

Nordland Fylkeskommune
Postmottak
Fylkeshuset
8048 Bodø

Vår dato: 12.05.2016
Deres dato: 27.04.2016
Vår referanse: Ohh/2016
Deres referanse: [Deres ref]

Nasjonal transport 2018-2029 – NHO Nordland kommentarer til plangrunnlaget – innspill Nordland fylke

Det vises til plandokumentet til Nasjonal transportplan 2018-2029 sendt på høring til fylkeskommunene med frist for innspill 1. juli 2016 og skriftlig høring som erstatning for avlyst dagsseminar 28.04.2016.

NHO Nordland ber fylket om å vektlegge følgende innspill fra næringslivet i sine kommentarer på plangrunnlaget til Samferdselsdepartementet. Til grunn for vårt innspill ligger næringslivets omforente politikkdokument *Samferdselspolitikken mot 2030* som er vårt NHOs innspill til Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP) (Sender denne pr.post)

Innledning

NTP er det dokumentet som skal skissere fremtidens samferdselsinfrastruktur. For NHO har følgende problemstillinger vært sentrale i kommentarene til stortingsmeldingen:

- Hvor mye midler skal man bruke?
- Hvor prioriterer vi disse midlene?
- Hvordan bruker vi midlene mest mulig effektivt?
- Hvordan sørge for at man har klare planer?

I *Samferdselspolitikken mot 2030* som følger vedlagt dette brevet har vi forsøkt å svare så langt det lar seg gjøre på disse problemstillingene.

Innledningsvis er det viktig å påpeke betydningen av at NTP vektlegger næringslivets transportbehov i de overordnede valg og prioriteringene som gjøres. Norske bedrifters avstandsulemper og transportkostnader er langt større enn våre handelspartnere og konkurrentland. Det er derfor særskilt viktig for oss at samferdselsprosjekter som binder landet vårt sammen og knytter oss til resten av Europa, samt løser logistikkutfordringene i byregionene (både gods og personer) blir prioritert.

Økonomiske rammer

Det er fortsatt et stort vedlikeholdsetterslep og behov for store nyinvesteringer i samferdselssektoren, til tross for at sektoren har fått tilført betydelig med midler de siste årene. Dette har vært helt nødvendig og vi mener det er viktig at satsingen videreføres og styrkes i kommende NTP. Mange av de tyngste investeringsprosjektene skal bygges i neste NTP-periode og

det er derfor viktig at vi frem mot 2030 sørger for et tilstrekkelig økonomisk handlingsrom for sektoren.

Dårlig vedlikehold gir dårlig fremkommelighet og redusert trafikksikkerhet. Det er gledelig at man de senere årene har sett indikasjoner på at forfallet har sluttet å vokse og at man har begynt å redusere vedlikeholdsetterslepet innenfor vei og jernbane. NHO mener det er positivt at man i grunnlagsdokumentet fra transportetatene har lagt opp til at vedlikeholdsetterslepet skal fjernes innen utgangen av planperioden. Det er viktig at ambisjonene reflekteres i stortingsmeldingen.

Et transportnett for vei og jernbane som ikke bygges om til ønsket standard innen overskuelig fremtid, skaper store utfordringer for næringslivet. Det samlede investeringsbehovet i transportsektoren er beregnet til om lag 1500 milliarder kroner. Handlingsrommet for en kraftig økning i investeringer til samferdsel er nå. Eldrebølgen vil komme for fullt i 2020-2025 noe som gjør at andre viktige og prioriterte områder vil kunne føre til at nødvendige samferdselsinvesteringer fortrenses.

Vi mener det må være en målsetting at man tar de tyngste løftene i kommende NTP periode. Dette vil etter vår vurdering kreve en investeringsramme til vei og jernbane på 780 milliarder kroner, inkludert bompenger frem mot 2030. Dette innebærer at det i kommende planperiode bør settes av om lag 65 mrd. kroner til dette formålet. I tillegg kommer midler til drift og vedlikehold og investeringer innen fylkenes og kommunenes ansvarsområder.

Transportetatene har fått ulike rammer å prioriterer etter. Vår oppfatning er at høyeste ramme i grunnlagsdokumentet til NTP må være et minimum, da rommet for nye investeringer er svært lavt med lavere rammer. Høy rammen ligger grovt regnet om lag 5 mrd kr under vårt forslag til årlig økonomisk ramme i planperioden. Vi håper fylket i sitt innspill til departementet kan støtte oss argumentasjonene om at høy ramme bør være et minimum som økonomisk ramme.

Norsk økonomi tåler økt satsing på samferdsel

Samferdselsinvesteringer virker på økonomien både ved at de på kort sikt utløser aktivitet i økonomien, og på lengre sikt ved økt velferd og at kostnadsnivået for norsk næringsliv reduseres og nyinvesteringer i fastlandsnæringslivet stimuleres. Behovet for samferdselsinvesteringer må også ses i lys av at vi er inne i en periode med høy befolkningsvekst.

Norsk økonomi befinner seg nå i en stor omstillingsfase. Det er viktig at man da har gode rammebetingelser. NHO mener det er plass til store samferdselsinvesteringer innenfor handlingsregelen. Det statsfinansielle handlingsrommet de nærmeste 5-10 årene vil være stort både historisk sett i Norge og selvsagt i forhold til andre land.

NHO understreker imidlertid at forutsetningen for en slik solid økning av budsjettene som vi foreslår, er at samferdselsutbyggingen skjer mer effektivt og at de mest samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjektene prioriteres.

Grunnlag for våre prioriterte prosjekter

Samferdselsinvesteringer vil alltid måtte vurderes opp mot andre viktige formål og prioriteringer. For å rettferdiggjøre en kraftfull satsing på samferdsel må det stilles strenge krav til at de viktigste og mest samfunnsøkonomiske prosjektene prioriteres først. Våre prioriteringer i NTP tar utgangspunkt i følge 4 områder vi mener er de viktigste:

1) Byområder/store by- og arbeidsmarkedsregioner

Mange av våre byregionene opplever i dag store voksesmerter som følge av en kraftig befolkningsvekst. Dette legger et stort press på infrastrukturen. Dette gjør at NTP må prioritere samferdselsprosjekter som realiserer effektive, vekstkraftige og omstillingsdyktige bo- og arbeidsmarkedsregioner. Dette vil også skape gode ringvirkninger for omland/distriktene der disse kobles på byregionene og andre streke næringsregioner.

2) Nasjonale og internasjonale transportkorridorer for person- og godstransport

Fremkommelighetsutfordringer påvirker næringslivet i alle deler av landet. Det er viktig å prioritere prosjekter som effektivt binder ulike regioner og landsdeler sammen, i tillegg sørge for utvikling av effektive transportkorridorer mot internasjonale markeder.

3) Kollektivtransport

Uten utbygging av et effektivt kollektivsystem vil man kunne oppleve et sammenbrudd i transportsystemet. Vi vil prioritere prosjekter i byområder som sikrer en robust kollektivtransport.

Det må åpnes opp for at flere byområder kan inngå bymiljøavtale. Eksempelvis har Bodø trafikk- og miljøutfordringer som tilsier at Bodø bør komme inn under ordningen.

Det er sterk sammenheng mellom bystruktur og folks valg av reisemåte i større byer. Det må planlegges kompakte byer og tettsteder og miljøvennlige løsninger slik at både arealforbruk og transportbehov reduseres.

Dette er i tråd med de statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og nasjonale forventninger til kommunal planlegging

4) Knutepunkt for godstransport

Det er et mål om å overføre mer gods fra vei til sjø og bane. For å lykkes med dette må man legge til rette for effektiv godstransport og utvikle knutepunkter som letter overføring av gods mellom transportmidlene. Vi vil prioritere prosjekter som sikrer utbygging av nye og som videreutvikler eksisterende godsknutepunkter.

Med disse hovedområdene som utgangspunkt har NHO Nordland prioritert følgende prosjekter:

Veiprosjekter

E6 Helgeland Sør

RV 77 Tjernfjellet

E6 Sørrelva – Borkamo

Tjernfjellutbyggingen vil gi betydelige tunnelmasser som er viktig å få utnyttet i forbindelse med behovet for fyllmasser til utbyggingen av E6 Borkamo- Sørrelva.

RV 80 Bodø – FauskeSandvika – Sagelva

Strekningen Sandvika- Sagelva er en særlig ulykkesbelastet strekning på 5,7 km mellom Bodø.

Delstrekningen Bertnes - VikanE10 Fiskebøl –ÅE10/RV85 Evenes – Sortland**Fergefri E6**

Norge er i dag delt på midten da Tysfjorden ikke er fergefri. En av de viktigste trafikkårene er ikke åpen hele døgnet, med hva det innebærer av manglende forutsigbarhet for næringsliv, befolkning og samfunnssikkerhet. Nord Norge skiller seg ut positivt i forhold til resten av Norge med god vekst, rikelig tilgang på ressurser og et stort utviklingspotensial for fremtiden.

En fremtidsrettet infrastruktur er imidlertid avgjørende, og fergefri E6 er en viktig faktor for å lykkes. Tettere integrering av regionene med en sammenhengende og døgnåpen E6 vil bidra til et større regionalt marked, et mer innovativt og kunnskapsbasert arbeidsliv, økt næringsdynamikk samt rasjonelt og kostnadseffektivt offentlig tjenestetilbud.

Det stilles store forventninger til utviklingen i nord, både fra sentrale myndigheter og fra nasjonalt og internasjonalt næringsliv. De lokale og regionale forventningene er også store. Internasjonalt, og etter hvert også i nasjonalt, ser man nødvendigheten av å utvikle gode infrastrukturtiltak for trekke til seg investeringer og arbeidskraft og for å skape samfunn med et mangfold av tilbud og aktiviteter.

I Nord-Norge har man over lengre tid opplevd at man ikke når opp i kampen om nasjonale ressurser mot befolkningstunge regioner i sør og vest. Ikke minst viser nylig presenterte Nasjonal Transportplan, at god organisering nedenfra på tvers av byer og regioner på Vestlandet synes å gi god uttelling. Der legger man opp til en sammenhengende infrastruktur der storbyene bindes tettere sammen og også sammen med sine omland, for en framtidsrettet nærings- og bosettingsutvikling.

I Nord Norge er bosettingsstrukturen punktvis og spredt.

Tettere integrerte regioner vil gi et større regionalt marked med en sammenhengende og døgnåpen infrastruktur, et mer innovativt og kunnskapsbasert arbeidsliv og tilgjengelig og kostnadseffektivt offentlig tjenestetilbud. Et viktig grep for å få til en slik samfunnsutvikling er å få ned reisetiden mellom regionene gjennom en fergefri E6.

Bane

Oftbanen

Etablering av dobbeltspor

Nordlandsbanen

Kryssingsspor og automatisering på er nødvendig for å kunne øke kapasitet på gods- og persontrafikk med hensyn til etablering av flere togavganger. Utbygging av ERTMS og etablering av kryssingsspor vil også kunne øke avgangsfrekvensen på Saltenpendelen betydelig. Kryssningssporene må ferdigstilles og settes i drift parallelt med ERTMS

Havner og Sjøtransport

Ballstad Havn i Vestvågøy i Nordland.

Dette er en havn i en kommune med stor fiskeriaktivitet mht. antall fartøy, leveringer og aktivitet på verkstedene. NHO Nordland mener at en utdyping og forbedring av Ballstad Havn må framskyndes til 1. planperiode av NTP (2018-2021).

Nord-Norge-linjen

I EU er målsettingen at 30 % av alt gods som i dag transporteres med lastebil over en distanse på mer enn 300 km skal overføres til sjø, vannvei eller bane innen 2030.

I perioden 1984-2013 ble ca. 40 % av alt gods på bane til Nord-Norge videreført sjøveien fra Bodø havn til havner i Nordland, Troms og Finnmark. Dette tilsvarer ca. 21.000 TEUs (20 fots container enheter) årlig.

En gjenopprettelse av Nord Norge linjen for videreføring av gods sjøveien fra Bodø og nordover vil være en viktig brikke av rammebetingelsene for å sikre et velfungerende marked for godstransport til Nord Norge på jernbane gjennom Norge.

Dypvannskai/ tungløftskai i Mo i Rana havn

Realisering av ny dypvannskai/ tungløftskai som en offentlig terminal i Mo i Rana havn. Lokal industri og næringsliv samt Mo i Rana havn KF vil løfte det meste av investeringen. Kommunen inviterer til et spleiselag med å utbedre sjøveien gjennom utdyping av farleden fram til ny kai inkludert fjerning av gammel forurensning.

Luftfart

Ny sivil lufthavn i Bodø

NHO Nordland støtter transportetatene og Avinors anbefaling om å realisere alternativ 1 for ny sivil lufthavn i Bodø. NHO Nordland mener transportetatene og Avinor har dokumentert på en god måte helheten i problemstillingen og nytten av anbefalt alternativ.

NHO Nordland legger også til grunn at en bør komme snarest i gang med utredning av transportetatens foreslåtte finansieringsmodell og planleggingen av ny sivil lufthavn i Bodø.

Øvrig lufthavnstruktur i Nordland.

NHO Nordland legger til grunn at beslutning om ny lufthavn i Mo i Rana må løses gjennom egen Stortingsproposisjon

Raskere planlegging, styrke gjennomføringskraften

En viktig forutsetning for å bruke store ressurser på samferdsel er at midlere brukes effektivt og på en slik måte at prosjektene gjennomføres raskt. NHO har lenge ment at det er nødvendig at planleggingstiden må halveres fra dagens gjennomsnitt på 9-10 år og ned til 5 år. Dette er også noe som det er bred politisk enighet om. For å oppnå dette må man gjøre ulike grep som f.eks. økt innslag av statlig plan, bedre koordinering av planarbeidet i staten og effektivisering av innsigelsesordningen, samt bruk av finansierings- og gjennomføringsmodeller som stimulerer til økt gjennomføringskraft.

NHO har fått Vista Analyse til å vurdere hvilke effekter de ulike tiltakene som er blitt gjennomført kan få av innvirkning på planleggingstiden. Deres funn er at dersom man tar i bruk de verktøyene som allerede finnes i dag, så kan planleggingstiden reduseres til 6-7 år. Et grep som kan gi inntil 2 års besparelser er å kutte ut kommunedelplan og gå rett fra KVV/KS1 til reguleringsplan.

For å komme ned mot 5 år må det gjøres ytterligere grep. Konkret bør man sørge for at det ligger sterkere føringer etter regjeringens beslutning basert på KVV/KS1. Det vil bety mindre muligheter for omkamper og nye utredninger etter at et konsept er valgt. Videre bør statlig plan være hovedregel for prosjekter som krysser kommunegrenser. Det bør i tillegg være slik at man har en mye mer forpliktende deltaksels i en tidligfase og begrenser mulighetene til endringer i planfasen.

NHO mener grunnlagsdokumentet til etatenes ikke adresserer denne problemstillingen tilstrekkelig. Vi håper at fylkeskommunen tar med seg denne problemstillingen i innspillet til NTP og er tydelige på hvilke grep man vil gjøre for å få redusert planleggingstiden.

Vennlig hilsen

Næringslivets Hovedorganisasjon
NHO Nordland

Ole Henrik Hjartøy
Regiondirektør