RØST KOMMUNE

Saksframlegg

Teknisk

Dato: 28.10.2026
Løpenummer: 1751/2026
Arkivsaksnummer: 2025/301

Saksnummer	Utvalg	Møtedato
26/44	Formannskapet	04.11.2026

Høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2029-2040

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Røst formannskap ønsker å fremme følgende konkrete tiltak til Nasjonal transportplan for perioden 2029-2040:

1. Gjennomføring av tidligere beskrevet fiskerihavneprosjekt i Røst havn. Røst fiskerihavneprosjekt er allerede tatt inn i gjeldene Nasjonal transportplan, men det mangler fortsatt bevilgning for oppstart og gjennomføring.

2. Røst kommune har i kommuneplanens arealdel beskrevet utdyping av fareleden Skarvholmleia på Røst. Utdypingen av denne fareleden er av stor betydning for sikker rute mellom Røst havn og fiskefeltene på yttersiden av Røst. Det fremmes derfor forslag om midler til et skisseprosjekt for å utrede videre muligheter for utdyping og merking av leden.

Røst formannskap fremmer i tillegg følgende kommentarer/innspill til planen:

3. Opprettholde regionale lufthavner
   Dagens struktur på regionale lufthavner har stor betydning for både næringsliv, befolkning, turisme og offentlig tjenester. NTP må i tillegg til å beskrive nye tiltak innenfor luftfarten, også slå fast flyplasstrukturen og retningslinjer for fremtidig drift.

4. Et sammenhengende transportsystem for Nordland
   Nordland har store geografiske avstander, spredt bosetting og et næringsliv som er avhengig av forutsigbare transportløsninger. Veg, ferge, hurtigbåt, buss, tog, luftfart og havner utgjør til sammen et helhetlig transportsystem som er for både innbyggere,

næringsliv og offentlige tjenester. NTP må i større grad tilrettelegge for samordning og helhetlig koordinering av alle transportløsninger.

5. Fylkesvegene og finansiering
   Fylkesvegene er avgjørende for bosetting, næringsutvikling, beredskap og tilknytning til nasjonale transportkorridorer. Samtidig er fylkeskommunenes økonomiske handlingsrom begrenset av store vedlikeholdsbehov og økende kostnader.
   NTP bør derfor inneholde virkemidler som styrker fylkeskommunenes mulighet til å ivareta vegnettet. Dette kan blant annet omfatte flerårige og forutsigbare finansieringsordninger, øremerkede tilskudd til kritiske utbedringer og rassikring, samt statlig medfinansiering av fylkesveger med særlig betydning for nasjonal beredskap, næringstransport eller transport mellom regioner. Det bør videre vurderes hvordan finansieringsordningene kan innrettes slik at kommuner og fylkeskommuner med begrenset økonomisk kapasitet får reell mulighet til å gjennomføre nødvendige tiltak.

6. Næringsliv, havner og sjøtransport
   Nordlands næringsliv er avhengig av effektiv transport av råvarer, innsatsfaktorer og ferdigvarer. For sjømatnæringen, industrien, reiselivet og andre transportintensive virksomheter er regularitet og forutsigbarhet avgjørende. NTP må bidra til at havner, farleder og tilførselsveger utvikles i sammenheng. Det må legges til rette for mer gods på sjø og bane der dette er hensiktsmessig, samtidig som nødvendige vegforbindelser og terminalfunksjoner ivaretas. Fiskerihavner og tilhørende infrastruktur bør inngå tydeligere i den nasjonale transportplanleggingen, og kommunene må ha tilgang til relevante finansieringsordninger for tiltak som bidrar til nasjonale transportmål.

7. Beredskap og motstandsdyktighet
   Den sikkerhetspolitiske situasjonen og klimaendringene stiller økte krav til et robust transportsystem. I Nordland kan stengte veger, ras, ekstremvær eller bortfall av ferge- og sjøtransport få store konsekvenser fordi alternative forbindelser ofte er få.
   NTP må derfor prioritere tiltak som reduserer sårbarheten i kritiske transportkorridorer, sikrer omkjøringsmuligheter der dette er mulig, og styrker beredskapen ved bortfall av infrastruktur. Det må også legges til rette for at transportnettet kan understøtte totalforsvaret og alliert militær mobilitet, uten at dette går på bekostning av hensynet til sivile transportbehov og regional utvikling.

8. Statlige virkemidler og samordning
   Kommunen mener at NTP i større grad må tydeliggjøre hvordan staten kan bidra til at nasjonale mål følges opp også på fylkeskommunalt og kommunalt nivå.
   Aktuelle virkemidler er langsiktige finansieringsordninger, statlig medfinansiering, bedre samordning av tilskuddsordninger, forenklede søknadsprosesser og tydeligere ansvarsdeling mellom forvaltningsnivåene.
   Det bør samtidig etableres gode arenaer for regional koordinering, slik at kommunenes og næringslivets behov blir vurdert tidlig i planprosessen, og ikke først når konkrete prosjekter skal prioriteres.

Saksopplysninger

Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet har startet arbeidet med Nasjonal transportplan 2029–2040. Planen skal danne grunnlag for regjeringens prioriteringer innen transportsektoren og etter planen legges fram våren 2028.

Nordland fylkeskommune inviterer kommunene til å komme med innspill til fylkeskommunens arbeid med prioriteringer og høringsuttalelse. Fristen for innspill er 30. november 2026.

Fylkeskommunen ber særlig om innspill til hvilke statlige virkemidler, finansieringsordninger og rammebetingelser som er nødvendige for at fylkeskommunene og kommunene skal kunne bidra sterkere til å nå de nasjonale transportpolitiske målene.

Det legges opp til at kommunenes innspill skal inngå i fylkeskommunens samlede kunnskapsgrunnlag fram mot fylkestingets behandling av saken i juni 2027.

Vurderinger

For Røst kommune er luftfart, sjøtransport, havn og fylkesveier viktig. I tillegg er beredskap og samfunnssikkerhet viktig tema i alle sammenhenger og planer. Følgende punkt er derfor relevant å kommentere:

- Opprettholde regionale lufthavner
  Dagens struktur på regionale lufthavner har stor betydning for både næringsliv, befolkning, turisme og offentlige tjenester. NTP må i tillegg til å beskrive nye tiltak innenfor luftfarten, også slå fast flyplasstrukturen og retningslinjer for fremtidig drift.

- Et sammenhengende transportsystem for Nordland

  Nordland har store geografiske avstander, spredt bosetting og et næringsliv som er avhengig av forutsigbare transportløsninger. Veg, ferge, hurtigbåt, buss, tog, luftfart og havner utgjør til sammen et helhetlig transportsystem som er for både innbyggere, næringsliv og offentlige tjenester. NTP må i større grad tilrettelegge for samordning og helhetlig koordinering av alle transportløsninger.

- Fylkesvegene og finansiering

  Fylkesvegene er avgjørende for bosetting, næringsutvikling, beredskap og tilknytning til nasjonale transportkorridorer. Samtidig er fylkeskommunenes økonomiske handlingsrom begrenset av store vedlikeholdsbehov og økende kostnader.

  NTP bør derfor inneholde virkemidler som styrker fylkeskommunenes mulighet til å ivareta vegnettet. Dette kan blant annet omfatte flerårige og forutsigbare finansieringsordninger, øremerkede tilskudd til kritiske utbedringer og rassikring, samt statlig medfinansiering av fylkesveger med særlig betydning for nasjonal beredskap, næringstransport eller transport mellom regioner. Det bør videre vurderes hvordan

finansieringsordningene kan innrettes slik at kommuner og fylkeskommuner med begrenset økonomisk kapasitet får reell mulighet til å gjennomføre nødvendige tiltak.

- Næringsliv, havner og sjøtransport

  Nordlands næringsliv er avhengig av effektiv transport av råvarer, innsatsfaktorer og ferdigvarer. For sjømatnæringen, industrien, reiselivet og andre transportintensive virksomheter er regularitet og forutsigbarhet avgjørende.

  NTP må bidra til at havner, farleder og tilførselsveger utvikles i sammenheng. Det må legges til rette for mer gods på sjø og bane der dette er hensiktsmessig, samtidig som nødvendige vegforbindelser og terminalfunksjoner ivaretas.

  Fiskerihavner og tilhørende infrastruktur bør inngå tydeligere i den nasjonale transportplanleggingen, og kommunene må ha tilgang til relevante finansieringsordninger for tiltak som bidrar til nasjonale transportmål.

- Beredskap og motstandsdyktighet

  Den sikkerhetspolitiske situasjonen og klimaendringene stiller økte krav til et robust transportsystem. I Nordland kan stengte veger, ras, ekstremvær eller bortfall av ferge- og sjøtransport få store konsekvenser fordi alternative forbindelser ofte er få.

  NTP må derfor prioritere tiltak som reduserer sårbarheten i kritiske transportkorridorer, sikrer omkjøringsmuligheter der dette er mulig, og styrker beredskapen ved bortfall av infrastruktur.

  Det må også legges til rette for at transportnettet kan understøtte totalforsvaret og alliert militær mobilitet, uten at dette går på bekostning av hensynet til sivile transportbehov og regional utvikling.

- Statlige virkemidler og samordning

  Kommunen mener at NTP i større grad må tydeliggjøre hvordan staten kan bidra til at nasjonale mål følges opp også på fylkeskommunalt og kommunalt nivå.

  Aktuelle virkemidler er langsiktige finansieringsordninger, statlig medfinansiering, bedre samordning av tilskuddsordninger, forenklede søknadsprosesser og tydeligere ansvarsdeling mellom forvaltningsnivåene.

  Det bør samtidig etableres gode arenaer for regional koordinering, slik at kommunenes og næringslivets behov blir vurdert tidlig i planprosessen, og ikke først når konkrete prosjekter skal prioriteres.

Konkrete tiltak

Røst kommune ønsker følgende tiltak prioritert:

- ✓ Gjennomføring av tidligere beskrevet fiskerihavneprosjekt. Røst fiskerihavneprosjekt er allerede tatt inn i gjeldene Nasjonal transportplan, men det mangler fortsatt bevilgning for oppstart.

- ✓ Røst kommune har i kommuneplanens arealdel beskrevet utdyping av fareleden Skarvholmleia på Røst. Utdypingen av denne fareleden er av stor betydning for sikker rute mellom Røst havn og fiskefeltene på yttersiden av Røst. Det fremmes derfor forslag om midler til et skisseprosjekt for å utrede videre muligheter for utdyping og merking.

Tiltakene beskrives og legges inn en egen portal hos Nordland fylkeskommune.

Konklusjon og anbefaling

Røst fomannskap anbefales å avgi uttalelse i tråd med saksfremlegg, samtidig som det er åpning for egne politiske vurderinger.

Cesilie Janette Borge

Kommunedirektør

Saksbehandler: Tom Ragnar Pedersen

Vedlegg:

1 Invitasjon Innspill til Nordland fylkeskommunes innspill og høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2029-2040 – Frist innen 30. november.pdf

2 SD Ekstern medvirkning og prosess NTP 2029-2040.pdf

3 FT-vedtakspunkter NTP 2025-2036.pdf

Nordland FYLKESKOMMUNE

Røst kommune
Rådhuset
8064 RØST

Deres ref.:	Deres dato:	Vår ref.:	Vår dato:
		26/49296-1 26/127256	01.07.2026

Invitasjon: Innspill til Nordland fylkeskommunes innspill og høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2029-2040 – Frist innen 30. november

Samferdselsdepartementet (SD) og Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) har startet arbeidet med ny Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2029–2040. Som del av prosessen gir departementene fortløpende oppdrag til transportvirksomhetene – Avinor AS, Bane NOR SF, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Statens vegvesen. Virksomhetenes samlede utredninger og anbefalinger vil danne det faglige grunnlaget for regjeringens prioriteringer og stortingsmeldingen om NTP 2029–2040, som etter planen legges fram våren 2028.

Se regjeringens nettside for oppdatert informasjon om arbeidet. Her finner du oppdrag, svar på oppdrag, innspill og annen relevant informasjon.

Innspill og prioriteringer til fylkeskommunen

Nordland fylkeskommune inviterer dere allerede nå til å komme med innspill og prioriteringer i arbeidet med fylkeskommunens innspill og høringsuttalelse til transportvirksomhetenes besvarelser av oppdragene fra SD og NFD. Målet er å sikre en god prosess, bred medvirkning og god forankring av fylkeskommunens prioriteringer fram mot fylkestingets behandling av saken.

Fylkeskommunen tar sikte på å behandle saken og avgi høringsuttalelse i fylkestingets møte i juni 2027.

NTP er i dag en plan for utviklingen av den statlige transportsektoren og for oppfølgingen av de nasjonale transportpolitiske målene. Samtidig er fylkeskommunenes og kommunenes ansvar innen blant annet veg, kollektivtransport, arealforvaltning, pris- og parkeringspolitikk, havner og samfunnsutvikling avgjørende for å nå disse målene.

Skal de nasjonale målene nås, må kommende NTP i større grad fungere som en helhetlig og samordnet plan for hele transportsektoren på tvers av statlig, fylkeskommunalt og kommunalt nivå. Det bes derfor om innspill til hvilke statlige virkemidler, finansieringsordninger og

Adresse:
Postmottak
Fylkeshuset
8048 Bodø

Besøksadresse:
Moloveien 16
Org.nr.:
964 982 953

Telefon:
75650000
E-post:
post@nfk.no

Transport og infrastruktur
TI Stab
Stian Jensen
Tlf.: 75650884

rammebetingelser som er nødvendige for å styrke fylkeskommunenes og kommunenes mulighet til å bidra sterkere til måloppnåelsen.

Fylkeskommunen gjennomførte et grundig arbeid med bred ekstern involvering i forbindelse med høringsinnspillene til NTP 2025–2036. Saksfremlegget og de eksterne innspillene fra dette arbeidet finner du her. Kunnskapsgrunnlaget og prioriteringene fra dette arbeidet er fortsatt relevante og vil inngå i saksgrunnlaget for fylkestingets behandling, sammen med innspillene som mottas i denne runden og annen oppdatert kunnskap.

Transportvirksomhetenes prioriteringsoppdrag

Departementene vil etter sommerferien sende ut prioriteringsoppdrag til transportvirksomhetene om porteføljer og tiltak i NTP. Tidspunktet for når oppdragssvarene sendes på offentlig høring er foreløpig ikke fastsatt, men høringen skal gjennomføres før sommeren 2027.

Fylkeskommunen vurderer å invitere til et digitalt møte etter at prioriteringsoppdragene er offentliggjort. Nærmere informasjon om dette vil bli formidlet på et senere tidspunkt.

Regional koordinering av innspill

Kommunene oppfordres til å koordinere sine prioriteringer regionalt gjennom de interkommunale politiske rådene. Dette vil bli tillagt vekt i fylkeskommunens prioriteringsarbeid.

Frist for innspill

Fristen for å sende inn innspill til Nordland fylkeskommune er **30. november 2026**.

Slik sender du inn innspill

Vi ber om at innspill registreres i vårt skjema i Microsoft Forms:

> 👉 **Skjema for innspill til NTP 2029-2040**

Skjemaet gir en felles og strukturert ramme for innspillene. Det styrker kunnskapsgrunnlaget, tydeliggjør prioriteringer og gjør det enklere å sammenligne og vurdere forslag. Samlet bidrar dette til et bedre beslutningsgrunnlag.

Dersom det ikke er mulig å benytte skjemaet, kan innspill sendes på e-post til **post@nfk.no**, med kopi til **stiaje@nfk.no**. Merk e-posten: «**Innspill til NTP 2029–2040**».

Innspill som mottas gjennom Microsoft Forms, vil bli lastet ned og journalført i fylkeskommunens arkivsystem. Innspillene vil inngå i saksgrunnlaget og følge saken ved fylkestingets behandling.

Departementenes videre prosess for NTP 2029–2040

- **Før sommeren 2027**: Offentlig høring av transportvirksomhetenes svar.
- **Våren 2028**: Regjeringen legger frem stortingsmeldingen.
- **Juni 2028**: Behandling i Stortinget.

Ekstern medvirkning i NTP-prosessen

Departementene legger opp til ekstern involvering i 2026 og 2027:

- **Senhøsten 2026**: Tematiske innspillsmøter med interesse- og arbeidslivsorganisasjoner.
- **1. halvår 2027**: Regionvise dialogmøter med fylkeskommuner, de fire største byene og Sametinget, samt møter med regionalt næringsliv. Fylkeskommunen, KS og Norske Havner samordner forberedelsene knyttet til kommunale havner inn mot møte.
- **Før sommeren 2027**: Offentlig høring av transportvirksomhetenes leveranser, herunder prioriteringsoppdraget.

Prioriteringsgrunnlag

Flere av utfordringene som ble beskrevet i NTP 2025–2036 består, og utviklingen de siste årene har forsterket dem ytterligere.

Statens økonomiske handlingsrom forventes å bli mer begrenset i årene fremover, blant annet som følge av økte utgifter til forsvar og helse. Samtidig står samferdselssektoren overfor betydelig kostnadsvekst, et økende oppgaveomfang og skjerpede klima- og miljøkrav.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen er skjerpet. Transportsektoren må derfor tilpasses et mer komplekst og sammensatt risiko- og trusselbilde. Dette stiller økte krav til motstandsdyktighet, robusthet og kapasitet, samt evne til å understøtte både nasjonal og alliert militær aktivitet i Norge og Norden.

Transportsystemet i nord er preget av lange avstander, få alternative forbindelser, lav eller manglende redundans og krevende klimatiske forhold. Dette gir lav robusthet og høy sårbarhet, med betydelige konsekvenser for forsyningssikkerhet, beredskap, samfunnssikkerhet og samfunns- og næringsutvikling.

Målstruktur og strategiske prinsipper

Målstrukturen for NTP 2029–2040 skal styre utviklingen av transportsystemet gjennom overordnede mål, samt tilhørende delmål, som vist i figuren nedenfor. Den omfatter også et nytt mål om en mer motstandsdyktig transportsektor.



Strategiske hovedprinsippene fra NTP 2025–2036 videreføres:

- «*Ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, og bygge nytt når vi må*»
- «*Utnytte kapasiteten i eksisterende infrastruktur og transporttilbud bedre*»

Målstrukturen og de strategiske hovedprinsippene legges til grunn for arbeidet med Nasjonal transportplan 2029–2040, og vil blant annet være styrende for prioriteringen av ressursbruk i den videre planprosessen.

Premisser for prioriteringer

Gitt de beskrevne rammebetingelsene blir behovet for tydelige prioriteringer og effektiv ressursutnyttelse i transportsektoren ytterligere skjerpet.

Departementene etterspør innspill som viser hvordan utfordringer kan løses mer kostnadseffektivt og med høyere samfunnsøkonomisk nytte. Dette kan innebære å prioritere mindre utbedringer og fornyelsestiltak framfor store nyinvesteringer.

Det er samtidig viktig å synliggjøre hele bredden av virkemidler, inkludert regulatoriske og styringsmessige tiltak, som kan bidra til en mer helhetlig og tverrsektoriell transportplanlegging.

Med vennlig hilsen
Richard Dagsvik
Fylkesråd for samferdsel

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Hovedmottakere

Andøy kommune	Postboks 187	8483	ANDENES
Beiarn kommune	Moldjord	8110	MOLDJORD
Bindal kommune	Oldervikveien 5	7980	TERRÅK
Bodø kommune	Postboks 319	8001	BODØ
Brønnøy kommune	Rådhuset	8905	BRØNNØYSUND
Bø kommune	Veaveien 50	8475	STRAUMSJØEN
Dønna kommune	Krunhaugen 1	8820	DØNNA
Evenes kommune	Postboks 43	8539	BOGEN I OFOTEN
Fauske kommune	Postboks 93	8201	FAUSKE
Fiskeridirektoratet	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
Flakstad kommune	Flakstadveien 371	8380	RAMBERG
Forsvaret	Postboks 800, Postmottak	2617	LILLEHAMMER
Gildeskål kommune	Postboks 54	8138	INNDYR
Grane kommune	Industriveien 2	8680	TROFORS
Hábmera suohkan - Hamarøy kommune	Marie Hamsuns vei 3	8294	HAMARØY
Hadsel kommune	Rådhusgata 5	8450	STOKMARKNES
Hattfjelldal kommune	O.T.Olsens vei 3 A	8690	HATTFJELLDAL
Helgeland Interkommunalt politisk råd	Postvoks 405	8801	SANDNESSJØEN
Helse Nord RHF	Postboks 1445	8038	BODØ
Hemnes kommune	Sentrumsveien 1	8646	KORGEN

Hovedmottakere

Herøy kommune	Silvalveien 1	8850	Herøy
Hålogalandsrådet			
Indre Helgeland regionråd	Postboks 564	8601	MO I RANA
Leirfjord kommune	Skoledalsveien 39	8890	Leirfjord
LO Nordland	Nyholmsgate 15	8005	BODØ
Lofotrådet	Postboks 406	8376	LEKNES
Lurøy kommune	Rådhuset	8766	LURØY
Lødingen kommune	Postboks 83	8411	LØDINGEN
Maskinentreprenørenes Forbund	Postboks 505 Sentrum	0105	OSLO
Meløy kommune	Gammelveien 5	8150	Ørnes
Moskenes kommune	Rådhuset	8390	REINE
Narvik kommune	Postboks 64	8501	NARVIK
Nesna kommune	Movegen 24	8700	NESNA
NHO Nordland	Sjøgata 3	8006	BODØ
NordNorsk Reiseliv AS	Tollbugata 13	8001	BODØ
Norges Lastebileier-Forbund	PB 7134 St. Olavs plass	0130	OSLO
Rana kommune	Postboks 173	8601	MO I RANA
Rødøy kommune	Rådhuset	8185	VÅGAHOLMEN
Saltdal kommune	Kirkegata 23	8250	ROGNAN
Salten regionråd	Sjøgata 27	8006	BODØ
Samferdselsforum Nord	Vestfjordgata 42	8300	SVOLVÆR
Samferdselsforum Nord	Vestfjordgata 42	8003	BODØ
Sortland kommune	Postboks 117	8401	SORTLAND
Statsforvalteren i Nordland	Postboks 1405	8002	BODØ
Steigen kommune	Leinesfjord	8283	LEINESFJORD
Sømna kommune	Kystveien 84A	8920	SØMNA
Sørfold kommune	RÅDHUSET	8226	STRAUMEN
Trygg Trafikk Nordland	Fylkeshuset	8048	BODØ
Træna kommune	Postboks 86	8770	TRÆNA
Vefsn kommune	Postboks 560	8651	MOSJØEN
Vega kommune	Rørøyveien 10	8980	VEGA
Vesterålen interkommunale politiske råd	Rådhusgata11	8400	SORTLAND
Vestvågøy kommune	Postboks 203	8376	LEKNES
Vevelstad kommune	Kommunehuset	8976	VEVELSTAD
Værøy kommune	Sørland 33	8063	VÆRØY
Vågan kommune	Postboks 802	8305	SVOLVÆR
Øksnes kommune	Storgata 27	8430	MYRE

Kopi til

Odd Inge Bardal
Stian Jensen
Trond Heimtun

Vedlegg	DokID
FT-vedtakspunkter NTP 2025-2036	2086486
SD Ekstern medvirkning og prosess NTP 2029-2040	2086517

Det kongelige samferdselsdepartement
Det kongelige nærings- og fiskeridepartement

Ifølge liste

Deres ref	Vår ref	Dato
	25/5012	23. mars 2026

Informasjon om opplegg for ekstern prosess ifm. Nasjonal transportplan 2029-2040

Samferdselsdepartementet (SD) og Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) viser til brev av 28. november 2025 om oppstart av arbeidet med en ny melding om Nasjonal transportplan (NTP). Som kjent tas det sikte på at transportplanen legges frem våren 2028, og at den skal gjelde for tolvårsperioden 2029–2040.

I arbeidet med transportplanen ønsker SD og NFD å legge til rette for en åpen og transparent prosess. I tillegg til faglige innspill fra transportvirksomhetene legges det opp til å innhente innspill fra fylkeskommuner, næringsliv, organisasjoner, de største byområdene og Sametinget. Departementene vil med dette informere om hvordan vi ser for oss å legge opp prosessen for denne utadrettede forankringen av transportplanarbeidet, slik vi også varslet i brevet av 28. november.

Overordnet legges det opp til at forankringen vil skje i 2026/2027 gjennom følgende aktiviteter, i kronologisk rekkefølge:

- En serie med mindre, tematiske innspillsmøter med interesse- og arbeidslivsorganisasjoner (senhøsten 2026)
- Regionvise dialogmøter med fylkeskommunene, de fire største byene og Sametinget (1. halvår 2027). I tilknytning til disse møtene er det også aktuelt å gjennomføre møter med regionalt næringsliv
- Offentlig høring av transportvirksomhetenes svar på NTP-oppdragene (før sommeren 2027)

Postadresse	Kontoradresse	Telefon*	Avdeling	Saksbehandler
Postboks 8010 Dep 0030 Oslo postmottak@sd.dep.no	Akersg. 59 www.sd.dep.no	22 24 90 90 Org no. 972 417 904	Avdeling for styring, administrasjon og samfunnssikkerhet	Tomas Erikstad Nyblom 22 24 83 11

Det tas sikte på at de regionale dialogmøtene vil gjennomføres med utgangspunkt i følgende landsdeler:

- Nord-Norge (fylkeskommunene Finnmark, Troms og Nordland, samt Sametinget)
- Midt-Norge (fylkeskommunene Trøndelag og Møre og Romsdal, samt Trondheim kommune)
- Vest-Norge og Sørlandet (fylkeskommunene Vestland, Rogaland og Agder, samt kommunene Bergen og Stavanger)
- Øst-Norge (fylkeskommunene Telemark, Vestfold, Buskerud, Innlandet, Akershus og Østfold, samt Oslo kommune)

Vi vil også invitere KS til disse møtene. Departementene imøteser en videre dialog med KS om deres rolle i transportplanarbeidet og dialogmøtene, herunder muligheten for å bidra i en tilrettelegger- og koordinatorrolle for kommunesektorens innspill.

SD og NFD vil komme tilbake med nærmere informasjon om tidspunkt, sted og opplegg for de ulike møtene i senere invitasjoner.

Nærmere om formålet med forankringen og rammebetingelser for transportpolitikken
Formålet med den utadrettede forankringen av transportplanarbeidet er å ha en overordnet og strategisk diskusjon om utfordringer og prioriteringer nasjonalt og i deres landsdeler, fylker og byer, og hvordan transportsystemet skal utvikles fremover. SD og NFD viser i denne sammenheng også til brev til transportvirksomhetene av 23. desember 2025 om utredningsoppdrag til Nasjonal transportplan 2029–2040, jf. NTP-oppdrag 02-2025 om utfordringsbilde og mobilitetsbehov. Her er transportvirksomhetene bedt om å innhente innspill fra og etter behov ha dialog med fylkeskommunene, de ni byområdene som er omfattet av ordningen med byvekstavtaler og kommuner med viktige havner der det er relevant.

Flere av utfordringene og rammebetingelsene som ble beskrevet da regjeringen i 2024 la frem Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* er fortsatt gjeldende. Utviklingen de siste årene har forsterket flere av disse forholdene. Statens økonomiske handlingsrom fremover vil være begrenset, og det er forventninger om økte behov i andre sektorer, som forsvar og helse. Samtidig står samferdselssektoren overfor økte kostnader til flere aktiviteter. Videre er den sikkerhetspolitiske situasjonen vedvarende krevende, og arbeidet i transportsektoren må tilpasses det komplekse trussel- og risikobildet. Dette innebærer et tydeligere fokus på motstandsdyktighet, inkludert transportsystemets kapasitet og evne til å motta og understøtte nasjonal og alliert militær innsats i Norge og Norden.

Vi viser også til brev av 27. februar 2026 der SD og NFD opplyser om at regjeringen har fastsatt målstrukturen for NTP 2029–2040, hvor det tas inn et nytt mål om motstandsdyktighet i transportsektoren. I tillegg videreføres hovedprinsippene etablert i NTP 2025–2036 om å *«ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, og bygge nytt når vi må»,* og å *«utnytte kapasiteten i eksisterende infrastruktur og transporttilbud bedre».* Disse strategiske

retningsvalgene skal legges til grunn for arbeidet med NTP 2029–2040, og vil blant annet være relevante for det senere arbeidet med å vurdere ressursbruken i transportplanen.

I lys av ovennevnte rammebetingelser blir det fremover et forsterket behov for å gjøre prioriteringer og å utnytte ressursene i transportsektoren mest mulig effektivt. Vi oppfordrer derfor aktørene til å løfte frem temaer og forslag som kan bidra til at utfordringene i transportsystemet løses mer kostnadseffektivt og med økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet, f.eks. ved å prioritere mindre fornyelsestiltak og utbedringer av dagens infrastruktur, fremfor nye store utbyggingsprosjekter. Det bør også søkes å synliggjøre bredden av virkemidler, herunder regulatoriske, styringsmessige eller andre grep som kan være aktuelle for å ivareta et helthetlig og tverrsektorielt perspektiv i transportplanleggingen. I tilknytning til de regionale dialogmøtene er det særlig ønskelig at kommunesektoren legger vekt på hvordan de innenfor deres rammer og virkemidler kan bidra til at viktige nasjonale mål, herunder de transportpolitiske målene, nås.

Til de regionale dialogmøtene vil som nevnt de fire største byene inviteres til å delta. Det er en rekke kommuner ut over disse fire som også er parter i byvekstavtaler og belønningsavtaler. I landsdeler der dette er tilfelle, og/eller der det er kommuner med viktige havner, oppfordres fylkeskommunene til å ha god involvering av disse i forberedelsene til møtene, slik at deres perspektiver blir ivaretatt. Vi legger videre til grunn at fylkeskommunene, KS og Norske Havner samordner forberedelsene som omhandler kommunale havner.

Med hilsen

Tove Kristin Fløtlo (e.f.)
ekspedisjonssjef

Øystein Rembar
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi

Avinor AS
Bane NOR SF
Jernbanedirektoratet
Kystverket hovedkontoret
Nye Veier AS
Nærings- og fiskeridepartementet
Statens vegvesen

Adresseliste

Agder fylkeskommune	Postboks 788 Stoa	4809	ARENDAL
Akershus fylkeskommune	Postboks 1200 Sentrum	0107	Oslo
Bergen kommune	Postboks 7700	5020	BERGEN
Buskerud fylkeskommune	Postboks 3563	3007	DRAMMEN
Finnmark fylkeskommune	Postboks 701	9815	VADSØ
Innlandet fylkeskommune	Postboks 4404 Bedriftsenteret	2325	HAMAR
KS	Postboks 1378 Vika	0114	OSLO
Møre og Romsdal fylkeskommune	Fylkeshuset	6404	MOLDE
Nordland fylkeskommune	Fylkeshuset	8048	BODØ
Norske Havner	Postboks 1022 Sentrum	0104	OSLO
Oslo kommune - Byrådsavdeling for miljø og samferdsel	Rådhuset	0037	OSLO
Rogaland fylkeskommune	Postboks 130 Sentrum	4001	STAVANGER
Sametinget	Avjovargeaidnu 50	9730	KARASJOK
Stavanger kommune	Postboks 8001	4068	STAVANGER
Telemark fylkeskommune	Postboks 2844	3702	SKIEN
Troms fylkeskommune	Postboks 6600	9296	TROMSØ
Trondheim kommune	Postboks 2300 Torgarden	7004	TRONDHEIM
Trøndelag fylkeskommune	Fylkets hus, Postboks 2560	7735	STEINKJER
Vestfold fylkeskommune	Postboks 1213 Trudvang	3105	TØNSBERG
Vestland fylkeskommune	Postboks 7900	5020	BERGEN
Østfold fylkeskommune	Postboks 220	1702	SARPSBORG

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. Nordland fylkesting forventer at E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukt (Hålogalandsvegen) får oppstart i 2023. 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. 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. 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. 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. 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. 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: • Iverksette effektpakker for gods Bodø-Trondheim (kryssingsspor m.m.) i første del av planperioden. • Ferdigstilling av ERTMS. • 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). • 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. • NTP må følge opp KVU Green med en grønn strategi som tilrettelegger for piloter og faser ut fossil diesel også på Nordlandsbanen innen 2030. • Tilpasse moderne, effektive og miljøvennlige terminaler med tilstrekkelige kapasitet langs Nordlandsbanen i takt med transportbehov. • 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. • Tilrettelegge for trygge og effektive på- og avstigningsperronger og tilkomstveger ved Lønsdal, Bolna og Rognan. • Videreutvikle Saltenpendelen med styrking av rutetilbud, økt frekvens og kapasitet, og minst tre nye krysningsspor på strekningen Saltdal - Bodø. • Etablere togpendel (Helgelandspendel) på strekningen Trofors, Mosjøen og Mo i Rana, med et godt tilpasset rutetilbud, frekvens og kapasitet. • Styrking av regiontogtilbudet Trofors-Bodø. • God og stabil tilgang til internett/WIFI. • Anskaffe nye, moderne og miljøvennlig togmateriell med tilstrekkelig kapasitet, og som er godt tilpasset for arbeids- og fritidsreiser. • Utvide nødvendige tiltak for å forebygge rein- og viltpåkjørsler.
2	Ofotbanen: • Utbygging av dobbeltspor fra Narvik til riksgrensen i løpet av planperioden 2025-2036. • På kort sikt minst to nye krysningsspor, henholdsvis ved Søsterbekk (prio. 1) og «Horsontalen» (mellom Rombakk og Katterat, prio. 2) senest innen 2027. • Øke aksellast for å øke togvekten og kapasitet på banen. • Ferdigstilling av ERTMS. • Tilpasse moderne, effektive og miljøvennlige godsterminal i takt med transportbehov. • God og stabil tilgang til internett/WIFI. • Anskaffe nye, moderne og miljøvennlig togmateriell med tilstrekkelig kapasitet, og som er godt tilpasset for arbeids- og fritidsreiser.
3	Nord-Norgebane: 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. 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.