

Innspill om hovedutfordringer på transportområdet – NTP 2022-2033

Sammendrag – Store og viktige transportutfordringer i Nordland

- Samfunnsøkonomisk lønnsomhetsmodeller gir ikke uttelling for verdiskaping i Nord-Norge.
- Nordområdesatsing er usynliggjort i gjeldende Nasjonal transportplan.
- Den felles Nordnorske «Kyst til marked»-strategien er ikke blitt en del av nasjonal politikk.
- Trafikkulykker et stort samfunnsproblem.
- I Nord-Norge er det fortsatt et stort vedlikeholdsetterslep på det statlige vegnettet.
- Tidligere NTPer har for stort fokus på enkeltprosjekter. Det går på bekostning av gjennomgående transportkorridorer.
- For få strekninger som åpner for modulvogntog i Nordland.
- Det er behov for tryggere ferdsel for yrkessjåfører.
- En serie av hindringer i transportkorridorene gir store samfunnsøkonomiske tap.
- Statlig nedprioritering av vedlikeholdsetterslep og fremkommelighetsutfordringer på fylkesvegene.
- Manglende miljø- og klimatiltak for gods- og persontransporter.
- Det grønne skiftet i luftfarten må bli forpliktende.
- Økende behov for flyfrakt.
- For lite penger er prioritert til trygg ferdsel til sjøs.
- Strategien om å løfte mer gods over på sjø mangler virkemidler og politiske initiativ.
- Det må legges til rette for bærekraftig by- og tettstedsutvikling og mobilitet i hele Norge.
- Overgang til det grønne skiftet i kollektivtrafikken innebærer høyere investeringskostnader for å være innovativ i utviklingen av nye transportløsninger og teknologi.
- For få virkemidler for utslippsreduksjon av tungbiltransporten.
- Norge delt i to ved Tysfjord.
- Avhengighet av andre lands infrastruktur og økonomisk handlingsrom.
- Få offensive grep for å avbøte store avstandsulempen i Nordland.

I kapittel 5 vil de ulike transportutfordringene kommenteres nærmere.

1. Bakgrunn

Det vises til deres brev av 18. februar 2019 hvor Nordland fylkeskommune er invitert til å komme med innspill om hva som er de største utfordringene på transportområdet i fylket - i dag og i fremtiden.

Nordland fylkeskommune ønsker med dette å avgi en uttalelse med vurderinger på de store utfordringene som NTP 2022-2033 må svare på.

Det vises for øvrig til fylkeskommunens tidligere [fylkestingsvedtak og innspill](#) til NTP 2018-2029.

2. Næringslivet i Nordland – Vekstmotoren i Nordnorsk økonomi

Potensialet i Nord-Norge fremheves ofte som en nasjonal mulighet for økt verdiskaping og blir stadig et viktigere bidrag til det nasjonale velferdsnivået. De fleste forutsetningene for betydelig økt verdiskaping og aktivitet er tilstede i form av natur, kraft, råvarer, ideer og kapital.

I Nordland har vi et variert næringsliv fordelt over hele fylket – både ved kysten, ute på øyer og på innlandet. Størstedelen av næringslivet består av små og mellomstore bedrifter, men vi har også flere store industrikonsern med milliardomsetninger. Nordland har betydelig større og mer variert næringsliv enn resten av den nordlige landsdelen.

Viktige næringer i Nordland er sjømat, reiseliv, kraftforedlende industri og annen industri, mineral, petroleum, jordbruk/skogbruk, bygg- og anlegg, varehandel, transport m.fl.

De økonomiske nøkkeltallene som presenteres nedenfor er basert på [Indeks Nordland - nr. 16, årgang 2019](#)

Sammenhengende økonomisk vekst

Næringslivet i Nordland har de siste 11 årene hatt en sammenhengende økonomisk vekst. Næringslivet lykkes internasjonalt, gir stor aktivitet og bidrag til lokalsamfunn, og bidrar til økt velstand i hele Norge.

Stor omsetningsøkning

Næringslivet i Nordland omsatte for 223 milliarder kroner i 2018, en vekst på 4 %, mot 2,1 % nasjonalt det siste året. Nordland utgjør 4,8 % av fastlandsøkonomien i Norge, og bidraget har økt med 22 % på 10 år. Nordland står for 51 % av omsetningen i Nord-Norge. Omsetningen i Nordland har økt med 70 % siden 2009, sammenliknet med 56 prosent i fastlands-Norge i tilsvarende periode.

Sjømatnæringen har nesten 3 doblet sin omsetning siden 2011.

Nordland befester posisjonen som Norges ledende sjømatfylke. Det er grunn til å anta at utviklingen i leverandørmarkedet til sjømatnæringen ville vært langt svakere hvis ikke sjømatnæringen hadde så sterk fremgang. Utfordringen er å utvikle leverandørindustrien lokalt og regionalt.

God lønnsomhet

Nordlandsbedriftenes driftsresultat var på 21,2 mrd. kr i 2018. Driftsmarginen var på 9,8 %, mens landsgjennomsnittet var på 6,2 %. Sjømatnæringen har vært den mest lønnsomme næringen i fylket i flere sammenhengende år.

Det er mange gode eksempler på at næringslivssatsinger i Nordland gir god avkastning til kapitaleiere, og skapt mange solide og attraktive arbeidsplasser. Gode driftsresultater har ført til betydelige investeringer og satsinger på mer effektiv og grønnere produksjon, resirkulering av biprodukter og økt bruk av ren kraft i sin produksjon.

Nordland står for 2/3 av den samlede eksporten i Nord-Norge

I 2018 eksporterte Nordlandsbedriftene for 28,8 mrd. kr. Dette utgjør 7 % av den totale eksporten fra Fastlands-Norge og 2/3 av eksporten fra Nord-Norge. Nordland har igjen nådd ny eksportrekord, med en vekst på 5 % fra 2017 til 2018.

Eksporten fra Nordland har økt med 1,8 ganger (indeksverdi) sammenliknet med 2009. Den nasjonale veksten har vært langt lavere, med en økning på 1,48 ganger (indeksverdi) siden 2009. Eksportverdien for sjømat i Nordland har økt med formidable 2,52 ganger (indeksverdi) siden 2009.

Eksportverdien av sjømat i Nordland passerte i 2018 på 14 mrd. kr, og det utgjør om lag 52 % av sjømateksporten fra Nord-Norge.

Eksportverdien for metall og kjemiske produkter har hatt en økning på 1,5 % fra 2017 til 2018, til sammenligning var veksten 14 % året før.

Økning i verdiskaping

Verdiskapingen i Nordlandsbedriftene nådde 67,1 mrd. kr i 2018, en økning på 2,2 % fra året før. Måler vi i forhold til omsetning legger nordlandsbedriftene igjen 31,8 kroner per omsatt 100-lapp i verdiskaping. Til sammenlikning er det nasjonale gjennomsnittet 26,8 kroner.

Verdiskaping i forhold til omsetning gir en pekepinn om bærekraften i næringslivet. Nordlands to viktigste eksportnæringer - industri og havbruk - eksporterte for 30 mrd. kr, og skapte imponerende 34,1 mrd. kr i verdiskaping.

Store produksjonsvolumer

Næringslivet i Nordland har omfattende produksjonsvolumer og omsetning, hvor:

- Det ble slaktet om lag 270 tusen tonn laks og landet 350 tusen tonn fisk i Nordland i 2018, og er det største sjømatfylket i landet.

- Leverandørindustrien til petroleum omsatte for 992 mill. kr i 2017.
- Varehandelen omsatte for 52 mrd. kr i 2017.
- Kraftproduksjon på 17.900 Gwh, og utgjør om lag 12 % av nasjonal kraftproduksjon. Nordland er Norges tredje største kraftfylke. Nordland har stort overskudd av kraft og som bidrar til konkurransedyktige priser for industrien i fylket, særlig for den kraftforedlende industri.
- Fra 2008-2017 hadde overnattingsbedriftene en økning i gjestedøgn på 26 %, 7 % høyere enn for Norge som helhet.

Nordland har de fleste fremtidsnæringene med stort verdiskapingspotensial og lønnsomhet, og som regjeringen ønsker å satse videre på. Det unike med Nordland er at hele fylket er tatt i bruk for å kunne utnytte lokale naturressurser, lokale kompetanse og fagmiljøer. Som følge av dette forventes det betydelig økonomisk vekst og godsvolumer fremover, og som er helt avhengig av rask, effektiv og sikker transporter.

Næringslivet i Nordland er sterkt eksportrettet, og har store avstandsullemper og transportkostnader som er langt større enn våre konkurrenter og handelspartnere. Fremkommelighetsutfordringer påvirker næringslivets tilgang til sine markeder, og det er viktig å prioritere prosjekter som effektivt binder ulike regioner, landsdeler og internasjonale markeder sammen i transportkorridorer.

Nordland har stort potensiale til å bli en av de viktigste grønne regionene i Europa, siden fylket har stor tilgang til fornybar energi, naturressurser og unik industriell kompetanse.

3. Lav befolkningsutvikling kan bli den største utfordringen for å realisere det store verdiskapingspotensialet i Nordland

Bo- og arbeidsmarkedsregioner

Ved inngangen til 2019 var det 243 tusen innbyggere i Nordland. De siste ti årene har Nordland hatt en befolkningsvekst på 3,1 %, mens befolkningen i Norge har økt med 11 %. Alderssammensetning i befolkningen i fylket viser at andelen eldre personer øker og andelen yngre personer blir lavere.

Nordland er et langstrakt fylke med store avstander, spredt bosetting og næringsliv over hele fylket. Over 54 % av fylkets befolkning bor i de seks største kommunene med over 10 tusen innbyggere (Bodø, Rana, Narvik, Vefsn, Vestvågøy og Sortland), og hvor 39 % av disse bor i Bodø kommune. 33,7 % av Nordlands befolkningen bor i Salten, 32,2 % i Helgeland, 13,4 % i Vesterålen, 10,2 % Lofoten og 10,6 % i Ofoten. Dette viser at grad av sentralisering i Nordland er svært lav. Til sammenlikning kan det vises til at 21 % av innbyggerne i Nordland bor i fylkeshovedstaden Bodø kommune, mens det for Troms bor det 46 % i fylkeshovedstaden Tromsø kommune.

Nordland har et stort behov for kvalifisert arbeidskraft for å kunne utnytte det store verdiskapingspotensialet som ligger i fylket og for å levere gode offentlige tjenester til

innbyggerne. Arbeidsledigheten i Nordland har vært lav over lengre tid og er nå på 2 %, mot landets ledighet på 2,4 %. Den lave ledigheten og redusert arbeidsstyrke (f.eks. flere pensjonister, sykdom) i fylket gir utfordringer for virksomheter som skal rekruttere ny arbeidskraft og kompetanse.

Nordland har behov for større og mer effektive arbeidsmarkedsregioner for å opprettholde og styrke konkurranseevnen i privat og offentlig sektor. Selv om arbeidsmarkedsregionene er mange og til dels små i fylket, er potensialet for regionforstørrelse stort. En utvidelse av arbeidsmarkedet rundt større regionsentre er viktig for å kunne øke verdiskaping, produktivitet og bosetting i mer gravgrendte strøk. Store avstander og spredt befolkning er to av årsakene til at arbeidsmarkedene i Nordland er relativt små. Samtidig er behovet for bedre transportinfrastruktur, kortere reisetid og godt tilpassede transportløsninger som binder regionene sammen av minst like stor betydning. Dersom det investeres i infrastruktur og transportløsninger der potensialet for regionforstørrelse er størst, er det ingenting i veien for at også Nordland skal utvikle flere, større og mer robuste arbeidsmarkedsregioner.

4. Felles Nordnorsk strategi - «Fra kyst til marked»

Nord-Norges fylker står samlet om strategien «Fra kyst til marked» for å få fram vårt hovedbudskap inn mot NTP 2022-2033. Høy verdiskaping og samfunnsutvikling i landsdelen er av nasjonal betydning. Dette krever et transportnettverk som er fremkommelig, trygt og tilpasset overgang til lavutslippssamfunnet.

Regjeringens nordområdesatsing må forutsette en ekstra ramme til nordområdeprosjekter og «Fra kyst til marked» - strategien.

Det er behov for en målrettet og koordinert innsats for å fjerne flaskehalsene på viktige næringstransportkorridorer i Nord-Norge.

Strategien favner helheten i transportkjeden og mellom transportformer, og identifiserer behovet for en tydelig koordinering i NTP mellom staten og fylkeskommunene på blant annet:

- Fiskerihavner og farleder
- Fylkesveger og ferjer
- E6 og utlandskorridorer
- Skredsikring/vinterregularitet
- Intelligente transportsystemer (ITS)
- Luftfart

Det er stort vedlikeholdsetterslep på fylkesvegnettet. Fylkesvegene må prioriteres i NTP 2022-2033 gjennom eget vedlikeholdsprogram for å ta igjen det enorme vedlikeholdsetterslepet, spesielt langs de viktigste næringstransportkorridorene.

Statlige veger

Det er avgjørende at det i NTP sikrer tiltak for utbedring av kritiske flaskehalsar på statlige veger i hele Nord-Norge. I strategien «Fra kyst til marked» er det opp til den enkelte fylkeskommune selv å foreslå sine prioriteringer av tiltak og strekninger på statlige vegnettet i sitt fylke til kommende NTP. Felles for fylkene er bl.a. å satse på fjerning av flaskehalsar på E6 gjennom hele landsdelen.

Farleder og fiskerihavner

Fylkene må gis finansiell ramme til å føre en mest mulig sømløs overføring av fiskerhavneansvaret til det beste for brukerne/fiskerinæringen. Samarbeidet mellom Kystverket og kystfylkene må formaliseres etter 2020. Kommende NTP må ha særskilt fokus på regularitet og sjøsikkerhet i farledene. Det er også viktig å ta igjen vedlikeholdsetterslep på navigasjonsinstallasjoner og farledmerkingar. Det må også utredes mulige tiltak for innkortingar av farleder, og se dette opp imot viktige havner langs kysten. NTP må også tilrettelegge for ny teknologi og elektrifiseringstiltak i havner.

Skredsikring

Fylkeskommunene krever dobling av dagens tilskuddsramme for skredsikring. Det må også fokuseres på teknologiske løsningar som alternative løsningar på områder som det ikke er mulig å få finansiert i de nærmeste årene.

Jernbane

Narvik er viktig logistikk knutepunkt for gods i landsdelen, spesielt sjømat og dagligvarer. Ofotbanens kapasitet når snart taket, og det haster med regularitets- og kapasitetsøkende tiltak. Her er det viktig med utbygging av dobbeltspor. Det vises til nærmere omtale av Ofotbanen og Nordlandsbanen i avsnittet utfordringer om *mer miljø- og klimavennlig gods- og persontransporter*.

Lufthavnstruktur og flytilbud

Lufthavnstrukturen i Nord-Norge bidrar til «kollektivtransport» internt i landsdelen, samt til resten av landet og må utvikles i takt med samfunns- og næringsutvikling. Fylkene og Avinor må utvikle relasjon som følge av regionreformen for å styrke samarbeidet omkring utvikling av flyruter og lufthavner

5. Store og viktige utfordringer innen transportområdet i Nordland

Utfordring: Samfunnsøkonomisk lønnsomhetsmodeller gir ikke uttelling for verdiskaping i Nord-Norge

Den nordlige landsdelen kommer i hovedsak ut med negativ lønnsomhet på nye infrastrukturprosjekter i samfunnsøkonomiske lønnsomhetsmodeller. Verdiskaping, produktivitetsøkning, ringvirkningar m.m. ivaretas for dårlig i modellen. Modeller for samfunnsøkonomisk lønnsomhet må inneholde en vektning som i større grad gjenspeiler verdiene som skapes og transporteres i fylket.

Utfordring: Nordområdesatsing er usynliggjort i gjeldende Nasjonal transportplan

Realisering av økonomisk vekst forutsettes at storsamfunnet i større grad samvirker med Nordlandssamfunnet for bedre tilrettelegging av infrastruktur, noe som vil være av stor interesse for å sikre godt og fremtidsrettet nasjonalt velferdsnivå. Økte satsinger innen helhetlig transportinfrastruktur og transportløsninger er svært viktige forutsetninger for å kunne utløse det store verdiskapingspotensialet som ligger i fylket. Samtidig kan NTP være et viktig verktøy for regjeringen og Stortinget til å realisere nordområdesatsingen.

Gjennom Stortingets prioriteringer av investeringstiltak i NTP legges det grunnlag for hvordan man ønsker å påvirke bosettingsmønster, utvikling av næringslivet og konkurranseevne, og ikke minst hvordan ny teknologi og det grønne skifte skal tilrettelegges i forhold til å nå nasjonale klimamål.

Utfordring: Trafikkulykker et stort samfunnsproblem

Til tross for en betydelig reduksjon i antall alvorlige trafikkulykker de siste årene utgjør antall drepte og hardt skadde i trafikken et alvorlig samfunnsproblem. Det er svært viktig at transportsikkerhet må være ett hovedmål for transportpolitikken.

Ulykkesrisikoen er betydelig høyere på fylkesvegene enn på det statlige vegnettet.

Fylkeskommunen er positive til utbygging, vedlikehold og drift av vegnettet som bedrer trafikksikkerheten. Men tiden er også inne for mer nytenkning utover de kjente fysiske tiltak for å redusere trafikkulykker. Det er også viktig å understreke at trafikantenes atferd er og vil være avgjørende i mange år fremover, selv om ny teknologi kan løse en del utfordringer på sikt.

Forebyggende trafikksikkerhetsarbeid må prioriteres. Holdningsskapende og adferdsendrede arbeid blant barn og unge må styrkes, for eksempel gjennom videreutvikling av MIND-senteret i Bodø.

Trafikksikkerhetsarbeid og fokus på menneskets rolle i trafikken er viktig. Nullvisjonen og nullvekstmålet må ses i sammenheng for å møte nasjonale målsetninger.

Registrering av ulykker gir ikke et fullstendig bilde av risiko for ulykker i trafikken. Dette fordi ikke alle ulykkene varsles eller registreres, og det er grunn til å anta betydelig mørketall. Det er derfor viktig å utvikle metodikk og modeller som favner om alle trafikkulykker og som gir et godt grunnlag for analyser av ulykkesrisiko.

Utfordringene som nevnes ovenfor er svært viktig i prioriteringene for trafikksikkerhetsarbeidet fremover og tiltak i kommende NTP.

Utfordring: I Nord-Norge er det fortsatt et stort vedlikeholdsetterslep på det statlige vegnettet

Det vises fra regjeringen om at vedlikeholdsetterslepet på statlige veger reduseres. Det er innsatsen på tunnelene som muliggjør at vegforfallet samlet går litt ned, og

dette må sees i sammenheng med kravene i gjeldende EU-direktivet. For øvrige er det grunn til å anta at vedlikeholdsetterslepet på det øvrige vegnettet øker, og dette er svært bekymringsfullt. Godt vedlikehold av vegnettet er avgjørende for både trafikksikkerhet og effektiviteten for gods- og persontransporter.

Det er viktig å ivareta eksisterende statlig infrastruktur og framkommelighet i NTP ved å styrke rammen for drift og vedlikehold. Dette vil på sikt kunne stoppe forfallet og ta igjen vedlikeholdsetterslepet.

Utfordring: Tidligere NTPer har for stort fokus på enkeltprosjekter. Det går på bekostning av gjennomgående transportkorridorer

E10 Fiskebøl - Å

Store deler av E10 mellom Fiskebøl og Å har lav standard, og store deler av den lange strekningen mangler gul midtlinje. Veggen har mange flaskehalsar og er utsatt for naturfarelementer som skred, vind og bølger. Strekningen er Nasjonal turistveg, og deler av E10 i Lofoten inngår i Nasjonal sykkelrute.

Hovedtyngden av befolkningen i Lofoten bor i byområdene Svolvær - Kabelvåg og Leknes området. Det er lite arbeidspendling mellom byområdene i dag. De største næringene i Lofoten er sjømatnæringa, der Lofotfisket skaper stor aktivitet. Tendensen i sjømatnæringa er at stadig større andel fisk eksporteres fersk på veg ut av regionen. Reiselivsnæringa er den andre store næringa. Det er stor og økende turisttrafikk om sommeren, og i de senere år også om vinteren. De besøkende kommer i større grad individuelt eller i mindre grupper enn tidligere hvor det ble benyttet mye turbusser. Dette skaper stor trafikk på vegene av person-/leiebiler, turbusser, gående og syklende (sommeren). Mange av sjåførene er uoppmerksomme og uerfarne med å kjøre på smale og svingete veger langs bratte fjell. Den store trafikken over store deler av året skaper utfordringer for både trafikksikkerhet og framkommeligheten, særlig vinterstid. Problemene forsterkes også ved vogntog som blokkerer vegene om vinteren. For å bedre tilgjengeligheten til Lofotens natur- og kulturopplevelser er det behov for stoppe- og rasteplasser, plasser for fotografering, toaletter, søppelhåndtering og økt standard for vinterdrift av vegnettet.

E10/rv. 85/rv. 83 mellom Sortland, Harstad og Evenes (Hålogalandsvegen)

Store deler av riksvegane i dagens situasjon har dårlig vegstandard, rasfarlige partier og mange stigningar. Dette fører til lang reisetid, høye kostnader og lite forutsigbar person- og godstransport. Det er behov for helhetlig utbygging og med bakgrunn i «Fra kyst til marked»-strategien er det også behov for at de tilstøtende strekningene mot Sortland, mot Harstad, mot Hålogalandsbrua og kryssing av Tjeldsund bør tas inn i prosjektet Hålogalandsvegen. Slik utbygging vil bedre framkommeligheten og redusere reisetiden, og vil knytte regionen tett saman, og gi gode forutsetningar for næringsutvikling og regional utvikling. Prosjektet vil berøre syv kommuner i Nordland og Troms fylker.

E10 Bjørnfjell

E10 Bjørnfjell er værutsatt vinterstid, og er en av fjellovergangene i Nord-Norge med mest vegstengninger, kolonnekjøringer og vanskelige kjøreforhold. Strekningen har grenseovergang til Sverige og det transporteres mye gods. I den mest værutsatte perioden er det også den største transporten av fersk fisk i forbindelse med skreisesongen. Fjellovergangen er en belastning både for folk, næringsliv og samfunnet for øvrig. Det er behov for tiltak som bedrer regulariteten over fjellovergangen.

E6 Bjerkvik-Narvik sentrum

Strekningen E6 Stormyra-Bjerkvik er en strekning med flest tungtransporter i landsdelen, og strekningen er svingete, smal og utgjør en flaskehals. Det forventes økning i ferskfisk transporter fra Lofoten, Vesterålen og Troms, og som vil føre til stor økning i næringstransporter på strekningen i fremtiden. Mye av trafikken skal videre til Narvikterminalen eller over E10 Bjørnfjell.

Narvik er det største logistikknutepunktet i Nord-Norge og har det høyeste innslaget av tyngre kjøretøy i landsdelen. Det er store utfordringer med gjennomgående tungbiltrafikk i forhold til støv, forurensning og trafikksikkerhet. Det er betydelig behov for å legge til rette for en sunn og moderne byutvikling.

E6 Fauske - Narvik

E6 har som eneste innenlands forbindelse mellom de tre nordligste fylkene Nordland, Troms og Finnmark en særdeles viktig funksjon som gjennomgående transportåre for nærings- og persontransporter og bosetting i Nord-Norge. Strekningen Megården – Mørsvikbotn i Sørfold kommune inngår transportaksene Fauske – Sortland og Fauske – Narvik, og har stor andel av tyngre kjøretøy. Tunnelene og mellomliggende vegstrekninger har store standardmangler. Det er mange smale og lange tunneler som utgjør framkommelighetsproblem for tunge kjøretøy, og som igjen hindrer den øvrige trafikken. I tillegg er det flere vegstrekninger med stigning på 8 %. Ved hendelser som medfører stengning av en tunnel, vil reell omkjøringsmulighet være gjennom Sverige med betydelig lengre reisetid. Strekningen har jernbaneknutepunkter i begge retningene. Det er ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt, og heller ikke forenelig med regjeringens fokus på kostnadsoptimalisering av prosjekter, å investere i midlertidige tiltak for å holde vegnettet åpent i påvente av full utbygging av strekningen.

Øvrige strekninger på E6 med trafikksikkerhetsutfordringer og flaskehalser er E6 Ulsvågskaret, E6 Kråkmofjellet sør, skredpunkt ved E6 Skjellesvikskaret og andre flaskehalser på strekningen som må utbedres og ses i sammenheng med utbygging av E6 Megården-Mørsvikbotn.

Oppgradering av E6 er noe som alle fylkene i Nord-Norge står samlet om og er en viktig næringstransport korridor, jfr. strategi «Fra kyst til marked».

Rv 80 Bodø – Fauske

Rv 80 Bodø – Fauske er Nord-Norges mest trafikkerte strekning for nærings- og persontransporter, og er en sentral trafikåre fra E6 til Bodø. Strekingen har store standardsprang, og lange strekninger med nedsatt hastighet. Strekingen er også ulykkesbelastet, men det er færre ulykker etter nedsatt hastighet og bruk av ATK (automatisk trafikkontroll). Det er lang omkjøringsmulighet, og deler av strekingen har ingen omkjøringsmuligheter ved kritiske hendelser på strekingen. Strekingen er viktig pendlerrute Salten – Bodø, og fungerer som bo-, arbeids- og serviceregion. Salten har den største befolkningsutviklingen i fylket.

Ny flyplass er under prosjektering og forventes å være ferdigstilt i 2025. Det vil være behov for ny tilførselsveg i tilknytning til ny lufthavn.

Planlegging av ny containertransport med båt fra Bodø til Troms krever tilrettelegging av krysning av Rv 80 Jernbanevegen - mellom jernbaneterminalen og havneterminalen.

Det er stor gjennomgangstrafikk i Fauske sentrum, og det behov for omlegging av Rv 80 Vestmyra-Klungset (Fauske) utenom sentrum. Prosjektet har god samfunnsøkonomisk nytte.

E6 Mo i Rana-Fauske

E6 Sørrelva-Borkamo: Dette er en mellomliggende strekning på ca. 20 km og med 90 km/t soner på hver side. Strekingen har svært dårlig standard.

E6 Saksenvik-Finneid: Mellomliggende strekning med dårlig standard og flere flaskehalsar som stigningar, bruer, tunneler og ved Setså trang og uoversiktlig jernbaneundergang.

E12 Mo i Rana

Nordland fylkeskommune støtter utbygging av Polarsirkelen lufthavn i Mo i Rana. Dette krever ny tilførselsveg til lufthavnen fra E12.

Utfordring: For få strekninger som åpner for modulvogntog i Nordland

Bruk av modulvogntog vil gi bedre utnytting av dagens og fremtidig vegnett. Det er derfor behov for utbedring av flaskehalsar for bruk av modulvogntog i hele transportkorridorar frem mot utenlands korridorane. Modulvogntog har større lastekapasitet, kan gi færre vogntog på vegane, gir samlet lavere drivstofforbruk og redusere kostnadene for næringslivet. Det må også vurderes aktuelle fylkesvegstrekinger med mye tungbiltransporter som kan være aktuelle for modulvogntog.

Utfordring: Det er behov for tryggere ferdsel for yrkessjåførar

Det er behov for flere døgnhvileplasser og rasteplasser for tungbiltransporten slik at sjåførene får bedre muligheter til å overholde kravene om kjøre- og hviletid. Dette er viktig både for trafikksikkerheten og sjåførenes helse og arbeidsmiljø. Utbygging av

døgnhvileplasser og rasteplasser må også tilrettelegges for bruk av modulvogntog, og sikre gode sanitære forhold og ladepunkter.

Utfordring: En serie av hindringer i transportkorridorene gir store samfunnsøkonomiske tap

Næringslivet i Nord-Norge er sterkt eksportrettet og må forholde seg til ulike tidssoner og krav fra sine markeder. Godstransporter kan møte på flere flaskehals og hindringer underveis på turen frem til markedene, og som resulterer i leveringsforsinkelser i større eller mindre grad. Noen av hindringene omtales nærmere i avsnittene nedenfor.

Forsinkelser på vegen kan også føre til at ruteplanleggingen med hensyn til kjøre- og hviletid sprekker og den reelle forsinkelsen blir langt større. Videre kan f.eks. ikke et tog eller fly vente på et forsinket vogntog. Dette viser at relativt «små» forsinkelser fort kan påføre flere andre forsinkelser på turen frem til markedet, og som vil gi totalt store negative ringvirkninger.

Leveringsforsinkelser kan koste det enkelte transportselskap, leverandør eller kunde store beløp og svekket omdømme.

Norge har et godt system for å beregne samfunnsøkonomiske kostnader ved trafikkulykker med personskader. Det finnes imidlertid ikke gode analyser som viser verditap for næringslivet som følge av transporthindringer på tur ut til markedene. Her er det viktig å skille mellom ulike typer gods. F.eks. et lastet vogntog med laks har betydelig større verdier enn trevirke. Det finnes heller ikke tilstrekkelige analyser for kostnader som påfører andre trafikanter i form av økt reisetid og økt usikkerhet med hensyn til når de kommer frem til bestemmelsesstedet.

Skredsikring

Endringer i klima vil føre til store utfordringer for både miljø og samfunn. Nordland har mange skredutsatte områder som det er viktig å få eliminert. Statens vegvesen har beregnet kostnader for skredsikringstiltak på til sammen 6 mrd. kr på statlig og fylkeskommunalt vegnett i Nordland, innenfor høy og middels skredfaktor (prioriteringsklasse). Av dette utgjør 3,3 mrd. kr på fylkesvegnettet og 2,7 mrd. kr på det statlige vegnettet.

Vinterregularitet

Alt tyder på at vi i tiden fremover vil oppleve mer ekstremvær. Dette stiller strengere krav til drifts- og vedlikeholdsstandarder på vegnettet, særlig vinterstid over utsatte fjell-/høydeoverganger. Dårlig vinterregularitet på våre veger kan i verste fall påføre trafikkulykker og store tidstap. Det er fjell-/høydeovergangene på E10 Bjørnfjell, E6 Saltfjellet, E12 Umbukta, RV73 Krutfjellet, E6 Kråkmofjellet, E6 Ulsvågskaret og E6 Skjellesvikskaret som har flest midlertidige stengninger og/eller kolonnekjøringer i Nordland.

Det er stort behov for fysiske tiltak mot drivsnø/fonner og digitale løsninger for vinterdrift som predikere veg- og føreforhold til hjelp for entreprenørene. Det er også

viktig med gode digitale varslingsystemer som gir trafikantene oppdatert informasjon om vær, føre og hindringer på vegnettet, slik at man kan planlegge transporten bedre.

Uansett, så vil fysiske utbedringer av utsatte vegstrekninger være det den beste løsningen, men samtidig er det den mest økonomisk krevende løsningen å få finansiert.

Døgnåpne tollstasjoner

Nordland har fem grensepasseringer mot Sverige, med E10 Bjørnffjell og E12 Umbukta som de største passeringer for næringstransporter. Alle tollstedene har nattestengt og redusert åpningstid i helgene. Næringen taper flere titalls millioner kroner på nattestengte stasjoner, særlig sjømatnæringen på grunn av at fersk sjømat som må vente vil forringes og faller i pris. I tillegg skapes det farlige situasjoner på vegene når fisketrailere må kjøre mot klokka for å rekke tollstasjoner. Det er også lite bedriftsøkonomisk og lite miljøvennlig at vogntogene må kjøre nærmest halvfulle for å rekke tollstasjonenes åpningstider.

Det er stort behov for å digitaliserer disse tjenestene slik at kjøretøyene slipper å være fysisk innenfor åpningstidene på tollstasjonene.

Trafikkulykker tungtransport

Trailere som blokkerer vegene i Norge om vinteren er et kjent problem og vies hvert år mye oppmerksomhet. Dette problemet har ikke blitt mindre med den økte andelen av godsbiler fra sørlige deler av Europa, hvor både sjåførere og kjøretøy ofte er dårlig rustet for å takle de vanskelige kjøreforholdene på norske vinterveger. Ulykker og fastkjørte tunge kjøretøy påfører storsamfunnet store kostnader gjennom person- og materielle skader og forsinkelser.

Selv om ulykkestallene i antall drepte og skadde i landsdelen hvor tunge kjøretøy er involverte er gått ned, så er det likevel stor redsel og påkjenning for trafikantene å ferdes på vintervegene.

Transportøkonomisk institutt viser i sin rapport («Internasjonalisering i godstransport på vei: sikkerhetskONSEKVENSER, risikofaktorer og tiltak») at utenlandske tunge godsbiler har adskillig høyere risiko for å bli involvert i trafikkulykker enn norske tunge godsbiler.

I følge NTP Godsanalysen 2018-2029 forventes det kraftig økning av godstransporter på veg i Norge. Analysen anslår 341 mill. tonn gods på veg i 2030 og vil øke til 474 mill. tonn i 2050. Overføringspotensiale fra veg til bane og sjø er begrenset til om lag 7 mill. tonn. Etter hvert som godsmengdene øker vil det bli stor knapphet på kvalifiserte sjåførere som kan kjøre vogntog på norske veger året rundt. Det er svært ressurskrevende å gjennomføre tungbilkontroller for bl.a. vinterutrustning, sjåførenes hviletid og kvalifikasjoner. Det er derfor behov for å effektivisere tungbilkontroller ved f.eks. utvikling av digitale løsninger i vegbanen eller stasjoner som måler/skanner kjøretøyenes dekk og øvrig vinterutrustning under kjøretøyets bevegelse.

Utfordring: Statlig nedprioritering av vedlikeholdsetterslep og fremkommelighetsutfordringer på fylkesvegene

Fylkesvegene er selve livsnerven i mange lokalsamfunn og de aller fleste bedriftene har fylkesveger som eneste adkomstveg. Likevel er fylkesvegene nedprioritert av Staten. Økende standardforskjeller på statlige veger og viktige fylkesveger svekker næringslivets transportkorridorer. Nordland har store utfordringer med fylkesveger som har et estimert vedlikeholdsetterslep på om lag 9 mrd. kr. I tillegg kommer kostnader for tunnelsikkerhet på om lag 2 mrd. kr, samt øvrige utbedringer på vegnettet. Særlig trenger fylkesvegene med mye næringstransporter – og som er av nasjonal betydning – et betydelig vedlikeholds-løft på linje med statlige vegnettet. Det er behov for en kartlegging av viktige eksport- og næringsveger og konkrete tiltak for opprusting av viktige transportkorridorer i tråd med «Fra kyst til marked»-strategien.

I følge Granavolden-plattformen skal det i kommende NTP vurdere hvordan staten kan bidra til at enkelte fylkesveger med høy andel tungbiler og eksport best mulig kan rustes opp. Slikt bidrag ønskes velkommen, og vil være et viktig bidrag til fylkeskommunene til å utbedre lengre fylkesvegstreknings med mye næringstransporter. Det er avgjørende å se både fylkesvegnettet og statlige vegnettet i en sammenhengende transportkorridor som sikrer forutsigbare, effektive og miljøvennlige godstransporter fra kyst til marked. For Nordland sin del vil fv. 12 Bustneslia som eneste ferdselsåren mellom kysten og E6 på Nord-Helgeland være et av flere relevante prosjekter i denne sammenheng. Et annet viktig prosjekt er fv. 17 Ørnes-Glomfjord. Øvrige aktuelle prosjekter er utbedring/utbygging av 821 Frøskeland - Myre, fv. 835 Steigen og fv. 828 Dønna – Herøy.

Utfordring: Manglende miljø- og klimatiltak for gods- og persontransporter

Manglende satsing på jernbane i Nord-Norge

Det har lenge vært et tverrpolitisk nasjonalt mål om å overføre 30 % av gods over 300 km fra veg til sjø og bane. Likevel skjer det motsatte, jfr. Riksrevisjonen ([dokument 3:7 – 2017-2018](#)). Jernbanens konkurransekraft er svekket sammenliknet med transport på veg. Dersom regjering og Storting har ambisjoner om å snu denne trenden er det kritisk å iverksette tiltak for godstransport på bane – både på kort og lang sikt. Samtidig må ikke slik satsing svekke konkurransekraften for transportene på veg, men heller å styrke begge transportformene siden tog alene ikke vil klare å ta imot den forventede fremtidige store veksten av gods inn og ut av landsdelen.

Ofofbanen

Ofofbanen er svært viktig for forsyningssikkerheten for gods til og fra den nordlige landsdelen. Kapasiteten på Ofofbanen vil om kort tid være fullt utnyttet, og vil dermed begrense muligheten for rask, effektiv og miljøvennlig godstransporter til og fra den nordlige landsdelen. I den senere tid viser det seg at gods med tog omlastes ved Svensk terminal, enten fra eller til Nord-Norge med bil. Full utnyttelsesgrad på jernbanen skaper også store utfordringer for punktlighet og å kunne utføre nødvendig vedlikehold på banen. I gjeldende NTP fastslås det at dobbeltspor på Ofofbanen skal konsekvensutredes, og Jernbanedirektoratet vil følge dette opp i år.

Det er nå avklart at EU i samarbeid med svenske myndigheter vil satse stort på korridoren mot Narvik i årene som kommer, og det er avgjørende at denne satsingen møtes offensivt på norsk side. EU-kommisjonen har foreslått å oppgradere Ofotbanen og Narvik Havn fra Europaunionens «kjerne-nettverk» til status som offisiell «EU-korridor». Korridoren strekker seg fra Narvik via Sverige og det europeiske kontinentet, og ender på Malta i Middelhavet. Dette vil innebære at den svenske delen av Ofotbanen inngår blant de ni øverst prioriterte transportstrekningene i EU, noe som fremgår av forslaget til budsjett for transport i EU i perioden 2021-2027. Svenske myndigheter er også i gang med flere satsinger på veg og jernbane som vil øke trykket på Ofotbanen. EUs vedtatte satsing endrer forutsetningene for NTP radikalt, og dette vil være svært viktig i kommende NTP.

Nordland fylkeskommune anmoder at norske og svenske myndigheter snarest setter seg sammen for å komme frem til felles løsning for finansiering og utbygging av dobbeltspor på Ofotbanen og på svensk side. Det haster veldig med å iverksette kapasitetsøkende tiltak så snart som mulig siden det tar lang tid å bygge dobbeltspor og den ventede sterke veksten i godstrafikken i årene som kommer, fra både norsk og svensk side.

Nordlandsbanen

Nordlandsbanen er Norges lengste togstrekning og som fremdeles kjøres med diesel lokomotiver. Nordlandsbanen har største vedlikeholdsetterslep og fornyelsesbehov av jernbanene i Norge. Lange avstander mellom kryssingsspor av tilstrekkelig lengde er begrensende for kapasiteten i gods- og persontrafikken, og det er behov for både nye og forlengende kryssingsspor. Det er også behov for å gjøre banen mer robust mot ras og flom. Videre er det viktig å redusere/unngå saktekjøringer på grunn av dårlig sporkvalitet. Slike tiltak vil forbedre regularitet og punktlighet på jernbanen.

Delstrekningen Dunderlandsdalen har stort behov for å oppgraderes fra 24 til 30 tonns aksellast. Rana Grubers framtidsmuligheter begrenses av at kapasitetstaket er nådd for malmtrafikk mellom gruvene i Ørtfjell og frem til utskipning via Mo i Rana.

Det er også behov for vedlikehold og mindre tiltak på godsterminaler for å øke effektivitet og legge til rette for vekst i godstransporter på bane. Driften av terminalene må også gjøres mer miljøvennlig.

Nordlandsbanen må også bli mer miljøvennlig gjennom snarest å ta i bruk lav/nullutslippsteknologi.

Godstogene bruker i dag om lag 24 timer mellom Bodø og Alnabru (terminalen i Oslo). Næringslivet ønsker en framføringstid på noe under 18 timer for at jernbanen skal være konkurransedyktig i forhold til vegtransporter. Det er viktig at myndighetene imøtekommer slike ønsker for å styrke jernbanens konkurransekraft.

Det er også behov for å videreutvikle tilbudet på Salten-pendelen.

CargoNet skjærer ned på tilbudet og kapasiteten på godstransporter for å redusere det økonomiske tapet. Det viktigste tiltaket på kort sikt for å gjenreise optimismen i bransjen og hindre en negativ spiral, er å innføre en miljøstøtteordning for gods på

jernbane. Siden infrastrukturtiltak tar tid, er det ekstra viktig at miljøstøtteordningen kommer på plass snarest.

Nord-Norge linjen - Containerbåt

Som nevnt ovenfor er det stort behov for å legge til rette for betydelige intensivordninger for å øke transport og effektivitet på jernbane mellom Oslo-Bodø. Dette vil styrke jernbanens posisjon og grunnlaget til å få reetablert containerbåt som Nordlandsbanens miljøvennlig forlengelse av ruten Bodø-Troms. En vellykket etablering av prosjektet vil være et viktig bidrag for å nå regjeringens mål om økt godsmengde med bane og båt. Dette er et spennende og bærekraftig prosjekt, og det er viktig at det legges til rette for gode rammebetingelser i NTP for å få etablert og drifte containerbåt ruten.

Nord-Norge banen

Det er positivt at Jernbanedirektoratet utreder forlengelse av Nord-Norge-banen og får vurdert samfunnsøkonomien på nytt om hvorvidt dette prosjektet kan realiseres eller ikke. Nordland mener at den nasjonale satsingen på jernbane må også omfatte Nord-Norge, og vil ha betydning for en miljøvennlig og rask gods- og persontransporter fra Fauske til Tromsø etter hvert som godsvolum øker, særlig innen sjømatnæringen.

Utfordring: Det grønne skiftet i luftfarten må bli forpliktende

Modernisering av flyflåten på kortbanenettet

Norge ønsker å ta en ledende rolle i arbeidet med å utvikle drift av elektriske fly, og kan bli det første landet i verden med elfly i vanlig rutetraffikk. Dette fordrer at staten legger til rette for utvikling og modernisering av dagens flyflåte og kortbanenettet. Her vil Nordland egne seg svært godt som pilot for testing og utvikling av elfly, siden elflyene ventes å ha begrenset rekkevidde og kapasitet. Nordland har stort flyplassnettverk, korte avstander mellom flyplassene med korte rullebanelengder, kortreist tilgang til fornybar kraftproduksjon, godt flyfaglig miljø og ny lufthavn i Bodø som kan fungere som hub for ny generasjon fly. Det er også naturlig at dette kobles på arbeidet med prosjektet «Ny by-ny flyplass».

Flytilbudet på kortbanenettet

Befolkningen i Nord-Norge reiser mer med fly enn noen andre regioner i Norge. Det er grunn til å tro at kortbanenettet kan bli revitalisert av de fordelene elektriske fly kan by på. Driftskostnadene for elektriske motorer forventes å være betydelig lavere enn dagens kostnadsnivå, og dette vil legge til rette for billigere flybilletter, hyppigere og bedre rutetilbud på kortbanenettet.

Fylkeskommunene overtar ansvaret for det regionale flytilbudet (FOT-ruter) fra 2020. Nordland forventer at staten gjennom NTP sikrer økonomiske rammebetingelser slik at lufthavnstruktur og flytilbudet kan utvikles i tråd med behovene og de mulighetene som elektrifisering av luftfarten kan gi.

Fjernstyrt flytårntjeneste

Avinor innfører fjernstyrt tårntjeneste på 15 lufthavner innen utgangen av 2020, og som skal driftes fra et tårnsenter i Bodø. I følge Avinor er dette en milepæl for norsk og internasjonal luftfart, og markerer begynnelsen på et banebrytende innovasjonsprosjekt. En videre satsing forventes å omfatte flere av Avinors lufthavner. Det vil være samfunnsøkonomisk optimalt å videreføre satsingen på fjernstyrt flytårntjeneste i Bodø ved å benytte eksisterende infrastruktur og kompetansemiljø. Dette vil også være i tråd med regjeringens ønske om kostnadsoptimaliserende utbygging av transportinfrastruktur.

Målet med flytårnsatsningen er å legge til rette for enda bedre, tryggere og mer effektiv drift på lufthavnene. Dette gir også betydelige effektiviseringsmuligheter og lavere driftskostnader. Nordland mener at de sparte driftskostnader må komme brukerne av flytilbudet til gode gjennom reduserte flyhavnavgifter, og dermed billigere og bedre flyrutetilbud.

Utfordring: Økende behov for flyfrakt

Eksporten av fersk sjømat til Asia vil trolig øke de nærmeste årene, og den sterkt voksende middelklassen i Asia blir et stadig viktigere marked. Økte krav til jevnlige og stabile leveranser av ferske produkter og gode priser på marine delikatesser, vil trolig øke etterspørselen etter flyfrakt fra Nord-Norske sjømatprodusenter.

Fra sør i Nordland sendes en del ferske sjømatprodukter med bil og tog til Gardemoen og med fly derfra. Det øvrige Nord-Norge sender sine ferske sjømatprodukter med vogntog til Helsinki, for så å fly produktene ut til markedene i Asia.

Utfordring: For lite penger er prioritert til trygg ferdsel til sjøs

Behovet for vedlikehold og utbygging av fiskerihavner i landets største fiskeri- og havbruksfylke er stort. Fiskefartøyene blir stadig større og dypere, og fartøyene stiller nye krav til dybder i innseilingsleder til havner. Det er viktig å tilrettelegge for trygge og effektive innseilingsleder til større fartøy. Serviceflåten til havbruksnæringen har økt kraftig etter hvert som næringen har vokst, og dette generer stor trafikk langs kysten og til havner.

Det er behov for økt satsing for å hente inn vedlikeholdsetterslep på tekniske installasjoner, merking og utdyping på utsatte områder langs farledene, og dette må sees opp imot viktige havner. Det må også kartlegges områder som gjør det mulig å korte inn viktige transportkorridorer. Det er vesentlig å utvikle infrastrukturen til sjøs i takt med kystnæringenes behov. Dette er viktig grunnlag i strategien «Fra kyst til marked».

Utfordring: Strategien om å løfte mer gods over på sjø mangler virkemidler og politisk initiativ

Overføring av godstransport fra veg til sjø øker transportsikkerheten og reduserer både slitasjen på vegnettet og miljøpåvirkningen fra transportsektoren. Det er stort behov for i kommende NTP å legge til rette for tiltak som stimulerer til mer

sjøtransporter fremfor vegtransporter på lengre transportstrekninger. Det er også behov for mer klimatilpasset infrastruktur i havnene.

Utfordring: Det må legges til rette for bærekraftig by- og tettstedsutvikling og mobilitet i hele Norge

Byer i Nordland

Nordland har høy bilandel og en lavere kollektivandel enn landsgjennomsnittet, og byene i Nordland har høy bilandel sammenlignet med kollektivandel. Det er potensiale å redusere bilandel til fordel for gange-, sykkel og kollektivtransport i byene.

Kollektivtransporten må gis statlige rammer for å iverksette miljøtiltak i mindre byer og distrikter i fylket. For å nå målet om nullvekst er det behov for en betydelig styrking av drift og utvikling av kollektivtransporten gjennom oppjustering av overføringen til fylkene over inntektssystemet.

Det har over tid vært en utvikling med betydelig vekst i gjennomgangstrafikken for næringstransporter på hovedferdselsåren E6 gjennom sentrum i flere av byene i Nordland. Særlig utfordrende er det i forhold til trafiksikkerhet, lokal forurensning og støv, samt klimagassutslipp. Det er størst behov for å avlaste Narvik og Fauske for gjennomgangstrafikk, hvor Narvik sentrum er det mest belastede stedet av større kjøretøy i landsdelen. Andre byer med særlige utfordringer er Mo i Rana og Mosjøen.

Vi har ti byer i Nordland og er spredt over hele fylket. Vi ønsker at kommende NTP får større fokus på å utvikle mer bærekraftige småbyer og å gjøre bysentrum mer attraktiv, trivelig og tilgjengelig sted å oppholde seg i og bosette seg i. For å lykkes med bærekraftig by- og tettstedsutvikling og mobilitet vil det være behov for virkemidler i NTP som gjør det mulig å jobbe helhetlig i samarbeid mellom kommune, fylkeskommune og statlige aktører.

Bodø må inngå i byvekstavgift

Bodø arbeider aktivt for å få flere til å gå, sykle eller reise kollektivt. Dette for å hindre at veksten i persontransporten skjer med bil – som bidrar til økt forurensning, støy og dårligere fremkommelighet for nærings- og nyttrafikken. Bodø vokser, og dette fører med seg økt miljøbelastning og transportsystemene blir utfordret. Det er fattet vedtak om nullvekstmål.

Selv om det er gjort flere tiltak for å øke kollektivandelen, så er det fremdeles behov for flere tiltak for å nå nullvekstmålet. Statens bidrag til dagens bypakke Bodø er svært begrenset, og er blant bypakkene med minst statlig finansierungsandel. Det er utfordrende at det er mangel på statlige virkemidler, som f.eks. byvekstavgift for å nå nasjonale mål for klima og miljø, og for å videreutvikle attraktive byregion og arenaer for bærekraftig vekst og verdiskaping. Dette tilsier at Bodø bør komme inn under ordningen med byvekstavgift i kommende NTP.

Utfordring: Overgang til det grønne skiftet i kollektivtrafikken innebærer høyere investeringskostnader for å være innovativ i utviklingen av nye transportløsninger og teknologi

Bærekraftig kollektivtransport

Kollektivtransporten blir stadig mer miljøvennlig, men også stadig mer kostbare tilbud. For å nå målene om at Norge skal være et lavutslippssamfunn er det viktig at fylkeskommunene også bidrar med lav- og nullutslipp fra egen transportproduksjon. Nordland fylkeskommune har begynt prosessen med utskifting til mer klimavennlig transportmateriell, og erfarer at dette medfører betydelige merkostnader. Denne merkostnaden er utfordrende å prioritere og begrenser også hastigheten på innføring av lav-/nullutslippsteknologi innen kollektivtransporten. Fylkeskommunen er heller ikke i økonomisk posisjon til å gjennomføre innovative prosjekter i sine tilbud, og er derfor nødt til å ta i bruk utprøvd teknologi. Det er derfor behov for tydelig styrking av statlige rammebetingelser til innovative løsninger for kollektivtransporten.

Mobilitet og ITS

Det er behov for økt satsing på fremtidens mobilitet og ITS. Dette gjelder for eksempel både for å kunne etablere sømløse betalingssystemer ved hjelp av ny teknologi mellom transportformer og styring av trafikk. Styrket sanntidsinformasjon for reisende og samordning mellom ulike transportmidler er også av stor betydning for å få flere til å reise kollektivt. Dette må ivaretas i kommende NTP.

Nordland fylkeskommune gikk av med hovedpremien på 50 mill. kr i regjeringens konkurransen Smartere transport i Norge. Prosjektet Smartere transport Bodø er et samarbeidsprosjekt mellom fylkeskommunen, Bodø kommune, Avinor og Telenor.

Fylkeskommunen forventer en videreføring av utvikling av grønne mobilitetstjenester bygget på ny og smart teknologi i kommende NTP.

Utfordring: For få virkemidler for utslippsreduksjon av tungbiltransporten

Norge er godt i gang med å lykkes med elektrifisering av personbiltrafikken. Overgangen fra fossilt drivstoff til nullutslipp og fornybart drivstoff innen tungtransporten er fortsatt i en tidlig fase. Det er viktig at det innføres virkemidler som stimulerer til en raskere uttesting og implementering av ny teknologi også innen tungtransporten. Dette inkluderer tilrettelegging og virkemidler for fyllestasjoner og annen infrastruktur for nullutslipp og bærekraftige alternativer på fornybart drivstoff.

Utfordring: Norge delt i to ved Tysfjord

Langs E6 deles Norge i to ved Tysfjorden og er derfor avhengig av ferje for å krysse fjorden. Det er uheldig at en av de viktigste trafikårene er avhengig av ferje og som heller ikke er døgnåpent. Ferjeforbindelsen gjør det utfordrende i forhold til vær, forsinkelser, driftstans eller stor trafikk. Det er omkjøringsmulighet gjennom Sverige og innebærer en omkjøring på nærmere 70 mil. Dette bidrar til manglende forutsigbarhet for gods- og persontransporter, beredskap og samfunnssikkerhet. Planlegging og utbygging av ferjefri E6 vil gå over mange år. Det er derfor viktig at det i kommende NTP gir klarsignal for oppstart av planlegging og utvikling av finansieringsmodell for ferjefri E6 over Tysfjorden.

Utfordring: Avhengighet av andre lands infrastruktur og økonomisk handlingsrom

Næringslivet i Nord-Norge baserer mye av sine godstransporter på våre nabolands infrastruktur. På vegnettet i Nordland fraktes det mest av gods over riksgrensene på E10 Bjørnfjell og E12 Umbukta, og det forventes økning av godstransporter over Rv. 77 Tjernfjellet når nye vegen står ferdig til høsten. Det går betydelige mengder gods på jernbanen gjennom Sverige - mellom Narvik og Oslo/Alnabru. En del av den ferske flybårne fisken fra den nordlige delen av fylket transporteres til Helsinki for omlasting på fly og videre transport ut til markedene. Å gjøre seg avhengig av andre lands planlegging og satsinger på infrastruktur er sårbart både for næringsliv og befolkning i landsdelen. Ikke minst i forhold til beredskap og ved en eventuell krisesituasjon.

Det er derfor svært viktig at Norge satser på en effektiv, rask og sikker transportkorridor gjennom hele landet.

Utfordringer: Få offensive grep for å avbøte store avstandsuremer i Nordland

Samferdselsdepartementet må sørge for å foreta en grundig utredning av mulighetene for reisetidsinnkorting på strekningene Lofoten – Narvik, Sortland – Narvik, Narvik – Fauske, Bodø – Fauske og Fauske – Mo i Rana. Dette vil ha stor betydning både for gods- og persontransporter, og vil være viktig i forhold til utvikling av nye og større bo- og arbeidsmarkedsregioner.