

Saksnummer	Utvalg/komite	Dato
151/2020	Fylkesrådet	20.05.2020
080/2020	Fylkestinget	15.06.2020
	Komite for samferdsel	15.06.2020

## **Nordland fylkeskommunes innspill til transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet - NTP 2022-2033**

### **Sammendrag**

*Samferdselsdepartementet har gitt deloppdrag til transportvirksomhetene på tema og forslag til ressursbruk som er viktige for neste NTP 2022-2033, som kommer våren 2021. Svarene vil samlet utgjøre virksomhetenes faglige innspill til stortingsmeldingen om NTP. Samferdsel er et svært viktig innsatsområde for Nordland. Samferdselsdepartementet inviterer med dette til høring av transportvirksomhetenes svar på alle oppdragene, med frist innen 1. juli d.å.*

### **Bakgrunn**

I arbeidet med ny transportplan, har Samferdselsdepartementet (SD) gitt flere deloppdrag til Avinor AS, Jernbanedirektoratet, Bane Nor, Kystverket, Nye Veier AS og Statens vegvesen.

Svarene på alle deloppdragene vil samlet utgjøre transportvirksomhetenes faglige innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033, som etter planen legges frem om ett års tid. Virksomhetene vil ikke som tidligere legge fram et felles grunnlagsdokument.

Alle svar på de ulike NTP-oppdragene – også oppdragsbrev 9 om prioriteringer – er tilgjengelig på nett: [NTP 2022-2033: Oppdrag og svar](#)

Forslagene til prioritering, sammen med svar på de andre NTP-oppdragene, er nå sendt på høring, med frist 1. juli 2020.

Regjeringen planlegger å legge frem NTP 2022-2033 før påske 2021.

## **Problemstilling**

Samferdselsdepartementet har gitt deloppdrag til transportvirksomhetene på tema som er viktige for neste NTP 2022-2033. Svarene vil samlet utgjøre virksomhetenes faglige innspill til stortingsmeldingen om NTP. Samferdselsdepartementet inviterer med dette til høring av transportvirksomhetenes svar på oppdragene.

## **Drøfting**

I drøftingene nedenfor er med grunnlag i transportvirksomhetenes svar på ulike oppdrag fra SD til kommende NTP 2022-2033. Videre Nordland fylkeskommunes tidligere innspill til SD på [hovedutfordringer på transportområdet i Nordland](#) (mai 2019) og [innspill til prioriteringer av tiltak og prosjekter](#) (mai 2020).

SD vil i prioritering og gjennomføring av tiltakene i transportsektoren legge økt vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet. For at et investeringsprosjekt skal være aktuelt å prioritere i kommende NTP, vil det være en forutsetning at det er gjennomført en prosjekt-/kostnadsomptimerende analyse (mer infrastruktur for pengene).

### Samfunnsøkonomiske analyser

Transportvirksomhetenes besvarelser for prioriteringer av løsninger på [oppdrag 9](#) fra SD er med fokus på samfunnsøkonomiske analyser og rangeringer av prosjekter/tiltak etter netto nytte per budsjettkrone (*Netto nytte pr. budsjettkrone er et relativt mål på lønnsomhet, og sier noe forenklet hva samfunnet netto får igjen for hver krone av offentlige midler som brukes til prosjektet*).

Det vil være uheldig å vektlegge i for stor grad på samfunnsøkonomisk lønnsomhet i prioriteringer av prosjekter til NTP. Dette fordi at prosjekter f.eks. kan ha ulik detaljeringsgrad, transportsystemets funksjonskrav (standard o.l.) eller andre samfunns mål utover selve samfunnsøkonomien å ta hensyn til.

En annen problemstilling er at samfunns mål kan være innbyrdes i konflikt med samfunnsøkonomiske kriterier i modellene. Derfor vil det kunne være gode grunner til å prioritere prosjekter med negativ netto nytte.

Samfunnsøkonomiske modeller inneholder et sett med kriterier og vektlegges ulikt. F.eks. vektlegges antall reisende/kjøretøy og tidsinnkorting høyt i vurderingen av nytten av tiltaket. Dette betyr at det i mer folkerike områder med mange reisende vil det oppnås høy effekt ved løsninger som korter inn reisetider. De mindre befolkningstette områdene som i den nordlige landsdelen vil komme betydelig dårligere ut i slike modeller.

Samfunnsøkonomiske modeller vokter heller ikke i tilstrekkelig grad hensyn til samfunnsikkerhet og beredskap, samferdselstiltak i regioner med stor

verdiskaping og økonomisk aktivitet, produktivitetsøkning ved styrking av bo- og arbeidsmarkedsregioner, verdier på gods som transporteres (laks kontra grus/pukk) m.m. Videre tar ikke lønnsomhetsmodellene hensyn til samferdselstiltak områder med stort potensiale for fremtidig verdiskaping og økonomisk vekst, noe som vil skape store verdier for nasjonen og opprettholdelse av dagens velferdsnivå. Dette er svært viktig med tanke på omstillingen i norsk økonomi.

De samfunnsøkonomiske konsekvensene av midlertidige stengte veger og uforutsigbar transport fanges heller ikke opp av vanlige modellberegninger. Men det er ikke tvil om at dette har store konsekvenser for samfunnet og kan være kritisk når det oppstår spesielle situasjoner, slik vi spesielt opplevde værforholdene sist vinter. Vi vet også at klimaendringene innebærer at vi må ruste oss for enda mer uvær og skred i framtida.

Dersom det i alt vesentlig kun er samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegninger legges til grunn i prioriteringer av prosjekter til NTP, vil svært få prosjekter i den nordlige landsdelen bli realiserte. Dette betyr ei betydelig svekket nordområdesatsing.

Prioritering mellom prosjekter og tiltak i kommende NTP bør derfor i større grad være en balansert avveining mellom måloppnåelse, regionale samfunns- og fordelingsvirkninger og samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

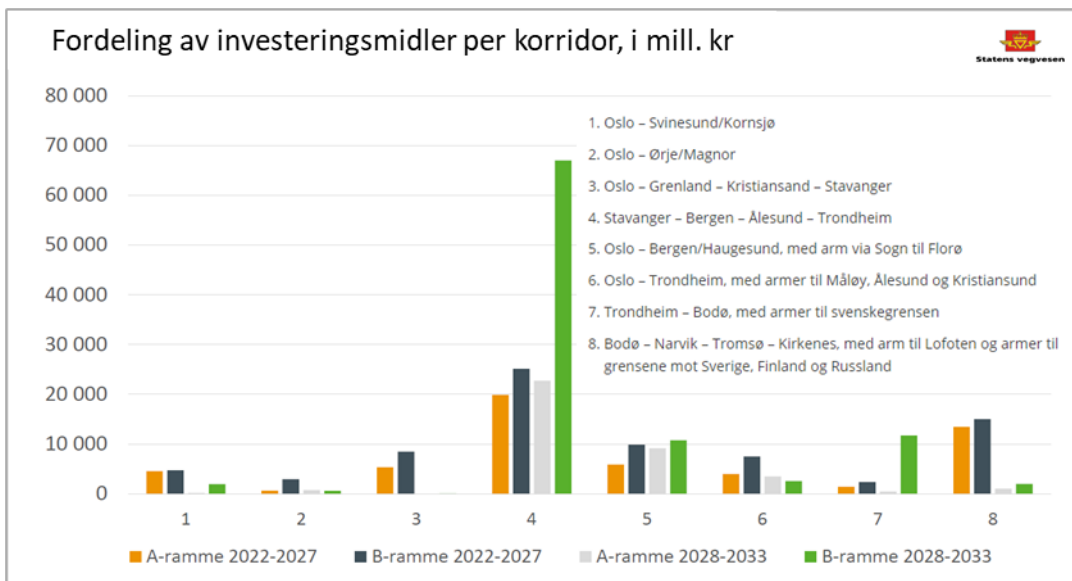
#### Prioriteringer av midler mellom NTP transportkorridorene

Transportvirksomhetene foreslår prioriteringer av konkrete prosjekter og tiltak de første seks årene av NTP-perioden, fram til 2027. I tillegg har virksomhetene for den siste delen av NTP-perioden skissert hvordan midlene bør fordeles mellom de åtte definerte transportkorridorene i NTP, uten å fordele midlene på konkrete prosjekter. Dette er en ny strategi for videreutvikling av transportsystemet frem til 2033, og hvor det skal gjennomføres store og mindre tiltak med porteføljestyling. Her vil prosjektene fortløpende bli optimaliserte for å øke nytten og samtidig redusere kostnadene.

SD har gitt to alternative rammer (A og B) for prioriteringene av prosjekter og tiltak til kommende NTP. Ramme A er en videreføring av bevilgningsnivået fra 2020-budsjettet. Ramme B (høyeste ramme) legger til grunn en årlig gjennomsnittlig økning på 20 %, og tilsvarer ambisjonene som ble trukket opp i stortingsmeldingen om NTP i 2017.

#### *Prioriteringer mellom transportkorridorer*

Diagrammet nedenfor viser SVV sitt forslag til prioriteringer av midler til vegformål mellom NTP korridorene i hele perioden 2022-2033. Dette inkluderer prosjekter som har bindinger, ikke budne store prosjekter, utbedringsstrekninger og skredsikring i mill. 2020-kr.



Fordeling av økonomiske midler til vegformål mellom de ulike transportkorridorene er svært skjevt fordelt, både i første og spesielt andre NTP-perioden. Store deler av den totale rammen prioriteres i korridor 4 *Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim* og korridor 5 *Oslo-Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø*.

Nord-Norge med korridor 7 *Trondheim-Bodø med armer til svenskegrensen* og korridor 8 *Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes, med arm til Lofoten og armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland* kommer ikke særlig gunstig ut samlet sett i perioden. Dette er svært uheldig siden landsdelen har lange avstander, spredt bosetting og næringsliv, krevende topografi, store klimatiske utfordringer og få andre alternative transportformer sammenliknet med landsdelene lengre sør i Norge. I Sør-Norge finnes flere alternative vegkorridorer og et godt utbygget jernbanenett og togtilbud.

Den skjeve fordelingen av midler til vegformål mellom landsdelene i disfavør av Nord-Norge svekker nordområdesatsingen i stor grad. I siste perioden av NTP går stort sett alt av midler til korridorene 4 og 5, mens det nesten ikke er satsinger på korridorene 7 (flesteprosjekter i Trøndelag) og 8 i Nord-Norge.

Skjevfordelingen mellom landsdelene forsterkes også negativt av den store satsingen på jernbane og togtilbudet i Sør-Norge, mens det i nord er en svært liten andel av de totale bevilgningene som planlegges til jernbanetiltak.

#### Mer infrastruktur for pengene – effektiv ressursbruk

SD har bedt transportvirksomhetene å synliggjøre i sine besvarelser kostnadsbesparende løsninger og vise til nye muligheter som kan videreutvikle infrastruktur og transportløsninger.

Det vil være uheldig dersom utbedringer/bygging av transportinfrastrukturen ikke gir en fullgod standard/funksjonskrav, og som tilpasses fremtidige transportbehov. Særlig med tanke på forventede økninger i godsvolumer i Nord-Norge, og da

spesielt vekstpotensialet i sjømatsektoren.

Nedenfor drøftes to kritiske vegprosjekter som transportvirksomhetene har vurdert kostnadsoptimalisering, og som er høyt prioritert i NFK sine innspill til kommende NTP.

#### *E6 Megården-Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene):*

Statens vegvesen (SVV) har i sine valg av løsninger for utbedring av E6 Megården-Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) gjort et kostnadsoverslag på 9,3 mrd. kr.

Nye Veier AS ser også nærmere på flere ulike kostnadsreducerende tiltak for samme prosjekt. Analysene viser mulige kostnadsreduksjoner på 10-35 % ved valg av ulike løsninger, og med et estimat for minimumsløsning på 3,2 mrd. kr. (jfr. [Nye Veiers svar på oppdrag 9, s. 60](#)). Eventuelle store kostnadsreducerende tiltak vil føre til mindre omfang og lavere standard i prosjektet, og som igjen vil påvirke vegens funksjon. Dette er spesielt uheldig på ei strekning med så stor samfunnskritisk funksjon som E6 Megården-Mørsvikbotn - både lokalt, regionalt og nasjonalt. I tillegg ser Nye Veier AS på midlertidige ferjeløsninger i anleggsperioden for å avvikle trafikken. Det er av avgjørende betydning at måloppnåelse/effekten i samferdselsprosjektet, både i utbyggings- og driftsfasen, vurderes opp mot robusthet, redundans og restitusjon/responstid.

#### *E10 Fiskebøl-Nappstraumen:*

Prosjektet ligger inne i gjeldende NTP med 1.250 mill. kr i siste seks års perioden. Behovet for utbedring av strekningen er betydeligere høyere. Dersom SVV sitt forslag til kostnadsoptimaliserende tiltak (jfr. [Leveranse 1 om mer infrastruktur for pengene og effektiv ressursbruk, notat prosjektvise omtaler, s. 177](#)) får gjennomslag vil dette være kritisk siden Lofoten da får en samferdselsløsning som ikke er tilfredsstillende for en region i stor vekst og utvikling. Med de foreslåtte kostnadsoptimaliserende tiltak vil det ikke oppnås viktige utbedringer og innkortinger mellom byene Leknes og Svolvær, bedre sikkerhet og miljø i byområdene, bedre framkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter eller tilrettelegging for sykkelturnisme.

#### Pålitelig og tilgjengelig transportsystem

Uforutsette hendelser som midlertidige stengte og utilgjengelige veger vil være svært samfunnskritisk på enkelte strekninger i Nordland, og som kan påføre store samfunnsøkonomiske kostnader. Uforutsette vegstegninger svekker samfunnssikkerheten og beredskapen i området, gir uforutsigbarhet i transportplanleggingen, transportforsinkelser, påfører trafikantene lange omkjøringsveger, kvalitetsforringelse av varer m.m. Det er påvist at fersk sjømat (som har store transportvolumer i Nord-Norge) har desidert høyeste tidsverdier i kr/tonn (Transportøkonomisk institutt, verdissetingsstudiene) sammenliknet med de øvrige varegruppene. Det viser seg også at en del av trafikantene velger heller lange omkjøringsveger for å forsikre seg om å komme frem i tide, og som har

negativ miljøpåvirkning.

Bare sist vinter har vi opplevd to til tre ganger flere midlertidige vegstegninger enn normalt på enkelte strekninger i Nord-Norge. SVV sin statistikk for de siste ti årene viser rekord i antall vinterstenginger ved flere av vegene.

De forventede klimaendringer med mer nedbør, flom og skred vil gi store utfordringer for vårt transportsystem, særlig for veg- og jernbanenettet.

Et pålitelig og tilgjengelig transportsystem med oppetider gjennom hele døgnet/året må ha høyere prioritert hos både transportvirksomhetene og SDs prioriteringer av tiltak og transportløsninger i kommende NTP.

### SVV prioriteringer av konkrete prosjekter

I SVV sin liste med forslag til [prioriterte konkrete prosjekter i perioden 2022-2028](#) er flere prosjekter falt ut av gjeldende NTP 2018-2029. I den opprinnelige listen av 17. mars var E6 Megården-Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) prioritert, mens korrigert versjon per 26. mars var prosjektet tatt ut av prioriteringslisten. E10/rv. 85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukta (Hålogalandsvegen) er ikke prioritert i listen, til tross for at det er fordelt rammer til forberedende arbeid på 578 mill. kr. Videre er E6 Ulsvågskaret, E6 Sørrelva-Borkamo og E10 Fiskebøl-Nappstraumen ikke lengre prioritert av fagetaten. SVV begrunner dette med at de kun har fått i oppdrag av SD å vurdere nye store vegprosjekter utelukkende etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet i første seksårs perioden av kommende NTP.

### Trafikksikkerhet

SVV foreslår at etappemålet for utviklingen i antall drepte og hardt skadde i NTP 2018-2029 opprettholdes, men suppleres med en målsetting for maksimalt antall drepte i 2030 og et langsiktig mål om ingen drepte i 2050:

- Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050.

Her er det viktig å være klar over at det på landsbasis er større risiko for å bli drept eller alvorlig skadet på fylkesvegene enn på det statlige vegnettet. Skal vi nå målet om å redusere trafikkulykker må regjeringen legge til rette for ei betydelig økonomisk satsing på fylkesvegnettet.

### Tilskudd for overføring av gods fra veg til sjø

Kystverket forvalter tilskudd for overføring av gods fra veg til sjø. Tilskuddsordningen foreslås å videreføres som i dag med en ramme på 50 mill. kr årlig, jfr. [Kystverkets forslag til prioritering](#) s. 52. Det viser seg at behovet for tilskuddsordningen er større enn den årlige økonomiske rammen, og det er derfor prosjekter som ikke har nådd opp. Det er viktig med økonomisk starthjelp til rederiene for å kunne etablere en permanent sjørute for frakt av gods, og som

avlaster transporter på vegnettet. Ordningen bør f.eks. også vurderes som tilskudd pr tonn gods for å få fraktekostnadene ned i en midlertidig periode (stimulere til økt sjøtransporter).

### **Fylkesrådets vurdering**

Samferdselsdepartementet vil i sine prioriteringer av prosjekter og tiltak i NTP legge økt vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet. Fylkesrådet vil her understreke at de samfunnsøkonomiske analyser ikke fanger opp alle vesentlige samfunnsforhold/-virkninger og samfunns mål. Dog gir analysene, til en viss grad, indikasjon på hvilke prosjekter som bør vurderes og prioriteres i NTP.

Fylkesrådet er særdeles opptatt av at prioriteringer mellom prosjekter og tiltak i større grad må være en mer balansert avveining mellom samfunns mål, regionale samfunns- og fordelingsvirkninger og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Fylkesrådet minner om at Nordland eksporterte for 30,8 milliarder i 2019. En stor andel av dette er fiskeriressurser som har et pressende behov for tidsriktig fremføringsevne.

Fylkesrådet er positiv til at SD legger opp til økt søkelys på kostnads- og nytteoptimalisering av prosjekter og tiltak, samt å legge til rette for større fleksibilitet i gjennomføring av prosjektene til kommende NTP. Dette vil være viktige grep for å få mest mulig transportinfrastruktur og samfunnsnytte for pengene. Samtidig er det viktig å understreke at det vil være uheldig dersom transportløsningene reduseres til minimumsstandarder og som ikke tilpasses dagens eller fremtidens transportbehov på en god måte. De mest kritiske prosjektene som foreslås kostnadsoptimalisering er E6 Sørfoldtunnelene og E10 Fiskebøl-Nappstraumen.

Fylkesrådet understreker at det er svært uheldig at transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer av midler vil gi betydelige skjevfordelinger mellom NTP transportkorridorene. Spesielt i perioden 2028-2033 hvor det tilnærmet ikke tildeles midler til nye vegprosjekter i den nordlige landsdelen, mens det meste av de økonomiske rammene til vegformål favoriserer Vestlandet. Dette til tross for at potensiale i Nord-Norge fremheves ofte som en nasjonal mulighet for økt verdiskaping og blir stadig et viktigere bidrag til det nasjonale velferdsnivået. Dette synliggjøres spesielt innen utviklingstrekkene vi ser innen oppdrettsnæringen, med hovedvekt i nord, som tar sikte på en 5-dobling av produksjonen. Dette vil også være særlig aktuelt nå når man skal få opp den økonomiske aktiviteten etter Koronakrisen og generell omstilling i norsk økonomi.

Det vil svekke regjeringens nordområdesatsing kraftig dersom regjeringen følger opp transportetatens forslag til prioriteringer av midler mellom NTP transportkorridorene.

I SVV sin liste med forslag til prioriteringer av prosjekter i perioden 2022-2028 er flere prosjekter i andre periode av gjeldende NTP 2018-2029 ikke prioriterte. Ifølge etaten begrunnes dette med at oppdrag 9 kun skal vurdere nye store vegprosjekter de seks første årene (2022-2027) utelukkende etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og siste periode fordele midler mellom korridorene ut fra

samfunnsøkonomi og hvilke korridorer som har største utfordringer.

Klimaendringer, med stigende temperatur og mer nedbør, vil øke faren for alle typer skred og flom. Bare sist vinter har vi opplevd nye rekorder for midlertidig vegstegninger og kolonnekjøringer på våre mest værutsatte veger. Dette gir store negative samfunnsmessige konsekvenser. Et pålitelig og tilgjengelig transportsystem med oppetider gjennom hele døgnet og året må få større fokus i prioriteringene til transportvirksomhetene og sentrale myndigheter til kommende NTP.

Fylkesrådet støtter fullt ut SVV sitt forslag til etappemål for utviklingen i antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken, og nullvisjon innen 2050. Det er større risiko for å bli drept eller alvorlig skadet på fylkesvegene enn på det statlige vegnettet. Skal vi nå trafikksikkerhetsmålene må regjeringen øke de økonomiske bevilgningene på fylkesvegnettet.

Tilskudd til godsoverføring skal bidra til regjeringens mål om å legge til rette for en konkurransedyktig nærskippsfart slik at godstransport på veg overføres til kjørløst der dette er mulig. Fylkesrådet støtter Kystverket sitt forslag om å videreføre ordningen i kommende NTP. Det vil være avgjørende at størrelsen på tilskuddsordningen er tilstrekkelig i forhold til behov og interesse. Fylkesrådet understreker at dette må være ei ordning som kun skal være økonomisk starthjelp for nyetablering av sjøruter, og som etter ei tid skal rederiet klare seg selv økonomisk.

Fylkesrådet stiller seg undrende til at de større fiskerihavneprosjektene på Andenes, Værøy og Røst som ligger inne i gjeldende NTP 2018-2029 ikke videreføres eller drøftes videre ved rullering av neste NTP. Dette er prosjekter som har stor betydning for den nasjonale verdiskapningen og som bidrar til å ivareta fiskerihavnebehov i mindre lokalsamfunn. Fylkeskommunen får heller ikke overført disse midlene fra staten til å følge opp prosjektene for ferdigstilling. Det er derfor merkelig at de statlige bevilgningene bare kuttes ut av NTP uten videre, spesielt i lys av det ikke er inngått enighet om overføring av oppgaven og at det frem til den tid vil være og er et statlig ansvar som faller naturlig inn under NTP.

Den høyeste økonomiske ramme - ramme B - må legges til grunn i kommende NTP. Bare den høyeste rammen, og bedre fordeling av midlene mellom NTP transportkorridorene, vil nærme seg de mål som er satt for klima, fremkommelighet og effektivitet for person- og næringslivets transporter.

## **Konsekvenser for Nordland fylkeskommune**

### Økonomiske og personellmessige konsekvenser

Saken har ingen konsekvenser for forhold i Nordland fylkeskommune.

### Andre konsekvenser



Saken har ingen konsekvenser for forhold i Nordland fylkeskommune.

### **Fylkesrådets innstilling til vedtak**

1. Nordland fylkesting ber om at prioriteringer mellom prosjekter og tiltak i kommende Nasjonal transportplan 2022-2033 i større grad må være en balansert avveining mellom samfunns mål, regionale samfunns- og fordelingsvirkninger og samfunnsøkonomisk lønnsomhet.
2. Nordland fylkesting viser til gjeldende NTP 2018-2029 med prosjektene E6 Megården-Mørsvikbotn, E10/rv. 85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukt, E6 Ulsvågskaret, E6 Sørrelva-Borkamo og E10 Fiskebøl-Nappstraumen ikke prioriteres i kommende NTP 2022-2033. Fylkestinget ber om at disse prosjektene prioriteres inn i kommende NTP. For øvrige prioriteringer vises det til fylkestingets innspill til NTP 2022-2033 i mai 2020.
3. Nordland fylkesting er positive til at Samferdselsdepartementet legger opp til økt fokus på kostnads- og nytteoptimalisering og større fleksibilitet i kommende prosjekter til NTP. Samtidig er det viktig å sikre standard på infrastrukturen som tilpasses både dagens og fremtidige transportbehov, samfunnsikkerhet og beredskap gjennom hele transportkorridoren. Fylkestinget vil ikke akseptere Nye Veier AS sine kostnadsoptimaliserte løsninger som fraviker fra Statens vegvesen sin løsning ved delstrekningen E6 Megården-Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) i korridoren E6 Fauske-Bognes. Fylkestinget er også svært kritisk til kostnadsoptimaliserende tiltak på E10 Nappstraumen-Fiskebøl.
4. Nordland fylkesting ber om økt fokus på tiltak som sikrer et mer pålitelig og tilgjengelig transportsystem med oppetider gjennom hele døgnet og året. Fylkestinget er svært bekymret over de forventede klimaendringer med mer nedbør, flom og skred som vil påvirke framkommeligheten på veg- og jernbanenettet.
5. Nordland fylkesting ber om at Samferdselsdepartementet må tilstrebe en mer rettferdig fordeling av midler mellom NTP transportkorridorene enn transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer i oppdrag nr. 9.
6. Nordland fylkesting ber om at ramme B legges til grunn, og som best kan nærmere seg de mål som er satt for klima, framkommelighet og effektivitet for person- og næringslivets transporter.
7. Nordland fylkesting støtter fullt ut målsettingen om at det innen 2030 skal maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050. Det er på landsbasis større risiko for å bli drept eller alvorlig skadet på fylkesvegene enn på det statlige vegnettet. Skal vi nå trafiksikkerhetsmålene må regjeringen øke de økonomiske bevilgningene på fylkesvegnettet.
8. Nordland fylkesting ber om at gjeldende tilskuddsordning for godsoverføring fra veg til sjø videreføres og styrkes slik at overføringspotensialet kan utnyttes fullt ut.
9. Nordland fylkesting ber at de store fiskerihavnene Andenes, Værøy og Røst som ligger inne i gjeldende NTP 2018-2029 videreføres i kommende NTP.

Bodø den 20.05.2020

Tomas Norvoll  
fylkesrådsleder  
sign

Bent-Joacim Bentzen  
fylkesråd for transport og infrastruktur  
sign

## 20.05.2020 Fylkesrådet

### Votering i Fylkesrådet

Enstemmig

### Innstilling fra Fylkesrådet

Fylkesrådets innstilling enstemmig vedtatt

## 15.06.2020 Fylkestinget

### Samferdselskomiteens innstilling ble lagt fram av Svein Nilsen, Senterpartiet:

1. Nordland fylkesting ber om at prioriteringer mellom prosjekter og tiltak i kommende Nasjonal transportplan 2022-2033 i større grad må være en balansert avveining mellom samfunns mål, regionale samfunns- og fordelingsvirkninger og samfunnsøkonomisk lønnsomhet.
2. Nordland fylkesting viser til gjeldende NTP 2018-2029 med prosjektene E6 Megården - Mørsvikbotn, E10/rv. 85 Tjeldsund - Gullsfjordbotn-Langvassbukt, E6 Ulsvågskaret, E6 Sørrelva-Borkamo og E10 Fiskebøl-Nappstraumen ikke prioriteres i kommende NTP 2022-2033. Konseptvalgutredningen (KVU) for E6 Mørsvikbotn-Ballangen og KVU for E10/rv. 85 Evenes-Sortland med sidearmer er ikke med i kommende NTP. Fylkestinget ber om at disse prosjektene prioriteres inn i kommende NTP. For øvrige prioriteringer vises det til fylkestingets innspill til NTP 2022-2033 i mai 2020.
3. Nordland fylkesting er positive til at Samferdselsdepartementet legger opp til økt fokus på kostnads- og nytteoptimalisering og større fleksibilitet i kommende prosjekter til NTP. Samtidig er det viktig å sikre standard på infrastrukturen som tilpasses både dagens og fremtidige transportbehov, samfunnssikkerhet og beredskap gjennom hele transportkorridoren. Fylkestinget vil ikke akseptere Nye Veier AS sine kostnadsoptimaliserte løsninger som fraviker fra Statens vegvesen sin løsning ved delstrekningen E6 Megården-Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) i korridoren E6 Fauske-Bognes. Fylkestinget er også svært kritisk til kostnadsoptimaliserende tiltak på E10 Nappstraumen-Fiskebøl.

4. Nordland fylkesting ber om økt fokus på tiltak som sikrer et mer pålitelig og tilgjengelig transportsystem med oppetider gjennom hele døgnet og året. Fylkestinget er svært bekymret over de forventede klimaendringer med mer nedbør, flom og skred som vil påvirke framkommeligheten på veg- og jernbanenettet.
5. Nordland fylkesting ber om at Samferdselsdepartementet må tilstrebe en mer rettferdig fordeling av midler mellom NTP transportkorridorene enn transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer i oppdrag nr. 9.
6. Nordland fylkesting ber om at ramme B legges til grunn, og som best kan nærme seg de mål som er satt for klima, framkommelighet og effektivitet for person- og næringslivets transporter.
7. Nordland fylkesting støtter fullt ut målsettingen om at det innen 2030 skal maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050. Det er på landsbasis større risiko for å bli drept eller alvorlig skadet på fylkesvegene enn på det statlige vegnettet. Skal vi nå trafikksikkerhetsmålene må regjeringen øke de økonomiske bevilgningene på fylkesvegnettet.
8. Nordland fylkesting ber om at gjeldende tilskuddsordning for godsoverføring fra veg til sjø videreføres og styrkes slik at overføringspotensialet kan utnyttes fullt ut.
9. Nordland fylkesting ber at de store fiskerihavnene Andenes, Værøy og Røst som ligger inne i gjeldende NTP 2018-2029 videreføres i kommende NTP.

#### **Håkon Møller, Miljøpartiet De Grønne, la fram forslag til tilleggspunkt 10 og 11.**

Nytt punkt 10: I byområder som Bodø, med høy befolkningsvekst og trafikkvekst, vil det være nærliggende å forvente større utfordringer knyttet til kapasitet, miljø og byutvikling, og dermed også større behov for samarbeid fra staten for å løse disse utfordringene, og for å innfri nasjonale mål. Nordland fylkesting viser i den forbindelse til viktigheten av at flere mellomstore byområder får muligheten til å inngå byvekstavtale eller annen forpliktende avtale med Staten.

Nytt punkt 11: Nordland fylkesting viser til forslag fra Nye Veier om å utbedre riksvei 80 Fauske-Bodø. Fylkestinget stiller seg bak anmodning fra formannskapet i Bodø, vedtatt 28. mai 2020, om at det må utredes nærmere hvilke konsekvenser ny firefeltsvei Tverlandsbrua-Mørkved kan ha for Bodø kommunes arbeid med å nå nullvekstmålet frem mot 2033.

## Votering i plenum

Komiteens innstilling til punkt 1-9 enstemmig vedtatt med 44 stemmer (1Kristelig Folkeparti, Hilde Holand, hadde permisjon).

Miljøpartiet De Grønnes forslag til punkt 10-11 enstemmig vedtatt med 44 stemmer (1Kristelig Folkeparti, Hilde Holand, hadde permisjon).

## FT 080/2020

### Vedtak

1. Nordland fylkesting ber om at prioriteringer mellom prosjekter og tiltak i kommende Nasjonal transportplan 2022-2033 i større grad må være en balansert avveining mellom samfunns mål, regionale samfunns- og fordelingsvirkninger og samfunnsøkonomisk lønnsomhet.
2. Nordland fylkesting viser til gjeldende NTP 2018-2029 med prosjektene E6 Megården - Mørsvikbotn, E10/rv. 85 Tjeldsund - Gullsfjordbotn-Langvassbukt, E6 Ulvsvågskaret, E6 Sørrelva-Borkamo og E10 Fiskebøl-Nappstraumen ikke prioriteres i kommende NTP 2022-2033. Konseptvalgutredningen (KVU) for E6 Mørsvikbotn-Ballangen og KVU for E10/rv. 85 Evenes-Sortland med sidearmer er ikke med i kommende NTP. Fylkestinget ber om at disse prosjektene prioriteres inn i kommende NTP. For øvrige prioriteringer vises det til fylkestingets innspill til NTP 2022-2033 i mai 2020.
3. Nordland fylkesting er positive til at Samferdselsdepartementet legger opp til økt fokus på kostnads- og nytteoptimalisering og større fleksibilitet i kommende prosjekter til NTP. Samtidig er det viktig å sikre standard på infrastrukturen som tilpasses både dagens og fremtidige transportbehov, samfunnssikkerhet og beredskap gjennom hele transportkorridoren. Fylkestinget vil ikke akseptere Nye Veier AS sine kostnadsoptimaliserte løsninger som fraviker fra Statens vegvesen sin løsning ved delstrekningen E6 Megården-Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) i korridoren E6 Fauske-Bognes. Fylkestinget er også svært kritisk til kostnadsoptimaliserende tiltak på E10 Nappstraumen-Fiskebøl.
4. Nordland fylkesting ber om økt fokus på tiltak som sikrer et mer pålitelig og tilgjengelig transportsystem med oppetider gjennom hele døgnet og året. Fylkestinget er svært bekymret over de forventede klimaendringer med mer nedbør, flom og skred som vil påvirke framkommeligheten på veg- og jernbanenettet.
5. Nordland fylkesting ber om at Samferdselsdepartementet må tilstrebe en mer rettferdig fordeling av midler mellom NTP transportkorridorene enn transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer i oppdrag nr. 9.
6. Nordland fylkesting ber om at ramme B legges til grunn, og som best kan nærme seg de mål som er satt for klima, framkommelighet og effektivitet

- for person- og næringslivets transporter.
7. Nordland fylkesting støtter fullt ut målsettingen om at det innen 2030 skal maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050. Det er på landsbasis større risiko for å bli drept eller alvorlig skadet på fylkesvegene enn på det statlige vegnettet. Skal vi nå trafiksikkerhetsmålene må regjeringen øke de økonomiske bevilgningene på fylkesvegnettet.
  8. Nordland fylkesting ber om at gjeldende tilskuddsordning for godsoverføring fra veg til sjø videreføres og styrkes slik at overføringspotensialet kan utnyttes fullt ut.
  9. Nordland fylkesting ber at de store fiskerihavnene Andenes, Værøy og Røst som ligger inne i gjeldende NTP 2018-2029 videreføres i kommende NTP.
  10. I byområder som Bodø, med høy befolkningsvekst og trafikkvekst, vil det være nærliggende å forvente større utfordringer knyttet til kapasitet, miljø og byutvikling, og dermed også større behov for samarbeid fra staten for å løse disse utfordringene, og for å innfri nasjonale mål. Nordland fylkesting viser i den forbindelse til viktigheten av at flere mellomstore byområder får muligheten til å inngå byvekstavtale eller annen forpliktende avtale med Staten.
  11. Nordland fylkesting viser til forslag fra Nye Veier om å utbedre riksvei 80 Fauske-Bodø. Fylkestinget stiller seg bak anmodning fra formannskapet i Bodø, vedtatt 28. mai 2020, om at det må utredes nærmere hvilke konsekvenser ny firefeltsvei Tverlandsbrua-Mørkved kan ha for Bodø kommunes arbeid med å nå nullvekstmålet frem mot 2033.

## Vedlegg

### Tittel

Innspill til FT-sak 080/2020 fra Eldrerådet

### DokID

1610777