

Regional transportplan Nordland 2022-2033

- Forslag Planprogram

Innhold

1. Regional transportplan Nordland 2022-2033	1
1.1 Bakgrunn	1
1.2 Formål	2
1.3 Utfordringer og muligheter.....	2
1.4 Organisering av arbeidet med planprogrammet	3
1.5 Virkninger av planen	4
1.6 Konsekvensutredning.....	5
2. Rammer for planarbeidet	6
2.1 Nasjonale og regionale føringer.....	6
3 Planstruktur.....	7
3.1 Struktur	7
3.2 Målstruktur	7
3.3 Kunnskapsgrunnlag og utviklingstrekk.....	7
3.4 Handlingsprogram og økonomiplan	7
4 Plantema	8
4.1 Fylkesvegnettet.....	8
4.1.1 Trafikksikkerhet.....	9
4.1.2 Drift, vedlikehold og investeringer i fylkesvegnettet.....	10
4.1.3 Kritiske vegobjekter på fylkesvegnettet	11
4.1.4 Skredsikring.....	13
4.1.5 Omkjøringsveger	13
4.1.6 Servicetilbud langs vegnettet.....	14
4.1.7 Næringstransporter	14
4.2 Mobilitet og kollektivtransport, og det grønne skiftet	15
4.2.1 Kollektivtransport	15
4.2.2 Kombinert mobilitet.....	16
4.2.3 Sykkel og gange.....	17
4.2.4 Samordnet areal- og transportplanlegging.....	17
4.2.5 Tilrettelegging for drosjenæringen	18
4.2.6 Det grønne skifte i kollektivtransporten.....	18
4.3 Teknologi og digitalisering	21
4.4 Finansiering.....	21
4.4.1 Statlige tilskuddsordninger	22
4.4.2 Bompenger.....	22
4.4.3 Ferjeavløsning.....	22

4.5 Nasjonale ansvarsområde.....	23
4.5.1 Riks- og europaveger	23
4.5.2 Jernbane.....	24
4.5.3 Luftfart	24
4.5.4 Sjøtransport	24
5 Organisering, prosess og medvirkning.....	26
5.1 Organisering av arbeidet med Regional transportplan	26
5.2 Medvirkning	28
5.2.1 Medvirkning fra offentlige instanser og interesseorganisasjoner	28
5.2.2 Medvirkning fra allmenheten	28
5.3 Framdrift	28

1. Regional transportplan Nordland 2022-2033

1.1 Bakgrunn

Regional transportplan Nordland er en regional plan etter plan- og bygningsloven (Pbl). Ifølge Pbl § 8-2 skal regional plan legges til grunn for regionale organ sin virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen. Det innebærer at et gyldig planvedtak skaper forpliktelser for offentlige myndigheter og organ til å følge opp og gjennomføre planen.

Arbeidet med rullering av Regional transportplan Nordland er i gang, og vil gjelde for perioden 2022-2033.

Dette er forslag til planprogram for Regional transportplan Nordland (RTP). Planprogrammet skal sendes ut på offentlig høring før det vedtas i fylkesrådet.

Vanligvis kommer den formelle bestillingen av en RTP gjennom Regional planstrategi. Grunnet forsinkelse av arbeidet med planstrategien vedtok fylkestinget i (143/2020) at arbeidet med RTP kunne starte opp selv om det ikke foreligger en slik bestilling i regional planstrategi. I saken gjorde fylkestinget følgende vedtak:

«Nordland fylkestinget vedtar oppstart av «Regional transportplan Nordland 2022-2033» i henhold til plan- og bygningslovens kap. 8.»

Regional planstrategi legger føringer for arbeidet med alle regionale planer. Planstrategien er et fundament som RTP må bygge på. De langsiktige mål og prioriterte satsinger som planstrategien omtaler er uttrykk for felles mål og satsinger for fylkeskommunen og Nordlandssamfunnet. Disse vil bli fulgt opp i denne RTP.

I høringsutkastet til den regionale planstrategien er det formulert seks langsiktige utviklingsmål, og nedenfor listes opp mål som direkte har føringer for transportsektoren:

Mål 1:	Attraktive og inkluderende samfunn med god kultur-, service- og tjenestetilbud for alle.
Mål 2:	Innovativt og bærekraftig næringsliv og industri som bidrar til grønn omstilling.
Mål 4:	Effektiv, trygg og miljøvennlig infrastruktur som dekker innbyggernes, reisendes og næringslivets behov.

Gode transportløsninger er avgjørende for å bygge attraktive og inkluderende samfunn slik at bosettingsmønsteret i fylket kan styrkes og virke sammen. For å få til de nødvendige klimagassreduksjonene er alternative energiløsninger i transportsektoren nødvendig. Næringslivet i Nordland kan ikke eksistere uten kontakt med omverden, og dermed gode og effektive transportløsninger. Den regionale planstrategien har prioriterte satsinger for transportsektoren fram mot 2024. Det er å tilrettelegge for miljøvennlig og trygg transport og infrastruktur som binder lokalsamfunn, regioner og landsdeler sammen. Denne satsingen må ses i sammenheng med satsingen på å tilpasse transportsektoren til et lavutslippssamfunn med minimale negative klima- og miljøkonsekvenser.

Den strategiske satsingen «Fra kyst til marked» vil være et viktig grunnlag i utarbeidelse av RTP. Nordland er rik på ressurser både i innland og langs den lange kysten. Det er derfor viktig at

infrastrukturen settes i stand til, på en best mulig måte, å transportere disse ressursene på en effektiv og forutsigbar måte for å skape verdier og velferd.

1.2 Formål

Formålet med RTP er å sikre en ønsket utvikling innen transportsystemet i fylket. RTP skal formulere ambisiøse og realistiske mål, strategier og tiltak som gir føringer for et framtidig godt transportsystem for innbyggere, reisende, næringsliv - både i byene, sentrene, tettstedene og i distriktene.

1.3 utfordringer og muligheter

Ved inngangen til 2021 var det registrert 240.345 innbyggere i Nordland. For andre året på rad har man befolkningsnedgang i Nordland, og nedgangen på nærmere 900 nordlendinger var helt likt som året før. Nordland har nå like mange innbyggere som for 35 år siden. Sentraliseringen i fylket fortsetter, der flere flytter fra omlandskommuner til byområdene eller ut av fylket. Det er en sterk økning i andelen eldre i Nordland, og som slår først og sterkest inn i de tynneste befolkede delene av fylket. Å beholde og tiltrekke seg yngre aldersgrupper vil være avgjørende for fylkets og distriktenes framtid.

For å skape levende og bærekraftige byer og lokalsamfunn i hele Norge er man avhengig av et næringsliv som opprettholder og skaper nye lønnsomme arbeidsplasser. Næringslivet og offentlig sektor bidrar sammen med mange og verdifulle arbeidsplasser, men har også mange andre roller i byene og i distriktene.

Bosetting, sysselsetting og verdiskaping i Nordland er i stor grad knyttet til naturressurser som sjømat, reise- og opplevelser, mineraler, kraftkrevende industri, vannkraft, maritime, olje og gass, bygg og anlegg m.m. Ifølge Indeks Nordland 2020 er Nordland et fylke som leverer godt på verdiskaping, eksport og omsetning i næringslivet. Næringslivet i Nordland går godt, og folk bor der verdiene er og skapes. Det gjør sterke bedrifter og levende lokalsamfunn til konkurransefortrinn for Norge. Det er innovative bedrifter, sterke næringsmiljøer, kunnskapsmiljøer, arbeidsplasser og utdanningssystemer over store deler av fylket. Dette er styrker som Nordlandssamfunnet må bygge videre på.

I perioden 2016 til 2020 har det blitt nærmere 700 flere sysselsatte i Nordland. Den lave økningen forklares ved at 1.259 personer har mistet jobben i 2020 som følge av pandemien (Indeks Nordland, årgang 2021). Det forventes vekst i sysselsettingen etter at pandemien er over og når økonomien etter hvert normaliseres.

Tilgangen på nok og relevant arbeidskraft er en gjennomgående utfordring i fylket. Mange virksomheter klarer ikke å utløse potensialet sitt full ut fordi det er krevende å beholde og rekruttere relevant arbeidskraft og kompetanse. Denne situasjonen svekker virksomhetenes muligheter for vekst og omstilling og lokalsamfunnenes forutsetninger for god og vekstkraftig utvikling. For kommunene innebærer rekrutteringsutfordringene at det kan være vanskelig å tilby likeverdige velferdstjenester som innfrir innbyggernes behov og krav.

Nordland består av et stort geografisk område og krevende topografi med ulike transportutfordringer knyttet til de ulike delene av fylket. Gode transportsystemer som veg, buss, båt, tog og fly er helt avgjørende for næringsliv og offentlige virksomheter, bosetting, arbeidspendling og fungerende samfunnsliv – både i by og bygd, og som binder dem effektivt sammen. Dette er viktige forutsetninger for regionforstørring gjennom å innlemme flere mindre regioner som skal kunne skape en større region med et variert og effektivt arbeidsmarked og gode servicetilbud, og derigjennom øke mulighet for videre vekst i regionen.

Fylkeskommunen er en sentral aktør for utviklingen av velfungerende transportsystem. De samfunnsmessige utfordringene knyttet til transport er store og ønskene om nye satsinger innen transportsystemet er mange. Samtidig er handlingsrommet i nasjonal og fylkeskommunal økonomi begrenset fremover. Dette stiller store krav til effektiv, smart og målrettede bruk av ressursene på transportområdet.

Fylkeskommunen har ansvar for forvaltning, planlegging, drift, vedlikehold og fornying/investering av fylkesvegnettet. Videre har fylkeskommunen ansvaret for rutetransport som buss, hurtigbåt, ferje og kystgodsruten. I tillegg tildeler fylkeskommunen løyver for drift av buss, båt, ferje og drosje, og har ansvaret for skoletransport og annen tilrettelagt transport (TT-transport).

Transportsektoren står overfor store teknologiske skifter som har potensial til å endre transporten av folk og gods og infrastrukturen på en grunnleggende måte. Teknologitvillingen åpner opp for hvordan ressursene i transportsektoren kan brukes mer bærekraftig, effektiv, tryggere, fremtidsrettet og føre til mer brukervennlige transportløsninger.

Koronapandemien som rammet Norge og verden i 2020 medførte drastiske tiltak for å begrense smitten. Tiltak som begrenser befolkningens mobilitet, oppfordring til redusert reiseaktivitet, særlig med kollektivtransport, og en generell oppfordring til mindre sosial kontakt, har påvirket antall reisende.

Pandemien kan gi en langvarig og kanskje permanent effekt på befolkningens reisevaner, samt at flere også for framtiden trolig vil benytte seg av hjemmekontor og digitale møter.

Det må påberegnes at det vil ta tid før antall reisende er på samme nivå som før pandemien på grunn av endrede reisevaner. Flere vil nok også for framtiden benytte seg av alternativer som mindre motoriserte kjøretøy som el-sykler/el-sparkesykler, ordinære sykler, bil osv. Dersom flere velger privatbilen vil det gjøre det svært vanskelig å innfri Norges ambisiøse miljø- og klimaforpliktelser.

Det kan også være grunn til å anta at økt bruk av netthandel reduserer den daglige handelen i byer og tettsteder, men samtidig vil dette kunne føre til permanent økning i varetransport og annen fordeling av godsstrømmer mellom transportformer og geografiske områder. Det er imidlertid svært vanskelig per nå å anslå det eksakte omfanget av hvordan pandemien, og andre trender, vil påvirke transportarbeidet i Nordland på sikt.

RTP skal peke på hvordan en skal løse dagens transportutfordringer, og hvordan vi skal møte morgendagens utfordringer. Planen er 12-årig og må derfor ha et langsiktig perspektiv. Planen skal revideres hvert fjerde år for å sikre at den holder seg over tid.

1.4 Organisering av arbeidet med planprogrammet

Alle regionale planer skal i henhold til Plan- og bygningsloven utvikles ved at en først utarbeider et planprogram. Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, valg av temaer og behovet for utredninger. Forslag til planprogram behandles av Fylkesrådet og sendes ut på høring i minimum seks uker, med bred kunngjøring i ulike medier og elektroniske brev. Etter høring og offentlig ettersyn vil alle innspill til planprogrammet bli merknadsbehandlet. Det endelige forslaget til planprogram legges frem for behandling i Fylkesrådet.

Det faglige arbeidet med planprogrammet koordineres av avdeling for Transport og infrastruktur, og skjer i tett dialog med de øvrige avdelingene i fylkeskommunen. Det har vært avholdt to møter med kommuner, Interkommunalt politisk råd, næringsliv, arbeidsliv og andre interesseorganisasjoner for å få kunnskap om utfordringsbildet i transportsystemet i fylket i tidlig fase. Planprogrammet vedtas ettersommeren 2021.

1.5 Virkninger av planen

RTP er en langsiktig regional strategiplan for utvikling av transportsektoren i Nordland. RTP skal utarbeide mål for relevante deler av transportsystemet, samt strategier og tiltak som viser hvordan målene skal følges opp.

I følge Pbl formål i § 1-1 skal det fremme bærekraftig utvikling til det beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner. Alle tre dimensjoner av bærekraft skal dekkes i RTP, både sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft.

Fylkeskommunen er en viktig aktør for å realisere bærekraftsmålene i Norge. Fylkeskommunen er nærmest befolkningen, lokale bedrifter og organisasjoner. Samtidig er fylkeskommunen ansvarlig for mye av den sosiale, fysiske infrastrukturen og transporttilbudet som påvirker befolkningens levekår og utviklingsmuligheter.

Med nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2019), forventer regjeringen at fylkeskommunen legger FNs bærekraftsmål til grunn for samfunns- og arealplanleggingen. Flere av delmålene under FNs bærekraftsmål berører transport direkte.



Figur 1. FNs bærekraftsmål

I de nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging er transport et av de viktige temaene som blir tatt opp. Regjeringen forventer at:

- Fylkeskommunene og kommunene legger til rette for vekst og utvikling i kompakte og klart avgrensede byområder gjennom regional bolig-, areal- og transportplaner. Planene fastsetter regionalt utbyggingsmønster, senterstruktur og hovedtrekk i transportsystemet.
- Fylkeskommunene og kommunene legger til rette for videre utbygging av et godt samferdselsnett i hele landet.
- Fylkeskommunene og kommunene legger til rette for høy arealutnyttelse i byområder gjennom fortetting og transformasjon med kvalitet i omgivelsene, med vekt på arkitektur, byrom, kulturmiljøer, grønnstruktur og andre miljøverdier. Lokalisering av boliger, service,

handel og andre arbeidsplass- og besøksintensive virksomhet vurderes i sammenheng med eksisterende eller framtidige kollektivknutepunkt.

- Fylkeskommunene og kommunene legger til rette for sykling og gange i byer og tettsteder, blant annet gjennom trygge skoleveier, ved å planlegge for gange og sykling fra kollektivknutepunkt og ut til friluftsområder, og for transportløsninger for grupper som er mindre mobile.
- By- og omlandskommuner, sammen med fylkeskommunene, videreutvikler samarbeidet om transport på tvers av administrative grenser der dette bidrar til effektiv ressursbruk, næringsutvikling, bosetting og sosial bærekraft i ulike deler av fylket.

Dette er forventninger til arbeidet med RTP og til det oppstartede arbeidet i Nordland fylkeskommune med regional plan for arealforvaltning. For å komme de nasjonale forventningene i møte må begge regionale planer samordnes på en god måte.

1.6 Konsekvensutredning

RTP skal, som tidligere nevnt, være en overordnet og strategisk plan for måloppnåelse innen ulike transportrelaterte tema, og vil dermed være en viktig del av bakgrunnsmateriale til planer for konkrete samferdselsprosjekter. RTP skal ikke vurdere konkrete arealdisponeringer for utbygging av transportinfrastruktur, men skal kun utrede framtidig fylkesvegnettstruktur, gang-/sykkelveger og annen fylkeskommunal infrastruktur på et overordnet nivå. For eksempel vil mål og strategier i RTP kunne peke på hvilken rolle ei fylkesvegstrekning skal fylle og i hvilken grad den skal prioriteres, men ikke avgjøre trasévalg, vegstandard, kryssutforming eller arealbruk knyttet til vegprosjektet.

I den grad RTP omtaler framtidig utbygging, vil det være knyttet til annet plan- og utredningsarbeid. Konsekvensvurdering vil bli tatt hensyn til i den videre planprosessen for konkret prosjekt, der KUPlikten gjelder.

RTP vil ikke legge direkte føringer for konkret arealbruk, og vil dermed heller ikke utløse krav om konsekvensutredning etter Pbl. § 8-3. Slike føringer vil komme frem i fylkeskommunens Regional plan for arealforvaltning, som er under utarbeidelse. Planen vil være et verktøy for en arealpolitikk for by- og regionsentrene og transportplanlegging, og som fremmer bærekraftig utvikling og vekst i Nordlandssamfunnet.

2. Rammer for planarbeidet

2.1 Nasjonale og regionale føringer

For at en regional plan skal være gjeldende må den følge en rekke føringer fra både nasjonalt og regionalt hold. Under er de viktigste føringene for arbeidet med RTP for Nordland listet opp.

Nasjonale føringer	Regionale føringer
– FNs bærekraftsmål	– Politisk plattform 2019-2023
– Nasjonal transportplan 2018-2029 og 2022-2033	– Fylkesplan 2013 - 2025
– KVVU transportløsninger i Nord-Norge	– Et bærekraftig Nordland – Planstrategi for samarbeid og grønn omstilling 2021-2024
– Nasjonal gåstrategi 2012	– Internasjonal strategi 2016-2020
– Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023	– Handlingsplan for universell utforming 2018 - 2021
– Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023	– Strategi for stedsutvikling
– Statlig planretningslinjer for samordnet bosted-, areal- og transportplanlegging 2014	– Regional plan for by- og regionsenterpolitikk 2017-2025
– Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning 2018	– Regional plan - Klimautfordringene i Nordland, 2011-2020
– Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021	– Kilder til livskvalitet - Regional folkehelseplan Nordland 2018-2025
	– Industristrategi for Nordland
	– Strategi for reiseliv- og opplevelsesnæringer i Nordland 2017-2021
	– Mineralstrategi for Nord-Norge
	– Nordområdestrategi vedtatt av Nordland fylkesting februar 2018
	– Regional plan for arealforvaltning
	– <u>Fra kyst til marked:</u> Nord-Norges fylker står samlet om strategi for utvikling av transportsystemet i landsdelen. Høy verdiskaping og samfunnsutvikling i landsdelen er av nasjonal betydning. Dette krever et transportnettverk som er fremkommelig, trygt og tilpasset overgang til lavutslippssamfunnet.
	– <u>Omlegging til grønt skifte i kollektivtransport:</u> Utvikling av nye, smartere og klimavennlige transportløsninger, økt satsing på kollektivtransport, sykkel og gange.

Nasjonalt transportplan (NTP) er regjeringen sin plan for hvordan en skal arbeide i retning av det overordnede og langsiktige målet i transportpolitikken, som er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Målstrukturen til NTP 2022-2033 ser slik ut:



Figur 2 Målstrukturen til NTP 2022-2033

3 Planstruktur

3.1 Struktur

Planen vil innledningsvis belyse status og generelle utviklingstrekk innenfor relevante områder for framtidig utvikling av transportsystemet. I kapittel 4 gis en oversikt over aktuelle plantema som skal inngå i RTP. Med bakgrunn i dette identifiseres utfordringer og formulere målsetninger. Målsettingene skal følges av strategiske vurderinger og konkrete tiltak i handlingsprogram knyttet til plantema.

3.2 Målstruktur

Det bør utarbeides et felles overordnet mål som gjelder for hele planen. I tillegg bør det utarbeides hovedmål innenfor hvert av plantemaene, og som igjen deles opp i flere delmål og strategier.

For å kunne vurdere måloppnåelse i RTP er det hensiktsmessig med indikatorer som kan måle utviklingen innen de ulike plantemaene over tid der det er praktisk mulig. Dette rapporteres i tilknytning til økonomiplanarbeidet.

3.3 Kunnskapsgrunnlag og utviklingstrekk

I forbindelse med planarbeidet skal det utarbeides et oppdatert kunnskapsgrunnlag. Kunnskapsgrunnlaget skal omhandle den trafikale situasjonen i Nordland, og skal blant annet bestå av:

- Demografiske utviklingstrekk i Nordland
- Klimagassutslipp på transport
- Passasjerutvikling på kollektivtransporten
- Næringsliv i Nordland
- Oversikt over viktige transportkorridorer for innbyggere, reisende og næringslivet
- Status infrastruktur og transport
- Teknologiske trender innen mobilitet

3.4 Handlingsprogram og økonomiplan

Til alle regionale planer skal det utarbeides et handlingsprogram, jf. Pbl. § 8-1. Handlingsprogrammet er RTP sin gjennomføringsplan i tolvårsperioden, fordelt i to seksårs-perioder. Handlingsprogrammet beskriver hvilke tiltak som skal gjennomføres i perioden for utvikling, drift, vedlikehold og investeringer innen transportinfrastrukturen, drift og utvikling av kollektivtransport og mobilitet, samt å vise hvordan man skal bidra til å nå de transportpolitiske målene til fylkeskommunen.

Handlingsprogrammet vil være en del av grunnlaget for fylkeskommunens økonomiplan- og årsbudsjettprosess. Det legges opp til årlig rapportering.

4 Plantema

Gjennom ulike plantema vil det presenteres en beskrivelse av formålet med plantemaet og utfordringsbildet. Det er flere grensesnitt mellom de ulike plantemaene, slik som at temaene trafiksikkerhet, universell utforming, miljø og bo- og arbeidsmarkedsregioner vil være gjennomgående i hele RTP. Fylkeskommunen sine direkte ansvarsområder skal være hovedtema. For andre tema spiller RTP en viktig rolle som formidler av fylkeskommunal politikkutforming inn mot plan- og vedtaksprosesser på andre forvaltningsnivå.

Aktuelle plantemaer som særlig blir viktig å omtale i RTP er:

Plantema	Kommentar
Trafiksikkerhet	Inngår i flere plantema
Klima og miljø	Inngår i flere plantema
Universell utforming	Inngår i flere plantema
Bo- og arbeidsmarkedsregioner	Inngår i flere plantema
Fylkesvegnettet	
Mobilitet og kollektivtransport	
Gående og syklende	
Næringstransporter	
Samordnet areal- og transportplanlegging	Inngår i flere plantema
Teknologi og digitalisering	Inngår i flere plantema
Finansiering	Inngår i flere plantema
Nasjonale ansvarsområder	

Utredningsbehov:

Kunnskapsgrunnlag til RTP vil basere seg på eksisterende interne og eksterne utredninger/faktagrunnlag, samt vurdere oppdateringer ved behov i den utstrekning dette lar seg gjøre innenfor tids- og ressursramme.

4.1 Fylkesvegnettet

Nordland fylkeskommune har ansvaret for forvaltning, drift, vedlikehold og utbygging av 4.043 km fylkesveg og 128 km gang-/sykkelveg. Fylkesvegene og ferjesambandene binder Nordlandssamfunnet sammen, og er av stor betydning for innbyggere, næringsliv, besøkende og gjennomgangstrafikk. Fylkesvegene varierer mye med tanke på standard, funksjon og trafikkmengde. Mange fylkesveger er bygget for en annen funksjon og trafikkmengde enn dagens, og det er et stort investeringsbehov på mange fylkesveger for å få dem oppgradert til å dekke dagens og fremtidens behov. Forfall og vedlikeholdsetterslep på fylkesvegnettet er anslått til minimum 9 mrd. kr. Dette er kostnader som er beregnet for å bringe vegnettet opp til en standard da vegnettet ble bygget, men som ikke omfatter oppgradering til dagens vegnormalstandarder med tanke på trafiksikkerhet og framkommelighet. Estimater på vedlikeholdsetterslepet er gjort med bakgrunn i en beregning fra 2012. I nasjonal transportplan signaliserer regjeringen at det skal gjøres en ny kartlegging av vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet.

Fylkesvegnettet omfatter følgende:

Objekt	Lengde, i km	Antall
Fylkesvegnettet	4.043	
Herav grusveg	101	
Gang- og sykkelveger	128	
Tunneler omfattet av tunnsikkerhetsforskriften	59	26
Øvrige tunneler	22	28
Bruer	29	995
Busstopp/-holdeplasser		4.041
Ferjesamband		23
Ferjekai		66

4.1.1 Trafikksikkerhet

Formål

Selv om ulykkestallene over tid har gått ned i Nordland, er trafikkulykker fortsatt et alvorlig samfunnsproblem som krever målrettet og systematisk arbeid over tid.

Fylkeskommunen er en sentral aktør i trafikksikkerhetsarbeidet, med ansvar for over 4.000 km fylkesveg og kollektivtransport, inkludert skoleskyss. Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket etter veitrafikkloven, og dette gjøres blant annet gjennom fylkets trafikksikkerhetsutvalg (NFTU). Fylkeskommunen er regional planmyndighet og har ansvar for regional planlegging etter Pbl., og er ansvarlig for videregående opplæring. Fylkeskommunen har også et lovhemlet pådriver- og samordningsansvar i forbindelse med folkehelsearbeidet i fylket.

Trafikksikkerhetsarbeidet i Nordland bygger på den nasjonale nullvisjonen som sier at vi skal ha null drepte og hardt skadde i trafikkulykker i Norge. Det er et ambisiøst mål.

RTP skal bidra til å samordne trafikksikkerhetsarbeidet i fylkeskommunen, og skal ha fokus på fysiske tiltak på vegnettet, holdningsskapende arbeid og opplæring, kontrollvirksomhet og samordning av trafikksikkerhetsarbeidet. Dette må gjøres i nært samarbeid med andre organer som statlige, kommunale, næringsliv, frivillige organisasjoner og privatpersoner.

Utfordring

Ulykkesbildet i Nordland er sammensatt, og det vil forekomme svingninger i ulykkestall fra år til år. Den offisielle statistikken over trafikkulykker er mangelfull, og det eksisterer en del mørketall hvor blant annet mindre eneulykker ikke alltid registreres. Det er derfor viktig å følge med på ulykkesutviklingene, få oversikt og kunnskap om årsakene til ulykkene.

Nullvisjonen er konkretisert i nasjonale etappemål for trafikksikkerhet, og for Nordland fylke er det nasjonale målet maksimalt 18 drepte og hardt skadde på Nordlandsvegene i 2030 (målkurve)¹. Målet gjelder for all trafikk på offentlige veger. Det var 40 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Nordland i 2019, mens etappemålet var 33. Antall drepte og hardt skadde lå dermed over i forhold til målkurven. Antall ulykker med drepte og hardt skadde i Nordland har, i likhet med resten av landet, hatt en klar nedgang de siste 20 årene. De siste årene har imidlertid utviklingen i Nordland flatet ut, mens antallet ulykker har fortsatt å gå nedover på landsbasis. Selv om naturlige svingninger vil skje, er det viktig at man i Nordland forsterker trafikksikkerhetsarbeidet i årene fremover for å nå målsetningene.

De dominerende ulykkestypene på fylkesvegene i Nordland er utforkjøringer, møteulykker og ulykker som involverer myke trafikanter.

Ulykkesbildet i byene og de større tettstedene skiller seg fra mer spredte strøk med å ha en større del ulykker med myke trafikanter, og mindre del utforkjøringer. I tråd med nasjonale folkehelse- og klimamål blir det jobbet med å få flere til å sykle og gå i hverdagen. Dette blir en av de viktigste utfordringene for trafiksikkerhetsarbeidet i årene som kommer, da flere myke trafikanter gir flere sårbare trafikanter. Som del av dette arbeidet er det nødvendig å øke kunnskapen om og bedre registrering av ulykker på sykkel.

4.1.2 Drift, vedlikehold og investeringer i fylkesvegnettet

Formål

Drift er det daglige arbeidet på vegnettet for å ivareta fremkommelighet og trygghet til trafikantene, samt kontroll med alle de ulike vegobjektene. *Vedlikehold* er arbeid som er nødvendig over tid for å opprettholde kvaliteten på veg, bruer, tunneler, kaier og øvrig vegutstyr, dvs. de tiltak som er nødvendig for å sikre vegnettet som helhet fungerer etter hensikten i forutsatt levetid. Når levetiden er utløpt, eller manglende vedlikehold har ført til et omfattende forfall, må dette tas igjen ved ekstraordinært vedlikehold, eller med investeringsmidler for å øke standarden opp til dagens krav.

Det er viktig at vegkapitalen får en forvaltning som Nordlandssamfunnet er tjent med, og at vedlikeholdsetterslepet kommer under kontroll.

Ferjene er en viktig del av transportsystemet i fylket, og er en del av vegnettet. Ferjene har en viktig funksjon med å knytte fylket sammen. Samtidig er ferjer en viktig barriere, både for innbyggere og næringslivet, på grunn av begrenset kapasitet, rutefrekvens, regularitet og åpningstider.

Utfordringer

En stor del av fylkesvegnettet har smal og svingete veg med dårlig bæreevne og flaskehals, og er ikke i samsvar med befolkningens og næringslivets krav til framkommelighet. Det forventes økt trafikk- og godsmengder innen flere sektorer og innen ulike geografiske områder i fylket.

Drift og vedlikehold av fylkesvegene blir utført av innleide entreprenører etter anbud, og kontraktsprisene er økende. Økte kostnader til drift av fylkesvegene vil gå på bekostning av vedlikeholdstiltak.

Framtidens klima vil gi mer nedbør, hyppigere styrtregn, flere flommer og mer skred – både jordskred og snøskred, og skred på nye steder. Det vil også føre til oftere springflo og ekstrem vind. Alt dette øker risikoen for skade på transportinfrastrukturen. I tillegg har mange av vegstrekningene manglende dreneringskapasitet og som virker til å eskalere forfallet på fylkesvegnettet.

Klimaendringer stiller også nye utfordringer til infrastruktureieren når det gjelder forutsigbar, effektiv og trygg trafikkavvikling. Spesielt knyttet til vinterdrift, responstid og beredskap.

Konsekvensene av forfallet på vegnettet kan gi restriksjoner for kjøretøyenes (vekt/lengde) bruk av vegnettet (vegkropp, bru, tunnel eller ferjekai). Forfallet kan påvirke både trafiksikkerhet og framkommelighet negativt, samt at det er dårlig økonomi i å la tilstanden bli så dårlig at det vil kreve mer omfattende og dyrere tiltak for å sette vegobjektene i stand igjen.

Store deler av fylkesvegnettet har lave trafikkmengder, og mange steder er det ikke full oppgradering av strekningen som er nødvendig for å gi effekt for framkommelighet og trafikksikkerhet, men mindre utbedringer, fjerning av flaskehals og strekningsvise forsterkningstiltak.

4.1.3 Kritiske vegobjekter på fylkesvegnettet

Formål

Bruer, tunneler og ferjekaier sikrer trafikantene god og effektiv framkommelighet på fylkesvegnettet. Samtidig er disse viktige elementene sårbare punkt og som har særlig behov for godt vedlikehold. For dårlig vedlikehold kan føre til restriksjoner for tungtransport og i verste fall stengte veier. Dette kan ramme innbyggerne og næringslivet svært hardt.

Utfordringer

Tunneler:

Det finnes 52 tunneler på fylkesvegene i Nordland, med en samlet lengde på 78,7 km. Mange av tunnelene er gamle og har behov for opprusting. Fylkeskommunen er pålagt å innfri krav knyttet til sikkerhet i tunnelene innen 2025 (tunnelsikkerhetsforskriften), med Statens vegvesen har foreslått å åpne for å forlenge fristen ytterligere, frem til 2031. Det er 26 fylkesvegtunneler i Nordland som må utbedres for å oppfylle sikkerhetsforskriften, til en samlet kostnad på om lag 2 mrd. kr. Det er svært ressurskrevende å få gjennomført disse utbedringene innen tidsfristen.

Bruer:

Nordland har mange fylkesvegbruer, både i ulike størrelser, utforming og funksjon. En betydelig andel av bruene har stort vedlikeholdsetterslep, stort standardsetterslep og er en flaskehals for trafikken. Generelt er disse bruene karakterisert ved at kapasiteten/bæreevnen er fullt utnyttet, er smale, utforming og detaljering er ikke gunstig for å begrense vedlikeholdskostnadene, og bestandighet mot salt er ikke tilfredsstillende.

Det er et stort behov for utskifting eller utbedringstiltak av bruene ut over ordinært vedlikeholdsbudsjett. Man kan forvente at uforutsette hendelser kan oppstå, og at man på relativt kort varsel kan bli tvunget til økonomiske omprioriteringer for å gjennomføre akutte tiltak. Dette for å unngå stengning eller begrenset trafikkavvikling på bruene, og som i verste fall kan oppstå brudd i veglenken.

Ferjekaier:

Nordland er et av de store ferjefylkene i landet, og vil være det i overskuelig framtid. Nordland fylkeskommune eier over 60 ferjekaier, og det er flest kaier på Helgeland. Mange av ferjekaiene er gamle og tilpasset et helt annet trafikkgrunnlag og ferjestørrelser enn i dag. Det er også et stort etterslep av vedlikeholds-mudring ved innseilingsleder og i ferjebåser. Fylkeskommunen vil også satse på lav- og nullutslippsferjer på flere av sambandene i Nordland i tiden fremover. Det er ønskelig fra fylkeskommunen om å benytte egne kaier i så stor utstrekning som mulig for hurtigbåtene. Det er derfor behov for å oppgradere og bygge nye ferjekaier som bedre tilpasser nye og større miljøferjer, økt trafikkgrunnlag, ladestasjoner og tilhørende infrastruktur på land, samt til hurtigbåter.

Knutepunkter, holdeplasser og skoleveg:

Formål

Vegeiere som stat, kommune og fylke har ansvar for at viktige knutepunkter og holdeplasser for kollektivtransport langs vegnettet skal være lett tilgjengelig for alle og trygge for kollektivreisende. Viktige tiltak vil blant annet være universell utforming og trafiksikkerhetstiltak. Dette er vesentlig forutsetning for å få flest mulig til å benytte seg av kollektivtilbudet og legge til rette for mobilitet.

Det er et mål om at flest mulig av persontransport skal tas med kollektiv, gange og sykkel i byene og større tettsteder. Det er viktig å legge til rette for trafiksikre skoleveger og godt tilrettelagte bussholdeplasser og knutepunkter i hele fylket.

Utfordringer

Nordland fylke har flere kollektivknutepunkter, og noen av disse er definerte som regionale knutepunkter. Knutepunktene i fylket har varierende kvalitet, og noen har behov for vedlikehold/oppgradering og universell utforming. Flere av knutepunktene er kun deler av de samlede knutepunktene utbedret med universell utforming.

I Nordland er det registrert om lag 4.000 bussholdeplasser langs fylkesvegnettet. Bussholdeplassene er bygd over mange år med ulike standarder, og framstår med et rikt mangfold av løsninger. Holdeplassutformingene spenner fra et enkelt holdeplasskilt i grøfta, via smale og korte lommer med og uten skilt, til nyere holdeplasser bygd etter dagens vegnormaler/håndbøker. Det er behov for å bedre trafiksikkerhet på flere av holdeplassene rundt omkring i fylket.

Trafiksikre skoleveger er viktig for barn og unge. Skolevegene har ikke alltid vært like godt prioriterte over tid. I byer og tettsteder finnes det i dag i hovedsak tilbud for å gå og sykle til skolen. Mange av gang- og sykkelvegene ble bygget for flere ti-år siden, og kravet/behovet til vedlikehold og ombygging er omfattende. For å få flere barn og unge til å gå eller sykle til skolen bør det sees nærmere på hvordan det kan legges til rette for gode og attraktive løsninger for en tryggere skoleveg.

Modulvogntog:

Formål

Noen av fylkesvegene er åpnet opp for bruk av modulvogntog (inntil 25,25 m.) der det allerede er åpnet opp for tømmervogntog på 24 meter.

Bakgrunn for åpning for modulvogntog er å legge til rette for næringstransporten, og at det kan bli færre lastebiler på vegene. Det gir bedre muligheter for kostnadseffektive transporter for næringslivet, det er bra for miljøet og færre lastebiler skal i utgangspunktet gi færre ulykker hvor lastebiler er innblandet.

Utfordring

Økt bruk av modulvogntog påfører fylkeskommunen økte drifts- og vedlikeholdskostnader, særlig de vegene som allerede har et stort vedlikeholdsetterslep og som er sårbare for økt trafikkbelastning for tyngre kjøretøy.

Det er nødvendig å gjennomgå vegnettet for å vurdere hvilke strekninger som er egnet for bruk av modulvogntog og tilkomst til viktige næringsområder/bedrifter. Trafikksikkerhet må være sentralt i vurderingen.

4.1.4 Skredsikring

Formål

Trygghet og forutsigbarhet er fundament i all samfunnsutvikling. Sikring mot skred har direkte effekt for forutsigbarhet og trygghet for innbyggernes, reisende og næringslivets transportere på vegene i Nordland.

Utfordringer

Ifølge Statens vegvesen sin rapport har Nordland 52 skredpunkt i høy- og middels skredfaktor på fylkesvegnettet, med estimert kostnad for skredsikringstiltak på nærmere 4,5 mrd. kr.

En hovedutfordring er at de statlige økonomiske skredsikringsmidler på langt nær dekker de omfattende behovene Nordland har innen skredsikring. Det er nødvendig at alternative skredsikringstiltak utredes før igangsetting av større og fast skredsikringstiltak. Nye kostnadseffektive sikringsmetoder som aktiv skredkontroll og varslingsanlegg gir mulighet for å sikre flere skredpunkter til en betydelig lavere kostnad enn med tradisjonelle metoder som tunnel og skredoverbygg. Aktiv skredkontroll inkluderer både kontrollert nedspregning av snøskred og sanntidsvarsling ved hjelp av radar og geofoner. Disse metodene er forholdsvis nye skredsikringsmetoder i Norge.

4.1.5 Omkjøringsveger

Formål

Framkommelighet er et viktig premiss for generell samfunnsutvikling. Tidvis oppstår det hendelser der fylkesvegene og statlige veger blir ufremkommelig på grunn av skred, flom, uvær eller større ulykker inntreffer. I slike tilfeller er det behov for alternative veger. Det er av beredskapshensyn viktig å sikre standarden på fylkesveger som er definert som omkjøringsveg i en krisesituasjon. Gode omkjøringsveger er også viktig for innbyggere, reisende og næringslivet.

Dersom det planlegges tiltak på en fylkesveg som er definert som omkjøringsveg, er det viktig at tiltak utarbeides der statlig veg ses i sammenheng.

Utfordringer

Klimatiske endringer med hyppigere og mer konsentrert nedbør, svingninger i temperatur, og økt fare for flom, skred og stormflo vil gi ekstra utfordringer både på fylkes- og statlige vegnettet i tiden fremover. Deler av statlig vegnett i fylket er svært sårbare i forhold til omkjøringsmuligheter, siden det i hovedsak er fylkesveger og ferjesamband som kan fungere som omkjøringsveger på norsk side. Store deler av fylkesvegnettet er ikke dimensjonert for denne ekstra trafikken og det vil oppstå negative konsekvenser både for trafikkavviklingen og for tettstedene langs fylkesvegnettet.

Når fylkesvegene tas i bruk som omkjøringsveg, kan det være behov for en høyere standard på vegnettet. Dette krever at investeringene i vedlikehold av omkjøringsvegene holdes på et høyt nivå. Det er også viktig å gjennomføre trafikksikringstiltak og utbedring av flaskehals på omkjøringsvegnettet for å kunne ta imot økt trafikk på en sikker og effektiv måte.

4.1.6 Servicetilbud langs vegnettet

Formål

Det er behov for tilstrekkelig med gode rasteplasser langs fylkesvegnettet, og som bidrar til trafiksikkerhet, komfortable og opplevelsesbaserte reiser for turister, privatbilister og yrkessjåfører. Det skal være attraktive stoppesteder som vil motivere til rast og pause langs vegruten, og som også bedrer arbeidsvilkår for yrkessjåfører. Rasteplassene bør være tilgjengelig for alle typer kjøretøy over hele året.

Det kan være aktuelt å vurdere ulike samarbeidsformer med kommersielle aktører når det gjelder tilgang til toalett, servicetjenester m.m. på de ulike rasteplassene.

Utfordringer

Det er kostnadskrevenende å etablere og drifte rasteplasser, og tilbudet av servicetiltak for trafikantene er mangelfullt. Det er også variasjoner i standard, kapasitet/arealer, servicenivå (sanitære forhold, avfallshåndtering m.m.) og avstander mellom rasteplassene langs fylkesvegnettet.

Plassering av rasteplasser bør ses i sammenheng med det totale tilbudet for rast og hvile på vegruten, og dette må ses på tvers av fylkes- og statlig vegnett og servicetilbud fra kommersielle aktører.

4.1.7 Næringstransporter

Formål

Næringslivet er lokalisert stort sett over hele Nordland, og nært sitt råstoffgrunnlag. Aktiviteten i næringslivet er høy, og mulighetene for vekst er store. Veksten må komme i både eksisterende bedrifter og nyetableringer inne ulike sektorer.

Bedriftene i Nordland er svært eksportrettet, og har lange og til dels kompliserte logistiker frem til sine markeder. For å opprettholde og styrke næringslivets konkurransevne er det viktig med effektive, forutsigbare, miljøvennlige og trygge transport- og logistikk-løsninger som bedrer konkurransevnen i forhold til konkurrenter som ligger nærmere markedene.

En velfungerende infrastruktur gir næringslivet tilgang til arbeidskraftmarkeder, underleverandører og kunder, og befolkningen tilgang til arbeidsplasser, varer og tjenester. Infrastruktur og samferdsel kan dermed anses å være en del både av den brede næringspolitikken og av den brede distrikts- og regionpolitikken.

Fylkesvegnettet er med på å binde sammen infrastrukturen i Norge, både det statlige vegnettet nord-sør, knytte havner, jernbane og lufthavner og riksgrensene.

Utfordringer

De første eller siste transportetappene til mange av bedriftene er gjerne på en fylkesveg. Fylkesvegnettet og ferjesambandene har stor betydning for næringslivet, men setter også grenser for kapasiteten på vegnettet. Dette gjelder både åpningstid og kapasitet på ferjemateriellet.

Dynamikken i arbeidsmarkedet tilsier at også investeringer i transportløsninger som utvider bo- og arbeidsmarkedsregioner er viktig for å bedre næringslivets tilgang til arbeidskraft. Dette gjennom å redusere reisetiden og avstandsurempene.

4.2 Mobilitet og kollektivtransport, og det grønne skiftet

Nordland fylkeskommune har ansvar for å tilby og tilrettelegge det lokale og regionale kollektivtilbudet i fylket på en bærekraftig måte. Kollektivtransporten er en del av fylkeskommunens samlede samferdselspolitikk, og gjelder også gange og sykkel. Fylkeskommunen har ansvaret for anskaffelse, planlegging, markedsføring og utvikling av rutetilbudet for buss, båt og ferje. Fylkeskommunen er også takst- og løyvemyndighet for drosje, buss, båt og ferje. En stor del av rutetilbudet i distriktet er knyttet til lovpålagt skoleskyss.

Kollektivtransporten skal oppleves som forutsigbar, miljøvennlig, sikker, effektiv, universelt utformet og tilgjengelige for alle brukergrupper gjennom hele reisekjeden.

4.2.1 Kollektivtransport

Formål

Gjennom kollektivtransporten skal en legge til rette for en god og forutsigbar mobilitet for innbyggerne og reisende i hele Nordland. Dette gjelder også lovpålagte oppgaver som skoleskyss.

Det er et nasjonalt og regionalt mål om at kollektivtransporten skal stå for en større del av det samlede persontransportomfanget i landet. Kollektivtrafikkens viktigste bidrag til å redusere klimautslipp er å få flest mulig til å sette fra seg bilen. Dernest er det viktig å redusere klimautslippene fra kollektivtransportene. Fylkeskommunen jobber kontinuerlig med å gjøre kollektivtrafikken mer klimavennlig.

Passasjerstrømmen er mange steder så små at det ikke er hensiktsmessig å etablere et tradisjonelt kollektivtilbud. Det er likevel reisebehov i distriktene og blant enkelte befolkningsgrupper som det er ønskelig å imøtekomme. Å videreutvikle skreddersydd kollektivtransport til reisebehov vil ofte være mer tjenlig, samtidig som de er kostnadseffektive og mer miljøvennlig. Eksempler kan være bestillingsruter, serviceskyss m.m., som for eksempel er rettet mot eldre og personer med nedsatt funksjonsevne, samt rettet mot barn og unge for reiser ettermiddag, kveld og helger. Slike tilbud kan gjelde både i byer, tettsteder og i distriktene.

Det er viktig å ha søkelys på bedre samordning og bruk av transporttjenester mellom transportaktørene, slik som skoleskyss, helsetransporter, persontransporter i regi av reiselivsnæringen m.m. Det ligger også potensiale å innlemme offentlige og kommersielle aktører som drifter tog, flybusser, regionale bussruter og båtruter tettere til den øvrige kollektivtrafikken.

Et samordnet kollektivtilbud kan bidra til bedre tilbud i distriktene og supplement til ordinær kollektivtrafikk i byene og tettsteder. Det kan også gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt og dermed bidra til flere reisende.

Utfordringer

Nordland er et langstrakt fylke, og det er mange kollektivruter med lavt kundegrunnlag og lite belegg. Dette gir et dårlig grunnlag for ordinære kollektive transporttilbud.

Dårlig kollektivtilbud vil særlig være en utfordring for unge og eldre fastboende, reiseliv og annet næringsliv. Det er behov for å tenke alternativt transporttilbud i distriktene, tettstedene og mindre byer.

En del av offentlige transport er ikke koordinerte og samordnet, og aktørene som fylkeskommunen, kommuner, pasientreiser, næringslivet m.fl. kjøper og konkurrerer om de samme transporttjenestene, i de samme markedene og transportområder. Her kan økt samarbeid mellom aktørene bedre transporttjenestene, som i utgangpunktet er lukket, til å gjøre dem tilgjengelig for allmennheten.

Det er grunn til å anta at det i stor grad er ledig kapasitet i dagens transportmidler, både når det gjelder å transportere flere passasjerer sammen, samt å benytte transportmidlene på ulike tidspunkt på dagen.

For å få et helhetlig og sømløst kollektivtilbud med tilfredsstillende kvalitet og service er det viktig med god samordning både med nabofylker og med kommersielle aktører innen buss og båt. Dette gjelder innenfor flere områder, for eksempel korrespondanser, billettering, ruteinformasjon og utfyllende og sammenhengende ruter.

4.2.2 Kombinert mobilitet

Formål

Mobilitet handler om å bevege seg, om frihet til å reise dit man vil, og å velge når og hvordan reisen skal være, og om å gjennomføre reisen. Kombinert mobilitet handler om måter å reise på og teknologiske løsninger som bidrar til å knytte sammen eksisterende transportmidler på en sømløs måte gjennom hele reisekjeden. Et godt mobilitetsstilbud forutsetter godt samarbeid mellom ulike mobilitetsaktører for sømløst transportsystem, om skreddersydd informasjons-, bestillings- og betalingsløsninger på digitale plattformer, samt utveksling av data for transportplanlegging. Dette er en viktig forutsetning for at flere skal kunne reise kollektivt og miljøvennlig. Fylkeskommunen bør gå sammen med andre mobilitetsaktører for å kunne tilby befolkningen helhetlige og attraktive mobilitetsløsninger, og ikke minst å kunne utnytte transportkapasiteten bedre (f.eks. samarbeid med reiselivsnæringen). Offentlig kollektivtransport vil være det grunnleggende for mobilitetsstilbudet.

Utfordringer

I dagens transportsystem er det begrenset samhandling mellom ulike mobilitetsaktører. Det er i Nordland flere mobilitetsstilbud, slik som buss, ferje, hurtigbåt, tog, fly, drosjer, bilutleie, bildeling, sykkeldeling m.m. Informasjon om korrespondanser, priser, rutetider og bestillings- og betalingsløsninger har tradisjonelt vært å finne på ulike steder. Det er også manglende felles og komplett oversikt over reisealternativer for alle transportformer, sanntidsinformasjon, oppdaterte ruteendringer, fortløpende fleksible ruteslag o.l.

Bruk av ITS (Intelligente Transport Systemer) og informasjon som kan hentes fra reise- og trafikkdata for de ulike transportformene vil bidra til effektive mobilitetsløsninger. Både trafikkstyring,

transportmiddelstyring, sanntidsinformasjon og relevant bruk av statistikker er viktige virkemidler for effektiv drift og utnyttelse av ressursene i transportsystemet.

Fylkeskommunen samarbeider med Avinor, Telenor og Bodø kommune om å utvikle og teste nye mobilitetsløsninger. Det er blant annet belønningsmetoder, nye sømløse billetteringssystem og nye former for transport som bysykler og autonome busser. Digitalisering skaper nye muligheter for å gi bedre tilbud og tjenester til reisende, både innbyggere og besøkende.

4.2.3 Sykkel og gange

Formål

Ved å legge til rette for gange og sykkel gjennom året og godt tilpasset kollektivtransporter er viktige forutsetninger for å redusere bilbruk i byene og større tettsteder. Flere som velger aktiv transportform fremfor bruk av bil til arbeid, skole eller fritid vil gi bedre folkehelse og mindre forurensing. Dette bidrar til å gjøre byer og tettsteder mer attraktive, miljøvennlige, trafiksikre og gi god mobilitet for alle.

Det er viktig med økt samarbeid og koordinering av tiltak mellom stat, fylkeskommune og kommuner for utvikling av mer helhetlige løsninger for aktiv transportform.

Utfordringer

Det er ei utfordring at store deler av vegnettet i fylket ikke er tilrettelagt på en god måte for gående og syklende. I flere områder er vegene ofte smale, dårlig tilrettelagt for overkryssinger og det er mange bruer og tunneler som bare er tilrettelagt for motorkjøretøy.

For å lykkes er det viktig å ha en ambisjon om mest mulig sammenhengende og atskilte gang- og sykkelveger, bedre fortau, bedre helårlig drifts/vedlikehold, sikring av kryss og overganger, bedre belysning, lavere fartsgrenser der det ferdes mange myke trafikanter. Det ligger også potensial for å tilrettelegge for intelligente transportsystemer og tjenester (ITS).

Trygg skoleveg er en viktig forutsetning i sammenheng med boligutbygging. Det er viktig at fylkeskommunen bidrar med råd knyttet til dette i de ulike planprosessene i kommunene. Særlig krevende rekkefølgekrav er ikke ønskelig for utbyggere, derfor er det viktig å sikre at boligsteder kommer der det er infrastruktur fra før, eller på steder der det er realistisk med rekkefølgekrav om bygging av gang- og sykkeltilbud i reguleringsplaner som blir lagt fram.

4.2.4 Samordnet areal- og transportplanlegging

Formål

Ved å samordne bolig-, areal- og transportplanleggingen i byer og tettsteder er det mulig å forvalte arealene på en bærekraftig måte og å utvikle effektive, klima- og miljøvennlige transportsystemer, slik som gående, syklende og kollektivtransport. Dette betyr mye for vår hverdag og helse, steders attraktivitet, næringsutvikling og for å ivareta hensynet til klima, miljø og natur.

Nordland fylkeskommune skal starte opp arbeidet med Regional plan for arealforvaltning og som skal følge opp dagens arealpolitiske bestemmelser i gjeldende Fylkesplan for Nordland. Transportplanlegging vil være et av flere temaer som vil inngå i arealforvaltningen.

Utfordring

En spredt arealbruk og store avstander mellom ulike gjøremål fører til mer transport. Dette skaper større bilavhengighet, økt behov for skoleskyss, økte kostnader til utbygging og vedlikehold av infrastruktur og høyere kostnader for den enkelte til transport. Dette skaper også utfordringer når det gjelder å etablere trygge og effektive løsninger for myke trafikanter og utfordringer knyttet til kommunale tjenester og beredskap.

Kommunal arealplanlegging legger føringer for utvikling av miljøvennlige reiser. Gjennom kommuneplaner vil det gjøres viktige grep som på sikt legger til rette for knutepunktutvikling, kollektivtilbud og attraktive gang- og sykkelreiser. Ei utfordring er at dette er langsiktige grep, og at det tar tid å endre innbyggerne sitt bosted- og reisemønster.

4.2.5 Tilrettelegging for drosjenæringen

Formål

Drosjetransporten er et skreddersydd og fleksibelt persontransporttilbud for innbyggere og næringsliv, og som blant annet ivaretar hensynet til mobilitet i hele fylket. Særlig viktig vil drosjetransporten være i områder der kollektivtilbudet ikke er godt utbygd.

Drosjene er ofte en del av et kontraktmarked der de kjører etter faste avtaler med private og offentlige oppdragsgivere. En stor del av reisene under ordningen for tilrettelagt transport for funksjonshemmede (TT-ordningen) ivaretas av drosjer.

Det er viktig å legge til rette for at drosjenæringen omstilles til mer klimavennlige transporter.

Utfordringer

Med nytt regelverk for nasjonal yrkestransport fra 1.7.2020 fjernes behovsprøving og maks antall drosjer, fjerner driveplikten og krav om sentraltilknytningsplikten. Endringen i lovverket senker etableringshindret i drosjemarkedet, og kan føre til at flere nye aktører kommer inn i markedet. Disse endringene kan trolig endre drosjemarkedet og svekke tilbudet på enkelte steder. Særlig sårbart kan dette være i mindre bygder med et begrenset kundegrunnlag for drosjenæringen og begrenset transporttilbud for befolkningen.

Det er viktig å følge utviklingen i drosjenæringen nøye fremover, både med tanke på tilbudet og at det ikke drives med ulovlig persontransporter.

4.2.6 Det grønne skifte i kollektivtransporten

Formål

Nordland fylkeskommunen er ansvarlig for drift av store deler av kollektivtransporten i Nordland. Drift av ferje, hurtigbåt og buss utgjør nærmere 65 % av det totale klimafotavtrykket av fylkeskommunens aktiviteter.

Nordland fylkeskommune vil være med å bidra til kutt i klimagassutslipp og i størst mulig grad arbeide for miljøvennlige og fossilfrie alternativer transportformer. I fylkeskommunens klimabudsjett for egen virksomhet er det satt et mål om å redusere totale klimagassutslipp med 30 % innen 2022 og 60 %

inne 2030, sammenliknet med 2016 (referanseår). For transporttjenester er målet å redusere med 45 % innen 2023.

I forslaget til Regional klima og miljøplan som skal vedtas av fylkestinget i juni 2021 er det forslag om å redusere utslipp fra transportsektoren med 70 % i Nordland.

Ifølge Klimaplan for 2021-2030¹ varsler regjeringen om at det skal innføres null- og lavutslippskriterier der ligger til rette for det gjennom nye anbud for ferjer og hurtigbåter innen henholdsvis 2023 og 2025. Fra 2025 tilsvarende for bybusser.

Ferje:

Elektrifisering av fylkeskommunal ferjetrafikk er i startgropen. Nordland fylkeskommune har satt krav om lavutslipp (hybrid-elektrisk) for drift av ferjesambandene langs fv. 17 Horn-Andalsvåg, Vennesund-Holm og Tjøtta-Forvik. Innen 2021 vil elektrifisering av disse være fullført. I tillegg planlegges det null- og lavutslippsferje i sambandet Solfjellsjøen-Vandve i 2024.

Hurtigbåter:

Fylkeskommunen har satt i drift nye og moderne hurtigbåter med betydelig reduksjoner i drivstofforbruk sammenliknet med erstatningsfartøyene på flere av sambandene i fylket.

Nordland fylkeskommune deltar, i samarbeid med Vestland, Trøndelag og Troms og Finnmark fylkeskommuner, i utviklingsprosjektet «Framtidens hurtigbåt». Prosjektet er basert på at de fire fylkeskommunene gjennomfører et felles utviklings- og demonstrasjonsløp som inneholder design, bygg, pilot og drift av et par utslippsfrie fartøy. Det er planlagt to parallelle utviklingsløp.

Buss:

Fra sommeren 2021 settes det inn 31 nye EL-bybusser i drift i bytrafikken i Bodø, herav 14 leddbusser som for første gang tas i bruk i Nordland.

Strategi for det grønne skifte:

Innenfor transportsektoren ser man en utvikling av at nye og mer bærekraftige løsninger som hybrid, batteridrift, hydrogen og biodrivstoff (biodiesel og biogass) blir mer utbredt. Frem til nå har alternativene til forbrenningsmotoren enten vært for dyre eller hatt for kort rekkevidde. I takt med at de alternative drivstoffene blir konkurransedyktig og tas i bruk, blir grønn mobilitet og grønnere byrom stadig mer etterspurt.

Utviklingen av teknologi til sjøs har gått svært raskt i løpet av de siste årene. Særlig innenfor elektriske ferjer, men det jobbes også med løsninger for hydrogendrift til sjøs. Det forventes at antallet batteriferjer vil vokse sterkt de kommende årene, og det regnes med at det innen 2022 vil være over 70 elektriske ferjer som trafikkerer langs kysten i Norge.

I motsetning til ferje er hurtigbåtene sensitive i forhold til fartøyets vekt og utforming, og ved overgang til det grønne skiftet vil dette være et viktig premiss. Det bør derfor utredes alternative løsninger for godsframføring med hurtigbåter.

Fylkeskommunen skal utlyse ut samtlige 23 ferjesamband og 21 hurtigbåtsamband i løpet av planperioden. I tillegg skal også all bussproduksjon, bortsett fra Lofoten, Vesterålen og Salten, lyses ut i perioden.

I de strategisk veivalg til neste generasjons båtkontrakter skal det legges til rette for at fartøyene skal driftes med lavutslippsteknologi, og nullutslipp der dette kan forsvares teknologisk og økonomisk. Strategien må tilpasses forventninger om statlig tilskudd, utvikling i kostnadsnivå og teknologi.

I regjeringens klimaplan stilles det krav til lav- og nullutslipp for nye ferjeambud fra 2023, der det ligger til rette for det. Ved innfasing av nullutslippsløsning er det viktig å ha god tid på prosessen. Det tar blant annet tid å avklare grunneierforhold for å etablere infrastruktur, framføring av strøm, bygging av fartøy m.m.

Kunnskapsutvikling:

Fylkeskommunen vil arbeide aktivt for holde seg oppdatert og tilegne seg kompetanse knyttet til miljøvennlig framdriftsteknologi i kollektivtransporten. Dette blant annet gjennom deltakelse i ulike prosjekt slik som eksempelvis utviklingsprosjektet «Framtidens hurtigbåt».

Utfordring

Det er store utslipp knyttet til kollektivtransport, og særlig til havs. Dermed er det også store muligheter for utslippsreduksjoner.

Det er betydelige kostnader forbundet med elektrifisering av ferjesamband. Det er knyttet investeringskostnader for batterier og tilgrensende systemer/komponenter om bord på fartøy. Videre investeringskostnader til infrastruktur på kai knyttet til fremdriftsteknologi, herunder batteribank, ladeplugg, fortøyningssystem og elektronikk for energioverføring til fartøy, i tillegg til tilrettelegging eller oppgradering av strømmettet.

På grunn av større krav til hastighet og rekkevidde har ikke utviklingen kommet like langt når det gjelder hurtigbåter som for ferje og buss. For de lengre og mer energikrevende rutene er batteriløsningenes vekt utfordrende og/eller behovet for lading for stort sett opp mot tilgjengelig tid og kapasitet ved kai. Det pågår flere utviklingsprosjekter som akselerer utviklingen av miljøvennlig hurtigbåter.

Elektriske busser er energieffektive, og blir trolig dominerende i bytrafikk i løpet av få år. Ny batteriteknologi øker rekkevidden, og kan gjøre det mulig å kjøre elektrisk også på lengre ruter.

Det vil i tiden som kommer være viktig å ha et realistisk bilde av økonomiske kostnader og miljøeffekter ved innføring av ny miljøvennlig fremdriftsteknologi. Teknologien kan behøve mer tid til å modnes før en overgang til nullutslipp er økonomisk bærekraftig.

Merkostnadene for innfasing av fossilfri kollektivtransporter dekkes så langt i stor grad av fylkeskommunene og en mindre andel gjennom statlig tilskuddsordninger som bl.a. Enova. Fylkeskommunene har ikke mulighet til å finansiere innføring av ny teknologi uten økt økonomisk bidrag fra staten. Dette er naturlig så lenge staten stiller krav for slik innføring.

Kostnadene for overgang til miljøvennlig framdriftsteknologi må ikke bidra til å svekke kollektivtilbudet i fylket eller redusere annet fylkeskommunalt tjenestetilbud.

4.3 Teknologi og digitalisering

Formål

Teknologi og digitalisering vil ha stor betydning når vi skal nå de mål som er satt innen klima, reisemiddelfordeling og mobilitet.

Det er en klar forventning om at ny teknologi og klimahensyn vil prege fremtidens transport. Effektiv bruk av ny teknologi vil bidra sterkt til nullvisjonen for drepte og hardt skadde, redusere klimagassutslipp og negativ miljøpåvirkning fra transportsektoren, åpner for bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur, gir nye og bedre mobilitets/transportløsninger, gir en enklere reisehverdag, økt konkurranseevne for næringslivet, mer transportløsninger for pengene m.m. Et mangfold av teknologiske gjennombrudd gjør dette mulig, og utfordringene i sektoren gjør det nødvendig.

Ifølge et regjeringsoppnevnt ekspertutvalg for teknologi i fremtidens transportsystem pekes det på disse viktige drivere for utvikling av transportsektoren: *elektrifisering av transportsektoren, selvkjørende transport, samhandlende intelligente transportsystem og nye forretningsmodeller som delingsmobilitet.*

Det er viktig å forstå mulighetene og konsekvensene av nye teknologi for transportsektoren, og hvordan man forholde seg til de teknologiske endringene, og de mulighetene og konsekvensene disse innebærer.

Utfordring

Den teknologiske utviklingen skjer i stor fart og nye løsninger vil prege transportsystemet vårt i nær fremtid. Ingen vet sikkert hvor raskt dette kommer og nøyaktig hva som kommer.

Ny teknologi kan gis oss bedre og på sikt rimeligere transportløsninger. Men utvikling og innføring av nye teknologi kan også medføre risiko for feilinvesteringer siden teknologien utvikler seg så raskt som den gjør i dag. Enten som følge av at teknologien eller de endringene den innebærer, ikke er kjent på beslutningstidspunktet, eller at man ikke lykkes i å ta tilstrekkelig høyde for denne. Det er viktig at man har et bevisst forhold til hvordan denne type feilinvesteringer kan unngås. Samtidig må ikke dette legge begrensninger for å ta i bruk nye teknologi som kan utvikle transportsystemet i ønsket retning, og som dekker innbyggerne, reisende og næringslivet sine transportbehov.

Det kreves både areal og investeringer for å legge til rette for den nye teknologien.

4.4 Finansiering

Formål

Det er store behov for å utvikle et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping, skape bedre bo- og arbeidsmarkedsregioner og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Dette gjelder både vedlikehold og fornying av fylkesvegnettet og infrastruktur for kollektiv, sykkel- og gange. Det er fremmet flere ønsker og behov fra ulike regioner om utbedring av viktige næringsveger med større flaskehals på fylkesvegnettet, utvikling av fastlandsforbindelser og fjordkryssinger. Dette er prosjekter som vil ha kostnader på flere milliarder kroner for å realisere. Fylkeskommunen har begrensede økonomiske ressurser og det er derfor behov for å se på ulike eksterne

finansieringsløsninger for å dekke samfunnets behov for effektiv transport og som fremmer regional utvikling.

Utfordringer

Næringslivet i Nordland går godt og det er stor aktivitet over store deler av fylket. Fremtidsutsiktene tilsier økt økonomisk aktivitet innen flere sektorer, og det forventes økte produksjonsvolumer på flere steder i fylket. Dette utfordrer transportsystemet - både drift, vedlikehold og fornying av infrastrukturløsninger og ferjekapasitet.

Fylkeskommunen har stramme økonomiske rammer, statlig overføringer er sammen med egne midler ikke tilstrekkelig til å finansiere nødvendig drift, vedlikehold og investering innenfor samferdselsområdet. Det er derfor behov for å se på økonomiske løsninger fra stat og andre midler der det er mulighet for det.

Nedenfor omtales nærmere muligheter for finansieringsløsninger.

4.4.1 Statlige tilskuddsordninger

Staten har flere tilskuddsordninger til ulike typer samferdselstiltak. Klimasats er en støtteordning for bl.a. fylkeskommuner som vil kutte utslipp av klimagasser og bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet. Enova gir støtte til forprosjekter og investeringer til offentlig infrastruktur og land- og sjøtransportertjenester.

Det er en egenandel på de statlige tilskuddsordningene, så det er viktig med nøye prioriteringer av prosjekter som det skal søkes økonomisk støtte til.

4.4.2 Bompenger

Målet med bompengefinansiering, som delfinansiering, er å få til raskere utbygging av infrastruktur for veg. På fylkesvegene i Nordland er det bompengefinansiering på fv. 78 og i Bypakke Bodø. Det planlegges ingen nye bompengefinansierte prosjekter så langt, men det er gjort prinsippvedtak for bompenger på fv. 17 i Meløy. Kostnader knyttet til bompengeinnkreving gjør at det bør være et relativt stort trafikkgrunnlag for at et prosjekt egner seg med bompenger.

4.4.3 Ferjeavløsning

Med ferjeavløsningsordningen kan fylkeskommunene bruke penger som i dag går til ferjedrift, til å finansiere bru- og tunnelprosjekter som erstatter et eller flere ferjesamband. Dette bidrar til at kommuner og regioner kan knyttes sammen på en bedre og mer effektiv måte enn i dag. Fastlands- og fjordkryssingsprosjekter er som regel svært kostnadskrevende, både i utbygging og i driftsfasen. Ferjeavløsningsmidler er som regel ikke tilstrekkelig alene til å realisere ferjeavløsningsprosjekter. Det foreligger ingen konkrete ferjeavløsningsprosjekter i fylkeskommunens planer i dag, men det finnes flere lokale initiativ i ulike deler av fylket, enten som fastlands- eller fjordkryssingsprosjekter.

4.5 Nasjonale ansvarsområde

Formål

RTP skal være en plan som omhandler hele transportsystemet i fylket, inkludert det statlige ansvarsområdet på riks- og europavegnettet, jernbane-, luft- og sjøtransport. RTP skal ivareta både innbyggere, arbeidspendling, øvrige reisende og næringslivet sine transportbehov når det gjelder transportsikkerhet, tilgjengelighet, effektivitet, mobilitet og samfunnsikkerhet og beredskap. De nasjonale ansvarsområdene vil være en del av det samlede transportsystemet i fylket og derfor en viktig del av RTP.

NTP presenterer regjeringens transportpolitikk og hvilke mål og prinsipper regjeringen legger til grunn for den. NTP viser en strategi for utvikling av det samlede systemet for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport. Planen omhandler både drift, vedlikehold og investeringer. Planen lages for en tolvårsperiode, men med hovedvekt på de første seks årene. Planen revideres hvert fjerde år. Fylkeskommunene har nå fått en tidligere og større rolle i planprosessen til NTP, hvor det blant annet gis anledning til å komme med innspill og dialog underveis i planprosessen. RTP skal være grunnlag for fylkeskommunens arbeid med innspill og prioriteringer av tiltak og prosjekter til kommende NTP, og som skal være godt forankret i Nordlandssamfunnet.

Utfordringer

Nordland er et langstrakt fylke med store avstander, spredt bosetting og næringsliv, samt krevende topografi og klimatiske forhold. Lange avstander og lang framføringstid begrenser utviklingen av effektive bo- og arbeidsmarkedsregioner og transportfor næringslivet. Transportkostnader utgjør stor andel av kostnadene for transportavhengige næringer. Det er store behov for pålitelige og effektive transportsystemer over hele fylket. Det er ressursmessig og økonomisk utfordrende å legge til rette for å utvikle et sikkert, moderne og sammenhengende transportsystem som skaper gode reiser for innbyggere, arbeidspendlere og øvrige reisende, og knytte produksjon av varer og tjenester ut til markedene – «Fra kyst til marked». Omstillingen til et fremtidig lavutslippssamfunn krever at dette skjer innenfor rammene av en forsvarlig klima- og miljøpolitikk, samtidig som det stilles høye krav til forutsigbare, enkle og trygge person- og godstransporter. Det vil være avgjørende at det settes søkelys på at ressursene i transportsektoren brukes effektivt, slik at man får mest og best mulig transportløsninger for pengene i hele Nordland. Det er også viktig å ta høyde for at ny teknologi kan åpne for nye muligheter og løsninger.

4.5.1 Riks- og europaveger

Det statlige vegnettet i Nordland har stor andel vegbredde under 7,5 meter og flere strekninger mangler gul midtlinje. Det er flere lengre strekninger/transportkorridorer med framkommelighetsutfordringer, dårlig kurvatur, skred og flomutsatte områder, dårlig vinterregularitet og flere ferjesamband. Det er lange omkjøringsveger i tilfeller der E6 er stengt, enten gjennom Sverige eller bruk av ferjesamband på fylkesvegnettet. Dette påfører særlig næringstransporter høye transportkostnader, lange reisetider, mindre pålitelig vegsystem og risiko for ulykker.

Regjeringen har som mål at alle nye personbiler og varebiler som selges i Norge skal være nullutslippskjøretøy innen 2025. I tillegg skal 50 % av nye tungbiler og 75 av nye busser ha nullutslipp innen 2030. Elektrifisering er et vesentlig tiltak for å redusere utslipp fra transportsektoren. Det er behov for å legge til rette for en hensiktsmessig struktur for ladestasjoner langs vegnettet og som gir vegfarende god forutsigbarhet.

4.5.2 Jernbane

Ofofbanen og Nordlandsbanen har en viktig funksjon i den nordlige landsdelen, både med tanke på vare- og persontransport lokalt, regionalt og internasjonalt. Det har lenge vært et tverrpolitisk nasjonalt mål om å overføre 30 % av gods over 300 km fra veg til bane og sjø. Likevel skjer det motsatte.

Ofofbanen

Ofofbanen er svært viktig for forsyningssikkerheten for gods til og fra den nordlige landsdelen. Kapasiteten på Ofofbanen nærmer seg fullt utnyttet, og gir utfordringer for transporten av malm og kombigods. Prognoser antyder en betydelig økning i godsvolumer fram mot 2050 og dette vil ytterligere forsterke kapasitetsutfordringer på banen og Narvikterminalen. I tillegg skjer det en satsing på bruk av jernbanen til persontransporter, og da særlig turisttrafikk.

Nordlandsbanen

Nordlandsbanen er Norges lengste togstrekning, og som fremdeles kjøres med diesel og gammelt togmateriell. Lange avstander mellom relativt korte kryssingsspor og regelmessig regiontrafikk er begrensede for kapasiteten og framføringstiden i gods- og persontrafikken, særlig for den lange transporten på strekningen. Det er økt interesse fra næringslivet til å benytte togtransporter og godsprognoser viser høy vekst i tiden fremover i landsdelen. Det er økende behov for økt kapasitet for lokal- og regiontog og opprettelse av pendlerrute på Helgeland. En slik utvikling vil skape økte kapasitetsutfordringer på jernbanen, både for person- og godstrafikk.

4.5.3 Luftfart

Kortbanenettet og flytilbud er viktig for effektiv kollektivtransport internt og inn/ut av fylket, og som har minsket avstandsulemper for befolkning og næringsliv. En betydelig del av flytrafikken internt i Nordland er kommersielt ulønnsomme og som er avhengig av offentlig bevilgninger for å drifte et godt flyrutetilbud gjennom FOT-ruteordning. Det er grunn til å tro at kortbanenettet kan bli revitalisert av de fordelene elektriske fly kan by på. Driftskostnadene for EL-fly forventes å være betydelig lavere enn dagens kostnadsnivå, og dette vil legge til rette for billigere flybilletter, hyppigere og bedre rutetilbud på kortbanenettet. Det er viktig å modernisere, tilrettelegge for miljøvennlig drift og opprettholde dagens lufthavnstruktur i Nordland.

4.5.4 Sjøtransport

Det er flere strekninger langs kysten som er utfordrende med tanke på mangelfull merking, trange leder med dybdebegrensninger og kryssende leder som utfordrer skipstrafikken. Noen steder er det mangelfulle kartlegging i sjø. Slike forhold har stor betydning for å bedre sjøsikkerhet og forebygging mot skipsforurensning. Utviklingen går i retning av stadig flere og større fartøyer, og som møter begrensninger både i tilknytning til seilingshøyde og dybder ved innseilinger til ulike havner. Til tross for at skipsfart er en miljøvennlig transportform, fører skipene samtidig til betydelige utslipp av klimagasser. Det er stort behov for tiltak for effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport. Videre er det behov for mer effektive og miljøvennlige havner, og å knytte havner til det øvrige transportnettet på en effektiv måte.

Statlige fiskerihavner var primært rettet til fiskeriformål. Etter hvert har fiskerihavnene fått større betydning både for fiskeri, havbruk, reiseliv og andre som benytter sjøtransporter. Det er store behov for oppgraderinger av havneanlegg, moloer, innseilinger, tilrettelegging for miljøtiltak som avfallshåndtering, strømtilgang m.m. Fylkeskommunen er i forhandlinger med staten om overtakelse

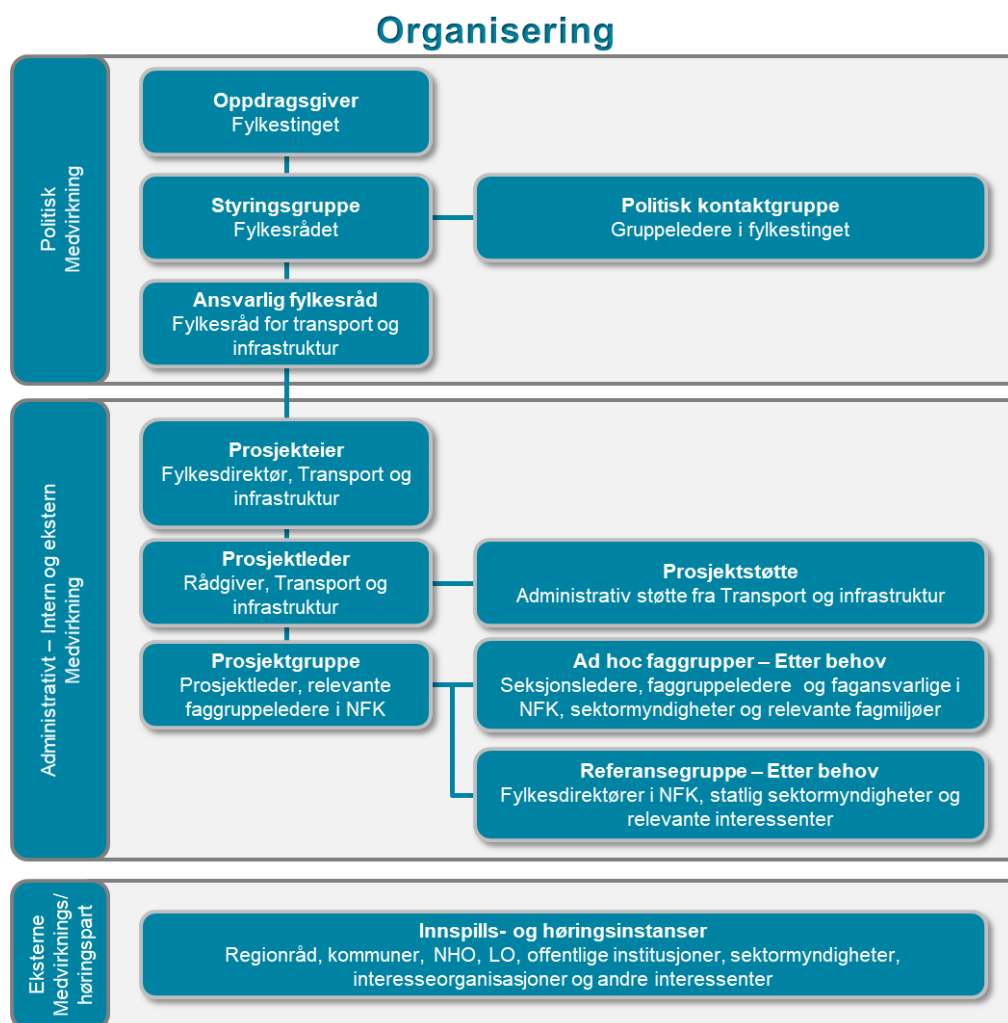
av fiskerihavnene. RTP vil ta inn fiskerihavner dersom det kommer til enighet mellom partene om overøvertakelse.

5 Organisering, prosess og medvirkning

RTP skal bidra til samordning av planprosesser i fylket. Organiseringen av planarbeidet skal sikre politisk forankring, bred kommunikasjon og bred deltaking fra alle aktører planen får konsekvenser for. Et sentralt element i organiseringen av planarbeidet er å sikre koordinering med parallelle planprosesser i fylket. Koordinering skal blant annet sikres gjennom administrativ kontakt og fokus på overlappende representasjon i organiseringen.

5.1 Organisering av arbeidet med Regional transportplan

Planarbeidet organiseres på følgende måte:



Organisering av arbeidet med RTP

Matrisen nedenfor viser fordeling av ansvarsområder:

Organisering		
Oppdragsgiver:	Fylkestinget	<ul style="list-style-type: none"> Fylkestinget er plan- og godkjenningmyndighet for regionale planer. Fylkestinget fatter endelig vedtak etter at planfremlegget til strategi og handlingsprogram har vært til høring og offentlig ettersyn.

Styringsgruppe:	Fylkesrådet	<ul style="list-style-type: none"> Fylkesrådet vedtar utlegg av planprogram og endelig vedtak, planfremlegg av strategi og handlingsprogram til høring og offentlig ettersyn, samt tilråding til endelig vedtak til fylkestinget. Fylkesrådet følger planarbeidet gjennom orienteringer og meldinger underveis fra prosjektgruppen. Styringsgruppa skal gi politiske styringssignaler til prosjektgruppa underveis i planprosessen.
Politisk kontaktgruppe:	Gruppeledere i fylkestinget	<ul style="list-style-type: none"> Gruppelederne i fylkestinget får anledning til å følge arbeidet gjennom orienteringer og gis anledning til innspill og kommentarer underveis i planprosessen. Det tas sikte på to møter i løpet av planprosessen mellom gruppelederne og fylkesrådet.
Ansvarlig fylkesråd:	Fylkesråd for transport og infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> Dialog med styringsgruppe og politisk kontaktgruppe. Fortløpende dialog med prosjekteier og prosjektansvarlig/leder.
Prosjekteier:	Fylkesdirektør for transport og infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> Gir mandat og ressursramme til planarbeidet. Underveis i arbeidet skal prosjekteier påse at prosjektet følger tidsplanen, at hovedmilepælene nås og at prosjektet ledes fram innenfor vedtatt målsetting og ressursramme. Prosjekteier har overordnet ansvar for framdrift og strategisk valg som må gjøres utenom politisk behandling.
Prosjektansvarlig/-leder:	Prosjektleder	<ul style="list-style-type: none"> Har det operative ansvaret for planlegging, organisering, sikre medvirkning internt i NFK og eksternt i Nordlandssamfunnet, styring og kontroll av gjennomføring av prosjektet. Orienterer om status i planprosessen fortløpende til prosjekteier. Tilføres bistand fra avdelingene Transport og infrastruktur og Samfunnsutvikling etter behov, f.eks. planfaglig kompetanse, planlegging og praktisk gjennomføring av møter, høringsprosesser, faglig bistand m.m.
Prosjektgruppe:	Aktuelle faggruppeledere i NFK	<ul style="list-style-type: none"> Ansvarlig for å utarbeide forslag til strategi, mål og handlingsprogram til styringsgruppen. Faglig koordineringsfunksjon og skal bidra med å fremskaffe tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for beslutningene i styringsgruppen, samt forberedelser til dialog- og kunnskapsamlingene med eksterne miljøer som interkommunalt politisk råd, NHO, LO, sektormyndigheter, interesseorganisasjoner m.fl. Møtes for dialog og avklaringer knyttet til sentrale milepæler i prosjektet og i forkant av alle styringsgruppemøter (inkl. politisk kontaktgruppe). Det forutsettes at alle deltakerne bidrar aktivt med kunnskapsdeling og skriftlig leveranser til RTP innen sitt ansvarsområde, samt å sikre god forankring i egen enhet (avdeling, seksjon eller faggruppe i NFK).
Ad hoc faggruppe:	Fagpersoner og faggruppeledere i NFK, sektormyndigheter og øvrig fagmiljøer	<ul style="list-style-type: none"> Prosjektgruppen kan fortløpende invitere til møter eller innhente relevant tilleggskompetanse - både internt i NFK (avdelinger/seksjoner/faggruppe/fagansvarlig) og eksternt – for å løse konkrete og avgrensede problemstillinger som ikke kan løses i arbeidsgruppen.
Referansegruppe:	Fylkesdirektører i NFK og sektormyndigheter	<ul style="list-style-type: none"> Bistår prosjektet med råd underveis i prosessen når det gjelder faglig kunnskap, overordnet og helhetlige strategier, målsettinger og tiltak for transportløsninger og regional utvikling. Aktuelle møtepunkter kan være i forkant av styringsgruppemøter og politisk kontaktgruppe.

		<ul style="list-style-type: none"> Referansegruppen har ingen formell myndighet i prosjektorganisasjonen.
Ekstern faglig bistand	Ekstern konsulent	<ul style="list-style-type: none"> Ekstern faglig bistand for delleveranser av skriftlig kunnskapsgrunnlag til kapitler/delkapitler i strategisk del.

5.2 Medvirkning

Fylkeskommunen er planmyndighet og skal gjennom hele planprosessen sørge for åpen, bred og tilgjengelig medvirkning i dialog med organiserte og uorganiserte interesser. Krav til medvirkning i offentlig planlegging er nedfelt i Pbl. kapittel 5. Disse formelle kravene til samordning av planer med høring av planprogram og planforslag er å oppfatte som et minstekrav.

5.2.1 Medvirkning fra offentlige instanser og interesseorganisasjoner

Utover å fremme innspill til planen i løpet av høringsrunden, vil medvirkning fra offentlige instanser være sikret gjennom deltagelse i den administrative prosjektgruppen

Det skal inviteres til tre runder med innspillmøter i løpet av planperioden. Det er så langt gjennomført to møter med kommuner, interkommunale politisk råd, næringsliv, arbeidsliv og øvrige interesseorganisasjoner. Målet med innspillmøtene er å sikre medvirkning fra hele fylket.

5.2.2 Medvirkning fra allmenheten

Den primære kontakten i dette planarbeidet er gjennom høring og offentlig ettersyn. I sammenheng med høring av planprogrammet vil planarbeidet kunngjøres i sentrale media for å gjøre flest mulig oppmerksom på det pågående arbeidet og de ulike mulighetene for å komme med innspill til planarbeidet. Plandokumentet blir publisert på våre nettsider.

5.3 Framdrift

Framdriften er knyttet til organiseringen av planarbeidet og føringer gitt i Pbl., samt delegeringsreglementet til Nordland fylkeskommune.

	2021				2022			
	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.
Utarbeide og vedtak planprogram	→		FR					
Utarbeide og vedtak strategi	→			FT				
Utarbeide og vedtak handlingsprogram	→					FT		

Forklaring:

FR = Vedtak i fylkesrådet, FT = Vedtak i fylkestinget