# FT-vedtak 114/2023

*Juni 2023*

| | |
|---|---|
| **Vedtakspunkt 1 - Bundne prosjekter** | |
| Prosjekter med oppstart i første del av inneværende NTP startes og gjennomføres i henhold til gjeldende NTP. Dette gjelder blant annet E6 Megården - Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene), E6 Narviktunnelen, E10 Nappstraumen-Å, flytting av Bodø lufthavn inklusiv ny tilførselsveg rv. 80, ny lufthavn i Mo i Rana med banelengde på 2.400 m, innseiling Mo i Rana havn og fiskerihavnene Andenes, Værøy og Røst. Tilsvarende må også gjelde for Ballstad fiskerihavn.<br><br>Nordland fylkesting forventer at E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukt (Hålogalandsvegen) får oppstart i 2023.<br><br>E6 Sørelva-Borkamo er overført fra SVV til Nye Veier AS sin portefølje, og Nordland fylkesting forventer oppstart før 2025. | |
| **Vedtakspunkt 2 - Grunnlag for prioritering og planlegging av prosjekter og tiltak** | |
| Nordland fylkesting viser til at Nordland har svært lav andel av de nasjonale bevilgningene til samferdsel. Nordland er i en nasjonal særstilling med en sterk økonomisk vekst, innovasjonskraft og industriutvikling. Kommende ramme til NTP må styrkes betydelig for å legge til rette for ytterligere utvikling og verdiskaping i Nordland.<br><br>Nordland fylkesting viser til den nye sikkerhetspolitiske situasjonen og beredskap som krever rask tilpasning av infrastruktur som farleder og havner, veg, bane og lufthavner som sikrer pålitelig og raske militære transporter.<br><br>Nordland fylkesting understreker at bruk av samfunnsøkonomiske analyser i prioriteringer av prosjekt og tiltak i NTP ikke i tilstrekkelig grad fanger opp samfunnskritisk transportbehov og reelle samfunnseffekter av samferdselstiltak i nord. Det vises til nærmere beskrivelse i saksfremlegget under *Problemstilling*. Nordland fylkesting ber om at det sikres tilstrekkelig planleggingsressurser hos transportetatene for å sikre god fremdrift, fleksibilitet i planlegging og tilstrekkelig planreserve. | |
| **Vedtakspunkt 3 - Strategisk anbefalinger for utvikling av transportsystemet** | |
| Nordland fylkesting støtter den anbefalte prioriteringen i «Strategisk anbefalinger for utvikling av transportsystemet i 2025-2036» under drøftingen i saksfremlegget. | |
| **Vedtakspunkt 4 - Økte rammer til fylkesvegnettet og miljøvennlig kollektivtransport i perioden 2025-2030:** | |
| 1 | Nordland fylkesting forventer at det store og økende vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet møtes med en storstilt og samordnet satsing i NTP, som også |

| | |
|---|---|
| | legger til rette for skredsikring, tunnelutbedringer, trafikksikkerhet og miljøvennlige transporter. Den varslede satstingen i Hurdalsplattformen på viktige næringstransportkorridorer på fylkesvegnettet må gis en tydelig prioritering og støtte opp under strategien «Fra kyst til marked». |
| 2 | Ekstern finansiering vil kunne bidra til at det blir lettere å realisere prosjekt og gjør det mulig å komme tidligere i gang med flere prosjekt som det ellers ville tatt lengre tid å gjennomføre, som for eksempel prosjektet fastlandsforbindelse Herøy/Dønna - Alstahaug |
| **Vedtakspunkt 5 – Omstilling til nullutslipp for ferje og hurtigbåt** | |
| 1 | Nordland fylkesting ber om egen økonomisk ramme som legger til rette for nullutslipp for ferjer og hurtigbåter, inklusiv tilhørende infrastruktur og tilstrekkelig strømforsyning til ladepunkter. |
| **Vedtakspunkt 6 - Store statlige vegprosjekter i perioden 2025-2030:** | |
| 1 | Helhetlig og samlet utbygging av E6 Fauske-Bognes. På strekningen er *E6 Megården - Mørsvikbotn* (Sørfoldtunnelene), *E6 Ulsvågskaret* og *E6 Kråkmo sør* de viktigste delstrekningene.<br><br>E6 Megården-Mørsvikbotn er en svært tidskritisk delstrekning og må få oppstart helt i begynnelsen av første periode og rask ferdigstilling. |
| 2 | E6 i tunnel gjennom Narvik sentrum, med tilstøtende tiltak. Nordland fylkesting ber om rask avklaring av regelverket for plassering av bomstasjoner slik at prosjektet får sin oppstart tidlig i første periode. |
| 3 | E10 Å-Fiskebøl: E10 Nappstraumen-Å (prio. 1) og E10 Fiskebøl-Nappstraumen (prio. 2), inklusiv gang- og sykkelveg (E10 Nasjonal sykkelrute). |
| 4 | E6/rv. 80 Strekningen Fauske - Bodø. På strekningen er fullføring av rv. 80 Sandvika – Sagelva og rv. 80/E6 omkjøringsveg utenfor Fauske sentrum de viktigste delstrekningene. |
| 5 | Nordland fylkesting viser til behandling av NTP i fylkestingssak 98/2016. Vedtakspunkt 3: 'Fylkestinget viser til at OPS prosjektet E10/RV 85 Gullesfjord-Langvassbukt-Tjeldsund er ført opp som bundet prosjekt og ser fram til snarlig oppstart slik som vedtatt i NTP 2014-2023. Fylkestinget mener ut fra retningslinjen om helhetlig utbygging og med bakgrunn i 'Kyst til marked'-strategien at det er overraskende at de tilstøtende strekningene ikke er vurdert i fagetatenes forslag, slik at prosjektet som ofte omtales Hålogalandsveien, kan fullfinansieres. Det vil gjenstå tre mindre strekninger mot Sortland, mot Harstad og mot Hålogalandsbrua dersom dette ikke kommer på plass. Fylkestinget forventer at hele Hålogalandsveiprosjektet realiseres som et samlet prosjekt i NTP- perioden |
| **Vedtakspunkt 7 - Statlig skredsikringsprosjekter i perioden 2025-2030:** | |

| | |
|---|---|
| 1 | E10 Lofoten (Nappstraumen – Å og Nappstraumen – Fiskebøl). |
| 2 | E6 Skjellesvikskaret. |
| 3 | Øvrige skredprosjekter med høy eller middels skredfare ferdigstilles i løpet av planperioden 2025-2036. Det må settes i gang arbeidet med en helhetlig utbyggingsplan som også beskriver hvordan man vil sikre alle høye og middels raspunkter. |

**Vedtakspunkt 8 - Mindre statlig vegtiltak i perioden 2025-2030:**

Det forutsettes at allerede innmeldt tiltak på riksvei 85 Sigerfjord-Strand-Sortlandsbrua gjennomføres.

Under prioritering av store statlige vegprosjekter inngår mange delstrekninger som medfører store utfordringer for trafikantene. Dersom det ikke legges opp til en sammenhengende utbygging av de foreslåtte strekingene, vil det være behov for å prioritere utbygging av kortere strekninger/punktutbedringer. Disse strekningene er i prioritert rekkefølge.

| | |
|---|---|
| 1 | E10 Bjørnfjell og E6 Saltfjellet – Tiltak for bedre vinterregularitet. |
| 2 | Rv. 80 Sandvika - Sagelva (inngår i korridoren Rv. 80/E6 Bodø - Fauske). |
| 3 | E6 Ulsvågskaret (inngår i korridoren E6 Fauske - Bognes). |
| 4 | E6 Kråkmofjellet sør (inngår i korridoren E6 Fauske - Bognes). |
| 5 | E10 flyplasskrysset ved Evenes lufthavn. |
| 6 | E6 Merkforbakken (inngår i korridoren E6 Fauske - Bognes). |
| 7 | E6 Kråkmo - Sandnesbotn (inngår i korridoren E6 Fauske - Bognes). |
| 8 | E12 Umbukta. |
| 9 | Rv. 73 Krutfjellet. |
| 10 | E6 Bjerkvik sentrum - Bjerkvik nord. |
| 11 | E6 Kalvåsen - Ballangen. |

**Vedtakspunkt 9 - Byutvikling i perioden 2025-2030:**

| | |
|---|---|
| 1 | Tilskuddsordning for reduksjon av bomtakser (post 73) for bypakke Bodø må videreføres og være langsiktig og forutsigbar. |
| 2 | Overordnet transportutredning, primært KVU for E6 og transportsystemet i Mo i Rana. |

| | |
|---|---|
| 3 | Tilskuddsordning for de fem mindre byområdene hvor bypakke Bodø fase 2 inngår, må styrkes og fordeles over hele planperioden. |
| 4 | Øke satsing innen trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter og øke tilrettelegging for attraktive og bærekraftig bomiljø i små- og mellomstore byer, som Narvik, Brønnøysund, Mosjøen, Sandnessjøen, Fauske, Leknes, Svolvær og Sortland. |

**Vedtakspunkt 10 - Lufthavner og luftfart i perioden 2025-2030:**

Det forutsettes bygging av ny adkomstveg til ny Bodø lufthavn og banelengde på 2.400 m ved ny lufthavn i Mo i Rana.

| | |
|---|---|
| 1 | God frekvens og ruteføring, lave flybillettpriser, reduserte avgifter, tilstrekkelig setekapasitet og forutsigbarhet i reiseplanlegging vil være avgjørende for et godt og pålitelig flytilbud.<br>FOT-rute Lofoten-Tromsø.Økt setekrav FOT-ruter Nordland, f.eks på Helgeland |
| 2 | Lufthavnnettet i Nordland er svært godt egnet for utvikling og testing av lav- og nullutslippsteknologi og nye miljøvennlige flytyper.<br>For å fremskynde teknologiutviklingen er det viktig at null- og lavutslippsfly og tilhørende infrastruktur innfases så snart det er teknisk mulig, og senest ved oppstart av neste FOT-ruteavtale for Nord-Norge høsten 2028. |
| 3 | Ved at flere flytårn i Norge skal erstattes av fjernstyring vil det være rasjonelt å benytte eksisterende infrastruktur og kompetanse ved Avinors senter for fjernstyrte flytårn i Bodø. |
| 4 | Bodø er det eneste stedet i Nord-Norge hvor det er mulig å integrere alle transportformer innenfor ett funksjonelt område. Ny lufthavn i Bodø må bli en intermodal logistikk- knutepunkt. |
| 5 | Utvikling av Andøya lufthavn - Andenes som sivil luftfart. |
| 6 | Ny regionflyplass for Lofoten på Leknes. |

**Vedtakspunkt 11 - Tiltak på jernbaner i nord i perioden 2025-2030:**

Nordland fylkesting er svært bekymret for kapasitetsutfordringer, driftsstabiliteten og punktligheten for Nordlandsbanen og Ofotbanen. Nordlandsbanen er erklært overbelastet på ubestemt tid.

| | |
|---|---|
| 1 | Nordlandsbanen:<br>• Iverksette effektpakker for gods Bodø-Trondheim (kryssingsspor m.m.) i første del av planperioden.<br>• Ferdigstilling av ERTMS.<br>• Redusere framføringstiden for gods på bane og spesielt tog med tidskritisk gods. Kjøretid for raskere tog mellom Bodø og Oslo må ned til 2013-nivå (18,5 |

| | |
|---|---|
| | timer, tilsvarende som persontog).<br>• Storsatsing på gods på bane i NTP inkludert helhetlig strategi for grønne korridorer (bane og sjø) mellom nord, sør og EU. Ambisjon om å utnytte ledig kapasitet på flere banestrekninger i Sør- og Midt-Norge med direkte togtilbud til og fra EU, som vil avlaste Dovrebanen og Alnabru-terminalen i Oslo.<br>• NTP må følge opp KVU Green med en grønn strategi som tilrettelegger for piloter og faser ut fossil diesel også på Nordlandsbanen innen 2030.<br>• Tilpasse moderne, effektive og miljøvennlige terminaler med tilstrekkelige kapasitet langs Nordlandsbanen i takt med transportbehov.<br>• Planfri kryssing mellom Bodø havn og jernbanestasjon: Bodø godsterminal må innpasses i havneterminalen slik at kryssing av gods mellom jernbane, bil og sjø skjer innenfor samme terminal på en effektiv og trafikksikker måte.<br>• Tilrettelegge for trygge og effektive på- og avstigningsperronger og tilkomstveger ved Lønsdal, Bolna og Rognan.<br>• Videreutvikle Saltenpendelen med styrking av rutetilbud, økt frekvens og kapasitet, og minst tre nye krysningsspor på strekningen Saltdal - Bodø.<br>• Etablere togpendel (Helgelandspendel) på strekningen Trofors, Mosjøen og Mo i Rana, med et godt tilpasset rutetilbud, frekvens og kapasitet.<br>• Styrking av regiontogtilbudet Trofors-Bodø.<br>• God og stabil tilgang til internett/WIFI.<br>• Anskaffe nye, moderne og miljøvennlig togmateriell med tilstrekkelig kapasitet, og som er godt tilpasset for arbeids- og fritidsreiser.<br>• Utvide nødvendige tiltak for å forebygge rein- og viltpåkjørsler. |
| 2 | Ofotbanen:<br>• Utbygging av dobbeltspor fra Narvik til riksgrensen i løpet av planperioden 2025-2036.<br>• På kort sikt minst to nye krysningsspor, henholdsvis ved Søsterbekk (prio. 1) og «Horsontalen» (mellom Rombakk og Katterat, prio. 2) senest innen 2027.<br>• Øke aksellast for å øke togvekten og kapasitet på banen.<br>• Ferdigstilling av ERTMS.<br>• Tilpasse moderne, effektive og miljøvennlige godsterminal i takt med transportbehov.<br>• God og stabil tilgang til internett/WIFI.<br>• Anskaffe nye, moderne og miljøvennlig togmateriell med tilstrekkelig kapasitet, og som er godt tilpasset for arbeids- og fritidsreiser. |
| 3 | Nord-Norgebane:<br>Nordland fylkesting avventer endeling vurderinger knyttet til en eventuell Nord-Norgebane inntil KVU for transportløsninger i Nord-Norge og KVU Nord-Norgebane foreligger. |
| **Vedtakspunkt 12 - Større farleds- og sjøsikkerhetstiltak i perioden 2025-2030:** | |
| 1 | Farledstiltak ved innseiling og mudring i Mo i Rana. |
| 2 | Farledsutbedring av Brønnøyleden. |

| | |
|---|---|
| 3 | Utbedring og merking gjennom Raftsundet og Risøyrenna. |
| 4 | Utbedring av ferjeleier Værøy og Røst - Bedre regularitet |
| 5 | Farledsgjennomgang og utredning av aktuelle tiltak i sjøkorridoren Mo i Rana-Bodø |
| 6 | Betydelig økning i økonomisk ramme satsning på farleder langs hele Nordlandskysten. |
| **Vedtakspunkt 13 - Havner og sjøtransporter i perioden 2025-2030:** | |
| 1 | Statlige fiskerhavnprosjektene i Andøy, Værøy og Røst som er prioritert i gjeldende NTP 2022-2033 må gjennomføres i første periode i kommende NTP. Tilsvarende prioritering må også gjelde for Ballstad fiskerihavn.<br>Nordland fylkesting forventer betydelig økt innsats og tempo i planleggingen av fiskerihavnene, og som muliggjør rask oppstart og gjennomføring. |
| 2 | Storstilt «fiskerihavnløft» som sikrer fiskerihavner med næringsmessig betydning trygge innseilingsleder og nødvendig skjerming, dybder og kaianlegg med tilhørende fasiliteter. |
| 3 | Ferjesamband Ytre Vestfjorden - Sikre gode forbindelser innad i Lofoten |
| 4 | Statlig bidrag til reduksjon av hurtigbåtpriser. |
| **Vedtakspunkt 14 - Økt godsoverføring fra veg til bane og sjø i perioden 2025-2030:** | |
| Målet om godsoverføring fra veg til bane og sjø og effektive overføringer mellom transportformer, må legges inn som en viktig premiss i kommende NTP. | |
| 1 | Sikre effektive tilkoblinger til transportinfrastruktur og overgangene mellom veg, jernbane og havner som virker mer effektivt sammen. Særlige aktuelle steder er Mo i Rana, Mosjøen, Fauske, Bodø og Narvik. |
| 2 | Miljøstøtteordningen for gods på jernbane må videreføres og gjøres langsiktig, på nivå med våre naboland. |
| 3 | Kystverkets tilskuddsordning til investeringer i effektive og miljøvennlige havner må videreføres og økes. |
| 4 | Kystverkets tilskuddsordning (nærskipsfart) for godsoverføring fra veg til sjø må videreføres, være langsiktig og styrkes vesentlig slik at overføringspotensialet kan utnyttes fullt ut. |