SORTLAND KOMMUNE

Arkivsaknr.:	26/5022
Dok.nr:	26/29708
Arkiv:	FA
Saksbehandler:	Roger Martinussen
Dato:	24.09.2026

Innspill fra Sortland kommune til Nordland fylkeskommunes innspill og høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2029-2040

Utvalgssaksnr.	Utvalg	Møtedato
PS - 093/26	Formannskapet	15.10.2026
PS - 073/26	Kommunestyret	29.10.2026

Kommunestyret VEDTAK:
Innspill fra Sortland kommune til Nordland fylkeskommunes innspill og høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2029–2040
1. Sortland kommunes høringsuttalelse
Kommunestyret vedtar «Innspill fra Sortland kommune til Nasjonal transportplan 2029–2040» som kommunens høringsuttalelse til Nordland fylkeskommune, med de prioriteringer og føringer som følger av dette vedtaket.
Kommunestyret understreker at Nasjonal transportplan må bidra til å styrke transportforbindelsene som binder Vesterålen sammen med resten av Nord-Norge, nasjonale markeder og internasjonale forbindelser.
Gode og trygge transportårer er avgjørende for bosetting, næringsutvikling, verdiskaping, trafikksikkerhet, forsyningssikkerhet og sivil og militær beredskap.
2. Kommunens hovedprioriteringer
Kommunestyret ber om at følgende prioriteringer legges til grunn for Nordland fylkeskommunes videre arbeid med Nasjonal transportplan 2029–2040:
2.1 Rv. 85 Sortland–Sigerfjordtunnelen og Sigerfjordveien
Rv. 85 Sortland–Sigerfjordtunnelen må planlegges og utvikles som én sammenhengende statlig transportkorridor, med permanent løsning for Osvoll bru, utbedring av svake punkter, sammenhengende gang- og sykkelforbindelse og nødvendige beredskapsløsninger.
Strekningen må prioriteres for gjennomføring i første seksårsperiode 2029–2034.
Sigerfjordveien som beredskapsvei
Sigerfjordveien må inngå i den samlede vurderingen som alternativ omkjørings- og beredskapsvei ved stenging av Sigerfjordtunnelen, med nødvendige utbedringer for å sikre trafikksikkerhet og fremkommelighet.
Kommunestyret understreker at Sigerfjordveien har en viktig beredskapsfunksjon når hovedveiforbindelsen er stengt, og at fremtidige utbedringer må vurderes i sammenheng med den samlede utviklingen av rv. 85.
2.2 Fylkesvegene i Vesterålen, særlig fv. 82 Sortland–Andenes
Det må sikres forpliktende og flerårig statlig finansiering til vedlikehold, utbedring og utvikling av fylkesvegnettet i Vesterålen, med særlig vekt på trafikksikkerhet, næringstransport, klimatilpasning og beredskap.
Fv. 82 Sortland–Risøyhamn–Andenes må prioriteres som en sammenhengende nærings-, persontransport- og beredskapskorridor, og ses i sammenheng med rv. 85 og Hålogalandsvegen som innfartsport til Vesterålen.
Det bes om en samlet strekningsanalyse som omfatter:

- Flaskehalser, bæreevne og vegbredde.
- Bruer, kulverter og nødvendige utbedringer.
- Trafikksikkerhet og nødvendige gang- og sykkelforbindelser.
- Klimatilpasning og vinterregularitet.
- Fremkommelighet for næringstransport, tungtransport og persontransport.
- Beredskap og alternative transportløsninger ved vegstenging.

Kritiske tiltak må prioriteres i første seksårsperiode 2029–2034.
Kommunestyret ber staten om omklassifisering av fv. 82 til riksveg ut fra korridorens nasjonale betydning for næringsliv, transport, forsyningssikkerhet og beredskap, og om at det sikres særskilt statlig finansiering.

2.3 Sortland Havn, Risøyrenna og sjøtransport

Sortland Havn må utvikles som et regionalt logistikk- og beredskapsknutepunkt, med statlig medvirkning til havneutvikling, farledstiltak, energiinfrastruktur og økt godstransport på sjø.
Kommunestyret understreker havnens betydning for næringsliv, logistikk, sjømatnæring, forsyningssikkerhet og sivil og militær beredskap i Vesterålen.

Risøyrenna

Risøyrenna er en strategisk viktig farled for næringsliv, fiskeri, sjøtransport, beredskap og forsyningssikkerhet i Vesterålen og Nord-Norge.
Kontinuerlig utbedring av farleden er viktig og må tas med i Nasjonal transportplan 2029–2040.
Kommunestyret fremhever følgende:

- Risøyrenna er en viktig hovedforbindelse for sjøtransport mellom Vesterålen og Lofoten og har stor betydning for fiskeri- og havbruksnæringen.
- Farleden er viktig for regional og nasjonal verdiskaping gjennom sjømatnæringen.
- Økt skipstrafikk stiller større krav til sikkerhet, fremkommelighet og kapasitet.
- En trygg farled vil styrke beredskap, redningsinnsats og forsyningssikkerhet i regionen.
- Prosjektet har stor betydning for Forsvarets og Kystverkets aktivitet i nordområdene.

Utviklingen av Sortland Havn og Risøyrenna må ses i sammenheng med fiskerihavner, øvrige farleder og behovet for effektive og fremtidsrettede sjøtransportforbindelser i Vesterålen.
Kommunestyret mener staten må bidra til at havne- og farledsinfrastrukturen utvikles i takt med næringslivets transportbehov og regionens betydning for nasjonal beredskap.

2.4 Stokmarknes lufthavn Skagen og FOT-rutene

Nordland fylkeskommune bes arbeide for at statlige kjøp av flytjenester (FOT-ruter) dimensjoneres etter dokumentert behov, med tilstrekkelig setekapasitet, frekvens, hensiktsmessige rutetider og gode korrespondanser via Bodø og Tromsø.
Det må sikres forutsigbare rammevilkår for det regionale flyrutetilbudet, med kapasitet og forbindelser som ivaretar næringslivets, innbyggernes og samfunnets transport- og beredskapsbehov.
Et godt og forutsigbart flytilbud er avgjørende for bosetting, helse, utdanning, næringsliv og offentlig tjenesteyting i distriktene.
Flytilbudet må bidra til reelle og forutsigbare reisemuligheter både innad i landsdelen og videre til resten av landet.

2.5 Ofotbanen, Narvikterminalen og Bjørnfjell

Ofotbanen som nasjonal transport- og beredskapskorridor

Ofotbanen er ikke bare en jernbanestrekning i Nord-Norge. Den er en av Norges viktigste transportårer og av avgjørende betydning for både nasjonal verdiskaping, beredskap og grønn omstilling.
Gjennom Ofotbanen fraktes enorme verdier hver eneste dag fra Nord-Sverige til eksporthavna i Narvik. Inntekter som skapes langs denne korridoren bidrar til arbeidsplasser, eksportinntekter og skatteinntekter som hele landet nyter godt av. Når Ofotbanen stopper opp, rammer det ikke bare Narvik eller Nord-Norge, men norsk og nordisk næringsliv.
Banen har også fått en stadig viktigere rolle i totalberedskapen. I en tid med økt geopolitisk usikkerhet er sikre transportforbindelser i nord viktigere enn noen gang. Ofotbanen er en strategisk forbindelse mellom Atlanterhavet og Nordkalotten, og dens betydning for forsyningssikkerhet og alliert mobilitet kan vanskelig overvurderes.
Ofotbanen Narvik–riksgrensen og Narvikterminalen må utvikles som del av en sammenhengende nordisk transportkorridor for næringsliv, forsyningssikkerhet og sivil og militær mobilitet.

Kapasitet, terminalfunksjoner og driftsstabilitet må styrkes for å sikre effektive godstransportforbindelser og bedre samordning mellom veg, sjø og bane, samt ivareta behovene knyttet til militær mobilitet.

Kommunestyret støtter kravet om dobbeltspor på Ofotbanen og ber om en forpliktende plan for planlegging, finansiering og etappevis gjennomføring i NTP-perioden.

Nødvendige kapasitets- og fornyelsestiltak må prioriteres tidlig i første seksårsperiode 2029–2034. Dette omfatter:

- Utbygging av dobbeltspor og nødvendige kryssingsspor.
- Økt terminalkapasitet og videre utvikling av Narvikterminalen.
- Tiltak for bedre regularitet og driftsstabilitet.
- Økt kapasitet for gods- og næringstransport.
- Styrket forsyningssikkerhet og sivil og militær beredskap.

Norske myndigheter må samordne kapasitetsmål, tekniske krav og fremdrift med svenske og finske myndigheter, herunder utviklingen av Malmbanan og Rail Nordica.

Den norske delen av korridoren må ha kapasitet og driftsstabilitet som understøtter den samlede nordiske korridorens transport- og beredskapsbehov.

Døgnkontinuerlig tollstasjon på Bjørnfjell

Kommunestyret ber staten sikre døgnkontinuerlig drift av Bjørnfjell tollstasjon, med nødvendig kapasitet for tidssensitiv næringstransport.

Nattestenging av tollstasjonen skaper store utfordringer for den tidssensitive havbruks- og fiskerinæringen i nordre Nordland.

Trailere som frakter fersk fisk risikerer å bli stående fast på grensen til neste morgen dersom de ikke når åpningstidene, noe som kan medføre økonomiske tap, forsinkelser og redusert kvalitet på varene.

En velfungerende logistikk over Bjørnfjell fungerer som en viktig forbindelse mellom regionens verdiskaping og de europeiske markedene.

Effektiv og forutsigbar grensepassering er viktig for regionens verdiskaping, eksport, konkurransekraft og forsyningssikkerhet.

2.6 Transportinfrastruktur for Andøya Spaceport og nasjonale beredskapsfunksjoner i Andøy

Nasjonale satsinger på Andøya Spaceport og forsvars- og beredskapsvirksomheten i Andøy må følges av en samordnet transport- og beredskapspakke med statlig finansiering.

Utbyggingen av Andøya Spaceport og etableringen av Isar Aerospace Norway AS representerer en historisk satsing på norsk og europeisk romfart.

Videre utvikling av romhavnen og nasjonale beredskapsfunksjoner vil kunne øke behovet for transport, logistikk og mobilitet mellom Andøya, Sortland, Harstad og Tromsø.

Transport- og beredskapspakken må omfatte:

- Fv. 82 og tilhørende transportforbindelser.
- Tilførselsveier til romhavnen, herunder fv. 7698 og relevante forbindelser til denne.
- Nødvendige havne- og lufthavntilknytninger.
- Infrastruktur for tungtransport og spesialtransport.
- Utbedring av bæreevne, vegbredde, bruer og trafikksikkerhet.
- Alternative transportløsninger og beredskap ved stengte vegforbindelser.

Behovene må avklares i samarbeid mellom staten, Nordland fylkeskommune, Andøy kommune og berørte virksomheter.

Transportinfrastrukturen må utvikles i takt med etableringen og den videre utbyggingen av romhavnen og de nasjonale beredskapsfunksjonene i Andøy.

Tiltak som er nødvendige før 2029, må følges opp gjennom ordinære budsjetter og relevante statlige finansieringsordninger før NTP-perioden starter.

2.7 Ny kryssing av Tjeldsundet

Kommunestyret ber regjeringen igangsette planlegging av ny kryssing av Tjeldsundet i Nasjonal transportplan 2029–2040.

Forbindelsen er av stor betydning for trafikksikkerhet, næringsutvikling, regional integrasjon og beredskap i Nord-Norge, og må vurderes i lys av den økte forsvars- og transportpolitiske betydningen av landsdelen.

Tjeldsundforbindelsen er et kritisk bindeledd mellom Vesterålen, Lofoten, Sør-Troms og resten av landsdelen.
Økende trafikk, næringsutvikling, Forsvarets styrkede tilstedeværelse i nord og behovet for robuste transportårer tilsier at kapasiteten og beredskapen i transportsystemet må styrkes.
En ny kryssing vil:

- Styrke fremkommeligheten på E10 og tilknytningen til Hålogalandsregionen.
- Bidra til økt trafikksikkerhet og redusert sårbarhet i transportsystemet.
- Understøtte vekst i sjømat-, havbruks- og reiselivsnæringene.
- Styrke den sivile og militære beredskapen i Nord-Norge.
- Knytte Ofoten, Vesterålen, Lofoten og Sør-Troms tettere sammen som en felles bo-, arbeids- og næringsregion.

Kommunestyret mener det er viktig at planleggingen av en fremtidig ny kryssing kommer i gang i NTP-perioden.

2.8 Ny kryssing av Sortlandssundet

Kommunestyret ber regjeringen utrede fremtidig kryssing av Sortlandssundet i Nasjonal transportplan 2029–2040.
Dagens Sortlandsbru er en kritisk transportforbindelse og representerer en sårbarhet i regional infrastruktur.
Det må derfor igangsettes en strategisk utredning av fremtidige løsninger for å sikre kapasitet, trafikksikkerhet og beredskap i Vesterålen.
En fremtidig forbindelse må vurderes i sammenheng med den regionale transportutviklingen, næringslivets behov, forsyningssikkerheten og sårbarheten ved stenging av eksisterende forbindelse.

2.9 Hurtigbåtforbindelse Sortland–Risøyhamn–Harstad–Tromsø

Kommunestyret ber om at Nasjonal transportplan legger til rette for etablering av en hurtigbåtforbindelse Sortland–Risøyhamn–Harstad, koordinert med eksisterende hurtigbåtruter mellom Harstad, Finnsnes og Tromsø.

En ny strategisk vekstakse i nord

Sortland ligger strategisk plassert i Nord-Norge og fungerer som et regionalt knutepunkt i Vesterålen.
Tromsø har sterke fag-, forsknings- og utdanningsmiljøer innen romfart, satellittkommunikasjon, arktisk teknologi og andre fremtidsrettede næringer.
Utbyggingen av Andøya Spaceport og etableringen av Isar Aerospace Norway AS representerer en historisk satsing på norsk og europeisk romfart.
Videre utvikling av romhavnen vil kunne øke behovet for mobilitet mellom Andøya, Sortland, Harstad og Tromsø.
Samspillet mellom romsatsingen på Andøya og forsknings- og teknologimiljøene i Tromsø vil kunne få økende betydning i årene fremover.
Nasjonal transportplan bør derfor anerkjenne aksen Andøya–Sortland–Harstad–Tromsø som en fremtidig strategisk korridor for kunnskap, forskning, teknologi, næringsutvikling og arbeidsreiser.

Bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur

Det eksisterer allerede et hurtigbåttilbud mellom Harstad, Finnsnes og Tromsø.
For reisende fra Vesterålen er en av utfordringene mangelen på en effektiv sjøbasert tilbringerforbindelse til Harstad.
En hurtigbåt mellom Sortland og Harstad, med stopp i Risøyhamn, vil kunne kobles til dagens hurtigbåttilbud videre nordover.
Dermed kan det etableres en sammenhengende reisekjede mellom Vesterålen og Tromsø uten at det nødvendigvis må bygges opp et helt nytt rutesystem.
En slik forbindelse vil kunne bidra til:

- Kortere samlet reisetid mellom Vesterålen og Tromsø.
- Bedre pendlingsmuligheter for studenter og arbeidstakere.
- Sterkere kobling mellom forskningsmiljøene i Tromsø og romsatsingen på Andøya.
- Økt attraktivitet for næringsetableringer i Vesterålen og Sør-Troms.
- Bedre tilgjengelighet til utdanning, kompetanse og offentlige tjenester.
- Et mer klimavennlig alternativ til biltransport, forutsatt at fartøysløsning og drift gir reduserte utslipp.

- Tettere samarbeid og bedre mobilitet mellom regionene.

Samarbeid mellom fylkene og staten

Et slikt kollektivtilbud vil krysse fylkesgrensen mellom Nordland og Troms.
Kommunestyret mener derfor staten må ta en aktiv rolle gjennom Nasjonal transportplan og bidra til at regionale transportløsninger planlegges på tvers av fylkesgrensene.
Store regionale gevinster stopper ikke ved administrative grenser.
Dersom Nord-Norge skal lykkes med satsinger innen romfart, teknologi, næringsutvikling og grønn omstilling, må transportsystemene utvikles i sammenheng.
Hurtigbåtforbindelsen Sortland–Risøyhamn–Harstad, med videre forbindelse til Tromsø, bes derfor utredet som et felles prosjekt mellom Nordland fylkeskommune, Troms fylkeskommune og staten.
Utredningen må omfatte:

- Passasjergrunnlag og fremtidig transportbehov.
- Mulige rutetider, frekvenser og korrespondanser.
- Samlet reisetid og forbindelse til eksisterende kollektivtilbud.
- Finansiering, organisering og ansvarsfordeling mellom fylkene og staten.
- Klima- og miljøvirkninger og mulighetene for utslippsreduserende fartøyløsninger.
- Betydningen for arbeidsmarked, utdanning, forskning, næringsliv og regional utvikling.

Når Norge og Europa satser tungt på romvirksomhet på Andøya, må transportinfrastrukturen følge etter.
Kommunestyret mener Nasjonal transportplan må legge til rette for at fremtidens vekstregioner i nord bindes sammen gjennom gode og effektive transportforbindelser, også på tvers av fylkesgrensene.

2.10 Døgnhvileplasser langs Hålogalandsvegen

Utbyggingen av OPS Hålogalandsvegen mellom Tjeldsund, Gullesfjordbotn og Sortland er Nord-Norges største samferdselsprosjekt.
Når veien åpner, forventes økt trafikk fra både sjømatnæringen, industrien, reiselivet og øvrig næringsliv i Nord-Norge.
Dette stiller større krav til trafikksikkerhet, fremkommelighet og nødvendig tilrettelegging for tungtransporten.

I Nasjonal transportplan må det prioriteres etablering av minst to nye døgnhvileplasser for tungtransport langs Hålogalandsvegen.

Aktuelle lokaliseringer er:

- **Gullesfjordbotn:** Som sentralt knutepunkt mellom Vesterålen, Lofoten, Harstad og Narvik.
- **Kanstad/Lødingen-området:** Som naturlig stoppunkt mellom Lofoten, Vesterålen og Sør-Troms.
- **Tjeldsund-området:** Som mulig lokalisering med tilknytning til E10, E6 og Evenes lufthavn.

Endelig lokalisering må vurderes i samarbeid med Statens vegvesen og berørte kommuner, og ses i sammenheng med eksisterende hviletilbud og transportmønster.
Sjåfører må ha mulighet til å gjennomføre lovpålagte pauser og døgnhvile på trygge og tilrettelagte områder.
Manglende hvilekapasitet øker risikoen for tretthet i trafikken og kan bidra til alvorlige ulykker. Statens vegvesen fremhever døgnhvileplasser som et viktig tiltak for å ivareta regelverket om kjøre- og hviletid.
Kommunestyret mener derfor at tilstrekkelig kapasitet for døgnhvile må planlegges som en naturlig del av utviklingen av hovedtransportkorridorene i Nord-Norge.

3. Helhetlig transport- og beredskapsutvikling

Kommunestyret understreker at de samlede prioriteringene må ses i sammenheng for å sikre et helhetlig, effektivt og robust transportsystem som legger til rette for regional utvikling, økt verdiskaping, trafikksikkerhet, forsyningssikkerhet og styrket sivil og militær beredskap i Vesterålen.
Ved prioritering av samferdselsprosjekter i Nord-Norge må følgende hensyn tillegges særlig vekt:

- Trafikksikkerhet.
- Forsyningssikkerhet.
- Sivil og militær beredskap.
- Verdiskaping og næringsutvikling.
- Bosetting og regionale arbeidsmarkeder.
- Klimahensyn, naturhensyn og grønn omstilling.
- Tilgjengelighet og alternative transportforbindelser der infrastrukturen er sårbar.

Kommunestyret mener at samferdselsplanleggingen må bygge på en helhetlig forståelse av Vesterålens betydning for nasjonal verdiskaping, forsyningssikkerhet og beredskap.

4. Regional samordning

Kommunestyret ber om at Sortlands innspill samordnes med Vesterålsrådet og de øvrige Vesterålskommunene.

Dokumenterte regionale prioriteringer må ses i sammenheng, herunder:

- Transportforbindelsene mot Bø, Øksnes og Hadsel.
- Hadselfjordforbindelsen.
- Lufthavner, FOT-ruter og flybusstilbud.
- Fiskerihavner, farleder og øvrig maritim infrastruktur.
- Fergeforbindelser og grenseforbindelser.
- Fylkesvegnettet og hovedtransportkorridorene til og fra Vesterålen.

Ved prioritering skal det legges særlig vekt på trafikksikkerhet, forsyningssikkerhet, sivil og militær beredskap, næringstransport og transportforbindelser der det mangler alternative ruter, sammen med klima- og naturhensyn.

Kommunestyret understreker at Vesterålen må ses som en samlet region, der transportbehovene på tvers av kommunegrensene er nært knyttet sammen.

5. Oppfølging

Kommunedirektøren bes innarbeide kommunestyrets samlede prioriteringer i den endelige høringsuttalelsen til Nordland fylkeskommune.

Høringsuttalelsen oversendes innen gjeldende frist.

6. Avsluttende merknad

Sortland kommunestyre mener at Nasjonal transportplan 2029–2040 må legge til rette for investeringer som styrker forbindelsene mellom Vesterålen, resten av Nord-Norge og nasjonale og internasjonale markeder.

Særlig viktig er utviklingen av hovedtransportkorridorene inn og ut av Vesterålen, Ofotbanen, fv. 82, transportinfrastruktur knyttet til Andøya Spaceport, fly- og sjøtransporttilbudet og robuste forbindelser for sivil og militær beredskap.

Kommunestyret mener at fremtidige samferdselsprioriteringer må bygge på en helhetlig forståelse av regionens betydning for verdiskaping, bosetting, næringsutvikling, forsyningssikkerhet og nasjonal beredskap.

Gjennom målrettede og forpliktende investeringer kan staten bidra til å styrke Vesterålen som en viktig del av et konkurransedyktig, trygt og bærekraftig Nord-Norge.

Innstilling fra Formannskapet - 15.10.2026 - 093/26

1. Kommunestyret vedtar «Innspill fra Sortland kommune til Nasjonal transportplan 2029–2040» som kommunens høringsuttalelse til Nordland fylkeskommune.

2. Kommunestyret ber om at følgende fem hovedprioriteringer legges til grunn for Nordland fylkeskommunes videre arbeid med Nasjonal transportplan 2029–2040:

- Rv. 85 Sortland–Sigerfjordtunnelen: Strekningen må planlegges og utvikles som én sammenhengende statlig transportkorridor, med permanent løsning for Osvoll bru, utbedring av svake punkter, sammenhengende gang- og sykkelforbindelse og nødvendige beredskapsløsninger. Strekningen må prioriteres for gjennomføring i første seksårsperiode.
- Fylkesvegene i Vesterålen: Det må sikres forpliktende og flerårig statlig finansiering til vedlikehold, utbedring og utvikling av fylkesvegnettet, med særlig vekt på trafikksikkerhet, næringstransport, klimatilpasning og beredskap.
- Sortland Havn og sjøtransport: Sortland Havn må utvikles som et regionalt logistikk- og beredskapsknutepunkt, med statlig medvirkning til havneutvikling, farledstiltak, energiinfrastruktur og økt godstransport på sjø.
- Stokmarknes lufthavn Skagen: Det må legges tungt press på samferdselsmyndighetene for å sikre at statlige kjøp av flytjenester (FOT-ruter) på Skagen dimensjoneres etter reelt behov..Det må sikres forutsigbare rammevilkår for det regionale flyrutetilbudet, med tilstrekkelig kapasitet

og gode ruteforbindelser som ivaretar næringslivets, innbyggernes og samfunnets transport- og beredskapsbehov.
- Ofotbanen og Narvikterminalen: Kapasitet, terminalfunksjoner og driftsstabilitet må styrkes for å sikre effektive godstransportforbindelser og bedre samordning mellom veg, sjø og bane, samt ivareta behovene knyttet til militær mobilitet.

3. Kommunestyret understreker at de fem hovedprioriteringene må ses i sammenheng for å sikre et helhetlig, effektivt og robust transportsystem som legger til rette for regional utvikling, økt verdiskaping, trafikksikkerhet, forsyningssikkerhet og styrket sivil og militær beredskap i Vesterålen.

Tilleggsforslag:

1. **Tilleggsforslag ny kryssing av Tjeldsundet**

Kommunestyret ber regjeringen igangsette planlegging av ny kryssing av Tjeldsundet i NTP 2029–2040. Forbindelsen er av stor betydning for trafikksikkerhet, næringsutvikling, regional integrasjon og beredskap i Nord-Norge, og må vurderes i lys av den økte forsvars- og transportpolitiske betydningen av landsdelen.

Tjeldsundforbindelsen er et kritisk bindeledd mellom Vesterålen, Lofoten, Sør-Troms og resten av landsdelen. Økende trafikk, næringsutvikling, Forsvarets styrkede tilstedeværelse i nord og behovet for robuste transportårer tilsier at kapasiteten og beredskapen i transportsystemet må styrkes.

En ny kryssing vil:

- styrke framkommeligheten på E10 og tilknytningen til Hålogalandsregionen
- bidra til økt trafikksikkerhet og redusert sårbarhet i transportsystemet
- understøtte vekst i sjømat-, havbruks- og reiselivsnæringene
- styrke den sivile og militære beredskapen i Nord-Norge
- knytte Ofoten, Vesterålen, Lofoten og Sør-Troms tettere sammen som felles bo-, arbeids- og næringsregion

2. Tilleggsforslag ny kryssing av Sortlandssundet

Kommunestyret ber regjeringen utrede framtidig kryssing av Sortlandssundet i Nasjonal transportplan 2029–2040. Dagens Sortlandsbru er en kritisk transportforbindelse og representerer en sårbarhet i regional infrastruktur. Det må derfor igangsettes en strategisk utredning av framtidige løsninger for å sikre kapasitet, trafikksikkerhet og beredskap i Vesterålen.

3. Tilleggsforslag om Risøyrenna

Risøyrenna er en strategisk viktig farled for næringsliv, fiskeri, sjøtransport, beredskap og forsyningssikkerhet i Vesterålen og Nord-Norge. Kontinuerlig utbedring av farleden er viktig og må tas med NTP 2029-2040.

Viktige momenter er:

- Risøyrenna er hovedleden mellom Vesterålen og Lofoten og har stor betydning for fiskeri- og havbruksnæringen.
- Farleden er viktig for regional og nasjonal verdiskaping gjennom sjømatnæringen.
- Økt skipstrafikk stiller større krav til sikkerhet, framkommelighet og kapasitet.
- En trygg farled vil styrke beredskap, redningsinnsats og forsyningssikkerhet i regionen.
- Prosjektet har stor betydning for Forsvarets og Kystverkets aktivitet i nordområdene.

KOMMUNEDIREKTØRENS INNSTILLING

1. Kommunestyret vedtar «Innspill fra Sortland kommune til Nasjonal transportplan 2029–2040» som kommunens høringsuttalelse til Nordland fylkeskommune.

2. Kommunestyret ber om at følgende fem hovedprioriteringer legges til grunn for Nordland fylkeskommunes videre arbeid med Nasjonal transportplan 2029–2040:

- Rv. 85 Sortland–Sigerfjordtunnelen: Strekningen må planlegges og utvikles som én sammenhengende statlig transportkorridor, med permanent løsning for Osvoll bru, utbedring av svake punkter, sammenhengende gang- og sykkelforbindelse og nødvendige beredskapsløsninger. Strekningen må prioriteres for gjennomføring i første seksårsperiode.
- Fylkesvegene i Vesterålen: Det må sikres forpliktende og flerårig statlig finansiering til vedlikehold, utbedring og utvikling av fylkesvegnettet, med særlig vekt på trafikksikkerhet, næringstransport, klimatilpasning og beredskap.
- Sortland Havn og sjøtransport: Sortland Havn må utvikles som et regionalt logistikk- og beredskapsknutepunkt, med statlig medvirkning til havneutvikling, farledstiltak, energiinfrastruktur og økt godstransport på sjø.
- Stokmarknes lufthavn Skagen: Det må legges tungt press på samferdselsmyndighetene for å sikre at statlige kjøp av flytjenester (FOT-ruter) på Skagen dimensjoneres etter reelt behov..Det må sikres forutsigbare rammevilkår for det regionale flyrutetilbudet, med tilstrekkelig kapasitet og gode ruteforbindelser som ivaretar næringslivets, innbyggernes og samfunnets transport- og beredskapsbehov.
- Ofotbanen og Narvikterminalen: Kapasitet, terminalfunksjoner og driftsstabilitet må styrkes for å sikre effektive godstransportforbindelser og bedre samordning mellom veg, sjø og bane, samt ivareta behovene knyttet til militær mobilitet.

3. Kommunestyret understreker at de fem hovedprioriteringene må ses i sammenheng for å sikre et helhetlig, effektivt og robust transportsystem som legger til rette for regional utvikling, økt verdiskaping, trafikksikkerhet, forsyningssikkerhet og styrket sivil og militær beredskap i Vesterålen.

Nye opplysninger

Kommunestyret behandling - 29.10.2026 - PS-073/26

BEHANDLING I MØTE

Forslag fra politikere

Forslag fa Rødt, foreslått av Christoffer Ellingsen, Rødt

(Rødts forslag innebærer å ta ut teksten som er med rød tekst og gjennomstreka. Det omhandler å ta ut den opprinnelige tekstens altfor stor innretning for å tilrettelegge for rakettsatsing på Andøya)

Innspill fra Sortland kommune til Nordland fylkeskommunes innspill og høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2029–2040

Alternativt forslag til kommunedirektørens innstilling

1. Sortland kommunes høringsuttalelse

Kommunestyret vedtar «Innspill fra Sortland kommune til Nasjonal transportplan 2029–2040» som kommunens høringsuttalelse til Nordland fylkeskommune, med de prioriteringer og føringer som følger av dette vedtaket.

Kommunestyret understreker at Nasjonal transportplan må bidra til å styrke transportforbindelsene som binder Vesterålen sammen med resten av Nord-Norge, nasjonale markeder og internasjonale forbindelser.

Gode og trygge transportårer er avgjørende for bosetting, næringsutvikling, verdiskaping, trafikksikkerhet, forsyningssikkerhet og sivil og militær beredskap.

2. Kommunens hovedprioriteringer

Kommunestyret ber om at følgende prioriteringer legges til grunn for Nordland fylkeskommunes videre arbeid med Nasjonal transportplan 2029–2040:

2.1 Rv. 85 Sortland–Sigerfjordtunnelen og Sigerfjordveien

Rv. 85 Sortland–Sigerfjordtunnelen må planlegges og utvikles som én sammenhengende statlig transportkorridor, med permanent løsning for Osvoll bru, utbedring av svake punkter, sammenhengende gang- og sykkelforbindelse og nødvendige beredskapsløsninger.

Strekningen må prioriteres for gjennomføring i første seksårsperiode 2029–2034.

Sigerfjordveien som beredskapsvei

Sigerfjordveien må inngå i den samlede vurderingen som alternativ omkjørings- og beredskapsvei ved stenging av Sigerfjordtunnelen, med nødvendige utbedringer for å sikre trafikksikkerhet og fremkommelighet.

Kommunestyret understreker at Sigerfjordveien har en viktig beredskapsfunksjon når hovedveiforbindelsen er stengt, og at fremtidige utbedringer må vurderes i sammenheng med den samlede utviklingen av rv. 85.

2.2 Fylkesvegene i Vesterålen, særlig fv. 82 Sortland–Andenes

Det må sikres forpliktende og flerårig statlig finansiering til vedlikehold, utbedring og utvikling av fylkesvegnettet i Vesterålen, med særlig vekt på trafikksikkerhet, næringstransport, klimatilpasning og beredskap.

Fv. 82 Sortland–Risøyhamn–Andenes må prioriteres som en sammenhengende nærings-, persontransport- og beredskapskorridor, og ses i sammenheng med rv. 85 og Hålogalandsvegen som innfartsport til Vesterålen.

Det bes om en samlet strekningsanalyse som omfatter:

- Flaskehalser, bæreevne og vegbredde.
- Bruer, kulverter og nødvendige utbedringer.
- Trafikksikkerhet og nødvendige gang- og sykkelforbindelser.
- Klimatilpasning og vinterregularitet.
- Fremkommelighet for næringstransport, tungtransport og persontransport.
- Beredskap og alternative transportløsninger ved vegstenging.

Kritiske tiltak må prioriteres i første seksårsperiode 2029–2034.

Kommunestyret ber staten om omklassifisering av fv. 82 til riksveg ut fra korridorens nasjonale betydning for næringsliv, transport, forsyningssikkerhet og beredskap, og om at det sikres særskilt statlig finansiering.

2.3 Sortland Havn, Risøyrenna og sjøtransport

Sortland Havn må utvikles som et regionalt logistikk- og beredskapsknutepunkt, med statlig medvirkning til havneutvikling, farledstiltak, energiinfrastruktur og økt godstransport på sjø.

Kommunestyret understreker havnens betydning for næringsliv, logistikk, sjømatnæring, forsyningssikkerhet og sivil og militær beredskap i Vesterålen.

Risøyrenna

Risøyrenna er en strategisk viktig farled for næringsliv, fiskeri, sjøtransport, beredskap og forsyningssikkerhet i Vesterålen og Nord-Norge.

Kontinuerlig utbedring av farleden er viktig og må tas med i Nasjonal transportplan 2029–2040.

Kommunestyret fremhever følgende:

- Risøyrenna er en viktig hovedforbindelse for sjøtransport mellom Vesterålen og Lofoten og har stor betydning for fiskeri- og havbruksnæringen.
- Farleden er viktig for regional og nasjonal verdiskaping gjennom sjømatnæringen.
- Økt skipstrafikk stiller større krav til sikkerhet, fremkommelighet og kapasitet.

En trygg farled vil styrke beredskap, redningsinnsats og forsyningssikkerhet i regionen.

Prosjektet har stor betydning for Forsvarets og Kystverkets aktivitet i nordområdene.

Utviklingen av Sortland Havn og Risøyrenna må ses i sammenheng med fiskerihavner, øvrige farleder og behovet for effektive og fremtidsrettede sjøtransportforbindelser i Vesterålen.

Kommunestyret mener staten må bidra til at havne- og farledsinfrastrukturen utvikles i takt med næringslivets transportbehov og regionens betydning for nasjonal beredskap.

2.4 Stokmarknes lufthavn Skagen og FOT-rutene

Nordland fylkeskommune bes arbeide for at statlige kjøp av flytjenester (FOT-ruter) dimensjoneres etter dokumentert behov, med tilstrekkelig setekapasitet, frekvens, hensiktsmessige rutetider og gode korrespondanser via Bodø og Tromsø.

Det må sikres forutsigbare rammevilkår for det regionale flyrutetilbudet, med kapasitet og forbindelser som ivaretar næringslivets, innbyggernes og samfunnets transport- og beredskapsbehov.

Et godt og forutsigbart flytilbud er avgjørende for bosetting, helse, utdanning, næringsliv og offentlig tjenesteyting i distriktene.

Flytilbudet må bidra til reelle og forutsigbare reisemuligheter både innad i landsdelen og videre til resten av landet.

2.5 Ofotbanen, Narvikterminalen og Bjørnfjell

Ofotbanen som nasjonal transport- og beredskapskorridor

Ofotbanen er ikke bare en jernbanestrekning i Nord-Norge. Den er en av Norges viktigste transportårer og av avgjørende betydning for både nasjonal verdiskaping, beredskap og grønn omstilling.

Gjennom Ofotbanen fraktes enorme verdier hver eneste dag fra Nord-Sverige til eksporthavna i Narvik. Inntekter som skapes langs denne korridoren bidrar til arbeidsplasser, eksportinntekter og skatteinntekter som hele landet nyter godt av. Når Ofotbanen stopper opp, rammer det ikke bare Narvik eller Nord-Norge, men norsk og nordisk næringsliv.

Banen har også fått en stadig viktigere rolle i totalberedskapen. I en tid med økt geopolitisk usikkerhet er sikre transportforbindelser i nord viktigere enn noen gang. Ofotbanen er en strategisk forbindelse mellom Atlanterhavet og Nordkalotten, og dens betydning for forsyningssikkerhet og alliert mobilitet kan vanskelig overvurderes.

Ofotbanen Narvik–riksgrensen og Narvikterminalen må utvikles som del av en sammenhengende nordisk transportkorridor for næringsliv, forsyningssikkerhet og sivil og militær mobilitet.

Kapasitet, terminalfunksjoner og driftsstabilitet må styrkes for å sikre effektive godstransportforbindelser og bedre samordning mellom veg, sjø og bane, samt ivareta behovene knyttet til militær mobilitet.

Kommunestyret støtter kravet om dobbeltspor på Ofotbanen og ber om en forpliktende plan for planlegging, finansiering og etappevis gjennomføring i NTP-perioden.

Nødvendige kapasitets- og fornyelsestiltak må prioriteres tidlig i første seksårsperiode 2029–2034. Dette omfatter:

- Utbygging av dobbeltspor og nødvendige kryssingsspor.
- Økt terminalkapasitet og videre utvikling av Narvikterminalen.
- Tiltak for bedre regularitet og driftsstabilitet.
- Økt kapasitet for gods- og næringstransport.
- Styrket forsyningssikkerhet og sivil og militær beredskap.

Norske myndigheter må samordne kapasitetsmål, tekniske krav og fremdrift med svenske og finske myndigheter, herunder utviklingen av Malmbanan og Rail Nordica.

Den norske delen av korridoren må ha kapasitet og driftsstabilitet som understøtter den samlede nordiske korridorens transport- og beredskapsbehov.

Døgnkontinuerlig tollstasjon på Bjørnfjell

Kommunestyret ber staten sikre døgnkontinuerlig drift av Bjørnfjell tollstasjon, med nødvendig kapasitet for tidssensitiv næringstransport.

Nattestenging av tollstasjonen skaper store utfordringer for den tidssensitive havbruks- og fiskerinæringen i nordre Nordland.

Trailere som frakter fersk fisk risikerer å bli stående fast på grensen til neste morgen dersom de ikke når åpningstidene, noe som kan medføre økonomiske tap, forsinkelser og redusert kvalitet på varene.

En velfungerende logistikk over Bjørnfjell fungerer som en viktig forbindelse mellom regionens verdiskaping og de europeiske markedene.

Effektiv og forutsigbar grensepassering er viktig for regionens verdiskaping, eksport, konkurransekraft og forsyningssikkerhet.

2.6 Transportinfrastruktur for Andøya Spaceport og nasjonale beredskapsfunksjoner i Andøy

Nasjonale satsinger på Andøya Spaceport og forsvars- og beredskapsvirksomheten i Andøy må følges av en samordnet transport- og beredskapspakke med statlig finansiering.

~~Utbyggingen av Andøya Spaceport og etableringen av Isar Aerospace Norway AS representerer en historisk satsing på norsk og europeisk romfart.~~

~~Videre utvikling av romhavnen og nasjonale beredskapsfunksjoner vil kunne øke behovet for transport, logistikk og mobilitet mellom Andøya, Sortland, Harstad og Tromsø.~~

~~Transport- og beredskapspakken må omfatte:~~

- ~~Fv. 82 og tilhørende transportforbindelser.~~
- ~~Tilførselsveier til romhavnen, herunder fv. 7698 og relevante forbindelser til denne.~~
- ~~Nødvendige havne- og lufthavntilknytninger.~~
- ~~Infrastruktur for tungtransport og spesialtransport.~~
- ~~Utbedring av bæreevne, vegbredde, bruer og trafikksikkerhet.~~
- ~~Alternative transportløsninger og beredskap ved stengte vegforbindelser.~~

~~Behovene må avklares i samarbeid mellom staten, Nordland fylkeskommune, Andøy kommune og berørte virksomheter.~~

~~Transportinfrastrukturen må utvikles i takt med etableringen og den videre utbyggingen av romhavnen og de nasjonale beredskapsfunksjonene i Andøy.~~

~~Tiltak som er nødvendige før 2029, må følges opp gjennom ordinære budsjetter og relevante statlige finansieringsordninger før NTP-perioden starter.~~

2.7 Ny kryssing av Tjeldsundet

Kommunestyret ber regjeringen igangsette planlegging av ny kryssing av Tjeldsundet i Nasjonal transportplan 2029–2040.

Forbindelsen er av stor betydning for trafikksikkerhet, næringsutvikling, regional integrasjon og beredskap i Nord-Norge, og må vurderes i lys av den økte forsvars- og transportpolitiske betydningen av landsdelen.

Tjeldsundforbindelsen er et kritisk bindeledd mellom Vesterålen, Lofoten, Sør-Troms og resten av landsdelen.

Økende trafikk, næringsutvikling, Forsvarets styrkede tilstedeværelse i nord og behovet for robuste transportårer tilsier at kapasiteten og beredskapen i transportsystemet må styrkes.

En ny kryssing vil:

- Styrke fremkommeligheten på E10 og tilknytningen til Hålogalandsregionen.
- Bidra til økt trafikksikkerhet og redusert sårbarhet i transportsystemet.
- Understøtte vekst i sjømat-, havbruks- og reiselivsnæringene.
- Styrke den sivile og militære beredskapen i Nord-Norge.
- Knytte Ofoten, Vesterålen, Lofoten og Sør-Troms tettere sammen som en felles bo-, arbeids- og næringsregion.

Kommunestyret mener det er viktig at planleggingen av en fremtidig ny kryssing kommer i gang i NTP-perioden.

2.8 Ny kryssing av Sortlandssundet

Kommunestyret ber regjeringen utrede fremtidig kryssing av Sortlandssundet i Nasjonal transportplan 2029–2040.

Dagens Sortlandsbru er en kritisk transportforbindelse og representerer en sårbarhet i regional infrastruktur.

Det må derfor igangsettes en strategisk utredning av fremtidige løsninger for å sikre kapasitet, trafikksikkerhet og beredskap i Vesterålen.

En fremtidig forbindelse må vurderes i sammenheng med den regionale transportutviklingen, næringslivets behov, forsyningssikkerheten og sårbarheten ved stenging av eksisterende forbindelse.

2.9 Hurtigbåtforbindelse Sortland–Risøyhamn–Harstad–Tromsø

Kommunestyret ber om at Nasjonal transportplan legger til rette for etablering av en hurtigbåtforbindelse Sortland–Risøyhamn–Harstad, koordinert med eksisterende hurtigbåtruter mellom Harstad, Finnsnes og Tromsø.

En ny strategisk vekstakse i nord

Sortland ligger strategisk plassert i Nord-Norge og fungerer som et regionalt knutepunkt i Vesterålen.

Tromsø har sterke fag-, forsknings- og utdanningsmiljøer innen romfart, satellittkommunikasjon, arktisk teknologi og andre fremtidsrettede næringer.

~~Utbyggingen av Andøya Spaceport og etableringen av Isar Aerospace Norway AS representerer en historisk satsing på norsk og europeisk romfart.~~

~~Videre utvikling av romhavnen vil kunne øke behovet for mobilitet mellom Andøya, Sortland, Harstad og Tromsø.~~

~~Samspillet mellom romsatsingen på Andøya og forsknings- og teknologimiljøene i Tromsø vil kunne få økende betydning i årene fremover.~~

~~Nasjonal transportplan bør derfor anerkjenne aksen Andøya–Sortland–Harstad–Tromsø som en fremtidig strategisk korridor for kunnskap, forskning, teknologi, næringsutvikling og arbeidsreiser.~~

Bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur

Det eksisterer allerede et hurtigbåttilbud mellom Harstad, Finnsnes og Tromsø.

For reisende fra Vesterålen er en av utfordringene mangelen på en effektiv sjøbasert tilbringerforbindelse til Harstad.

En hurtigbåt mellom Sortland og Harstad, med stopp i Risøyhamn, vil kunne kobles til dagens hurtigbåttilbud videre nordover.

Dermed kan det etableres en sammenhengende reisekjede mellom Vesterålen og Tromsø uten at det nødvendigvis må bygges opp et helt nytt rutesystem.

En slik forbindelse vil kunne bidra til:

- Kortere samlet reisetid mellom Vesterålen og Tromsø.
- Bedre pendlingsmuligheter for studenter og arbeidstakere.
- Sterkere kobling mellom forskningsmiljøene i Tromsø og romsatsingen på Andøya.
- Økt attraktivitet for næringsetableringer i Vesterålen og Sør-Troms.
- Bedre tilgjengelighet til utdanning, kompetanse og offentlige tjenester.
- Et mer klimavennlig alternativ til biltransport, forutsatt at fartøysløsning og drift gir reduserte utslipp.
- Tettere samarbeid og bedre mobilitet mellom regionene.

Samarbeid mellom fylkene og staten

Et slikt kollektivtilbud vil krysse fylkesgrensen mellom Nordland og Troms.

Kommunestyret mener derfor staten må ta en aktiv rolle gjennom Nasjonal transportplan og bidra til at regionale transportløsninger planlegges på tvers av fylkesgrensene.

Store regionale gevinster stopper ikke ved administrative grenser.

Dersom Nord-Norge skal lykkes med satsinger innen romfart, teknologi, næringsutvikling og grønn omstilling, må transportsystemene utvikles i sammenheng.

Hurtigbåtforbindelsen Sortland–Risøyhamn–Harstad, med videre forbindelse til Tromsø, bes derfor utredet som et felles prosjekt mellom Nordland fylkeskommune, Troms fylkeskommune og staten.

Utredningen må omfatte:

- Passasjergrunnlag og fremtidig transportbehov.
- Mulige rutetider, frekvenser og korrespondanser.
- Samlet reisetid og forbindelse til eksisterende kollektivtilbud.
- Finansiering, organisering og ansvarsfordeling mellom fylkene og staten.
- Klima- og miljøvirkninger og mulighetene for utslippsreduserende fartøyløsninger.
- Betydningen for arbeidsmarked, utdanning, forskning, næringsliv og regional utvikling.

Når Norge og Europa satser tungt på romvirksomhet på Andøya, må transportinfrastrukturen følge etter.

Kommunestyret mener Nasjonal transportplan må legge til rette for at fremtidens vekstregioner i nord bindes sammen gjennom gode og effektive transportforbindelser, også på tvers av fylkesgrensene.

2.10 Døgnhvileplasser langs Hålogalandsvegen

Utbyggingen av OPS Hålogalandsvegen mellom Tjeldsund, Gullesfjordbotn og Sortland er Nord-Norges største samferdselsprosjekt.

Når veien åpner, forventes økt trafikk fra både sjømatnæringen, industrien, reiselivet og øvrig næringsliv i Nord-Norge.

Dette stiller større krav til trafikksikkerhet, fremkommelighet og nødvendig tilrettelegging for tungtransporten.

I Nasjonal transportplan må det prioriteres etablering av minst to nye døgnhvileplasser for tungtransport langs Hålogalandsvegen.

Aktuelle lokaliseringer er:

Gullesfjordbotn: Som sentralt knutepunkt mellom Vesterålen, Lofoten, Harstad og Narvik.

Kanstad/Lødingen-området: Som naturlig stoppunkt mellom Lofoten, Vesterålen og Sør-Troms.

Tjeldsund-området: Som mulig lokalisering med tilknytning til E10, E6 og Evenes lufthavn.

Endelig lokalisering må vurderes i samarbeid med Statens vegvesen og berørte kommuner, og ses i sammenheng med eksisterende hviletilbud og transportmønster.

Sjåfører må ha mulighet til å gjennomføre lovpålagte pauser og døgnhvile på trygge og tilrettelagte områder.

Manglende hvilekapasitet øker risikoen for tretthet i trafikken og kan bidra til alvorlige ulykker. Statens vegvesen fremhever døgnhvileplasser som et viktig tiltak for å ivareta regelverket om kjøre- og hviletid.

Kommunestyret mener derfor at tilstrekkelig kapasitet for døgnhvile må planlegges som en naturlig del av utviklingen av hovedtransportkorridorene i Nord-Norge.

3. Helhetlig transport- og beredskapsutvikling

Kommunestyret understreker at de samlede prioriteringene må ses i sammenheng for å sikre et helhetlig, effektivt og robust transportsystem som legger til rette for regional utvikling, økt verdiskaping, trafikksikkerhet, forsyningssikkerhet og styrket sivil og militær beredskap i Vesterålen.

Ved prioritering av samferdselsprosjekter i Nord-Norge må følgende hensyn tillegges særlig vekt:

- Trafikksikkerhet.
- Forsyningssikkerhet.
- Sivil og militær beredskap.
- Verdiskaping og næringsutvikling.
- Bosetting og regionale arbeidsmarkeder.
- Klimahensyn, naturhensyn og grønn omstilling.
- Tilgjengelighet og alternative transportforbindelser der infrastrukturen er sårbar.

Kommunestyret mener at samferdselsplanleggingen må bygge på en helhetlig forståelse av Vesterålens betydning for nasjonal verdiskaping, forsyningssikkerhet og beredskap.

4. Regional samordning

Kommunestyret ber om at Sortlands innspill samordnes med Vesterålsrådet og de øvrige Vesterålskommunene.

Dokumenterte regionale prioriteringer må ses i sammenheng, herunder:

- Transportforbindelsene mot Bø, Øksnes og Hadsel.
- Hadselfjordforbindelsen.
- Lufthavner, FOT-ruter og flybusstilbud.
- Fiskerihavner, farleder og øvrig maritim infrastruktur.
- Fergeforbindelser og grenseforbindelser.
- Fylkesvegnettet og hovedtransportkorridorene til og fra Vesterålen.

Ved prioritering skal det legges særlig vekt på trafikksikkerhet, forsyningssikkerhet, sivil og militær beredskap, næringstransport og transportforbindelser der det mangler alternative ruter, sammen med klima- og naturhensyn.

Kommunestyret understreker at Vesterålen må ses som en samlet region, der transportbehovene på tvers av kommunegrensene er nært knyttet sammen.

5. Oppfølging

Kommunedirektøren bes innarbeide kommunestyrets samlede prioriteringer i den endelige høringsuttalelsen til Nordland fylkeskommune.

Høringsuttalelsen oversendes innen gjeldende frist.

6. Avsluttende merknad

Sortland kommunestyre mener at Nasjonal transportplan 2029–2040 må legge til rette for investeringer som styrker forbindelsene mellom Vesterålen, resten av Nord-Norge og nasjonale og internasjonale markeder.

Særlig viktig er utviklingen av hovedtransportkorridorene inn og ut av Vesterålen, Ofotbanen, fv. 82, transportinfrastruktur knyttet til Andøya Spaceport, fly- og sjøtransporttilbudet og robuste forbindelser for sivil og militær beredskap.

Kommunestyret mener at fremtidige samferdselsprioriteringer må bygge på en helhetlig forståelse av regionens betydning for verdiskaping, bosetting, næringsutvikling, forsyningssikkerhet og nasjonal beredskap.

Gjennom målrettede og forpliktende investeringer kan staten bidra til å styrke Vesterålen som en viktig del av et konkurransedyktig, trygt og bærekraftig Nord-Norge.

Endringsforslag fra Abeiderpartiet, Høyre, Frp, Sp, Mdg, Sv, V, INP, foreslått av Tove Mette Bjørkmo , Arbeiderpartiet

Innspill fra Sortland kommune til Nordland fylkeskommunes innspill og høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2029–2040

1. Sortland kommunes høringsuttalelse

Kommunestyret vedtar «Innspill fra Sortland kommune til Nasjonal transportplan 2029–2040» som kommunens høringsuttalelse til Nordland fylkeskommune, med de prioriteringer og føringer som følger av dette vedtaket.

Kommunestyret understreker at Nasjonal transportplan må bidra til å styrke transportforbindelsene som binder Vesterålen sammen med resten av Nord-Norge, nasjonale markeder og internasjonale forbindelser.

Gode og trygge transportårer er avgjørende for bosetting, næringsutvikling, verdiskaping, trafikksikkerhet, forsyningssikkerhet og sivil og militær beredskap.

2. Kommunens hovedprioriteringer

Kommunestyret ber om at følgende prioriteringer legges til grunn for Nordland fylkeskommunes videre arbeid med Nasjonal transportplan 2029–2040:

2.1 Rv. 85 Sortland–Sigerfjordtunnelen og Sigerfjordveien

Rv. 85 Sortland–Sigerfjordtunnelen må planlegges og utvikles som én sammenhengende statlig transportkorridor, med permanent løsning for Osvoll bru, utbedring av svake punkter, sammenhengende gang- og sykkelforbindelse og nødvendige beredskapsløsninger.

Strekningen må prioriteres for gjennomføring i første seksårsperiode 2029–2034.

Sigerfjordveien som beredskapsvei

Sigerfjordveien må inngå i den samlede vurderingen som alternativ omkjørings- og beredskapsvei ved stenging av Sigerfjordtunnelen, med nødvendige utbedringer for å sikre trafikksikkerhet og fremkommelighet.

Kommunestyret understreker at Sigerfjordveien har en viktig beredskapsfunksjon når hovedveiforbindelsen er stengt, og at fremtidige utbedringer må vurderes i sammenheng med den samlede utviklingen av rv. 85.

2.2 Fylkesvegene i Vesterålen, særlig fv. 82 Sortland–Andenes

Det må sikres forpliktende og flerårig statlig finansiering til vedlikehold, utbedring og utvikling av fylkesvegnettet i Vesterålen, med særlig vekt på trafikksikkerhet, næringstransport, klimatilpasning og beredskap.

Fv. 82 Sortland–Risøyhamn–Andenes må prioriteres som en sammenhengende nærings-, persontransport- og beredskapskorridor, og ses i sammenheng med rv. 85 og Hålogalandsvegen som innfartsport til Vesterålen.

Det bes om en samlet strekningsanalyse som omfatter:

- Flaskehalser, bæreevne og vegbredde.
- Bruer, kulverter og nødvendige utbedringer.
- Trafikksikkerhet og nødvendige gang- og sykkelforbindelser.
- Klimatilpasning og vinterregularitet.
- Fremkommelighet for næringstransport, tungtransport og persontransport.
- Beredskap og alternative transportløsninger ved vegstenging.

Kritiske tiltak må prioriteres i første seksårsperiode 2029–2034.

Kommunestyret ber staten om omklassifisering av fv. 82 til riksveg ut fra korridorens nasjonale betydning for næringsliv, transport, forsyningssikkerhet og beredskap, og om at det sikres særskilt statlig finansiering.

2.3 Sortland Havn, Risøyrenna og sjøtransport

Sortland Havn må utvikles som et regionalt logistikk- og beredskapsknutepunkt, med statlig medvirkning til havneutvikling, farledstiltak, energiinfrastruktur og økt godstransport på sjø.

Kommunestyret understreker havnens betydning for næringsliv, logistikk, sjømatnæring, forsyningssikkerhet og sivil og militær beredskap i Vesterålen.

Risøyrenna

Risøyrenna er en strategisk viktig farled for næringsliv, fiskeri, sjøtransport, beredskap og forsyningssikkerhet i Vesterålen og Nord-Norge.

Kontinuerlig utbedring av farleden er viktig og må tas med i Nasjonal transportplan 2029–2040.

Kommunestyret fremhever følgende:

- Risøyrenna er en viktig hovedforbindelse for sjøtransport mellom Vesterålen og Lofoten og har stor betydning for fiskeri- og havbruksnæringen.
- Farleden er viktig for regional og nasjonal verdiskaping gjennom sjømatnæringen.

- Økt skipstrafikk stiller større krav til sikkerhet, fremkommelighet og kapasitet.
- En trygg farled vil styrke beredskap, redningsinnsats og forsyningssikkerhet i regionen.
- Prosjektet har stor betydning for Forsvarets og Kystverkets aktivitet i nordområdene.

Utviklingen av Sortland Havn og Risøyrenna må ses i sammenheng med fiskerihavner, øvrige farleder og behovet for effektive og fremtidsrettede sjøtransportforbindelser i Vesterålen.

Kommunestyret mener staten må bidra til at havne- og farledsinfrastrukturen utvikles i takt med næringslivets transportbehov og regionens betydning for nasjonal beredskap.

2.4 Stokmarknes lufthavn Skagen og FOT-rutene

Nordland fylkeskommune bes arbeide for at statlige kjøp av flytjenester (FOT-ruter) dimensjoneres etter dokumentert behov, med tilstrekkelig setekapasitet, frekvens, hensiktsmessige rutetider og gode korrespondanser via Bodø og Tromsø.

Det må sikres forutsigbare rammevilkår for det regionale flyrutetilbudet, med kapasitet og forbindelser som ivaretar næringslivets, innbyggernes og samfunnets transport- og beredskapsbehov.

Et godt og forutsigbart flytilbud er avgjørende for bosetting, helse, utdanning, næringsliv og offentlig tjenesteyting i distriktene.

Flytilbudet må bidra til reelle og forutsigbare reisemuligheter både innad i landsdelen og videre til resten av landet.

2.5 Ofotbanen, Narvikterminalen og Bjørnfjell

Ofotbanen som nasjonal transport- og beredskapskorridor

Ofotbanen er ikke bare en jernbanestrekning i Nord-Norge. Den er en av Norges viktigste transportårer og av avgjørende betydning for både nasjonal verdiskaping, beredskap og grønn omstilling.

Gjennom Ofotbanen fraktes enorme verdier hver eneste dag fra Nord-Sverige til eksporthavna i Narvik. Inntekter som skapes langs denne korridoren bidrar til arbeidsplasser, eksportinntekter og skatteinntekter som hele landet nyter godt av. Når Ofotbanen stopper opp, rammer det ikke bare Narvik eller Nord-Norge, men norsk og nordisk næringsliv.

Banen har også fått en stadig viktigere rolle i totalberedskapen. I en tid med økt geopolitisk usikkerhet er sikre transportforbindelser i nord viktigere enn noen gang. Ofotbanen er en strategisk forbindelse mellom Atlanterhavet og Nordkalotten, og dens betydning for forsyningssikkerhet og alliert mobilitet kan vanskelig overvurderes.

Ofotbanen Narvik–riksgrensen og Narvikterminalen må utvikles som del av en sammenhengende nordisk transportkorridor for næringsliv, forsyningssikkerhet og sivil og militær mobilitet.

Kapasitet, terminalfunksjoner og driftsstabilitet må styrkes for å sikre effektive godstransportforbindelser og bedre samordning mellom veg, sjø og bane, samt ivareta behovene knyttet til militær mobilitet.

Kommunestyret støtter kravet om dobbeltspor på Ofotbanen og ber om en forpliktende plan for planlegging, finansiering og etappevis gjennomføring i NTP-perioden.

Nødvendige kapasitets- og fornyelsestiltak må prioriteres tidlig i første seksårsperiode 2029–2034. Dette omfatter:

- Utbygging av dobbeltspor og nødvendige kryssingsspor.
- Økt terminalkapasitet og videre utvikling av Narvikterminalen.
- Tiltak for bedre regularitet og driftsstabilitet.
- Økt kapasitet for gods- og næringstransport.
- Styrket forsyningssikkerhet og sivil og militær beredskap.

Norske myndigheter må samordne kapasitetsmål, tekniske krav og fremdrift med svenske og finske myndigheter, herunder utviklingen av Malmbanan og Rail Nordica.

Den norske delen av korridoren må ha kapasitet og driftsstabilitet som understøtter den samlede nordiske korridorens transport- og beredskapsbehov.

Døgnkontinuerlig tollstasjon på Bjørnfjell

Kommunestyret ber staten sikre døgnkontinuerlig drift av Bjørnfjell tollstasjon, med nødvendig kapasitet for tidssensitiv næringstransport.

Nattestenging av tollstasjonen skaper store utfordringer for den tidssensitive havbruks- og fiskerinæringen i nordre Nordland.

Trailere som frakter fersk fisk risikerer å bli stående fast på grensen til neste morgen dersom de ikke når åpningstidene, noe som kan medføre økonomiske tap, forsinkelser og redusert kvalitet på varene.

En velfungerende logistikk over Bjørnfjell fungerer som en viktig forbindelse mellom regionens verdiskaping og de europeiske markedene.

Effektiv og forutsigbar grensepassering er viktig for regionens verdiskaping, eksport, konkurransekraft og forsyningssikkerhet.

2.6 Transportinfrastruktur for Andøya Spaceport og nasjonale beredskapsfunksjoner i Andøy

Nasjonale satsinger på Andøya Spaceport og forsvars- og beredskapsvirksomheten i Andøy må følges av en samordnet transport- og beredskapspakke med statlig finansiering.

Utbyggingen av Andøya Spaceport og etableringen av Isar Aerospace Norway AS representerer en historisk satsing på norsk og europeisk romfart.

Videre utvikling av romhavnen og nasjonale beredskapsfunksjoner vil kunne øke behovet for transport, logistikk og mobilitet mellom Andøya, Sortland, Harstad og Tromsø.

Transport- og beredskapspakken må omfatte:

- Fv. 82 og tilhørende transportforbindelser.
- Tilførselsveier til romhavnen, herunder fv. 7698 og relevante forbindelser til denne.
- Nødvendige havne- og lufthavntilknytninger.
- Infrastruktur for tungtransport og spesialtransport.
- Utbedring av bæreevne, vegbredde, bruer og trafikksikkerhet.
- Alternative transportløsninger og beredskap ved stengte vegforbindelser.

Behovene må avklares i samarbeid mellom staten, Nordland fylkeskommune, Andøy kommune og berørte virksomheter.

Transportinfrastrukturen må utvikles i takt med etableringen og den videre utbyggingen av romhavnen og de nasjonale beredskapsfunksjonene i Andøy.

Tiltak som er nødvendige før 2029, må følges opp gjennom ordinære budsjetter og relevante statlige finansieringsordninger før NTP-perioden starter.

2.7 Ny kryssing av Tjeldsundet

Kommunestyret ber regjeringen igangsette planlegging av ny kryssing av Tjeldsundet i Nasjonal transportplan 2029–2040.

Forbindelsen er av stor betydning for trafikksikkerhet, næringsutvikling, regional integrasjon og beredskap i Nord-Norge, og må vurderes i lys av den økte forsvars- og transportpolitiske betydningen av landsdelen.

Tjeldsundforbindelsen er et kritisk bindeledd mellom Vesterålen, Lofoten, Sør-Troms og resten av landsdelen.

Økende trafikk, næringsutvikling, Forsvarets styrkede tilstedeværelse i nord og behovet for robuste transportårer tilsier at kapasiteten og beredskapen i transportsystemet må styrkes.

En ny kryssing vil:

- Styrke fremkommeligheten på E10 og tilknytningen til Hålogalandsregionen.
- Bidra til økt trafikksikkerhet og redusert sårbarhet i transportsystemet.
- Understøtte vekst i sjømat-, havbruks- og reiselivsnæringene.
- Styrke den sivile og militære beredskapen i Nord-Norge.
- Knytte Ofoten, Vesterålen, Lofoten og Sør-Troms tettere sammen som en felles bo-, arbeids- og næringsregion.

Kommunestyret mener det er viktig at planleggingen av en fremtidig ny kryssing kommer i gang i NTP-perioden.

2.8 Ny kryssing av Sortlandssundet

Kommunestyret ber regjeringen utrede fremtidig kryssing av Sortlandssundet i Nasjonal transportplan 2029–2040.

Dagens Sortlandsbru er en kritisk transportforbindelse og representerer en sårbarhet i regional infrastruktur.

Det må derfor igangsettes en strategisk utredning av fremtidige løsninger for å sikre kapasitet, trafikksikkerhet og beredskap i Vesterålen.

En fremtidig forbindelse må vurderes i sammenheng med den regionale transportutviklingen, næringslivets behov, forsyningssikkerheten og sårbarheten ved stenging av eksisterende forbindelse.

2.9 Hurtigbåtforbindelse Sortland–Risøyhamn–Harstad–Tromsø

Kommunestyret ber om at Nasjonal transportplan legger til rette for etablering av en hurtigbåtforbindelse Sortland–Risøyhamn–Harstad, koordinert med eksisterende hurtigbåtruter mellom Harstad, Finnsnes og Tromsø.

En ny strategisk vekstakse i nord

Sortland ligger strategisk plassert i Nord-Norge og fungerer som et regionalt knutepunkt i Vesterålen.

Tromsø har sterke fag-, forsknings- og utdanningsmiljøer innen romfart, satellittkommunikasjon, arktisk teknologi og andre fremtidsrettede næringer.

Utbyggingen av Andøya Spaceport og etableringen av Isar Aerospace Norway AS representerer en historisk satsing på norsk og europeisk romfart.

Videre utvikling av romhavnen vil kunne øke behovet for mobilitet mellom Andøya, Sortland, Harstad og Tromsø.

Samspillet mellom romsatsingen på Andøya og forsknings- og teknologimiljøene i Tromsø vil kunne få økende betydning i årene fremover.

Nasjonal transportplan bør derfor anerkjenne aksen Andøya–Sortland–Harstad–Tromsø som en fremtidig strategisk korridor for kunnskap, forskning, teknologi, næringsutvikling og arbeidsreiser.

Bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur

Det eksisterer allerede et hurtigbåttilbud mellom Harstad, Finnsnes og Tromsø.

For reisende fra Vesterålen er en av utfordringene mangelen på en effektiv sjøbasert tilbringerforbindelse til Harstad.

En hurtigbåt mellom Sortland og Harstad, med stopp i Risøyhamn, vil kunne kobles til dagens hurtigbåttilbud videre nordover.

Dermed kan det etableres en sammenhengende reisekjede mellom Vesterålen og Tromsø uten at det nødvendigvis må bygges opp et helt nytt rutesystem.

En slik forbindelse vil kunne bidra til:

- Kortere samlet reisetid mellom Vesterålen og Tromsø.
- Bedre pendlingsmuligheter for studenter og arbeidstakere.
- Sterkere kobling mellom forskningsmiljøene i Tromsø og romsatsingen på Andøya.
- Økt attraktivitet for næringsetableringer i Vesterålen og Sør-Troms.
- Bedre tilgjengelighet til utdanning, kompetanse og offentlige tjenester.
- Et mer klimavennlig alternativ til biltransport, forutsatt at fartøysløsning og drift gir reduserte utslipp.
- Tettere samarbeid og bedre mobilitet mellom regionene.

Samarbeid mellom fylkene og staten

Et slikt kollektivtilbud vil krysse fylkesgrensen mellom Nordland og Troms.

Kommunestyret mener derfor staten må ta en aktiv rolle gjennom Nasjonal transportplan og bidra til at regionale transportløsninger planlegges på tvers av fylkesgrensene.

Store regionale gevinster stopper ikke ved administrative grenser.

Dersom Nord-Norge skal lykkes med satsinger innen romfart, teknologi, næringsutvikling og grønn omstilling, må transportsystemene utvikles i sammenheng.

Hurtigbåtforbindelsen Sortland–Risøyhamn–Harstad, med videre forbindelse til Tromsø, bes derfor utredet som et felles prosjekt mellom Nordland fylkeskommune, Troms fylkeskommune og staten.

Utredningen må omfatte:

- Passasjergrunnlag og fremtidig transportbehov.
- Mulige rutetider, frekvenser og korrespondanser.
- Samlet reisetid og forbindelse til eksisterende kollektivtilbud.
- Finansiering, organisering og ansvarsfordeling mellom fylkene og staten.
- Klima- og miljøvirkninger og mulighetene for utslippsreduserende fartøyløsninger.
- Betydningen for arbeidsmarked, utdanning, forskning, næringsliv og regional utvikling.

Når Norge og Europa satser tungt på romvirksomhet på Andøya, må transportinfrastrukturen følge etter.

Kommunestyret mener Nasjonal transportplan må legge til rette for at fremtidens vekstregioner i nord bindes sammen gjennom gode og effektive transportforbindelser, også på tvers av fylkesgrensene.

2.10 Døgnhvileplasser langs Hålogalandsvegen

Utbyggingen av OPS Hålogalandsvegen mellom Tjeldsund, Gullesfjordbotn og Sortland er Nord-Norges største samferdselsprosjekt.

Når veien åpner, forventes økt trafikk fra både sjømatnæringen, industrien, reiselivet og øvrig næringsliv i Nord-Norge.

Dette stiller større krav til trafikksikkerhet, fremkommelighet og nødvendig tilrettelegging for tungtransporten.

I Nasjonal transportplan må det prioriteres etablering av minst to nye døgnhvileplasser for tungtransport langs Hålogalandsvegen.

Aktuelle lokaliseringer er:

- **Gullesfjordbotn:** Som sentralt knutepunkt mellom Vesterålen, Lofoten, Harstad og Narvik.
- **Kanstad/Lødingen-området:** Som naturlig stoppunkt mellom Lofoten, Vesterålen og Sør-Troms.

- **Tjeldsund-området:** Som mulig lokalisering med tilknytning til E10, E6 og Evenes lufthavn.

Endelig lokalisering må vurderes i samarbeid med Statens vegvesen og berørte kommuner, og ses i sammenheng med eksisterende hviletilbud og transportmønster.

Sjåfører må ha mulighet til å gjennomføre lovpålagte pauser og døgnhvile på trygge og tilrettelagte områder.

Manglende hvilekapasitet øker risikoen for tretthet i trafikken og kan bidra til alvorlige ulykker. Statens vegvesen fremhever døgnhvileplasser som et viktig tiltak for å ivareta regelverket om kjøre- og hviletid.

Kommunestyret mener derfor at tilstrekkelig kapasitet for døgnhvile må planlegges som en naturlig del av utviklingen av hovedtransportkorridorene i Nord-Norge.

3. Helhetlig transport- og beredskapsutvikling

Kommunestyret understreker at de samlede prioriteringene må ses i sammenheng for å sikre et helhetlig, effektivt og robust transportsystem som legger til rette for regional utvikling, økt verdiskaping, trafikksikkerhet, forsyningssikkerhet og styrket sivil og militær beredskap i Vesterålen.

Ved prioritering av samferdselsprosjekter i Nord-Norge må følgende hensyn tillegges særlig vekt:

- Trafikksikkerhet.
- Forsyningssikkerhet.
- Sivil og militær beredskap.
- Verdiskaping og næringsutvikling.
- Bosetting og regionale arbeidsmarkeder.
- Klimahensyn, naturhensyn og grønn omstilling.
- Tilgjengelighet og alternative transportforbindelser der infrastrukturen er sårbar.

Kommunestyret mener at samferdselsplanleggingen må bygge på en helhetlig forståelse av Vesterålens betydning for nasjonal verdiskaping, forsyningssikkerhet og beredskap.

4. Regional samordning

Kommunestyret ber om at Sortlands innspill samordnes med Vesterålsrådet og de øvrige Vesterålskommunene.

Dokumenterte regionale prioriteringer må ses i sammenheng, herunder:

- Transportforbindelsene mot Bø, Øksnes og Hadsel.
- Hadselfjordforbindelsen.
- Lufthavner, FOT-ruter og flybusstilbud.
- Fiskerihavner, farleder og øvrig maritim infrastruktur.
- Fergeforbindelser og grenseforbindelser.
- Fylkesvegnettet og hovedtransportkorridorene til og fra Vesterålen.

Ved prioritering skal det legges særlig vekt på trafikksikkerhet, forsyningssikkerhet, sivil og militær beredskap, næringstransport og transportforbindelser der det mangler alternative ruter, sammen med klima- og naturhensyn.

Kommunestyret understreker at Vesterålen må ses som en samlet region, der transportbehovene på tvers av kommunegrensene er nært knyttet sammen.

5. Oppfølging

Kommunedirektøren bes innarbeide kommunestyrets samlede prioriteringer i den endelige høringsuttalelsen til Nordland fylkeskommune.

Høringsuttalelsen oversendes innen gjeldende frist.

6. Avsluttende merknad

Sortland kommunestyre mener at Nasjonal transportplan 2029–2040 må legge til rette for investeringer som styrker forbindelsene mellom Vesterålen, resten av Nord-Norge og nasjonale og internasjonale markeder.

Særlig viktig er utviklingen av hovedtransportkorridorene inn og ut av Vesterålen, Ofotbanen, fv. 82, transportinfrastruktur knyttet til Andøya Spaceport, fly- og sjøtransporttilbudet og robuste forbindelser for sivil og militær beredskap.

Kommunestyret mener at fremtidige samferdselsprioriteringer må bygge på en helhetlig forståelse av regionens betydning for verdiskaping, bosetting, næringsutvikling, forsyningssikkerhet og nasjonal beredskap.

Gjennom målrettede og forpliktende investeringer kan staten bidra til å styrke Vesterålen som en viktig del av et konkurransedyktig, trygt og bærekraftig Nord-Norge.

Votering:

Formannskapets innstilling falt enstemmig.

Ved alternativ votering mellom forslag fra Rødt og fellesforslag fra H, FRP, SP, INP, MDG, AP, SV, V ble fellesforslaget fra H, FRP, SP, INP, MDG, AP, SV, V vedtatt;
24 stemmer for (12 H, 2 FRP, 2 SP, 1 INP, 1 MDG, 4 AP, 1 SV, 1 V)
2 stemmer mot (2 Rødt)

Kommunestyret PS - 073/26 VEDTAK:
Innspill fra Sortland kommune til Nordland fylkeskommunes innspill og høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2029–2040

1. Sortland kommunes høringsuttalelse

Kommunestyret vedtar «Innspill fra Sortland kommune til Nasjonal transportplan 2029–2040» som kommunens høringsuttalelse til Nordland fylkeskommune, med de prioriteringer og føringer som følger av dette vedtaket.

Kommunestyret understreker at Nasjonal transportplan må bidra til å styrke transportforbindelsene som binder Vesterålen sammen med resten av Nord-Norge, nasjonale markeder og internasjonale forbindelser.

Gode og trygge transportårer er avgjørende for bosetting, næringsutvikling, verdiskaping, trafikksikkerhet, forsyningssikkerhet og sivil og militær beredskap.

2. Kommunens hovedprioriteringer

Kommunestyret ber om at følgende prioriteringer legges til grunn for Nordland fylkeskommunes videre arbeid med Nasjonal transportplan 2029–2040:

2.1 Rv. 85 Sortland–Sigerfjordtunnelen og Sigerfjordveien

Rv. 85 Sortland–Sigerfjordtunnelen må planlegges og utvikles som én sammenhengende statlig transportkorridor, med permanent løsning for Osvoll bru, utbedring av svake punkter, sammenhengende gang- og sykkelforbindelse og nødvendige beredskapsløsninger.

Strekningen må prioriteres for gjennomføring i første seksårsperiode 2029–2034.

Sigerfjordveien som beredskapsvei

Sigerfjordveien må inngå i den samlede vurderingen som alternativ omkjørings- og beredskapsvei ved stenging av Sigerfjordtunnelen, med nødvendige utbedringer for å sikre trafikksikkerhet og fremkommelighet.

Kommunestyret understreker at Sigerfjordveien har en viktig beredskapsfunksjon når hovedveiforbindelsen er stengt, og at fremtidige utbedringer må vurderes i sammenheng med den samlede utviklingen av rv. 85.

2.2 Fylkesvegene i Vesterålen, særlig fv. 82 Sortland–Andenes

Det må sikres forpliktende og flerårig statlig finansiering til vedlikehold, utbedring og utvikling av fylkesvegnettet i Vesterålen, med særlig vekt på trafikksikkerhet, næringstransport, klimatilpasning og beredskap.

Fv. 82 Sortland–Risøyhamn–Andenes må prioriteres som en sammenhengende nærings-, persontransport- og beredskapskorridor, og ses i sammenheng med rv. 85 og Hålogalandsvegen som innfartsport til Vesterålen.

Det bes om en samlet strekningsanalyse som omfatter:

- Flaskehalser, bæreevne og vegbredde.
- Bruer, kulverter og nødvendige utbedringer.
- Trafikksikkerhet og nødvendige gang- og sykkelforbindelser.
- Klimatilpasning og vinterregularitet.
- Fremkommelighet for næringstransport, tungtransport og persontransport.
- Beredskap og alternative transportløsninger ved vegstenging.

Kritiske tiltak må prioriteres i første seksårsperiode 2029–2034.

Kommunestyret ber staten om omklassifisering av fv. 82 til riksveg ut fra korridorens nasjonale betydning for næringsliv, transport, forsyningssikkerhet og beredskap, og om at det sikres særskilt statlig finansiering.

2.3 Sortland Havn, Risøyrenna og sjøtransport

Sortland Havn må utvikles som et regionalt logistikk- og beredskapsknutepunkt, med statlig medvirkning til havneutvikling, farledstiltak, energiinfrastruktur og økt godstransport på sjø.

Kommunestyret understreker havnens betydning for næringsliv, logistikk, sjømatnæring, forsyningssikkerhet og sivil og militær beredskap i Vesterålen.

Risøyrenna

Risøyrenna er en strategisk viktig farled for næringsliv, fiskeri, sjøtransport, beredskap og forsyningssikkerhet i Vesterålen og Nord-Norge.

Kontinuerlig utbedring av farleden er viktig og må tas med i Nasjonal transportplan 2029–2040.

Kommunestyret fremhever følgende:

- Risøyrenna er en viktig hovedforbindelse for sjøtransport mellom Vesterålen og Lofoten og har stor betydning for fiskeri- og havbruksnæringen.
- Farleden er viktig for regional og nasjonal verdiskaping gjennom sjømatnæringen.
- Økt skipstrafikk stiller større krav til sikkerhet, fremkommelighet og kapasitet.
- En trygg farled vil styrke beredskap, redningsinnsats og forsyningssikkerhet i regionen.
- Prosjektet har stor betydning for Forsvarets og Kystverkets aktivitet i nordområdene.

Utviklingen av Sortland Havn og Risøyrenna må ses i sammenheng med fiskerihavner, øvrige farleder og behovet for effektive og fremtidsrettede sjøtransportforbindelser i Vesterålen.

Kommunestyret mener staten må bidra til at havne- og farledsinfrastrukturen utvikles i takt med næringslivets transportbehov og regionens betydning for nasjonal beredskap.

2.4 Stokmarknes lufthavn Skagen og FOT-rutene

Nordland fylkeskommune bes arbeide for at statlige kjøp av flytjenester (FOT-ruter) dimensjoneres etter dokumentert behov, med tilstrekkelig setekapasitet, frekvens, hensiktsmessige rutetider og gode korrespondanser via Bodø og Tromsø.

Det må sikres forutsigbare rammevilkår for det regionale flyrutetilbudet, med kapasitet og forbindelser som ivaretar næringslivets, innbyggernes og samfunnets transport- og beredskapsbehov.

Et godt og forutsigbart flytilbud er avgjørende for bosetting, helse, utdanning, næringsliv og offentlig tjenesteyting i distriktene.

Flytilbudet må bidra til reelle og forutsigbare reisemuligheter både innad i landsdelen og videre til resten av landet.

2.5 Ofotbanen, Narvikterminalen og Bjørnfjell

Ofotbanen som nasjonal transport- og beredskapskorridor

Ofotbanen er ikke bare en jernbanestrekning i Nord-Norge. Den er en av Norges viktigste transportårer og av avgjørende betydning for både nasjonal verdiskaping, beredskap og grønn omstilling.

Gjennom Ofotbanen fraktes enorme verdier hver eneste dag fra Nord-Sverige til eksporthavna i Narvik. Inntekter som skapes langs denne korridoren bidrar til arbeidsplasser, eksportinntekter og skatteinntekter som hele landet nyter godt av. Når Ofotbanen stopper opp, rammer det ikke bare Narvik eller Nord-Norge, men norsk og nordisk næringsliv.

Banen har også fått en stadig viktigere rolle i totalberedskapen. I en tid med økt geopolitisk usikkerhet er sikre transportforbindelser i nord viktigere enn noen gang. Ofotbanen er en strategisk forbindelse mellom Atlanterhavet og Nordkalotten, og dens betydning for forsyningssikkerhet og alliert mobilitet kan vanskelig overvurderes.

Ofotbanen Narvik–riksgrensen og Narvikterminalen må utvikles som del av en sammenhengende nordisk transportkorridor for næringsliv, forsyningssikkerhet og sivil og militær mobilitet.

Kapasitet, terminalfunksjoner og driftsstabilitet må styrkes for å sikre effektive godstransportforbindelser og bedre samordning mellom veg, sjø og bane, samt ivareta behovene knyttet til militær mobilitet.

Kommunestyret støtter kravet om dobbeltspor på Ofotbanen og ber om en forpliktende plan for planlegging, finansiering og etappevis gjennomføring i NTP-perioden.

Nødvendige kapasitets- og fornyelsestiltak må prioriteres tidlig i første seksårsperiode 2029–2034. Dette omfatter:

- Utbygging av dobbeltspor og nødvendige kryssingsspor.
- Økt terminalkapasitet og videre utvikling av Narvikterminalen.
- Tiltak for bedre regularitet og driftsstabilitet.
- Økt kapasitet for gods- og næringstransport.
- Styrket forsyningssikkerhet og sivil og militær beredskap.

Norske myndigheter må samordne kapasitetsmål, tekniske krav og fremdrift med svenske og finske myndigheter, herunder utviklingen av Malmbanan og Rail Nordica.

Den norske delen av korridoren må ha kapasitet og driftsstabilitet som understøtter den samlede nordiske korridorens transport- og beredskapsbehov.

Døgnkontinuerlig tollstasjon på Bjørnfjell

Kommunestyret ber staten sikre døgnkontinuerlig drift av Bjørnfjell tollstasjon, med nødvendig kapasitet for tidssensitiv næringstransport.

Nattestenging av tollstasjonen skaper store utfordringer for den tidssensitive havbruks- og fiskerinæringen i nordre Nordland.

Trailere som frakter fersk fisk risikerer å bli stående fast på grensen til neste morgen dersom de ikke når åpningstidene, noe som kan medføre økonomiske tap, forsinkelser og redusert kvalitet på varene.

En velfungerende logistikk over Bjørnfjell fungerer som en viktig forbindelse mellom regionens verdiskaping og de europeiske markedene.

Effektiv og forutsigbar grensepassering er viktig for regionens verdiskaping, eksport, konkurransekraft og forsyningssikkerhet.

2.6 Transportinfrastruktur for Andøya Spaceport og nasjonale beredskapsfunksjoner i Andøy

Nasjonale satsinger på Andøya Spaceport og forsvars- og beredskapsvirksomheten i Andøy må følges av en samordnet transport- og beredskapspakke med statlig finansiering.

Utbyggingen av Andøya Spaceport og etableringen av Isar Aerospace Norway AS representerer en historisk satsing på norsk og europeisk romfart.

Videre utvikling av romhavnen og nasjonale beredskapsfunksjoner vil kunne øke behovet for transport, logistikk og mobilitet mellom Andøya, Sortland, Harstad og Tromsø.

Transport- og beredskapspakken må omfatte:

- Fv. 82 og tilhørende transportforbindelser.
- Tilførselsveier til romhavnen, herunder fv. 7698 og relevante forbindelser til denne.
- Nødvendige havne- og lufthavntilknytninger.
- Infrastruktur for tungtransport og spesialtransport.
- Utbedring av bæreevne, vegbredde, bruer og trafikksikkerhet.
- Alternative transportløsninger og beredskap ved stengte vegforbindelser.

Behovene må avklares i samarbeid mellom staten, Nordland fylkeskommune, Andøy kommune og berørte virksomheter.

Transportinfrastrukturen må utvikles i takt med etableringen og den videre utbyggingen av romhavnen og de nasjonale beredskapsfunksjonene i Andøy.

Tiltak som er nødvendige før 2029, må følges opp gjennom ordinære budsjetter og relevante statlige finansieringsordninger før NTP-perioden starter.

2.7 Ny kryssing av Tjeldsundet

Kommunestyret ber regjeringen igangsette planlegging av ny kryssing av Tjeldsundet i Nasjonal transportplan 2029–2040.

Forbindelsen er av stor betydning for trafikksikkerhet, næringsutvikling, regional integrasjon og beredskap i Nord-Norge, og må vurderes i lys av den økte forsvars- og transportpolitiske betydningen av landsdelen.

Tjeldsundforbindelsen er et kritisk bindeledd mellom Vesterålen, Lofoten, Sør-Troms og resten av landsdelen.

Økende trafikk, næringsutvikling, Forsvarets styrkede tilstedeværelse i nord og behovet for robuste transportårer tilsier at kapasiteten og beredskapen i transportsystemet må styrkes.

En ny kryssing vil:

- Styrke fremkommeligheten på E10 og tilknytningen til Hålogalandsregionen.
- Bidra til økt trafikksikkerhet og redusert sårbarhet i transportsystemet.
- Understøtte vekst i sjømat-, havbruks- og reiselivsnæringene.
- Styrke den sivile og militære beredskapen i Nord-Norge.

- Knytte Ofoten, Vesterålen, Lofoten og Sør-Troms tettere sammen som en felles bo-, arbeids- og næringsregion.

Kommunestyret mener det er viktig at planleggingen av en fremtidig ny kryssing kommer i gang i NTP-perioden.

2.8 Ny kryssing av Sortlandssundet

Kommunestyret ber regjeringen utrede fremtidig kryssing av Sortlandssundet i Nasjonal transportplan 2029–2040.

Dagens Sortlandsbru er en kritisk transportforbindelse og representerer en sårbarhet i regional infrastruktur.

Det må derfor igangsettes en strategisk utredning av fremtidige løsninger for å sikre kapasitet, trafikksikkerhet og beredskap i Vesterålen.

En fremtidig forbindelse må vurderes i sammenheng med den regionale transportutviklingen, næringslivets behov, forsyningssikkerheten og sårbarheten ved stenging av eksisterende forbindelse.

2.9 Hurtigbåtforbindelse Sortland–Risøyhamn–Harstad–Tromsø

Kommunestyret ber om at Nasjonal transportplan legger til rette for etablering av en hurtigbåtforbindelse Sortland–Risøyhamn–Harstad, koordinert med eksisterende hurtigbåtruter mellom Harstad, Finnsnes og Tromsø.

En ny strategisk vekstakse i nord

Sortland ligger strategisk plassert i Nord-Norge og fungerer som et regionalt knutepunkt i Vesterålen.

Tromsø har sterke fag-, forsknings- og utdanningsmiljøer innen romfart, satellittkommunikasjon, arktisk teknologi og andre fremtidsrettede næringer.

Utbyggingen av Andøya Spaceport og etableringen av Isar Aerospace Norway AS representerer en historisk satsing på norsk og europeisk romfart.

Videre utvikling av romhavnen vil kunne øke behovet for mobilitet mellom Andøya, Sortland, Harstad og Tromsø.

Samspillet mellom romsatsingen på Andøya og forsknings- og teknologimiljøene i Tromsø vil kunne få økende betydning i årene fremover.

Nasjonal transportplan bør derfor anerkjenne aksen Andøya–Sortland–Harstad–Tromsø som en fremtidig strategisk korridor for kunnskap, forskning, teknologi, næringsutvikling og arbeidsreiser.

Bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur

Det eksisterer allerede et hurtigbåttilbud mellom Harstad, Finnsnes og Tromsø.

For reisende fra Vesterålen er en av utfordringene mangelen på en effektiv sjøbasert tilbringerforbindelse til Harstad.

En hurtigbåt mellom Sortland og Harstad, med stopp i Risøyhamn, vil kunne kobles til dagens hurtigbåttilbud videre nordover.

Dermed kan det etableres en sammenhengende reisekjede mellom Vesterålen og Tromsø uten at det nødvendigvis må bygges opp et helt nytt rutesystem.

En slik forbindelse vil kunne bidra til:

- Kortere samlet reisetid mellom Vesterålen og Tromsø.
- Bedre pendlingsmuligheter for studenter og arbeidstakere.
- Sterkere kobling mellom forskningsmiljøene i Tromsø og romsatsingen på Andøya.

- Økt attraktivitet for næringsetableringer i Vesterålen og Sør-Troms.
- Bedre tilgjengelighet til utdanning, kompetanse og offentlige tjenester.
- Et mer klimavennlig alternativ til biltransport, forutsatt at fartøysløsning og drift gir reduserte utslipp.
- Tettere samarbeid og bedre mobilitet mellom regionene.

Samarbeid mellom fylkene og staten

Et slikt kollektivtilbud vil krysse fylkesgrensen mellom Nordland og Troms.

Kommunestyret mener derfor staten må ta en aktiv rolle gjennom Nasjonal transportplan og bidra til at regionale transportløsninger planlegges på tvers av fylkesgrensene.

Store regionale gevinster stopper ikke ved administrative grenser.

Dersom Nord-Norge skal lykkes med satsinger innen romfart, teknologi, næringsutvikling og grønn omstilling, må transportsystemene utvikles i sammenheng.

Hurtigbåtforbindelsen Sortland–Risøyhamn–Harstad, med videre forbindelse til Tromsø, bes derfor utredet som et felles prosjekt mellom Nordland fylkeskommune, Troms fylkeskommune og staten.

Utredningen må omfatte:

- Passasjergrunnlag og fremtidig transportbehov.
- Mulige rutetider, frekvenser og korrespondanser.
- Samlet reisetid og forbindelse til eksisterende kollektivtilbud.
- Finansiering, organisering og ansvarsfordeling mellom fylkene og staten.
- Klima- og miljøvirkninger og mulighetene for utslippsreduserende fartøyløsninger.
- Betydningen for arbeidsmarked, utdanning, forskning, næringsliv og regional utvikling.

Når Norge og Europa satser tungt på romvirksomhet på Andøya, må transportinfrastrukturen følge etter.

Kommunestyret mener Nasjonal transportplan må legge til rette for at fremtidens vekstregioner i nord bindes sammen gjennom gode og effektive transportforbindelser, også på tvers av fylkesgrensene.

2.10 Døgnhvileplasser langs Hålogalandsvegen

Utbyggingen av OPS Hålogalandsvegen mellom Tjeldsund, Gullesfjordbotn og Sortland er Nord-Norges største samferdselsprosjekt.

Når veien åpner, forventes økt trafikk fra både sjømatnæringen, industrien, reiselivet og øvrig næringsliv i Nord-Norge.

Dette stiller større krav til trafikksikkerhet, fremkommelighet og nødvendig tilrettelegging for tungtransporten.

I Nasjonal transportplan må det prioriteres etablering av minst to nye døgnhvileplasser for tungtransport langs Hålogalandsvegen.

Aktuelle lokaliseringer er:

- **Gullesfjordbotn:** Som sentralt knutepunkt mellom Vesterålen, Lofoten, Harstad og Narvik.
- **Kanstad/Lødingen-området:** Som naturlig stoppunkt mellom Lofoten, Vesterålen og Sør-Troms.
- **Tjeldsund-området:** Som mulig lokalisering med tilknytning til E10, E6 og Evenes lufthavn.

Endelig lokalisering må vurderes i samarbeid med Statens vegvesen og berørte kommuner, og ses i sammenheng med eksisterende hviletilbud og transportmønster.

Sjåfører må ha mulighet til å gjennomføre lovpålagte pauser og døgnhvile på trygge og tilrettelagte områder.

Manglende hvilekapasitet øker risikoen for tretthet i trafikken og kan bidra til alvorlige ulykker. Statens vegvesen fremhever døgnhvileplasser som et viktig tiltak for å ivareta regelverket om kjøre- og hviletid.

Kommunestyret mener derfor at tilstrekkelig kapasitet for døgnhvile må planlegges som en naturlig del av utviklingen av hovedtransportkorridorene i Nord-Norge.

3. Helhetlig transport- og beredskapsutvikling

Kommunestyret understreker at de samlede prioriteringene må ses i sammenheng for å sikre et helhetlig, effektivt og robust transportsystem som legger til rette for regional utvikling, økt verdiskaping, trafikksikkerhet, forsyningssikkerhet og styrket sivil og militær beredskap i Vesterålen.

Ved prioritering av samferdselsprosjekter i Nord-Norge må følgende hensyn tillegges særlig vekt:

- Trafikksikkerhet.
- Forsyningssikkerhet.
- Sivil og militær beredskap.
- Verdiskaping og næringsutvikling.
- Bosetting og regionale arbeidsmarkeder.
- Klimahensyn, naturhensyn og grønn omstilling.
- Tilgjengelighet og alternative transportforbindelser der infrastrukturen er sårbar.

Kommunestyret mener at samferdselsplanleggingen må bygge på en helhetlig forståelse av Vesterålens betydning for nasjonal verdiskaping, forsyningssikkerhet og beredskap.

4. Regional samordning

Kommunestyret ber om at Sortlands innspill samordnes med Vesterålsrådet og de øvrige Vesterålskommunene.

Dokumenterte regionale prioriteringer må ses i sammenheng, herunder:

- Transportforbindelsene mot Bø, Øksnes og Hadsel.
- Hadselfjordforbindelsen.
- Lufthavner, FOT-ruter og flybusstilbud.
- Fiskerihavner, farleder og øvrig maritim infrastruktur.
- Fergeforbindelser og grenseforbindelser.
- Fylkesvegnettet og hovedtransportkorridorene til og fra Vesterålen.

Ved prioritering skal det legges særlig vekt på trafikksikkerhet, forsyningssikkerhet, sivil og militær beredskap, næringstransport og transportforbindelser der det mangler alternative ruter, sammen med klima- og naturhensyn.

Kommunestyret understreker at Vesterålen må ses som en samlet region, der transportbehovene på tvers av kommunegrensene er nært knyttet sammen.

5. Oppfølging

Kommunedirektøren bes innarbeide kommunestyrets samlede prioriteringer i den endelige høringsuttalelsen til Nordland fylkeskommune.

Høringsuttalelsen oversendes innen gjeldende frist.

6. Avsluttende merknad

Sortland kommunestyre mener at Nasjonal transportplan 2029–2040 må legge til rette for investeringer som styrker forbindelsene mellom Vesterålen, resten av Nord-Norge og nasjonale og internasjonale markeder.

Særlig viktig er utviklingen av hovedtransportkorridorene inn og ut av Vesterålen, Ofotbanen, fv. 82, transportinfrastruktur knyttet til Andøya Spaceport, fly- og sjøtransporttilbudet og robuste forbindelser for sivil og militær beredskap.

Kommunestyret mener at fremtidige samferdselsprioriteringer må bygge på en helhetlig forståelse av regionens betydning for verdiskaping, bosetting, næringsutvikling, forsyningssikkerhet og nasjonal beredskap.

Gjennom målrettede og forpliktende investeringer kan staten bidra til å styrke Vesterålen som en viktig del av et konkurransedyktig, trygt og bærekraftig Nord-Norge.

Formannskapet behandling - 15.10.2026 - PS-093/26

BEHANDLING I MØTE

Forslag fra politikere

Tilleggsforslag fra Ap, foreslått av Tove Mette Bjørkmo , Arbeiderpartiet

1. **Tilleggsforslag ny kryssing av Tjeldsundet**

Kommunestyret ber regjeringen igangsette planlegging av ny kryssing av Tjeldsundet i NTP 2029–2040. Forbindelsen er av stor betydning for trafikksikkerhet, næringsutvikling, regional integrasjon og beredskap i Nord-Norge, og må vurderes i lys av den økte forsvars- og transportpolitiske betydningen av landsdelen.

Tjeldsundforbindelsen er et kritisk bindeledd mellom Vesterålen, Lofoten, Sør-Troms og resten av landsdelen. Økende trafikk, næringsutvikling, Forsvarets styrkede tilstedeværelse i nord og behovet for robuste transportårer tilsier at kapasiteten og beredskapen i transportsystemet må styrkes.

En ny kryssing vil:

- styrke framkommeligheten på E10 og tilknytningen til Hålogalandsregionen
- bidra til økt trafikksikkerhet og redusert sårbarhet i transportsystemet
- understøtte vekst i sjømat-, havbruks- og reiselivsnæringene
- styrke den sivile og militære beredskapen i Nord-Norge
- knytte Ofoten, Vesterålen, Lofoten og Sør-Troms tettere sammen som felles bo-, arbeids- og næringsregion

2. Tilleggsforslag ny kryssing av Sortlandssundet

Kommunestyret ber regjeringen utrede framtidig kryssing av Sortlandssundet i Nasjonal transportplan 2029–2040. Dagens Sortlandsbru er en kritisk transportforbindelse og representerer en sårbarhet i regional infrastruktur. Det må derfor igangsettes en strategisk utredning av framtidige løsninger for å sikre kapasitet, trafikksikkerhet og beredskap i Vesterålen.

3. Tilleggsforslag om Risøyrenna

Risøyrenna er en strategisk viktig farled for næringsliv, fiskeri, sjøtransport, beredskap og forsyningssikkerhet i Vesterålen og Nord-Norge. Kontinuerlig utbedring av farleden er viktig og må tas med NTP 2029-2040.

Viktige momenter er:

- Risøyrenna er hovedleden mellom Vesterålen og Lofoten og har stor betydning for fiskeri- og havbruksnæringen.
- Farleden er viktig for regional og nasjonal verdiskaping gjennom sjømatnæringen.
- Økt skipstrafikk stiller større krav til sikkerhet, framkommelighet og kapasitet.
- En trygg farled vil styrke beredskap, redningsinnsats og forsyningssikkerhet i regionen.
- Prosjektet har stor betydning for Forsvarets og Kystverkets aktivitet i nordområdene.

Votering:

Kommunedirektørens innstilling inkl. tilleggsforslag fra AP enstemmig vedtatt

Formannskapet PS - 093/26 VEDTAK:
1. Kommunestyret vedtar «Innspill fra Sortland kommune til Nasjonal transportplan 2029–2040» som kommunens høringsuttalelse til Nordland fylkeskommune.

2. Kommunestyret ber om at følgende fem hovedprioriteringer legges til grunn for Nordland fylkeskommunes videre arbeid med Nasjonal transportplan 2029–2040:

- Rv. 85 Sortland–Sigerfjordtunnelen: Strekningen må planlegges og utvikles som én sammenhengende statlig transportkorridor, med permanent løsning for Osvoll bru, utbedring av svake punkter, sammenhengende gang- og sykkelforbindelse og nødvendige beredskapsløsninger. Strekningen må prioriteres for gjennomføring i første seksårsperiode.
- Fylkesvegene i Vesterålen: Det må sikres forpliktende og flerårig statlig finansiering til vedlikehold, utbedring og utvikling av fylkesvegnettet, med særlig vekt på trafikksikkerhet, næringstransport, klimatilpasning og beredskap.
- Sortland Havn og sjøtransport: Sortland Havn må utvikles som et regionalt logistikk- og beredskapsknutepunkt, med statlig medvirkning til havneutvikling, farledstiltak, energiinfrastruktur og økt godstransport på sjø.
- Stokmarknes lufthavn Skagen: Det må legges tungt press på samferdselsmyndighetene for å sikre at statlige kjøp av flytjenester (FOT-ruter) på Skagen dimensjoneres etter reelt behov..Det må sikres forutsigbare rammevilkår for det regionale flyrutetilbudet, med tilstrekkelig kapasitet og gode ruteforbindelser som ivaretar næringslivets, innbyggernes og samfunnets transport- og beredskapsbehov.
- Ofotbanen og Narvikterminalen: Kapasitet, terminalfunksjoner og driftsstabilitet må styrkes for å sikre effektive godstransportforbindelser og bedre samordning mellom veg, sjø og bane, samt ivareta behovene knyttet til militær mobilitet.

3. Kommunestyret understreker at de fem hovedprioriteringene må ses i sammenheng for å sikre et helhetlig, effektivt og robust transportsystem som legger til rette for regional utvikling, økt verdiskaping, trafikksikkerhet, forsyningssikkerhet og styrket sivil og militær beredskap i Vesterålen.

Tilleggsforslag:

1. **Tilleggsforslag ny kryssing av Tjeldsundet**

Kommunestyret ber regjeringen igangsette planlegging av ny kryssing av Tjeldsundet i NTP 2029–2040. Forbindelsen er av stor betydning for trafikksikkerhet, næringsutvikling, regional integrasjon og beredskap i Nord-Norge, og må vurderes i lys av den økte forsvars- og transportpolitiske betydningen av landsdelen.

Tjeldsundforbindelsen er et kritisk bindeledd mellom Vesterålen, Lofoten, Sør-Troms og resten av landsdelen. Økende trafikk, næringsutvikling, Forsvarets styrkede tilstedeværelse i nord og behovet for robuste transportårer tilsier at kapasiteten og beredskapen i transportsystemet må styrkes.

En ny kryssing vil:

- styrke framkommeligheten på E10 og tilknytningen til Hålogalandsregionen
- bidra til økt trafikksikkerhet og redusert sårbarhet i transportsystemet
- understøtte vekst i sjømat-, havbruks- og reiselivsnæringene

- styrke den sivile og militære beredskapen i Nord-Norge
- knytte Ofoten, Vesterålen, Lofoten og Sør-Troms tettere sammen som felles bo-, arbeids- og næringsregion

2. Tilleggsforslag ny kryssing av Sortlandssundet

Kommunestyret ber regjeringen utrede framtidig kryssing av Sortlandssundet i Nasjonal transportplan 2029–2040. Dagens Sortlandsbru er en kritisk transportforbindelse og representerer en sårbarhet i regional infrastruktur. Det må derfor igangsettes en strategisk utredning av framtidige løsninger for å sikre kapasitet, trafikksikkerhet og beredskap i Vesterålen.

3. Tilleggsforslag om Risøyrenna

Risøyrenna er en strategisk viktig farled for næringsliv, fiskeri, sjøtransport, beredskap og forsyningssikkerhet i Vesterålen og Nord-Norge. Kontinuerlig utbedring av farleden er viktig og må tas med NTP 2029-2040.

Viktige momenter er:

- Risøyrenna er hovedleden mellom Vesterålen og Lofoten og har stor betydning for fiskeri- og havbruksnæringen.
- Farleden er viktig for regional og nasjonal verdiskaping gjennom sjømatnæringen.
- Økt skipstrafikk stiller større krav til sikkerhet, framkommelighet og kapasitet.
- En trygg farled vil styrke beredskap, redningsinnsats og forsyningssikkerhet i regionen.
- Prosjektet har stor betydning for Forsvarets og Kystverkets aktivitet i nordområdene.

KORT BESKRIVELSE AV SAKEN

Nordland fylkeskommune har invitert kommunene til å gi innspill til fylkeskommunens arbeid med Nasjonal transportplan 2029–2040. Sortland kommunes innspill skal synliggjøre de transportbehovene og prioriteringene som vurderes som sentrale for Sortland og Vesterålen i kommende planperiode.

Arbeidet med NTP 2029–2040 er igangsatt. Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet har etablert en ekstern innspills- og dialogprosess, der blant annet fylkeskommunene er invitert til å delta. Ny NTP er etter gjeldende framdriftsplan planlagt lagt fram våren 2028 og skal gjelde perioden 2029–2040.

Sortland kommunes hovedbudskap er at det må utvikles en **sammenhengende og robust transportkorridor helt fram til Sortland og Vesterålen**. I kommunens innspill er rv. 85 mellom Sortland og Sigerfjordtunnelen, fylkesvegene i Vesterålen, Sortland Havn og sjøtransport, luftfart – Stokmarknes lufthavn Skagen og jernbane og overgang mellom transportformer identifisert som de viktigste områdene.

BAKGRUNN

Sortland er regionsenter i Vesterålen og har i henhold til grunnlaget for høringsinnspillet, 10 787 innbyggere i andre kvartal 2026. I 2025 pendlet 1 292 personer inn til kommunen og 1 051 personer ut. Sortland er hovedkvarter og hjemmebase for Kystvakten. Transport må derfor ses i sammenheng med både daglig mobilitet, verdiskaping, forsyningssikkerhet og totalforsvar.

E10 og rv. 85 Hålogalandsvegen skal etter planen åpnes høsten 2028. Prosjektet vil styrke forbindelsene mellom Vesterålen, Lofoten, Harstad og Evenes. Sortland kommunens vurdering er at effekten av den statlige investeringen reduseres dersom den videre forbindelsen fra Sigerfjordtunnelen til Sortland fortsatt har svake punkter, manglende sammenheng for gående og syklende og manglende reelle omkjøringsmuligheter ved stenging.

Det samme gjelder også for Fv. 82 gjennom Sortland som bør rustes opp for å takle dagens og fremtidens trafikkutvikling og redusere det generelle vedlikeholdsetterslepet for hele vesterålen. Veistrekningen gjennom Sortland sentrum har betydelige utfordringer knyttet til trafikkavvikling, trafikksikkerhet og veistandard. Kombinasjonen av tungtransport, pendlertrafikk og lokaltrafikk skaper flaskehalser, kø og utfordringer for gående og syklende. Mangelfullt vedlikehold, krevende grunnforhold, smal veibredde og mange avkjørsler bidrar ytterligere til redusert fremkommelighet og økt ulykkesrisiko. Samlet understreker dette behovet for tiltak som forbedrer trafikkavviklingen, trafikksikkerheten og fremkommeligheten gjennom Sortland sentrum.

Sortland kommunes forslag bygger derfor på at transportbehovene må vurderes som **ett sammenhengende regionalt transportsystem**, der veg, havn, sjøtransport, luftfart og jernbane utfyller hverandre.

FAKTA I SAKEN
Rv. 85 Sortland–Sigerfjordtunnelen

Nordland fylkeskommune bes gi rv. 85 Sortland–Sigerfjordtunnelen høy regionale prioritet og arbeide for at strekningen tas inn i Statens vegvesens planleggings- og investeringsportefølje med gjennomføring i første seksårsperiode.

- Strekningen må behandles samlet som den vestlige endestrekningen i Hålogalandsvegen og ikke som enkeltstående småtiltak.
- Det må etableres en permanent løsning for Osvoll bru. På hovedinnfartsåren til Vesterålen er dette et kritisk sårbarhetspunkt uten ordinær omkjøringsveg.
- Vegskader og setninger ved Strand og øvrige svake punkter må undersøkes og utbedres permanent. Planleggingen må omfatte bæreevne, vegbredde, kurvatur, kryss, vinterregularitet og sikkerhet for tungtransport.
- Det må bygges en sammenhengende gang- og sykkelforbindelse fra Sortland sentrum over Sortlandsbrua til Sigerfjord. Tiltak på selve brua må følges av den manglende lenken videre mot Sigerfjordkrysset.
- Sortlandsbruas kapasitet, tekniske levetid og funksjon for næring, utrykning og totalforsvar må inngå i en samlet strekningsanalyse. Analysen må også beskrive realistiske beredskaps- og omkjøringsløsninger.

Begrunnelsen er at forbindelsen er felles hovedåre for personreiser, gods, sjømat, tilgang til Kystvaktens hovedkvarter og videre transport til lufthavner, havner og jernbane. Når Hålogalandsvegen åpner i 2028, vil en svak endestrekning redusere nytten av en statlig investering på mange milliarder kroner.

Fylkesvegnettet i Vesterålen og gjennom Sortland

Staten må etablere en forpliktende og flerårig finansiering som gjør Nordland fylkeskommune i stand til å redusere vedlikeholdsetterslepet og fornye fylkesvegnettet. Midlene må fordeles etter transportfunksjon, beredskapsverdi og mangel på alternative forbindelser, ikke bare etter trafikkmengde.

- Fv. 82 gjennom Sortland og tilknytningene mot Bø, Øksnes, Hadsel og Andøy må prioriteres som sammenhengende nærings-, bo- og arbeidsmarkeds- og beredskapskorridorer. Veistrekningen gjennom Sortland sentrum har betydelige utfordringer knyttet til trafikkavvikling, trafikksikkerhet og veistandard. Kombinasjonen av tungtransport, pendlertrafikk og lokaltrafikk skaper flaskehalser og kø.
- Plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet må omfatte fornyelse av bruer og kulverter, økt bæreevne og vegbredde, rassikring, drenering, dekkevedlikehold, klimatilpasning, og forutsigbar vinterdrift.
- Tiltakene må ses sammen med transport til Stokmarknes lufthavn Skagen, Andøya lufthavn, Evenes lufthavn, fiskerihavner, Sortland Havn og øvrige regionale terminaler.

- Det må etableres finansieringsordninger som gjør det mulig å planlegge og bygge sammenhengende gang- og sykkeltiltak langs riks- og fylkesveg, uten at ansvarsdeling skaper manglende finansiering.

Sortland Havn og sjøtransport

Nordland fylkeskommune bes løfte Sortland Havn fram som regionalt logistikk- og beredskapsknutepunkt for Vesterålen og som en del av et mer robust transportsystem i nord.

- Staten må bidra til planlegging og trinnvis realisering av et moderne regionalt havneavsnitt med tilstrekkelige sjødybder, kaier, bakarealer, lager- og terminalfunksjoner og effektiv vegtilknytning. Endelig lokalisering må bygge på kommunale planprosesser og oppdatert kunnskapsgrunnlag.
- Statlige tilskuddsordninger for effektive og miljøvennlige havner og for overføring av gods fra veg til sjø må styrkes og gjøres langsiktige.
- Det må gis støtte til landstrøm, lading og alternative drivstoff, digital havneinfrastruktur og sikringstiltak som også kan betjene beredskap og forsvar.

Sortland Havns strategiplan 2024–2035 legger opp til et nytt og moderne havneavsnitt, et sterkere logistikktilbud og en energihub for nullutslippsteknologi. En pågående ringvirkningsanalyse skal kartlegge virkninger for verdiskaping, sysselsetting, gods, fiskeri, maritime næringer og cruise.

Luftfart – Stokmarknes lufthavn Skagen

Stokmarknes lufthavn Skagen fungerer i praksis som regionens primære lufthavn. En stabil, forutsigbar og tidsmessig god tilknytning til denne infrastrukturen er avgjørende for Vesterålens samlede konkurransekraft og bo- og blistyrke.Nordland fylkeskommune må legge tungt press på samferdselsmyndighetene for å sikre at statlige kjøp av flytjenester (FOT-ruter) på Skagen dimensjoneres etter reelt behov. Det desentraliserte lufthavnnettet er helt avgjørende for arbeidsreiser, helsetjenester, rekruttering, reiseliv og beredskap. FOT-rutene ved Stokmarknes lufthavn Skagen må sikres forutsigbare rammer, tilstrekkelig setekapasitet og ruter som gir gode forbindelser via Bodø og Tromsø.

Jernbane og overgang mellom transportformer

Ofotbanen og Narvikterminalen er Vesterålens viktigste tilknytning til jernbane og det svensk-finske transportnettet. Kapasitet, kryssingsspor, terminalfunksjoner og driftsstabilitet må styrkes, både for gods og militær mobilitet. NTP må stimulere til effektive overganger mellom veg, sjø og bane og langsiktige ordninger som gjør sjø og bane konkurransedyktige for gods.

VURDERING
Et sammenhengende transportsystem for Vesterålen

Høringsinnspillet er bygget opp rundt et helhetlig transportsystem hvor de enkelte tiltakene ikke vurderes isolert.

Rv. 85 skal sikre hovedforbindelsen inn og ut av Sortland, mens fylkesvegene knytter kommunene og lokalsamfunnene i Vesterålen til denne hovedaksen. Sortland Havn skal samtidig ivareta en regional rolle for sjøtransport, logistikk og beredskap, mens lufthavnene og forbindelsen mot Ofotbanen og Narvikterminalen gir tilgang til nasjonale og internasjonale transportnett.

Denne systemtilnærmingen er også i samsvar med premisset i selve høringsinnspillet om at statlige, fylkeskommunale og kommunale transportvirkemidler i større grad må ses i sammenheng.

Et sentralt premiss i høringsinnspillet er at nytten av Hålogalandsvegen må ses i sammenheng med standarden på den videre forbindelsen fram til Sortland og gjennom Sortland sentrum til resten av Vesterålen.

Kommunens forslag innebærer derfor at veinettet må ses på som **én samlet transport- og beredskapskorridor**.

Dette omfatter både vegstandard, bru, gang- og sykkelforbindelser, tungtransport, vinterregularitet og alternative løsninger ved hendelser eller stenging.

Beredskap og totalforsvar

Beredskap er gjennomgående i høringsinnspillet.

Sortland har både Kystvaktens hovedkvarter og viktige regionale transportfunksjoner. Kommunens forslag kobler derfor transportinfrastruktur, forsyningssikkerhet, utrykning og militær og sivil beredskap tettere sammen.

Dette gjelder særlig sårbarheten ved Osvoll og Sortlandsbrua, fylkesvegnettet uten alternative forbindelser, havnas rolle i forsynings- og logistikkjeden og kapasiteten på Ofotbanen.

At motstandsdyktighet i transportsektoren, herunder kontinuitet i krise og krig, inngår i det statlige faggrunnlaget til NTP 2029–2040, viser at dette også er et uttrykkelig tema i den nasjonale planprosessen.

Næring og regional utvikling

Transportinfrastrukturen er en viktig rammebetingelse for regionalt arbeidsmarked og vare- og godstransport.

Kommunens innspill kobler derfor veg, havn, sjøtransport, lufthavn og jernbane til verdiskaping, fiskeri og sjømat, maritime næringer, reiseliv, arbeidsreiser og forsyning.

Særlig utviklingen av Sortland Havn og bedre samspill mellom veg og sjø kan understøtte målet om et mer effektivt regionalt transportsystem.

Trafikksikkerhet, klima og miljø

Innspillet omfatter også tiltak knyttet til trafikksikkerhet og mer miljøvennlig transport, blant annet sammenhengende gang- og sykkelveger, bedre vedlikehold, klimatilpasning av vegnettet, landstrøm, lading og alternative drivstoff samt overføring av gods fra veg til sjø og bane.

KONKLUSJON
Sortland kommunes innspill til Nasjonal transportplan 2029–2040 bygger på behovet for et sammenhengende, effektivt og robust transportsystem som styrker Vesterålens rolle som bo- og arbeidsmarkedsregion, legger til rette for næringsutvikling og ivaretar samfunnssikkerhet og beredskap.

Kommunen fremmer følgende fem hovedprioriteringer:

- **Rv. 85 Sortland–Sigerfjordtunnelen**

Strekningen må planlegges og utvikles som én sammenhengende statlig transportkorridor og som en naturlig videreføring av Hålogalandsvegen. Dette omfatter permanent løsning for Osvoll bru, utbedring av svake punkter, sammenhengende gang- og sykkelforbindelse og nødvendige beredskapsløsninger. Strekningen må prioriteres for gjennomføring i første seksårsperiode av NTP 2029–2040.

- **Fylkesvegene i Vesterålen og gjennom Sortland**

Det må etableres en forpliktende og flerårig statlig finansiering som sikrer nødvendig vedlikehold og utvikling av fylkesvegnettet. Særlig må fv. 82 og forbindelsene mellom kommunene i Vesterålen prioriteres, med vekt på trafikksikkerhet, bæreevne, rassikring, klimatilpasning og vinterregularitet. Vegnettets betydning for næringstransport, regional mobilitet og beredskap må tillegges vesentlig vekt.

- **Sortland Havn og sjøtransport**

Sortland Havn må utvikles som et regionalt logistikk- og beredskapsknutepunkt for Vesterålen. Det er behov for statlig medvirkning til utvikling av moderne havneinfrastruktur, farledstiltak i Raftsundet, Sortlandsundet og Risøyrenna, energiinfrastruktur og løsninger som legger til rette for økt godstransport på sjø. Havnas rolle for næringsutvikling, forsyningssikkerhet og totalforsvar må vektlegges.

- **Stokmarknes lufthavn Skagen**

Det regionale flyrutetilbudet må sikres stabile og forutsigbare rammevilkår. FOT-rutene ved Stokmarknes lufthavn Skagen må ha tilstrekkelig kapasitet og hensiktsmessige ruteforbindelser via Bodø og Tromsø. Lufthavnas betydning for næringsliv, arbeidsreiser, helsetjenester, reiseliv og beredskap må ivaretas i den nasjonale transportplanleggingen.

- **Ofotbanen og Narvikterminalen**

Kapasiteten og driftsstabiliteten på Ofotbanen og Narvikterminalen må styrkes for å sikre effektive og pålitelige godstransportforbindelser mellom Vesterålen, det nasjonale jernbanenettet og det svensk-finske transportnettet. Det må legges til rette for økt kapasitet, bedre terminalfunksjoner og effektive overganger mellom veg, sjø og bane, med særlig vekt på næringslivets transportbehov og militær mobilitet.

De fem hovedprioriteringene må ses i sammenheng og inngå i en helhetlig utvikling av transportinfrastrukturen i Vesterålen. Samlet skal tiltakene bidra til bedre trafikksikkerhet, økt verdiskaping, et mer funksjonelt regionalt arbeidsmarked, større forsyningssikkerhet og styrket sivil og militær beredskap.

Sortland kommune ber Nordland fylkeskommune innarbeide disse fem hovedprioriteringene i fylkeskommunens innspill til Nasjonal transportplan 2029–2040.

Samlet uttrykker dokumentet Sortland kommunes forventninger for hvordan transportsystemet bør utvikles for å understøtte mobilitet, trafikksikkerhet, verdiskaping, vareforsyning og sivil og militær beredskap i Vesterålen.

Vedlegg:
Invitasjon_ Innspill til Nordland fylkeskommunes innspill og høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2029-2040 – Frist innen 30. november (2)
FT-vedtakspunkter NTP 2025-2036 (2)
SD Ekstern medvirkning og prosess NTP 2029-2040 (2)