

REGIONAL TRANSPORTPLAN NORDLAND

Handlingsprogram 2022-2033



Innhold

1. Innledning	2
2. Oppbygning	2
3. Klima og miljø	2
3.1 Hovedmål: Redusere klimagassutslipp og andre miljøkonsekvenser i transportsektoren i Nordland.....	2
3.2 Delmål: Legge til rette for klimavennlige transportsystemer i Nordland.	4
3.3 Delmål: Nordland fylkeskommune skal redusere sine samlede klimagassutslipp med 60 % innen 2030, sammenliknet med 2016 (referanseår).	5
4. Fylkesvegnettet	6
4.1 Hovedmål: Fylkesvegnettet skal være sikkert, pålitelig, effektivt og klima- og miljøvennlig, og legge til rette for bærekraftig samfunns- og næringsutvikling.	6
4.2 Delmål: Redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet.	8
4.3 Delmål: Fylkesvegnettet skal være tilgjengelig og fremkommelig for trafikanter.	8
4.4 Delmål: Fylkesvegnettet skal planlegges, bygges, driftes og forvaltes på en måte som tar hensyn til trafikksikkerhet, klima, miljø og natur.....	9
5. Næringstransporter	10
5.1. Hovedmål: Øke konkurranseevnen for næringslivet i Nordland.	10
5.2 Delmål: Nordland skal ha et funksjonelt, fremtidsrettet og bærekraftig transportsystem som stimulerer til næringsutvikling.....	11
6. Mobilitet og kollektivtransport	13
6.1 Hovedmål: Nordland skal ha et tilgjengelig, pålitelig, sikkert og bærekraftig mobilitetssystem for samfunns- og næringsliv.	13
6.2 Delmål: Sikkert, tilgjengelig og pålitelig mobilitet i hele Nordland.	14
6.3 Delmål: Få flere til å benytte kollektivtransport.	14
7. Finansiering og god samfunnsnytte	15
7.1 Hovedmål: Nordland skal innrette ressursbruken i samferdselssektoren effektivt og gi god samfunnsnytte.	15
7.2 Delmål: Effektiv ressursbruk og mer for pengene i transportsektoren.	16
7.3 Delmål: Øke statens bidrag til transportsektoren i Nordland.....	17
7.4 Delmål: Igangsette selvfinansierende prosjekter.	17
7.5 Delmål: Sikre et godt og anstendig arbeidsvilkår i offentlige anskaffelser.....	17

8. Nasjonale ansvarsområder	18
8.1 Hovedmål: Nordland skal ha et helhetlig og miljøvennlig transportsystem som bidrar til god framkommelighet, trygg og effektiv mobilitet for samfunns- og næringsliv.	18
8.2 Delmål: Helhetlig utvikling av transportkorridorer med bedre framkommelighet, høy pålitelighet, kortere reisetider og bedre samhandling i transportkjeden.	19
8.3 Delmål: Et moderne og fremtidsrettet kollektivtilbud.	19
9. Investeringsprosjekt	20
9.1 Innledning	20
9.2 Kostnader	20
9.3 Økonomiske rammer og handlingsrom	20
9.4 Ekstern medfinansiering	20
9.5 Tiltak og prioriteringer	21
9.6 Porteføljestyling	22
9.7 Større prosjekter som skal utredes i perioden	22
9.8 Større utbedringsprosjekt	23
9.9 Mindre utbedringsprosjekt	23
9.10 Infrastruktur samferdsel	25
9.11 Skredsikring	25
9.12 Tunnelsikkerhetsforskriften	26
9.13 Gang-/sykkelveger og øvrig trafiksikkerhet	26
9.14 Miljøtiltak i samferdselssektoren	27
9.15 Prioriterte tiltak	28
9.16 Øvrige aktuelle prosjekt for realisering ved endring i rammebetingelser/prioriteringer (Marginalliste)	32
10. Vedlegg	33
10.1 Fylkestingets vedtak i sak 048/2020, innspill til Nasjonal transportplan	33

1. Innledning

Handlingsprogrammet er Nordland fylkeskommunes tiltaksdel for gjennomføring av regional transportplan og danner grunnlaget for de årlige budsjettprosessene.

Handlingsprogrammet tar utgangspunkt i de fem plantema med hovedmål og strategier fra RTP:

- Klima og miljø.
- Fylkesvegnettet.
- Næringstransporter.
- Mobilitet og kollektivtransporter.
- Finansiering og sikre god samfunnsnytte.
- Nasjonale ansvarsområder.

I handlingsprogrammet er det konkretisert tiltak i tråd med strategiene. For bakgrunn og situasjonsbeskrivelse henvises det til første del av RTP.

2. Oppbygning

I dette handlingsprogrammet benyttes en gjennomgående metode der tiltak og strategier innenfor det enkelte tema er tilnærmet likt bygget opp i en forklarende matrise. Matrisen inneholder tittel på tiltak, utfyllende forklaring på tiltaket, formål med tiltaket, kommentar/finansiering, tidsperiode for tiltaket og styringsindikator for måloppnåelse. Noen tiltak kan underbygge flere strategier. Der dette er tilfellet er enten strategiene samlet med felles tiltak, eller så henvises det til tiltak som er omtalt i et annet delkapittel. Handlingsprogrammets siste del omhandler investeringstiltak i planperioden. Prioriteringene er gjort med formål om å oppnå størst grad av måloppnåelse i regional transportplan.

3. Klima og miljø

3.1 Hovedmål: Redusere klimagassutslipp og andre miljøkonsekvenser i transportsektoren i Nordland.

Den største utfordringen samfunnet står ovenfor i vår tid er knyttet til klima og miljø. Klimagassutslipp medfører uønskede klimaendringer og dette har store konsekvenser for natur, miljø og samfunn. Vi må endre vår livsførsel i en bærekraftig retning, og transport og reisevaner utgjør en stor del av vårt forbruk og påvirkning på omgivelsene.

Transportsektoren i Norge står for omtrent en tredjedel av de nasjonale klimagassutslippene. Andelen av utslipp er noe lavere i Nordland, på grunn av at fylket har en omfattende industrivirksomhet med store utslipp. Utslippene fra sektoren er uansett betydelige også i vårt fylke. Innenfor Nordland fylkeskommune sin egen virksomhet er utslippene knyttet til transportsektoren (fylkesveg og kollektivtransport) den klart dominerende komponenten med en andel på ca. 80 %. Dette viser at transportsektoren både som helhet i Nordland og innenfor fylkeskommunen sin egen virksomhet har store utslipp og at reduserte utslipp fra sektoren vil være avgjørende for å nå nasjonale og regionale klimamål.

Dersom man lykkes med å få ned utslippene, vil dette være positivt ikke bare for klimaet, men også for naturmiljø og befolkning ved at lokal forurensing og støy samtidig blir redusert.

Prosjektet Småby nord i regi av Statens vegvesen (Småby Nord, bærekraftig mobilitet i småbyene i Nord-Norge – statusrapport med aktuelle tiltak, mars 2019) har kartlagt behov og skaffet et kunnskapsgrunnlag for å øke attraktive, miljøvennlige, trafikksikre og tiltak som gir god mobilitet i småbyene i nord.

Transportsektoren kan redusere sine utslipp og øvrig miljøpåvirkning langs fire hovedlinjer:

1. Overgang til ny teknologi med kjøretøy og båter som har lav- eller nullutslipp (det grønne skiftet). Dette innebærer at transportmidlene i størst mulig grad blir basert på andre drivstoff/energibærere enn dagens fossile brennstoff, slik som elektrisitet, hydrogen, ammoniakk, og biogass. Framtidens klimavennlige transportmidler vil kreve en storstilt utbygging av infrastruktur for elektrisk lading og stasjoner for fylling av alternative drivstoff som hydrogen, ammoniakk, og biogass.
2. Større bruk av miljøvennlige transportformer som sykkel, gange, kollektiv, jernbane og andre mobilitetsløsninger, og omlegging til mer miljøvennlige transportformer for vare- og godstransporter.
3. Ta i bruk arealplanlegging som et verktøy for å planlegge samfunnet slik at behovet for transport av varer og mennesker blir mindre. Dette er særlig viktig i byområder, hvor en stor andel av befolkning og arbeidsplasser er konsentrert.
4. Redusere klimautslipp, natur- og miljøskader fra drift, vedlikehold og utbygging av transportinfrastruktur.

Tiltakene i handlingsprogrammet er innrettet på en slik måte at reduserte klimagassutslipp og miljøpåvirkning ønskes oppnådd gjennom en bred og helhetlig tilnærming til de utfordringene vi står ovenfor på dette feltet.

Tiltak	Beskrivelse av tiltak	Tiltakets formål	Kommentarer/ finansiering	Periode	Styrings- indikator
3.2 Delmål: Legge til rette for klimavennlige transportsystemer i Nordland.					
3.2.1 Strategi: Arbeide for virkemidler og tiltak for å øke overføring av gods til mer klimavennlige transportløsninger:					
3.2.2 Strategi: Arbeide for økt tilgang til lade- og fylleinfrastruktur for miljøvennlig fremdriftsteknologi i transportsektoren:					
Bedre rammebetingelser for klimavennlige transportløsninger	- Arbeide for bedre rammebetingelser for å øke overføring av gods til klimavennlige og konkurransedyktige transportløsninger - Arbeide for nasjonale støtteordninger der utbygging av ladeinfrastruktur ikke kommersielt lønnsomt, jmf. Hurdalsplattformen.	- Økt frakt av gods på klimavennlige plattformer. - Tilrettelegge for miljøvennlige transportmidler.	Arbeide politisk for å bedre rammebetingelsene.	Løpende	
3.2.3 Strategi: Arbeide for at kollektivtjenestene baserer seg på klimavennlige løsninger og bidra til å redusere bilbruk:					
Redusere CO2-utslipp	- Elektrifisere ferjesamband og kreve utslippsfrie buss der det er praktisk og økonomisk mulig. - Iverksette tiltak og stille krav til reduserte utslipp for hurtigbåter. - Delta i prosjektet fremtidens hurtigbåt og andre utviklingsprosjekt som fremmer miljøvennlige løsninger.	Redusere CO2-utslipp	- Vil medføre økte kostnader for anskaffelse av materiell, samt økte infrastrukturkostnader. - Kostnaden ved bruk av fossilt drivstoff vil også øke, pga økte drivstoffpriser og økte avgifter.	Pågår/løpende	ÅrligCO2 måling
Statlige finansierings-løsninger av lav- og nullutslippsteknologi innenfor fylkeskommunens kollektivtilbud	Politisk påvirkningsarbeid, oppfølging av Hurdalsplattformen, innspill til statsbudsjetter, delta i aktuelle fora med mer.	Sikre finansiering for overgang til ny teknologi		Pågår/løpende	
Det vises videre til Delmål 6.3 under kapittel om mobilitet og kollektivtransport og tiltak under strategi 6.3.1, 6.3.2 og 6.3.3					
3.2.4 Strategi: Gjøre det attraktivt og trygt å gå og sykle til jobb, skole og fritidsaktiviteter gjennom et godt tilrettelagt gang- og sykkelvegnett:					
3.2.5 Strategi: Holdningsskapende tiltak for å få flere til å gå og sykle:					
Bedre utbygd gang-/sykkelvegnett	- Avsette mer midler til gang-/sykkelveger i kommende budsjett. - Strekninger hvor det er mye tungtrafikk og mange skolebarn skal prioriteres spesielt	- Økt andel gående/syklende - Tryggere ferdsel for myke trafikanter	Forutsetter finansiering gjennom investeringsbudsjett		- Antall g/s-veger sammenlignet med 2021. - Avsatte midler til g/s-prosjekt
Universelt utformet vinterdrift av gang-/sykkelveger	Forutsigbart og godt driftet sykkelvegnett på vinterstid i hht dagens krav og standarder og som gir fremkommelighet for alle, i tråd med handlingsplan for universell utforming.	Sikre fremkommelighet for gående og syklende gjennom hele året	Finansieres gjennom driftsmidler		
3.2.6 Strategi: Bidra til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging for å redusere transportbehovet i byer og tettsteder, og bygge opp om miljøvennlige transportformer:					
Uttalelser/planbehandling til private og kommunale planer.	Gi faglige uttalelser for å sikre redusert transportbehov og	Redusere transportbehov		Løpende	

Tiltak	Beskrivelse av tiltak	Tiltakets formål	Kommentarer/ finansiering	Periode	Styrings- indikator
	tilrettelegging for miljøvennlige transportformer.	• Bygge opp under løsninger som gir miljøvennlige transportløsninger			

3.2.7 Strategi: Redusere klimautslipp, natur- og miljøskader fra drift, vedlikehold og bygging av transportinfrastruktur:

Klimaregnskap i vegsektoren.	Ved å bruke nasjonale retningslinjer følges krav og standarder om å ta i bruk verktøy for å beregne klimagassutslipp.	• Få dokumentasjon på faktiske utlipp. utslipp dokumenteres. • Bruke disse for å iverksette klima-reducerende tiltak.		2023 ->	Innrapportere tall og tiltak
------------------------------	---	--	--	---------	------------------------------

3.3 Delmål: Nordland fylkeskommune skal redusere sine samlede klimagassutslipp med 60 % innen 2030, sammenliknet med 2016 (referanseår).

3.3.1 Strategi: Skal ta i bruk lav- og nullutslippsløsninger innen kollektivsektoren gjennom offentlige anskaffelser:

Følge opp forpliktelser i regional klimaplan	Handlingsprogram til Regional plan for klima og miljø inneholder tiltak som berører transport og samferdsel. Eksempler på dette er «Forprosjekt Klimavennlig asfaltering» og «Klimafokus i bygg og anlegg».	Bidra til reduserte klimagassutslipp.	Se handlingsprogram til Regional plan for klima og miljø.	2022 - 2027	
--	---	---------------------------------------	---	-------------	--

Det vises videre til Delmål 3.2 og tiltak under strategi 3.2.3

3.3.2 Strategi: Utarbeide strategi for omlegging til det grønne skifte for ferje, hurtigbåt og buss:

Innføring av lav- og nullutslippsteknologi	• Utarbeidelse av strategier og prioritering for null- og lavutslippsløsninger i buss- og ferjesektoren. • Etter gjennomføring av prosjektet Fremtidens hurtigbåt vil det bli utarbeidet strategi for hurtigbåt.	Innføring av ny teknologi for reduksjon i utslipp.	Forutsetter tilstrekkelig økonomiske rammer til gjennomføring.	2022 - 2027	• Årlig CO2 måling • Ruter/samband med null- og lavutslippsteknologi
--	---	--	--	-------------	---

3.3.2 Strategi: Initiere og delta i prosjekter hvor målet er å utvikle ny kunnskap og kompetanse om lav- og nullutslippsteknologi i kollektivsektoren:

Prosjektdeltagelse, framtidens hurtigbåt	Deltagelse i prosjektet framtidens hurtigbåt sammen med Vestland, Trøndelag og Troms og Finnmark fylkeskommune.	Utvikling av pilotfartøy for null- og lavutslippsteknologi		2022 - 2025	
Prosjektdeltagelse, ZEVS	• Deltagelse i TØIs forskningsprosjektet ZEVS (Zero Emission passenger vessel) • Utvikling av verktøy for valg av energibærere	Kompetanseheving		2021 - 2024	

4. Fylkesvegnettet

4.1 Hovedmål: Fylkesvegnettet skal være sikkert, pålitelig, effektivt og klima- og miljøvennlig, og legge til rette for bærekraftig samfunns- og næringsutvikling.

Nordland fylkeskommune har ansvar for nærmere 4200 km veg, hvorav 128 km er g/s-veg, 850 bruer, 54 tunneler og 71 ferjekaier. Fylkesvegene varierer mye med tanke på standard, funksjon og trafikkmengde. En stor del av fylkesvegnettet er smalt, svingete med stigninger og med dårlig bæreevne og flaskehalser, og er ikke i samsvar med befolkningens og næringslivets krav til framkommelighet.

I 2012 gjennomførte Statens vegvesen en kartlegging av vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet i Norge. Det viste at etterslepet på fylkesvegnettet i Nordland var på 7,8 mrd. kr. Omregnet til dagens kroneverdi vil dette beløpet være på ca 10 mrd. kr, men det er grunn til å anta at etterslepet også har økt etter 2012. Usikkerheten rundt det faktiske vedlikeholdsetterslepet er stort og det er behov for en ny kartlegging, noe regjeringen har uttalt at den vil prioritere, jmf. Hurdalsplattformen.

Uavhengig av hva slik kartlegging viser, vet man at mye av fylkesvegnettet har behov for oppgradering og det er det behov for en videre styrking av vedlikeholdet av fylkesvegnettet i Nordland. I gjennomsnitt bør det ikke være over 20 år mellom hver gang en fylkesveg i Nordland asfalteres, noe varierende utfra slitasje på de ulike vegene. Dette betyr at fem prosent av vegnettet bør asfalteres hvert år. Det er også avgjørende at øvrig infrastruktur også får et tilfredsstillende vedlikehold for å unngå forfall og økt ulykkesfare, herunder oppgradering av tunneler, bruer, ferjekaier, rekkverk, sideterreng m.m. Dersom dette skal oppnås må det bevilges tilstrekkelige vedlikeholdsmidler. For å kunne planlegge for effektiv bruk av vedlikeholdsmidler og av hensyn til entreprenør- og leverandørbransjen, bør vedlikeholdsmidlene være stabile over tid. De kommende årene vil klimaendringer medføre økt behov for en god ivaretagelse av vegnettet. Ekstremvær, med hyppig og mer konsentrert nedbør, svingninger i temperatur og økt fare for flom, skred og stormflo, har allerede ført til konsekvenser for veginstallasjoner i Nordland. Det er derfor avgjørende å ha gode beredskapsplaner og gjøre tiltak i forkant av varslet ekstremvær.

Et godt og pålitelig fylkesvegnett er viktig med tanke på liv, helse, samfunnssikkerhet og beredskap. Flere fylkesveger fungerer som omkjøringsveger når statlige veger av ulike grunner er stengt, men disse er ikke av en slik standard at de er i stand til å ivareta trafikkmengden som kommer ved omkjøring. Behov for oppgradering av slike omkjøringsveger må skje i dialog med statlige myndigheter.

Mye av fylkesvegnettet har ikke i dag den standard som kreves og forventes, og fremstår som såkalte flaskehalser som både kan være ulykkesutsatte og være en hemsko for næringsutvikling. Det kan her være snakk om behov for mindre utbedring av kurvatur, breddeutvidelse eller større oppgraderingsprosjekt med etablering av ny veg. Et helhetlig godt utbygd fylkesvegnett vil bidra til utvikling av bo-, service- og arbeidsregioner og stimulere til utvikling av transportkorridorer. Ca 100 kilometer av fylkesvegnettet har i dag fortsatt grusdekke. I handlingsprogrammet legges det opp til at flere av disse vegene skal oppgraderes til dagens standard med fast dekke.

Nordland har en rekke skredpunkter med høy- og middels skredfaktor på fylkesvegnettet. Flere steder er skredutsatte strekninger den eneste alternative innfartsåren til et lokalsamfunn. Dersom vegen blir stengt, blir lokalsamfunnet helt eller delvis avskåret fra omverdenen. Samtidig er behovet for skredsikringstiltak formidabelt. Å utbedre samtlige

gjennstående punkter på fylkesvegnettet i Nordland som i Statens vegvesens rapport (2019)¹ er kategorisert med høy- og middels skredfaktor, vil koste 4,6 mrd. kr. Man er derfor nødt til å gjennomføre de skredsikringstiltakene som gir størst effekt og ta i bruk ny teknologi for skredsikringskartlegging, slik at sikkerheten kan økes med mindre kostnadskrevende tiltak.

Bruer, tunneler og ferjekaier sikrer trafikantene god og effektiv framkommelighet på fylkesvegnettet. Samtidig er disse viktige elementene sårbare punkt som har særlig behov for godt vedlikehold. For dårlig vedlikehold kan føre til restriksjoner for tungtransport og i verste fall stengte veger. Dette kan ramme innbyggerne og næringslivet svært hardt. Mange av ferjekaiene er gamle og er tilpasset et helt annet trafikkgrunnlag og ferjestørrelser enn i dag. Det er derfor kontinuerlig behov for vedlikehold og oppgradering av flere ferjekaier. I planperioden skal det utarbeides en utbedringsplan for å kartlegge og redusere forfallet på disse viktige installasjonene.

Ulykkesbildet i Nordland er sammensatt og det vil forekomme svingninger i ulykestall fra år til år. Den dominerende ulykestypen på fylkesvegene i Nordland er utforkjøringer, deretter kommer møteulykker og ulykker som involverer myke trafikanter. Nasjonalt har man en nullvisjon om ingen drepte og hardt skadde i trafikken innen 2050. Nordland fylkeskommune skal gjøre sin del av arbeidet for å nå visjonen og har forpliktet seg til å følge Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg. Det er totalt 19 tiltak som omfatter fylkeskommunes ansvar.

Det er i planperioden lagt opp til en rekke tiltak som skal bidra til å redusere antall ulykker i Nordland. Dette dreier seg både om fysiske tiltak og holdningsskapende arbeid. Nordland har ved årsskiftet 2021/22 128 km gang-/sykkelveger langs fylkesvegnettet. En utbygging av gang-/sykkelvegnettet vil både være et trafikksikkerhetstiltak, bidra til mer fysisk aktivitet for alle aldersgrupper og reduksjon i klimautslipp.

Det holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeidet skal styrkes i planperioden, spesielt rettet mot barn, unge og særskilt risikoutsatte grupper. Nordland fylkeskommune vil styrke det tverrsektorielle trafikksikkerhetsarbeidet, i tråd med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg og Barnas transportplan. Blant annet skal det i samarbeid med Trygg Trafikk arbeides for at flere kommuner etablerer flere trafikksikre skoler og Hjertesoner. En Hjertesone vil si en sone rundt skolen hvor det er fokus på trafikksikkerhet, hvor målet er begrenset biltrafikk og at minst 80 prosent av skolebarna går eller sykler. Nordland fylkeskommune skal også stimulere til mer systematisk trafikkopplæring fra barnehage til videregående og fortsette tradisjonen med å dele ut godt synlige småskolesekker. Fylkeskommunen vil også videreføre samarbeidet med MIND-senteret, som er primært rettet inn mot elever i videregående skole. Innholdet legger vekt på å gjøre ungdom rustet til å håndtere utfordringer de vil møte både som trafikanter, men også i andre av livets sammenhenger.

Universell utforming

Gjennom handlingsplan for Universell utforming har fylkeskommunen satt som mål at infrastrukturen på fylkesvegnettet skal være universelt utformet. Det er et stort potensial for bedre universell utforming av fylkesvegnettet, gjennom utbedring av knutepunkt, holdeplasser, rasteplasser, ferjekaier og ferjeoppstillingsplasser. Ved nybygg er målet å bygge disse universelt, men tiltakene er omfattende og midlene begrenset. Universell utforming er også framkommelighet. I dag er det krav om at vintervedlikehold av gang/sykkelveger, holdeplasser mm skal gi framkommelighet for alle brukere, men det er potensiale for bevissthet rundt problematikken.

¹ Skredsikringsbehov langs riks og fylkesveg, Statens vegvesen (2019)

Tiltak	Beskrivelse av tiltak	Tiltakets formål	Kommentarer/ finansiering	Periode	Styrings- indikator
4.2 Delmål: Redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet.					
<i>4.2.1 Strategi: Styrke vedlikeholds- og utbedringstiltak på eksisterende fylkesvegnett.</i>					
<i>4.2.2 Strategi: Prioritere større fornyingstiltak der effektene er særlig positive for utvikling av næringsliv og bo-, arbeidsmarkeds- og serviceregioner (BAS-regioner).</i>					
Vedlikehold og utbedring av veger med dårlig standard	• Minimum 1/3 av det samlede driftsbudsjettet på veg skal gå til vedlikehold. • Flere fylkesveger skal oppgraderes og breddeutvides slik at de får gul midtstripe. • Fylkeskommunale grusveger skal få fast dekke • Minst 5% av vegnettet skal utbedres og få nytt dekke årlig.	• Redusere vedlikeholdsetterslep og tilpasse vegnett til klimaendringer. • Øke fremkommelighet og trafiksikkerhet på fylkesvegnettet.	• Må arbeides inn i drifts og investeringsbudsjett. • Forutsetter at staten følger opp forpliktelser i NTP.	2022 -2033	• Fordeling av midler til drift og vedlikehold av fylkesveg. • Antall km av vegnettet med nytt dekke.
Oppdatert kartlegging av vedlikeholdsetterslep på fylkesvegene i Nordland	• Siste kartlegging av vedlikeholdsetterslep i Nordland er fra 2012. • Jfr. Hurdalsplattformen skal det utarbeides en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene i Norge.	Oppdatert status for vedlikeholdsetterslep og dermed bedre mulighet for å treffe riktige tiltak	Metode for beregning av etterslep skal utarbeides i samarbeid med andre fylkeskommuner og Statens vegvesen		Gjennomført kartlegging

4.3 Delmål: Fylkesvegnettet skal være tilgjengelig og fremkommelig for trafikanter.

4.3.1 Strategi: Prioritere skredsikring, opprusting av bruer, tunneler og ferjekaier som sikrer fremkommelighet og tilgjengelighet på vegnettet.

4.3.2 Strategi: Legge til rette for tiltak som sikrer framkommeligheten på vegnettet som følge av framtidige klimaendringer.

Forutsigbar drift av vegnettet	Kontraktsmal med tilhørende normaler og håndbøker utarbeidet av Statens vegvesen skal være grunnlag for nye driftskontrakter på veg. Dette gjelder inntil det er etablert egne fylkeskommunale kontraktsmaler.	• God fremkommelighet og trafiksikkerhet. • Forutsigbarhet for byggherre og entreprenør ved gjennomføring av kontrakt	Det må settes av tilstrekkelig driftsmidler.	Løpende	
Skredsikrings-kartlegging	Bidra i prosessen med å utarbeide en Nasjonal skredsikringsplan i tråd med vedtak om utarbeidelse av en slik plan i NTP	• Sikre at behovene i Nordland beskrives godt og ivaretas. • Tydeliggjøre behov for økte statlige tilskudd til skredsikring.	Finansiering av arbeidet forutsettes dekket gjennom statlige midler og bruk av egne fagressurser.	2022 ->	
Teste ut ny teknologi i ras- og skredvarsling	Gjennomføre prosjekt for varsling av skred, til bruk for å sikre ferdsel, men også under utbedring av rassikringsprosjekt.	• Trygg ferdsel langs rasutsatte vegstrekninger • Mer effektiv bruk av ras- og skredsikringsmidler	Finansieres gjennom investeringsmidler	2022 ->	
Hensynta klimaendringer	• Dimensjonere nye vedlikeholdstiltak med hensyn til økt flom- og skredfare • Innarbeide nye nasjonale krav og oppdatere naturfareplaner.	Sikre fremkommelighet.	Drift- og investeringsmidler	2022 ->	

4.3.3 Strategi: Utvikle bo-, arbeidsmarkeds- og serviceregioner gjennom helhetlig utvikling av transportkorridorer med bedre fremkommelighet, høy pålitelighet, kortere reisetider og effektive og pålitelige kollektivløsninger.

Det vises her til delmål 4.2 under kapittel om fylkesveg og tiltak under strategi 4.2.2

Tiltak	Beskrivelse av tiltak	Tiltakets formål	Kommentarer/ finansiering	Periode	Styrings- indikator
4.4 Delmål: Fylkesvegnettet skal planlegges, bygges, driftes og forvaltes på en måte som tar hensyn til trafikksikkerhet, klima, miljø og natur					
<i>4.4.1 Strategi: Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken legges til grunn for alt arbeid innen forvaltning, planlegging, bygging, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet</i>					
<i>4.4.2 Strategi: Prioritere tiltak som sikrer en trygg fremkommelighet for myke trafikanter.</i>					
<i>4.4.3 Strategi: Styrke og systematisere trafikksikkerhetsarbeidet i Nordland</i>					
Gjennomføre trafikksikkerhetsinspeksjoner og gjennomføre tiltak i tråd med disse	- Gjennomføre inspeksjoner på ulykkesbelastede strekninger - Systematisere oppfølgingsarbeidet etter TS-inspeksjoner, jf. oppfølgingstiltak nr. 107 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet	- Gjennomføre i TS-inspeksjoner på i snitt 5 km veg pr år. - Utbedre ulykkespunkt langs fylkesvegnettet. - Forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesvegnettet.	Krever tilstrekkelig vedlikeholds- og investeringsmidler.	Løpende	Gjennomførte inspeksjoner og påfølgende tiltak.
Utbedre rekkverk som ikke oppfyller sin funksjon.	Gjennomføre inspeksjon og tilstandsvurdering av alt rekkverk langs veg i Nordland og gjøre nødvendige utbedringer.	Innhente oversikt av tilstand på rekkverk og utarbeide langsiktig utbedringsplan.	Krever tilstrekkelig vedlikeholds- og investeringsmidler.	2022 - 2033	- Ferdig tilstandsregistrering og utbedringsplan. - Minimum 20 km rekkverk utbedret per år - Utbedringsplan for alt rekkverk gjennomført 2033
Bedre trafikksikkerhet gjennom systematisk holdningsskapende og trafikantrettede arbeid	- Måltrettet arbeid med trafikksikkerhet for alle grupper, særskilt for barn og unge gjennom - Tverrsektorielt samarbeid med ulike aktører, slik som Trygg trafikk, MC-forum m.fl - Tiltak i skolene, som hjertesoner utlevering av skolesekker mm - Pedagogiske tiltak, som trafikksikkerhetsopplæring, valgfag trafikk, MIND-senteret mm - Tilskudd gjennom NFTU.	- Et bredt TS-arbeid som inkluderer alle brukere av fylkesvegnettet - Samarbeidsforum med ulike eksterne aktører - Trygge skoleveger og områder der barn ferdes og at barn er synlig i trafikken. - Øke andel trafikanter som tar trygge valg i trafikken			- Antall kommuner som har Hjertesoner rundt skolene. - Antall skoler som har trafikksikkerhetsopplæring, valgfag trafikk og benytter MIND-senteret
Trafikksikre kommuner og fylkeskommune	- Arbeide for at samtlige kommuner i Nordland skal bli trafikksikre kommuner og med egen trafikksikkerhetsplan som bidrar til å nå nasjonale og regionale mål, jfr. Regionvektavtalene. - Få regodkjenning av NFK som trafikksikker fylkeskommune i 2025.	- Sikre at kommunene jobber systematisk med trafikksikkerhet. - Kommunene skal ha trafikksikkerhetsplaner som bidrar til å nå nasjonale og regionale mål om reduksjon i alvorlige trafikkuulykker.	Fylkeskommunalt tilskudd til Trygg Trafikk for å bistå kommunene i arbeidet	2022 - 2026	Antall godkjente trafikksikre kommuner med referanseår 2021
Styrke tilskuddsordning gjennom NFTU	Avsette mer midler til søknadsbasert tilskuddsordning til fysiske trafikksikkerhetstiltak gjennom NFTU. Kommunene forpliktet til delfinansiering gjennom egenandel.	Styrke trafikksikkerhetsarbeidet	Forutsetter økte driftsrammer		Tilskuddsmidler. pr år
Det vises videre til Delmål 3.2 under klima og miljø og tiltak under strategi 3.2.4 og 3.2.5.					

5. Næringstransporter

5.1. Hovedmål: Øke konkurranseevnen for næringslivet i Nordland.

Nordland fylkeskommune har som regional samfunnsutviklingsaktør ansvar for å tilrettelegge for næringsutvikling i fylket. Fylkeskommunen vil arbeide politisk inn mot sentrale myndigheter, f.eks. gjennom innspill til Nasjonal transportplan, statsbudsjetter, høringer og andre påvirkningsarenaer, for å legge til rette for å øke konkurranseevnen til næringslivet i Nordland.

Det er stor aktivitet i næringslivet over hele fylket. Flere av bedriftene utvider sine virksomheter. Det pågår også flere større etableringer og planlegging for nye næringsvirksomheter og nye industrier, særlig innen det grønne skifte og Nordland kan bli en av de viktigste grønne regionene i Europa, med den unike industrielle kompetanse, kombinert med fornybar energi, naturressurser og tilgang til egnede arealer. Større industrietableringer er under etablering og i planleggingsfasen, bl.a. skjer dette i Rana, Narvik, Mosjøen, og Meløy. Slike virksomheter vil bl.a. være battericellefabrikker, grønn stålproduksjon, hydrogen- og ammoniakkproduksjon, karbonfangst og bruk, e-fuel, datasenter og bruk av karbon i industriproduksjon. Økt produksjon og flere arbeidsplasser krever velfungerende transportsystemer for gods- og persontransporter. Fylkeskommunen vil følge utviklingen i næringslivet og arbeide for å legge til rette for gode transportløsninger.

Det er behov for å vurdere nye strekninger for åpning for lengre og tyngre kjøretøy på vegnettet (modulvogntog). Dette vil være virkningsfulle tiltak for å øke effektiviteten på veg, men også bidra til mindre utslipp fra godstransport.

Å ta i bruk teknologiske og digitale løsninger - intelligent transportsystem (ITS) – vil gi en mer effektiv trafikkavvikling, økt trafiksikkerhet og tilrettelegging for framtidens transportsystem.

For å bedre yrkessjåførenes arbeidsforhold og styrke trafiksikkerhet er det viktig å legge til rette for flere døgnhvileplasser. De lange transportstrekningene er langs de statlige vegene og døgnhvileplassene bør derfor i hovedsak legges langs dette vegnettet.

Fylkeskommunene har forvaltningsansvaret for offentlig støtte til bredbåndsutbygging bevilget over statsbudsjettet («bredbåndsstøtteordningen»). Dette er en virkemiddelordning for å stimulere til utbygging av bredbånd i områder hvor det ikke er kommersielt lønnsomt å bygge ut slik digital infrastruktur.

Reduserte utslipp fra transportsektoren er avgjørende for å nå regionale og nasjonale klimamål. Det er derfor viktig å arbeide for økt overføring av godstransporter fra veg til bane og sjø. Det er stort behov for klimavennlige tiltak, øke kapasitet, vedlikeholde og modernisere jernbanenettet inkl. terminaler for å styrke jernbanens konkurransekraft. Det er også behov for bedre tilrettelegging for sjøtransporter. Jernbaneforum Nord vil arbeide sammen med andre aktører for bedre rammebetingelser og godsvekst på bane og sjø.

Det fraktes i dag gods både på kystgodsruten, ferjene og hurtigbåtene langs Nordlandskysten. En stor utfordring for utvikling av miljøvennlige hurtigbåter er å utvikle design og teknologi som resulterer i vektbesparelser. Det vil være utfordrende å utvikle fremtidens hurtigbåter som kan ta med seg tyngre gods og samtidig stille krav til lavutslipp og rask framføringstid. Fylkeskommunen vil utarbeide en helhetlig plan for fremtidens

sjøgodstransporter og hvilke typer transporttjenester som skal tilbys bedrifter og befolkning i regi av fylkeskommunen.

Det er behov for jevnlig oppdateringer av kunnskapsgrunnlaget for næringsliv og godsstrømmer i fylket. Et slikt kunnskapsgrunnlaget er et viktig verktøy i arbeidet for fremtidige transportvurderinger innenfor fylkeskommunens ansvarsområder og påvirkningsarbeid inn mot statlige transportsystemet, slik som innspill til Nasjonal transportplan.

Det skal utarbeides et faglig kunnskapsgrunnlag som utreder problemstillinger og drøfter utfordringer og muligheter for utvikling av viktige næringstransportkorridorer på fylkesvegnettet. Dette vil være viktig grunnlag for fremtidige prioriteringer av næringsveger og ved rullering av neste RTP.

Tiltak	Beskrivelse av tiltak	Tiltakets formål	Kommentarer/ finansiering	Periode	Styrings- indikator
--------	-----------------------	------------------	------------------------------	---------	------------------------

5.2 Delmål: Nordland skal ha et funksjonelt, fremtidsrettet og bærekraftig transportsystem som stimulerer til næringsutvikling.

5.2.1 Fells for alle strategier:

Oppdatere Nærings- og godsstrømsanalyse for Nordland.	Kartlegge næringsstruktur og godsstrømmer basert på offentlig tilgjengelig statistikk, kunnskapsgrunnlag og intervju med næringsaktører, distributører, transportører m.m.	Kunnskapsgrunnlag om næringsliv, godsstrømmer og transportformer - fra produsent til marked.	Prosjektfinansiering.	Oppdatering innen 2025	Rapport.
Faglig kunnskapsgrunnlag om fylkeskommunale næringsveger.	Oppdatere kunnskapsgrunnlag om flaskehals, framkommelighetsutfordringer m.m. på fylkesvegnettet for næringstransporter.	Grunnlag for prioriteringer av drift, vedlikehold, utbedring og fornying av næringstransportkorridorer som grunnlag for neste RTP.	Ordinært driftsbudsjett.	2023 - 2025	Rapport
Digital infrastruktur	Arbeide for tilgang av en stabil og god bredbåndsdekning i fylket.	Effektiv og god digital kommunikasjon.	Offentlig støtteordning til bredbåndsutbygging i områder som ikke er kommersielt grunnlag for investering.	2022 - 2033	
Bedre rammebetingelser for godstransporter	Politisk påvirkningsarbeid for å bedre rammebetingelser for effektive og klimavennlige godstransporter gjennom hele transportkjeder	Effektive og miljøvennlige godstransporter			

5.2.2 Strategi: Styrke godstransport på veg ved å bedre framkommelighet, regularitet, tilgjengelighet, sikkerhet og redusere transporttid:

Modulvogntog-strekninger	- Avklare fylkesveg-strekninger som kan åpnes for modulvogntog, uten at trafiksikkerhet og trygghet for andre trafikanter forverres. - Arbeidet skjer i dialog med transportnæringen og andre relevante aktører.	Transporter med lastebil kan tilbys reduserte kostnader og med mindre miljøbelastninger.		Pågår	Antall km åpne strekninger.
Intelligente transportsystemer (ITS)	Økt bruk av ITS som virkemiddel for å øke trafiksikkerheten, gi mer effektiv trafikkavvikling og bedre informasjon til trafikanter	Effektiv og tryggere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet.		Pågår	- Status for pågående og planlagte aktiviteter. - Vurdering av videre utvikling

Tiltak	Beskrivelse av tiltak	Tiltakets formål	Kommentarer/finansiering	Periode	Styrings-indikator
	Gjøre vegtransport mer klima- og miljøvennlig.				innen digitalisering og teknologi
Døgnhvileplasser og rasteplasser langs hovedtransportkorridorer	- Arbeide for flere døgnhvileplasser og rasteplasser. - Gjelder spesielt for de lengre, sammenhengende og viktige statlige transportkorridorer.	Trafikksikkerhet og arbeidsmiljø		2022 -2033	Antall nye rasteplasser
Det vises videre til Delmål 4.2, 4.3 og 4.3 under kapittel om fylkesveg og strategier og tiltak under disse delmålene					

5.2.3 Strategi: Øke kapasitet, bedre regularitet, frekvens og redusere kostnader og transporttid på jernbane:
5.2.4 Strategi: Arbeide for bedre samhandling i transportkjeden og sammenhengende transportkorridorer. Videre å sikre moderne, effektive, miljøvennlige og helhetlige koplinger mellom transportformene – Intermodale knutepunkt:
5.2.5 Strategi: Styrke miljøvennlig godstransport på sjø ved å bedre tilgjengelighet, framkommelighet, effektivitet, regularitet og sikkerhet:

Jernbaneforum Nord	- Samarbeid mellom Nordland fylkeskommune, kommuner, Interkommunale politisk råd, transportetater, nærings- og arbeidsliv m.fl. - Følge opp jernbaneforumets Handlingsprogram 2019-2022.	- Fremme modernisering og kapasitetsøkning knyttet til gods- og persontransporter på Nordlandsbanen og Ofotbanen - Utvikling av Nord-Norgebanen.	Bevilgning til drift av jernbaneforumet	Pågår Løpende	
Arbeide for økt overføring av gods fra veg til bane og sjø	- Følge opp regionale, nasjonale og internasjonale mål. - Arbeide for å tilrettelegge for fortsatt godsvekst på bane, bedre regional distribusjon («first/last mile»), terminalutvikling langs korridoren og arbeide med å bedre rammevilkår for godstransporter – bane og sjøtransporter. - Samarbeidsprosjekter som «AceGreen III» og Pilotprosjekt «Godstogtransport Narvik-Haparanda/Tornio»	- Skape vekst for gods på bane og sjø - Øke andelen jernbanetransporter til og fra Nordland.	Tettere samarbeid mellom forvaltning, utviklingsaktører, næringsliv, distribusjon- og logistikk m.fl.	Pågår Løpende	
Helhetlig plan for sjøgodstransporter	Fylkeskommunen vil utarbeide en helhetlig plan for fremtidens sjøgodstransporter og hvilke typer transporttjenester som skal tilbys bedrifter og befolkning i regi av fylkeskommunen	Effektive og mer miljøvennlige godstransporter		Løpende	

5.2.6 Strategi: Arbeide for å legge til rette for bærekraftig flyfrakt av sjømat og annet gods:
5.2.7 Strategi: Arbeide for enklere og mer effektive passeringer av landegrenser og døgnapne tollstasjoner:

Det vises her til tiltak under 5.2.1

5.2.8 Strategi: Bedre ferjekapasitet, ferjemateriell, åpningstider og frekvens med grunnlag i næringslivets transportbehov:

Det vises her til delmål 6.2 og 6.3 under mobilitet og kollektivtransport og tiltak under strategi 6.2.1, 6.3.1, 6.3.2 og 6.3.3

5.2.9 Strategi: Øke produktivitet gjennom enklere arbeids- og pendlerreiser:

Det vises her til: Delmål 3.2 under Klima og miljø og tiltak under strategi 3.2.4, 3.2.5,
Delmål 4.2 under fylkesvegnett og tiltak under strategi 4.2.2
Delmål 6.2 og 6.3 under mobilitet og kollektivtransport og tiltak under strategi 6.2.1, 6.3.1, 6.3.2 og 6.3.3

6. Mobilitet og kollektivtransport

6.1 Hovedmål: Nordland skal ha et tilgjengelig, pålitelig, sikkert og bærekraftig mobilitetssystem for samfunns- og næringsliv.

Fylkeskommunen har flere målsettinger med sitt kollektivtilbud. Busser, hurtigbåter og ferjer binder fylket sammen. Det er et mål at flest mulig skal ha et godt og helhetlig mobilitetstilbud i hele fylket, innenfor gitte økonomiske rammer. Det legges til rette for et best mulig tilbud til de reisende, med hensyn til pålitelighet, reisetid, frekvens, sikkerhet, komfort, tilgjengelighet og universell utforming. Kollektivtransport er en effektiv transportavvikling i byene og kan bidra til å gjøre befolkningen mindre avhengig av bilbruk. Kollektivtrafikkens viktigste bidrag til å redusere klimautslipp er å få flest mulig til å sette fra seg bilen, og dernest å redusere klimagassutslippene fra kollektivtransporten – både for ferje, buss og hurtigbåt.

Tog er et viktig bidrag til kollektivtransport og til å binde regioner sammen, tillegg til å være et mer miljøvennlig alternativ til privatbruk. Fylkeskommunale kollektivtilbud og tog må sees i sammenheng for helhetlig transportsystem. Nordland fylkeskommune og Jernbanedirektoratet har inngått avtaler og oppfølging av togtilbudet i Nordland (samarbeidsavtale). Dette omfatter avtaler om rute-, takst- og billettsamarbeid. Det er også inngått driftsavtale om rute-, takst- og billettsamarbeid mellom Nordland fylkeskommune og SJ Norge AS.

Fylkeskommunen arbeider kontinuerlig med informasjon, produktutvikling og markedsføring av kollektivtilbudet i Nordland. I tillegg er det fokus på bedre harmonisering av reiseinformasjon, reiseplanlegging og billetteringsløsninger.

Det er behov for å løse transportbehovene i distriktene på nye og mer effektive måter som gir mulighet for et bedre tilbud, for eksempel gjennom å utvikle fleksible transportløsninger. Også i byer og tettsteder jobbes det med utvikling av nye bestillingsordninger som skal gi et mer fleksibelt innrettet transportsystem.

Det er flere større industriprosjekter og offentlige virksomheter under etablering og i planleggingsfasen i Nordland. Det forventes betydelig flere nye arbeidsplasser, befolkningsvekst og bygging av nye boliger på disse stedene. Dette skaper økte og nye transportbehov. Fylkeskommunen følger denne utviklingen og vil arbeide for å tilpasse kollektivtilbudet til nye behov.

Covid-19 har endret folks reise- og arbeidsvaner og dette har ført til langt færre kollektivreisende. Det er for tidlig å si hvordan reisebehovene og -vanene endrer seg på lang sikt, men det vil være behov for tiltak, både for å få flere reisende tilbake til kollektivtransporten eller andre miljøvennlige transportløsninger og å tilpasse tilbudet til den endrede etterspørselen. Fylkeskommunen må fortløpende vurdere tilpasninger i kollektivtilbudet.

Tiltak	Beskrivelse av tiltak	Tiltakets formål	Kommentarer/ finansiering	Periode	Styrings- indikator
--------	-----------------------	------------------	------------------------------	---------	------------------------

6.2 Delmål: Sikkert, tilgjengelig og pålitelig mobilitet i hele Nordland.

6.2.1 Strategi: Tilrettelegge for et pålitelig, sikkert og tilpasset kollektiv- og skoleskysstilbud til brukernes behov:

Etablere beredskapsordninger	Utarbeide faste tiltakspunkter ved driftsavvik på valgte samband.	Bidra til et mer forutsigbart tilbud	Kan medføre økte kostnader	2022 - 2033	Regularitet
Varslingsrutiner ved avvik	Forbedre dagens varslingsrutiner i samarbeid med operatørene.	Forbedre informasjonen ved avvik		2022 - 2033	
Robuste ruteplaner	Utarbeide ruteplaner hvor korrespondanser blir mindre sårbare ved for eksempel dårlig værforhold.	Lage et mindre sårbart rutetilbud		2022 - 2033	
Sanntidsinformasjon	Iverksette sanntidsinformasjon på alle buss, båt og ferjeruter i Nordland.	Mer presis ruteinformasjon	Krav tas inn i nye anbud	Pågår. Gjennomført innen 2028	Antall ruter og samband med sanntidsinformasjon
Høring ved større ruteendringer	- Gjennomføre høringsrunder i forkant av større ruteendringer. - Ha jevnlig samferdselsmøter med kommuner og regionråd, herunder følge opp inngåtte regionvekstavtaler.	Bedre tilrettelagt tilbud		Løpende	

6.2.2 Strategi: Bedre samordning av mobilitetstjenester mellom ulike offentlig kollektivtilbud og private transporttjenester, samt å legge til rette for sømløse reiser:

Utvikle og implementere ny app for buss og hurtigbåt	- Utvikle og lansere ny app som både inneholder ruteinformasjon og billett kjøp. - Felles app for både buss og hurtigbåt.	En enklere reise.	Inngår i prosjekt "Reis digital plattform".	2022 - 2023	
Ny billetteringsløsning for buss og hurtigbåt	Utvikle og implementere ny ombordsalgsløsning for buss og hurtigbåt	Mer fremtidsrettet billetteringsløsning	Inngår i prosjekt "Reis digital plattform".	2023 ->	

6.2.3 Strategi: Ved trafikknutepunkt og holdeplasser skal universell utforming, trafiksikkerhet og effektivt bytte mellom transportmidler prioriteres:

Forbedret publikumsinformasjon om overgangsmuligheter.	- Gjennom ny salgskanal (app) informere bedre om overgangsmuligheter. Bl.a. med forbedret kartløsning. - Etablere faste korrespondanser i reiseplanleggeren.	Mer relevans og en enklere reise.	Inngår i prosjekt "Reis digital plattform".	2022 -2023	
--	---	-----------------------------------	---	------------	--

6.2.4 Strategi: Stille krav til universell utforming av busser, hurtigbåter og ferjer:

Universell utforming buss, båt og ferge	Sikre universell utforming gjennom krav i konkurranse-grunnlag ved anbudsutlysning	Gjøre kollektivtilbudet tilgjengelig for alle	Stille krav ved anbudsutlysning	2022 ->	
---	--	---	---------------------------------	---------	--

6.3 Delmål: Få flere til å benytte kollektivtransport.

6.3.1 Strategi: Mobilitetstjenester skal være tilgjengelige, brukervennlige, universelt utformet og tilrettelagt for alle trafikanter:

6.3.2 Strategi: Holdningsskapende tiltak for å få flere til å bruke kollektivtransport:

6.3.3 Strategi: Markedsføre de samlede kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester:

Bedre informasjon og markedsføring	Videreutvikle informasjon og markedsføring av tilbudet.	Mer relevans og en enklere reise.		2022 -2025	Flere reisende
------------------------------------	---	-----------------------------------	--	------------	----------------

6.3.4 Strategi: Tilpasse mobilitetstjenestene til nye reisevaner og preferanser:

Vurdere tilleggstjenester inn i egne salgskanaler	Vurdere tilleggstjenester som f.eks delingsbiler/sykler etc.	Enklere reise. Flere reisende.	Kostnader ved utvikling og implementering av nye tjenester i salgskanalerne.	2023 -2025	
---	--	--------------------------------	--	------------	--

6.3.5 Strategi: Ta i bruk nye digitale løsninger som gjør det enklere og effektivt å reise kollektivt:

Det vises her til strategi 6.2.2 og tiltak under denne strategien.

7. Finansiering og god samfunnsnytte

7.1 Hovedmål: Nordland skal innrette ressursbruken i samferdselssektoren effektivt og gi god samfunnsnytte.

Det er et behov for å styrke finansiering av veg og samferdsel i Nordland fylkeskommune for å nå målene om et bedre fylkesvegnett med mindre vedlikeholdsetterslep, overgang til miljøvennlige løsninger og et bedret samferdselstilbud for befolkning og næringsliv. Samtidig må man også se på hvordan de tilgjengelige midlene kan brukes på en smartere og mer effektiv måte.

Fylkesvegnettet har store behov for å redusere vedlikeholdsetterslepet, fjerne flaskehalser, utbedre krevende fjelloverganger og nye fastlandsforbindelser. Fylkeskommunen rår ikke over tilstrekkelige midler for å kunne dekke behovene. Dersom flere store prosjekter skal kunne igangsettes i planperioden, må fylkeskommunen tilføres nye statlige midler ut over dagens overføringer.

I nasjonal transportplan er det lagt opp til en statlig tilskuddsordning for fylkesveger, med en gjennomsnittlig årlig ramme på i underkant av 4,4 mrd. kr. Dersom regjeringen følger opp disse planene og Nordland får sin andel av midlene, vil dette ha stor betydning for hvilke prosjekter som kan realiseres i årene framover. En annen mulighet er å få prosjekter godkjent inn under ferjeavløsningsordningen, hvor det kan være potensiale til en betydelig merfinansiering. Brukerbetaling gjennom innføring av bompenger eller annen lokal medfinansiering på enkelte strekninger kan også være en viktig kilde til merfinansiering. Store og nødvendige løft knyttet til det grønne skiftet i samferdselssektoren og oppfyllelse av tunnelsikkerhetsforskriften må også sikres statlig medfinansiering, dersom det skal være mulig å møte forpliktelsene på disse områdene.

En mer langsiktig, helhetlig og overordnet tilnærming til investeringsbehovene kan bidra til bedre sammenheng og effektivitet i prosjekter og tiltak som iverksettes. Det legger derfor opp til porteføljestyling av prosjekter for å bedre styringen og gi bedre utnyttelse av ressursene innenfor gitte økonomiske rammer og målsetninger.

Tiltakene i dette kapittelet skal bidra til styrket finansiering og bedre ressursbruk av tilgjengelige midler, for å oppnå økt nytte for samfunn og næringsliv i Nordland.

Tiltak	Beskrivelse av tiltak	Tiltakets formål	Kommentarer/ finansiering	Periode	Styrings- indikator
7.2 Delmål: Effektiv ressursbruk og mer for pengene i transportsektoren.					
<i>7.2.1 Strategi: Prioritere tiltak etter hvilke utfordringer som skal løses til det beste for samfunns- og næringsliv på en kostnadseffektiv måte:</i>					
<i>7.2.2 Strategi: Legge opp til en trinnvis utvikling av lengre strekninger i prioriterte transportkorridorer basert på en kombinasjon av utbedrings-, vedlikeholds- og fornyingstiltak:</i>					
Definere prioriterte transportkorridorer	Avklare hvilke transportkorridorer i fylket som er viktigst for næringsliv og samfunn, og som derfor skal prioriteres for en trinnvis og samlet utvikling.	Få en raskere utbedring av de viktigste transportkorridorene.	Gjøres innenfor avsatte midler, men gir mulighet for et mer målrettet fokus.	løpende	
Se utbedrings-, vedlikeholds- og fornyingstiltak i sammenheng	Ha et samlet og helhetlig fokus på bruk av midler og gjennomføring av tiltak i prioriterte transportkorridorer.	Mer nytte for pengene når tiltakene ses i en helhetlig sammenheng.	Bedre nytte fra budsjetterte midler.	løpende	
Vurdere økt bruk av totalentrepriser, samspillskontrakter mm	Entreprenør involveres tidligere i plan- og prosjekteringsfasen og bidrar dermed mer til å finne effektive løsninger.	Effektivisering og kostnadsreduksjon.	Drifts- og investeringsmidler.	løpende	
<i>7.2.3 Strategi: Legge til grunn porteføljestyling som sikrer en helhetlig, bærekraftig og langsiktig planlegging:</i>					
Porteføljestyling av prioriterte prosjekter innenfor vedtatt ramme.	• Porteføljestyling gjennom fortløpende prioriteringer og rekkefølge mellom prosjekter samlet i en portefølje, basert på ny oppdatert kunnskap og sikre effektiv gjennomføring. • Ha en systematisert oversikt over våre prosjekter slik at vi har en portefølje hvor det er enkelt å foreta tverrgående prioriteringer og samordning	• Optimalisere framdrift og bruk av budsjettmidler • Gjøre det lettere å foreta en felles strategisk prioritering.	Skjer innenfor vedtatt portefølje og budsjetter.	løpende	
<i>7.2.4 Strategi: Ta i bruk ny og smartere teknologiske løsninger som bidrar til enklere og tryggere transport med lavere utslipp i transportsektoren:</i>					
Fleksible varslingskilt om trafikale forhold på vegnettet	Fleksible varslingskilt som opplyser trafikantene tidligst mulig om evt. vegstegninger, kolonnekjøring, føreforhold o.l.	Bedre planlegging av kjørerute og lavere utslipp.		2022 - 2033	
Det vises ellers til delmål 3.2 under klima og miljø og tiltak under strategi 3.2.1, 3.2.2 og 3.2.3					

Tiltak	Beskrivelse av tiltak	Tiltakets formål	Kommentarer/ finansiering	Periode	Styrings- indikator
--------	-----------------------	------------------	------------------------------	---------	------------------------

7.3 Delmål: Øke statens bidrag til transportsektoren i Nordland.

7.3.1 Strategi: Arbeide for at staten finansierer lovpålagte oppgaver og ansvarsoverføringer fra stat til fylkeskommunen fullt ut:

7.3.2 Strategi: Arbeide for økte bevilgninger til å ruste opp og drifte fylkesvegnettet, skredsikringstiltak, tunnelsikkerhet og å gjennomføre det grønne skiftet innenfor kollektivsektoren:

Politisk påvirkningsarbeid	- Tydeliggjøre Nordlands behov og utfordringer opp mot styrende myndigheter. - Samarbeide med andre viktige aktører for å oppnå felles løsninger.	Sikre at både Nordland spesielt og øvrige fylkeskommuner får tilstrekkelig finansiering for ivaretagelse av overførte oppgaver og ansvar		løpende	
Arbeide for statlig finansiering	Arbeide for statlig finansiering av oppgaver som gir Nordland fylkeskommune betydelige merkostnader og lovnader gitt i Hurdalsplattformen. Dette innebærer tilskudd til fylkesvegnettet, finansiering av skredsikringstiltak, oppfyllelse av tunnelsikkerhetsforskriften og tilrettelegging for null- og lavutslippsløsninger.	Sikre tilstrekkelige midler til gjennomføring av viktige og pålagte oppgaver.		løpende	

7.4 Delmål: Igangsette selvfinansierende prosjekter.

7.4.1 Strategi: Utrede og ta i bruk brukerfinansiering, fergeavløsningsmidler, annen statlig finansiering og andre finansieringskilder der dette gir raskere realisering av prosjekt som bygger opp under RTPs målsettinger:

Vurdere aktuelle prosjekt som har stor grad av selvfinansiering	Vurdere hvilke prosjekter i fylket som kan motta tilstrekkelig finansiering fra bompenger, fergeavløsningsmidler etc. slik at det da er mulig å realisere prosjekter som ellers ikke ville hatt finansiering	Klargjøre om tiltak kan igangsettes på bakgrunn av ekstra finansiering fra andre tilgjengelige kilder	Avklare ekstra finansiering til å gjennomføre prosjekter som ellers ikke ville hatt finansiering.	løpende	
---	--	---	---	---------	--

7.4.2 Strategi: God samordning med eksterne for å sikre delfinansiering til infrastrukturprosjekter gjennom rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler:

Ta i bruk rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler	I planprosesser initiert av andre aktører må det tas inn nødvendige krav i planbestemmelsene - rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler	Sikre iverksettelse av nødvendige tiltak og at kostnader tas av eksterne når dette er rimelig			
Prioritere tiltak med ekstern finansiering	Prosjekter hvor man inngår avtaler om ekstern medfinansiering (bompenger, øvrig delfinansiering) skal prioriteres i fylkeskommunes budsjett- og økonomiplaner.	Ekstern medfinansiering vil kunne realisere flere prosjekt		løpende	

7.5 Delmål: Sikre et godt og anstendig arbeidsvilkår i offentlige anskaffelser.

7.5.1 Strategi: Stille strenge krav til anstendig lønns- og arbeidsvilkår til leverandører av tjenester, varer og byggeoppdrag:

Stille krav til anstendige lønns- og arbeidsvilkår i kontraktene	Henviser til NFKs innkjøpspolicy og øvrige offentlige regler.	- Har rutiner for å følge opp. - Ha ressurser til å gjennomføre revisjoner hos leverandørene - øke intensitet på revisjoner av leverandørsiden.	Følger i dag de anbefalte seriositetsbestemmelsene.		
Etablere samarbeidsavtale med Skatteetaten om forsterket innsats mot arbeidslivs-kriminalitet.	Etablere et løpende samarbeid som forsterker og utvikler effekten av partenes tiltak mot arbeidsmarkeds-kriminalitet.	Samarbeid om utveksling av opplysninger for å sikre seriøse leverandører/ underleverandører som opptrer i samsvar med norsk skatte- og avgiftslovgivning.			

8. Nasjonale ansvarsområder

8.1 Hovedmål: Nordland skal ha et helhetlig og miljøvennlig transportsystem som bidrar til god framkommelighet, trygg og effektiv mobilitet for samfunns- og næringsliv.

Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP) viser en strategi for utvikling av det samlede systemet for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport for de neste tolv årene, med spesiell vekt på prioriteringer av tiltak og prosjekter i de første seks årene. Planen omhandler både drift, vedlikehold og investeringer. Transportplanen rulleres hvert fjerde år.

Statens vegvesen (SVV) har utarbeidet en gjennomføringsplan for den første seksårsperiode av gjeldende NTP. Planen beskriver hvordan SVV skal prioritere midlene og oppnå målene innenfor sitt ansvarsområde i NTP. Kystverket har også utarbeidet et handlingsprogram for de første seks årene.

Endelige økonomiske rammer og prioriteringer av NTP prosjekter for det enkelte året fastsettes når Stortinget vedtar statsbudsjettene.

Regjeringen vil legge fram ny stortingsmelding om NTP 2026-2037 til Stortinget våren 2025. Arbeidet med neste NTP er allerede godt i gang. Det arbeides med en konseptvalgutredning for transportløsninger i Nord-Norge (KVU), og Regjeringen har høsten 2021 besluttet å igangsette en konseptvalgutredning for Nord-Norgebanen (KVU). KVUene skal ferdigstilles sommeren 2023, og vil være viktig grunnlag til kommende NTP.

Underveis er fylkeskommunene, Statsforvalterne, Sametinget og Bane Nor trukket inn i arbeidet, og næringsliv, transportører, innbyggere og interessegrupper blir også involvert.

Nordland fylkesting vedtok i april 2020 konkrete innspill til prioriteringer av prosjekter og tiltak til gjeldende NTP 2022-2033. Fylkeskommunen hadde i forkant kjørt en grundig prosess med kommuner, regionråd, næringsliv, arbeidsliv og andre relevante aktører før fylkestingets behandling. Vedtaket ligger som vedlegg i handlingsprogrammet.

Fylkeskommunen vil følge opp fylkestingets vedtak ved årlige statsbudsjetter og andre naturlige arenaer tilknyttet oppfølging av NTP. Det vil også legges frem for fylkestinget oppdaterte forslag til prioriteringer av tiltak og prosjekter til kommende NTP 2026-2037.

Tiltak	Beskrivelse av tiltak	Tiltakets formål	Periode	Styrings-indikator
--------	-----------------------	------------------	---------	--------------------

8.2 Delmål: Helhetlig utvikling av transportkorridorer med bedre fremkommelighet, høy pålitelighet, kortere reisetider og bedre samhandling i transportkjeden.

Strategi 8.2.1: Legge til grunn «Fra kyst til marked»-strategi i prioriteringer av transportløsninger:

Strategi 8.2.2: Arbeide for utbygging, drift og vedlikehold av veg- og jernbanenettet slik at vedlikeholdsetterslepet reduseres, øke trafiksikkerhet, kapasitet, pålitelighet, tilgjengelighet, regularitet, driftssikkerhet, redusere transporttider og at det tas høyde for forventede klimaendringer:

Strategi 8.2.3: Arbeide for farvannsutbedringer, tiltak i havner og fiskerihavner som er fremtidsrettete, konkurransedyktig og sikre:

Strategi 8.2.4: Arbeide for en moderne og miljøvennlig luftfart, og sikre en fremtidsrettet lufthavnstruktur:

Strategi 8.2.5: Arbeide for effektive, moderne og miljøvennlige godsterminaler og gode helhetlige koplinger mellom veg, bane, sjøtransport og luftfart – Intermodale logistikk-knutepunkter:

Følge opp Nordland fylkesting sine prioriteringer av prosjekter og tiltak til Nasjonal transportplan 2022-2033 (FT-sak 048/2020)	Politisk påvirkningsarbeid, innspill til statsbudsjetter, utarbeidelse av høringsinnspill, deltakelse på høringer, deltakelse i KVV-Nord-Norge m.m.	Prosjekter og tiltak som er spilt inn til Nasjonal transportplan realiseres.	2022 - 2025	Status for igangsatte prosjekter.
Innspill til Nasjonal transportplan 2026 -2037	Involvere kommuner, regionråd, næringsliv, arbeidsliv og andre organisasjoner i Nordland til fylkeskommunens arbeid med innspill til prioriteringer av prosjekter og tiltak.	Prosjekter og tiltak som skal bidra til at Nordland skal ha et helhetlig og miljøvennlig transportsystem som bidrar til god framkommelighet, trygg og effektiv mobilitet for samfunns- og næringsliv.	2024 - 2025	Status for prioriterte prosjekter.

8.3 Delmål: Et moderne og fremtidsrettet kollektivtilbud.

Strategi 8.3.1: Arbeide for et flytilbud og togtilbud som gir akseptable billettpriser, kapasitet, frekvens, ruteføring, tilfredsstillende transportmateriell og korrespondanse med det øvrige kollektivtilbudet:

Samhandling mellom ulike innkjøpere av offentlig transporttjenester.	Godt samarbeid/samhandling mellom ulike innkjøpere av offentlige transporttjenester, slik som fylkeskommuner, Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet og andre relevante aktører.	Enklere reisehverdag og tilpasset brukernes transportbehov.	2022- 2033	
--	--	---	------------	--

9. Investeringsprosjekt

9.1 Innledning

Handlingsprogrammet viser prioriterte tiltak med kostnader den kommende 12-årsperioden. I første seksårsperiode er det prioritert konkrete prosjekt. I siste periode er det i hovedsak avsatt midler til overordnede porteføljer.

Handlingsprogrammet danner grunnlaget for de årlige budsjettprosessene og prioriteringene i de årlige oppdateringene av den fireårige økonomiplanen.

9.2 Kostnader

Kostnadstallene som er lagt inn i handlingsprogrammet er på et svært grovt og overordnet nivå. Mer detaljert planlegging vil derfor kunne medføre at både tiltak og kostnad endres, og dette igjen til endring i prioriteringene.

For prosjektene som har vedtatt reguleringsplan har man mer detaljkunnskap om konsekvensene av tiltaket og kostnadene har dermed større sikkerhet. Mest nøyaktige kostnader får man imidlertid når all prosjektering er ferdig, og konkurransegrunnlaget/byggeplan er utarbeidet. Men også her kan kostnadene øke på grunn av markedsendringer eller uforutsette hendelser underveis i byggeperioden

9.3 Økonomiske rammer og handlingsrom

Det er forutsatt ei investeringsramme for hele planperioden på ca 10,5 mrd. kr. I perioden 2022-27 er imidlertid 2,2 mrd. kr bundet opp til igangsatte tiltak. Rammene tar utgangspunkt i dagens kjente forutsetninger for befolkningsutvikling og Nordland fylkeskommunes inntektsgrunnlag. Beregningen går ut fra at ingen vesentlige forutsetninger endres. Rammene er utarbeidet ut fra vedtatte nøkkeltall for resultat-, gjelds-, og fondsgrad. Usikkerheten rundt handlingsrommet i RTP blir større desto senere i perioden man kommer.

Det er forutsatt at statlige tilskudd Nordland fylkeskommune i dag får til skred- og rassikring og oppfyllelse av tunnelsikkerhetsforskriften videreføres i hele planperioden. Utover dette er det ikke innarbeidet statlig tilskudd eller medfinansiering.

9.4 Ekstern medfinansiering

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. Det er forutsatt ekstern finansiering på tre prosjekt i handlingsprogrammet, men andre prosjekt kan også prioriteres opp i perioden dersom det oppnås ekstern medfinansiering. Ekstern medfinansiering kan være:

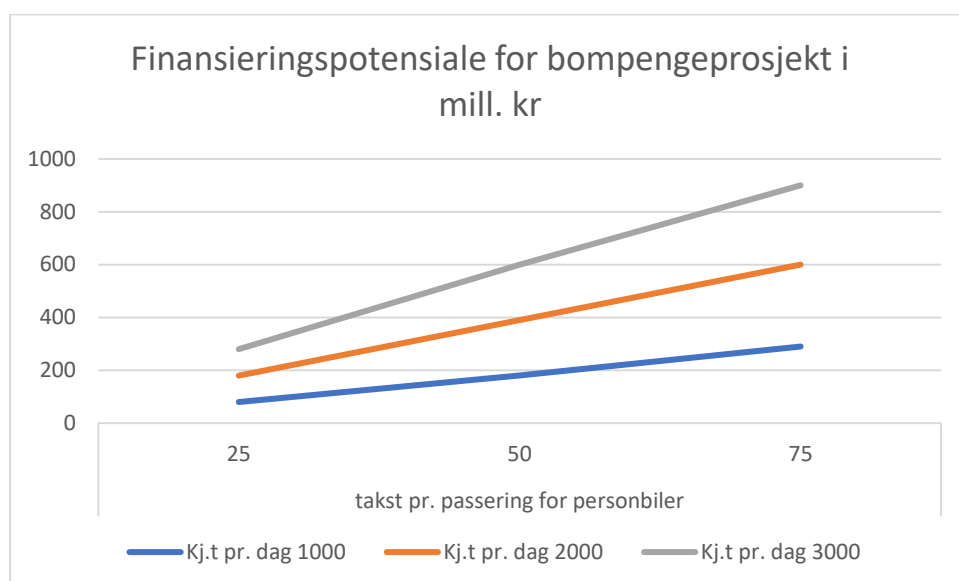
- Brukerbetaling, i form av for eksempel bompenger.
- Lokal medfinansiering, i privat eller offentlig regi.
- Ferjeavløsningsmidler.
- Statlig medfinansiering.

For å få satt i gang et større vegprosjekt på fylkesveg, må de lokale politikerne i kommunene og fylket gjøre et prinsippvedtak om å delfinansiere utbyggingen med bompenger. Bruk av bompenger skal i siste instans godkjennes av Stortinget. Fram til endelig stortingsvedtak er det mange prosesser som skal gjennomføres, både i kommunene, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Bypakke Bodø del 1 delvis finansieres med bompenger og det er også forutsatt at del 2 bompengefinansieres. Det forutsettes også egenfinansiering/bompengefinansiering for å realisere hele fv. 17 Ørnes-Glomfjord,

utbedring av fv. 810 Bustneslia og mulige fastlandsforbindelser som Herøy/Dønna-prosjektet.

Det er gjennomført en forenklet vurdering av muligheten for bompengefinansiering ved utbyggingsprosjekt på fylkesveg i Nordland. Vurderingen er gjort med de forutsetningene som er vanlig for rentesats, trafikkvekst m.m., og det er forutsatt 10 % tungbilandel og 15 års innkrevningstid. Ca. 100 mill. kr vil gå til innkrevings- og rentekostnader. Med lav trafikk og takst vil dette være uforholdsmessig mye, sammenlignet med hva som går til finansiering av prosjektet. I praksis er bompengepotensialet marginalt for veger med gjennomsnittlig antall kjøretøy under 1000 pr. dag og lav bomtakst. Før eventuelle prinsippvedtak om bompengefinansiering må det utarbeides beregninger av bompengepotensialet for det aktuelle prosjektet.

Finansieringspotensiale i millioner 2022 kroner.



Et ferjeavløsningsprosjekt innebærer at det blir bygd et nytt vegsamband, vanligvis ei bru eller en undersjøisk tunnel som erstatter hele eller deler av et ferjesamband. Fylkeskommunene kan ved bruk av ferjeavløsningsmidler delfinansiere slike prosjekt ved at man i inntil 45 år beholder statlige overføringer for det aktuelle ferjesambandet, fratrukket økningen i overføringer for drift og vedlikehold av vegen som erstatter fergesambandet.

Statlig medfinansiering kan være aktuelt for omfattende utbyggingsprosjekt som vil være svært kostnadskrevende for fylkeskommunen, for eksempel fastlandsforbindelser, fjordkryssinger og det grønne skiftet. Nordland fylkeskommune har ikke økonomisk handlingsrom til å gjennomføre slike store prosjekt uten statlig medfinansiering, uten at det vil få betydelige konsekvenser for tjenestetilbud og andre viktige investeringsbehov i fylkeskommune.

9.5 Tiltak og prioriteringer

Tiltak og prioriteringer er gjort med utgangspunkt i regional transportplan 2018-2029 og økonomiplan 2022-2025, samt offentlige utredninger og rapporter. Nordland fylkeskommune har hatt to omfattende innspillsrunder med kommuner, regionråd og øvrige aktører til

arbeidet med rullering av regional transportplan. Innspillene som har kommet er betydelig vektlagt i prioriteringene i handlingsprogrammet.

Prioriteringene i handlingsprogrammet har tatt utgangspunkt i de mål som er satt i regional transportplan og tiltak i tidligere delkapitler i handlingsprogrammet i regional transportplan.

9.6 Porteføljestyling

For siste seksårsperiode er det for de større utbedringsprosjektene ikke gjort kostnadsberegninger for hvert enkelt prosjekt. De prioriterte prosjektene er samlet i en portefølje med en felles kostnadsramme. For ytterligere omtale av porteføljestyling vises det til beskrivelse under kapittel 7.

9.7 Større prosjekter som skal utredes i perioden

Herøy/Dønna – fastlandsforbindelse

Høsten 2021 ble det i regi av Helgelandsrådet offentliggjort en rapport om fastlandsforbindelse til Herøy/Dønna. Rapporten vurderer at en tunnelløsning inkludert utbedring av fv. 828 over Herøy og Dønna selvfinansierende basert på finansiering fra ferjeavløsningsmidler og bompenger. En løsning med bygging av ny fv. 828 vil ha behov for finansiering fra fylkeskommune/stat på til sammen 520 mill. kr, i tillegg til ferjeavløsningsmidler og bompenger. En bruløsning vil kreve 3 620 mill. kr, i tillegg til ferjeavløsningsmidler og bompenger. Rapporten har en usikkerhet på +/- 40 prosent og bygger på en rekke forutsetninger, blant annet i utvikling i trafikk tall. Det er behov en grundig gjennomgang av rapporten for kvalitetssikring og modning. Både med tanke på de forutsetninger som er lagt til grunn, samt de løsninger som er valgt. Prosjektet må gjennomgå med formål om at prosjektet eventuelt kan prioriteres ved neste rullering av regional transportplan. Fylkeskommunen har bedt samferdselsdepartementet om en forhåndsavklaring på ferjeavløsningsmidler og forventer et svar senere i 2022.

fv. 810 Bustneslia

fv. 810 er eneste reelle ferdselsåre mellom kysten og E6 på Nord-Helgeland. Det bratteste partiet i Bustneslia har en stigning på ni prosent kombinert med kurvatur og skaper særlig problemer for tynge kjøretøy vinterstid. I FT-sak 21/18 ble det sett på mulige alternative løsninger, hvor fylkestinget vedtok at det skulle jobbes videre med to mulige tunellalternativ. Det er behov for en grundig gjennomgang av de ulike alternativene som tidligere er anbefalt og prosjektet må utredes før man vedtar en konkret løsning. Dersom det skal bygges tunell gjennom Bustneslia, vil dette være et stort og omfattende prosjekt, som vil kreve egenfinansiering/bompengefinansiering og/eller annen ekstern finansiering.

Den forsterkede vinterdriften som har vært gjennomført vinteren 2021/22 har vært vellykket med tanke på å sikre fremkommelighet, og vil fortsette frem til permanent løsning er på plass.

fv. 17 Ørnes-Glomfjord

fv. 17 Ørnes-Glomfjord består av tre parseller. En utbedring av disse vil gi en langt tryggere ferdsel for myke trafikanter, bedre trafiksikkerheten langs ulykkesbelastede strekninger og gi en forutsigbar infrastruktur for næringslivet. Strekningen Glombergan – Setvikdalen er prioritert i gjeldende økonomiplan som et rassikringsprosjekt. Dersom de to øvrige parsellene skal utbedres, forutsetter det egenfinansiering/bompengefinansiering. Både Meløy kommune og Nordland fylkeskommune har vedtatt prinsippvedtak om bompengefinansiering. Reguleringsplanene til parsellene er av eldre dato. Det er behov for gjennomgang og kvalitetssikring av planer som foreligger før prosjektet kan realiseres.

Fv. 17 Mulig flytting av Vennesund ferjeleie

Fylkeskommunen har fått midlertidig brukstillatelse for ladetårn på Vennesund ferjekai. Ferjekaiene ligger nære Vennesund brygge og ladetårnet kommer tilsvarende nært bygget. Fylkeskommunen har derfor igangsatt et arbeid for å se på hvordan dette kan løses på lang sikt. Et alternativ er å bygge en ny ferjekai, et annet alternativ er at ferjen kun lader ved Holm ferjeleie.

Øvrige prosjektet

Det arbeides flere steder rundt i Nordland for realisering av større utbyggingsprosjekt eller fastlandsforbindelser. Disse vurderes å ikke ligge like langt frem i støpeskjeen som de overnevnte prosjektene. Dersom man lokalt gjør utredninger, vedtak om finansiering m.m, vil disse bli vurdert i tråd med tiltak under delmål 7.4.

9.8 Større utbedringsprosjekt

Større utbedringsprosjekt er her definert som enkeltprosjekt med en styringsramme over 100 mill. kr. I første seksårsperiode er mye av handlingsrommet avsatt til igangsatte prosjekt.

Dette gjelder:

- fv. 7374 Ny Nevernes bru
- fv. 821 Frøskelandsfjellet
- fv. 828 Herøysundbrua
- fv. 834 Bypakke Bodø
- fv. 835 Engeløybrua

Samtlige av disse prosjektene er bundne prosjekt med omtale i økonomiplan 2022-25. For prosjektene fv. 17 Ørnes-Glomfjord og fv. 810 Bustneslia vises det til omtale ovenfor.

Øvrige prioriterte prosjekt:

- fv. 76 Tosenvegen
- fv. 82 Sortland - Risøyhamn
- fv. 821 Frøskelandsfjellet – Myre
- fv. 835 Bogen – Tømmerneset

Prosjektene styres som en portefølje med felles styringsramme. Prosjektene er tidligere prioritert i satsingen på viktige næringsveger (FT-sak 99/19). Prosjektene skal planlegges for mulig realisering i siste seksårsperiode. De avsatte midlene til hver enkelt delstrekning er en grovt skissert kostnadsramme. Planleggingsarbeidet vil avgjøre hvilke(t) av prosjektene som skal igangsettes først og til hvilket størrelsesomfang. Fokus i prosjektene er flere utbedringstiltak langs vegstrekningene slik som breddeutvidelse, utretting av vanskelige svinger og stigninger, ulykkespunkter m.m. Det skal også tas hensyn til trafikksikkerhets- og miljøtiltak i planlegging og utbedring av fylkesvegene. For flere av prosjektene trengs en videre kartlegging og utredning for å avklare tiltak og omfang. For fv. 82 Sortland – Risøyhamn er denne delt opp i seks delstrekninger, hvor en av strekningene er utbedret og hvor det foreligger ferdig reguleringsplan for delstrekningen Sortland – Holmen. De avsatte midlene vil ikke være tilstrekkelig for fullverdige oppgraderinger av samtlige veger, og det er behov for en vurdering av kost/nytte i prioriteringen av prosjektene.

9.9 Mindre utbedringsprosjekt

Grunnet det økte vedlikeholdsbehovet har mange fylkesveger, bruer og tunneler i Nordland behov for større oppgradering enn ordinært vedlikehold. Disse mindre utbedringsprosjekt

styres som en portefølje med felles ramme. I tillegg kan inspeksjoner avdekke behov for større strakstiltak. Noe av rammene i de enkelte porteføljene avsettes derfor til slike tiltak.

Portefølje bruutbedringer

I Nordland er det 990 konstruksjoner som defineres som bru (dvs. en spennvidde på minimum 2,5 meter). Mange bruer i Nordland bærer preg av å være i sterkt forfall grunnet dårlig byggekvalitet, alder og manglende vedlikehold. Tyngre vedlikehold/rehabilitering av bruer kan forlenge levetiden til bruene betydelig, til en langt lavere kostnad enn nybygging. I tillegg vil posten bli brukt på å forsterke bæreevnen på bruer hvor lastbegrensning er en hemsko for næringsutviklingen. Som en del av porteføljen vil det også være en egen brupakke for Røst, med oppstart i første seksårsperiode.

Portefølje tunnelutbedringer

På fylkesvegene i Nordland er det til sammen 54 tunneler med samlet lengde på 81200 meter. Tunnelene trenger fortløpende vedlikehold og oppgradering av ulike slag. Mange av tunnelene er av eldre dato, og inspeksjoner viser store behov for tiltak, slik som gammel sikkerhetsutrustning, utskifting av elektriske installasjoner eller bergsikring. For å få gjort et løft på tunnelene på fylkesveg er det utarbeidet en oppgraderingsplan. I første omgang vil det bli gjort bergsikring, vann og frostsikring i hvelvet og utbytting av lysarmatur og kabelanlegg. Når samtlige tunneler har dette på et tilfredsstillende nivå, vil det bli gjort installasjon av diverse sikkerhetsutrustning hvor det mangler i dag.

Portefølje utbedring fylkesveger

Under utbedring av fylkesveger inngår breddeutvidelse, forsterkning, asfaltering og utbedring av rekkverk og sideterreng, slik at trafiksikkerhet og næringslivets behov blir ivaretatt. Ambisjonene er at i gjennomsnitt fem prosent av fylkesvegene i Nordland skal asfalteres hvert år. Dette er det behov for dersom vedlikeholdsetterlepet for vegkroppen ikke skal øke.

I Nordland er det fortsatt ca. 100 kilometer av fylkesvegene som er grusveger og det avsettes midler til oppgradering, slik at de aller fleste grusvegene får fast dekke. Midlene avsettes i regionvise utbedringspakker. Dette gjør at man får en samlet helhetlig utbedring av fylkesvegnettet i regionen. Erfaringene som er gjort, viser også at man med en slik tilnærming får en forutsigbar og kostnadseffektiv tilnærming, med mål om at dette skal bidra til å oppnå målsetning om at fem prosent av vegnettet skal få nytt dekke hvert år, jmf delmål 4.2

I første seksårsperiode legges det opp til følgende utbedringspakker:

- Sør-Helgeland. Kysten av Sør-Helgeland fra Trøndelagsgrensen og opp til Levang.
- Indre Helgeland. Generelle utbedringer av veger med dårlig standard i regionen.
- Salten. Generelle utbedringer av veger med dårlig standard i regionen.
- Lofotpakke. Utbedring fv. 7598 til Sund vil bli vurdert særskilt med tanke på tiltak og omfang.
- Vesterålen. Generelle utbedringer av veger med dårlig standard i regionen.
- Ofoten. Utbedring fv. 819 Ballangen - Kjeldebotn vil bli vurdert særskilt med tanke på tiltak og omfang.

Gjennomføring av utbedringspakkene vil bli vurdert i de årlige vedlikeholdsplanene og i forbindelse med utarbeidelse av budsjett- og økonomiplan. Det vil i tillegg gjøres ordinært vegvedlikehold som reasfaltering over hele Nordland. Omfanget av pakkene kan bli økt ved bedre rammebetingelser, slik som statlige tilskuddsmidler.

I siste seksårsperiode avsettes midlene i en felles portefølje. Tiltak og prioriteringer for disse midlene vil bli gjort i løpet av første seksårsperiode.

9.10 Infrastruktur samferdsel

De fleste av fylkeskommunens kaianlegg er av eldre dato og det er et kontinuerlig behov for vedlikehold og oppgradering av disse. Dette er større vedlikeholdsprosjekt som avdekkes ved inspeksjoner og som bør iverksettes raskt. I tillegg er det behov for nybygg og som følge av endring i ruteoppsett, større fartøy eller utbedringer og utvidelser av oppstillingsplasser på land, grunnet økt trafikk og ut fra trafikksikkerhetshensyn. Det er også et økende behov for mudring og utdyping som følge av masseoppsamlinger gjennom flere år og som følge av større ferjemateriell.

I første seksårsperiode er det gjennom økonomiplan avsatt midler til oppstillingsplasser på Holm ferjeleie i Bindal og bygging av nytt ferjeleie på Tonnes i Lurøy. I henhold til vedtak i budsjett- og økonomiplan 2022-25 (FT-sak 159/2021) er det også avsatt midler til flytting av ferjeleiet i Mosjøen havn, som skjer i kommunal regi. Disse midlene forutsetter at prosjektet er igangsatt innen 1. januar 2024. tillegg er det avsatt midler til flere større utbedringsprosjekt av ferjekaier.

Ettersom inspeksjoner avdekker behov som bør prioriteres raskt, avsettes resterende midler i perioden i en felles portefølje for oppgradering av infrastruktur samferdsel. Hvis det ikke avdekkes uventede store vedlikeholdsbehov, vil det i perioden være midler tilgjengelig til å gjøre større oppgraderinger ved flere ferjeleier.

9.11 Skredsikring

Statens vegvesen utarbeidet i 2019 rapporten «Oversikt over skredsikringsbehov for riks- og fylkesveger i nord». I rapporten er det benyttet en regnemodell for skredfaktor, og dette gir et grunnlag for prioriteringene av tiltak på fylkesvegene. Skredfaktoren er beregnet ut fra skredsannsynlighet, gjennomsnittlig trafikkmengde, skredbredde, naboskred, stengetid og omkjøring. På fylkesveg i Nordland gjenstår det ved inngangen til 2022 12 skredpunkt med høy skredfaktor og 45 skredpunkt med middels skredfaktor, til en samlet kostnad på 4,6 mrd. kr.

På grunnlag av denne rapporten og ytterligere faglige vurderinger av aktuelle skredsikringstiltak, er prosjektene prioritert for å få mest mulig skredsikring ut fra tilgjengelige midler.

Nordland fylkeskommune får i 2022 65 mill. kr i spesifikke skredmidler som del av det statlige rammetilskuddet. I arbeidet med prioritering av prosjekt er det forutsatt at rammene videreføres på dette nivået i hele planperioden.

I første seksårsperiode er følgende prosjekt prioritert:

- fv. 17 Glombergan
Dette prosjektet sees i sammenheng med den helhetlige utbyggingen av fv. 17 Ørnes-Glomfjord og det vises til tidligere omtale av dette prosjektet.
- fv. 7702 Røyken
Prosjektet er prioritert med tunnelløsning i økonomiplanen. Fylkeskommunen gjennomfører et unikt prosjekt for varsling av mulige skred langs strekningen. Dersom prosjektet blir vellykket, kan man se på andre, mindre kostnadskrevende tiltak enn tunnelløsning.
- fv. 7366 Storbekken – Aven

Prosjektet består av tre skredpunkt med isnett, fangvoll og grøft. Strekingen er eneste vegforbindelse inn til Røvassdalen og Langvassgrenda i Rana.

- fv. 7570 Beisfjord
Vegen er eneste veg inn til Beisfjord. Prosjektet innebærer fangdam og kulvert for skredpunktene Beisfjord 1-3. Disse tre punktene har samlet en større skredsannsynlighet enn skredpunktet Blomlia, hvor det i januar 2022 gikk et større snøskred. I Blomlia er imidlertid skredene bredere og har større skadepotensiale, men er et mer kostnadskrevenne prosjekt. I Blomlia skal det etableres radaranlegg med trafikkstyringssystem. Tunnel inn til Beisfjord ligger inne på marginalliste.
- I tillegg avsettes det midler til mindre skredsikringstiltak, fanggjerdar og varslingsanlegg.

I siste seksårsperiode er de øvrige midlene avsatt i en portefølje for skredsikring. Frem til neste revidering av regional transportplan skal det utarbeides forprosjekt på aktuelle strekninger for siste seksårsperiode, samt å lage en portefølje med mindre prosjekter som kan initieres på relativt kort varsel. I planperioden vil det bli prioritert å utrede mulighet for, teste og ta i bruk ny teknologi som kan bidra til bedre skredvarsling og redusere behovet for kostnadskrevenne utbedringsprosjekt.

9.12 Tunnelsikkerhetsforskriften

Tunnelsikkerhetsforskriften for fylkesveger trådte i kraft i 2015 og gjelder for tunneler med lengde over 500 meter og årsgjennomsnittlig trafikk på over 300 kjøretøy. På fylkesveg i Nordland er 26 tunneler omfattet av forskriften, med en grov kostnadsberegning på to mrd. kr. Formålet med forskriften er å ivareta sikkerhetsnivået for trafikanter i tunneler ved krav til å forebygge kritiske hendelser som kan sette menneskeliv, miljøet og tunnelanlegg i fare og til å sørge for vern i tilfelle av ulykker. Nordland fylkeskommune har på grunn av stor tunnelmasse søkt om å få utvidet fristen til å utbedre tunnelene etter forskriften til 2031. Pr. januar 2022 har ikke fylkeskommunen fått svar fra Vegdirektoratet på denne søknaden.

Nordland fylkeskommune får i 2022 115 mill. kr som del av det statlige rammetilskuddet som kompensasjon for merutgifter knyttet til iverksetting av tunnelsikkerhetsforskriften. I arbeidet med prioritering av prosjekt, er det forutsatt at rammene videreføres på dette nivået i hele planperioden og prioritert prosjekt utfra en slik totalramme til dette formålet. Gitt de nåværende rammene, vil ikke Nordland klare å oppfylle kravene i forskriften, selv om fristen blir forlenget til 2031.

I første seksårsperiode er det avsatt midler til fullføring av den oppstartede utbedringen av fv. 820 Ryggedalstunnelen. I tillegg er det avsatt midler slik at Storvikskaret tunnel, Glomfjordtunnelen og Fykantunnelen på fv. 17 blir utbedret i henhold til forskriftskravene.

De resterende midlene i første seksårsperiode, samt midlene i siste seksårsperiode avsettes til en portefølje for oppfyllelse av tunnelsikkerhetsforskriften. Det vil til neste rullering av handlingsprogrammet bli utarbeidet en oppdatert prioriteringsliste for utbedring av de resterende tunnelene.

9.13 Gang-/sykkelveger og øvrig trafikksikkerhet

Sammenlignet med øvrige fylker har Nordland et dårlig utbygd gang-/sykkelvegnett, både på riks- og fylkesveg. Ser man på andel av totalt vegnett, er det kun tre prosent av fylkesvegnettet i Nordland som har anlagt gang-/sykkelveg. Av fylkeskommunene i Norge er

det kun Troms og Finnmark som har et dårligere utbygd gang-/sykkelvegnett ([Opplysningskontoret for veitrafikk 2021](#)). Trygg ferdsel for myke trafikanter er spesielt viktig med tanke på den næringsutvikling og økte mengder med tungtransport som kommer flere steder i fylket. Utbyggingen av gang-/sykkelveger styrkes derfor i den kommende 12-årsperioden, og det er avsatt nærmere én milliard kroner til formålet. Som en del av dette styrkes også postene med midler til utbedring av busslommer/holdeplasser og øvrige trafikksikkerhetstiltak. Strekninger hvor det er mye tungtrafikk og med mange skolebarn uten alternative ferdselsveier, er spesielt prioritert.

I Hurdalsplattformen står det at regjeringen vil endre veinormalene for gang- og sykkelvei for å tilpasse bedre til lokal trafikk. Behovene vil variere fra tettbygde til mer grisgrendte strøk, og begge må få trafikksikre strekninger egnet for gang/sykel.

I første seksårsperiode er det gjennom økonomiplan allerede avsatt midler til gang-/sykkelveger i Hadsel, Hamarøy og Vestvågøy. I økonomiplan er det i tillegg avsatt midler til trafikksikkerhetstiltak på fv. 17 Godøysraumen – Saltstraumen. Rammen til prosjektet utvides, slik at man får en helhetlig utbygd gang-/sykkelveg på strekningen.

I tillegg prioriteres følgende prosjekt

- fv. 17 Leland – Slettan (Leirfjord)
- fv. 17 Skogmo, første delparsell (Brønnøy)
- fv. 78 Søfting – Skaland (Vefsn)
- fv. 809 Vågen – Nettet (Sandnessjøen)
- fv. 82 Dverberg (Andøy)
- fv. 820 Eidet – Asterset (Bø)

I siste seksårsperiode avsettes midlene i en portefølje hvor følgende seks prosjekt skal kvalitetssikres og planlegges for mulig realisering:

- fv. 17 Skogmo, siste delparsell (Brønnøy)
- fv. 17 Dalen – Høgseth (Meløy)
- fv. 7634 Melbu (Hadsel)
- fv. 7636 Eidsfjordveien (Sortland)
- fv. 7730 Fygle skole – Berg (Leknes)
- fv. 810 Båsmo – Lillealteren (parsell 2) (Rana)
- fv. 838 Innstyr sentrum (Gildeskål)

9.14 Miljøtiltak i samferdselssektoren

Nordland fylkeskommune har gjennom flere tidligere vedtak forpliktet seg til å ta del i det grønne skiftet, blant annet ved å redusere samlet klimagassutslipp med 60 prosent innen 2030, sammenlignet med 2016. I planperioden er det derfor lagt inn betydelige midler til satsingen på miljøvennlige løsninger i samferdselssektoren. Det avsettes midler slik at flere ferjesamband kan gå over til null- og lavutslipp, slik det er gjort på sambandene Horn – Andalsvåg, Vennesund – Holm og Tjøtta – Forvik på fv. 17. Kostnadene ved elektrifisering varierer avhengig av tilgangen på elektrisitet og hvor mange ladestasjoner hvert samband trenger. I det videre arbeidet vil man i nye anbud prioritere overgangen til null- og lavutslippsteknologi på de sambandene hvor man får størst effekt fra et kost-nytteperspektiv. I arbeidet vil det bli vurdert om det er nok tilgjengelig kraft i markedet og om det vil være behov for etablering av batteribanker. Ved utbygging av ferjeleier for null- og lavutslippsfartøy skal det også gjøres vurdering om det er hensiktsmessig med tilrettelegging for infrastruktur for øvrige transportmidler. I første seksårsperiode er det prioritert sju

samband. Ettersom kostnadene ved elektrifisering fortsatt er usikker, har prosjektene en felles porteføljeramme.

I Hurdaldsplattformen vil regjeringen

«Kompensere fylkeskommunene for merkostnader ved å velge lav- og nullutslippsteknologi ved anskaffelser av ferger og hurtigbåter.» og

«Stille krav om nullutslipp i nye anbud for ferger 2023 og krav om lav- og nullutslipp i nye anbud for hurtigbåter i 2025.»

Dette må følges opp overfor regjeringen, med sikte på å sikre finansiering til at flere samband i Nordland blir omfattet av lav – og nullutslippsløsninger.

Nordland har 23 ferjesamband og kun tre av dem er så langt elektrifisert. Å få samtlige samband over til null- og lavutslippsteknologi vil ta tid. De samband som ikke inngår i første seksårsperiode kan derfor bli utlyst med konvensjonell drift hvis det ikke tilføres mer midler til fylkeskommunene for å imøtekomme ambisjonene fra regjering og Storting. Det vil også bli nødvendig å lyse ut korte anbud på konvensjonell drift på flere av de sju sambandene som ligger i første seksårsperiode, da det vil da tid å få nye fartøy og all infrastruktur på plass.

Utviklingen i omleggingen til ny, miljøvennlig teknologi går svært fort. Det er derfor vanskelig å spå langt frem i tid. I siste seksårsperiode avsettes midlene til en felles porteføljeramme for tiltak i hele samferdselssektoren, både buss, hurtigbåt og ferje.

9.15 Prioriterte tiltak

Prosjekt	Kommune	Tidligere prioritert Ja/nei	Plan-behov Ja/nei	Har vedtatt regulerings- plan	2022- 2027	2028- 2033
Større utbyggingsprosjekt (over 100 mill. kr)						
Måloppnåelse: Delmål 4.2, 4.3, 5.2 og 7.4						
fv. 7374 Ny Nevernes bru	Rana	Ja	Ja	Nei	132	
fv. 821 Frøskelandsfjellet	Sortland/Øksnes	Ja	Ja	Ja	49	
fv. 828 Herøysundbrua	Herøy	Ja	Ja	Ja	282,5	
fv. 834 Bypakke Bodø	Bodø	Ja	Ja	Ja	209	
herav bompenger					151	
fv. 835 Bru Engeløya	Steigen	Ja			425	
Sum bundne prosjekt					1 097,5	-
fv. 17 Ørnes-Glomfjord	Meløy	Ja	Ja	Ja	200	150
ekstern finansiering, inkl. bompengebidrag						380

Prosjekt	Kommune	Tidligere prioritert Ja/nei	Plan- behov Ja/nei	Har vedtatt regulerings- plan	2022- 2027	2028- 2033
Porteføljeramme, viktige næringsveger					100	1 200
fv. 76 Tosenvegen	Brønnøy/Grane	Ja	Ja	Nei	150	250
fv. 82 Sortland - Risøyhamn	Sortland/Andøy	Ja	Ja	Ja	150	150
fv. 810 Bustneslia	Rana	Ja	Ja	Nei	100	400
ekstern finansiering, inkl. bompenggebidrag						må avklares
fv. 821 Frøskelandsfjellet - Myre	Sortland/Øksnes	Ja	Ja	Nei		200
fv. 835 Bogen - Tømmerneset	Steigen	Ja	Ja	Nei		200
Totalt strekningsvise prosjekt (eksl. bompenger)					1 697,5	1 350
Mindre utbedringsprosjekt fylkesveg (under 100 mill kr.)						
Måloppnåelse: Delmål 4.2, 4.3, 5.2 og 7.2						
fv. 7234 Brønnøysund bru	Brønnøy	Ja	Nei		40	
Sum bundne prosjekt					40	
Portefølje bruutbedringer					170	250
Brupakke Røst. 3 korte bruer med lav bruksklasse.	Røst		Nei			
Utbedring av store kystbruer						
Mindre bruutbedringer						
Portefølje tunnel					300	350
Generelle tunnelutbedringer						
Portefølje utbedring fylkesveger					580	350
Utbedringspakke Sør-Helgeland					120	
Utbedringspakke Indre Helgeland					90	
Utbedringspakke Salten					120	
Utbedringspakke Lofoten					60	
Utbedringspakke Vesterålen					130	
Utbedringspakke Ofoten					60	
Totalt mindre utbedringsprosjekt fylkesveg					1090	950
Infrastruktur samferdsel						
Måloppnåelse: Delmål 4.2, 4.3, 4.4, 5.2 og 7.2						

Prosjekt	Kommune	Tidligere prioritert Ja/nei	Plan- behov Ja/nei	Har vedtatt regulerings- plan	2022- 2027	2028- 2033
fv. 17 Holm ferjeleie – oppstillingsplass	Bindal	Ja	Nei	Ja	66	
fv. 7272 Flytting av Mosjøen ferjeleie	Vefsn	Ja	Ja	Nei	40	
fv. 7410 Tonnes	Lurøy	Ja	Nei	Ja	143	
fv. 7437 Ørnes ferjekai	Meløy	Ja	Nei	Ja	50	
Rehabilitering av ferjekaier Husøy, Igerøy og Selvær	Træna/Vega	Ja	Nei	Nei	100	
Sum budne prosjekt					399	-
Portefølje infrastruktur samferdsel					325	400
Større utbedring ferjekaier						
Mindre utbedring av ferjekaier						
Infrastruktur hurtigbåtkai						
Mudring og utdyping						
Totalt infrastruktur samferdsel					724	400
Skredsikring						
Måloppnåelse: Delmål 4.2, 4.3, 4.4, 5.2 og 7.2						
fv. 17 Glombergan (midlene ligger inne som en del av totalkostnad for fv. 17 Ørnes-Glomfjord)	Meløy	Ja	Ja	Ja	150	
fv. 17 Liafjell og Olvikvatnet	Lurøy	Ja	Ja	Nei	32	
Sum bundne prosjekt					182	-
FV. 7702 Røyken	Andøy	Ja	Ja	Ja	120	250
fv. 7570 Beisfjord I-III	Narvik	Nei	Nei		35	
fv. 7366 Hundflåget	Rana	Ja	Nei		41	
Mindre skredsikringstiltak					65	50
Portefølje skredsikring						100
Totalt skredsikring					443	400
Tunnelsikkerhetsforskrift						
Måloppnåelse: Delmål 4.2, 4.3, 5.2 og 7.2						
fv. 820 Ryggedalstunnelen	Bø i Vesterålen	Ja	Nei		105	
Sum bundne prosjekt					105	-
fv. 17 Storvikskaret tunnel	Gildeskål	Nei	Nei		200	
fv. 17 Glomfjordtunnelen	Meløy	Nei	Nei		150	
fv. 17 Fykantunnelen	Meløy	Nei	Nei		150	

Prosjekt	Kommune	Tidligere prioritert Ja/nei	Plan- behov Ja/nei	Har vedtatt regulerings- plan	2022- 2027	2028- 2033
Portefølje, oppgradering øvrige tunneler i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften					95	700
Totalt tunnelsikkerhetsforskrift					700	700
Gang/sykkelveger og øvrig trafikksikkerhet						
Måloppnåelse: Delmål 3.2, 4.4, 6.2, 6.3 og 7.2						
fv. 17 Godøstraumen - Saltstraumen	Bodø	Ja	Ja	Nei	120	
fv. 7634 Kryss Markveien - kryss Sævtjønnveien	Hadsel	Ja	Ja	Ja	5	
fv. 81 Oppeid - Presteid	Hamarøy	Ja	Ja	Ja	29	
fv. 817 Stamsund	Vestvågøy	Ja	Ja	Ja	60	
Sum bundne prosjekt					214	-
fv. 17 Leland - Slettan	Leirfjord	Nei	Ja	Ja	20	
fv. 17 Skogmo (første delparsell)	Brønnøy	Nei	Ja	Ja	50	
fv. 78 Søfting - Lindset	Vefsn	Ja	Ja	Nei	35	
fv. 82 Dverberg	Andøy	Nei	Ja	Nei	10	
fv. 809 Vågen - Nesset (Sandnessjøen)	Alstahaug	Ja	Ja	Ja	30	
fv. 820 Eidet - Asterset	Bø	Nei	Ja	Ja	10	
Portefølje, gang/sykkelveger						250
fv. 17 Skogmo (siste delparsell)	Brønnøy	Nei	Ja	Ja		
fv. 17 Dalen - Høgseth	Meløy	Nei	Ja	Ja		
fv. 7634 Melbu	Hadsel	Nei	Ja	Ja		
fv. 7636 Eidsfjordveien	Sortland	Nei	Ja	Nei		
fv. 7730 Fygle - Berg	Leknes	Nei	Ja	Nei		
fv. 810 Båsmo - Lillealteren (parsell 2)	Rana	Ja	Ja	Ja		
fv. 838 Inn dyr sentrum	Gildeskål	Nei	Ja	Nei		
Portefølje, øvrig trafikksikkerhet					240	210
Grunnerverv						
Busslommer/leskur, samt øvrige mindre utbedringer						
Ulike trafikksikkerhetstiltak						
Totalt gang/sykkelveger og øvrig trafikksikkerhet					609	460
Miljøtiltak i samferdselssektoren						
Måloppnåelse: Delmål 3.2, 3.3 og 7.2						
Portefølje, miljøtiltak i samferdselssektoren					550	500

Prosjekt	Kommune	Tidligere prioritert Ja/nei	Plan- behov Ja/nei	Har vedtatt regulerings- plan	2022- 2027	2028- 2033
Samband planlagt for null- og lavutslippsløsninger i første seksårsperiode:						
Søvik - Herøy	Alstahaug/Herøy	Nei				
Sandnessjøen - Dønna - Løkta	Alstahaug/Dønna	Nei				
Melbu - Fiskebøl	Hadsel	Nei				
Festvåg - Misten	Bodø	Nei				
Jektvik - Kilboghavn	Rødøy	Nei				
Nesna - Levang	Nesna	Nei				
Nesna - Nesnaøyene	Nesna	Nei				
Totalt miljøltiltak i samferdselssektoren					550	500

9.16 Øvrige aktuelle prosjekt for realisering ved endring i rammebetingelser/prioriteringer (Marginalliste)

Grunnet det store behovet og begrensede rammer, er det dessverre mange prosjekt som det ikke er funnet midler til. Ved endring i de økonomiske rammebetingelser, statlig tilskudd eller ved nye opplysninger som tilsier endring i prioriteringene, kan disse prosjektene bli prioritert i planperioden. Da det i planperioden ikke er avsatt midler til disse prosjektene, vil det fra fylkeskommunens side ikke bli gjort planarbeid, med mindre det blir gjort endringer i prioriteringene eller rammene økes.

Større utbyggingsprosjekt

- Utvidet omfang av prosjekt under viktige næringsveger
- Punktvisse utbedringer av fv. 17 fra Bindal i sør til Bodø i nord
- fv. 17 Røytvika – Liafjellet (Lurøy)
- fv. 17 Sjonfjellet (Rana)
- fv. 17 Bru til Hamnøya (Vevelstad) – ved behov for større oppgradering av ferjeleiet på Vågsodden, vil kostnadene vurderes opp mot et alternativ med bruløsning
- fv. 7276/7286 Bru Tennøy – Brasøy (Herøy)
- fv. 7372 Langfjellveien – ny bru over Ranelva (Rana)
- Vegpakke Vesterålen

Skredsikring

- fv. 17 Lian (Bindal)
- fv. 17 Skaugvollidalen (Gildeskål)
- fv. 76 Brønnøy
- fv. 837 Høgfjorden (Lødingen)
- fv. 7570 Blomlia (tunnel), Beisfjord (Narvik)
- fv. 7594 Myrlandsvegen (Flakstad)
- Det utarbeides videre en portefølje med mindre prosjekter som kan initieres på relativt kort varsel i tilfelle endring i rammebetingelsene.

Gang-/sykkelveger og øvrig trafikkssikkerhet

- fv. 17 Blåbærhaugen – Kleiva (Alstahaug)
- fv. 17 Nesna tettsted
- fv. 7546 Lødingen ferjekai – Lødingen sentrum
- fv. 816 Henningsvær (Vågan)
- fv. 834 Løpsmark – Myklebostad – Kløkstad (Bodø)

10. Vedlegg

10.1 Fylkestingets vedtak i sak 048/2020, innspill til Nasjonal transportplan

Fylkestinget legger følgende til grunn i sitt innspill til Nasjonal Transportplan 2022-2033, i prioritert rekkefølge innenfor hvert av vedtakspunktene:

Vedtakspunkt 1:	
	Prosjekt med oppstart i første del av inneværende NTP startes og gjennomføres i henhold til gjeldende NTP. Dette gjelder blant annet E6 Helgeland, inklusive de søndre parsellene mot Trøndelag grense, E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukt (Hålogalandsvegen), E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) og flytting av Bodø lufthavn.
Vedtakspunkt 2:	
	Fylkestinget støtter den anbefalte prioriteringen i «Strategisk utvikling av transportkorridorer i perioden 2022-2033» under drøftingen av saken.
Vedtakspunkt 3 Store statlige vegprosjekter i perioden 2022-2027:	
1	Helhetlig og samlet utbygging av E6 Fauske-Bognes. På strekningen er fullføring av E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) og E6 Ulsvågskaret de viktigste delstrekningene.
2	E6 Sørrelva – Borkamo.
3	E6 i tunnel gjennom Narvik sentrum, med tilstøtende tiltak.
4	E10 Å-Fiskebøl.
5	Rv. 80/E6 Bodø – Fauske – Prosjekt «Fra bru til bru».
Vedtakspunkt 4 Statlig skredsikringsprosjekter i perioden 2022-2027:	
1	E10 Lofoten (Nappstraumen – Å og Nappstraumen – Fiskebøl).
2	E6 Skjellesvikskaret.
3	Øvrige skredprosjekter med høy eller middels skredfare ferdigstilles i løpet av planperioden 2022-2033. Det må settes i gang arbeidet med en helhetlig utbyggingsplan som også beskriver hvordan man vil sikre alle høye og middels raspunkter.
Vedtakspunkt 5 Byutvikling i perioden 2022-2027:	
1	<i>Bypakke Bodø fase 2</i> - Byvekstavtale, eller tilsvarende løsning, med staten for Bodø kommune.
2	Økt satsing på tilrettelegging for trafiksikkerhetstiltak for myke trafikanter for å tilrettelegge for attraktive og bærekraftig bomiljø i små- og mellomstore byer, heriblant Narvik, Brønnøysund, Mosjøen, Sandnessjøen, Fauske, Leknes, Svolvær og Sortland.
3	Smartere Transport i Norge (STiN) må videreføres i kommende NTP.
4	Overordnet transportutredning for E6 og transportnettet i Mo i Rana.
Vedtakspunkt 6 Mindre statlig vegtiltak i perioden 2022-2027:	
1	Delparsellene E6 Nord-Trøndelag grense – Majahaug og Flyum – Kappfjellia ferdigstilles samtidig som utbygging av E6 Helgeland sør.
2	E10 Bjørnfjell og E6 Saltfjellet – Vinterregularitet

3	Rv. 80 Sandvika – Sagelva (inngår i korridoren Rv. 80/E6 Bodø – Fauske: Prosjekt «Fra bru til bru»)
4	E6 Kråkmofjellet sør (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)
5	E6 Merkforbakken (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)
6	E10 Trældal – riksgrense Bjørnfjell – Utbedring
7	Kråkmo – Sandnesbotn (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)
8	E12 Umbukta
9	Rv. 73 Krutfjellet
10	E6 Bjerkvik sentrum – Bjerkvik nord
11	Kalvåsen – Ballangen
12	Sikt- og sideterrengutbedring (trafikksikkerhet)
13	Tilrettelegging for bruk av modulvogntog
Vedtakspunkt 7 Tilskudd til fylkesvegnettet i perioden 2022-2027:	
1	Fylkestinget forventer at det store vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet møtes med ei samordnet satsing i Nasjonal Transportplan, som også legger til rette for trafikksikkerhetstiltak. Den varslede satsingen på viktige næringstransportstrekninger på fylkesveinettet må gis ei tydelig prioritering, og støtte opp under strategien «Fra kyst til marked»
Vedtakspunkt 8 Lufthavner og luftfart i perioden 2022-2027:	
1	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 et intermodalt logistikknutepunkt.
2	Ny lufthavn ved Mo i Rana (rullebane 2.200 m.), som erstatter eksisterende lufthavn (Røssvoll), uten øvrige strukturendringer.
3	Videreføring av Andøy lufthavn og infrastruktur som sikrer næringslivet og befolkningen et godt flytilbud.
4	Ny storflyplass i Lofoten, Ofoten og Vesterålen. Nordland fylkesting gir høringsuttalelse til NTP 2022 -2033 utredningsrapport: «Framtidig transportløsning for Lofoten, Ofoten og Vesterålen» i fylkestinget juni d.å.
5	Fjernstyrte flytårntjenester.
6	Modernisering av flyflåten på kortbanenettet. Testing og utvikling av EL-fly er godt egnet på kortbanenettet i Nordland.
7	En tredje rullebane på Gardemoen vil ha stor betydning for luftfarten i Nordland og øke grunnlaget for flere direkteruter til/fra landsdelen.
Vedtakspunkt 9 Tiltak på jernbaner i nord i perioden 2022-2027:	
1	<i>Ofofbanen:</i> – Utbygging av dobbeltspor fra Narvik til riksgrensen.
2	<i>Nordlandsbanen:</i> – Prioritere kapasitetsøkende tiltak på jernbane som reduserer framføringstiden for godstog i korridoren Bodø – Oslo til under 18 timer. Påliteligheten og regulariteten til jernbanen må økes. – Tilpasse moderne, effektive og miljøvennlige terminaler langs Nordlandsbanen i takt med transportbehov. – Overgang til klimavennlig drift til erstatning for dieseldrevet lokomotiv. Videreutvikle Saltenpendelen og etablering av en ny regionpendel på Helgeland. – Alnabru godsterminal er i dag en flaskehals for blant annet effektiv eksport av norsk sjømat. Det må prioriteres kapasitetsøkende tiltak ved godsterminalen eller alternative løsninger som sikrer effektive og miljøvennlige godstransporter. Igangsette nødvendige tiltak for å forebygge rein- og viltpåkørsler.
3	<i>Nord-Norgebanen:</i> – Fylkestinget støtter opp om arbeidet for å realisere Nord- Norgebanen fra Trondheim til Tromsø. Det er viktig at det utarbeides en uavhengig KVVU som gir grunnlag for oppdaterte trasé- og teknologivalg
4	Jernbanen må oppfylle krav om universell utforming.

Vedtakspunkt 10 Større farleds- og sjøsikkerhetstiltak i perioden 2022-2027:	
1	Farledsutbedring av Brønnøyleiden
2	Innseiling og mudring i Mo i Rana
3	Farledsutbedring av Risøyrenna
4	Korridor Bodø – Harstad – Gjennomseiling Tjeldsundet, inkl. utdyping Ballstad
5	Korridor Bodø – Harstad – Gjennomseiling Raftsundet
6	Korridor Brønnøysund – Mo i Rana
Vedtakspunkt 11 Havner og sjøtransporter i perioden 2022-2027:	
1	Fiskerihavner: De statlige fiskerhavnprosjekter i Andøy, Værøy og Røst som er prioritert i gjeldende NTP 2018-2029 må gjennomføres i NTP 2022- 2033 og finansieres av staten. Tilsvarende må også gjelde for Ballstad fiskerihavn.
2	Bedre regularitet og økt frekvens på ferjestrekningen Lødingen – Bognes
3	Stamnetthavn – status for Helgeland Havn IKS
Vedtakspunkt 12 Styrking av tilskuddsordning for godsoverføring og havn i perioden 2022-2033:	
1	Gjeldende tilskuddsordningen for godsoverføring fra veg til sjø må videreføres og styrkes vesentlig slik at overføringspotensialet kan utnyttes fullt ut.
2	Målet om godsoverføring fra veg til bane må videreføres og legges inn som en viktig premiss i kommende NTP. Miljøstøtteordning og andre tiltak må følges opp slik at de bidrar til å overføre gods fra veg til bane ved alle fire terminalene på Nordlandsbanen.
3	Tilsvarende styrkingen av gjeldende tilskuddsordningen for investeringer i mer effektive og miljøvennlige havner utnyttes fullt ut.