



Innspill til Høringen om NTP forslaget fra Polarsirkelrådet.

Sendt inn til Transportkomiteen 8. april (vi fikk ikke delta i høringen)

NTP er nedslående for Nordlandsbanen og Helgeland

Polarsirkelrådet synes det positivt at det fortsatt skal brukes store ressurser på Infrastruktur i kommende NTP periode.

Når det gjelder fordeling av midlene mener vi Nordland og spesielt Helgeland kommer dårlig ut i forslaget til Regjeringen. Utover ferdigstillelse av prosjektene på flyplass, farled og E6 Helgeand sør, er det ikke satt av midler til nye større investeringer på Helgeland.

Etter omfattende arbeid med KVU NN hadde vi forventet en større satsing både på veg og bane, da KVU NN avdekket betydelig mangler på opprusting og utbygging også på Helgeland og i Nordland.

Polarsirkelrådet forventer at Stortinget gjør noe med dette i sin behandling av NTP.

Polarsirkelrådet har følgende innspill til Komiteen:

Jernbane:

NTP er nedslående for Nordlandsbanen og dermed også for å møte bl.a. eksportnæringenes og Nord-Norge-linjens behov for økt kapasitet og flere godstog. Det er heller ikke sagt noe om økning av lokaltogtilbudet Trofors-Mosjøen-Mo i Rana(Helgelandspendelen) som er dradd frem som et viktig tiltak for pendling og regionforstørring. NTP foreslår 95 mrd. kr til investeringer i jernbanen fordelt på 12

år. Av dette 300 mill.kr. eller 0,3 prosent av investeringene. Alt etter 2030. For de første seks år foreslås null til Nordlandsbanen. Null av 30 milliarder til den lengste togstrekningen.

Midlene til Effektpakke må økes fra forslaget på 300 mill. kroner i siste seksårsperiode til 1 mrd. kroner og fremskyndes med oppstart allerede i første 6 årsperiode med minimum 500 mill. Dette er nødvendig både for å øke godstransporten på Nordlandsbanen og Persontrafikken inklusiv økning av persontogtilbudet Trofors-Mosjøen-Mo i Rana (Helgelandspendelen)
Det er satt av 6 mrd. til elektrifisering av dieselstrekninger (nesten alt 2031 – 2036). Regjeringen skal ta stilling til KVV Green og KS1 etter sommeren en gang: Derfor er alle aktuelle strekninger nevnt inkl. Nordlandsbanen, og ingen prioritert i NTP.

Omtalene i NTP står i kontrast til innspillet fra fagetaten, Jernbanedirektoratet. Der står følgende (31.3 2023 og 3.10 2023).
«Nordlandsbanen er kategorisert overbelastet og det er ikke kapasitet for å møte etterspørselen etter godsrueteleier.» «Godsmengden er økende på strekningen, og det forventes en ytterligere økning fremover.»
«Effektpakken for kombitransport Trondheim-Bodø vil gjøre det mulig med en betydelig kapasitetsøkning på Nordlandsbanen, og mer gods mellom Oslo og Bodø. Dette bidrar til økt konkurranseevne for næringslivet, og tilrettelegger for mer grønn godstransport. Tiltakene som forutsettes gir lave arealbeslag, i områder der det allerede eksisterer jernbaneinfrastruktur i dag.»

1. Midlene til Effektpakke må økes fra forslaget på 300 mill. i siste seksårsperiode til 1 mrd. kroner og fremskyndes med oppstart allerede i første 6 årsperiode med minimum 500 mill. Dette er nødvendig både for å øke godstransporten på Nordlandsbanen og Persontrafikken inklusiv økning av persontogtilbudet Trofors-Mosjøen-Mo i Rana (Helgelandspendelen

2. Realisere utslippsfri jernbane så nær 2030 som mulig (Parisavtalens viktige år). Midlene som er satt av i NTP må øremerkes Nordlandsbanen da denne har størst netto nytte.

Fylkesveier:

Det er positivt at midlene til Fylkesveier økes i kommende NTP, men dette er ikke tilstrekkelig til at Fylkeskommunen kan gjøres i stand til å utbedre «viktig Næringsveier» som er avgjørende for å utvikle næringen langs kysten (Kyst til marked).

3. Det må etableres en statlig medfinansiering ordning til opprusting av viktige næringstransport veier i fylkene som eks. FV 810 Bustneslia for å bedre transporten fra Kyst til marked.

Riksveger:

Vegpakke Helgeland har ført til en betydelig utbedring av E6 gjennom store deler av Helgeland, E6 Helgeland ferdigstilles nå i sør. Det er viktig å utrede videre utbedringer på E6 Helgeland som var forutsatt når Vegpakke Helgeand ble vedtatt. Det er derfor viktig å få presisert i kommende NTP at det gjenstår strekninger på E6 Helgeland som trenger utbedring.

4. I første 6 års periode må det settes av midler til en utredning for resterende strekninger på E6 Helgeland, dette gjelder spesielt E6-strekningen Finneidfjord-Mo-Reinforshei og utredning av transportløsning (KVU) i og igjennom Mo i Rana.

5. Med bakgrunn i den nye geopolitiske situasjon og nye naboland in i NATO er det viktig å sette av midler til opprusting av vegforbindelsen fra Helgeland til Sverige, som E12 og RV73. Er ikke noe med om Øst/vest forbindelsene Helgeland-Sverige i forslag til NTP. Dette gjelder strekningene E12 Mo i Rana – Grensen til Sverige og RV73 Krutfjell-Grensen til Sverige.

6. E6 Sørrelva-Borkamo som regjeringen tar tilbake til SVV fra Nye veieier på 1,4 mrd er ikke inni første 6 års periode (2025-2030) Denne ble flyttet fra Nye veier da er vel intensjon å få en raskere utbedring en etter 2030. Strekningen må prioriteres i første 6 årsperiode 2025-2030

Kortversjon av NTP :

- 1. NTP er nedslående for Nordlandsbanen og dermed også for å møte bl.a. eksportnæringenes og Nord-Norge-linjens behov for økt kapasitet og flere godstog. NTP foreslår 95 mrd. kr til investeringer i jernbanen fordelt på 12 år. Av dette 300 mill. eller 0,3 prosent av investeringene. Alt etter 2030. For de første seks år foreslås null til Nordlandsbanen. Null av 30 milliarder til den lengste togstrekningen.**
- 2. Det er satt av 6 mrd. til elektrifisering av dieselstrekninger (nesten alt 2031 – 2036). Regjeringen skal ta stilling til KVV Green og KS1 etter sommeren en gang: Derfor er alle aktuelle strekninger nevnt, og ingen prioritert i NTP.**

Litt mer om Nordlandsbanen.

I NTP eksisterer ikke den største suksessen for gods på bane i Norge i nyere tid, som direkte førte til at korridoren Oslo – Bodø ble erklært overbelastet. Dermed anerkjenner heller ikke NTP behovene for økt kapasitet på Nordlandsbanen, det er nesten det verste. Nord-Norge-linjen i forlengelse av Nordlandsbanen fins heller ikke i NTP, som er generelt svak på grønne korridorer og knutepunkter. Med noen unntak.

NTP beskriver Nordlandsbanens utfordringer på følgende måte: *«Høye transportkostnader for gods, lange fremføringstider og liten restkapasitet er hovedutfordringene på Nordlandsbanen. Nordlandsbanen er også den jernbanestrekningen i landet med flest dyrepåkjørsler.»* Da blir selvsagt konklusjonen i NTP: *«På lengre sikt er det nødvendig med tiltak for kombigods på strekningene Trondheim–Bodø.»*

Omtalene i NTP står i kontrast til innspillet fra fagetaten, Jernbanedirektoratet. Der står følgende (31.3 2023 og 3.10 2023).

«Nordlandsbanen er kategorisert overbelastet og det er ikke kapasitet for å møte etterspørselen etter godsruteleier.»

«Godsmengden er økende på strekningen, og det forventes en ytterligere økning fremover.»

«Effektpakken for kombitransport Trondheim-Bodø vil gjøre det mulig med en betydelig kapasitetsøkning på Nordlandsbanen, og mer gods mellom Oslo og Bodø. Dette bidrar til økt konkurransevne for næringslivet, og tilrettelegger for mer grønn godstransport. Tiltakene som forutsettes gir lave arealbeslag, i områder der det allerede eksisterer jernbaneinfrastruktur i dag.»
AMEN!

Tabell 14.2 Store jernbaneinvesteringer i planperioden.¹ Mrd. 2024-kr

Fylke(r)	Prosjekt/effektpakke	Investering 2025–2030	Investering 2031–2036	Netto nytte
Vestland	Fellesprosjektet Arna–Stanghelle (jernbane)	7,4	8,4	-14,0 ²
Oslo og Akershus	Flere tog i Oslo-navet	5,8	8,3	-3,6
Østfold	Flere og raskere tog på Østfoldbanen	2,1	13,8	-21,0
Trøndelag	Flere tog på Trønderbanen	4,2	-	-6,4
Trøndelag, Innlandet, Akershus	Økt kapasitet for kombigods Oslo–Trondheim med Åkersvika–Hamar	5,3	4,9	-10,3
Nordland, Innlandet, Akershus	Økt kapasitet for kombigods Oslo–Narvik via Sverige	3,2	0,8	2,1
Oslo og hele jernbanenettet	Planlegging og oppstart av ny rikstunnel	0,5	6,3	-
Oslo, Akershus, Østfold, Buskerud	Økt kapasitet regiontog (KVU Regiontog)	0,8	5,1	-
Trøndelag, Innlandet, Nordland, Møre og Romsdal	Elektrifisering (KVU Green)	0,1	5,9	-
Trøndelag, Nordland	Økt kapasitet for kombigods Trondheim–Bodø		0,3	0,2
Akershus, Buskerud, Vestland	Økt kapasitet for kombigods Oslo–Bergen		2,1	-2,1
Akershus	Hovedbanen nord		3,5	-
Vestland	Flere tog på Vossebanen (Myrdal–Bergen)		1,7	-0,3
Akershus, Innlandet	Kongsvingerbanen		2,0	-
Rogaland	Flere tog på Jærbanen: Fra kvarters- til timinutters-intervall til Skeiane		0,4	-2,7
Oslo, Trøndelag	Oppfølging av terminalløsninger i Trondheimsområdet og på Alnabru		2,8	-
Sum		29,5	65,9	-58,1

¹ Ev. kostnader etter 2036 er ikke vist.² Lønnsomhetsberegningen er gjort med utgangspunkt i det samlede fellesprosjektet (både vei og jernbane). Anslaget oppgitt i tabellen er jernbanens beregningstekniske andel av nytten, fordelt etter jernbanens andel av prosjektkostnaden.

Budskap fra sekretariatet:

- ✓ **Bra det kommer mere midler til Fylkene, men er dette nok til å få løsninger på prosjekt som Bustneslia?**
- ✓ **Skuffende at det ikke er funnet midler til Effektpakken for Nordlandsbanen før etter 2031. og da med kun 300 Mill (Krysningsspor mm)**
- ✓ **Helgelandspendelene er ikke omtalt (Trofors-MO)**
- ✓ **Forventer at E6 Borkamo-Sørelva blir utbedret i første 6 års periode**
- ✓ **E6 Helgeland er ikke ferdig utbedret, står igjen flere delstrekninger ikke minst Finneidfjord-Mo-Reinforshei,**
- ✓ **Må også gjøres utredningen og finnes løsninger for trafikken i og gjennom Rana**
- ✓ **Øst/vest forbindelsen til/fra Helgeland må også opprustet med tanke på ny geopolitisk situasjon**
- ✓ **Vi mener det må inn en nasjonal pott i NTP til viktige Næringsveier i fylkene (eks. Bustneslia)**

NRK: <https://www.nrk.no/nordland/slik-vil-regjeringen-bruke-milliarder-i-nordland-1.16817399>

Hovedbudskapet er: Tar vare på det vi har og bygger nytt der vi må!

Mere penger til drift og vedlikehold, kutter på store investeringer (ny NTP 40% til drift, vedlikehold og mindre investeringstiltak)

Fortsatt stor satsing på samferdsel i kroner:

Totalt sett legger regjeringen opp til å bruke 1308 milliarder kroner. 100 milliarder er bompenger. (bompenger noe ned) Ramme omtrent som tidligere

Kutter Hordfast med – 34,5 mrd

Kutter Møreaksen -17,7 mrd

a. Flyplass og Innseiling Mo er med.

Oftbanen og Nordlandsbanen skulle jo prioriteres foran NN banen ser lite til det for Nordlandsbanen.

b. Effektpakke Nordlandsbanen er ikke inne i første 6 årsperiode (krysningsspor mm) kun 300 Mill i siste 6 år. Her er Narvik-Oslo med i første periode (25-30) med 3,2 mrd

c. Står ikke noe om Pendlertog Helgeland

d. ERTMS Nordlandsbanen blir 2024/2025

- e. KVV Green, Elektrifisering/del-elektrifisering Nordlandsbanen , Røros og Solørbanen. (sum alle 5,9 mrd i siste 6 årsperioden, 100 Mill i første periode)

- f. E6 Helgeland ferdigstilles i sør , (NB de skriver ferdigstillelse E6 Helgeland, stemmer ikke, er flere strekninger eks. Finneidfjord-Mo-Reinforshei + KVV Rana

Statens vegvesen vil slutføre pågående bygging av E6 Helgeland og bl.a. fortsette utbedringsarbeidene på strekningen Grong-Nordland grense.

- g. Er ikke noe med om Øst/vest forbindelsene Helgeland-Sverige

- h. Sørrelva-Borkamo som de tok tilbake til SVV fra Nye veieier på 1,4 mrd er ikke inni første 6 års periode (2025-2030) Er med i SVV Porteføljestyling så kan komme tidligere?

- i. **Fylkesveier: Økning hva dette betyr for Nordland vet vi ikke, jfr. Bustneslia.**

Tilskudd fylkesveien (65 mrd) øker med snitt 1 mrd pr år. (er bra men mange å dele på) 600 Øremerker midler til broer ikke i Nordland (geopolitisk) Regjeringen legger opp til å opprette et nytt

øremerket tilskudd *Kritiske bruer for militær mobilitet*

på fylkesveinettet over budsjettet til Statens

vegvesen, jf. 13.6.5. Dette innebærer midler til 14

identifiserte bruer på fylkesveinettet i Buskerud,

Innlandet, Trøndelag, Troms og Vestland. Regjeringen

prioriterer totalt 600 mill. kr til dette i planperioden.

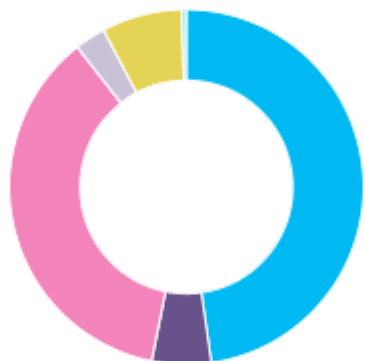
Dette vil sette fylkeskommunene i stand

til å utbedre disse bruene.

j. NYE veier har ikke prosjekt i sin Portefølje Nord-Norge

k. Nasjonale Tursiveger, ikke tatt inn Villmarksveien(ingen nye)

Fordeling av 1308 milliarder kroner i NTP



Kilde: Nasjonal transportplan

Fra NRK: Blant dei største «taparane» er:

- Etappe to av [E18 mellom Oslo og Asker](#)
- [Ringeriksbanen](#)
- [Hordfast](#)
- [Møreaksen](#)

- [Bybanen i Bergen](#)
- [Vestfoldbanen](#)
- [Vikafjellstunnelen](#)