttiden fra Lofoten til Bjerkvik og jernbanen i Narvik med opp imot 20 minutter. Den reduserte transporttiden, blant annet for næringstransporten til og fra Lofoten, gir dette prosjektet uvanlig stor samfunnsøkonomisk nytte. Lofotrådet ber derfor om følgende prioritering:

- E10 Gulletfjordbotn – Fiskfjord – Kongsvik flyttes til programperioden 2014 – 2017
- Dette ”lønnsomme” vegprosjektet bør finansieres enten ved at rammen til NTP økes, ved direkte bevilgning eller som OPS-prosjekt. Beslutningen om oppstart av strekningen E10 Gulletfjordbotn – Fiskfjord – Kongsvik må senest komme på plass ved Stortingets behandling av NTP 2014 – 2023.

E10 Fiskebøl – Å: Lofoten er en av spydspissene i norsk reiselivsnæring. E10 gjennom Lofoten er en stor flaskehals for utviklingen av regionen. E10 er bygget for 1/3-del av den daglige trafikkmengden (kjøretøy/døgn) som benytter vegen i sommerhalvåret. På tross av den dårlige veistandarden er det årlige turistvolumet på over 800.000 besøkende og beregninger viser at både antallet besøkende og den årlige omsetningen kan doubles.

Dagens vegstandard og vegtraseer påfører næringslivet og arbeidspendlere helt nødvendige avstandsulemper. Reisetiden Svolvær – Å kan reduseres med i overkant av 20 %, noe som vil være en viktig forsterkning av bo- og arbeidsmarkedsregionen Lofoten. Flere av innkortingsprosjektene har en betydelig samfunnsøkonomisk nytte.

Lofotrådet har i samarbeid med Statens Vegvesen igangsatt arbeidet med Vegpakke Lofoten for å utbedre og effektivisere E10 gjennom Lofoten. Kommunene Moskenes, Flakstad, Vestvågøy og Vågan og Nordland fylkeskommune har gjort prinsippvedtak om bompenger for Vegpakke Lofoten. Statens Vegvesen starter arbeidet med KVVU for Vegpakke Lofoten sommeren 2012.

Både nasjonalt og regionalt vurderes Lofoten som en ”spydspiss” og motor for reiselivsutvikling. Vegpakke Lofoten med innkorting og effektivisering av E10 gjennom Lofoten bør omtales i NTP 2014 – 2023 som et viktig regionalt utviklingsprosjekt.

Uttalelse om Rv 80 Bodø – Røst – Værøy – Moskenes

- Reisetiden på fergesambandet rv 80 Bodø – Røst – Værøy – Moskenes kan kortes inn betraktelig. Det er et mål at reisetiden innen 5 år skal reduseres med 30 % (nytt og raskere fergemateriell).
- Det etableres minimum en daglig forbindelse mellom Røst, Værøy og Moskenes.

4.2.7 Uttalelser fra Vesterålen

Vesterålen Regionråd:

Som det fremgår av KVVU for E10/Rv85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukta vil utbedringen av strekningen bedre vilkårene for næringslivet og styrke regional utvikling ved å redusere avstandskostnadene i øst-vest-aksen (Sortland-Lødingen-Harstad-Narvik).

Etterslepet av vedlikehold på på vegnettet er stort og en oppgradering og utbygging av E6 og E10 bør videre få høy prioritet i regionen. Dette vil også være viktig for å bygge opp under lokalt næringsliv og de etablerte lokalsamfunn, gi reduserte klimagassutslipp og en bedre trafiksikkerhet.

4.2.8 Uttalelser fra NHO Nordland og Norges Lastebileierforbund (NLF) avd. Nordland

NHO Nordland vil fremheve følgende vegprosjekter:

- Utbedring av Rv83/E10/Rv85 Harstad-Sortland, og E10 Lofoten
- E6 Hålogalandsbrua
- E6 Utbedring og ombygging strekningen Fauske-Narvik
- E6/Rv 77 Strekningen Sørrelva-Borkamo, som må sees i sammenheng med tunnel gjennom Tjernfjellet.
- E6 på Helgeland. Helgelandspakken må på plass så raskt som mulig.

NLF Nordland:

E6 er prioritert som en av de viktigste veier for næringslivet!

FNTP14-23 prioriterer også tiltak knyttet til utfordringer med fjelloverganger i Nord-Norge.

Prioriterte prosjekt fra någjeldende plan kreves opprettholdt samt at tunnel gjennom Tjernfjellet blir løst i sammenheng med utbygging av E6 på nordsiden av Saltfjellet.

De store innsatsene som i følge FNTP14-23 kreves for å utbedre tunneler og bruer, må prioriteres høyt og nedfelles i en egen plan som beskriver fremdrift og ressursbehov. E6-tunnelene i Sørfold må gis høy prioritet.

Incentivordningen for mer godstransport på sjø og bane og økte avgifter på lastebil vil kunne medføre økte kostnader for næringslivet og må avveies mot prinsippet om like konkurransevilkår og markedstilpasning innen transportsektoren.

Det må være en forutsetning at utbygging av E10/Rv85 Evenes-Gullesfjordbotn-Sortland samt E10 Fiskebøl-Å kommer med som prioriterte prosjekter i NTP14-23. Selv med 45% økning av rammen er noen vegprosjekter i Nordland falt ut av FNTP14-23. Foruten Tjernfjellet/E6 Sørrelva-Borkamo må tunnel/omkjøringsveg for Narvik og Fauske, to av de mest trafikkbelastede byer i landet med svært mye tungtrafikk, settes høyt på prioriteringslisten.

Næringstransporter/verdiskaping må innføres som en viktig parameter for prioritering av vegprosjekter i tillegg til ÅDT.

NLF Nordland krever en raskere realisering av E6-prosjektene i fylket ved å akseptere fortsatt ferge drift over Tysfjorden i planperioden.

Bruk av bompenger nærmer seg et metningpunkt og belaster trafikksvake områder særdeles mye i det slike områder i Nord-Norge i tillegg har store avstandsulemper fra før med betydelig konkurransevridende effekt.

4.3 Fylkesrådets vurderinger om riksveger og riksvegferjesamband

4.3.1 Riksvegferjesamband

Fylkesrådet mener at nye anbudskriterier for det enkelte samband må ivareta næringslivets behov så vel som hensynet til personbefordring minst like godt som i dag. Også kapasiteten i turistsesongen må være tilstrekkelig – både av hensyn til reiselivsnæringen og av hensyn til næringslivets andre transporter. Fastsettelse av nye anbudskriterier må skje i samarbeide med regionale myndigheter.

Fylkesrådet viser til Lofotrådets uttalelse når det gjelder frekvens og reisetid i Norges lengste riksvegferjesamband. Riksvegferjesambandet Drag-Kjøpsvik må få døgkontinuerlig drift for å dekke næringslivets behov.

4.3.2 E6

Fylkestinget i Nordland gikk i sin høringsuttalelse i april 2012 om KVU E6 Mørsvikbotn-Ballangen inn for Statens foreslåtte konsept uten ferjefri kryssing av Tysfjorden, men forutsatte at man har ferjefri E6 som et fremtidig mål. Fylkesrådet mener at aksepten av fortsatt ferjeavhengighet på E6 i denne omgang, bør føre til en raskere realisering av de E6-prosjekter i fylket som er de viktigste for næringslivet.

E6 er den viktigste vegen i og for Nord-Norge, både for næringsliv og befolkning. Siden den norske sør-nord-gående jernbanen ikke går lengre nord enn til Fauske/Bodø, blir E6 den eneste delen av det norske landverts stamnettet som binder sammen de norske nordområdene og som forbinder Norges nordområder og sørområder. For en del av godstransporten finnes det ikke alternativer. En stor del av godstransporten må gå på E6 for å komme til en jernbaneterminal. E6 i Nordland har også stor betydning som lokal og regional vegforbindelse.

E6 på Helgeland

I FNTP14-23 foreslås – forutsatt lokalpolitisk enighet om delvis bompengefinansiering – at:

- i planteknisk ramme er det bare Helgeland Nord som igangsettes i 2014-2017, Helgeland Sør i 18-23
- i rammen +20% starter Helgeland Nord og Sør i 14-17 og Brattås-Lien i 18-23
- i rammen +45% starter alle de 3 Helgelandsprosjektene i første 4-årsperiode

Statens vegvesen opplyser at E6 på Helgeland vil bli forsinket med et år eller mer dersom Brattås-Lien skal komme først. Dette skyldes plansituasjonen og krav til ferdige reguleringsplaner før man fremmer stortingsproposisjoner.

Fylkesrådet mener at utbyggingen av E6 sør for Korgfjellet må starte med prosjektet Brattås-Lien (nær krysset med mellomriksvei 73 i Grane kommune) tidligst mulig i perioden 2014-2017 og så fortsette sørover.

Grunnet plansituasjonen langs forskjellige deler av E6 på Helgeland, og et ønske om at hele E6 Helgeland skal bli ferdig raskest mulig, finner fylkesrådet å måtte akseptere at utbyggingen starter på Helgeland nord. Brattås-Lien må imidlertid settes i gang så snart plansituasjonen og behandling på sentralt nivå gjør det mulig. Fylkesrådet antar at det kan utsette prosjektet Brattås-Lien med ca. ett år, men hele E6 Helgeland kan stå ferdig ca. ett år tidligere.

Fylkesrådet har ellers ikke forslag til omprioriteringer av prosjekter på E6 i Nordland, men fremhever viktigheten av at man får ramme +45%.

4.3.3 Mellomriksveger på Helgeland (Rv73 og E12)

Fra 2017 planlegger gruveselskapet Nickel Mountain å skipe ut ca 1,5 mill. tonn pr. år fra Storuman kommun over havn på Helgeland. Det kan skje via E12 over havn i Mo eller via Rv73 og E6 til havn i Mosjøen (Holandsvika).

E12 er ikke bygget for slike trafikkmengder. Statens vegvesen undersøker nå E12's bæreevne m.v. for å vurdere opprustning av veien.

Rv 73 er heller ikke bygget for slike trafikkmengder.

Vefsn kommune peker på at Rv73 også inngår i Nordic Logistic Corridor som om 2-3 år ventes å begynne å generere stadig mer godstransport mellom Sverige og havnene i Mosjøen og i Mo.

Fylkesrådet har i dag ikke godt nok grunnlag til å vurdere realismen i gruveplanene eller Nordic Logistic Corridor eller foreta en prioritering mellom de 2 mulige mellomriksvegene til hver sin havn på Helgeland. Fylkesrådet ønsker å ha et samarbeide med bl.a. Statens vegvesen om dette og viser også til det planlagte handlingsprogram for intermodale godstransporter, jf. pkt. 8.5 i forslaget til Transportplan Nordland 2013-2024 (annen fylkestingssak i dag).

Fylkesrådet mener Statens vegvesen bør holde høy planberedskap for å kunne gjøre nødvendige forsterkninger/utbedringer raskt.

4.3.4 Rv80 Fauske-Bodø og Rv77 (E6-riksgrensen over Graddis (Tjernfjellet))

Fylkesrådet er opptatt av at Bodø som transportsenter for regionen – og for fylket og for Nord-Norge – styrkes. Bodø har den ene av Nord-Norges 2 nasjonale lufthavner og er det ene av 2 steder i fylket med både stamnetthavn og stamnetterminal for jernbane (Narvik er det andre). Fylkesrådet legger stor vekt på gode og trafikksikre adkomstveger til både havn og jernbaneterminal.

Tunnel gjennom Tjernfjellet på Rv77 har massiv oppslutning i høringsuttalelsene fra Salten, inkl. det lokale tollvesenet. Prosjektet har også støtte fra Arjeplog kommun som også viser til gjeldende Länstransportplan for Norrbotten Län.

Fylkesrådet har i flere år støttet arbeidet for å få tunnelen på plass, men hadde ikke mulighet til å foreslå prioritering av Rv 77 i stamvegprioriteringen da fylkestinget behandlet FNTP10-19 i juni 2008 (fylkestingssak 38/2008). Dette skyldtes at Rv 77 på det tidspunkt ikke var klassifisert som stamveg (de eneste riksvegene etter 1.1.2010), men var i gruppen "øvrige riksveger", som skulle bli nye fylkesveger fra 1.1.2010. Rv 77 ble først våren 2009 overført fra gruppen "øvrige riksveger" til stamveger/riksveger som skulle forbli riksveger. Rv 77 kunne dermed heller ikke prioriteres da fylkestinget i desember 2009 behandlet sak om nye fylkesveger.

Rv 77 og Tjernfjellet falt dermed mellom 2 stoler når det gjaldt fylkestingets mulighet til å prioritere den direkte. Fylkestinget hadde imidlertid i nevnte sak 38/2008 E6 Sørrelva-Borkamo som sin prioritet 2 ved økt ramme (etter E6 Sommerset-Ulvsvåg + Kråkmofjellet), og med følgende merknad:

”Resterende finansieres ved bompenger. Realiseringen av denne vegstrekningen sees i sammenheng med tunnel gjennom Tjernfjellet. Massene fra tunnelprosjektet kan nyttes til utbedring av E6 på strekningen.”

E6 Sørrelva-Borkamo ligger nå inne i FNTP14-23 bare ved ”rammen + 45%” og ikke før i perioden 2018-23. Fylkesrådet mener at den lønnsomme kombinasjonen E6 Sørrelva-Borkamo + Rv77 Tjernfjellet må gjennomføres i planperioden og bør påbegynnes i første 4-årsperiode. En viktig del av Regjeringens nordområdestrategi er bedre transportmuligheter over riksgrensene i nord.

4.3.5 E10 og Rv85

Fylkeskommunen pekte allerede i saksfremlegget til høringsuttalelsen til FNTP10-19 på at Narvik med sine 15.000 kjøretøy (hvorav 1.300 tunge) gjennom hovedgaten hvert døgn, var det mest trafikkbelastede stedet i Norge i følge ukeavisen ”Dag og Tid”. (Med ”trafikkbelastet” mente ukeavisen hvilken ”tettstad eller by er det som slit mest med bil- og tungtransport rett gjennom sentrum”.) Fylkesrådet deler derfor Ofoten regionråds bekymring over at utbedring av *E6 gjennom Narvik sentrum*, som ligger inne i NTP10-19, er falt ut av FNTP14-23. E6 gjennom Narvik sentrum er i dag tungt trafikkert med stor andel av tunge kjøretøyer og utgjør bl.a. en betydelig risiko for gående og syklende.

Fylkesrådet viser også til at Narvik kommune har fattet prinsippvedtak om å gå videre med et opplegg for bompengefinansiering av prosjektet (E6 Sjømannskirka - Ornes (Narvik sentrum)) som omfatter bygging av tunnel for gjennomgangstrafikken.

Både Lofoten, Vesterålen, Sør-Troms og Ofoten er opptatt av å få forkortet avstandene til det intermodale transportsenteret Narvik og innen og mellom regionene i den langstrakte vekstregionen Midtre Hålogaland. Alle regioner ser det som viktig at de aktuelle tiltakene i området som omfattes av konseptvalgutredningen KVV E10/Rv85 Evenes-Sortland, gjennomføres så raskt som mulig. Bortsett fra rassikringsmidler til Lofoten, er det i FNTP14-23 bare start av E10/Rv85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukta som er nevnt, og da bare ved ramme + 45 %.

Fylkesrådet har ikke forslag til omprioriteringer i området, men mener at behovet for bedre veger i Midtre Hålogaland er en av grunnene til at rammen for veger i Nord-Norge må være minimum + 45 %.

4.3.6 Trafikksikkerhet på veg og økt sykling og gåing

Fysiske trafikksikkerhetstiltak rettes inn mot å forhindre møteulykker, utforkjøringer og påkjøring av fotgjengere og syklister. Bygging av møtefrie veger står sentralt for å forhindre møteulykker. Det er lagt til grunn at det er behov for midtrekkverk på alle veger med døgntrafikk over 6000 kjøretøy der fartsgrensen samtidig er 70 km/t eller høyere. Ut ifra dette er det beregnet et behov i Nordland for å bygge 13-14 km møtefri veg innen 2024. I tillegg kommer ny veg på strekningen Hunstadmoen-Thallekrysset på rv. 80 med knapt 5 km.

I Nordland er utforkjøringer hyppigste ulykketype med 35 % av totalt antall ulykker. Viktige tiltak i den forbindelse er oppsetting av siderekker, sikring av vegens sideterreng og utbedring eller skilting av overraskende og farlige kurver.

Fylkesrådet er fornøyd med at ambisjonsnivået i trafikksikkerhetsarbeidet skjerpes i forhold til inneværende NTP. For å ha et håp om å oppnå etappemålet er det avgjørende at det prioriteres tilstrekkelig med midler til trafikksikkerhetstiltak. I Nordland gjør kriteriene for midtrekkverk mht. trafikkmengde at det er relativt få strekninger som oppfyller disse. I vårt fylke, med mange utforkjøringer, er det desto viktigere at det avsettes nok midler til oppsetting av siderekkverk og sikring av vegens sideterreng.

FNTP14-23 foreslår å beholde det nasjonale målet om 8 % sykkelandel. Sykkelandelen i dag er omlag 4 % og har gått noe ned fra 2005 til 2009. Nedgangen er størst blant barn og unge mellom 13 og 17 år. For å nå det nasjonale målet må syklingen øke mest i byene fordi det er der det er lettest å få flere til å sykle. Sykkelandelen i byene må trolig opp på 10-20 % for å ha håp om å nå målet på 8 % sykkelandel.

Fylkesrådet mener at utbyggingen av infrastruktur for syklist har vært for liten de seinere årene. For å ha håp om å nå nasjonale mål om sykling må det settes vesentlig større trykk på tilrettelegging for denne trafikantgruppen. Behov for gang/sykkelveger må vurderes og evt. bygges i takt med nye veger eller ved opprusting av eksisterende veger.

5. Jernbaner

5.1 Noen punkter fra FNTP14-23

Fra kap. 3.7. Nordområdestrategien:

Det satses på å videreutvikle godsknutepunkt i Bodø for å få økt transport på sjø og bane.

Det satses på videreutvikling av godsknutepunkt i Narvik.

Potensialet for mer gods fra veg til bane er stort på Ofotbanen og Nordlandsbanen. Transportetatene vil skredsikre og bedre kapasiteten på Ofotbanen.

Sammen med svenske myndigheter utredes dobbeltspor/dobbelsporparseller på Ofotbanen/Malmbanan. Utbyggingen av dobbeltspor avhenger av finansiering hvor brukerne må bidra.

Transport gjennom nabolandene er viktig for Nord-Norge. Tilsvarende er transitttransport gjennom Norge av økende viktighet for våre naboland. Utsiktene for gruvedrift og mineralbaserte næringer på Nordkalotten og i Nordvest-Russland krever god kapasitet i transportsystemet gjennom Norge, særlig med jernbane til norske havner og videre sjøveien. Sverige og Finland vurderer nå transportbehovet i nord med tanke på tilgang til isfrie havner og dype farleder. Transportetatene vil videreføre samarbeidet med nabolandene i nord for å analysere behovet for samordnede utbedringer av transportinfrastrukturen.

Svenske myndigheter har planer om å forsterke vegnettet fra nye gruver inn mot Kiruna for eksport derfra via bane og sjø over norsk område. De har gitt uttrykk for et ønske om kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen og i Narvik havn. Behov for forsterking av bæreevnen på vegforbindelser til Norge blir også påpekt.

Fra kap. 5.4. om økonomiske prioriteringer

Hovedtilnærmingen til Jernbaneverket er i samsvar med en prioritering etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Drift og vedlikeholdstiltak samt fornyelse er generelt sett de tiltakskategoriene innen jernbane som gir høyest samfunnsøkonomisk avkastning. Godstiltakene gir også høy avkastning. Godsstrategien, og persontogtiltakene i IC-området gir best resultat i de samfunnsøkonomiske beregningene.

Utviklingsstrategi i rammen på +20 prosent kan gi satsing på enten person- eller godstrafikk

Transportetatene vil derfor legge fram to alternative strategier innenfor en ramme på +20 prosent. Den ene retter seg mest mot persontrafikk, mens den andre prioriterer gods.

Utviklingsstrategi i rammen på +45 prosent gir satsing på både person- og godstrafikk
Om rammen blir +45 foreslås det å sette av 1 milliard til elektrifisering av Trønderbanen, mellom Trondheim og Steinkjer.

En hensiktsmessig stasjonsstruktur er et viktig virkemiddel for å utvikle og markedsrette togtilbudet. Togets konkurransekraft overfor vegtransport ligger i rask transport mellom knutepunkter og stasjoner med et tilstrekkelig trafikkgrunnlag.

Fra kap 7.7 transportkorridor 7

Utviklingen av Nordlandsbanen omfattes av godsstrategien.

Trønderbanen er del av satsingen på regiontrafikk inn mot storbyene.

Ny Stjørdalselva bru og sporomlegging Hell omfatter ny dobbeltsporet bru over Stjørdalselva, og omlegging av spor til og med Værnes stasjon. Utbyggingen vil gi bedre avvikling av togtrafikken i kryssningspunktet mellom Nordlandsbanen og Meråkerbanen. Prosjektet er prioritert i rammene på +20 prosent og +45 prosent.

Elektrifisering av Trønderbanen er prioritert om rammen økes med 45 prosent.

I rammen på +20 prosent rettet mot gods og i rammen på +45 prosent prioriteres bygging av nye kryssingsspor.

Fjernstyring Mosjøen-Bodø ligger i alle rammer inne i perioden 2014-2017 (128 mill kr, jf. tabellen på s. 164-165). Jernbaneverket har foreslått oppstart i 2013.

Fra kap. 7.8 transportkorridor 8

Oftanbanen utvikles for å styrke godskapasiteten, utviklingen omfattes av godsstrategien og Nordområdestrategien.

Strekings- og terminalkapasitet for godstransport: I rammen på +20 prosent rettet mot gods og rammen på +45 prosent prioriteres følgende tiltakspakke:

- Narvik godsterminal og Narvik stasjon
- Kryssingssporforlengelse og oppgradering av Fagerneslinja
- Kryssingssporforlengelse på Bjørnfjell og Rombak
- Nye kryssingsspor på Djupvik og Søsterbekk
- Rombak omformerstasjon
- Økt kapasitet i banestrømforsyningen

Samlet gir tiltakspakken en kapasitetsøkning på 50 prosent.

Fra kap. 9.3.3 Full godssatsing

For å sikre et robust linjenett for godstrafikken kan det være aktuelt å utvikle løsninger som gir godstrafikken alternative linjer ved driftsavbrudd som følge av ras eller andre hendelser. Aktuelle strekninger for dette er bl.a. Meråker og gjennom Sverige til Narvik som reservebane for Nordlandsbanen. Det anbefales at det arbeides videre med utvikling av slike løsninger fram mot neste rullering av NTP.

5.2 Uttalelser fra regionråd m.fl.

5.2.1 Uttalelser fra Sør-Helgeland

Sør-Helgeland Regionråd mener at Nordlandsbanen må elektrifiseres.

5.2.2 Uttalelser fra Helgeland Regionråds område

Helgeland Regionråd:

Kapasitetsbegrensninger har lenge vært og er fortsatt en av de største utfordringene på Nordlandsbanen. Ønsker derfor flere kryssingsspor og at styrings-/sikringssystemer innføres snarest. Regionrådet sier seg tilfreds med at nytt fjerntogmateriell er/vil bli satt inn i persontrafikken. Miljøhensyn krever at arbeidet med elektrifisering av Nordlandsbanen må startes opp.

Konseptet NLC Corridor vil bidra til å flytte mengder av gods fra veg til jernbane. I denne sammenheng er det viktig å få vurdert ny jernbaneforbindelse Storuman - Vefsnregionen.

Vefsn kommune

Ser positivt på at fylkeskommunen gjennom sitt foreslåtte Handlingsprogram for intermodale godstransporter har tatt initiativ til å samordne prosesser på dette området.

Konseptet "Nordic Logistic Corridor" (NLC) skal etter hvert bidra til å flytte betydelig mengder gods fra veg til sjø og bane. En jernbaneforbindelse mellom Storuman kommun og havn på Helgeland vil være viktig for å kunne overføre ventede store volumer malm og annet gods fra veger som ikke er bygget for slike transportmengder.

En mulighetsstudie for en slik Helgelandsbane har gitt positive konklusjoner, og i 2012 og 2013 blir det gjennomført en fullverdig markedsutredning, før det i 2013 gjennomføres en forstudie av traséalternativer, som grunnlag for videre utredninger i samarbeide med Trafikverket og Jernbaneverket.

5.2.3 Uttalelser fra Indre Helgeland Regionråds område

Indre Helgeland Regionråd

støtter forslag om å øke godskapasiteten gjennom investeringer utenfor vår region (Alnabru-terminalen og utbygging/elektrifisering av Trønderbanen), men vil samtidig peke på at det bør legges inn større investeringer i kapasitetsøkning gjennom Helgeland dersom ikke dette skal bli en flaskehals for godstransporten både til/fra regionen og videre nordover.

En ny regional flyplass i Mo i Rana vil gi grunnlag for økt nærtrafikk med jernbanen. Sammen med de foreslåtte investeringene på vegsektoren må det legges til rette for kollektivtilbud og tilsvarende kapasitetsøkning tas inn i planene for jernbaneinvesteringene i transportplanperioden.

Forebyggende tiltak mot påkjørsler av vilt og rein på Nordlandsbanen bør få større oppmerksomhet i planverket.

Indre Helgeland Regionråd vil be om at det settes av utredningsmidler for en ev.

jernbaneforbindelse mellom det svenske godsknutepunktet i Storuman og Helgeland.

E-12 til Mo i Rana ble i 2011 tatt inn som framtidig korridor i Trans-European Transport Network (TEN-T). Dette fører til økt oppmerksomhet i Sverige om mulighetene for bruk av norsk havn.

Svensk gruveindustri har prosjekter under utarbeidelse som vil være avhengig av utskiping over Mo i Rana havn. Om noe av dette skulle bli realisert vil det sprengte kapasiteten på dagens veinett.

5.2.4 Uttalelser fra Salten

Salten regionråd

Nordlandsbanen spiller en viktig rolle for frakt av gods til og fra Nord-Norge. For å møte morgendagens krav og samtidig møte den veksten som jernbanelivet legger opp til må det settes fokus på gjennomgående opprusting slik at den fullt ut tilfredsstiller de til enhver tid gjeldende krav til sikkerhet, kapasitet, frekvens og fremføringshastighet. Det må jobbes for å få gode løsninger både på kort og lang sikt. Her er ferdigstilling av automatisering og bygging av nye kryssingsspor avgjørende, i tillegg til at generelt vedlikehold og opprusting av jernbanenettet må styrkes. Nordlandsbanen benytter diesellokomotiv i dag. Utviklingen i teknologi bør på sikt medføre utskifting av diesellokomotiv med gass- eller el-drevne togsett som vil ytterligere forbedre miljøregnskapet for Nordlandsbanen.

For Salten og spesielt aksene Saltdal - Bodø er det svært viktig at "Saltenpendelen" utvikles videre med hyppigere togavganger. Dette er avgjørende for å få en effektiv bo-, arbeids og service-region langs denne aksene, hvor det samlet bor nær 65.000 personer. Lokaltoget mellom Saltdal og Bodø har vært en stor suksess siden åpningen, men i dag er mangel på kryssingsspor og automatisering et hinder for flere togavganger. Ved å etablere automatisering og flere kryssingsspor kan frekvensen for "Saltenpendelen" økes betydelig.

Jernbanelivet har tidligere hatt med bygging av ny stasjon på Tverlandet i sin handlingsplan. Videre er det tidligere satt frem ønske om togstopp ved Reitan for personell tilknyttet Forsvaret. Fra Saltdal kommunes side er det også ønskelig med en forlengelse av Saltenpendelen til Røklund. Salten Regionråd ber om at utvidelse av kapasitet og avganger på Saltenpendelen og flere togstopp (Tverlandet / Reitan/Røklund) tas inn i NTP.

Fauske kommune

vil dessuten bygge Nord-Norge-banen mellom Fauske og Tromsø.

5.2.5 Uttalelser fra Ofoten

Ofoten Regionråd

Planforslaget understreker viktigheten av økt kapasitet på Ofotbanen og prioriterer en tiltakspakke som vil gi en kapasitetsøkning på 50 % samtidig som dobbeltspor på Ofotbanen utredes. Vi er imidlertid bekymret for at dette ikke vil være nok. LKAB alene planlegger å øke sin transport over Narvik havn fra dagens ca. 18 mill tonn til 28 mill tonn i 2015 og videre til 37 mill tonn i 2020. I tillegg kommer flere nye selskap inn med store mengder malm ut over Narvik havn, eksempelvis er Northland resources i rute med sin utbygging av midlertidig utskipningshavn på Fagernes og skal starte utskipning i 2013. Narvik havn har totalt fått meldt inn 55 mill i 2020, noe som utgjør over 300 % økning fra dagens nivå. Dersom kapasiteten på Ofotbanen skulle bli sprengt vil dette i stor grad påvirke de overordnede strategier om å få mest mulig gods over på kjøll og bane. Det er i dag 34 godstogsbevegelser til/fra Narvik hver uke. Det meste av det innkommende gods er varer til distribusjon i landsdelen. Utgående transporteres i dag 50 % av all fisk som transporteres med jernbane i Norge over Narvik (130-140.000 tonn). Det er all grunn til å frykte at denne transporten vil bli skadelidende om banens kapasitet skulle bli sprengt av malmtrafikk. Det er derfor av stor betydning at hastverket i saken understrekes!

Ad FNT14-23 kap. 3.14 Transportsektorens bidrag til utviklingen av reiselivsnæringen:

Kapittelet inneholder et punkt om å legge til rette turisttrafikk på jernbanen. Her nevnes Flåmsbana og Raumabanen. Ofotbanen nevnes ikke selv om Ofotbanen fremheves av mange som den mest spektakulære banestrekning i Norge. Det går 12 ordinære passasjertog inn og 12 passasjertog ut fra Narvik per uke. I tillegg går det sesongbaserte passasjertog. Staten kjøper i 2012 tjenester fra SJ for trafikk over Ofotbanen for til sammen 3,48 mill kr. Til sammenligning er statens kjøp på Meråkerbanen (Trondheim-Storlien) i 2012 på 13,6 mill kr for 2 tog i hver retning alle dager i hele året. Statens kjøp på Flåmsbanen er i 2012 på 14,5 mill kr for 4 tog. Det synes derfor som om det

kan ligge til rette for ytterligere statlig tilrettelegging for utviklingen av Ofotbanen som en turistdestinasjon.

5.2.6 Andre innspill

NHO Nordland:

Det er ennå behov for flere kryssningsspor på Nordlandsbanen. Man må kunne få på plass et signalanlegg helt frem til Bodø – det er for dårlig at man i 2012 må drive med manuell styring av jernbanen.

En må få på plass to spor på Ofotbanen. Behovet for utskipning av malm over Narvik havn er økende og to spor er eneste fremtidig alternativ.

5.3 Fylkesrådets vurderinger om jernbaner

Målt i tonn fraktet er Ofotbanen landets i særklasse største godsbane.

Målt i tonn-kilometer er Nordlandsbanen landets tredje største godsbane (etter Dovrebanen og Ofotbanen). Det betyr ikke at Nordlandsbanen og Ofotbanen er *bare* godsbaner.

5.3.1 Nordlandsbanen og Meråkerbanen

Fjernstyring av Nordlandsbanen frem til Bodø har vært utsatt flere ganger. Fylkeskommunen har derfor foreslått at man på Nordlandsbanen skulle gå direkte til det felles-europeiske og mer fremtidsrettede ERTMS for fjernstyring/sikring. Fylkesrådet er likevel tilfreds med at man som en relativt midlertidig løsning vil ferdigstille et annet fjernstyringssystem i første 4-års-periode.

Oppstart av det lenge etterlengtede men stadig utsatte prosjektet må skje i 2013, med ferdigstilling i 2015 eller 2016.

Fullført fjernstyring vil realisere effekten av lange kryssingsspor langs hele Nordlandsbanen og vil dermed gi en viss kapasitetsøkning i tillegg til noen andre forbedringer. Dette vil likevel ikke være tilstrekkelig til å gi rom for betydelig vekst i godstransporten kombinert med forbedret punktlighet og regularitet og regionaltogetilbud med rutetider som er bedre tilpasset reisebehovene. Til det trengs det flere og lengre kryssingsspor, tilstrekkelige tunnel-/lasteprofiler og en skinnegang med underbygning som både tåler mer vær og som tillater jevnere og noe høyere hastigheter enn i dag. Kryssingsspor synes ikke å være prioritert i rammen +20% rettet mot persontrafikk. Fylkesrådet mener at Samferdselsdepartementet bør velge godsrettet ramme + 20% dersom man ikke får gjennomslag for ramme ca. +45%. Fylkesrådet viser i den anledning til at godstiltakene/godsstrategien gir god samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

I følge en TØI-rapport om muligheter for overføring av gods fra bil til skip og bane, oppgis følgende tiltak å gi størst overføringseffekt fra veg til jernbane (i rekkefølge):

- Økte drivstoffavgifter
- Lengre kryssingsspor (lengre tog)
- Reduserte terminalkostnader for jernbane- og sjøtransport.

Den samme rapporten sier at det trolig største potensialet for økt jernbanetransport er knyttet til import og eksport.

Siden Nordlandsbanen ikke er elektrifisert, vil økte drivstoffavgifter virke annerledes for Nordlandsbanen enn for elektrifiserte baner. For noen år siden var Nordlandsbanen en del måneder pålagt en dieselavgift som svekket konkurranseevnen overfor parallell biltransport på E6. Både forholdet til konkurranseevnen overfor biltransport og mange europeiske kunders økede vektlegging av at bl.a. sjømat ikke bare skal komme fra rene farvann men også være transportert miljømessig mest mulig rent/grønt, gjør at godstog på Nordlandsbanen må få en mer miljøvennlig drift enn med dagens diesellokomotiver.

For Nordlandsbanen nord for Steinkjer anses LNG-drift på kort sikt, og senere Hydrogen-drift, fortsatt som en aktuell strategi. I tråd med fylkestingets uttalelse til FNTP10-19, mener fylkesrådet derfor at det snarest bør stilles midler til disposisjon for fullskala forsøk med LNG-drift (ombygging av et eller flere diesellokomotiver), og at det også vurderes om hydrogen kan være en mulig fremtidig løsning på linje med elektrifisering med hensyn til miljø og driftssikkerhet.

Nordland fylkeskommune ba i sin uttalelse til FNTP10-19 om ”direktespor” mellom Nordlandsbanen og Meråkerbanen for å kunne få raskere fremføring av godstog fra Nordlandsbanen til Sverige. Fylkesrådet er likevel tilfreds med forslaget i FNTP14-23 om ny dobbeltsporet bru over Stjørdalselva og sporomlegginger som vil gi bedre muligheter for rask overføring av gods på tog mellom Nordlandsbanen og Meråkerbanen. Tiltaket ligger inne i begge +20%-rammene og fylkesrådet forutsetter at forslaget blir gjennomført.

Fylkesrådet mener fortsatt at det er over Meråkerbanen det best kan utvikles en raskere transport for sjømat (og annet gods) fra deler av Nordland og Trøndelag til de sterkest voksende markedene i Øst- og Sentral-Europa. Her er muligheten for en raskest mulig overgang mellom Nordlandsbanen og Meråkerbanen avgjørende. Samtidig vil en på Hell stasjon også kunne sette opp egne blokktoget som kombinerer gods fra Nordland og Trøndelag.

Selv om Hell/Muruvik ikke skulle bli valgt som hovedterminal for Trøndelag, er det viktig at det også her legges til rette for omlasting og distribusjon av gods over Meråkerbanen til og fra Nordland og Trøndelag. Dette inkluderer lastegater som tillater på- og avlasting av trailere (traller) på hele tog.

I lys av dette er det også naturlig at Meråkerbanen snarest mulig blir elektrifisert frem til svenskegrensen (Storlien) slik at en unngår ekstra kostnader og tidstap med å måtte skifte lokomotiv ved grensepassering. Elektrifisering av denne banen bør skje samtidig med elektrifisering av Trønderbanen mellom Trondheim og Steinkjer.

Nordland fylkeskommune er for tiden engasjert i flere EU-finansierte prosjekt der Meråkerbanen står sentralt som fremtidig transportkorridor både for sjømat og industrielt gods. Fylkesrådet anser på denne bakgrunn Meråkerbanen interessant ikke bare som en ”reservebane” for trafikk til/fra Nordlandsbanen eller for trafikk over nordsvensk jernbanenett og Ofotbanen til/fra Narvik.

Fylkesrådet viser til at det for tiden pågår en kartlegging som viser at det er betydelige mengder inn- og utgående industrigods mellom Helgeland og Sør-Sverige og Polen/Tyskland som med fordel kan fraktes over Meråkerbanen. Fylkesrådet viser også til det kommende Handlingsprogram for intermodale godstransporter, under Transportplan Nordland.

Persontrafikk på Nordlandsbanen

Selv om fylkesrådet fremdeles anser Nordlandsbanen som enda viktigere for godstransport enn for persontransport, er det viktig å opprettholde det persontogtilbudet man har i dag og å videreutvikle det på de strekninger der behovet/markedspotensialet er størst eller økende. Fylkesrådet vil her vise til behovet for gode rutetilbud for vekstregionene Helgeland og Salten.

Togtilbudet for intern transport på Helgeland bør bedres, særlig mellom Mosjøen og Mo i Rana.

For ”Saltendelen” ønskes bedre kapasitet, frekvens, utvidet åpningstid og flere stasjoner.

Fylkesrådet viser for øvrig til annen fylkestingssak i dag om stasjonsstruktur på Nordlandsbanen, og til arbeidet med Transportplan Nordlands foreslåtte Handlingsprogram for kollektivtransport.

Helgelandsbane

Både Helgeland Regionråd og Indre Helgeland Regionråd ønsker å få utredet mulighetene for en Helgelandsbane – og i så fall hvilken – fra Storuman. Storuman har jernbaneforbindelse til logististikk-senteret i Umeå og har malm som ønskes utskipt over havn på Helgeland fra 2017. Inntil videre vil en Nordic Logistic Corridor (NLC) mellom Umeå og havn på Helgeland kunne gå på veg. En kombinasjon av behov for transport av ca. 1,5 millioner tonn pr. år fra gruver i Storuman kommun på bane eller forsterket veg til havn på Helgeland fra 2017, og mer trafikk over NLC – bl.a. grunnet EU's svoveldirektiv som innføres i 2015 og som vil gi kraftig økede avgifter for skipstransport i Østersjøen – tilsier at en mulig Helgelandsbane bør vurderes nærmere i samarbeide med bl.a. Västerbotten Län og svenske transportmyndigheter.

Fylkesrådet ønsker å ha et samarbeide med bl.a. Statens vegvesen og Jernbaneverket om dette og viser også i denne forbindelse til det planlagte Handlingsprogram for intermodale godstransporter under Transportplan Nordland.

«Nord-Norgelinjen»

Nord-Norge har gjennom Tollpost-Globe's rutetilbud med containerskipet «Tege» i mange år hatt et vel innarbeidet transporttilbud for containerisert gods i forlengelsen av Nordlandsbanen nordover fra Bodø via Lofoten/Vesterålen, Harstad og Finnsnes til Tromø og Alta. Ruten har høy regularitet, svært effektive laste/losseoperasjoner og har avlastet vegnettet for et stort antall biler. Tollpost-Globe's avtale med rederiet utløper i 2014.

En utredning gjennomført i 2011 i regi av Landsdelsutvalget, Bodø havn og Nordland fylkeskommune, og i samarbeid med de viktigste samlasterne i Norge, konkluderer med at det vil være fullt mulig å drive et nytt og forbedret tilbud ("Nord-Norgelinjen") på kommersiell basis, men ingen vil alene påta seg risikoen i forbindelse med en oppstartsperiode.

FNTP14-23 peker på Meråkerbanen via Sverige til Narvik som reservebane for Nordlandsbanen for å sikre et robust linjenett ved driftsavbrudd som følge av ras eller andre hendelser. Det anbefales at det arbeides videre med utvikling av slike løsninger fram mot neste rullering av NTP.

Fylkesrådet slutter seg til anbefalingen og mener at den bør føre til raskere elektrifisering og andre forbedringer av Meråkerbanen.

Men fylkesrådet vil samtidig påpeke at Nord-Norge også har behov for en reserveløsning for miljøvennlig transport dersom overbelastning, ras eller andre hendelser skulle ramme Ofotbanen eller aktuelle deler av det nordsvenske jernbanenettet. Nordlandsbanen og ruten med "Tege" fra Bodø har til viss grad representert en slik alternativ løsning (bortsett fra for malmtransporten og andre lokale transporter på Malmabanen/Ofotbanen).

Fylkesrådet mener at staten bør bidra med fødselshjelp til å få sjøsatt "Nord-Norgelinjen" som det nye og forbedrede konseptet til erstatning for dagens kombinasjon Nordlandsbanen-"Tege". En finansieringsordning på linje med EU's Marco Polo-program vil kunne løse denne utfordringen. Fylkesrådet mener derfor at transportdepartementene bør vurdere å benytte Nord-Norgelinjen som et pilotprosjekt for å prøve ut en ny incentivordning/finansieringsordning som nevnt i FNTP14-23.

Ofofbanen

De planlagte tiltakene på Ofofbanen vil – under forutsetning av at Jernbaneverket får en ramme på +45% eller at en eventuell ramme på +20% rettet mot godstransport og ikke mot persontrafikk – føre til en kapasitetsøkning på 50% når hele tiltakspakken er gjennomført. Med bakgrunn i Nordområdestrategien og varslet sterkt øket malmtransport, mener fylkesrådet det er åpenbart at tiltakspakken for Ofofbanen må gjennomføres raskt og uavhengig av ramme. Forlengelse av kryssingsspor bør planlegges slik at de vil passe inn i en senere dobbeltsporet bane

Ofofen Regionråd oppgir at Narvik havn totalt har fått meldt inn 55 mill. tonn i 2020, noe som utgjør mer enn en 3-dobling av dagens nivå. Det hjelper da lite med en kapasitetsøkning på 50% på Ofofbanen. I St. meld 7 (2011-2012) *Nordområdene, Visjon og virkemidler* fastslår Stortinget at *dersom "dagens transportprognoser slår til, vil det kunne bli behov for dobbeltspor på strekningen. På kort sikt må kryssingsmulighetene styrkes"*. Fylkesrådet er opptatt av at dette følges opp i Nasjonal Transportplan.

Fylkesrådet ser derfor positivt på at Jernbaneverket sammen med svenske myndigheter nå vurderer dobbeltspor/dobbeltsporparseller på Ofofbanen/Malmmbanan, og at fylkeskommunen er blitt invitert til idéugnad for utredning dobbeltspor på Ofofbanen.

Til orientering gjengis følgende fra Prop. 111 S (2011-2012) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2012 (foreløpig utgave av 15.5.12)

Malmsekskapene Luossavaara-Kiirunavaara AB (LKAB) og Northland Resources AB (NRAB) planlegger å øke volumet av malmtransport på Ofofbanen. For å legge til rette for å kjøre flere malmtog er det nødvendig å gjennomføre kapasitetsøkende tiltak på Ofofbanen. Jernbaneverket har forhandlet med LKAB og forhandler med NRAB om finansieringsløsninger for tiltak på Ofofbanen.

NRAB planlegger å starte opp ny malmtransport fra 2013/14. For å legge til rette for dette er det nødvendig å gjennomføre forsert vedlikehold samt oppgradering til 30 tonns aksellast på Fagerneslinja (toglinjen mellom Narvik stasjon og Narvik containerhavn). Det er også nødvendig med tilpasninger på Narvik containerhavn som utskipingshavn for NRAB. Jernbaneverket har i forhandlinger med NRAB lagt til grunn at oppgradering av Fagerneslinja og tilpasninger på Narvik containerterminal dekkes av NRAB i form av anleggsbidrag på totalt 231 mill. kroner, da dette er tiltak som må gjennomføres ut fra transportbehovet til NRAB. Jernbaneverket vil selv dekke forsert vedlikehold av Fagerneslinja. Det foreligger hovedplan for de planlagte tiltakene med en samlet kostnadsramme på om lag 447 mill. kroner og en samlet styringsramme på om lag 392 mill. kroner.

Det foreslås å bevilge 100 mill. kroner på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for å dekke Jernbaneverkets utgifter i 2012 til oppgradering av Fagerneslinja og tilpasninger på Narvik containerterminal.

Dersom kapasiteten på Ofofbanen skulle bli sprengt, vil dette i stor grad påvirke de overordnede strategier om å få mest mulig gods over på kjøll og bane. Fylkesrådet mener at Ofofbanen må kapasitetsforbedres i samsvar med forventet økende transport av malm, og for å legge til rette for videreutvikling av annen togtransport (fisk, containergods og persontog – herunder turisttrafikk). Fylkesrådet tror ikke det blir mulig uten dobbeltspor. Fylkesrådet mener at det må bygges dobbeltspor på Ofofbanen i god tid før det er for sent å utnytte de mulighetene dobbeltspor ville gitt.

6. Sjøfart og fiskerihavner

6.1 Noen punkter fra FNT14-23

Fra kap. 3.3.3 om anbefalinger for mer gods på sjø og jernbane (pkt. 6 og 7)

Insentivordning for overføring av gods til sjø og bane.

Det innebærer høy risiko og krever nok kapital for å utvikle nye transportløsninger.

Transportetatene mener det bør opprettes en toppfinansieringsordning for å støtte nye innenlandske tilbud med potensial for å overføre gods fra veg til sjø og bane eller redusere vegtransport.

Ordningen kan etableres etter modell av EUs Marco Polo-program som allerede kan benyttes for grensekryssende tiltak. Godkjente prosjekter bør få støtte over flere år, slik at nye tilbud får tilstrekkelig tid til å etablere et stabilt markedsgrunnlag. Foreslått insentivordning bør også kunne benyttes til demonstrasjonsprosjekter.

Reduserte avgifter på sjøtransport

Transportetatene foreslår at nedtrappingen av statlige avgifter for sjøtransport og generelle sjøsikkerhetstiltak videreføres. Transportetatene foreslår også at statlige avgifter og gebyrer i større grad tar hensyn til skipenes miljøklassifisering. Flere havner har innført lavere havneavgifter for skip med lave miljøutslipp.

Fra kap. 5.5. Prioriteringer i Kystverket

Virkemidler for godsoverføring

Ulik kostnadsstruktur mellom veg og sjø, kombinert med et komplisert gebyrsystem ved sjøtransport er konkurransehemmende element som ikke legger til rette for økt godstransport til sjøs. På grunnlag av gjeldende NTP er det tatt en politisk beslutning om at sikkerhetsgebyret for skipstrafikk skal bort og at kystgebyret fases ut. Kystgebyret forutsettes å være borte før 2014. Det anbefales en gradvis og målrettet reduksjon i losgebyr for å bedre sjøtransportens konkurranseevne.

Fiskerihavner og tilskudd til kommunale fiskerihavner

Fiskerihavnetiltak skal bidra til bedre og tryggere havner som kan ta i mot en variert fiskeflåte i endring. Nye tiltak og vedlikehold blir prioritert ut fra kriterier som marin verdiskaping, bidrag til levende kystsamfunn, regional utvikling og sjøsikkerhet.

Inkludert i virksomhetsområdet er også tilskudd til kommunale fiskerihavner. Kystverket vil i løpet av planperioden foreta en gjennomgang av ordningen med tilskudd til kommunale fiskerihavner. Den årlige fordelingen mellom fiskerihavner og tilskudd til kommunale fiskerihavner blir gjort av Fiskeri- og kystdepartementet.

Fra transportkorridorkapittelet (7.7 og 7.8)

Tabellene nedenfor viser innbyrdes prioritering (pr.) av farledstiltak for hver av korridorene 7 og 8. Av de stedsbestemte tiltakene har vi her bare tatt med farledstiltak i Nordland, + Tjeldsundet.

Korridor 7:

Pr. Tiltak	Planteknisk			
	- 20 %	ramme	+ 20 %	+ 45 %
1 Olstokvær, Meløy	X	X	X	X
2 Innseiling Bodø	X	X	X	X
3 Mindre farleds- og merketiltak	X	X	X	X
7 Innseiling Rana		X	X	X
8 Stabbsundet, Meløy			X	X
9 Innseiling Sandnessjøen, Alstahaug			X	X
10 Alstahaugfjorden, Alstadhaug			X	X
11 Åmøy, Rødøy/Meløy			X	X

Korridor 8:

Pr. Tiltak	Planteknisk			
	- 20 %	ramme	+ 20 %	+ 45 %
2 Mindre farleds- og merketiltak	X	X	X	X
4 Grøtøyleden, Steigen	X	X	X	X
6 Raftsundet, Vågan/Hadsel	X	X	X	X
7 Tjeldsundet, Harstad, Troms		X	X	X
8 Risøyrenna II, Andøy			X	X
9 Hamarøygrunnen, Lødingen			X	X
10 Innseiling Østre Svolvær, Vågan			X	X
11 Landegode, Bodø			X	X
12 Bognes - Lødingen, Ballangen			X	X

Begge korridorer: Innenfor mindre farleds- og merketiltak prioriteres merking for hurtigbåter. Nasjonal prioritering med angivelse av hvilke beløp som foreslås for det enkelte prosjekt i hhv. første 4-årsperiode og i siste 6-årsperiode finnes i tabell på side 166 i FNTP14-23.

På s. 167 finnes prioriteringer og beløp for fiskerihavnetiltak. Av den fremgår det at Napp (Flakstad) er det eneste tiltaket i Nordland foreslått for perioden 2014-17. Røst og oppstart Andenes er foreslått for 2018-23 i planteknisk ramme. Ved ramme +20% kommer også Hovden (Bø) inn i andre periode og bevilgningene til Andenes øker. Ved ramme +45% kommer også Laukvik (Vågan) inn og Andenes blir fullfinansiert.

6.2 Uttalelser fra regionråd m.fl.

6.2.1 Uttalelser fra Sør-Helgeland

Sør-Helgeland Regionråd og Brønnøy kommune:

Brønnøyleden, innseilingslei sør for Vega må prioriteres og gjeninnsettes på sin opprinnelige plass i Kystverkets Handlingsplan for farleder. (*Brønnøy havn* gir en lengre begrunnelse for det.) Losplikten må gjennom revisjon forenkles samtidig som sikkerheten i farledene beholdes

Sømna kommune

mener Berg havn bør være suppleringshavn for regionsenteret havn i Brønnøysund, dette som bidrag til mer effektive havneløsninger.

6.2.2 Uttalelser fra Helgeland Regionråds område

Helgeland Regionråd:

For å bedre konkurranseevnen for sjøtransport må losgebyret i likhet med sikkerhetsgebyret og kystgebyret fjernes. Finansieringen av lostjenesten bør i sin helhet være et offentlig ansvar.

Et fortsatt arbeid for å sikre/utbedre farleder og navigasjonsinnretninger må prioriteres. Vi sier oss glad for at arbeidet med bedring at hurtigbåtfarleden fra Træna er igangsatt.

Sandnessjøen havn er nå i ferd med å bli etablert som et hovednav for godstransporter knyttet til de nye vekstnæringer - særlig innenfor oljerelatert virksomhet. Vi stiller oss derfor undrende til at det fortsatt kun er havna i Mo som utpekes til stamnetthavn for Helgeland.

Vi er imidlertid glad for at det nå i planforslaget slås fast:

Nåværende regime med utpeking av havner og stamnetthavner har ikke hatt tilstrekkelig effekt i forhold til styrking av sjøtransport.

Arbeid for å få et betydelig mer oppdatert og fremtidsrettet grunnlag for å finne de beste lokaliseringene for fremtidige knutepunkt-/stamnetthavner må derfor igangsettes snarest mulig. Det pågående arbeidet med etablering av Helgeland havn IKS vil ha stor betydning for fremtidig havnestruktur, og dette må vektlegges i arbeidet.

6.2.3 Uttalelser fra Indre Helgeland Regionråds område

Indre Helgeland Regionråd:

Kystverkets videre prioriteringer for sjøsikkerhetssystemer og infrastrukturtiltak i farledene er viktig også for kommunene i IHR.

FNTP14-23 vektlegger en tjenlig havnestruktur der de viktigste innseilingskorridorene skal prioriteres. Indre Helgeland Regionråd er tilfreds med at Mo i Rana Havn er nevnt som stamnetthavn for Helgeland, og at bedring av innseilingsforhold her er prioritert i Kystverkets handlingsplan.

Ett av rammevilkårene for transportsystemene langs kysten skal også omfatte fortsatt daglige anløp av Hurtigruten i 34 havner langs kysten fra Bergen til Kirkenes. Likeså et nett av hurtigbåter og ferger som er avgjørende for samfunns- og næringsliv i regionen. Dette krever en ramme i NTP som gir rom for videreutvikling av navigasjons- og sikkerhetssystemene langs kysten.

6.2.4 Uttalelser fra Salten

Salten Regionråd:

Bodø er landsdelens største og viktigste intermodale knutepunkt for godstrafikk hvor blant annet Nordlandsbanen spiller en viktig rolle sammen med Bodø havn hvor samlokalisering gjør det enkelt med direkte overføring av containere mellom bane og båt.

Bodø havn er Nord-Norges største containerhavn med overføring av containere mellom bane og båt hvor gods som ankommer med Nordlandsbanen omlastes til containerskip for videreføring til Lofoten, Vesterålen, Troms og Finnmark. I dag opereres denne formen for transportløsning i landsdelen gjennom et samarbeid mellom transportør og rederi. Kontrakten for ruten utløper i 2013/2014. Salten Regionråd ber statlige myndigheter om å tenke innovativt for å løse dette, gjerne i samarbeid med private aktører.

Innseilingen til Bodø er en av de mest trafikkerte farleder i Nordland. Leden er enkelte steder smal og skipene må foreta kursendringer for å komme inn til Bodø. Derfor er det gledelig at Kystverket har opprettholdt tiltaket og som fremgår av FNTP14-23 om utdyping og bedre merking av innseilingen til Bodø.

Bodø havn er definert som stamnettshavn uten at det gir muligheter for medfinansiering av nødvendige tiltak. Det burde være en klar strategi om statlige investeringsmidler til utbedring av infrastruktur i selve havneterminalen for å få mer gods over til sjø og bane. Med innføring av forslaget om en "Insentivordning for overføring av gods til sjø og bane" bør det gis åpning for nettopp denne type tiltak.

Sjøfart med riksvegfergesamband

For transport av gods til/fra Værøy og Røst har det over flere år vært ytret ønske om bruk av "førerløse kjøretøy" for å redusere transportkostnadene.

Bodø kommune har en lengre versjon med omtrent samme innhold, men peker i tillegg på at det for å styrke Bodø havn og dens samlokalisering av jernbaneterminalen må foretas en omlegging av Rv80 mellom havn og jernbane, slik at direkte kontakt oppnås.

6.2.5 Uttalelser fra Ofoten

Narvik kommune:

Utviklingen av Narvikterminalen/havna til trafikk-knutepunkt for godstransport, kombinert med øvrig byutvikling, har ført til høy trafikkvekst de siste årene. Narvik havn har status som stamnettshavn og er en av to norske havner som EU har tatt med i det Transeuropeiske nett for Transport (TEN-T). TEN-T -statusen setter også krav til både vegstandard og fremkommelighet til og fra godsterminalen.

6.2.6 Uttalelser fra Lofoten

Lofotrådet:

Utviklingen både i sjøtransporten og i fiskerinæringen medfører økende krav til sikkerhet og stadig større fartøy. Det er avgjørende at havnene med tilhørende seilingsleder merkes og utdypes i takt med denne utviklingen.

Den planlagte transportruten "Nord-Norgelinjen" (tog Oslo – Bodø og båt videre til Tromsø og Alta) må anløpe Lofoten.

I FNTP14-23 er havnene Napp, Røst og Laukvik tatt med. Ballstad og Røst er eksempler på noen av de utfordringene fiskerihavnene i Lofoten sliter med. Under Lofotfisket er Røst "hjemmehavn" for 600 båter som fører i land 20 mill. kg fisk. Ballstad har behov for å kunne ta inn større båter, fiske- og godsåter, spesielt båter som skal til slipp. Øvrige fiskerihavner som har utfordringer er Skrova, Hopen, Henningsvær, Hamnøy, Ramberg og Tangstad.

De marine næringene er viktig for Lofoten. Lofoten er sammen med Vesterålen den viktigste fiskeriregionen i Nordland. Betydelige godsmengder genereres i dette området. Det er derfor ikke akseptabelt av den maritime leden gjennom Lofoten og Vesterålen nedgraderes.

Det er positivt at FNTP 14-23 omfatter midler til utbedring av Raftsundet. For å sikre en tilfredsstillende standard i framtiden må Raftsundet – Sortlandsundet med tilknytning til Leknes og Svolvær få status som *maritim stamled* på linje med Tjeldsundet. Kysttransporten gjennom Midtre Hålogaland bør ivaretas i to likestilte maritime korridorer – *Ytre og Indre maritim korridor*.

Uttalelse:

Skipsleden gjennom Raftsundet og Sortlandsundet med tilknytning til Leknes og Svolvær må få status som *maritim stamled* – *Ytre maritim korridor*.

Vestvågøy kommune

Containerfrakten med båt fra Bodø og nordover er stor og viktig og kommunen støtter at det kommer et nytt opplegg med nye båter. Det er viktig at det nye opplegget har kapasitet til også å anløpe Lofoten/Leknes havn regelmessig.

Man bør snarest få en utdyping av Ballstad fiskerihavn slik at man kan betjene større fiskefartøy som stikker dypere enn havnen i dag er dimensjonert for.

6.2.7 Uttalelser fra Vesterålen

Vesterålen regionråd

Gode havner som kan ta i mot fartøy er viktig for næringsutviklingen i Vesterålen og mangler på utbedringer er en reell trussel mot videreutvikling av våre fiskerisamfunn. Det er derfor bekymringsfullt at det settes av relativt små midler til havneutvikling og i særdeleshet til fiskerihavner. Vesterålen regionråd beklager at innseilingen til Hovden havn i Bø kommune som tidligere var innarbeidet i NTP06-15 er foreslått endret til å gjennomføres først i 2018. Videre at innseiling til Myre havn (i Øksnes kommune) med oppgradering av innseilingsforholdene sammen med bygging av ny molo, medtatt i handlingsperioden 2014-2019, i FNTP14-23 er falt ut i sin helhet. Vesterålen regionråd forutsetter at grunnen til at de ovennevnte havneprosjektene er forsinket og falt ut skyldes feil, mangler eller andre forhold og at prosjektene derfor starter opp snarest og gis høyeste prioritet.

Samtidig er regionrådet meget positiv til at det i planperioden under kapittelet for fiskerihavner er inntatt flere viktige prosjekt for Vesterålen. Satsingen på Andenes havn i tråd med det foreliggende forslaget vil ha stor betydning for utvikling av fiskerinæringen i Vesterålen og Andøy. Regionrådet vil i denne sammenheng peke på viktigheten av at NTP14-23 får en ramme på minst +45%.

Vesterålen har behov for fremtidsrettede transportløsninger. Sjøtransporten av gods må styrkes slik at den blir et reelt alternativ til vegtransporten. Stamleden fra Bodø og nordover går i dag gjennom Tjeldsundet og betjener ikke Vesterålen. Til tross for dette velger næringsliv og transportører utelukkende seiling gjennom Vesterålen for den godstransporten som går på båt. Det må derfor

prioriteres en parallell maritim transportkorridor med Tjeldsundet gjennom Raftsundet og Risøyrenna. Med dette vil innseiling og infrastruktur være statens ansvar, slik at den parallelle maritime transportkorridoren blir utbedret, vedlikeholdt og merket på en slik måte at sikkerheten og tilgjengeligheten for all trafikk er ivarettatt.

Bø kommune

utdyper kravet om få utdypingen av innseilingen til Hovden havn (vel 10 mill. kr) fremskyndet til 2014.

Andøy kommune

har stor forståelse for at det er et stort behov for ressurser til utbedring av farleder. Vi er imidlertid betenkt over forskyvning av ressurser fra kapittelet for fiskerihavner for å løse denne utfordringen. Det bes om at farled gjennom Raftsundet og Risøyrenna likestilles med Tjeldsundet og blir stamled. For å trygge anløp av gods- og reiselivstransport er det nødvendig med en med en utvidelse og fordypning rundt kaianlegget i Risøyhamn. Andøy kommune ber derfor om at anløp Risøyhamn tas med i NTP14-23.

6.2.8 Andre

NHO Nordland

peker på Nordlands avhengighet av båtruter og fergesamband og at det for reiseliv og andre næringer er viktig at dette transporttilbudet er godt og koordinert. Dette er et kontinuerlig arbeid som gjøres og må settes på dagsorden jevnlig.

Utbygging av havner og satsing på skipstrafikk må ses i sammenheng med godstrafikken i regionene i Nordland. Dette blir spesielt viktig knyttet opp mot den utskiping som skjer i Narvik og Bodø hvor relativt sett mye gods går fra jernbane til båt. Det blir viktig å styrke slike knutepunkter slik at næringslivet får opprettholde gode og nødvendige logistikkruiter.

Innenfor fiskeri og fiskerihavner er det viktig at en klarer å oppgradere og vedlikeholde skipsleder og havner som i dag har stor aktivitet og som næringen er helt avhengig av.

Fiskeridirektoratet Nordland:

Fiskeri- og havbruksnæringen er en av fastlands-Norges største eksportnæringer. Sjømatsektoren er svært transportintensiv. Frakt av mat stiller også krav om et raskt og pålitelig transportnett.

Kostnadene med å få varene ut til markedet er store. I særlig grad for bedriftene i Nord-Norge på grunn av de lange avstandene til hovedmarkedene. En forbedring av transportstrukturen vil være et vesentlig bidrag for å styrke nordnorsk sjømatsektors konkurransekraft. Fiskeridirektoratet region Nordland vil understreke betydningen av at næringen selv gis anledning til å definere begrensninger og mulige tiltak som kan bidra til et mer effektivt transportsystem.

Tidsaspektet og leveringspunktligghet er helt avgjørende ved levering av fersk sjømat.

Mengden ilandført fisk og solgt oppdrettet fisk i Nordland har økt betydelig siden årtusenskiftet.

Ilandført mengde fisk har økt med 37 %, fra 358.000 tonn i 2000 til 492.000 tonn i 2011. Solgt mengde oppdrettet fisk har økt med 132 %, fra 88.000 tonn i 2001 til 205.000 tonn i 2010.

Nordlands andel av oppdrettet fisk i Norge har også økt med 3 % fra 17 % til 20 % i samme tidsrom.

Både av miljøhensyn og for å kunne ta unna økende mengder fisk og fiskeprodukter, er det en prioritert målsetting å øke transporten med bane. Fiskeridirektoratet region Nordland vil i den forbindelse understreke behovet for utbedring av veinettet inn til Narvik fra Lofoten, Vesterålen og Troms. Det er betydelige mengder fersk fisk, villfanger hvitfisk og oppdrettslaks som går på vei til Narvik enten for omlasting på bane eller videre med bil over Bjørnefjell. Når det gjelder sistnevnte vil vi støtte opp om lengre åpningstider ved grensepasseringen på Bjørnefjell. Fiskeridirektoratet region Nordland vil understreke betydningen av bygging av Hålogalandsbrua på E6 ved Narvik og

utbyggingen av E10/rv 85 på strekningen Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukta i Nordland og Troms (Transportkorridor 8).

Selv om økende mengder fisk transporteres med bane, øker også biltransporten. Fiskeridirektoratet region Nordland er derfor opptatt av at det blir en standardheving av hele E6 gjennom fylket. Vi vil spesielt understreke behovet for utbedringer fra Saltfjellet og sørover og er glad for de planer som foreligger her for transportkorridor 7.

Slakteri-/produksjonsanleggene er lokalisert ute ved kysten, og på øyer. Tilstrekkelig fergekapasitet og avganger og gode tilførselsveier til stamnettet (E6 og jernbane) er av helt vesentlig betydning for fiskeri- og havbruksnæringen i hele Nordland fylke.

Om fiskerihavner og farleder

En utvikling i retning av større og mer dyptgående fiskefartøyer og fraktefartøyer som skal skipe ut fiskeprodukter, medfører behov både for utdypninger og større manøvreringsareal i en del viktige fiskerihavner i fylket. Fiskeridirektoratet region Nordland er opptatt av at det blir satt av tilstrekkelige midler til å kunne igangsette nye prosjekter som ledd i en strategi for økt verdiskaping i sjømatsektoren. Vi registrerer at ordningen med tilskudd til mindre tiltak i kommunale fiskerihavner skal evalueres. Vi er opptatt av at denne ordningen videreføres. Det er en ordning som finansieres i et spleiselag av flere aktører, og som utløser stor samfunnsmessig nytte.

Det er et stort behov for utbedringer av navigasjonsinnretninger i Nordland fylke.

Fiskeridirektoratet region Nordland har forståelse for at hurtigbåtledene prioriteres. I et langstrakt fiskerifylke som Nordland er det en god del staker og sjømerker i ytterledene der visere og reflekser er borte eller er havarert. Det er et stort etterslep på utbedring av disse viktige sjømerker for utøvelse av fiskeryrket.

6.3 Fylkesrådets vurderinger om farleder, havner og intermodalitet

Det er et mål å overføre lange godstransporter fra bil til båt og bane. For overføring fra bil til båt kreves det bl.a. effektive havneterminaler og et avgiftssystem som ikke disfavoriserer sjøtransport i forhold til biltransport. I tillegg kreves det godt kartlagte og merkede farleder.

Avgiftssystemet for sjøfart har vært et ankepunkt i mange år, delvis fordi det er komplisert og delvis fordi nivået fremdeles er høyt. Fylkesrådet har merket seg at det er politisk besluttet at sikkerhetsgebyret for skipstrafikk skal bort og at kystgebyret forutsettes å være borte før 2014. Fylkesrådet gir sin fulle tilslutning til transportetatens forslag om at nedtrappingen av statlige avgifter for sjøtransport og generelle sjøsikkerhetstiltak videreføres, herunder også en reduksjon i losgebyrene.

Mens den norske stat har vært tilbakeholdende med å gi økonomisk støtte til å fremme overgang fra veg til sjø eller bane, har både EU og mange europeiske land støttet intermodale transporter økonomisk. Den norske stat bør neppe finansiere havner på samme måte som den bør finansiere og eie større jernbaneterminaler, på den annen side bør den kunne yte støtte til visse havner eller havnefunksjoner dersom det fører mer lange godstransporter over fra hjul til kjøll. Fylkesrådet mener at Norges deltagelse i og erfaringer fra EU's Marco Polo-program nå bør føre til at staten oppretter målrettede støtteordninger som kan øke sjøtransporten uten at det strider mot EØS-regelverk. Fylkesrådet slutter seg dermed fullt ut til forslaget om insentivordning for overføring av gods til sjø og bane.

Sjøfart er rimeligvis av svært stor betydning i et typisk kyst- og øyfylke som Nordland, men Kystverkets rammer er små sammenlignet med rammene til Jernbaneverket og Statens vegvesen. Fylkesrådet finner mange positive farledstiltak i Nordland i FNTP14-23 og har ikke forslag til omprioriteringer innenfor noen av de oppgitte økonomiske rammene, men mener at rammen for Kystverkets aktiviteter på Nordlandskysten ikke bør være lavere enn rammen +45%.

Fylkesrådet har merket seg at også Fiskeridirektoratet ser et stort behov for utbedringer av navigasjonsinnretninger i Nordland, og at utbedring av staker og sjømerker i ytterledene er viktig for utøvelse av fiskeryrket.

Brønnøy havn synes å levere gode argumenter, herunder miljømessige, for at merking av Brønnøy-leden (ca. 24 mill. kr) bør tas inn igjen i NTP14-23 slik den lå inne i NTP06-15 før den falt ut. Brønnøyleden vil da gi en sertifisert forbindelse mellom ytre hovedled og indre hovedled, sør for Vega. Fylkesrådet mener at kravet/forslaget fra Sør-Helgeland regionråd bør vurderes nærmere.

Lofoten og Vesterålen krever at ytre hovedled gjennom Raftsundet og Risøyrenna får status som stamled, slik som indre hovedled gjennom Tjeldsundet har det. Vesterålen regionråd hevder at det (i all hovedsak) er ytre hovedled som blir brukt.

I sin uttalelse til FNT10-19 pekte fylkestinget på at man i NTP06-15 hadde en indre og en ytre hovedfarled gjennom nordre Nordland og Sør-Troms, mens etatene i FNT10-19 bare opererte med 1 stamled, svarende til den indre hovedfarleden gjennom Tjeldsundet. Fylkestinget mente at den ytre leden gjennom Raftsundet og Vesterålen er så viktig for bl.a. Hurtigruten og større fiskebåter at Kystverket / Fiskeri- og Kystdepartementet sterkt burde vurdere å gi både indre og ytre farled status som stamled.

Den senere St.meld. nr. 16 (2008-2009) NTP10-19 opererte (på kart over stamledene) med bare den samme ene stamleden, svarende til den indre hovedfarleden. På den annen side sier St.meld. nr. 16 (i pkt. 10.1.4) også at

”Stamnettet for sjøtransport omfatter hovedledene langs kysten fra svenskegrensa til grensa mot Russland, *med indre og ytre leder*, leder for innseiling til stamnetthavnene, samt seilingsleder utenfor kysten for skip i transitt.”

(Vår kursivering)

Ut i fra det ovenstående synes det ikke klart at ikke også den ytre hovedleden gjennom Raftsundet og Vesterålen er eller burde være stamled. Fylkesrådet mener at også den minst like viktige ytre hovedleden må få status som stamled, slik at man får en indre og ytre stamled gjennom nordre Nordland og Sør-Troms.

Havner og intermodalitet

Ytre Helgeland opplever en betydelig økning i petroleumsrettede aktiviteter. Havnetterminal i Sandnessjøen er under planlegging. Fylkesrådet er opptatt av at regjeringen legger til rette for at denne havnen utvikles i lys av nordområdepolitikken.

Fylkesrådet sier seg tilfreds med prioriteringen av innseilingen til stamnetthavnen Mo i Rana som også kan komme til å bli utskipningshavn for svensk malm og evt. annet gods over Storuman.

Fylkesrådet sier seg likeledes tilfreds med prioriteringen av utdyping og bedre merking av innseilingen til stamnetthavnen Bodø som landsdelens største containerhavn og Norges mest typiske intermodale transportsenter for kombinasjonen jernbane/båt.

Fylkesrådet mener at disse funksjonene må styrkes også på landsiden, ved at gods over Nordlandsbanen må få bedre punktlighet og regularitet, jernbaneterminalen i Bodø må få tilstrekkelig kapasitet til å håndtere og losse/laste lange godstog effektivt, man må ha effektive tilførselsveger, og man må etterstrebe en mest mulig rask, rasjonell og sømløs transport/overføring mellom jernbane og skip.

Fylkesrådet ser det som viktig å få statlig fødselshjelp til ”Nord-Norgelinjen” som en forbedret videreføring av dagens miljøvennlige kombinasjon Nordlandsbanen/”Tege”.

Bodø er også et knutepunkt for Norges lengste fergestrekninger. Fylkesrådet mener at departementene må prøve å løse de problemene som er til hinder for å bruke "førerløse kjøretøy" på ferjene til/fra Værøy og Røst. Det er neppe fornuftig bruk av ressurser at en person må følge et kjøretøy på så lange strekninger – og tilbake igjen.

Fylkesrådet konstaterer med glede at regjeringen 15.5. foreslår 100 mill. kr ekstra i 2012 for å tilrettelegge for mer malmtransport på Ofotbanen – og dermed over Narvik havn. Som stamnetthavn og den ene av Norges 2 sannsynlige TEN-T-havner i EU's nye "Core Network", må både havn og bane være tilrettelagt for effektiv lossing (og litt lasting) av malmtog, men de må også ha kapasitet til annet gods, for eksempel for containerlaster mellom Russland/Kina og USA/Canada.

Fylkesrådet har merket seg at også Fiskeridirektoratet Nordland legger stor vekt på raske og mest mulig grønne/intermodale transporter for fersk sjømat. Jo større andel av sjømaten som selges og transporteres fersk, jo viktigere blir transportpolitikken for fiskerinæringen.

6.4 Fylkesrådets vurderinger om fiskerihavner

Med så mye kyst og fiskerier og oppdrett som det er i Nordland, vil fiskerihavner være en svært viktig del av infrastrukturen for en voksende distriktsnæring. Effektive og trygge fiskerihavner er en viktig forutsetning for verdiskapning og bosetting langs kysten. Både opprettholdelse og videreutvikling av næringsaktivitet er avhengig av fiskerihavner som har tilfredsstillende dybde og innseilingsleder med god oppmerking og tilstrekkelig manøvreringsareal. En utvikling i retning av færre, men større fiskefartøyer og større gods-, fryse- og containerskip setter større krav til dybde og manøvreringsareal i fremtidens havner.

Transport er et viktig ledd i verdikjeden for sjømatprodukter. Riktig plasserte og utstyrte fiskerihavner kan sies å være det første leddet i denne kjeden. God infrastruktur og effektive transportløsninger videre er viktige konkurransefaktorer og sentrale forutsetninger for økt verdiskapning. For lang fremføringstid er en av de største utfordringene for fiskeri- og sjømatnæringen.

7. Økonomiske rammer for fylkesveger og fylkeskommunal kollektivtransport

7.1 Fra FNTP14-23 kap. 4 Fylkeskommunal infrastruktur og transport

Behovet for midler til vedlikehold av fylkesvegnettet ble vurdert i forbindelse med NTP10-19. I arbeidet med FNTP14-23 er det gjort en omfattende vurdering av behovet for midler til riksveg som viser at tidligere anslag har vært for lave. Det må forutsettes at den samme undervurderingen gjelder fylkesvegnettet, slik at behovet for midler er høyere enn det som ligger grunn for dagens rammetilskudd. Transportetatene mener det er behov for å utrede fylkeskommunenes behov for midler til drift og vedlikehold til fylkesvegnettet nærmere. Ettersom kostnadene til drift og vedlikehold er ulikt fordelt mellom fylkene, er det nødvendig å ta hensyn til dette i vurderingen.

Persontransport med hurtigbåt og ferje er en viktig del av kollektivtrafikken i distriktene. Sjøverts kollektivtilbud er ofte eneste fastlandsforbindelse og forbindelsen til større sentra. Kostnadene knyttet til å produsere en båtkilometer, er betydelig høyere enn en busskilometer. I flere av kystfylkene foregår også skoleskyss med båt.

Økte utgifter til skoleskyss i distriktene øker presset på disponible midler til øvrig kollektivtilbud i fylket. - - - Det er behov for å gjennomgå kriteriene for tildeling av rammetilskuddet til fylkeskommunene med henblikk på målene for kollektivtransporten også utenfor byene.

Et tettere samarbeid mellom fylkeskommuner, kommuner og helseforetak er nødvendig for å samordne transportordninger.

Oppsummert foreslår transportetatene følgende tiltak som kan få betydning for fylkeskommunenes samferdselstilbud:

- Utredning kompensasjon for ekstraordinær kostnadsøkning innenfor drift og vedlikehold av fylkesvegnettet
- Tilskuddsordning for rehabilitering av tunneler, bruer og ferjekaier på fylkesvegene
- Tilskuddsordning for sykling i by- og tettstedsområder
- Tiltak for gående trekkes inn i en utvidet BRA-ordning
- Økte statlige overføringer for bedre kollektivtransport
- Fylkeskommuner får i oppgave å utpeke stamruter for kollektivtransport og viktige kollektivknutepunkt. I tillegg vil de få ansvar for å koordinere videre arbeid i knutepunktene.
- Fylkeskommunens ansvar for bypakker, arealplanlegging, mer effektiv planlegging og oppfølging av transportpolitiske mål understrekes.

7.2 Fylkesrådets vurderinger

Fylkesrådet slutter seg til transportetatenes oppsummerte forslag hva gjelder de 5 første kulepunktene som omhandler økonomi.

Den delen av rammetilskuddet til fylkeskommunene som er ment å skulle sette fylkeskommunene i stand til å gi likeverdige tilbud på et akseptabelt nivå hva gjelder fylkesveier og fylkesvegferjesamband, ble i NTP10-19 i prinsipp "frosset" for perioden 2010-2013. Samtidig varslet man at man ville ta en gjennomgang av kriteriene for hele "samferdselsdelen" (fylkesveger, hurtigbåter (inkl. fylkesvegferjesamband) og bussdrift m.m.) av fylkeskommunenes rammetilskudd, og komme med nye og objektive kriterier gjeldende fra og med 2014.

Detaljene i den nye "samferdselsdelen" av inntektssystemet for 2014 kommer nok først i kommuneproposisjonen nokså sent i vårsesjonen 2013, men problemstillingen antas også å bli tatt opp i stortingsmeldingen NTP14-23 som skal komme tidlig i 2013.

Fylkesrådet har merket seg at også transportetatene ser en del økonomiske problemstillinger knyttet til fylkeskommunal samferdsel. Fylkesrådet vil arbeide aktivt for å påvirke tildelingen til Nordland fra 2014. Som første steg i denne påvirkningen vil fylkesrådet i samarbeide med bla. Statens vegvesen arbeide for innen høringsfristen 29.6. i år å få frem en del dokumentasjon og argumenter for nødvendige kostnader for akseptabel samferdsel i Nordland.

Når det gjelder forslaget 2 siste kulepunkt om fylkeskommunalt ansvar for å koordinere videre arbeid i kollektivknutepunkter og for bypakker og arealplanlegging, viser fylkesrådet dels til det foreslåtte "Handlingsprogram for kollektivtransport" under Transportplan Nordland 2013-2024 og dels til fylkeskommunens arbeid med nye arealpolitiske retningslinjer.

8. Konsekvenser

Forlengelse av Sandnessjøen lufthavn, Stokka, vil kreve en mindre omlegging av fylkesveg 17. Det forutsettes at Statens vegvesen tar hensyn til dette i sitt forslag til ny fylkesvegplan og evt. i budsjettforslaget for 2013 for fylkesveger.

Fylkeskommunens høringsuttalelse til FNT14-23 antas ellers ikke å ha kjente konsekvenser for Nordland fylkeskommune.

Fylkesrådets innstilling til vedtak

Fylkestinget i Nordland har fått seg forelagt Forslag av februar 2012 fra Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen til Nasjonal transportplan 2014-2023.

1. Fylkestinget viser til at den samferdselsmessige infrastrukturen er av avgjørende betydning i Nordland for å kunne opprettholde bosetting, skape robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner og ta i bruk potensialet i fylket gjennom et verdiskapende næringsliv. Næringslivet i Nordland er sterkt eksportorientert, stadig mer konkurranseutsatt og i likhet med befolkningen for en stor del spredt på øyer og på fastland langs en meget lang og oppstykket kyst. Et av de viktigste virkemidlene i regjeringens satsning på Nordområdene – som Norges viktigste strategiske satsingsområde – burde være å oppgradere standarden på transportinfrastrukturen og å styrke selve transporttilbudene.

Lufthavner

2. På grunn av stor og stadig økende petroleumsbasert aktivitet i og rundt Sandnessjøen krever fylkestinget at Sandnessjøen lufthavn Stokka forlenges til 1199 meter så raskt som mulig.
3. Bodø lufthavn er den ene av de 2 nasjonale lufthavnene i Nord-Norge og et viktig knutepunkt som nav for de regionale rutene i Nordland. Rullebanen i Bodø vil bli sivil dersom Stortinget vedtar å flytte kampflybasen. Dagens rullebane har dokumenterte mangler, store løpende vedlikeholdsbehov og det må etableres ny rullebane innen få år. Fylkestinget ber fylkesrådet bidra i prosessen om opprustning og eventuell flytting av flystripe, i nær dialog med Avinor.
4. Fylkestinget mener at det så snart som mulig bør bygges en ny lufthavn ved Mo i Rana (Hauan) med rullebane på minst 2200 m. Dagens kortbaneflyplass ved Mo (Røsvoll) legges så ned.
5. Fylkestinget ber om at Gimsøya konsekvensutredes videre med hensyn til bl.a. meteorologi og i forhold til kulturminner og naturreservat m.m. for å få klarlagt om prosjektet lar seg realisere. Fylkestinget ønsker at forlengelse av Leknes til 1199 m konsekvensutredes parallelt med Gimsøya, bl.a med hensyn til kulturminner, slik at man får tilstrekkelige avklaringer av hvilke av flyplassprosjektene i fastlands-Lofoten som lar seg gjennomføre og med hvilke konsekvenser.
6. Fylkestinget ber om at Stokmarknes lufthavn Skagen bygges ut til 1199 m så snart som mulig.

Riksveger

7. Fylkestinget vil poengtere at E6 er den viktigste vegen i og for Nord-Norge, både for næringsliv og for befolkning. Siden den norske sør-nord-gående jernbanen ikke går lengre nord enn til Fauske/Bodø, blir E6 den eneste delen av det norske landverts stamnettet som binder sammen de norske nordområdene og som forbinder disse med resten av landet. For en del av godstransporten finnes det ikke alternativer. En stor del av godstransporten må gå på E6 for å komme til en jernbaneterminal. E6 i Nordland har også stor betydning som lokal og regional vegforbindelse.
8. Fylkestinget gikk i sin høringsuttalelse i april 2012 om KVV E6 Mørsvikbotn-Ballangen inn for Statens foreslåtte konsept uten ferjefri kryssing av Tysfjorden, men forutsatte at man har ferjefri E6 som et fremtidig mål. Fylkestinget mener at aksepten av fortsatt ferjeavhengighet på E6 i denne omgang, bør føre til en raskere realisering av de E6-prosjekter i fylket som er de viktigste for næringslivet.
9. I sak 17/12 Utbygging og finansiering av E6 på Helgeland, opprettholder fylkestinget sitt vedtak i sak 56/10 om en delvis bompengefinansiert utbygging av E6 Helgeland og ber om at det fremmes sak for Stortinget så raskt som mulig. Fylkestinget ser det som et betydelig problem for vekstregionen Helgeland dersom rammen ikke blir på minst +45% som er planforslagets forutsetning for at alle de 3 delprosjektene Helgeland Nord, Helgeland Sør og Brattås-Lien kan startes i første 4-års-periode.
10. Fra 2017 planlegger gruveselskapet Nickel Mountain å skipe ut ca. 1,5 mill. tonn pr. år fra Storuman kommun over havn i Mo i Rana via E12, eller via Rv73 og E6 til havn i Mosjøen (Holandsvika). Verken E12 eller Rv73 er bygget for slike trafikkmengder. Rv73 er også planlagt å inngå i Nordic Logistic Corridor som om 2-3 år ventes å begynne å generere stadig mer godstransport mellom Sverige og havnene i Mosjøen og i Mo. Fylkestinget ber fylkesrådet samarbeide med bl.a. Statens vegvesen om dette og viser også til det planlagte handlingsprogram for intermodale godstransporter, jf. pkt. 8.5 i forslaget til Transportplan Nordland 2013-2024. Fylkestinget mener Statens vegvesen må holde høy planberedskap for raskt å kunne gjøre nødvendige forsterkninger/utbedringer av E12 og Rv73.
11. Fylkestinget mener at den lønnsomme kombinasjonen E6 Sørøla-Borkamo + Rv77 Tjernfjellet må gjennomføres i planperioden og bør påbegynnes i første 4-årsperiode.
12. Fylkestinget deler Ofoten regionråds bekymring over at utbedring av E6 gjennom Narvik sentrum, som ligger inne i NTP10-19, nå er falt ut av planforslaget. E6 gjennom Narvik sentrum er i dag tungt trafikkert med stor andel av tunge kjøretøyer og utgjør bl.a. en betydelig risiko for gående og syklende. Fylkestinget viser også til at Narvik kommune har fattet prinsippvedtak om å gå videre med et opplegg for bompengefinansiering av prosjektet (E6 Sjømannskirka - Ornes (Narvik sentrum)) som omfatter bygging av tunnel for gjennomgangstrafikken. Fylkestinget mener at utbedring av E6 gjennom Narvik sentrum må tas inn i NTP14-23.
13. Fylkestinget ser det som viktig at de aktuelle tiltakene i området som omfattes av konseptvalgutredningen KVV E10/Rv85 Evenes-Sortland gjennomføres så raskt som mulig. Bortsett fra rassikringsmidler til Lofoten, er det i planforslaget bare start av E10/Rv85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukta som er nevnt, og da bare ved ramme + 45 %.

14. Fylkestinget er fornøyd med at ambisjonsnivået i trafikksikkerhetsarbeidet skjerpes i forhold til innværende NTP. For å ha et håp om å oppnå etappemålet er det avgjørende at det prioriteres tilstrekkelig med midler til trafikksikkerhetstiltak. I Nordland, med mange utforkjøringer, er det et viktig tiltak at det avsettes nok midler til oppsetting av siderekkeverk og sikring av vegens sideterreng.
15. Fylkestinget mener at utbyggingen av infrastruktur for syklist i og rundt regionsentrene har vært for liten de seinere årene. For å ha håp om å nå nasjonale mål om sykling må det settes vesentlig større trykk på tilrettelegging for denne trafikantgruppen. Behov for gang/sykkelveger må vurderes og evt. bygges i takt med nye veger eller ved opprusting av eksisterende veger.

Riksvegferjesamband

16. Fylkestinget krever at nye anbudskriterier for det enkelte samband må ivareta næringslivets behov så vel som hensynet til personbefordring, minst like godt som i dag. Også kapasiteten i turistsesongen må være tilstrekkelig – både av hensyn til reiselivsnæringen og av hensyn til næringslivets andre transport. Fastsettelse av nye anbudskriterier må skje i samarbeide med regionale myndigheter. Riksvegferjesambandet Drag-Kjøpsvik må få døgntilstand for drift for å dekke næringslivets behov.

Nordlandsbanen og Meråkerbanen

17. Fylkestinget har merket seg at man omsider vil få på plass fjernstyring for *hele* Nordlandsbanen. Oppstart av det lenge etterlengtede men stadig utsatte prosjektet må skje i 2013, med ferdigstilling i 2015/2016.
18. Fylkestinget mener at Nordlandsbanen trenger det flere og lengre kryssingsspor, tilstrekkelige tunnel-/lasteprofiler og en skinnegang med underbygning som både tåler mer vær og som tillater jevnere og noe høyere hastigheter enn i dag. Fylkestinget viser i den anledning til at godstiltakene/godsstrategien gir god samfunnsøkonomisk lønnsomhet.
19. Fylkestinget mener at det snarest bør stilles midler til disposisjon for fullskala forsøk med LNG-drift på Nordlandsbanen (ombygging av et eller flere diesellokomotiver), og at det for Nordlandsbanen nord for Steinkjer også vurderes om hydrogen kan være en mulig fremtidig løsning på linje med elektrifisering med hensyn til miljø og driftssikkerhet.
20. Selv om fylkestinget fremdeles anser Nordlandsbanen som enda viktigere for godstransport enn for persontransport, er det viktig å opprettholde det persontogtilbudet man har i dag og å videreutvikle det på de strekninger der behovet/markedspotensialet er størst eller økende. Fylkestinget vil her vise til behovet for gode rutetilbud for vekstregionene Helgeland og Salten. Togtilbudet for intern transport på Helgeland bør bedres, særlig mellom Mosjøen og Mo i Rana. For "Saltendelen" ønskes bedre kapasitet, frekvens, flere stasjoner og utvidet åpningstid.
21. Fylkestinget mener at det er over Meråkerbanen det best kan utvikles en raskere transport for sjømat (og annet gods) fra deler av Nordland og Trøndelag til de sterkeste voksende markedene i Øst- og Sentral-Europa. Her er muligheten for en raskest mulig overgang mellom Nordlandsbanen og Meråkerbanen avgjørende. Samtidig vil en på Hell stasjon også kunne sette opp egne blokktoget som kombinerer gods fra Nordland og Trøndelag. Fylkestinget er tilfreds med forslaget om ny dobbeltsporet bru over Stjørdalselva og sporomlegginger som vil gi bedre muligheter for rask overføring av gods på tog mellom Nordlandsbanen og Meråkerbanen. Tiltaket ligger inne i begge +20%-rammene og fylkestinget forutsetter at forslaget blir gjennomført.

22. Fylkestinget anser Meråkerbanen som viktig ikke bare som en "reservebane" for trafikk til/fra Nordlandsbanen, men som et ønsket jernbanetilbud mellom Nordland/Trøndelag og Østersjøområdet med videre forbindelser sørover. Fylkestinget mener at Meråkerbanen snarest mulig må elektrifiseres frem til svenskegrensen (Storlien) slik at en unngår ekstra kostnader og tidstap med å måtte skifte lokomotiv ved grensepassering. Fylkestinget mener at elektrifisering av Meråkerbanen bør skje samtidig med elektrifisering av Trønderbanen mellom Trondheim og Steinkjer.

Helgelandsbane

23. Det er planlagt transport av ca. 1,5 millioner tonn pr. år fra gruver i Storuman kommun på bane eller forsterket veg til havn på Helgeland fra 2017, og andre større mineralressurser i Västerbotten vurderes. Bl.a. EU's svoveldirektiv som innføres i 2015 og som vil gi kraftig økede avgifter for skipstransport i Østersjøen, ventes å gi kraftig øket behov for godstransport over det EU-finansierte prosjektet Nordic Logistic Corridor (Vaasa-Umeå-Helgeland). Fylkestinget mener at dette tilsier at en mulig Helgelandsbane fra Storuman bør vurderes nærmere.

Nord-Norgelinjen

24. Fylkestinget mener at transportdepartementene bør vurdere å benytte "Nord-Norgelinjen" som et pilotprosjekt for å prøve ut en ny incentivordning/finansieringsordning som nevnt i planforslaget.

Ofofbanen

25. Med bakgrunn i Nordområdestrategien og varslet sterkt øket malmtransport, mener fylkestinget det er åpenbart at tiltakspakken for 50 % kapasitetsøkning på Ofofbanen må gjennomføres raskt og uavhengig av økonomisk ramme. Forlengelse av kryssingsspor bør planlegges slik at de kan innpasses i en dobbeltsporet bane.
26. Fylkestinget ser positivt på at Jernbaneverket sammen med svenske myndigheter nå vurderer dobbeltspor/dobbeltsporparseller på Ofofbanen/Malmbanan.

Farleder, sjøfart og intermodalitet

27. Fylkestinget er enig i transportetatens forslag om at nedtrappingen av statlige avgifter for sjøtransport og generelle sjøsikkerhetstiltak videreføres, herunder også en reduksjon i losgebyrene.
28. Mens den norske stat har vært tilbakeholdende med å gi økonomisk støtte til å fremme overgang fra veg til sjø eller bane, har både EU og mange europeiske land støttet intermodale transporter økonomisk i mange år. Norges deltagelse i og erfaringer fra EU's Marco Polo-program bør nå føre til at staten evner og viljer å opprette målrettede støtteordninger som kan øke sjøtransporten uten at det strider mot EØS-regelverk. Fylkestinget slutter seg dermed fullt ut til forslaget om incentivordning for overføring av gods til sjø og bane.
29. Sjøfart er rimeligvis av svært stor betydning i et typisk kyst- og øyfylke som Nordland, men Kystverkets rammer er små sammenlignet med rammene til Jernbaneløst og Statens vegvesen. Fylkestinget finner mange positive farledstiltak i Nordland i planforslaget, har ikke forslag til omprioriteringer innenfor noen av de oppgitte økonomiske rammene, men mener at rammen for Kystverkets aktiviteter på Nordlandskysten ikke bør bli lavere enn ramme +45%.
30. Brønnøyleiden lå inne i NTP06-15, men er senere falt ut. Fylkestinget ber om at denne farleden blir vurdert merket/sertifisert.
31. Da stamledbegrepet ble innført, fikk bare den indre hovedleden gjennom nordre Nordland og Sør-Troms (Tjeldsundet) stamledstatus i følge kart. Det samme gjelder for kart i det foreliggende planforslaget. Stortingsmeldingen NTP10-19 sier imidlertid også at *"Stamnettet for sjøtransport omfatter hovedledene langs kysten fra svenskegrensa til grensa mot Russland, med indre og ytre leder, leder for innseiling til stamnetthavnene, samt seilingsleder utenfor kysten for skip i transitt."* Fylkestinget mener at også den minst like viktige ytre hovedleden (Raftsundet) må få status som stamled, slik at man får en indre og ytre stamled gjennom nordre Nordland og Sør-Troms.
32. Ytre Helgeland opplever en betydelig økning i petroleumsrettede aktiviteter. Havneterminal i Sandnessjøen er under planlegging. Fylkestinget er opptatt av at regjeringen legger til rette for at denne havnen utvikles i lys av nordområdepolitikken.
33. Norges lengste ferjestrekninger er Bodø-Lofoten. Fylkestinget mener at departementene må prøve å løse de problemene som er til hinder for å bruke "førerløse kjøretøy" på ferjene til/fra Værøy og Røst. Det er neppe fornuftig bruk av ressurser at en person må følge et kjøretøy på så lange strekninger.
34. Fylkestinget konstaterer med glede at regjeringen 15.5.2012 foreslår 100 mill. kr ekstra i 2012 for å tilrettelegge for mer malmtransport på Ofotbanen – og dermed over Narvik havn. Som stamnetthavn og den ene av Norges 2 sannsynlige TEN-T-havner i EU's nye "Core Network", må både havn og bane være tilrettelagt for effektiv lossing (og litt lasting) av malmtog, men de må også ha kapasitet til annet gods, for eksempel for containerlaster mellom Russland/Kina og USA/Canada etter behov.
35. Fylkestinget har merket seg at også Fiskeridirektoratet Nordland legger stor vekt på raske og mest mulig grønne/intermodale transporter for fersk sjømat. Jo større andel av sjømaten som selges og transporteres fersk, jo viktigere blir transportinfrastrukturen for fiskerinæringen.

Fiskerihavner

36. Transport er et viktig ledd i verdikjeden for sjømatprodukter. Fylkestinget mener at riktig plasserte og utstyrte fiskerihavner er det første leddet i denne kjeden. God infrastruktur og effektive transportløsninger videre er viktige konkurransefaktorer og sentrale forutsetninger for økt verdiskapning. For lang fremføringstid er en av de største utfordringene for fiskeri- og sjømatnæringen. Både opprettholdelse og videreutvikling av næringsaktivitet er avhengig av fiskerihavner som har tilfredsstillende dybde og innseilingsleder med god oppmerking og tilstrekkelig manøvreringsareal. En utvikling i retning av færre, men større fiskefartøyer og større gods-, fryse- og containerskip setter større krav til dybde og manøvreringsareal i havnene, og dermed større krav til investeringer i de aktuelle prioriterte havnene.

Økonomiske rammer for fylkeskommunal samferdsel

37. Fylkestinget slutter seg til transportetatens oppsummerte forslag til tiltak som kan få betydning for fylkeskommunenes samferdselstilbud.
38. Fylkestinget ber fylkesrådet arbeide aktivt for å påvirke tildelingen til Nordland fra 2014 når det fastsettes nye kriterier for beregning av "samferdselsdelen" av fylkeskommunens rammetilskudd gjennom inntektssystemet. Som første steg i denne påvirkningen bes fylkesrådet samarbeide med bla. Statens vegvesen for innen høringsfristen 29.6. i år å få frem dokumentasjon og argumenter for nødvendige kostnader for akseptabel samferdsel i Nordland.
39. Fylkestinget viser for øvrig til fylkesrådets vurderinger.

Bodø den 25.05.2012

Odd Eriksen
fylkesrådsleder
sign

Tove Mette Bjørkmo
fylkesråd for samferdsel
sign

11.06.2012 Fylkestinget

FT-087/12

Innstillinga fra komite for samferdsel ble lagt fram av saksordfører Øivind Mathisen, Ap:

Vedtak I

Fylkestinget i Nordland har fått seg forelagt Forslag av februar 2012 fra Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen til Nasjonal transportplan 2014-2023.

1. Fylkestinget viser til at den samferdselsmessige infrastrukturen er av avgjørende betydning i Nordland for å kunne opprettholde bosetting, skape robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner og ta i bruk potensialet i fylket gjennom et verdiskapende næringsliv. Næringslivet i Nordland er sterkt eksportorientert, stadig mer konkurranseutsatt og i likhet med befolkningen for en stor del spredt på øyer og på fastland langs en meget lang og oppstykket kyst. Et av de viktigste virkemidlene i regjeringens satsning på Nordområdene – som Norges viktigste strategiske satsingsområde – burde være å oppgradere standarden på transportinfrastrukturen og å styrke selve transporttilbudene.

2. Nordland fylkeeting forutsetter at finansiering av NTP for perioden 2014-2023 som et minimum settes til planteknisk ramme +45.

Lufthavner

3. På grunn av stor og stadig økende petroleumsbasert aktivitet i og rundt Sandnessjøen krever fylkeetinget at Sandnessjøen lufthavn Stokka forlenges til 1199 meter så raskt som mulig.
4. Bodø lufthavn er den ene av de 2 nasjonale lufthavnene i Nord-Norge og et viktig knutepunkt som nav for de regionale rutene i Nordland. Rullebanen i Bodø vil bli sivil dersom Stortinget vedtar å flytte kampflybasen. Dagens rullebane har dokumenterte mangler, store løpende vedlikeholdsbehov og det må etableres ny rullebane innen få år. Fylkeetinget ber fylkesrådet bidra i prosessen om opprustning og eventuell flytting av flystripe, i nær dialog med Avinor.
5. Fylkeetinget mener at det så snart som mulig bør bygges en ny lufthavn ved Mo i Rana (Hauan) med rullebane på minst 2200 m. Dagens kortbaneflyplass ved Mo (Røsvoll) legges så ned.
6. Fylkeetinget ber om at Gimsøya konsekvensutredes videre med hensyn til bl.a. meteorologi og i forhold til kulturminner og naturreservat m.m. for å få klarlagt om prosjektet lar seg realisere. Fylkeetinget ønsker at forlengelse av Leknes til 1199 m konsekvensutredes parallelt med Gimsøya, bl.a med hensyn til kulturminner, slik at man får tilstrekkelige avklaringer av hvilke av flyplassprosjektene i fastlands-Lofoten som lar seg gjennomføre og med hvilke konsekvenser.
7. Fylkeetinget ber om at Stokmarknes lufthavn Skagen bygges ut til 1199 m så snart som mulig.
8. I forbindelse med ferdigstilling av Hålogalandsbrua legges Narvik lufthavn ned. Det forutsettes da at FOT-rutetilbudet på Evenes blir styrket.

Riksveger

9. Fylkeetinget vil poengtere at E6 er den viktigste vegen i og for Nord-Norge, både for næringsliv og for befolkning. Siden den norske sør-nord-gående jernbanen ikke går lengre nord enn til Fauske/Bodø, blir E6 den eneste delen av det norske landverts stamnettet som binder sammen de norske nordområdene og som forbinder disse med resten av landet. For en del av godstransporten finnes det ikke alternativer. En stor del av godstransporten må gå på E6 for å komme til en jernbaneterminal. E6 i Nordland har også stor betydning som lokal og regional vegforbindelse.
10. Fylkeetinget gikk i sin høringsuttalelse i april 2012 om KVV E6 Mørsvikbotn-Ballangen inn for Statens foreslåtte konsept uten ferjefri kryssing av Tysfjorden, men forutsatte at man har ferjefri E6 som et fremtidig mål. Fylkeetinget mener at aksepten av fortsatt ferjeavhengighet på E6 i denne omgang, bør føre til en raskere realisering av de E6-prosjekter i fylket som er de viktigste for næringslivet.
11. I sak 17/12 Utbygging og finansiering av E6 på Helgeland, opprettholder fylkeetinget sitt vedtak i sak 56/10 om en delvis bompengefinansiert utbygging av E6 Helgeland og ber om at det fremmes sak for Stortinget så raskt som mulig. Fylkeetinget ser det som et betydelig problem for vekstregionen Helgeland dersom rammen ikke blir på minst +45% som er planforslagets forutsetning for at alle de 3 delprosjektene Helgeland Nord, Helgeland Sør og Brattås-Lien kan

startes i første 4-års-periode. Fylkestinget forutsetter at Vegpakke Helgeland ferdigstilles innen 2020.

12. Fra 2017 planlegger gruveselskapet Nickel Mountain å skipe ut ca. 1,5 mill. tonn pr. år fra Storuman kommun over havn i Mo i Rana via E12, eller via Rv73 og E6 til havn i Mosjøen (Holandsvika). Verken E12 eller Rv73 er bygget for slike trafikkmengder. Rv73 er også planlagt å inngå i Nordic Logistic Corridor som om 2-3 år ventes å begynne å generere stadig mer godstransport mellom Sverige og havnene i Mosjøen og i Mo. Fylkestinget ber fylkesrådet samarbeide med bl.a. Statens vegvesen om dette og viser også til det planlagte handlingsprogram for intermodale godstransporter, jf. pkt. 8.5 i forslaget til Transportplan Nordland 2013-2024. Fylkestinget mener Statens vegvesen må holde høy planberedskap for raskt å kunne gjøre nødvendige forsterkninger/utbedringer av E12 og Rv73.
13. Fylkestinget mener at den lønnsomme kombinasjonen E6 Sørrelva-Borkamo + Rv77 Tjernfjellet må gjennomføres i planperioden og bør påbegynnes i første 4-årsperiode.
14. Fylkestinget deler Ofoten regionråds bekymring over at utbedring av E6 gjennom Narvik sentrum, som ligger inne i NTP10-19, nå er falt ut av planforslaget. E6 gjennom Narvik sentrum er i dag tungt trafikkert med stor andel av tunge kjøretøyer og utgjør bl.a. en betydelig risiko for gående og syklende. Fylkestinget viser også til at Narvik kommune har fattet prinsippvedtak om å gå videre med et opplegg for bompengefinansiering av prosjektet (E6 Sjømannskirka - Ornes (Narvik sentrum)) som omfatter bygging av tunnel for gjennomgangstrafikken. Fylkestinget mener at utbedring av E6 gjennom Narvik sentrum må tas inn i NTP14-23.
15. Fylkestinget ser det som viktig at de aktuelle tiltakene i området som omfattes av konseptvalgutredningen KVVU E10/Rv85 Evenes-Sortland gjennomføres så raskt som mulig. Bortsett fra rassikringsmidler til Lofoten, er det i planforslaget bare start av E10/Rv85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukt som er nevnt, og da bare ved ramme + 45 %.
16. Fylkestinget er fornøyd med at ambisjonsnivået i trafikksikkerhetsarbeidet skjerpes i forhold til innværende NTP. For å ha et håp om å oppnå etappemålet er det avgjørende at det prioriteres tilstrekkelig med midler til trafikksikkerhetstiltak. I Nordland, med mange utforkjøringer, er det et viktig tiltak at det avsettes nok midler til oppsetting av siderekkeverk og sikring av vegens sideterreng.
17. Fylkestinget mener at utbyggingen av infrastruktur for syklist i og rundt regionsentrene har vært for liten de seinere årene. For å ha håp om å nå nasjonale mål om sykling må det settes vesentlig større trykk på tilrettelegging for denne trafikantgruppen. Behov for gang/sykkelveger må vurderes og evt. bygges i takt med nye veger eller ved opprusting av eksisterende veger.
18. Fylkestinget ber om at Finneid bru prioriteres tidlig inn i perioden.
19. Fylkestinget forventer at krysning jernbane/veg ved E6 Setså får en løsning tidlig i perioden.
20. Fylkestinget oppfordrer til at det arbeides videre med omlegging av E6 rundt Fauske sentrum og at dette tas med i videre rullering av NTP.

Riksvegferjesamband

21. Fylkestinget krever at nye anbudskriterier for det enkelte samband må ivareta næringslivets behov så vel som hensynet til personbefordring, minst like godt som i dag. Også kapasiteten i turistsesongen må være tilstrekkelig – både av hensyn til reiselivsnæringen og av hensyn til

næringslivets andre transport. Fastsettelse av nye anbudskriterier må skje i samarbeide med regionale myndigheter. Riksvegferjesambandet Drag-Kjøpsvik må få døgntilstand for å dekke næringslivets behov.

Nordlandsbanen og Meråkerbanen

22. Fylkestinget har merket seg at man omsider vil få på plass fjernstyring for *hele* Nordlandsbanen. Oppstart av det lenge etterlengtede men stadig utsatte prosjektet må skje i 2013, med ferdigstilling i 2015/2016.
23. Fylkestinget mener at Nordlandsbanen trenger det flere og lengre kryssingsspor, tilstrekkelige tunnel-/lasteprofiler og en skinnegang med underbygning som både tåler mer vær og som tillater jevnere og noe høyere hastigheter enn i dag. Fylkestinget viser i den anledning til at godstiltakene/godsstrategien gir god samfunnsøkonomisk lønnsomhet.
24. Nordlandsbanen bør elektrifiseres så snart som mulig.
25. Selv om fylkestinget fremdeles anser Nordlandsbanen som enda viktigere for godstransport enn for persontransport, er det viktig å opprettholde det persontogtilbudet man har i dag og å videreutvikle det på de strekninger der behovet/markedspotensialet er størst eller økende. Fylkestinget vil her vise til behovet for gode rutetilbud for vekstregionene Helgeland og Salten. Togtilbudet for intern transport på Helgeland bør bedres, særlig mellom Mosjøen og Mo i Rana. For "Saltendelen" ønskes bedre kapasitet, frekvens, flere stasjoner og utvidet åpningstid.
26. Fylkestinget mener at det er over Meråkerbanen det best kan utvikles en raskere transport for sjømat (og annet gods) fra deler av Nordland og Trøndelag til de sterkest voksende markedene i Øst- og Sentral-Europa. Her er muligheten for en raskest mulig overgang mellom Nordlandsbanen og Meråkerbanen avgjørende. Samtidig vil en på Hell stasjon også kunne sette opp egne blokktoget som kombinerer gods fra Nordland og Trøndelag. Fylkestinget er tilfreds med forslaget om ny dobbeltsporet bru over Stjørdalselva og sporomlegginger som vil gi bedre muligheter for rask overføring av gods på tog mellom Nordlandsbanen og Meråkerbanen. Tiltaket ligger inne i begge +20%-rammene og fylkestinget forutsetter at forslaget blir gjennomført.
27. Fylkestinget anser Meråkerbanen som viktig ikke bare som en "reservebane" for trafikk til/fra Nordlandsbanen, men som et ønsket jernbanetilbud mellom Nordland/Trøndelag og Østersjøområdet med videre forbindelser sørover. Fylkestinget mener at Meråkerbanen snarest mulig må elektrifiseres frem til svenskegrensen (Storlien) slik at en unngår ekstra kostnader og tidstopper med å måtte skifte lokomotiv ved grensepassering. Fylkestinget mener at elektrifisering av Meråkerbanen bør skje samtidig med elektrifisering av Trønderbanen mellom Trondheim og Steinkjer.
28. Fylkestinget anser det som meget viktig å få på plass togstopp på Tverlandet og ved Reitan i Bodø kommune så tidlig som mulig i planperioden.

Helgelandsbane

29. Det er planlagt transport av ca. 1,5 millioner tonn pr. år fra gruver i Storuman kommun på bane eller forsterket veg til havn på Helgeland fra 2017, og andre større mineralressurser i Västerbotten vurderes. Bl.a. EU's svoveldirektiv som innføres i 2015 og som vil gi kraftig økede avgifter for skipstransport i Østersjøen, ventes å gi kraftig øket behov for godstransport over det EU-finansierte prosjektet Nordic Logistic Corridor (Vaasa-Umeå-Helgeland).

Fylkestinget mener at dette tilsier at en mulig Helgelandsbane fra Storuman bør vurderes nærmere.

Nord-Norgelinjen

30. Fylkestinget mener at transportdepartementene bør vurdere å benytte "Nord-Norgelinjen" som et pilotprosjekt for å prøve ut en ny incentivordning/finansieringsordning som nevnt i planforslaget.

Oftbanen

31. Med bakgrunn i Nordområdestrategien og varslet sterkt øket malmtransport, mener fylkestinget det er åpenbart at tiltakspakken for 50 % kapasitetsøkning på Oftbanen må gjennomføres raskt og uavhengig av økonomisk ramme. Forlengelse av kryssingsspor bør planlegges slik at de kan innpasses i en dobbeltsporet bane. Med bakgrunn i Nordområdestrategien, og varslet sterkt øket malmtransport, mener fylkestinget at dobbeltsporet bane bør være realisert innen 2020.

Nordland fylkesting mener at kjøreveisavgiften for malmselskapene, som har utløst behovet for de store investeringene, må økes og inngå som en del av finansieringsplanen.

32. Fylkestinget ser positivt på at Jernbaneverket sammen med svenske myndigheter nå vurderer dobbeltspor/dobbeltsporparseller på Oftbanen/Malmbanan.

Fylkestinget ber om at det etableres en norsk-svensk samarbeidsavtale på nasjonalt nivå om oppgradering av transportkapasiteten for å imøtekomme det fremtidige transportbehovet.

Farleder, sjøfart og intermodalitet

33. Fylkestinget er enig i transportetatens forslag om at nedtrappingen av statlige avgifter for sjøtransport og generelle sjøsikkerhetstiltak videreføres, herunder også en reduksjon i losgebyrene.
34. Mens den norske stat har vært tilbakeholdende med å gi økonomisk støtte til å fremme overgang fra veg til sjø eller bane, har både EU og mange europeiske land støttet intermodale transporter økonomisk i mange år. Norges deltagelse i og erfaringer fra EU's Marco Polo-program bør nå føre til at staten evner og viljer å opprette målrettede støtteordninger som kan øke sjøtransporten uten at det strider mot EØS-regelverk. Fylkestinget slutter seg dermed fullt ut til forslaget om incentivordning for overføring av gods til sjø og bane.
35. Sjøfart er rimeligvis av svært stor betydning i et typisk kyst- og øyfylke som Nordland, men Kystverkets rammer er små sammenlignet med rammene til Jernbaneverket og Statens vegvesen. Fylkestinget finner mange positive farledstiltak i Nordland i planforslaget, har ikke forslag til omprioriteringer innenfor noen av de oppgitte økonomiske rammene, men mener at rammen for Kystverkets aktiviteter på Nordlandskysten ikke bør bli lavere enn ramme +45%.
36. Brønnøyleiden lå inne i NTP06-15, men er senere falt ut. Fylkestinget ber om at denne farleden blir vurdert merket/sertifisert.
37. Da stamledbegrepet ble innført, fikk bare den indre hovedleden gjennom nordre Nordland og Sør-Troms (Tjeldsundet) stamledstatus i følge kart. Det samme gjelder for kart i det foreliggende planforslaget. Stortingsmeldingen NTP10-19 sier imidlertid også at *"Stamnettet for sjøtransport omfatter hovedledene langs kysten fra svenskegrensa til grensa mot Russland,*

med indre og ytre leder, leder for innseiling til stamnetthavnene, samt seilingsleder utenfor kysten for skip i transitt.” Fylkestinget mener at også den minst like viktige ytre hovedleden (Raftsundet) må få status som stamled, slik at man får en indre og ytre stamled gjennom nordre Nordland og Sør-Troms.

38. Ytre Helgeland opplever en betydelig økning i petroleumsrettede aktiviteter. Havneterminal i Sandnessjøen er under planlegging. Fylkestinget er opptatt av at regjeringen legger til rette for at denne havnen utvikles i lys av nordområdepolitikken.
39. Norges lengste ferjestrekninger er Bodø-Lofoten. Fylkestinget mener at departementene må prøve å løse de problemene som er til hinder for å bruke ”førerløse kjøretøy” på ferjene til/fra Værøy og Røst. Det er neppe fornuftig bruk av ressurser at en person må følge et kjøretøy på så lange strekninger.
40. Fylkestinget konstaterer med glede at regjeringen 15.5.2012 foreslår 100 mill. kr ekstra i 2012 for å tilrettelegge for mer malmtransport på Ofotbanen – og dermed over Narvik havn. Som stamnetthavn og den ene av Norges 2 sannsynlige TEN-T-havner i EU's nye ”Core Network”, må både havn og bane være tilrettelagt for effektiv lossing (og litt lasting) av malmtog, men de må også ha kapasitet til annet gods, for eksempel for containerlaster mellom Russland/Kina og USA/Canada etter behov.
41. Fylkestinget har merket seg at også Fiskeridirektoratet Nordland legger stor vekt på raske og mest mulig grønne/intermodale transporter for fersk sjømat. Jo større andel av sjømaten som selges og transporteres fersk, jo viktigere blir transportinfrastrukturen for fiskerinæringen.

Fiskerihavner

42. Transport er et viktig ledd i verdikjeden for sjømatprodukter. Fylkestinget mener at riktig plasserte og utstyrte fiskerihavner er det første leddet i denne kjeden. God infrastruktur og effektive transportløsninger videre er viktige konkurransefaktorer og sentrale forutsetninger for økt verdiskapning. For lang fremføringstid er en av de største utfordringene for fiskeri- og sjømatnæringen. Både opprettholdelse og videreutvikling av næringsaktivitet er avhengig av fiskerihavner som har tilfredsstillende dybde og innseilingsleder med god oppmerking og tilstrekkelig manøvreringsareal. En utvikling i retning av færre, men større fiskefartøyer og større gods-, fryse- og containerskip setter større krav til dybde og manøvreringsareal i havnene, og dermed større krav til investeringer i de aktuelle prioriterte havnene.

Økonomiske rammer for fylkeskommunal samferdsel

43. Fylkestinget slutter seg til transportetatens oppsummerte forslag til tiltak som kan få betydning for fylkeskommunenes samferdselstilbud.
44. Fylkestinget ber fylkesrådet arbeide aktivt for å påvirke tildelingen til Nordland fra 2014 når det fastsettes nye kriterier for beregning av ”samferdselsdelen” av fylkeskommunens rammetilskudd gjennom inntektssystemet. Som første steg i denne påvirkningen bes fylkesrådet samarbeide med bla. Statens vegvesen for innen høringsfristen 29.6. i år å få frem dokumentasjon og argumenter for nødvendige kostnader for akseptabel samferdsel i Nordland.
45. Fylkestinget viser for øvrig til fylkesrådets vurderinger.

Vedtak II

Fylkestinget i Nordland har fått seg forelagt Forslag av februar 2012 fra Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen til Nasjonal transportplan 2014-2023.

1. Fylkestinget viser til at den samferdselsmessige infrastrukturen er av avgjørende betydning i Nordland for å kunne opprettholde bosetting, skape robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner og ta i bruk potensialet i fylket gjennom et verdiskapende næringsliv. Næringslivet i Nordland er sterkt eksportorientert, stadig mer konkurranseutsatt og i likhet med befolkningen for en stor del spredt på øyer og på fastland langs en meget lang og oppstykket kyst. Et av de viktigste virkemidlene i regjeringens satsning på Nordområdene – som Norges viktigste strategiske satsingsområde – burde være å oppgradere standarden på transportinfrastrukturen og å styrke selve transporttilbudene.
2. Nordland fylkesting forutsetter at finansiering av NTP for perioden 2014-2023 som et minimum settes til planteknisk ramme +45.

Lufthavner

3. På grunn av stor og stadig økende petroleumbasert aktivitet i og rundt Sandnessjøen krever fylkestinget at Sandnessjøen lufthavn Stokka forlenges til 1199 meter så raskt som mulig.
4. Bodø lufthavn er den ene av de 2 nasjonale lufthavnene i Nord-Norge og et viktig knutepunkt som nav for de regionale rutene i Nordland. Rullebanen i Bodø vil bli sivil dersom Stortinget vedtar å flytte kampflybasen. Dagens rullebane har dokumenterte mangler, store løpende vedlikeholdsbehov og det må etableres ny rullebane innen få år. Fylkestinget ber fylkesrådet bidra i prosessen om opprustning og flytting av flystripe, i nær dialog med Avinor.
5. Fylkestinget mener at det så snart som mulig bør bygges en ny lufthavn ved Mo i Rana (Hauan) med rullebane på minst 2200 m. Dagens kortbaneflyplass ved Mo (Røsvoll) legges så ned.
6. Fylkestinget ber om at Gimsøya konsekvensutredes videre med hensyn til bl.a. meteorologi og i forhold til kulturminner og naturreservat m.m. for å få klarlagt om prosjektet lar seg realisere. Fylkestinget ønsker at forlengelse av Leknes til 1199 m konsekvensutredes parallelt med Gimsøya, bl.a med hensyn til kulturminner, slik at man får tilstrekkelige avklaringer av hvilke av flyplassprosjektene i fastlands-Lofoten som lar seg gjennomføre og med hvilke konsekvenser.
7. Fylkestinget ber om at Stokmarknes lufthavn Skagen bygges ut til 1199 m så snart som mulig.
8. I forbindelse med ferdigstilling av Hålogalandsbrua legges Narvik lufthavn ned. Det forutsettes da at FOT-rutetilbudet på Evenes blir styrket.

Riksveger

9. Fylkestinget vil poengtere at E6 er den viktigste vegen i og for Nord-Norge, både for næringsliv og for befolkning. Siden den norske sør-nord-gående jernbanen ikke går lengre nord enn til Fauske/Bodø, blir E6 den eneste delen av det norske landverts stamnettet som binder sammen de norske nordområdene og som forbinder disse med resten av landet. For en del av godstransporten finnes det ikke alternativer. En stor del av godstransporten må gå på E6 for å

komme til en jernbaneterminal. E6 i Nordland har også stor betydning som lokal og regional vegforbindelse.

10. Fylkestinget gikk i sin høringsuttalelse i april 2012 om KVV E6 Mørsvikbotn-Ballangen inn for Statens foreslåtte konsept uten ferjefri kryssing av Tysfjorden, men forutsatte at man har ferjefri E6 som et fremtidig mål. Fylkestinget mener at aksepten av fortsatt ferjeavhengighet på E6 i denne omgang, bør føre til en raskere realisering av de E6-prosjekter i fylket som er de viktigste for næringslivet.
11. I sak 17/12 Utbygging og finansiering av E6 på Helgeland, opprettholder fylkestinget sitt vedtak i sak 56/10 om en delvis bompengefinansiert utbygging av E6 Helgeland og ber om at det fremmes sak for Stortinget så raskt som mulig. Fylkestinget ser det som et betydelig problem for vekstregionen Helgeland dersom rammen ikke blir på minst +45% som er planforslagets forutsetning for at alle de 3 delprosjektene Helgeland Nord, Helgeland Sør og Brattås-Lien kan startes i første 4-års-periode. Fylkestinget forutsetter at Vegpakke Helgeland ferdigstilles innen 2020.
12. Fra 2017 planlegger gruveselskapet Nickel Mountain å skipe ut ca. 1,5 mill. tonn pr. år fra Storuman kommun over havn i Mo i Rana via E12, eller via Rv73 og E6 til havn i Mosjøen (Holandsvika). Verken E12 eller Rv73 er bygget for slike trafikkmengder. Rv73 er også planlagt å inngå i Nordic Logistic Corridor som om 2-3 år ventes å begynne å generere stadig mer godstransport mellom Sverige og havnene i Mosjøen og i Mo. Fylkestinget ber fylkesrådet samarbeide med bl.a. Statens vegvesen om dette og viser også til det planlagte handlingsprogram for intermodale godstransporter, jf. pkt. 8.5 i forslaget til Transportplan Nordland 2013-2024. Fylkestinget mener Statens vegvesen må holde høy planberedskap for raskt å kunne gjøre nødvendige forsterkninger/utbedringer av E12 og Rv73.
13. Fylkestinget mener at den lønnsomme kombinasjonen E6 Sørelva-Borkamo + Rv77 Tjernfjellet må gjennomføres i planperioden og bør påbegynnes i første 4-årsperiode.
14. Fylkestinget deler Ofoten regionråds bekymring over at utbedring av E6 gjennom Narvik sentrum, som ligger inne i NTP10-19, nå er falt ut av planforslaget. E6 gjennom Narvik sentrum er i dag tungt trafikkert med stor andel av tunge kjøretøyer og utgjør bl.a. en betydelig risiko for gående og syklende. Fylkestinget viser også til at Narvik kommune har fattet prinsippvedtak om å gå videre med et opplegg for bompengefinansiering av prosjektet (E6 Sjømannskirka - Ornes (Narvik sentrum)) som omfatter bygging av tunnel for gjennomgangstrafikken. Fylkestinget mener at utbedring av E6 gjennom Narvik sentrum må tas inn i NTP14-23.
15. Fylkestinget ser det som viktig at de aktuelle tiltakene i området som omfattes av konseptvalgutredningen KVV E10/Rv85 Evenes-Sortland gjennomføres så raskt som mulig. Bortsett fra rassikringsmidler til Lofoten, er det i planforslaget bare start av E10/Rv85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukt som er nevnt, og da bare ved ramme + 45 %.
16. Fylkestinget er fornøyd med at ambisjonsnivået i trafikksikkerhetsarbeidet skjerpes i forhold til innværende NTP. For å ha et håp om å oppnå etappemålet er det avgjørende at det prioriteres tilstrekkelig med midler til trafikksikkerhetstiltak. I Nordland, med mange utforkjøringer, er det et viktig tiltak at det avsettes nok midler til oppsetting av siderekkverk og sikring av vegens sideterreng.

17. Fylkestinget mener at utbyggingen av infrastruktur for syklistar i og rundt regionsentrene har vært for liten de seinere årene. For å ha håp om å nå nasjonale mål om sykling må det settes vesentlig større trykk på tilrettelegging for denne trafikantergruppen. Behov for gang/sykkelveger må vurderes og evt. bygges i takt med nye veger eller ved opprusting av eksisterende veger.
18. Fylkestinget ber om at Finneid bru prioriteres tidlig inn i perioden.
19. Fylkestinget forventer at krysning jernbane/veg ved E6 Setså får en løsning tidlig i perioden.
20. Fylkestinget oppfordrer til at det arbeides vidare med omlegging av E6 rundt Fauske sentrum og at dette tas med i vidare rullering av NTP.
21. Fylkestinget er meget positiv til at man arbeider vidare med å forlenge den Nasjonale Turistveien strekningen Godøystraumen-Steigen via Festvåg i NTP. I denne sammenheng bør «Turisthytta» vurderes som utsiktspunkt langs denne strekningen.

Riksvegferjesamband

22. Fylkestinget krever at nye anbudskriterier for det enkelte samband må ivareta næringslivets behov så vel som hensynet til personbefordring, minst like godt som i dag. Også kapasiteten i turistsesongen må være tilstrekkelig – både av hensyn til reiselivsnæringen og av hensyn til næringslivets andre transporter. Fastsettelse av nye anbudskriterier må skje i samarbeide med regionale myndigheter. Riksvegferjesambandet Drag-Kjøpsvik må få døgntilstandlig drift for å dekke næringslivets behov.

Nordlandsbanen og Meråkerbanen

23. Fylkestinget har merket seg at man omsider vil få på plass fjernstyring for *hele* Nordlandsbanen. Oppstart av det lenge etterlengtede men stadig utsatte prosjektet må skje i 2013, med ferdigstilling i 2015/2016.
24. Fylkestinget mener at Nordlandsbanen trenger det flere og lengre kryssingsspor, tilstrekkelige tunnel-/lasteprofil og en skinnegang med underbygning som både tåler mer vær og som tillater jevnere og noe høyere hastigheter enn i dag. Fylkestinget viser i den anledning til at godstiltakene/godsstrategien gir god samfunnsøkonomisk lønnsomhet.
25. Nordlandsbanen bør elektrifiseres så snart som mulig.
26. Selv om fylkestinget fremdeles anser Nordlandsbanen som enda viktigere for godstransport enn for persontransport, er det viktig å opprettholde det persontogtilbudet man har i dag og å videreutvikle det på de strekninger der behovet/markedspotensialet er størst eller økende. Fylkestinget vil her vise til behovet for gode rutetilbud for vekstregionene Helgeland og Salten. Togtilbudet for intern transport på Helgeland bør bedres, særlig mellom Mosjøen og Mo i Rana. For "Saltendelen" ønskes bedre kapasitet, frekvens, flere stasjoner og utvidet åpningstid.
27. Fylkestinget mener at det er over Meråkerbanen det best kan utvikles en raskere transport for sjømat (og annet gods) fra deler av Nordland og Trøndelag til de sterkest voksende markedene i Øst- og Sentral-Europa. Her er muligheten for en raskest mulig overgang mellom Nordlandsbanen og Meråkerbanen avgjørende. Samtidig vil en på Hell stasjon også kunne sette opp egne blokktoget som kombinerer gods fra Nordland og Trøndelag. Fylkestinget er tilfreds med forslaget om ny dobbeltsporet bru over Stjørdalselva og sporomlegginger som vil gi bedre

muligheter for rask overføring av gods på tog mellom Nordlandsbanen og Meråkerbanen. Tiltaket ligger inne i begge +20%-rammene og fylkestinget forutsetter at forslaget blir gjennomført.

28. Fylkestinget anser Meråkerbanen som viktig ikke bare som en "reservebane" for trafikk til/fra Nordlandsbanen, men som et ønsket jernbanetilbud mellom Nordland/Trøndelag og Østersjøområdet med videre forbindelser sørover. Fylkestinget mener at Meråkerbanen snarest mulig må elektrifiseres frem til svenskegrensen (Storlien) slik at en unngår ekstra kostnader og tidstap med å måtte skifte lokomotiv ved grensepassering. Fylkestinget mener at elektrifisering av Meråkerbanen bør skje samtidig med elektrifisering av Trønderbanen mellom Trondheim og Steinkjer.
29. Fylkestinget anser det som meget viktig å få på plass togstopp på Tverlandet og ved Reitan i Bodø kommune så tidlig som mulig i planperioden.

Helgelandsbane

30. Det er planlagt transport av ca. 1,5 millioner tonn pr. år fra gruver i Storuman kommun på bane eller forsterket veg til havn på Helgeland fra 2017, og andre større mineralressurser i Västerbotten vurderes. Bl.a. EU's svoveldirektiv som innføres i 2015 og som vil gi kraftig økede avgifter for skipstransport i Østersjøen, ventes å gi kraftig øket behov for godstransport over det EU-finansierte prosjektet Nordic Logistic Corridor (Vaasa-Umeå-Helgeland). Fylkestinget mener at dette tilsier at en mulig Helgelandsbane fra Storuman bør vurderes nærmere.

Nord-Norgelinjen

31. Fylkestinget mener at transportdepartementene bør vurdere å benytte "Nord-Norgelinjen" som et pilotprosjekt for å prøve ut en ny incentivordning/finansieringsordning som nevnt i planforslaget.

Ofofbanen

32. Med bakgrunn i Nordområdestrategien og varslet sterkt øket malmtransport, mener fylkestinget det er åpenbart at tiltakspakken for 50 % kapasitetsøkning på Ofofbanen må gjennomføres raskt og uavhengig av økonomisk ramme. Forlengelse av kryssingsspor bør planlegges slik at de kan innpasses i en dobbeltsporet bane. Med bakgrunn i Nordområdestrategien, og varslet sterkt øket malmtransport, mener fylkestinget at dobbeltsporet bane bør være realisert innen 2020.

Nordland fylkesting mener at kjøreveisavgiften for malmselskapene, som har utløst behovet for de store investeringene, må økes og inngå som en del av finansieringsplanen.

33. Fylkestinget ser positivt på at Jernbaneverket sammen med svenske myndigheter nå vurderer dobbeltspor/dobbeltsporparseller på Ofofbanen/Malmbanan.

Fylkestinget ber om at det etableres en norsk-svensk samarbeidsavtale på nasjonalt nivå om oppgradering av transportkapasiteten for å imøtekomme det fremtidige transportbehovet.

Farleder, sjøfart og intermodalitet

34. Fylkestinget er enig i transportetatenes forslag om at nedtrappingen av statlige avgifter for sjøtransport og generelle sjøsikkerhetstiltak videreføres, herunder også en reduksjon i losgebyrene.
35. Mens den norske stat har vært tilbakeholdende med å gi økonomisk støtte til å fremme overgang fra veg til sjø eller bane, har både EU og mange europeiske land støttet intermodale transporter økonomisk i mange år. Norges deltagelse i og erfaringer fra EU's Marco Polo-program bør nå føre til at staten evner og viljer å opprette målrettede støtteordninger som kan øke sjøtransporten uten at det strider mot EØS-regelverk. Fylkestinget slutter seg dermed fullt ut til forslaget om incentivordning for overføring av gods til sjø og bane.
36. Sjøfart er rimeligvis av svært stor betydning i et typisk kyst- og øyfylke som Nordland, men Kystverkets rammer er små sammenlignet med rammene til Jernbaneløst og Statens vegvesen. Fylkestinget finner mange positive farledstiltak i Nordland i planforslaget, har ikke forslag til omprioriteringer innenfor noen av de oppgitte økonomiske rammene, men mener at rammen for Kystverkets aktiviteter på Nordlandskysten ikke bør bli lavere enn ramme +45%.
37. Brønnøyleiden lå inne i NTP06-15, men er senere falt ut. Fylkestinget ber om at denne farleden blir vurdert merket/sertifisert.
38. Da stamledbegrepet ble innført, fikk bare den indre hovedleden gjennom nordre Nordland og Sør-Troms (Tjeldsundet) stamledstatus i følge kart. Det samme gjelder for kart i det foreliggende planforslaget. Stortingsmeldingen NTP10-19 sier imidlertid også at *"Stamnettet for sjøtransport omfatter hovedledene langs kysten fra svenskegrensa til grensa mot Russland, med indre og ytre leder, leder for innseiling til stamnetthavnene, samt seilingsleder utenfor kysten for skip i transitt."* Fylkestinget mener at også den minst like viktige ytre hovedleden (Raftsundet) må få status som stamled, slik at man får en indre og ytre stamled gjennom nordre Nordland og Sør-Troms.
39. Ytre Helgeland opplever en betydelig økning i petroleumsrettede aktiviteter. Havnetterminal i Sandnessjøen er under planlegging. Fylkestinget er opptatt av at regjeringen legger til rette for at denne havnen utvikles i lys av nordområdepolitikken.
40. Norges lengste ferjestrekninger er Bodø-Lofoten. Fylkestinget mener at departementene må prøve å løse de problemene som er til hinder for å bruke "førerløse kjøretøy" på ferjene til/fra Værøy og Røst. Det er neppe fornuftig bruk av ressurser at en person må følge et kjøretøy på så lange strekninger.
41. Fylkestinget konstaterer med glede at regjeringen 15.5.2012 foreslår 100 mill. kr ekstra i 2012 for å tilrettelegge for mer malmtransport på Ofotbanen – og dermed over Narvik havn. Som stamnetthavn og den ene av Norges 2 sannsynlige TEN-T-havner i EU's nye "Core Network", må både havn og bane være tilrettelagt for effektiv lossing (og litt lasting) av malmtog, men de må også ha kapasitet til annet gods, for eksempel for containerlaster mellom Russland/Kina og USA/Canada etter behov.
42. Fylkestinget har merket seg at også Fiskeridirektoratet Nordland legger stor vekt på raske og mest mulig grønne/intermodale transporter for fersk sjømat. Jo større andel av sjømaten som selges og transporteres fersk, jo viktigere blir transportinfrastrukturen for fiskerinæringen.

Fiskerihavner

43. Transport er et viktig ledd i verdikjeden for sjømatprodukter. Fylkestinget mener at riktig plasserte og utstyrte fiskerihavner er det første leddet i denne kjeden. God infrastruktur og effektive transportløsninger videre er viktige konkurransefaktorer og sentrale forutsetninger for økt verdiskapning. For lang fremføringstid er en av de største utfordringene for fiskeri- og sjømatnæringen. Både opprettholdelse og videreutvikling av næringsaktivitet er avhengig av fiskerihavner som har tilfredsstillende dybde og innseilingsleder med god oppmerking og tilstrekkelig manøvreringsareal. En utvikling i retning av færre, men større fiskefartøyer og større gods-, fryse- og containerskip setter større krav til dybde og manøvreringsareal i havnene, og dermed større krav til investeringer i de aktuelle prioriterte havnene.

Økonomiske rammer for fylkeskommunal samferdsel

44. Fylkestinget slutter seg til transportetatenes oppsummerte forslag til tiltak som kan få betydning for fylkeskommunenes samferdselstilbud.
45. Fylkestinget ber fylkesrådet arbeide aktivt for å påvirke tildelingen til Nordland fra 2014 når det fastsettes nye kriterier for beregning av "samferdselsdelen" av fylkeskommunens rammetilskudd gjennom inntektssystemet. Som første steg i denne påvirkningen bes fylkesrådet samarbeide med bla. Statens vegvesen for innen høringsfristen 29.6. i år å få frem dokumentasjon og argumenter for nødvendige kostnader for akseptabel samferdsel i Nordland.
46. Fylkestinget viser for øvrig til fylkesrådets vurderinger.

Christoffer Ellingsen, Rødt, fremmet Rødts endringsforslag:

Endringsforslag punkt 9:

I sak 17/12 utbygging og finansiering av E6 på Helgeland ber fylkestinget om at utbygging av E6 Helgeland gjennomføres uten bruk av bompenger, og at det fremmes sak for Stortinget så raskt som mulig. Fylkestinget ser det som et betydelig problem for vekstregionen Helgeland dersom ikke alle de 3 delprosjektene Helgeland Nord, Helgeland Sør og Brattås-Lien kan startes i første 4-årsperiode.

Fylkestinget vil oppfordre til endringer i dagens finansiering av veiutbyggingen, slik at alle store utbygginger både på fylkesveier og riksveier i distrikts-Norge blir fullfinansiert av staten gjennom Stortingets bevilgninger over statsbudsjettet.

I pkt. 18 foreslår vi at "noe høyere hastighet" endres til "langt høyere hastighet" i første setning. Vi foreslår også å tilføye et avsnitt til slutt som er markert.

Nordlandsbanen og Meråkerbanen

18. Fylkestinget mener at Nordlandsbanen trenger flere og lengre kryssingsspor, tilstrekkelige tunnel-/lasteprofiler og en skinnegang med underbygning som både tåler mer vær og som tillater jevnere og langt høyere hastigheter enn i dag. Fylkestinget viser i den anledning til at godstiltakene/godsstrategien gir god samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

20. Selv om fylkestinget fremdeles anser Nordlandsbanen som enda viktigere for godstransport enn for persontransport, er det viktig å opprettholde det persontogtilbudet man har i dag og å videreutvikle det på de strekninger der behovet/markedspotensialet er størst eller økende. Fylkestinget vil her vise til behovet for gode rutetilbud for vekstregionene Helgeland og Salten. Togtilbudet for intern transport på Helgeland bør bedres, særlig mellom Mosjøen og Mo i Rana. For "Saltendependelen" ønskes bedre kapasitet, frekvens, flere stasjoner og utvidet åpningstid.

Togmateriellet på Nordlandsbanen må fornyes og agendatogene skiftes ut med mer robuste lokomotiv og komfortable vogner med bedre plass både for passasjerer og reisegods. Tilbudet med sovevogn fra Mo i Rana til Trondheim og fra Mosjøen til Trondheim må gjeninnføres. Utbygging av Nord-Norge-banen til Tromsø må igjen settes på kartet.

Vi foreslår et nytt punkt 39, "Finansieringsordninger innen samferdsel" slik at innstillingas pkt. 39 blir pkt. 40.

Finansieringsordninger innen samferdsel

39. Fylkestinget mener at en offentlig finansieringsordning hvor man sikrer hele finansieringen fra starten av et prosjekt er en god ide. Vei eller baneprosjektet vil da bli finansiert med lån slik at hele prosjektet kan bygges ut på en gang. Dette kan skje med at Statens Vegvesen/Jernbaneverket tar opp lån som tilbakebetales gjennom bevilgninger fra statsbudsjettet.

Rødts forslag fremmet i fylkestinget:

Fylkestinget i Nordland tilrår at det settes av midler i kommende NTP-periode til forebyggende tiltak for å hindre påkjørsel av tamrein og storvilt på Nordlandsbanen,

May Valle, Venstre, fremmet Venstres forslag fra komiteen:

Nordland fylkeskommune ønsker å arbeide for etablering av sykkelregion Lofoten og ber om at det utredes egen gang- og sykkelveg i forbindelse med KVVU for Lofoten.

Jon Tørset, SP, fremmet SPs forslag fra komiteen:

Punkt 15, etter siste punktum, legges følgende til:

E10 Moskenes – Svolvær har mange sykkelturister. Derfor må det snarest mulig igangsettes arbeid med å bygge gang- og sykkelvei på de mest utsatte strekninger.

Votering:

Fylkesrådets innstilling punktene 1, 2, 4, 5 (første setning), 7, 10, 12, 14-18 og 20-39 enstemmig vedtatt.

Fellesforslagene fra komiteen enstemmig vedtatt.

Rødts forslaget framlagt i komiteen fikk Rødt fikk 2 stemmer og falt.

SPs forslag til punkt 15, etter siste punktum, vedtatt med 28 stemmer.

Venstres forslag fra komiteen fikk 16 stemmer og falt.

Fylkesrådets innstilling til punkt 3 vedtatt mot 26 stemmer avgitt for FrPs forslag.

Komiteens innstilling til punkt 5 vedtatt mot 20 stemmer avgitt for FrPs forslag.

Komiteens innstilling til punkt 8 vedtatt mot 20 stemmer avgitt for FrPs forslag.

Komiteens innstilling til punkt 9 vedtatt mot 8 stemmer avgitt for FrPs forslag.

Komiteens innstilling til punkt 13 vedtatt mot 12 stemmer avgitt for FrPs forslag.

Subsidiært forslag fra FrP til punkt 13 fikk 14 stemmer og falt.

FrP sitt forslag til nytt punkt vedrørende nasjonal turistveg fikk 28 stemmer og ble vedtatt..

Komiteinnstillinga punkt 19 enstemmig vedtatt.

Rødts forslag siste avsnitt enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Fylkestinget i Nordland har fått seg forelagt Forslag av februar 2012 fra Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen til Nasjonal transportplan 2014-2023.

1. Fylkestinget viser til at den samferdselsmessige infrastrukturen er av avgjørende betydning i Nordland for å kunne opprettholde bosetting, skape robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner og ta i bruk potensialet i fylket gjennom et verdiskapende næringsliv. Næringslivet i Nordland er sterkt eksportorientert, stadig mer konkurranseutsatt og i likhet med befolkningen for en stor del spredt på øyer og på fastland langs en meget lang og oppstykket kyst. Et av de viktigste virkemidlene i regjeringens satsning på Nordområdene – som Norges viktigste strategiske satsingsområde – burde være å oppgradere standarden på transportinfrastrukturen og å styrke selve transporttilbudene.
2. Nordland fylkesting forutsetter at finansiering av NTP for perioden 2014-2023 som et minimum settes til planteknisk ramme +45.

Lufthavner

3. På grunn av stor og stadig økende petroleumsbasert aktivitet i og rundt Sandnessjøen krever fylkestinget at Sandnessjøen lufthavn Stokka forlenges til 1199 meter så raskt som mulig.
4. Bodø lufthavn er den ene av de 2 nasjonale lufthavnene i Nord-Norge og et viktig knutepunkt som nav for de regionale rutene i Nordland. Rullebanen i Bodø vil bli sivil dersom Stortinget vedtar å flytte kampflybasen. Dagens rullebane har dokumenterte mangler, store løpende vedlikeholdsbehov og det må etableres ny rullebane innen få år. Fylkestinget ber fylkesrådet bidra i prosessen om opprustning og eventuell flytting av flystripe, i nær dialog med Avinor.
5. Fylkestinget mener at det så snart som mulig bør bygges en ny lufthavn ved Mo i Rana (Hauan) med rullebane på minst 2200 m. Dagens kortbaneflyplass ved Mo (Røsvoll) legges så ned.
6. Fylkestinget ber om at Gimsøya konsekvensutredes videre med hensyn til bl.a. meteorologi og i forhold til kulturminner og naturreservat m.m. for å få klarlagt om prosjektet lar seg realisere. Fylkestinget ønsker at forlengelse av Leknes til 1199 m konsekvensutredes parallelt med Gimsøya, bl.a med hensyn til kulturminner, slik at man får tilstrekkelige avklaringer av hvilke av flyplassprosjektene i fastlands-Lofoten som lar seg gjennomføre og med hvilke konsekvenser.
7. Fylkestinget ber om at Stokmarknes lufthavn Skagen bygges ut til 1199 m så snart som mulig.
8. I forbindelse med ferdigstilling av Hålogalandsbrua legges Narvik lufthavn ned. Det forutsettes da at FOT-rutetilbudet på Evenes blir styrket.

Riksveger

9. Fylkestinget vil poengtere at E6 er den viktigste vegen i og for Nord-Norge, både for næringsliv og for befolkning. Siden den norske sør-nord-gående jernbanen ikke går lengre nord enn til Fauske/Bodø, blir E6 den eneste delen av det norske landverts stamnettet som binder sammen de norske nordområdene og som forbinder disse med resten av landet. For en del av godstransporten finnes det ikke alternativer. En stor del av godstransporten må gå på E6 for å komme til en jernbaneterminal. E6 i Nordland har også stor betydning som lokal og regional vegforbindelse.
10. Fylkestinget gikk i sin høringsuttalelse i april 2012 om KVV E6 Mørsvikbotn-Ballangen inn for Statens foreslåtte konsept uten ferjefri kryssing av Tysfjorden, men forutsatte at man har ferjefri E6 som et fremtidig mål. Fylkestinget mener at aksepten av fortsatt ferjeavhengighet på E6 i denne omgang, bør føre til en raskere realisering av de E6-prosjektene i fylket som er de viktigste for næringslivet.
11. I sak 17/12 Utbygging og finansiering av E6 på Helgeland, opprettholder fylkestinget sitt vedtak i sak 56/10 om en delvis bompengefinansiert utbygging av E6 Helgeland og ber om at det fremmes sak for Stortinget så raskt som mulig. Fylkestinget ser det som et betydelig problem for vekstregionen Helgeland dersom rammen ikke blir på minst +45% som er planforslagets forutsetning for at alle de 3 delprosjektene Helgeland Nord, Helgeland Sør og Brattås-Lien kan startes i første 4-års-periode. Fylkestinget forutsetter at Vegpakke Helgeland ferdigstilles innen 2020.
12. Fra 2017 planlegger gruveselskapet Nickel Mountain å skipe ut ca. 1,5 mill. tonn pr. år fra Storuman kommun over havn i Mo i Rana via E12, eller via Rv73 og E6 til havn i Mosjøen (Holandsvika). Verken E12 eller Rv73 er bygget for slike trafikkmengder. Rv73 er også planlagt å inngå i Nordic Logistic Corridor som om 2-3 år ventes å begynne å generere stadig mer godstransport mellom Sverige og havnene i Mosjøen og i Mo. Fylkestinget ber fylkesrådet samarbeide med bl.a. Statens vegvesen om dette og viser også til det planlagte handlingsprogram for intermodale godstransporter, jf. pkt. 8.5 i forslaget til Transportplan Nordland 2013-2024. Fylkestinget mener Statens vegvesen må holde høy planberedskap for raskt å kunne gjøre nødvendige forsterkninger/utbedringer av E12 og Rv73.
13. Fylkestinget mener at den lønnsomme kombinasjonen E6 Sørrelva-Borkamo + Rv77 Tjornfjellet må gjennomføres i planperioden og bør påbegynnes i første 4-årsperiode.
14. Fylkestinget deler Ofoten regionråds bekymring over at utbedring av E6 gjennom Narvik sentrum, som ligger inne i NTP10-19, nå er falt ut av planforslaget. E6 gjennom Narvik sentrum er i dag tungt trafikkert med stor andel av tunge kjøretøyer og utgjør bl.a. en betydelig risiko for gående og syklende. Fylkestinget viser også til at Narvik kommune har fattet prinsippvedtak om å gå videre med et opplegg for bompengefinansiering av prosjektet (E6 Sjømannskirka - Ornes (Narvik sentrum)) som omfatter bygging av tunnel for gjennomgangstrafikken. Fylkestinget mener at utbedring av E6 gjennom Narvik sentrum må tas inn i NTP14-23.
15. Fylkestinget ser det som viktig at de aktuelle tiltakene i området som omfattes av konseptvalgutredningen KVV E10/Rv85 Evenes-Sortland gjennomføres så raskt som mulig. Bortsett fra rassikringsmidler til Lofoten, er det i planforslaget bare start av E10/Rv85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukta som er nevnt, og da bare ved ramme + 45 %.

16. Fylkestinget er fornøyd med at ambisjonsnivået i trafikksikkerhetsarbeidet skjerpes i forhold til inneværende NTP. For å ha et håp om å oppnå etappemålet er det avgjørende at det prioriteres tilstrekkelig med midler til trafikksikkerhetstiltak. I Nordland, med mange utforkjøringer, er det et viktig tiltak at det avsettes nok midler til oppsetting av siderekkverk og sikring av vegens sideterreng.
17. Fylkestinget mener at utbyggingen av infrastruktur for syklist i og rundt regionsentrene har vært for liten de seinere årene. For å ha håp om å nå nasjonale mål om sykling må det settes vesentlig større trykk på tilrettelegging for denne trafikantergruppen. Behov for gang/sykkelveger må vurderes og evt. bygges i takt med nye veger eller ved opprusting av eksisterende veger. E10 Moskenes – Svolvær har mange sykkelturister. Derfor må det snarest mulig igangsettes arbeid med å bygge gang og sykkelveg på de mest utsatte strekninger.
18. Fylkestinget ber om at Finneid bru prioriteres tidlig inn i perioden.
19. Fylkestinget forventer at krysning jernbane/veg ved E6 Setså får en løsning tidlig i perioden.
20. Fylkestinget oppfordrer til at det arbeides videre med omlegging av E6 rundt Fauske sentrum og at dette tas med i videre rullering av NTP.
21. Fylkestinget er meget positiv til at man arbeider videre med å forlenge den Nasjonale Turistveien strekningen Godøysstraumen – Steigen via Festvåg i NTP. I denne sammenheng bør «Turisthytta» vurderes som utsiktspunkt langs denne strekningen.

Riksveggerferjesamband

22. Fylkestinget krever at nye anbudskriterier for det enkelte samband må ivareta næringslivets behov så vel som hensynet til personbefordring, minst like godt som i dag. Også kapasiteten i turistsesongen må være tilstrekkelig – både av hensyn til reiselivsnæringen og av hensyn til næringslivets andre transport. Fastsettelse av nye anbudskriterier må skje i samarbeide med regionale myndigheter. Riksveggerferjesambandet Drag-Kjøpsvik må få døgkontinuerlig drift for å dekke næringslivets behov.

Nordlandsbanen og Meråkerbanen

23. Fylkestinget har merket seg at man omsider vil få på plass fjernstyring for *hele* Nordlandsbanen. Oppstart av det lenge etterlengtede men stadig utsatte prosjektet må skje i 2013, med ferdigstilling i 2015/2016.
24. Fylkestinget mener at Nordlandsbanen trenger det flere og lengre kryssingsspor, tilstrekkelige tunnel-/lasteprofiler og en skinnegang med underbygning som både tåler mer vær og som tillater jevnere og noe høyere hastigheter enn i dag. Fylkestinget viser i den anledning til at godstiltakene/godsstrategien gir god samfunnsøkonomisk lønnsomhet.
25. Nordlandsbanen bør elektrifiseres så snart som mulig.

26. Selv om fylkestinget fremdeles anser Nordlandsbanen som enda viktigere for godstransport enn for persontransport, er det viktig å opprettholde det persontogtilbudet man har i dag og å videreutvikle det på de strekninger der behovet/markedspotensialet er størst eller økende. Fylkestinget vil her vise til behovet for gode rutetilbud for vekstregionene Helgeland og Salten. Togtilbudet for intern transport på Helgeland bør bedres, særlig mellom Mosjøen og Mo i Rana. For "Saltendelen" ønskes bedre kapasitet, frekvens, flere stasjoner og utvidet åpningstid.
27. Fylkestinget mener at det er over Meråkerbanen det best kan utvikles en raskere transport for sjømat (og annet gods) fra deler av Nordland og Trøndelag til de sterkest voksende markedene i Øst- og Sentral-Europa. Her er muligheten for en raskest mulig overgang mellom Nordlandsbanen og Meråkerbanen avgjørende. Samtidig vil en på Hell stasjon også kunne sette opp egne blokktoget som kombinerer gods fra Nordland og Trøndelag. Fylkestinget er tilfreds med forslaget om ny dobbeltsporet bru over Stjørdalselva og sporomlegginger som vil gi bedre muligheter for rask overføring av gods på tog mellom Nordlandsbanen og Meråkerbanen. Tiltaket ligger inne i begge +20%-rammene og fylkestinget forutsetter at forslaget blir gjennomført.
28. Fylkestinget anser Meråkerbanen som viktig ikke bare som en "reservebane" for trafikk til/fra Nordlandsbanen, men som et ønsket jernbanetilbud mellom Nordland/Trøndelag og Østersjøområdet med videre forbindelser sørover. Fylkestinget mener at Meråkerbanen snarest mulig må elektrifiseres frem til svenskegrensen (Storlien) slik at en unngår ekstra kostnader og tidstap med å måtte skifte lokomotiv ved grensepassering. Fylkestinget mener at elektrifisering av Meråkerbanen bør skje samtidig med elektrifisering av Trønderbanen mellom Trondheim og Steinkjer.
29. Fylkestinget anser det som meget viktig å få på plass togstopp på Tverlandet og ved Reitan i Bodø kommune så tidlig som mulig i planperioden.
30. Fylkestinget i Nordland tilrår at det settes av midler i kommende NTP-periode til forebyggende tiltak for å hindre påkjørsel av tamrein og storvilt på Nordlandsbanen,

Helgelandsbane

31. Det er planlagt transport av ca. 1,5 millioner tonn pr. år fra gruver i Storuman kommun på bane eller forsterket veg til havn på Helgeland fra 2017, og andre større mineralressurser i Västerbotten vurderes. Bl.a. EU's svoveldirektiv som innføres i 2015 og som vil gi kraftig økede avgifter for skipstransport i Østersjøen, ventes å gi kraftig øket behov for godstransport over det EU-finansierte prosjektet Nordic Logistic Corridor (Vaasa-Umeå-Helgeland). Fylkestinget mener at dette tilsier at en mulig Helgelandsbane fra Storuman bør vurderes nærmere.

Nord-Norgelinjen

32. Fylkestinget mener at transportdepartementene bør vurdere å benytte "Nord-Norgelinjen" som et pilotprosjekt for å prøve ut en ny incentivordning/finansieringsordning som nevnt i planforslaget.

Ofofbanen

33. Med bakgrunn i Nordområdestrategien og varslet sterkt øket malmtransport, mener fylkestinget det er åpenbart at tiltakspakken for 50 % kapasitetsøkning på Ofofbanen må gjennomføres raskt og uavhengig av økonomisk ramme. Forlengelse av kryssingsspor bør planlegges slik at de kan innpasses i en dobbeltsporet bane. Med bakgrunn i Nordområdestrategien, og varslet sterkt øket malmtransport, mener fylkestinget at dobbeltsporet bane bør være realisert innen 2020.

Nordland fylkesting mener at kjøreveisavgiften for malmselskapene, som har utløst behovet for de store investeringene, må økes og inngå som en del av finansieringsplanen.

34. Fylkestinget ser positivt på at Jernbaneverket sammen med svenske myndigheter nå vurderer dobbeltspor/dobbeltsporparseller på Ofofbanen/Malmbanan.

Fylkestinget ber om at det etableres en norsk-svensk samarbeidsavtale på nasjonalt nivå om oppgradering av transportkapasiteten for å imøtekomme det fremtidige transportbehovet.

Farleder, sjøfart og intermodalitet

35. Fylkestinget er enig i transportetatens forslag om at nedtrappingen av statlige avgifter for sjøtransport og generelle sjøsikkerhetstiltak videreføres, herunder også en reduksjon i losgebyrene.
36. Mens den norske stat har vært tilbakeholdende med å gi økonomisk støtte til å fremme overgang fra veg til sjø eller bane, har både EU og mange europeiske land støttet intermodale transporter økonomisk i mange år. Norges deltagelse i og erfaringer fra EU's Marco Polo-program bør nå føre til at staten evner og viljer å opprette målrettede støtteordninger som kan øke sjøtransporten uten at det strider mot EØS-regelverk. Fylkestinget slutter seg dermed fullt ut til forslaget om incentivordning for overføring av gods til sjø og bane.
37. Sjøfart er rimeligvis av svært stor betydning i et typisk kyst- og øyfylke som Nordland, men Kystverkets rammer er små sammenlignet med rammene til Jernbaneverket og Statens vegvesen. Fylkestinget finner mange positive farledstiltak i Nordland i planforslaget, har ikke forslag til omprioriteringer innenfor noen av de oppgitte økonomiske rammene, men mener at rammen for Kystverkets aktiviteter på Nordlandskysten ikke bør bli lavere enn ramme +45%.
38. Brønnøyleiden lå inne i NTP06-15, men er senere falt ut. Fylkestinget ber om at denne farleden blir vurdert merket/sertifisert.
39. Da stamledbegrepet ble innført, fikk bare den indre hovedleden gjennom nordre Nordland og Sør-Troms (Tjeldsundet) stamledstatus i følge kart. Det samme gjelder for kart i det foreliggende planforslaget. Stortingsmeldingen NTP10-19 sier imidlertid også at "Stamnettet for sjøtransport omfatter hovedledene langs kysten fra svenskegrensa til grensa mot Russland, med indre og ytre leder, leder for innseiling til stamnetthavnene, samt seilingsleder utenfor kysten for skip i transitt." Fylkestinget mener at også den minst like viktige ytre hovedleden (Raftsundet) må få status som stamled, slik at man får en indre og ytre stamled gjennom nordre Nordland og Sør-Troms.

40. Ytre Helgeland opplever en betydelig økning i petroleumsrettede aktiviteter. Havneterminal i Sandnessjøen er under planlegging. Fylkestinget er opptatt av at regjeringen legger til rette for at denne havnen utvikles i lys av nordområdepolitikken.
41. Norges lengste ferjestrekninger er Bodø-Lofoten. Fylkestinget mener at departementene må prøve å løse de problemene som er til hinder for å bruke "førerløse kjøretøy" på ferjene til/fra Værøy og Røst. Det er neppe fornuftig bruk av ressurser at en person må følge et kjøretøy på så lange strekninger.
42. Fylkestinget konstaterer med glede at regjeringen 15.5.2012 foreslår 100 mill. kr ekstra i 2012 for å tilrettelegge for mer malmtransport på Ofotbanen – og dermed over Narvik havn. Som stamnetthavn og den ene av Norges 2 sannsynlige TEN-T-havner i EU's nye "Core Network", må både havn og bane være tilrettelagt for effektiv lossing (og litt lasting) av malmtog, men de må også ha kapasitet til annet gods, for eksempel for containerlaster mellom Russland/Kina og USA/Canada etter behov.
43. Fylkestinget har merket seg at også Fiskeridirektoratet Nordland legger stor vekt på raske og mest mulig grønne/intermodale transporter for fersk sjømat. Jo større andel av sjømaten som selges og transporteres fersk, jo viktigere blir transportinfrastrukturen for fiskerinæringen.

Fiskerihavner

44. Transport er et viktig ledd i verdikjeden for sjømatprodukter. Fylkestinget mener at riktig plasserte og utstyrte fiskerihavner er det første leddet i denne kjeden. God infrastruktur og effektive transportløsninger videre er viktige konkurransefaktorer og sentrale forutsetninger for økt verdiskapning. For lang fremføringstid er en av de største utfordringene for fiskeri- og sjømatnæringen. Både opprettholdelse og videreutvikling av næringsaktivitet er avhengig av fiskerihavner som har tilfredsstillende dybde og innseilingsleder med god oppmerking og tilstrekkelig manøvreringsareal. En utvikling i retning av færre, men større fiskefartøyer og større gods-, fryse- og containerskip setter større krav til dybde og manøvreringsareal i havnene, og dermed større krav til investeringer i de aktuelle prioriterte havnene.

Økonomiske rammer for fylkeskommunal samferdsel

45. Fylkestinget slutter seg til transportetatens oppsummerte forslag til tiltak som kan få betydning for fylkeskommunenes samferdselstilbud.
46. Fylkestinget ber fylkesrådet arbeide aktivt for å påvirke tildelingen til Nordland fra 2014 når det fastsettes nye kriterier for beregning av "samferdselsdelen" av fylkeskommunens rammetilskudd gjennom inntektssystemet. Som første steg i denne påvirkningen bes fylkesrådet samarbeide med bla. Statens vegvesen for innen høringsfristen 29.6. i år å få frem dokumentasjon og argumenter for nødvendige kostnader for akseptabel samferdsel i Nordland.
47. Fylkestinget viser for øvrig til fylkesrådets vurderinger.

Utrykte

Vedlegg	DokID
Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP14-23): Høring om FNTP14-23 (Felles forslag fra Kystverket, Jernbaneverket, Statens vegvesen og Avinor AS til NTP14-23)	256138
Arbor-Hattfjelldal A/S - Innspill til nasjonal transportplan 2014 - 2023	256502
Saltdal kommune - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan	266031
NHO Nordland - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan	266143
NHO - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan	266832
Samferdselsløftet - kortversjon	266910
Samferdselsløftet	266908
Uttalelse Arjeplog kommune	266837
Indre Helgeland Regionråd - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan	266965
Andøy kommune - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan	266976
Høring Brønnøy Havn nasjonal Transportplan 2014 - 2023	267005
Vesterålen regionråd - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan	267047
Salten Regionråd - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan	267179
Utdrag Länstransportplan Norrbotten 2010-2021	267375
Innspill Nasjonal Transportplan 2014 - 2023 - Kopi av e-post til Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen	267430
Rana kommune - uttalelse - Nasjonal Transportplan - Kopi av brev til Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet og Jernbaneverket	271949
Rana kommune - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan - Melding om vedtak	269960
Fylkesmannen i Nordland - Høringsuttalelse - Nasjonal transportplan	270536
Fiskeridirektoratet - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan	269808
Sør-Helgeland Regionråd - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan	268787
Sør-Troms Regionråd - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan	268422
Hamarøy kommune - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan	268222
Vestvågøy kommune - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan	268108
Vågan kommune - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan - flyplasstruktur	268061
Vestvågøy kommune - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan - flyplass	268051
Ofoten regionråd - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan	268046
Saltdal kommune - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan - endelig uttalelse	268041
Lofotrådet - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan	267988
Helgeland Regionråd - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan	267980
Grane kommune - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan	267859
Lofotrådet - høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan	267850
Kystverket, Jernbaneverket, Statens vegvesen og Avinor AS - Felles høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan	267183
Norges Lastebileier-forbund Nordland - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan	266665
Træna kommune - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan	266363
Tollregion Midt-Norge - Høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan	266061
Uttalelse fra Företagarna Norrbotten Service AB	266040
Høringsuttalelse	265724
Vefsn kommune - høringsuttalelse - Nasjonal Transportplan	265652
Saltdal Næringsforening - Uttalelse forslag til Nasjonal Transportplan 2014 - 2023	265041

Saltin AS - Uttalelse til Nasjonal Transportplan 2014 - 2023	264626
Grane kommune - orientering om høringsuttalelse - Nasjonal transportplan	264464
Bø kommune - innspill til Nasjonal Transportplan - Hovden havn	263950
Nasjonal transportplan 2014 - 2023 - Oversendelse av transportetatens planforslag	256505
Planforslag	256600
Oversendelse av kopi av brev til Vefsn kommune - Flyplasstrukturen på Helgeland	273477
Kopi av brev til Vefsn kommune	273478
Flyplasstrukturen på Helgeland - mangelfull planprosess ved forslag om nedleggelse av Mosjøen lufthavn - kopi av brev til Sivilombudsmannen	268830
Brev til Nordland fylkeskommune 11.02.2011	268829
Alstahaug kommune - Høringsuttalelse - Transportplan Nordland	267176