

Grunnlag for politisk debatt i møte 13. mai 2020

NTP 2022- 2033

Ofoten og Sør-Troms regionråd leverte sine innspill til NTP prioriteringer separat i 2019. Dette dokumentet er en sammenstilling av de to innspillene.

Nasjonal transportplan sine målsetninger

Det overordnede transportpolitiske målet er; et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Under dette ligger 3 hovedmål:

- 1) Framkommelighet: «bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet»
- 2) Transportsikkerhet: «Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen»
- 3) Klima og miljø: «Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser» (Meld.St.33 (2016-2017))

Samferdselsdepartementet vil legge vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet i sine vurderinger. NTP skal svare i størst mulig grad på de *samfunnsmessige utfordringer* innen transportområdet. Det bør generelt sett anmerkes at Nord-Norge alltid vil tape ved bruk av dagens samfunnsøkonomiske modeller som baserer seg primært på trafikkfall. Dagens modeller tar ikke hensyn til hvilke verdier som blir transportert eller tidskostnadene over lengre strekninger.

Oppdrett og villfisk har i dag stor betydning for nasjonalregnskapet og vil i fremtiden få økende betydning for nasjonen som helhet. Fiskeindustrien skaffer Norge eksportinntekter som vi i økende grad vil trenge etter hvert som oljeressursene tar slutt. Samfunnsøkonomisk lønnsomhetsmodeller legger i stor grad vekt på antall reisende/kjøretøy og tidsinnkorting i vurdering av nytten av tiltak og prosjekter på transportområdet. Dette betyr at det i mer folkerike områder med mange reisende vil det oppnås høy effekt ved løsninger som korter inn reisetider. De mer befolkningstette områdene har også oftest et lettere terreng å bygge infrastruktur i. De mindre befolkningstette områdene kommer derfor betydelig dårligere ut i slike modeller.

Modellene tar blant annet ikke i tilstrekkelig grad hensyn til samfunnsikkerhet og beredskap, områder med stor verdiskaping og økonomisk aktivitet, potensiale for produktivitetsøkning, styrking av bo- og arbeidsmarkedsregioner, verdier på gods som transporteres (laks kontra grus/pukk) m.m. Lønnsomhetsmodellene tar heller ikke hensyn til områder med stort potensiale for fremtidig verdiskaping og vekst områder som vil skape store verdier for nasjonen og som gjør det mulig å opprettholde dagens velferdsnivå.

«Kyst til marked» rapport bestilt av de tre nordligste fylkeskommuner 2014

Rapporten er dagsaktuell fremdeles. Det har vært en økning på oppdrettsfisk, mens villfanget fisk har gått noe tilbake i mengde, mens verdien har vært stadig stigende. Verdien er nå på rekordnivåer både grunnet etterspørsel, men også grunnet svekkelsen av den norske kronen. Oppdrett og fiske har blitt utpekt til en av de viktigste næringene i et Norge uten olje. Fiskeri, havbruk og marin bioprospektering, samt havbruk nevnes som viktige områder i Meld. St. 7. Skal man kapitalisere på disse ressursene trenger man å investere i samferdsel og infrastruktur.

I listen under er det merket med rødt de strekninger som ligger i vår region. Dette viser hvor sentralt beliggende vi er i forhold til sjømattransporten i Nord-Norge. Totalt ble det transportert ca. 3.3 millioner tonn inn og ut fra sjømatsektoren, og det forventes en betydelig vekst i årene fremover. Havbruksnæringen alene forventes en femdobling. Tallene inkluderer også innsatsfaktorer og biprodukter, som ensilasje, paller, for, emballasje og salt. Det ble transportert ut ca. 1.4 millioner tonn ferdigprodukter, der tradisjonelt fiske sto for 62 % (Rapport: Fra Kyst til Marked 2015 revidert).

De strekningene i Nord-Norge der det går mest sjømattransport er:

E6/E10 mellom Bjerkvik og E10 Bjørnfjell

E10 mellom Kåringen og RV85 Gullesfjordbotn

E10 Tjeldsundbrua-Rødskjær (innenfor OPS)

RV 85 Sortlandsbrua-E10 Gullesfjordbotn

E10 Rødskjær-Kåringen (innenfor OPS)

E10 Bjerkvik-Tjeldsundbrua

E6 FV78 Kulstad-RV73 Trofors

E6 Gratangen-Grense Nordland

Grensepasseringer mest brukt ut av Norge:

E10 Bjørnfjell

RV93 Kiviliompolio

E8 Kilpisjärvi

De mest sentrale problemene for transportene ligger i vinterstengte veier og veistandarden generelt. Det er manglede regularitet og frekvens på jernbanetransport, manglende åpningstider på tollstasjoner, spesielt på Bjørnfjell.

Fersk fisk blir verdsatt etter hvor gammel den er når den ankommer markedet, dette betyr mye for prisen på produktet, det er derfor en viktig sammenheng mellom tid og pris som ofte blir oversett. Man må derfor ha på plass et transportsystem uten flaskehals der transporten blir tidsmessig hindret og/eller stoppet over tid. Med dagens veistandard må fisketransportører forvente seg stopp for berging opptil flere ganger på veien fra Lofoten og Vesterålen inn mot Bjørnfjell eller Narvikterminalen (tog). Dette gjelder spesielt om vinteren. Når de ankommer grensen må de i tillegg regne med å vente på tollbehandling da tollstasjonen er nattestengt. Transportsystemet har svært liten redundans/alternativer.

I en regional sammenheng kan det ofte være vanskelig å prioritere mellom prosjekt/tiltak, da de forskjellige aktørene vurderer disse ut fra eget ståsted og det som oppfattes som best for egne interesser. Faren for sub- optimalisering er dermed til stede.

Sammenstilte tiltak fra begge de tidligere regionrådene i uprioritert rekkefølge. Beskrevet kort under i tabell.

Type tiltak	Prioritering av tiltak	Begrunnelse for tiltak
Store riksveitiltak	E10 Hålogalandsveien Parsell 15-16-17	-Vil fjerne flaskehals for tungtrafikken, spesielt på vinteren. -Vil styrke Narvikterminalens betydning i logistikken, spesielt på fisk. -Vi medføre redusert kjøretid til Evenes flyplass fra områder nord og øst for Evenes flyplass.
Utbedring/deler av strekningen er planlagt som store riksveitiltak	E-6, strekningen Lavangen-Øyjord Utbedring	Utbedring vil gi: - Fjerne flaskehals - Redusere stengninger (spesielt Bjerkviklia) - Redusere ulykker (spesielt Bjerkviklia) - Hurtigere og sikrere transport av sjømat ut og inn av regionen - Hurtigere og sikrere transport av gods ut og inn av regionen
Store riksveitiltak	E6 i tunnel gjennom Narvik sentrum, med tilstøtende tiltak	-redusert kjøretid til/fra Narvikterminalen -relativt samfunnsøkonomisk lønnsomt -betydelige støvforurensning i Narvik grunnet stor tungtrafikk. -tungtrafikken forventes å øke. -vil bety mye for å avholde VM 2027
	Rv 83 fra Tjeldsundet til Harstad	Må bli prioritert inn i NTP som eget prosjekt. Tiltaket vil gi: - Redusere ulykker - Hurtigere og sikrere transport av sjømat ut og inn av regionen - Hurtigere og sikrere transport av gods ut og inn av regionen.
Lite tiltak	E 10 Kongsvik bru, sammenknytning av 2 gang og sykkelveger, fjerne innsnevring på E-10	Det forventes betydelig økt anleggstrafikk langs E-10 over Kongsvik bru i hele anleggsperioden fram mot slutføring av OPS Hålogalandsvegen i 2027/28. Dette øker risikoen for alvorlige ulykker. Sammenknytning av gang- og sykkelveger vil i stor grad

		redusere risikoen for ulykker mellom kjøretøy og myke trafikanter.
	Ny E 6 fra Bjerkvik til Stormyra.	Strekningen er den desidert mest trafikkbelastede med tungtrafikk i Nord-Norge. Mye grunnet at strekningen utgjøres av 2 Europaveier. Det er en stor mengde gods som skal til Narvikterminalen og/eller til grenseovergangen på Bjørnfjell. Det passerer minimum 100 vogntog daglig. Alle disse må kjøre E 6 mellom Bjerkvik og Øyjord. Denne strekningen er svingete, smal og ulykkesbelastet og utgjør en flaskehals på både E10 og E6.
Store riksveiltak	Fergefri E 6.	I region er E6 gjennom Norge er delt med ferge. Siste gang fergefri E6 var vurdert, var i KVU fra Mørsvikbotn til Ballangen i 2012. En døgnåpen og fast veiforbindelse er en særs viktig forutsetning for å legge til rette for næringslivets transportbehov, og en viktig brikke i satsningen i Nordområdene. Fergefri E6 må snarest følges opp med en oppdatert KVU for å få vurdert hvordan E 6 kan gjøres fergefri og få fram et kostnadsgrunnlag.

Jernbane

Store tiltak	1) Dobbeltspor på Ofotbanen	Dobbeltspor på Ofotbanen er en forutsetning for sikker transport av sjømat, varer og gods ut og inn av regionen og store deler av landsdelen. Tilstrekkelig kapasitet på banen er en forutsetning for transport til Nord-Norge. Økningen i antall malmtog fra LKAB kan true kapasiteten for godstog hvis man ikke øker
--------------	-----------------------------	--

		<p>kapasiteten med dobbeltspor Narvik – Kiruna. Det er i plangrunnlaget foreslått investeringer også på Kongsvingerbanen og Alnabru som sammen med oppgradering gjennom Sverige vil gi en fortsatt effektiv godskorridor. Man vet at sjømatindustrien vil fortsette sin vekst slik at behovet er fremtredende. Dobbeltsporet er plassert på 3. plass av et samlet Nord-Norge i 2016.</p>
	<p>2) Konseptvalgutredning (KVU) Nord-Norge-banen</p>	<p>En Nord-Norgebane vil bidra til:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Skifte til grønn transport, herunder imøtekomme internasjonale forpliktelser om utslippsreduksjon - Imøtekomme overordnet politisk ønske om mer gods på bane - Bygge samfunn, herunder skape nye bo- og arbeidsmarkedsregioner - Hurtigere og sikrere transport av sjømat ut og inn av regionen - Hurtigere og sikrere transport av gods ut og inn av regionen

Luft/Kyst

<p>Lufthavner (terminal, rullebane, sikkerhet)</p>	<p>Utvikle Harstad/Narvik lufthavn Evenes til en solid nasjonal lufthavn for hele Midtre-Hålogaland, herunder å utvide terminalbygg m.v.</p>	<p>Tiltaket må anses som del av en «effektpakke» med avstandsreduksjoner i OPS «Hålogalandsvegen». Når Hålogalandsvegen er bygget ferdig vil Harstad/Narvik lufthavn Evenes kunne betjene hele Midtre-Hålogaland på en fullgod måte.</p>
<p>Kyst (Farled og sikkerhet)</p>	<p>Mudring av Tjeldsundet</p>	<p>Tjeldsundet er hovedleia for sjøtransport Nord-Sør langs kysten i Nord-Norge. Tiltaket vil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Imøtekomme krav om økt godsavvikling på sjø - Hurtigere og sikrere transport av sjømat ut og inn av regionen - Hurtigere og sikrere transport av gods ut og inn av regionen

Annen samferdsel utenfor egen region, men viktig for oss.

E10 Fiskebøl-Nappstraumen-Å

Denne strekningen er viktig for regionen, spesielt med tanke på Evenes som sivil flyplass med et godt rutetilbud. Ved en ny oppgradert vei til Lofoten, vil en storflyplass bli overflødig grunnet kjøretid. Ref. vår uttalelse om dette. Økt passasjergrunnlag til Evenes vil både sikre og bedre flytilbudet fra Evenes.

E10 Langvassbukt-Sortland

Med tanke på både Evenes flyplass sitt rutetilbud og den utstrakte sjømatproduksjon som foregår i Vesterålen, der mye går på jernbane via Narvik. Armen til Sortland er av stor betydning for regionen. Armen vil bety reduserte transporttider og kostnader, samt at det bedrer passasjergrunnlaget og dermed flytilbudet fra Evenes. Oppgradering og redusert kjøretid vil også fjerne behovet for å bygge en ny storflyplass i Vesterålen.

Noen viktige elementer i vurderinger

-Transportkorridorer. SD har lagt vekt på at transportkorridorene skal være effektive, dvs. tids- og kostnadsbesparende.

-Et godt utbygd og vedlikeholdt veinett er en av de viktigste forutsetningene for vekst, verdiskapning og bosetting.

- Effektiv ressursbruk er å se fly og veitransport i sammenheng. Bruk av 6,4 milliarder til ny flyplass i Lofoten vil gå ut over veiinvesteringene ellers.

-Jeløya-plattformen slår fast at det er viktig med god infrastruktur for å skape gode bo- og arbeidsmarkedsregioner, og for å knytte produksjon av varer og tjenester til markedene.

-Utbedre eller bygge ut hovedtransportårer vil forbedre logistikksystemet som helhet.

-Fjerne flaskehals. I dag er det mange flaskehals spesielt om vinteren da tungtrafikken skaper trafikale stopp grunnet vær og føreforhold. Dette er en samfunnskostnad som ikke er beregnet fullt ut. Det opplyses fra bergingsselskaper at en ulykke med vogntog koster samfunnet i gjennomsnitt rundt 300 000, innberegnet tidsulempen for andre trafikanter.

-Samfunnsøkonomi, spesielt i forhold til fisk og verdien av lasten (øker jo ferskere den er).

-Miljøvennlig transport betyr oftest korteste kjørestrekning med jevne og ikke for bratte stigninger (reduisert energiforbruk).

-SD legger til grunn at det statsfinansielle handlingsrommet blir mindre, det er derfor viktig å investere i infrastruktur som kan øke handlingsrommet på sikt. Sjømatnæringen forventer en 5-dobling av aktiviteten frem mot 2040. Det er denne industrien som vil ha god lønnsomhet og kunne bidra positivt til velferdsstaten i fremtiden. Næringen må derfor få infrastrukturelle rammebetingelser som gjør dette mulig.

-En serie av hindringer i transportkorridorene gir store samfunnsøkonomiske tap. Leveringsforsinkelser kan koste det enkelte transportselskap, leverandør eller kunde store beløp og svekket omdømme. Forsinkelser på vegen kan også føre til at ruteplanleggingen med hensyn til kjøre- og hviletid sprekker og den reelle forsinkelsen blir langt større. Videre kan f.eks. ikke et tog

eller fly vente på et forsinket vogntog. Dette viser at relativt «små» forsinkelser fort kan påføre flere andre forsinkelser på turen frem til markedet, noe som totalt vil gi store negative ringvirkninger. Dette er kostnader som ikke regnes inn i infrastrukturprosjekter.