



Til
Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

Bodø 3.juli 2023

Nasjonal Transportplan 2025-2036 – innspill fra Samferdselsforum Nord

Samferdselsforum Nord (SFN) er en sammenslutning av aktører som jobber for at landsdelen får realisert samferdselsprosjekter som er viktige for jobb- og verdiskaping.

SFN består av følgende organisasjoner: NHO Arktis, NHO Nordland, Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg Nord-Norge (EBA), Nord Norske Entreprenørers Serviceorganisasjon (NESO), Norges Lastebileier Forbund Region Nord (NLF), Maskinentreprenørenes Forbund Region Nord (MEF), LO Nordland og Troms og Finnmark, Norsk Arbeidsmannsforbund (NAF) og NHO Logistikk og transport.

I vårt innspill støtter vi oss på våre organisasjoners erfaring og ønsker i tillegg å nevne to rapporter som er utarbeidet, og relevant for arbeidet med rullering av Nasjonal Transportplan:

- Næringslivets behov for transportinfrastruktur i Nord-Norge(kbnn/Menon 2023)¹ og
- Forsinkelser på vei i Nord-Norge (Samferdselsforum Nord/Menon 2020) ²

Mesteparten av verdiskapingen i Nord-Norge skjer i transportintensive næringer, som sjømat, kraftintensiv industri og reiseliv. En offensiv og framtidsrettet samferdselspolitikk er viktig for utvikling i hele landsdelen. Nord-Norge bindes sammen av gods og persontransporter, og samferdsel er en forutsetning for næringsutvikling.

Tilbakemeldingen fra næringslivet er at det viktigste enkeltstående politiske virkemiddelet for å sikre vekst og verdiskaping er investering i samferdsel.

Et hovedmål med infrastruktur er å skape god mobilitet og legge til rette for næringsliv og bosetning i hele landsdelen. Det er en forutsetning at transportnettet henger sammen, der riks- og fylkesveger av stor betydning for folk og næringsliv sees i sammenheng.

NTP 2025-2036 må være en plan for infrastruktur som binder landsdelen og landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens ressursgrunnlag og fremmer verdiskaping og regional- og nasjonal utvikling.

Behov og økonomiske rammer

Referanserammene i virksomhetenes prioriteringer tar utgangspunkt i SB 2023. Dette er langt lavere enn ambisjonsnivået i gjeldende NTP, og er med tillegg til den prisstigning som har vært siste år, alt for lave til å møte utfordringsbildet i samferdselssektoren.

¹ <https://www.kbnn.no/files/2022-Rapport-N%C3%A6ringslivets-behov-for-transportinfrastrukturbehov.pdf>

² https://samferdselsforumnord.no/sites/s/samferdselsforumnord.no/files/rapport_tidsverdier_gods_endelig_26.82020.pdf



I stort er det de største investeringsprosjektene som får mest oppmerksomhet. Disse er viktige, men en infrastruktur med stabilitet, forutsigbarhet og god «oppetid» avhenger også av at driften av veinett og fjelloverganger er tilstrekkelig.

Bundne prosjekter

Samferdselsforum Nord forutsetter at de prosjekter som omtales som «bundne» i virksomhetenes innspill får den fremdrift og finansiering som forutsatt.

Kyst til marked

Samferdselsforum Nord mener at fylkeskommunenes kyst-til-markedsstrategi er en god strategi. De fleste reiser starter på fylkesvei eller kommunal vei. Dette gjør at sammenhengen mellom riksveier og fylkesveier må få et større fokus. De samfunnsøkonomiske kostnadene på forsinkelser og tidvis ufremkommelige veier er betydelig.

Samferdselsforum Nord fikk høsten 2020 i samarbeid med Menon Economics utarbeidet rapporten Forsinkelser på veg i Nord-Norge. Rapporten dokumenterer og konkretiserer de økonomiske tapene bedriftene har når det er forsinkelser på vegnettet, beskriver de samfunnsøkonomiske kostnader for forsinkelser og setter verdsetter tidsverdier for gods(se henvisning over).

I de nasjonale transportkorridorene inngår ikke bare europaveier og riksveier, men også fylkesveier og enkelte kommunale veier. Det nødvendig å frembringe mer kunnskap om hvilke fylkesveier som bør prioriteres i viktige korridorer.

Vedlikehold

Som nevnt innledningsvis er drift og vedlikehold avgjørende for god fremkommelighet. I oppdragssvaret fra Statens Vegvesen er det tydelig at lavere ramme enn B-rammen vil kunne få konsekvenser for drift og vedlikehold. Samferdselsforum Nord erfarer i likhet med Statens vegvesen at mer ekstremvær gir større utfordringer for å holde veier åpne - spesielt vinterstid.

Drift og vedlikeholdsbudsjettet bør økes på enkelte strekninger for å sikre stabil og sikker fremkommelighet.

Transportsektoren i grønn retning

Transportsektoren er en viktig del av det grønne skiftet. Nye teknologier innføres, og det er velvilje både privat og i næringslivet for nye grønne løsninger

Imidlertid må infrastrukturen være klar. Energipunkter må være tilgjengelig og funksjonell før nye krav kan innføres, og er en forutsetning for å innføre nye krav til energibærere og dermed bevege transportsektoren i retning av lav- og nullutslipp.

Dagens modeller og referansebaner viser at det er vanskelig å nå klimamålene. Samferdselsforum Nord vil være tydelig på at landsdelen allerede i dag har utfordringer med avstandsulemper, og at fremtidig virkemiddelbruk ikke må innrettes slik at avstandsulempene økes.

Anbud og seriøsitetskrav

Fylkeskommunen må ha klare seriøsitetskrav i sine anskaffelser. Seriøsitetskrav sikrer sunn og like konkurransevilkår, hindrer sosial dumping og svart økonomi.

Gode anskaffelsesprosesser er avgjørende for at tilbudene som leveres blir best mulig. For å sikre dette bør fylkeskommunen etablere en gjennomgående dialog med leverandører i tidlig fase av anbudsprosessen.



Prioritering av større prosjekter:

Veitransport:

- E45 Kløfta
- E6 Hamarøy-Sørfold inkl. Ulvsvågskaret
- E6 Narviktunnelen med tilstøtende veinett
- E8 Flyplassforbindelsen
- E10 Lofoten (Nappstraumen - Å og Fiskebøl - Nappstraumen)
- E6/Rv.80 "Fra Bru til bru"

I tillegg ber vi om at NTP sikrer finansiering av Nye Veier As sine prosjekt i Nord-Norge

- E6 Olderdalen – Langslett
- E6 Søreelv - Borkamo
- E6 Nordkjosbotn – Hatteng

Vedlikehold – forutsigbar fremkommelighet

Det bør rettes en ekstra innsats med ITS-løsninger og forsterket vintervedlikehold for mer stabil og forutsigbar fremkommelighet vinterstid. Dette gjelder særlig på fjellovergangene E6 Saltfjellet og grenseovergangen E10 Bjørnfjell for stabil og forutsigbar fremkommelighet vinterstid.

Lufttransport

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

Jernbane:

1. Dobbeltspor på Ofotbanen, på kort sikt kapasitetsøkende tiltak(kryssningsspor Fagerlia/søsterbekk og Katterat)
2. Opprusting av Nordlandsbanen (nytt signalsystem, kryssningsspor og ev. elektrifisering)

Sjøtransport:

Størsteparten av tonnasjen fra Nord-Norge går sjøveien. Sikker og forutsigbar fremkommelighet er en forutsetning for sjøtransportens sikkerhet og konkurransevilkår. Flere kystsamfunn har sjøveien som eneste transport inn/ut, og farled- og havneprosjekter som kan sikre verdiskaping og bosetting må prioriteres høyere. Samferdselsforum Nord nevner noen viktige prosjekter i regionen:

- Farledsutbedring i Mo i Rana, Kjøllefjord og Årviksand
- Bedre regularitet og nattferge på fergestrekningen Lødingen – Bognes.
- Fiskerihavn/innseiling Værøy, Husøy, Røst og Ballstad