

# REGIONAL TRANSPORTPLAN NORDLAND

"Fra kyst til marked" - Strategisk del  
2018 -2029



Vedtatt i fylkestinget i Nordland, sak 137/2016, 5. oktober 2016

## Innhold

<b>1</b>	<b>FORORD .....</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>INNLEDNING OG BAKGRUNN .....</b>	<b>7</b>
2.1	RTP-NORDLAND OG PLANENS FUNKSJON .....	7
2.2	PLANPROGRAMMET .....	7
2.3	HVORFOR REGIONAL TRANSPORTPLAN NORDLAND 2018-2029 .....	8
2.4	PLANENS OPPBYGGING .....	9
2.5	PROSESS OG BEHANDLING AV RTP .....	9
<b>3</b>	<b>RAMMEBETINGELSER OG FØRINGER.....</b>	<b>10</b>
3.1	NASJONALE FØRINGER .....	10
3.2	REGIONALE FØRINGER .....	12
<b>4</b>	<b>UTVIKLINGSTREKK I NORDLAND.....</b>	<b>14</b>
4.1	DEMOGRAFI .....	14
4.2	TRAFIKKUTVIKLING .....	16
<b>5</b>	<b>NÆRINGSLIV .....</b>	<b>19</b>
5.1	FANGST OG HAVBRUK .....	19
5.2	REISELIV .....	22
5.3	LANDBRUK .....	22
5.4	BERGVERKSINDUSTRIEN.....	23
5.5	PROSESSINDUSTRIEN .....	23
5.6	BYGGE- OG ANLEGGSEKTOREN .....	24
5.7	PETROLEUM.....	24
5.8	DAGLIGVARER .....	25
5.9	AVFALL.....	25
<b>6</b>	<b>REGIONFORSTØRRING .....</b>	<b>26</b>
<b>7</b>	<b>KOLLEKTIVPLAN FOR NORDLAND.....</b>	<b>27</b>
<b>8</b>	<b>STATUS INFRASTRUKTUR OG TRANSPORT .....</b>	<b>28</b>
8.1	VEG .....	28
8.2	FERJE .....	31
8.3	LUFTFART.....	32
8.4	FARLEDER, HAVNER OG SJØTRANSPORT .....	34
8.4.1	FARLEDER.....	34
8.4.2	HAVNER.....	34
8.4.3	SJØTRANSPORT .....	36
8.5	JERNBANE .....	37
8.6	GODSTERMINALER .....	39
8.7	PERSONTRANSPORT.....	40
8.7.1	KOLLEKTIVTRANSPORT OG SKOLESKYSS .....	40
8.7.2	SYKLING OG GÅING.....	42

<b>8.8</b>	<b>NÆRINGSTRANSPORT</b> .....	<b>43</b>
<b>8.9</b>	<b>REGIONFORSTØRRING</b> .....	<b>45</b>
<b>9</b>	<b><u>VURDERINGER OG INNSPILL</u></b> .....	<b>46</b>
<b>9.1</b>	<b>FYLKESVEGER OG FYLKESVEGFERJESAMBAND</b> .....	<b>46</b>
<b>9.2</b>	<b>KOLLEKTIVTRANSPORT OG UTSLIPP</b> .....	<b>46</b>
<b>9.3</b>	<b>NÆRINGSTRANSPORTER</b> .....	<b>47</b>
<b>9.4</b>	<b>REGIONFORSTØRRING</b> .....	<b>48</b>
<b>9.5</b>	<b>SYKLING OG GÅING</b> .....	<b>49</b>
<b>10</b>	<b><u>VISJON, MÅL OG STRATEGIER</u></b> .....	<b>50</b>
<b>10.1</b>	<b>VISJON</b> .....	<b>50</b>
<b>10.2</b>	<b>MÅL OG STRATEGIER</b> .....	<b>50</b>
10.2.1	FYLKESVEGER OG FYLKESVEGSAMBAND .....	51
10.2.2	KOLLEKTIVTRANSPORT .....	52
10.2.3	NÆRINGSTRANSPORTER .....	53
10.2.4	REGIONFORSTØRRING.....	54
10.2.5	SYKLING OG GÅING.....	55
<b>11</b>	<b><u>HANDLINGSPROGRAMMET</u></b> .....	<b>56</b>

## Figurliste

FIGUR 2-1:	NORDLANDSEKSPRESSEN UNDERVEIS (FOTO: BERIT STENSLAND).....	7
FIGUR 2-2:	UTSLIPP FRA VEGTRAFIKKEN I NORDLAND (SSB).....	8
FIGUR 4-1:	PROSENTUELL BEFOLKNINGSENDRING I NORDLAND 2000-2016 (KILDE: SSB) .....	14
FIGUR 4-2:	REGIONAL BEFOLKNINGSFORDELING, NORDLAND 1.1.2016 (KILDE: SSB) .....	14
FIGUR 4-3:	REGIONAL BEFOLKNINGSENDRING I NORDLAND, 2010-2016 (KILDE: SSB) .....	15
FIGUR 4-4:	BEFOLKNINGSENDRING I KOMMUNENE I NORDLAND, ENDRING I ANTALL INNBYGGERE, 2010-2016 (KILDE: SSB) .....	15
FIGUR 4-5:	BEFOLKNINGSFRAMSKRIVING NORDLAND MOT ÅR 2029 – MIDDELS NASJONAL VEKST (KILDE: SSB).....	16
FIGUR 5-1:	LANDINGER AV FANGST I NORDLAND, TONN 2015 (KILDE: FISKERIDIREKTORATET) .....	20
FIGUR 5-2:	REGIONAL FORDELING - UTTRANSPORT AV HOVEDPRODUKT FRA LAKESLAKTERIER I 2014 (KILDE: BEDRIFTENE) .....	21
FIGUR 5-3:	REGIONAL FORDELING – INN-/UTTRANSPORT FRA DE 8 STØRSTE PROSESSINDUSTRIEDRIFTENE I 2014 (KILDE: BEDRIFTENE) .....	24
FIGUR 5-4:	DESTINASJONER UTTRANSPORT - AVFALLSSELSKAP I NORDLAND 2014.....	25
FIGUR 8-1:	E6 HAMARØY (FOTO: BERIT STENSLAND).....	29
FIGUR 8-2:	MOSJØEN HAVN (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS).....	35
FIGUR 8-3:	TOTALE TONN OVER KAI, HAVNER I NORDLAND (KILDE: TRANSPORTUTVIKLING AS).....	36
FIGUR 8-4:	JERNBANEINFRASTRUKTUR I NORD-NORGE. KILDE: TRANSPORTUTVIKLING AS .....	38
FIGUR 8-5:	FAGERNESTERMINALEN I NARVIK (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS) .....	39
FIGUR 8-6:	LINJEMAPPE BYBUSS BODØ OG REGIONBUSS SALTEN.....	41
FIGUR 8-7:	INNSEILING TIL LOVUND FERJELEIE (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS).....	43
FIGUR 8-8:	BA-REGIONER I NORDLAND KNYTTET TIL REGIONSENTRA.....	45
FIGUR 10-1:	FISK OG INDUSTRI (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS) .....	50
FIGUR 10-2:	FYLKESVEGFERJE ER EN VIKTIG DEL SAMFERDSELEN I FYLKET (FOTO: GEIR JOHNSEN). .....	51

## Tabelliste

TABELL 4-1:	PASSASJERUTVIKLING BUSS 2013-2015 (KILDE: NFK) .....	16
TABELL 4-2:	PASSASJERUTVIKLING HURTIGBÅT OG LOKALBÅT 2013-2015 (KILDE: NFK) .....	17
TABELL 4-3:	UTVIKLING I PASSASJERER OG KJØRETØY PÅ FYLKESVEGFERJER 2013-2015 (KILDE: FERGEDATABANKEN) .....	17
TABELL 4-4:	UTVIKLING I ÅDT, FYLKESVEGER I NORDLAND 2013-2015 (KILDE: SVV).....	18
TABELL 4-5:	UTVIKLING I TRANSPORTMENGDE (KG) KYSTGODSRUTA 2013-2015 (KILDE: NFK) .....	18

TABELL 8-1: MIDLERTIDIG STENGT/ KOLONNEKJØRING I NORDLAND 2011-2015.KILDE: SVV .....	31
TABELL 8-2: "FERJEREGIONER" I NORDLAND 2015 (KILDE: SVV) .....	31
TABELL 8-3: LUFTHAVNER I NORDLAND (KILDE: AVINOR) .....	32
TABELL 8-4: ORDINÆRE PÅSTIGNINGER MED BUSS I BODØ .....	40
TABELL 8-5: ORDINÆRE PÅSTIGNINGER REGIONRUTER BUSS 2015 .....	41
TABELL 8-6: BA REGIONER I NORDLAND MED UTGANGSPUNKT I DE DEFINERTE BYER/REGIONSENTRENE. KILDE NIBR.....	45

## 1 FORORD

Visjonen for Transportplan Nordland 2013 – 2024 (RTP) var: «Samferdsel skal binde sammen Nordland – og Nordland med resten av verden». Denne rulleringen av planen, Regional Transportplan Nordland 2018-2029 har samme visjon, men vi har føyd til ordene «effektivt», «bærekraftig» og «sikkert».

- Vi skal gjennomføre investeringer og drift best mulig og mest mulig skånsomt for natur og miljø. Miljøbevissthet skal ligge langt framme i all planlegging.
- Sikkerhet og tilgjengelighet for brukere av anlegg, veger og offentlige transportmidler skal veie tungt.
- Effektivitet, bærekraft og sikkerhet skal ligge i bunnen for bruk av penger. I all planlegging skal det legges vesentlig vekt på fremtidige generasjoners velferd og mulighet for verdiskapning.

Til grunn for denne strategiske delen av RTP ligger en betydelig innsats fra kommuner, regionråd og andre i form av viktige innspill. Planen må være realistisk og fremtidsrettet.

Nordland fylkeskommune har ansvaret for store deler av samferdselen som knytter fylket sammen. Likevel er det betydelige deler av de samlede transportutfordringene vi ikke har et direkte ansvar for eller mulighet til å løse. For å lykkes er det vesentlig med et godt samarbeid med sentrale myndigheter, Statens Vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket, Avinor AS samt ulike operatører av transporttjenester.

Gjennom deltakelse i prosesser knyttet til Nasjonal Transportplan (NTP) og gjennom å samkjøre vårt arbeid med nasjonale satsninger i NTP, skal Nordland fylkeskommune være med på å påvirke og legge til rette for framtida også innenfor transportsektoren.

Nordland er rikt på ressurser både i innland og langs den lange kysten. Infrastrukturen må settes i stand til, på best mulig måte, å transportere disse ressursene «Fra kyst til marked» for å skape verdier og velferd.

Nordland fylkeskommune skal gjennom god regional planlegging legge premissene for utviklingen framover – også innenfor transportsektoren. Med basis i våre naturlige fortrinn, vår kunnskap, kompetanse og gode samarbeid med andre, skal Nordland fylkeskommune på dette området, være med på å oppfylle viktige målsettinger for nordlandsamfunnene.

*Samferdsel skal binde sammen Nordland – og Nordland med resten av verden på en effektiv, bærekraftig og sikker måte.*

Willfred Nordlund (Sp)  
fylkesråd for samferdsel

## 2 INNLEDNING OG BAKGRUNN

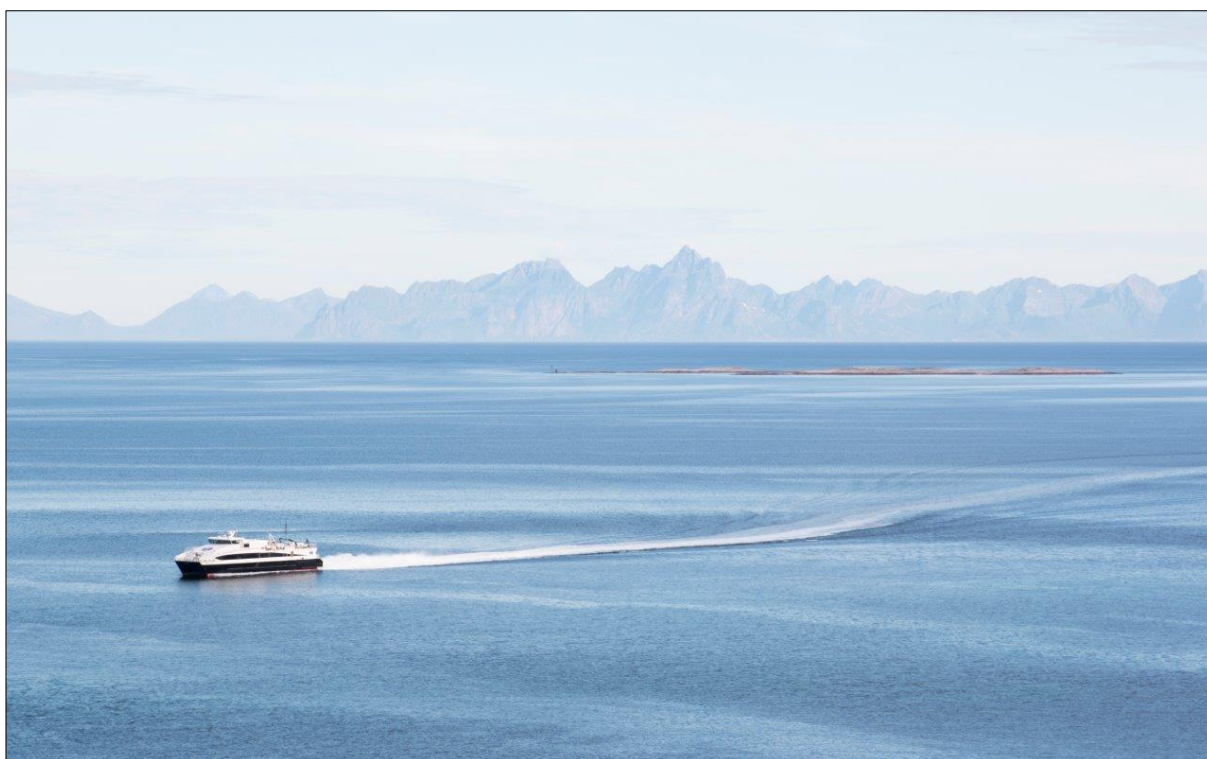
### 2.1 RTP-Nordland og planens funksjon

Denne planen er en rullering av «Transportplan Nordland 2013 -2024». Denne rullerte planen har navnet «Regional Transportplan Nordland 2018-2029», heretter kalt «RTP Nordland».

RTP Nordland har flere funksjoner. Som mål- og strategidokument skal den først og fremst bidra med transportpolitiske linjer for fylket i form av premisser og bakgrunnsinformasjon for prioriteringer og valg som ligger i det etterfølgende, og mer detaljerte, handlingsprogrammet.

Av lovforarbeidet til plan- og bygningsloven framgår det at regionale planer og planbestemmelser skal følge opp nasjonale mål og statlige retningslinjer. På samme tid skal nasjonale planprosesser fange opp regionale behov slik at RTP Nordland blir et grunnlag for statlige planprosesser.

RTP Nordland skal revideres hvert fjerde år og koordineres med prosessen knyttet til Nasjonal Transportplan (NTP).



Figur 2-1: Nordlandsekspressen underveis (Foto: Berit Stensland)

### 2.2 Planprogrammet

I henhold til Plan- og bygningsloven (pbl) skal fylkeskommunen, i samarbeid med flere, minst en gang i hver valgperiode, utarbeide en regional planstrategi innen ett år etter konstituering. Planstrategien skal redegjøre for viktige regionale utviklingstrekk og utfordringer, vurdere langsiktige utviklingsmuligheter og ta stilling til hvilke spørsmål som skal tas opp gjennom videre regional planlegging i en fireårsperiode, jf. pbl §7-1.

I gjeldende regionale planstrategi for Nordland, som løper fra 2012 til 2016, er det vedtatt at rullering av RTP Nordland skal gjennomføres med prosesskrav knyttet til pbl.

Planprogrammet ble vedtatt av Fylkesrådet 24. mai 2016.

## 2.3 Hvorfor Regional Transportplan Nordland 2018-2029

RTP Nordland skal gi bakgrunnsinformasjon og overordnende føringer for en god utvikling av transportsektoren i Nordland.

Nordland har, som et langstrakt kystfylke med mange øysamfunn, utfordringer både med hensyn til person- og godstransport. Nordland har byer og regionsentra med transportutfordringer knyttet til bl.a. arealproblematikk og kapasitet. I deler av Nordland fylke er spredt bosetning og spredt næringsliv, noe som gir andre transportutfordringer. Skoleskys er eneste lovpålagte del av det kollektivtilbudet Nordland fylkeskommune har ansvaret for. Skoleskysstilbudet er derfor, med unntak av regionruter og bybuss, dimensjonerende for kollektivtilbudet i fylket.

RTP Nordland skal bidra til å formulere mål og strategier, og derved gi føringer for et framtidig godt transportsystem i både byområder og i distriktene. Disse føringene påvirker også kommuners og regioners planlegging på transportområdet og i nasjonale prosesser som NTP.

Planprogrammet legger til grunn følgende føringer i arbeidet:

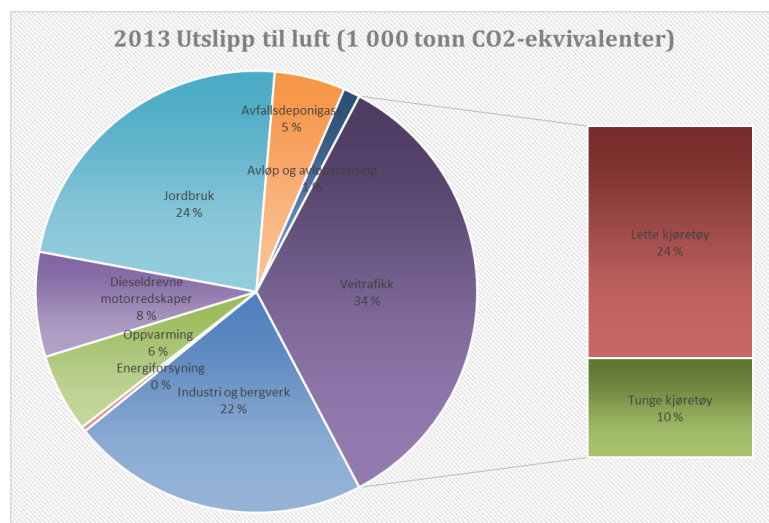
### Behov for gode og effektive transportløsninger

Ulike former for befolkningskonsentrasjoner gir forskjellige behov innen transport. Behovet for samordning av transporttilbudene blir en svært viktig faktor i en god samfunnsutvikling.

### Nordland har en utfordrende geografi

Nordland er langstrakt med mange ulike utfordringer. Fylket har kystområder med mange øyer og værutsatte farvann. Fylket har også innlandsområder med til dels vanskelig fremkommelighet. Dette gir kommunikasjonsmessige utfordringer og flaskehalsproblematikk.

Tall fra Statistisk sentralbyrå SSB viser at utslipp til luft fra vegtrafikken i Nordland har følgende fordeling:



Figur 2-2: Utslipp fra vegtrafikken i Nordland (SSB)

Planlegging i regional samferdselssektor bør ha fokus på denne sektorens «tålegrense».

### Kommunestrukturreformen

Samtidig som RTP Nordland nå skal rulleres, foregår det et omfattende arbeid knyttet til etablering av ny kommunestruktur. Denne planen vil i utgangspunktet ikke legge til grunn føringer fra dette arbeidet. Dette bl.a. fordi man uansett kommunestruktur, vil være avhengig av et velfungerende transportsystem. «Regionforstørring» vil imidlertid være et av flere sentrale begrep som går igjen på begge arenaer.



### **Behov for å se ut over fylkesgrensene**

Nordland representerer et transittområde for trafikk både på land og på sjøen. I tillegg til dette er det regioner i våre områder som har stor interaksjon på ulike samfunnsområder med Troms, med Nord-Trøndelag og med ulike regioner i Sverige. I prosessen rundt denne transportplanen må man derfor ta hensyn til forbindelsene mellom fylket og naboregionene.

## **2.4 Planens oppbygging**

Planen bygges opp ved at vi belyser status og generelle utviklingstrekk innenfor relevante områder for framtidig utvikling av transportsystemer. Med bakgrunn i dette identifiseres utfordringer og målsettinger. Målsettingene skal følges av strategiske vurderinger og konkrete handlingsprogram knyttet til plantema og strekninger.

## **2.5 Prosess og behandling av RTP**

Planprogrammet for RTP Nordland 2018 -2029 ble vedtatt i fylkesrådet 24. mai 2016. Fylkesrådet har også vedtatt at strategidelen av RTP Nordland skal legges fram for fylkestinget i oktober 2016. Planprosessen har i all hovedsak pågått i perioden november 2015 til ultimo juni 2016.

Fylkesrådet har vært styringsgruppe for planarbeidet. En administrativ prosjektgruppe med representanter fra Nordland fylkeskommune og fylkeskommunens vegadministrasjon Statens Vegvesen, har hatt ansvaret for framdriften i planprosessen, og har stått for organisering av arbeidet. Møter med regionråd og kommuner ble gjennomført i november 2015, og referansegrupper har gitt innspill til denne strategiske delen i mai 2016.

Strategidelen av RTP Nordland 2018 -2029 skal altså vedtas i fylkestinget i oktober 2016. Videre skal det utarbeides handlingsprogram for følgende områder, som skal forelegges for Fylkestinget juni 2017:

- Kollektivplan
- Næringstransporter
- Fylkesveger og fylkesvegferjesamband
- Sykling og gåing

### 3 RAMMEBETINGELSER OG FØRINGER

Regional transportplanlegging må ivareta flere interesser. Det må tas hensyn til fylkets transportbehov, ressursrammer, nasjonal og regional politikk, lover/forskrifter, reguleringer, annet planverk mv. Slike forhold vil ha konsekvenser for omfang og utforming av det regionale transportsystemet.

#### 3.1 Nasjonale føringer

RTP Nordland skal ta hensyn til nasjonale mål og føringer, og prosessene knyttet til Nasjonal Transportplan for 2018-2029. Transportetatene skal gjennom NTP-prosessen utarbeide nasjonale handlingsprogram, og det er viktig at de nasjonale handlingsprogrammene ses i sammenheng med de regionale handlingsprogrammene.

Andre nasjonale planer og føringer vil også kunne virke inn på planarbeidet. Nedenfor følger en oversikt over noen sentrale nasjonale dokumenter som vil ha betydning for utarbeidelsen av RTP Nordland 2018-2029.

- Pågående NTP-prosess 2018-2029, samt NTP 2014 – 2023
- Joint Barents Transportplan 2015
- Transportetatene og Avinor AS sine handlingsprogram (gamle og nye som er under arbeid)
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (12. juni 2015)
- Nasjonal klima- og miljøpolitikk
- Nylig vedtatt lov om offentlige anskaffelser
- Ulike rikspolitiske retningslinjer, som f.eks. Nordområdemeldingen, Regjeringens nye maritime strategi, forvaltningsplanen for Barentshavet-Lofoten, St. Meld. 10 om en konkurransekraftig sjømatindustri m.fl.
- Listen ovenfor er ikke uttømmende

Nasjonale føringer har betydning for valg og dimensjonering av regionale transportløsninger. Det er først og fremst den nasjonale transportplanen som trekker opp de nasjonale målsetningene innenfor transportsektoren. Etter at Nasjonal Transportplan er vedtatt blir transportetatenes handlingsprogram utarbeidet. NTP 2018-29 planlegges lagt frem for Stortinget våren 2017.

Hovedmål i NTP 2018 - 2029, som formulert i «Hovedrapport fra analyse- og strategifasen», er:

Hovedmål 1:

«Bedre framkommelighet for personer og gods. Universell utforming skal tilstrebes i hele transportkjeden»

Hovedmål 2 (Nullvisjonen):

«En visjon om ingen ulykker med drepte eller hardt skadde eller ulykker med akutt forurensning.»

Hovedmål 3:

«Reduserte klimagassutslipp og miljøskadelige virkninger.»

Hvert fjerde år utarbeider regjeringen nasjonale forventninger til kommunene og fylkeskommunene i forbindelse med regional og kommunal planlegging. Forventningene dekker flere områder, herunder transportsektoren. I dokumentet «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 12. juni 2015) legges det stor vekt på å begrense negative miljøeffekter fra transport. På side 13 legger Regjeringen til grunn følgende sentrale premisser:

*«I 2014 lå de norske landbaserte utslippene av klimagasser på 53,8 millioner tonn. Dette er en økning på 3,5 prosent fra 1990. Etter olje- og gassutvinning og industri, er transport den største kilden til klimagassutslipp. Av utslippene i Norge kommer i dag 31 prosent fra transport, hvorav 19 prosent fra vegtransporten alene.»*

I «Forventningsdokumentet» legges det derfor vekt på at planleggingen må ta hensyn til at:

*«Omstillingen til lavutslippssamfunnet innebærer at utslipp fra transport må reduseres betydelig.» (Side 20).*

Det vektlegges også at transportplanleggingen samordnes med annen planlegging, ved at:

*«Den regionale og kommunale planleggingen legger til rette for tilstrekkelig og variert boligbygging, lokalisert ut fra hensynet til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.» (side 23)*

Selv om referansen i «Forventningsdokumentet» er «storbyområdene»<sup>1</sup> ligger det også forventninger knyttet til økt kollektivtransport, sykling og gåing:

*«Fylkeskommunene og kommunene i storbyområdene legger til grunn at transportveksten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, og følger aktivt opp bymiljøavtaler og byutviklingsavtaler med staten.» (side 23).*

Det er videre nasjonale målsettinger knyttet til at mer av godstransportarbeidet skal overføres fra veg til jernbane og sjøtransport. Tilrettelegging for utvikling av jernbane, sjøtransport, effektive godsterminaler/ havner og trygge og effektive farleder er nødvendig for å nå dette målet.

På vegnettet er det viktig å sikre fremkommeligheten for næringstransport.

Likeledes blir det i de nasjonale føringene pekt på at transportsystemet må oppgraderes slik at det så langt som mulig kan brukes av alle, og slik at behovet for individuelle løsninger reduseres. Universell utforming skal, uavhengig av folks funksjonsevne, bidra til å oppnå likeverd og større deltakelse i samfunnet. All ny infrastruktur skal utformes etter prinsippet om universell utforming. Plan- og bygningsloven § 29-3 stiller krav til universell utforming. Regjeringen har som mål at samfunnet skal være universelt utformet i 2025, og vil med denne målsetningen gjøre tilgangen til viktige fellesskapsarenaer bedre for et bredere lag av befolkningen.

Omstilling til et samfunn med lavere klimagassutslipp fra transport krever koordinering av en lang rekke aktører og bruk av flere typer virkemidler. Kompakt byutvikling, økt kostnad på bilbruk og tilrettelegging for gange, sykkel og kollektivtransport er aktuelle strategier. Disse kan imidlertid være vanskelig å gjennomføre fordi ulike interesser knyttet til areal- og transportutvikling er motstridende.

Det er en nær sammenheng mellom veksten i klimagassutslippene og transportveksten i Norge. Samtidig skjer det også i transportsektoren store gjennombrudd innenfor kjøretøyt teknologi og drivstoffproduksjon. En viktig strategi for få til et nullutslippssamfunn er derfor en fortsatt satsing på innovasjon og grønn kjøpekraft. Offentlige anskaffelser og bruken av forskningsfond er nøkkelverktøy i dette arbeidet.

---

<sup>1</sup> I Nordland er det ingen slike definerte storbyområder.

### 3.2 Regionale føringer

Denne Regionale Transportplanens primære fokus er altså Nordland fylke. Regionale og lokale planer samt politiske vedtak vil påvirke planprosessen. Nedenfor følger en oversikt over noen regionale føringer som vil ha betydning for utarbeidelsen av RTP Nordland 2018-2029.

- Fylkesplanen for Nordland 2013 – 2025
- Regional planstrategi for Nordland 2016-2020
- Fylkeskommunens arealpolitiske retningslinjer
- Fylkeskommunens økonomiplan
- Strategidokumentet «Fra Kyst til Marked»
- Regional plan for klimautfordringene i Nordland
- Handlingsplan for universell utforming
- Handlingsplan for trafiksikkerhet i Nordland
- Regional plan for vannforvaltning i Nordland
- Fylkeskommunens arealpolitiske retningslinjer
- Diverse fylkeskommunale strategier
- Samordning med
  - Regional plan for by- og regionsenterpolitikk i Nordland
  - Ny regional planstrategi
- Kommuneplaner, samfunns- og arealdelen med tilhørende handlingsprogram
- Regional transportplan for Midt-Norge (Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag)
- Regional transportplan for Troms 2014 – 2023 (samt prosess for rullering av denne)
- Listen ovenfor er ikke uttømmende

Nordområdene er Norges viktigste strategiske satsningsområde. Da er det viktig at infrastrukturen i nord er relevant for næringslivet behov. De tre fylkene i Nord-Norge har derfor i felleskap utviklet nordområdestrategien «Fra kyst til marked».

Fylkespolitiske vedtak og sektorplaner legger premisser for arbeidet med RTP Nordland. Fylkesplanen for Nordland 2013-2025, arealpolitiske retningslinjer og regional planstrategi for Nordland 2016-2020 vil være viktige dokumenter. Regionalt må det også tas hensyn til de økonomiske rammene som til enhver tid gjelder.

Regional plan for vannforvaltning i Nordland er godkjent av regjeringen våren 2016. Denne må følges opp. For å sikre god vannkvalitet og unngå forurensning fra miljøskadelige kjemikalier må fysiske, biologiske og kjemiske påvirkninger reduseres. Transportetatene skal i likhet med andre ansvarlige myndigheter gjennomføre forebyggende og avbøtende tiltak for å redusere forringelsen av vannkvalitet og tap og forringelse av leveområder for vannlevende organismer.

Påvirkningsfaktorer fra samferdselsetatene er knyttet til bruk av miljøgifter, avrenningsproblematikk av kjemikalier og partikler fra bygging og drifts- og vedlikeholds aktiviteter.

Fylkesrådet har nylig vedtatt en ny innkjøpspolicy som fremhever fylkeskommunens samfunnsansvar også når det gjelder miljø- og klima. Fylkeskommunens anskaffelser skal støtte opp om Stortingets vedtatte klimamål og miljø skal vektlegges i anskaffelser.

Nedenfor følger målsettingen for transportsektoren i Regional plan for klima:

*«Arealplanleggingen i Nordland fylke skal gjennom en effektiv arealbruk bidra til å minimere behovet for transport og utslipp av klimagasser. Innenfor by- og tettstedsstrukturene skal kollektive reisetilbud utvikles for å øke andelen som reiser kollektivt. Det skal også søkes gode løsninger for tilgjengelighet til offentlig transport og overgang mellom ulike transportmidler. Godsstrømmen i regionen skal tilrettelegges slik at mer av transporten kan skje med bane og til havs fremfor veg.»*

Målet i både nasjonal og regional transportpolitikk er med andre ord å se arealbruk og transportplanlegging i sammenheng, og legge til rette for at man har god tilgang på offentlige, kollektive transportordninger. Det er et åpenbart mål at en skal utrede muligheter for å begrense veksten i biltrafikken, samt å legge til rette for at kollektive transportformer blir konkurransedyktige.

Lokal luftforurensning er fortsatt et problem enkelte steder i Nordland. Det er svevestøv og NO<sub>2</sub> som bidrar mest til lokal luftforurensning i Norge. For å bedre luftkvaliteten vil en omlegging av avgiftspolitikken bidra til fortsatt rask overgang til null- og lavutslippskjøretøy.

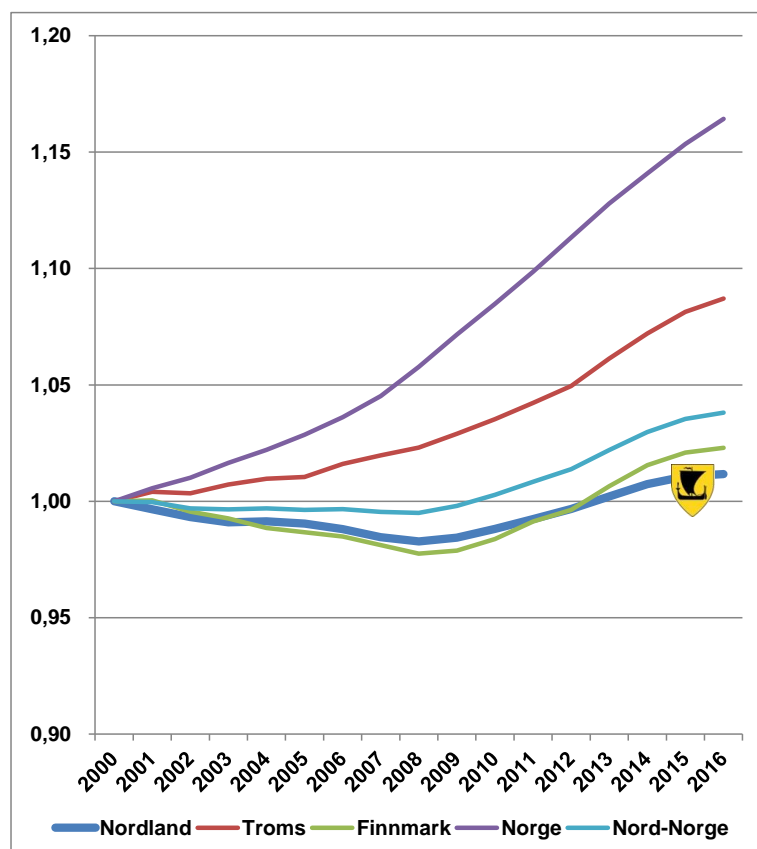
I tillegg til nullvekstmålet i byene, vil det også være behov for å vurdere andre lokale tiltak, som miljødifferensierte bomtakster, piggdekkavgift, redusert hastighet, støvbinding og renhold.

## 4 UTVIKLINGSTREKK I NORDLAND

### 4.1 Demografi

Fra 2000 til 2016 økte Norges befolkning med 735.488 personer, tilsvarende ca. 16%. I Nord-Norge økte befolkningen med 17.666 eller ca. 4%. Nord-Norge har altså en klart lavere befolkningsvekst enn landet som helhet.

Blant fylkene i Nord-Norge står Troms fylke for 75% av veksten i samme periode (13.170 personer/8.7%). Nordland fylke hadde en vekst på 2.797 personer. Dette tilsvarer 1.2%.

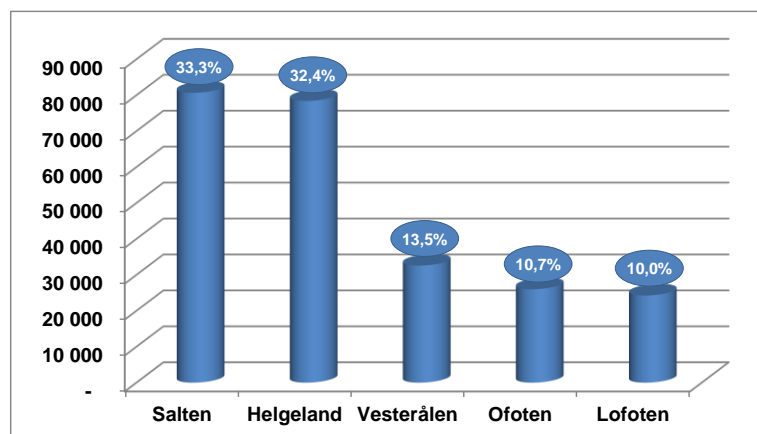


Figur 4-1 viser befolkningsutviklingen i Nordland fra 2000 og frem til begynnelsen av 2016. Nordland er sammenlignet med de øvrige fylker i landsdelen, landsdelen som helhet og hele Norge. Figuren viser prosentuell utvikling med basis i år 2000 (Index 1:00 i år 2000).

Nordland har i perioden en svakere befolkningsutvikling enn øvrige fylker i Nord-Norge og landet som helhet. Med en vekst tilsvarende landsgjennomsnittet ville Nordland ha hatt 36.471 flere innbyggere enn i dag. Den 1.1. 2016 bodde det 241.906 personer i Nordland. Dette utgjør 50,2% av befolkningen i landsdelen.

Figur 4-1: Prosentuell befolkningsendring i Nordland 2000-2016 (Kilde: SSB)

85 % av befolkningen og 87 % av de sysselsatte bor i bo- og arbeidsmarkedsregioner knyttet til de ti største byene i fylket.<sup>2</sup>



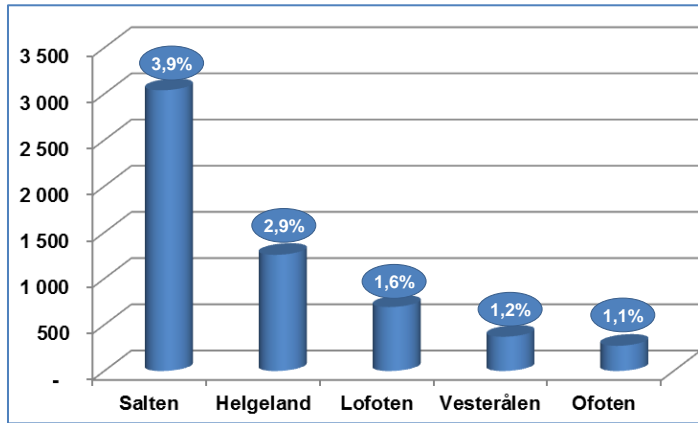
De to mest befolkningstunge regionene i Nordland er Salten og Helgeland. De er omtrent like store. Nærmere 66% av Nordlands befolkning bor i disse to regionene. Figur 4-2 viser regional befolkningsfordeling i Nordland pr. 1.1.16.

Figur 4-2: Regional befolkningsfordeling, Nordland 1.1.2016 (Kilde: SSB)

<sup>2</sup> Regional planstrategi for Nordland 2016-2020

Befolkningsutviklingen i Nordland har vært mer positiv etter 2010 enn de forutgående år (jfr. figur 4-1).

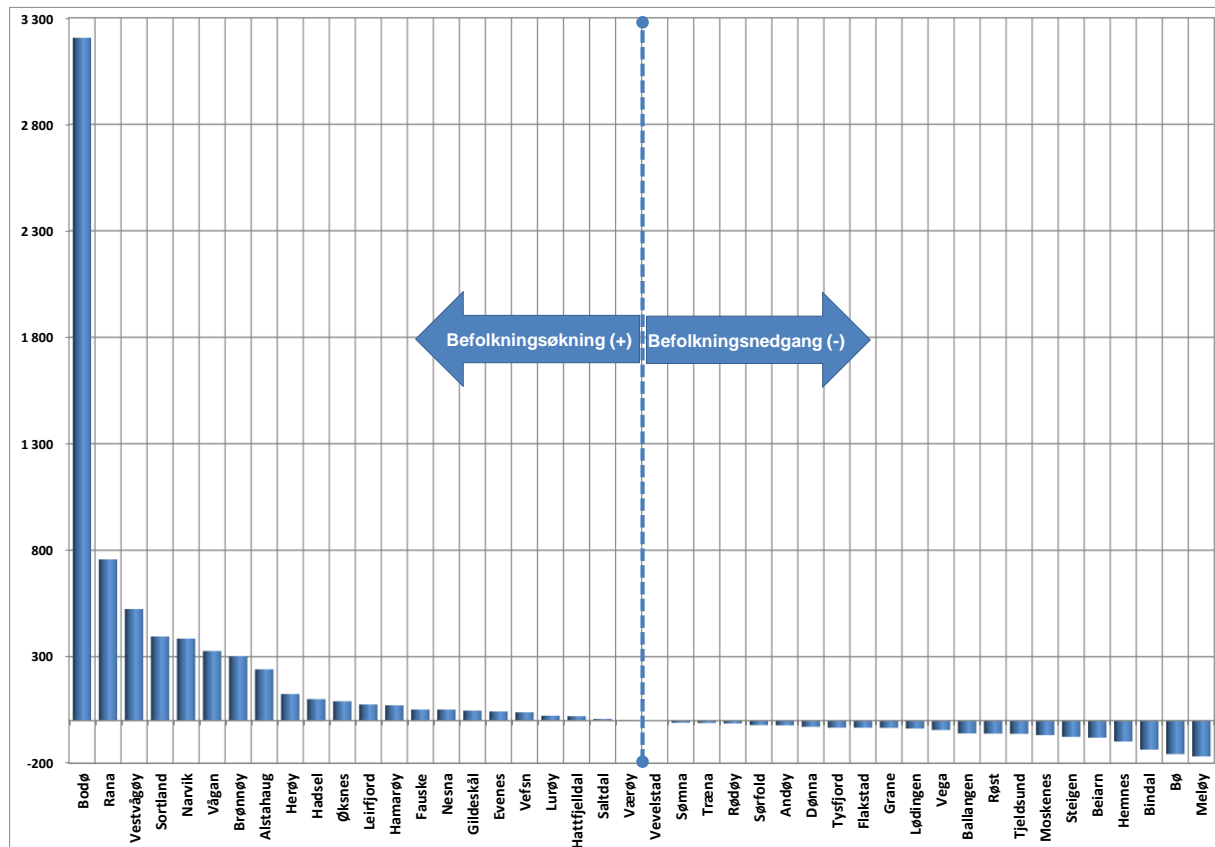
Fra 2010 og frem til 1.1.2016 har det vært vekst i samtlige regioner. Samlet vekst i fylket har vært på 2,4%, tilsvarende 5.635 personer.



Figur 4-3 viser regional befolkningsendring fra 2010 til 2016. Det har vært størst vekst i Salten og Helgeland, hhv 3.9% og 2.9% i perioden 2010-2016. De øvrige regioner har også vekst, varierende fra 1.1% til 1.6%.

Figur 4-3: Regional befolkningsendring i Nordland, 2010-2016 (Kilde: SSB)

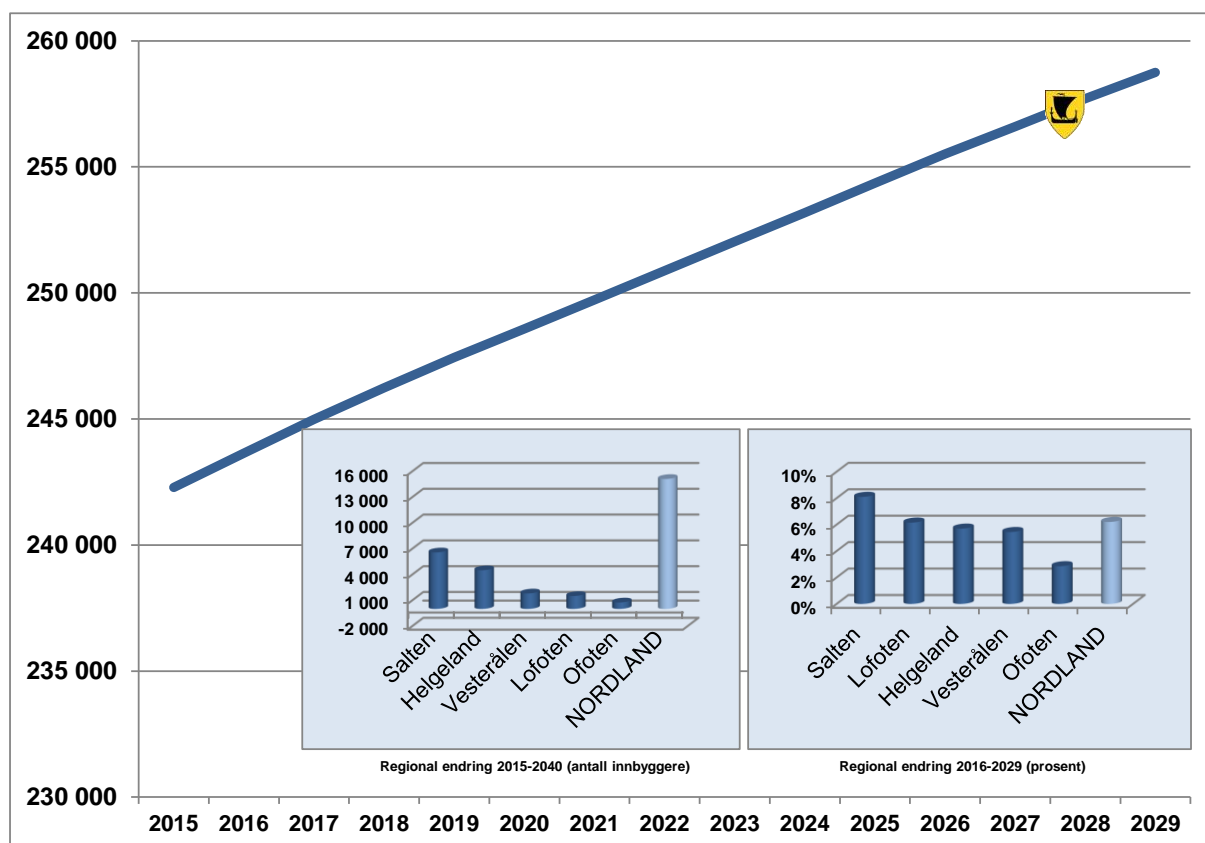
Figur 4-4 illustrerer de kommunale befolkningsendringene i perioden 2000-2016. Den nominelle veksten kommer først og fremst i større bysentra, spesielt i Bodø. Selv om befolkningsendringene er relativt små, er det vekst i kommuner som f.eks. Rana, Vestvågøy, Sortland, Vågan, Brønnøy og Alstahaug. 50% av de 44 kommunene i Nordland har imidlertid befolkningsnedgang fra år 2010 til 2016.



Figur 4-4: Befolkningsendring i kommunene i Nordland, endring i antall innbyggere, 2010-2016 (Kilde: SSB)

Statistisk Sentralbyrå utformer prognoser for befolkningsvekst. Figur 4-5 baserer seg på anslaget som kalles *Middels nasjonal vekst, alternativ MMMM*. Den tykke heltrukne streken i figur 4-5 viser SSBs anslag frem mot år 2029 for Nordland som helhet. Dette scenariet antyder en vekst på 6,2% eller 15.107 personer.

De to små figurene viser de antatte endringene i de enkelte regionene, henholdsvis antall innbyggere og prosentvis fordeling pr. region. Salten forventes å ha størst vekst, både i antall og prosent. Helgeland forventes å ha den nest høyeste veksten målt i antall innbyggere, mens Lofoten forventes å ha den nest høyeste prosentuelle veksten.



Figur 4-5: Befolkningsframskriving Nordland mot år 2029 – middels nasjonal vekst (Kilde: SSB)

## 4.2 Trafikkutvikling

Nordland fylkeskommune kjøper tjenester knyttet til buss, lokalbåter/hurtigbåter, fylkesvegferjer og kystgodsruta. I hovedsak har trafikkutviklingen vært stabil de siste 3 årene.

### Buss

I de siste 3 årene har antallet passasjerer på bussrutene i Nordland vært relativt stabilt. I 2015 ble det registrert 7.851.023 passasjerer på bussrutene i fylket.

Buss	2013	2014	2015	Endring 2013-15
Passasjerutvikling	7 918 175	7 897 196	7 851 023	-0,8 %

Tabell 4-1: Passasjerutvikling buss 2013-2015 (Kilde: NFK)



**Hurtigbåt og lokalbåt**

I 2013 og 2014 var antallet befordrede passasjerer hurtigbåter og lokalbåter stabilt, med ca. 524.000 passasjerer. I 2015 ble det registrert en nedgang med nærmere 8% fra året før. I 2015 ble det befordret 483.180 passasjerer på rutene i fylket.

Hurtigbåt og lokalbåt	2013	2014	2015	Endring 2013-15
Passasjerutvikling	524 895	524 336	483 180	-7,9 %

Tabell 4-2: Passasjerutvikling hurtigbåt og lokalbåt 2013-2015 (Kilde: NFK)

**Fylkesvegferjer**

Over 3 års perioden 2013 til 2015 har passasjerutviklingen vært stabil for fylkesvegsambandene i Nordland. I overkant av 2 millioner passasjerer bruker ferjene årlig. Kjøretøytutviklingen har også stort sett vært den samme i perioden, med i overkant av 1 millioner kjøretøy.

Fylkesvegferje	2013	2014	2015	Endring 2013-15
Passasjerutvikling	2 116 573	2 133 947	2 096 320	-1,0 %
Antall fraktete kjøretøy i alt	1 004 078	1 021 074	1 006 517	0,2 %
Antall fraktete PBE	1 579 794	1 579 275	1 553 994	-1,6 %

Tabell 4-3: Utvikling i passasjerer og kjøretøy på fylkesvegferjer 2013-2015 (Kilde: Fergedatabanken)

**Fylkesvegene**

Tabellen under viser utvikling i årsdøgntrafikk (ÅDT) for fylkesveger der Statens Vegvesen har kontinuerlig målinger. Det er under utplassering flere målepunkter som i tillegg til antall kjøretøy måler kjøretøyenes lengde.

Veg	Sted	Årsdøgntrafikk (ÅDT)		
		2013	2014	2015
FV82	Sortland (Kirkebakken)	11621	10381	10066
FV834	Kirkevegen v/Reinslettkrysset			9901
FV17	Vethaugen	2709	2795	2995
FV834	Løp Hovedgård			2119
FV17	Skillebotn	1562	1648	1675
FV17	Søvik	1321	1423	1444
FV17	Tuv x Rv 812			1426
FV78	Toventunnelen		1198	1261
FV81	Oppeid			1258
FV76	Skillebotn	869	925	933
FV17	Mevik – Grimstad fart	872	907	919
FV812	Tuv			817
FV812	Sandkollen			809
FV81	Ulvsvåg vest			684
FV830	Grønnlifjell tunnel			625
FV17	Lysfjordmana	501	517	527
FV17	Svartistunnelen			518
FV17	Sila	467	521	512
FV761	Trong - Sjomnes			459
FV812	Sandkollen mot Støvset			365
FV76	Molvikhammarn tunnel		362	361
FV835	Steigentunnelen	303	318	333
FV241	Holandsvika	1463	1177	236
FV241	Holandsvika - Drevja	741	499	166
FV974	Nordmela	61	60	70

Tabell 4-4: Utvikling i ÅDT, fylkesveger i Nordland 2013-2015 (Kilde: SVV)

**Kystgodsruta**

Kystgodsruta befraktet i 2015 over 6 millioner kg gods. Dette er en nedgang fra 2014, men en økning på over 21% fra 2013 til 2015.

Kystgodsruta	2013	2014	2015	Endring 2013-15
Transporterte kg	5 060 015	6 420 328	6 144 358	21,4 %

Tabell 4-5: Utvikling i transportmengde (kg) Kystgodsruta 2013-2015 (Kilde: NFK)

## 5 NÆRINGS LIV

Nordland har et allsidig næringsliv. Ved utgangen av 2014 var det registrert i overkant av 120.000 sysselsatte med bosted i Nordland (Kilde: SSB). Dette er en økning på ca. 700 personer (0,6 %) fra 2013. De 5 største næringene målt etter sysselsetting er helse- og sosialtjenester, varehandel/motorvognreparasjoner, bygge- og anleggsvirksomhet, undervisning og offentlig administrasjon. Disse næringene står for 60% av sysselsettingen, men en mindre del av transportarbeidet.

Nordland fylke har mange bedrifter som eksporterer sine varer ut av fylket og landet. Nordlandsbedriftene omsatte for 190 milliarder kroner og eksporterte for 30,8 milliarder kroner i 2015. Dette er en vekst på 25,8 % fra 2014. Sammenlignet med Norge har bedriftene i Nordland en sterkere omsetningsvekst i perioden 2012 til 2015. Utsiktene for 2016 er vekst på 3,5 % sammenlignet med 1,3 % i Norge totalt (Kilde: Indeks Nordland 2016).

Næringenes transportløsninger og transportbehov varierer. For noen er sjøtransport viktigst mens andre har en stor andel jernbanetransport. Samtlige næringer er imidlertid store brukere av vegtransport.

I Nordland er ferjer og hurtigbåter viktige transportmidler som holder fylket sammen. Disse står imidlertid for store utslipp. Ved kjøp og kontrakter på nye ferjer og hurtigbåter må det legges opp til at disse bruker biodrivstoff, lav- eller nullutslippsteknologi.

De dominerende eksportnæringene i Nordland er sjømatnæringen og prosessindustrien. Begge er transportintensive næringer.

### 5.1 Fangst og havbruk

I Nordland er det pr. begynnelsen av 2016 10 aktive lakseslakterier, og ca. 50 operative aktører som tar imot og videresender fangst. Havbruksnæringen i Nordland, som i det alt vesentlige består av oppdrett av laks og noe ørret, hadde ca. 265.000<sup>3</sup> tonn uttransportert vekt (hovedprodukt og ensilasje) i 2015, mens tradisjonell fangst landet 329.396<sup>4</sup> tonn i kommunene i Nordland. I 2015 sto Nordland for nærmere 15% av alle fangstlandinger i Norge og nærmere 19% av den nasjonale slakteriproduksjonen av laks og ørret.

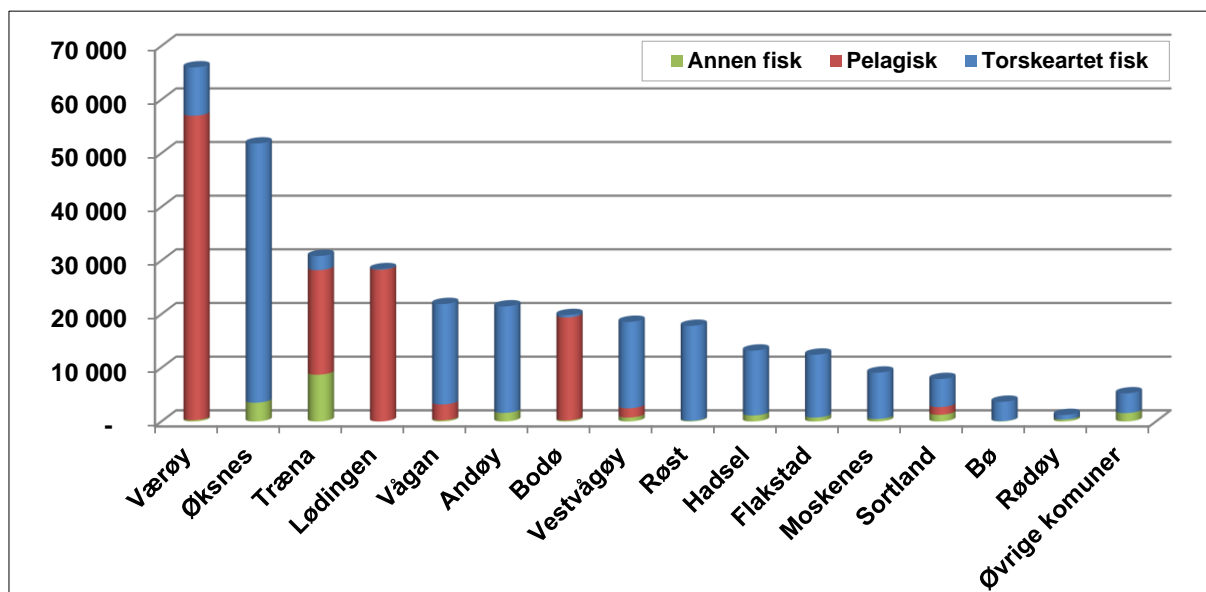
Næringen er eksportrettet. Markedet for norsk fisk er over hele verden. Europa er det viktigste markedet. Sjømatnæringen i Nordland er av stor økonomisk og samfunnsmessig betydning.

Det ble landet mindre fangst i Nordland i 2015 enn i 2014. Dette har også vært tilfellet i de siste årene i den nordlige landsdelen. Det er mindre volum pelagiske landinger og noe økte torskelandinger. Totalkvoten for Norsk vårgytende sild har gått betydelig ned i de senere årene, mens torskekvoten har holdt seg forholdsvis stabil.

---

<sup>3</sup> Tallene er basert på næringens interne tall, før de er offentlige via Fiskeridirektoratet/SSB.

<sup>4</sup> Kilde: Fiskeridirektoratet



Figur 5-1: Landinger av fangst i Nordland, tonn 2015 (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Landet fangst i de 10 største kommunene utgjør over 88 % av samlet volum. Man kan derfor si at fangstnæringen, volummessig, er konsentrert om et fåtall kommuner. I små kommuner er imidlertid bedrifter med lave volum viktige for sysselsetting og utvikling. Noen av de minste bedriftene omsetter produkter hvor det ikke er naturlig å operere med store tonnmengder, f.eks. krabbe.

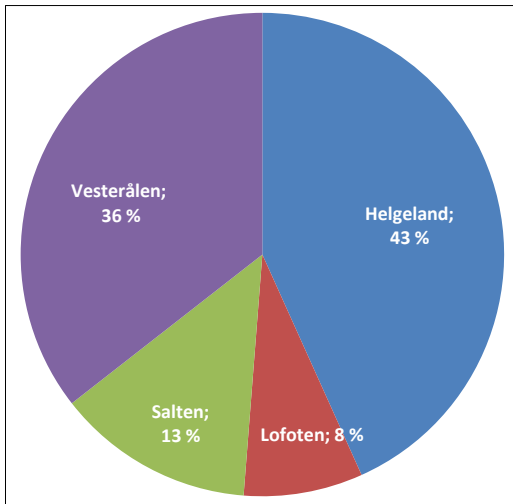
Figur 5-1 viser landingene av fangst i de 15 største landingskommunene i Nordland i 2015. Kommunene er rangert etter størrelsen på landingene, uavhengig av hvilken fiskeart som ble landet. Det landes mest fisk på Værøy, i hovedsak pelagisk. Øksnes er den største «hvitfiskkommunen».

Torskefisk utgjorde til sammen 54 % av landingene, pelagisk fisk 39% og andre arter 7%.

Når vi ekskluderer korte lokale transporter, gikk ca. 63 % av totalmengden uttransportert fangst (fisk og ensilasje) direkte ut med båt i 2014. I hovedsak er dette frosne produkter, men også saltfisk, tørrfisk og biprodukter som ensilasje og avskjær. Ca. 37 % gikk ut med bil. Den ferske fisken går med bil, - men også deler av de øvrige produktene transporteres på veg.

Fangstnæringen benytter til en viss grad jernbane som en del av sin transportkjede. I 2014 ble det registrert ca. 25.000 tonn på jernbane fra nordlandsbedrifter, - der 2/3 gikk via Narvik og resten i hovedsak fra Bodø. Togtransportene tilsvarer ca. 8% av uttransportert vekt. (Kilde: Nærings- og godsstrømsanalyse Nordland, Transportutvikling AS, 2015).

Utviklingen innen fiskerisektoren preges av større båter og større mottakskapasitet. Det gir stordriftsfordeler og sesongpreget drift med import av sesongarbeidskraft.



Ved årsskiftet 2014/2015 var det 11 lakseslakterier i fylket. For få år tilbake var det 17 operative slakterier i Nordland. Samtidig som det har blitt færre slakterier, har det skjedd en betydelig økning av produksjonen. Fra 2007 til 2015 har økningen i slakteriproduksjon i Nordland vært på over 175.000 tonn, eller nærmere 180 %.

Figur 5-2 viser regionfordelt slakteriproduksjon i Nordland basert på uttransporterte tonn i 2014.

Figur 5-2: Regional fordeling - uttransport av hovedprodukt fra lakseslakterier i 2014 (Kilde: Bedriftene)

Slakteriene leverer ferskvare, og nærmest all transport fra slakteri skjer med bil.

Havbruksnæringen i Nordland benytter jernbane som en del av sin transportkjede. I 2014 ble det registrert over 83.000 tonn fra Nordland med tog, der rundt 86 % gikk fra Narvik. Resten gikk i hovedsak fra Mo og Fauske. (Kilde: Nærings- og godsstrømsanalyse Nordland, Transportutvikling AS, 2015).

Råstoff til slakterier og mottak kommer vanligvis sjøveien, selv om det foregår noe internt transport med bil som belaster vegnettet. Laks til slakteriene kommer sjøveien med brønnbåter. Fisk til mottakene kommer normalt også sjøveien med fiskefartøy. Disse transportene belaster ikke veginfrastrukturen i Nordland.

Sjømatnæringen genererer imidlertid betydelige transporter utover inntil transport av råstoff og uttransport av ferdigprodukter. Store transporter er knyttet til ensilasje, fôr, paller, emballasje og salt.

- Ved transport av biproduktene ensilasje og avskjær benyttes båt for ca. 60% og bil for ca. 10%. Ca. 30% bearbeides lokalt.
- Fôr går til oppdrettslokalitetene, og ikke til slakteriene. Fôr går både med båt og bil, men båt dominerer. Det er flere store fôrleverandører til oppdrettsnæringen lokalisert i Nordland. I 2015 forbrukte man ca. 300.000 tonn fôr i Nordland. Bedriftene i Nordland produserer imidlertid mer, da de leverer til et større geografisk marked.
- Sjømatnæringen benytter store mengder paller og emballasje. Størstedelen av pallene kommer inn til slakteri eller mottak med bil. Sjømatnæringen i Nordland forbrukte nærmere en million paller i 2014. Ca. 2/3 av pallene produseres lokalt i Nordland, og ofte i svært kort avstand til kunden. For øvrig leveres det en del paller fra Finland, Øst Europa og Trøndelag, - gjerne med de samme bilene som transporterer fisk ut fra fylket.
- Det leveres emballasje både fra Norge og utlandet. Mye leveres/produseres lokalt i Nordland. Det aller meste av emballasjen transporteres med bil.
- Salt går til fiskebruk langs hele kysten av Nordland. Stort sett alt kommer inn med mindre bulkbåter.

Næringen benytter i stor grad fylkesveger fram til riksvegene som fører produktene videre ut til markedene. Mange er avhengig av ferje. Sjømatnæringen i Nordland har sesongvariasjoner som påvirker transportarbeidet. Variasjonene er mindre for havbruksnæringen enn for fangst. Vintersesongen genererer det største transportarbeidet for tradisjonell fangst.

Tidsvinduet for produksjon og transportarbeid påvirkes av ferjetider, togavganger, samt kveld/natte-stengte grenseoverganger, der åpningstid for fortolling av fisk er begrenset.

Det meste av fisken sendes ut av Nordland og Norge i ubearbeidet tilstand. Økt fangst og havbruk gir et utvidet grunnlag for bearbeiding i fylket.

Rapporten «Verdiskaping basert på produktive hav i 2050» (SINTEF fiskeri og havbruk, 2012) anslår at man fra 2010 til 2050 vil kunne se en 5-dobling av produksjon av laks og ørret i Norge, og at fangstnæringen vil kunne øke sine volum 1,5 ganger. Potensialet for vekst er således betydelig.

## 5.2 Reiseliv

Ifølge UNWTO (United Nation World Travel Organization) er reiselivsnæringen en av de raskest voksende næringene globalt, og det spås en vekst på minst 3 % per år frem til 2030. I Norge har ferie og fritidsturismen økt både for norske og utenlandske turister. I perioden 2011-2014 økte turistenes konsum med ca. 12,5 %. I 2014 bidro de utenlandske turistene med 66 % av økningen. (Kilde: SSB)

Reisemønstrene og bruk av transport innenfor turistnæringen er ulike i sommer- og vintersesongen. På vinteren reiser en stor del til byer og tettsteder i landsdelen med fly, mens det er mange turister på veg om sommeren.

I tillegg til forretningsreisende, vil stadig flere ferierende ha en effektiv reisevei, og ønsker derfor å ankomme med direktefly. For å bidra til konkurransekraft, lønnsomhet og verdiskaping over tid, er stabil tilgjengelighet derfor blitt stadig viktigere.

Fremtidens gjester stiller større krav til sømløse tilbud og tilgjengelig transport. Næringen er i ferd med å omstilles fra å være en leverandør av transport og overnatting, til å bli en næring som leverer helhetlige opplevelser ut fra kundenes ønsker og behov. Dette fordrer en gjennomgående forbedret informasjonsflyt og langsiktig og koordinert ruteplanlegging.

En vedvarende utfordring for næringen, spesielt utenfor de større byene, har vært å sikre høy og jevn aktivitet gjennom hele året. De senere årene har vinterturisme og nordlysturismen fått mye oppmerksomhet. Hurtigruten har vært, og er, en viktig faktor for å utvikle vinterturisme i Nord-Norge.

Cruisetrafikken til Nord-Norge er økende. Siden 2010 har antall ankomende passasjerer økt med 45 % (fra 290.000 i 2010 til 420.000 i 2014). Antall anløp øker ikke like raskt, noe som skyldes at gjennomsnittsstørrelsen for cruiseskipene er økende. I 2010 var det i gjennomsnitt 823 passasjerer om bord i skipene, mens det i 2015 var 1.106. (Kilde: «Logistikk i verdensklasse», Transportutvikling AS 2015).

Den store trafikkvariasjonen på riks- og fylkesveg- samt på ferjesambandene, og til dels enkelte hurtigbåtsamband i sesongen, skaper kapasitetsutfordringer som i sum kan virke begrensende for reiselivet i Nordland.

For havnene betyr dette at de må være i stand til å ta imot stadig større skip, og at dimensjonene for dybde og lengde ved kai må tilfredsstillende kravene. Snuhavnoperasjoner synes å være en økende trend da det korter ned cruisene betydelig (fra 11-14 dagers cruise til en ukes cruise). Slike operasjoner krever flytting av et stort antall passasjerer og betydelige mengder bagasje i løpet av kort tid, der havn og lufthavn må samarbeide tett for at operasjonene skal gå tilfredsstillende. Dette setter særlige krav til infrastrukturen ved flyplassene, både med hensyn til passkontroll, fortolling og håndtering av passasjerer og bagasje. Større passasjerfly/chartrede fly setter krav til størrelse på rullebane.

## 5.3 Landbruk

Landbruk deles inn i jordbruk og skogbruk. Utviklingstrekkene for landbruksnæringa i Nordland er i stor grad i samsvar med resten av landet. Utviklingen går mot færre, men større enheter. Til tross for nedgang i antall aktive landbruksforetak og i sysselsetting, holdes produksjonsvolum i grove trekk oppe. (Kilde: Regional Planstrategi for Nordland 2016-2020).

Landbruket er i dag en stor aktør innen transport i fylket, både når det gjelder transport av innsatsfaktorer til den enkelte gård, transport av råvarer og produkt fra gården. Det er relativt få anlegg i Nordland innen foredlingsindustrien. Dette gjør at transportavstandene blir store for bla. levering av dyr til slakt og melk til meieri. Stort sett all transport går langs veg. I flere regioner inkluderer vegtransport bruk av ferjer.

TINE har to meierier i Nordland fylke, - ett i Sømna og ett i Sandnessjøen. I tillegg har TINE en terminal i Bodø. Det er to slakterier i Nordland. Dette er Nortura Bjerka i Hemnes kommune og Horns

Slakteri på Leknes i Vestvågøy kommune. Når det gjelder slakteriene er transportmengdene delvis sesongpreget. Både inn- og ut-transportene påvirkes av høstsesongen.

Troms fylke er viktig, spesielt for den nordlige delen av Nordland, når det gjelder levering og distribusjon av kjøtt og melkeprodukter. TINE har sentrallager og produksjon i Harstad. Herfra distribueres varer til Nordland fra Bodø-området og nordover. Ca. 75 % av melka som benyttes i produksjonen i Harstad kommer fra kyr i Nordland. Nortura Målselv i Bardufoss i Troms slakter og foredler. Levende dyr hentes inn fra nordre Nordland. Nortura Harstad er distribusjonssted for nordlige Nordland.

Det drives et aktivt skogbruk i hele fylket. I 2015 ble det avvirket 179.300 m<sup>3</sup> (Kilde: Landbruksdirektoratet). Regjeringen har som en del av satsingen på skognæringen i 2013 åpnet for tømmertransport med vogntog med maksimalvekt 60 tonn og 24 m lengde. Nordland er landets største skogreisningsfylke, og i kyststrøkene samt nord for Salfjellet vil det bli en betydelig økning i avvirkning. Dette vil medføre et nytt transportmønster og økt bruk av vogntog i Nordland med lengde 24 meter og 60 tonn totalvekt. Elkem Salten og Arbor Hattfjelldal utgjør de to største sluttbrukerne av skogsvirke, med et samlet for bruk på 130.000m<sup>3</sup>, hvorav 85.000m<sup>3</sup> fra eget fylke.

Skogsvirke transporteres i hovedsak med vogntog til egnete tømmerkaier for videretransport til kjøper. Unntakene er først og fremst inntransport til Arbor og virke hogd sør for Trofors som selges sørover.

Reindrifta i Nordland drives over stort sett hele fylket med unntak av Lofoten, ytre deler av Vesterålen og noen øyer på kysten. Produksjonen av reinkjøtt i Nordland går ned. (Kilde: Regional Planstrategi Nordland 2016-2020) De største utfordringene knyttet til reindrift og samferdsel handler om påkjørsler og anleggsvirksomhet. Antall reinsdyr påkjørt av tog på Nordlandsbanen er svært høyt, og det forekommer også påkjørsler langs veg. Det har ikke vært særlig nedgang i påkjørsler tross ulike tiltak de siste årene. Ved anleggsvirksomhet knyttet til vegbygging eller restaurering, vurderes alltid hensynet til reindriften.

## 5.4 Bergverksindustrien

Nordland er et av Norges viktigste bergverksfylker og fylket er stor produsent av malmer og industrimineraler. Flere av bedriftene i Nordland er av nasjonal betydning. Næringen er eksportrettet, og selger produkter som er lite bearbeidet.

Noen hovedtall for bergverksindustrien viser at det ble produsert nærmere 8,2 millioner tonn til en førstehåndsverdi på rundt 1,2 milliarder kroner i Nordland i 2014. (Kilde: Mineralressurser i Norge 2014, NGU). Prosessering, fabrikkering, transport og ulike serviceinnsatser, samt LKABs utskipning av over 20 millioner tonn svensk jernmalm over havnen i Narvik er ikke inkludert i tallene.

Det er stor transportaktivitet forbundet med fylkets mineralressurser. Ikke bare fra de største mineralbedriftene som Rana Gruber og Brønnøy Kalk, men fra mange aktører innenfor pukk og grus. Det meste av transporten foregår med båt og kombinasjonen bane/båt. Men næringen genererer også et betydelig lokalt vegtransportarbeid i Nordland. Vegtransportstrekningene er vanligvis korte og flere regionale/lokale vegger i nærheten av store pukk-/grusforekomster har stor transportbelastning.

Nordland var i 2014 landets største produsent av industrimineraler målt i antall tonn. (Kilde: Indeks Nordland 2016). Nordland har store utnyttede mineralforekomster.

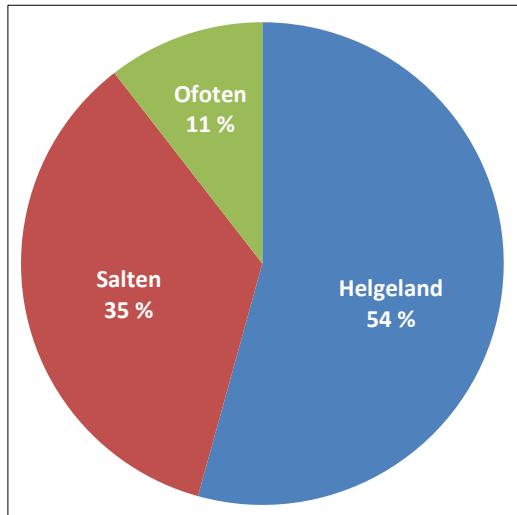
## 5.5 Prosessindustrien

Prosessindustri er en av de største og mest globale industrigrener, med produksjon og konkurranseflate over hele verden. Prosessindustrien foredler vann, skog, mineraler, olje og gass. Industrien i Nordland er i stor grad bygget opp på foredling av naturressurser som kraft og mineraler. Mineral- og kraftforedlende industri representerer en av fylkets viktigste eksportindustrier.

Nordland har flere store bedrifter som benytter lokale energiresurser til produksjon av produkter basert på bl.a. lokale og importerte råmaterialer. Bedriftene i denne kategorien kan variere fra

avansert prosessindustri som benytter store mengder energi til mindre energikrevende mineralprodusenter.

Typiske produkter fra prosessindustrien er aluminium, sement, kvartspulver, ferrosilisium, manganlegeringer, mikrosilika, armeringsstål og kunstgjødning. (Kilde: Transportplan Nordland (2013-2024)). Prosessindustrien har sitt tyngdepunkt på Helgeland, i Glomfjord, Sørfold og Tysfjord. I tillegg til transport av egne produkter genereres et stort transportbehov i form av inntransport av varer og tjenester.



De 8 største aktørene innenfor prosessindustri i Nordland hadde samlet ca. 5.3 millioner tonn i inn- og utgående transporter i 2014.

Figur 5-3 viser regionfordelte inn- og uttransporter (tonn) fra de 8 største foretakene i 2014.

Prosessindustrien i Nordland benytter de fleste former for transportløsninger, men de er storforbrukere av sjøtransport. Gode sjøbaserte løsninger står derfor sentralt. Dette inkluderer både skipsrotasjoner, havneforhold, farleder mv. De fleste større selskapene opererer over egne kaianlegg, mens noen har et samarbeid med lokale havnevesen.

*Figur 5-3: Regional fordeling – inn-/uttransport fra de 8 største prosessindustribedriftene i 2014 (Kilde: Bedriftene)*

Selv om sjøtransporten dominerer volummessig, er både bil- og jernbanetransport viktig for denne typen industri. Veg- og jernbanetransport på enkelte lokale strekninger er svært høy.

## 5.6 Bygge- og anleggssektoren

Bygg og anlegg har løpende aktivitet som genererer transport i forbindelse med regulært entreprenørarbeid. De store mengdene oppstår imidlertid ved konkrete prosjekter som varer over en periode. I slike perioder genereres det et betydelig transportarbeid lokalt. Slike prosjekter kan f.eks. være bygging av infrastruktur i form av veger, havner, bruer, strømforsyning mv. Flere store infrastrukturprosjekter er nylig ferdigstilt eller pågår i Nordland fylke i dag. Transportene vil variere over tid og fra prosjekt til prosjekt, og flere bransjer vil være involvert i de forskjellige prosjekter.

Det er økende konkurranse om oppdrag fra aktører utenfor regionene. De største selskapene innen bransjen konkurrerer internasjonalt.

## 5.7 Petroleum

På sokkelen utenfor Nordland er det i dag drift på to felt, - Norne og Skarv. Sandnessjøen er forsyningsbase for feltene, og Brønnøysund er helikopterbase for de samme feltene. I tillegg planlegges et tredje felt satt i drift. Dette er Aasta Hansteen-feltet som er planlagt driftet fra Harstad, med forsyningsbase i Sandnessjøen og helikopterbase i Brønnøysund. Feltet ligger ca. 300 km nordvest for Sandnessjøen. Aasta Hansteen-feltet er utsatt fra 2017 til andre halvdel av 2018.

Petroleumsaktiviteten deles gjerne inn i tre faser; lete-, utbygging-, og produksjonsfasen. De to siste fasene vil utløse et sterkere krav til transportinfrastruktur enn den første fasen.

Basevirksomheten i Sandnessjøen har skapt stor aktivitet og mye transport. I dag er aktiviteten og transportomfanget lavere enn for få år tilbake, men det forventes å øke med økende leteaktivitet og utbygging av nye felt.

Leverandørindustrien til petroleumsnæringen i fylket og i Nord-Norge forventer fall i leveransene framover. Leverandørbedriftene i regionen gir uttrykk for at man er avhengig av økt aktivitet utenfor kysten. (Kilde: Regional Planstrategi 2016-2020)



Det største transportarbeidet på veg genereres som følge av distribusjon av petroleumsprodukter til konsumenter og næringsliv, ikke av basevirksomhet i en normal driftsfase. Det foregår et betydelig transportarbeid med båt til tankanlegg langs kysten med påfølgende distribusjon med bil. Over fylkesgrensen mellom Troms og Nordland, transporteres det store mengder petroleumsprodukter langs veg, både fra tankanlegg i Harstad og LNG-anlegg på Melkøya.

## 5.8 Dagligvarer

For å få dagligvarer ut til den enkelte konsument i Nordland er det stor transportaktivitet. Først skal varene inn til lagre i Nord-Norge, for så å distribueres ut til den enkelte butikk.

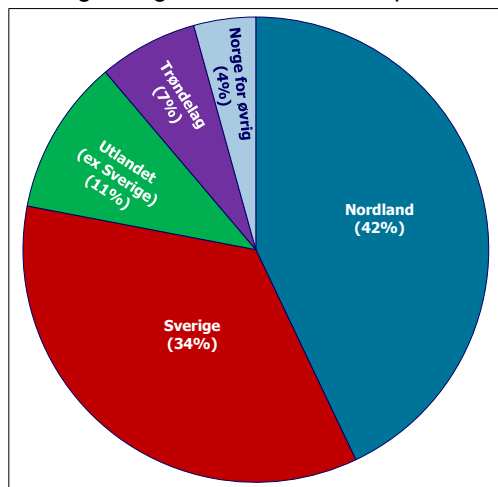
Dagligvaremarkedet er dominert av 3 aktører, Coop, REMA og ASKO/NorgesGruppen. I Nordland betjenes markedet fra disse aktørenes lagre i Narvik, Tromsø og Trondheim.

En betydelig inntransport av varer skjer med tog til Narvik, og noe til Mo, Fauske og Bodø for videre transport med bil. De store transportmengdene med tog, og lagerlokaliseringen, fører til at transportarbeidet mellom jernbaneterminalen i Narvik og Tromsø-regionen er svært høyt i nordnorsk sammenheng.

I distribusjonsfunksjonen fra de enkelte lagrene i Nord-Norge til den enkelte butikk benyttes bil for stort sett alle transporter. Det samme gjelder fra lagrene i Trondheim, selv om noe går inn til landsdelen med tog.

## 5.9 Avfall

Avfall genererer betydelige transportmengder, både inn til avfallsselskapene fra husholdninger og næringsliv og ut fra avfallsselskapene til forskjellige former for gjenvinning. I dag skal i utgangspunktet alt inngående avfall transporteres ut, slik at transportmengden blir bortimot det dobbelte av inntransporten. Noe mindre blir det imidlertid, primært som følge av deponering.



Mye av avfallet (ca. 42 %) blir igjen i Nordland, både i form av tradisjonelt deponi, kompostering, miljøbehandling og som innsatsfaktor til smelteverket Celsa på Mo.

En stor del (ca. 34 %) går over grensen til Sverige, da først og fremst som råstoff til forbrenningsanlegg. I tillegg går ca. 11 % til andre «utland» enn Sverige.

Figur 5-4: Destinasjoner uttransport - avfallsselskap i Nordland 2014

Biltransport dominerer inntransporten til avfallsselskapene, mens uttransporten er mer sammensatt. I 2014 ble over halvparten av uttransportene utført med bil.

## 6 REGIONFORSTØRRING

Begrepet regionforstørring kan defineres som:

- *Etablering av større funksjonelle regioner gjennom infrastrukturtiltak og tilrettelegging.*
- *Økt rekkevidde og redusert reisetid mellom bosted og arbeidssted.*
- *Større bo- og arbeidsmarkedsregioner.*
- *Måles vanligvis som økt pendling og ofte er 45 minutters reisetid til arbeid eller utdanning regnet som grensen for hva som er akseptabelt*
- *Lokal kultur og tradisjoner er ofte medvirkende til at lengre reisetid aksepteres.*

Transportøkonomisk institutt har lansert følgende definisjon der også tjenestetilbudet er inkludert i tillegg til bo- og arbeidsmarked.

*«Med regionforstørring menes utvidelse og styrking av lokale arbeidsmarkeder og tjenestetilbud. Regionforstørring innebærer at de funksjonelle regionene blir større, og måles vanligvis som økt pendling».*

Formålet med regionforstørring slik den tradisjonelt defineres er å skape større regionale arbeidsmarkeder og derved tilrettelegge for positiv regional utvikling. Større bo- og arbeidsmarkedsregioner er en uttalt politisk målsetting både regionalt og nasjonalt.

Geografi, avstand og til dels ulik utvikling i både private og offentlige tjenester, gjør at både næringsliv og befolkning i omegnskommunene i mange tilfeller etterspør tjenester/service i flere sentra. Senter/omland kan altså defineres ulikt avhengig av om vi har fokus på arbeidsmarkedet eller servicefunksjoner.

For å forstå begrepet regionforstørring i Nordland, kan det være formålstjenlig å ta utgangspunkt i to innfallsvinkler:

- Regionforstørring i relasjon til arbeidsmarkedet og næringslivet. (Bo- og arbeidsmarkedsregioner – BA-regioner)
- Regionforstørring i relasjon til omegnskommunenes behov for rask og god kommunikasjon inn til sitt regionsenter (kan være flere regionsenter). (Bo- arbeids- og serviceregioner – BAS regioner)

Det er viktig å ha som utgangspunkt at regionforstørring kan skje særlig via tre hovedtiltak:

### Investeringer:

1. Bedre og/eller kortere veg-/jernbane-forbindelse

### Kollektivtilbud

2. Tilrettelegging for pendling via jernbane der dette er mulig
3. Bedre tilrettelagte buss-, hurtigbåt- og/eller ferje-forbindelser

Regionforstørring handler altså også om å redusere reisetiden fra en kommune til et senter selv om eksisterende reisetid er innenfor akseptabel pendlingstid.

Kommunene og regionrådene ble i forbindelse med innspill (seminarer) til RTP utfordret på å knytte kommentarer til viktige strekninger i den enkelte region. Strekningene og de utfordringene som er knyttet til disse, vil i stor grad være relevante i diskusjonen rundt regionforstørring.

Veksten i enkelte byer og tettsteder gir utfordringer for transportsystemet. Utvikling av attraktive sentrumsområder og bo- og næringsområder krever løsninger som sikrer god framkommelighet og mobilitet, god trafiksikkerhet, god luftkvalitet og bidrar til reduserte klimagassutslipp.

Utviklingen av byer og regionale sentra må legge til rette for en arealbruk som reduserer transportbehovet. Dette må også være en premiss i planleggingen av veg og jernbane. Det skal fortsatt arbeides for et tilbud med god mobilitet for personer og gods, men denne må være klimavennlig. Tiltak for kollektiv, gåing og sykling, og andre tiltak for å nå nullvekstmålet må ha høy prioritert.

## 7 Kollektivplan for Nordland

I nåværende fylkesråds politiske plattform er blant annet følgende formulert:

*«Der hvor det er grunnlag for det, må det legges til rette for at kollektivtrafikk kan erstatte personbiler. For å systematisere dette arbeidet er det hensiktsmessig å utarbeide en kollektivplan for Nordland.»*

Som del av RTP 2018 – 2029, utarbeides en kollektivplan for Nordland.

I dette dokumentet vil kun den delen av kollektivplanen som omhandler målsettinger og overordnede strategier tas med. Senere, med vedtak i juni 2017, vil handlingsprogramdelen av kollektivplanen vedtas. Kollektivplan for Nordland vil, altså være sammensatt av mål og overordnede strategier fra dette dokumentet og tiltak fra handlingsprogrammet.

Strategidelen av kollektivplanen inneholder, i 8.7.1 nedenfor, en beskrivelse av status for kollektivtransporten i Nordland. Videre er det i kapittel 9.2 gjort en vurdering av innspill fra deltakere i prosessen samtidig som innspill fra faglig-, og politisk side er vurdert. I kapittel 10.2.2 vil hovedmålsetting, delmål og strategier for kollektivsektoren beskrives i eget punkt.

Energi- og miljøkomiteen på Stortinget har behandlet Innstilling 147 S ( 2014 – 2015). Her bes regjeringen sørge for at kollektivtrafikken i 2025 som hovedregel skal benytte null – eller lavutslippsteknologi eller klimanøytralt drivstoff. Dette er i tråd med målsetninger for Nordland fylkeskommune og globale klimamål.

I Nordland er ferjer og hurtigbåter viktige transportmidler som holder fylket sammen. Disse står imidlertid for store utslipp. Ved kjøp og kontrakter på nye ferjer og hurtigbåter må det legges opp til at disse bruker biodrivstoff, lav- eller nullutslippsteknologi.

## 8 STATUS INFRASTRUKTUR OG TRANSPORT

### 8.1 Veg

Nordland har 1.226 km riks-/europaveg og 4.108 km fylkesveger. Fylket har videre 3.577 km kommunale veger og 6.810 km private veger. (Kilde: SSB, juni 2016)

Alle riksvegene har i utgangspunktet 50 tonns tillatt totalvekt og maks 19.5 meter vogntoglengde. Frem til 1. juli 2017 er det imidlertid for en del strekninger, gitt tillatelse til å benytte såkalte modulvogntog med en tillatt totalvekt på inntil 60 tonn og 25,25 meters lengde. Dette gjelder E12 svenskegrensen til Mo i Rana, Krutfjellvegen (RV73) fra Båfjellmo (Trofors) til svenskegrensen og E6 sør for Trofors.

Nordland er det fylket i Norge som har flest kilometer fylkesveg. 48 % av de samlede fylkesvegstreknings i Nord-Norge ligger i Nordland. (Kilde: SSB, Kostra mai 2016).

For en samlet oversikt over fylkesvegene i Nordland, henvises det til «Vegliste 2016-Fylkes- og kommunale veger» (Statens Vegvesen).

Selv om det har vært stor anleggsaktivitet<sup>5</sup> på fylkes- og riksvegnettet i de siste årene, er det et betydelig vedlikeholdsetterslep på vegnettet. Det finnes flere eksempler på at lokale initiativ til delvis bompengefinansiering har ført til raskere realisering av riksveg/fylkesveg-prosjekter i fylket.

I 2013 beregnet Statens Vegvesen etterslepet på fylkesvegene i Norge («Hva vil det koste å fjerne forfallet på fylkesvegnettet?», Statens Vegvesen, 2013). I grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029 er etterslepet for fylkesvegene i Norge estimert til om lag 62 mrd. 2016-kroner. Usikkerhetsspennet er betydelig og estimatet varierer fra 50–85 mrd. 2016-kroner.

I SVVs beregning fra 2013 var forfallet i Nord-Norge på nærmere 16 milliarder, og størst i Nordland, med 7.8 mrd. kroner. Etterslepet i 2014 er beregnet til 8.6 milliarder, etter at tunnel-forskriften trådte i kraft.

I en rapport<sup>6</sup> fra Statens Vegvesens ble det beregnet en kostnad for skredsikring i Nordland på 3.3 (2015) milliarder på fylkesvegene, fordelt med 1.4 milliarder på middels skredfaktorgruppe og 1,89 milliarder på høy skredfaktorgruppe. Totalt er det identifisert 60 skredpunkt på fylkesvegene i Nordland, hvorav 46 er klassifisert i «høy» og «middels» skredgruppe.

I samme rapport identifiseres det 36 skredpunkt på riksvegnettet i fylket. For de punktene som er beregnet er det anslått en utbedringskostnad på 3,6 milliarder. I kategorien «høy» er det anslått en kostnad på 624 millioner og i kategorien «middels» over 2,9 milliarder.

I Planstrategi for Nordland 2016-2020 påpekes det at ca. 20 % av samlet fylkesveglengde ikke har tillatt aksellast på 10 tonn. I de fleste tilfeller gjelder dette bruer som ikke er dimensjonert for større belastning. Ut fra krav i tunnelsikkerhets- og elektroforskrifter er det et samlet behov for oppgraderinger på mer enn 1,5 mrd. kr. for fylkesveg tunnelene i Nordland.

I følge SSB mangler ca. 3.5% av fylkesvegene i Nordland fast dekke. Det gjenstår ca. 150 km grusveg i fylket. Kostnadene for å få fast dekke på gjenstående deler av fylkesvegnettet vil grovt beregnet kunne utgjøre ca. 750 mill. kr.

---

<sup>5</sup> Flere store riksveiprosjekt er også igangsatt: E6 Helgeland, Bypakke Bodø, E6 Hålogalandsbrua. Det er også gjennomført flere store konseptvalgutredninger som grunnlag for framtidige veginvesteringer. På fylkesvegnettet er det i de siste årene lagt mer enn 200 km med fast dekke på fylkesveger som fra før hadde grusdekke og flere ferjekaier og oppstillingsplasser er utbedret eller bygd helt nytt. En rekke tunneler er oppgradert.

<sup>6</sup> «Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveg, Nordland - Troms – Finnmark» (1.12.2015)



Figur 8-1: E6 Hamarøy (Foto: Berit Stensland)

E6 er viktig for transporter innad i landsdelen, i Nordland og som tilknytningsveg til forbindelser ut av landsdelen. Store deler av næringslivet i Nord-Norge er ikke lokalisert langs E6. Viktigheten av E6 påvirkes derfor av tilgjengeligheten til E6 i form av andre vegforbindelser, bl.a. fylkesveger. I Nordland representerer flere av disse vegene også viktige øst-vest forbindelser mellom kyst, innland og grensestasjoner.

For næringstransporter med tunge kjøretøy, til/fra bedriftene i Nordland<sup>7</sup>, har E6/E10 strekningen mellom Bjerkvik og Bjørnfjell størst trafikkbelastning. Vi finner også betydelig tungtrafikk på E6 mellom Bjørnfjell og Narvik, E6 nord og sør for Mosjøen og flere strekninger langs E10. De tyngst trafikkerte fylkesvegene er FV17 nord for Sandnessjøen og FV78 mellom Leirosen og Kulstad/Mosjøen. Det er også stor trafikk på (i rangert rekkefølge) FV82 mellom Sortland og Stokmarknes, FV17 mellom Skillevika og Berg, FV17 sør for Sandnessjøen, FV820 mellom Sortland og Frøskeland og FV12 mellom Utskarpen og Mo i Rana. Lista er ikke utfyllende (Kilde: Nærings- og godsstrømsanalyse Nordland, Transportutvikling AS, 2015).

Et endret klima med blant annet økt hyppighet av ekstremvær vil skape utfordringer for veg og bane. Sannsynligheten for flere ras og flommer vil øke. Det må derfor gjennomføres tiltak som gjør veg og jernbanen mer robust for klimaendringer.

I 2015 ble det i Norge påkjørt 1 898 dyr av tog. Av disse var 171 påkjørsler av elg og rådyr i Nordland. Svært mange av disse skjedde på strekningen nord for Mo. På veg er det også svært mange påkjørsler av elg og rådyr. I tillegg skjer det i Nordland hvert år store dyretragedier ved påkjørsler av tamrein.

---

<sup>7</sup> For nærmere detaljer se Nærings- og godsstrømsanalyse Nordland (Transportutvikling AS, 2015) der det ble registrert trafikkbelastning på nærmere 230 vegstrekninger i Nordland, med utgangspunkt i Nordlandsbedriftenes inn- og uttransport.

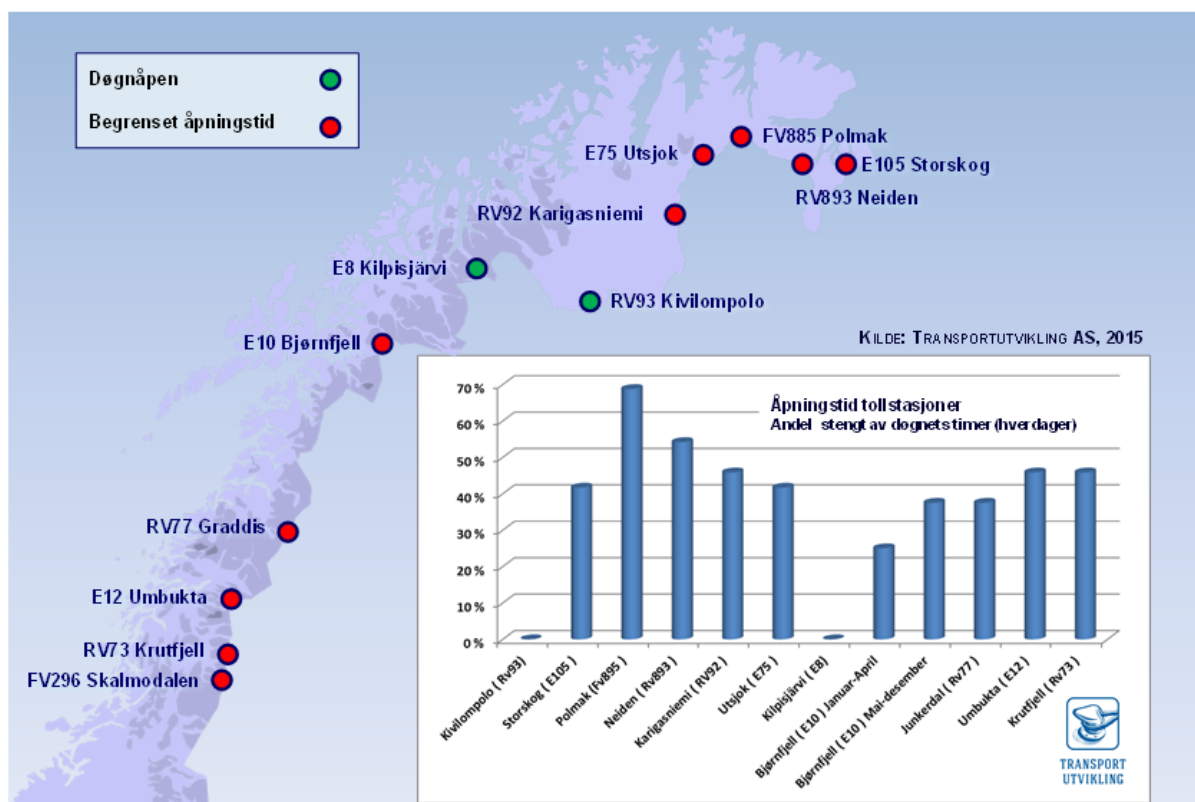
## Grenseoverganger

Nordland fylke har en stor andel av eksportrettet næringsliv, samt «import» i form av innsatsfaktorer til næringsliv og forbruksvarer til befolkningen. Flere av riksvegene representerer grensekryssinger mot Sverige:

- E10 Bjørnfjell
- RV77 Graddis
- E12 Umbukta
- RV73 Krutfjellet

Det finnes ytterligere en grensepassering på Helgeland på FV 296 over Skalmødalen i Hattfjelldal. Denne er mest aktuell for persontransport.

Av de fire grensekryssingene er det Bjørnfjell som har størst trafikk med tunge kjøretøy. Nedenstående kart viser lokaliseringen av grensepasseringsmulighetene i Nord-Norge, og hvor stor andel av døgnetstimer de enkelte tollstasjoner er stengt for næringstransport på hverdager. Noen grensepasseringer har felles tollstasjon, f.eks. Krutfjellet og Umbukta, hvor tollklareringen skjer i Tärnaby i Sverige. Ingen av grensepasseringene i Nordland har døgnåpen drift.



Figur 8-2: Veiforbindelser mellom Nord-Norge og utlandet (Kilde: Transportutvikling AS, 2015)

## Vegstengninger

Forutsigbarhet i trafikkavviklingen er svært viktig for næringslivet. I Nordland kan dette være spesielt utfordrende vinterstid. Vintersesongen er også høysesong for sjømatnæringen i fylket.

Statens Vegvesen registrerer løpende midlertidige stengninger og situasjoner med kolonnekjøring for alle vegene i Nordland. En god del av de midlertidige stengningene skyldes problemer med avviklingen av ferjetrafikken.

512 registrerte hendelser fra 2011 til april 2015 omfatter kolonnekjøring. Ca. 85 % av alle tilfellene av kolonnekjøring er knyttet til 5 veger i fylket.

Vegstrekning	Sum	Andel
E10 Bjørnfjell	161	31 %
E6 Saltfjellet	150	29 %
E12 Umbukta	61	12 %
FV813 Beiarfjellet	50	10 %
FV76 Tosenfjellet	15	3 %
Øvrige	75	15 %
<b>Sum</b>	<b>512</b>	<b>100 %</b>

Av fylkesvegene er det Beiarfjellet og Tosenfjellet som har flest tilfeller av kolonnekjøring.

Tabell 8-1: Midlertidig stengt/ kolonnekjøring i Nordland 2011-2015. Kilde: SVV

### Trafikksikkerhet

Nordland har en høy forekomst av dødsfall i trafikken ([www.norges-helse.no](http://www.norges-helse.no)). I 2014 var det 10 drepte og 30 hardt skadde i trafikken i Nordland. Trafikksikkerheten på vegnettet ivaretas gjennom et systematisk ulykkesforebyggende arbeid. Det er særlig tiltak for å forhindre alvorlige møteulykker, utforkjøringer og ulykker med myke trafikanter som er i fokus. Det pågår et kontinuerlig arbeid med å utbedre ulykkesbelastete punkt og strekninger.

Gjennom Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (NFTU) arbeides det systematisk for å bedre trafikksikkerheten både på fylkes- og kommunalt vegnett. Handlingsplan for trafikksikkerhet i Nordland er vedtatt.

Nordland har et høyt antall påkjørsler av hjortevilt og rein på veg og bane sammenlignet med andre fylker. Vilt påkjørsler skaper både materielle skader, personskader, utrygghet for trafikantene og lidelser for viltet. Problemet er særlig tydelig i vintermånedene.

## 8.2 Ferje

Region	PBE totalt	Andel	PBE > 14 meter	Andel
Helgeland	1 066 078	42 %	260 759	24 %
Ofoten	494 248	20 %	253 361	51 %
Ofoten/Vesterålen	381 587	15 %	175 265	46 %
Salten	293 943	12 %	35 644	12 %
Vesterålen	147 256	6 %	37 305	25 %
Salten/Lofoten	136 680	5 %	45 128	33 %
Lofoten	14 714	1 %	3 562	24 %
<b>Nordland</b>	<b>2 534 506</b>	<b>100 %</b>	<b>811 022</b>	<b>32 %</b>

Nordland har en betydelig ferjetrafikk med 28 ferjesamband, hvorav 23 er fylkesvegsamband<sup>8</sup>. Ferjesambandene er en del av vegnettet. De er svært viktige for næringstransportene i Nordland. Sambandene er spredt over hele fylket, men de fleste er på Helgeland.

Tabell 8-2: "Ferjeregioner" i Nordland 2015 (Kilde: SVV<sup>9</sup>)

Tabell 8-2 viser regionfordelt transportarbeid med ferjer i 2015. Tabellen inkluderer både fylkesvegsamband og riksvegsamband. Regionene er rangert etter totalt transporterte PBE<sup>10</sup>. Den første kolonnen viser regioner, mens 2. og 3. kolonne viser transportarbeidet målt i totalt antall PBE. Dvs. både små og store kjøretøy.

<sup>8</sup> Utgiftutjevningen i inntektssystemet (Kommuneproposisjonen 2017) baserer seg på 22 fylkesvegsamband fordi Horn-Igerøy og Igerøy-Tjøtta er betraktet som ett samband. Antall riksvegsamband i Nordland kan være 4 eller 5, avhengig om Bodø-Røst-Værøy-Moskenes betraktes som ett eller to samband.

<sup>9</sup> Tallene er basert på SVV-statistikk pr mai 2016. Det er feilregistreringer i et par mindre samband. Dette påvirker i liten grad den regionale fordelingen.

<sup>10</sup> Personbilenehet: enhetlig omregningsmål for kjøretøy på ferjer der store kjøretøy regnes om til flere PBE enn små kjøretøy

I de 2 siste kolonnene er tunge kjøretøy over 14 meter skilt ut. Disse er omregnet fra antall kjøretøy til PBE etter de omregningsfaktorer<sup>11</sup> som benyttes av Statens Vegvesen.

Tabellen viser at det i 2015 ble transportert over 2.5 millioner PBE over alle sambandene i Nordland. Totalt sett er dette omtrent det samme som i 2014. Antallet PBE er beregnet ut fra i overkant av 1.4 millioner transporterte kjøretøy. 2.5 millioner PBE tilsvarer ca. 6.850 PBE pr. dag, eller nærmere 430 pr. time<sup>12</sup> gjennom hele året.

Det største transportarbeidet skjer på Helgeland, mens den største andelen av tunge kjøretøy finnes på riksvegsambandene som trafikkerer over Tysfjorden og Vestfjorden.

Store samband som Bognes-Lødingen, Drag-Kjøpsvik, Bognes-Skarberget og Bodø-Moskenes er fergestrekninger som er viktige for næringslivet.

Transport av ferske produkter som bl.a. fisk, meierivarer og dagligvarer er avhengig av god frekvens og sikker ferjedrift. Det samme gjelder transport av levende dyr.

### 8.3 Luftfart

Nordland har en nasjonal lufthavn (Bodø Lufthavn), en regional (Harstad/Narvik Lufthavn, Evenes), 10 lokale lufthavner og en helikopterbase med ordinær rute (Værøy).

Lufthavnene Bodø, Mosjøen, Brønnøysund og Evenes er også godkjent som helikopterbaser.

Lufthavner (alfabetisk)	Flyplasstype	Antall rullebaner	Kunngjort banelengde	Passasjerer 2015	Frakt (tonn) 2015	Fly-bevegelser
			(LDA – m)			
Andøy Lufthavn	Sivil-Militær	2	1671/2467	56 897	14	3 166
Bodø Lufthavn	Sivil-Militær	1	2794	1 733 330	3 466	42 902
Brønnøysund Lufthavn, Brønnøy	Sivil	1	1199	129 600	163	9 543
Harstad/Narvik Lufthavn, Evenes	Sivil-Militær	1	2 750*	709 239	572	11 022
Leknes Lufthavn	Sivil	1	830	105 470	145	5 919
Mo i Rana Lufthavn, Røssvoll	Sivil	1	801	119 641	143	7 645
Mosjøen Lufthavn, Kjærstad	Sivil	1	829	82 451	182	5 999
Narvik Lufthavn, Framnes	Sivil	1	800	26 138	1	2 553
Røst Lufthavn	Sivil	1	830	14 806	19	1 345
Sandnessjøen Lufthavn, Stokka	Sivil	1	1199	101 849	152	6 865
Stokmarknes Lufthavn, Skagen	Sivil	1	829*	107 400	35	6 082
Svolvær Lufthavn, Helle	Sivil	1	806*	81 878	108	4 391
Værøy Helikopterhavn, Tabbisodden	Sivil	Helikopter	-	9 104	24	1 201
<b>Totalsum</b>				<b>3 277 803</b>	<b>5 024</b>	<b>108 633</b>

(\* ) Effektiv rullebane lengde kan variere med flere forhold, bl.a. landing eller avgang. For de tre steder der det er avvik er lengste lengde benyttet.

Tabell 8-3: Lufthavner i Nordland (Kilde: Avinor)

I 2015 var det 3.277.803 passasjerer som benyttet flytilbudet i Nordland. Det ble fraktet 5.024 tonn gods med fly. Ca. 65 % av godsfrakten er post. Avinor oppgir at det er usikkerhet rundt de oppgitte godstallene.

<sup>11</sup> Et kjøretøy mellom 17-19 meter, tilhørende takstgruppe B9, utgjør f.eks. 8.954 PBE

<sup>12</sup> Beregnet ut fra en gjennomsnittlig åpningstid på 16 timer



Nasjonalt er målsettingen at innen 2030 skal minst 30 prosent av drivstoff til innenriks og utenriks luftfart være biodrivstoff.

Ut fra foreliggende informasjon vil dagens flytype for kortbanenettet (800 m – bane) fortsatt kunne være i drift til 2030. Ny flytyper kan også utvikles for å kunne betjene 800 meters baner også etter dette tidspunktet. Nordland Fylkesting (FTSAK 122/15) har uttalt at maksimalprisnivået for FOT-rutene i Nordland er for høyt og må vurderes. Dette gjelder også på kombinasjoner av ulike FOT-ruter og kombinasjoner av FOT-ruter og konkurranseruter.

En forbedret veginfrastruktur utfordrer eksisterende lufthavnstruktur. Avinor publiserte i mai 2015 en analyse av den lufthavnstrukturen som utgjøres av de lokale lufthavnene (kortbanenettet). Analysen omfatter 17 lufthavner. Lufthavnene i Nordland er ikke vurdert i denne prosessen, fordi en vil avvente analyser og vurderinger som er igangsatt gjennom tidligere NTP-prosesser eller særskilte politiske vedtak. Analysen viser imidlertid at de lokale lufthavnene er sentrale for bosettings- og næringsutviklingen, og de vil fortsatt ha en sentral rolle i norsk distriktpolitikk. Videre må lufthavnene omstilles i tråd med samfunnsutviklingen og behovet i luftfarten, slik at lufthavnenes rolle kan styrkes. Særlig viktig er utvikling i bosetting, næringsliv og vegstandard.

Avinor legger imidlertid til grunn at hvis de skal kunne oppfylle samfunnsoppdraget med en tilfredsstillende finansiell bæreevne, må kostnadene ved lokale lufthavner samlet reduseres med 100–150 mill. kr innen 2019. Resultater og erfaringer fra pågående omstillingstiltak vil, sammen med eventuelle nye tiltak innen andre transportformer, danne utgangspunkt for ny vurdering i 2019.

Narvik lufthavn vil bli lagt ned i forbindelse med byggingen av Hålogalandsbrua. Fylkestinget har i sitt høringsinnspill (FTSAK 122/15) til regionale flyruter - tilbudet i Nord – Norge fra 2017 fremhevet viktigheten for Ofotens utvikling at FOT-tilbudet fra Framnes i dag flyttes over til Evenes når flyplassen nedlegges.

Transportetatene legger til grunn at finansiering av nye lufthavner vil bli gjenstand for en egen vurdering når dette blir aktuelt. Det nevnes imidlertid:

Ny lufthavn i Lofoten. I NTP 2014–2023 ble det anbefalt å bygge ny stor lufthavn på Gimsøy, som skal erstatte eksisterende lufthavner i Leknes og Svolvær. Avinor har igangsatt en vurdering av de værmessige forutsetningene for å bygge en lufthavn på Gimsøy, og vil legge fram sin anbefaling når tilstrekkelig dokumentasjon foreligger. Denne ble ikke klar til utgivelsen av plangrunnlaget for kommende NTP.

Ny lufthavn ved Mo i Rana. I NTP 2014–2023 ble det anbefalt å bygge ny stor lufthavn ved Mo i Rana. Avinor har utarbeidet konsesjonssøknad for en ny lufthavn ved Mo i Rana basert på flytyper som trafikkerer stamnettet. Søknaden viser en total kostnad på 2,25 mrd. Kr. Den ble oversendt Luftfartstilsynet i desember 2015. Fylkestinget anbefaler (FT sak 25/2016) bygging av ny lufthavn ved Mo i Rana (rullebane 2200 m) som erstatter eksisterende lufthavn (Røssvoll), uten øvrige strukturendringer. Fylkestinget mener det snarest bør komme en avklaring fra regjeringens side om finansiering og realisering av prosjektet. Fylkestinget viser (FT sak 68/2016) til at Avinors konsesjonssøknad er til behandling og legger til grunn at dette prosjektet ikke har noe med NTP 2018 – 2029 å gjøre.

Ny lufthavn (flytting) i Bodø. I grunnlagsdokumentet til Nasjonal Transportplan 2018 – 2029 anbefales en flytting av rullebanen 8-900 meter mot sør. Ny rullebane og flyplass anbefales etablert i det som i dag er forsvarrets områder etter at forsvarret legger ned sin virksomhet i Bodø. Nåværende lufthavnsområde foreslås omgjort til en ny bydel. Fylkestinget og Bodø kommune har gjort tilsvarende vedtak (FT sak 68/2016) om flytting av rullebanen og bygging av ny lufthavn i Bodø samt etablering av ny bydel på det gamle flyplassområdet.

## 8.4 Farleder, havner og sjøtransport

Nordland fylke har en fastlandskystlinje på 5.087 km, tilsvarende ca. 20% av landets kystlinje. 28% av landets øy-areal er i Nordland. Med et slikt utgangspunkt blir både ferjer og annen sjøtransport viktig.

Store deler av næringstransportene i Nordland går sjøveien. Sentrale infrastruktureoppgaver for å stimulere sjøtransport er knyttet til utbedring og vedlikehold av farleder, utvikling av havner og kaianlegg, terminal- og lagerfunksjoner, landbasert tilknytning mv.

### 8.4.1 Farleder

Skipstrafikk er avhengig av sikre og fremkommelige farleder. Stamleden går langs kysten fra Svinesund til grensen mot Russland, mens den samlede farledsstrukturen omfatter et nettverk av sjøverts transportårer i fylket. Hele norskekysten er i dag dekket av et standardisert referansesystem av ulike farledskategorier.

Staten, ved Kystverket har overordnet ansvar for farleder og farvannsmerking. Kystverket benytter to kategorier for farleder; hoved og bileder. Fylket har i dag tre stamnetthavner der innseilingene fram til definerte terminalavsnitt er statens ansvar<sup>13</sup>, i likhet med de statlige fiskerihavnene.

Nordland er det fylket i Norge med lengst kystlinje og flest hurtigbåtruter. Samtidig forventes skipstrafikk langs nordlandskysten å øke i takt med regjeringens satsing i Barentshavet/nordområdene generelt, økt transport til/fra Russland og eventuelt fremtidig transitt via Nord-Øst passasjen. Dette kan bl.a. gi beredskapsmessige implikasjoner.

Dette betyr at både hovedleden langs kysten og mer lokale farleder blir viktige for fylkeskommunen for å sikre fremkommelighet og sikker ferdsel.

Kun regionale hurtigbåtruter er i dag kategorisert som bileder mens andre hovedstrekninger for hurtigbåt er ikke innlemmet i statens ledsystem (bileder).

Kystverkets handlingsplaner utarbeides med utgangspunkt i NTP. Fylkestinget avgir uttalelser til både NTP-forslaget og etatenes (deriblant Kystverkets) handlingsprogram i etterkant av departementets framlegg til Nasjonal Transportplan.

### 8.4.2 Havner

Nordland har flere kommunale havner som opererer innenfor rammene av Havne- og farvannsloven. I den senere tid har enkelte kommuner innledet eller formalisert sitt havnesamarbeid. På Helgeland (Herøy, Dønna, Alstahaug, Leirfjord og Vefsn) er Helgeland Havn IKS etablert og det er innledet diskusjoner i bl.a. Salten.

---

<sup>13</sup> Departementet har i utgangspunktet forvaltningsansvaret for definerte hovedleder og bileder. Med unntak av stamnetthavner (jfr. Forskrift om farleder, 30. november 2009 nr. 1477) opphører statens ansvar for hovedleder og bileder ved inngangen til et havneområde. Innenfor et havneområde omfatter departementets forvaltningsansvar og myndighet for hovedleder og bileder bare etablering og utbedring av vedkommende farled i den utstrekning departementet finner at dette er nødvendig. For øvrig har kommunen forvaltningsansvar og myndighet, herunder oppsyn og vedlikehold, for hovedleder og bileder i et havneområde.



Figur 8-2: Mosjøen havn (Foto: Transportutvikling AS)

I tillegg til offentlig eide havner er det private kaier og baser i Nordland, eksempelvis LKAB i Narvik og Helgelandbase i Sandnessjøen.

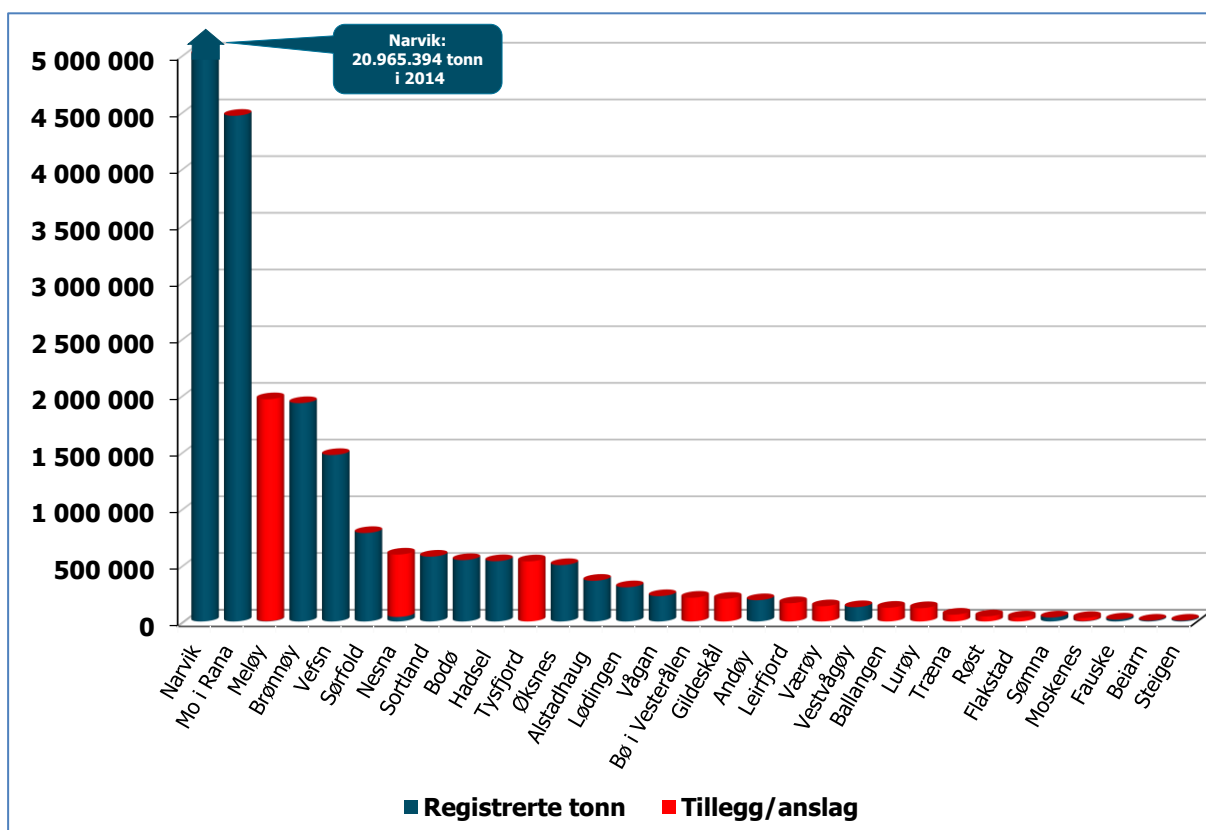
I Norge finnes 32 stamnetthavner, som gjennom NTP er gitt riksvegtilknytning. Det innebærer at staten sitter med ansvaret for både sjøverts og landverts infrastruktur til og fra disse havnene. Bakgrunnen for at disse havnene sikres riksvegtilknytning, er erkjennelsen av at sjøtransporten må ses i sammenheng med de andre transportformene. Status som stamnetthavn kan ha betydning for prioriteringen av infrastrukturtiltak i den grad det er behov for utbedring av havnens tilknytning til landbasert eller sjøverts infrastruktur.

De 3 stamnetterminalene i Nordland er: Rana (Toraneset), Narvik (Fagernesterminalen) og Bodø (Bødøterminalen). Det er i dag ikke flere stamnettavsnitt innenfor samme havn. Dette kan i enkelte tilfelle være uheldig med hensyn til regional utvikling og synergi mellom havneavsnitt.

Narvik er klassifisert som en av Norges to TEN-T-havner innenfor Kjernenettverket («Core network»), mens Mo i Rana er klassifisert innenfor det utvidede nettverket «Comprehensive». «Kjernenettverket» regnes som det viktigste nettverket i EU-sammenheng.

De største volumene, målt i tonn, går over et fåtall havner. Dette er spesielt bulk. De største bulkkaiene er private. Målt i tonn er Narvik Havn den største havnen i Nordland. Flere av havnene har en, eller få dominerende kunder.

I figur 8-3 er havnen rangert etter summen av inngående og utgående tonn over kai (2014). Figuren er basert både på offentlig statistikk og innhentet primærinformasjon.



Figur 8-3: Totale tonn over kai, havner i Nordland (Kilde: Transportutvikling AS)

Det transporteres mer over havn i Nordland enn det offentlig statistikk viser. Blågrønne søyler representerer mer eller mindre kjente tall, mens de røde søylene viser tonn som vanligvis ikke ligger i statistikkene. Vi ser at Meløy figurerer som Nordlands 3. største havn som følge av YARA. Nesna kommer opp på 7. plass som følge av utskipningen til Gabbro Nor. Tysfjord kommer inn som den 10. største havnen som følge av Norcem og The Quarts Group.

I henhold til Kystverkets opplysninger er det 142 anløpskaier for fiskeri i fylket. Nordland Fylkes Fiskarlag har påpekt behovet for en desentralisert havnestruktur for den lokale fiskeflåten og behovet for fryseterminaler på knutepunktshavner. Fiskerihavnene må ha tilstrekkelig dybde og kapasitet til å håndtere dagens situasjon og fremtidig utvikling.

### 8.4.3 Sjøtransport

Svært mye av transportarbeidet i fylket utføres med båt (industriell tonnasje). De dominerende brukerne er mineralnæringen, tungindustrien og fiskeindustrien. Ferjer og hurtigbåter er viktige elementer i fylkets sjøtransportsystem, -for personer og gods.

EU har en ambisjon om at innen 2030 skal 40 prosent av alle skip i nærskipfart bruke biodrivstoff.

#### 8.4.3.1 Hurtig- og lokalbåt

Nordland fylkeskommune er ansvarlig for 28 hurtig- og lokalbåtruter. Disse rutene er viktige for å opprettholde bosetning og næringsdrift på øyer og områder der båt ofte er eneste alternativ. Rutene betjener spredte befolkningsgrupper på mange små steder. Lokalbåtene har anløp i 28 av 44 kommuner, og det er til sammen 175 anløpssteder i «holdeplassregisteret». I tillegg er det steder som anløpes på anmodning, og som ikke er registrert i holdeplassregisteret.

Båttransport i regi av fylkeskommunen er eneste relevante transportalternativ for befolkning og næringsliv på mange steder i Nordland. Fartøyene har også en viktig beredskapsfunksjon, f.eks. i forbindelse med sykdom og ulykker. Flere av båtrutene benyttes også ved transport av skoleelever.

Ser man bort fra de rutene som krysser flere regioner (NEX I og NEX II), opererer over 40 % av rutene på Helgeland. Salten har rundt 25 % av rutene.

Det transporteres en del gods på hurtig- og lokalbåtene i Nordland. For flere steder er dette den eneste muligheten for å sende eller motta varer/gods. Fra i overkant av 70 steder i Nordland mottas/sendes det gods med hurtigbåt. Over 60 % av rutene betjenes av fartøy som er lastførende, mens 3 av rutene har fartøy som kan ta biler.

#### 8.4.3.2 Kystgodsruta Fjordlast

Kystgodsruta (Bodø-mellomsteder-Nesna) anløper rundt 35 steder langs kysten. Det nærmere 40 år gamle fartøyet har en lastekapasitet på ca. 130 tonn, kjølemuligheter og bilkapasitet.

Ruten er tilpasset lokale behov innenfor bl.a. fiskerinæringen, dagligvarer mv. Ruten har hatt en positiv volumøkning de siste årene. Ca. 40 % av rutens gods registreres over Bodø havn.

#### 8.4.3.3 Fiskeriflåten

Fiskeri er en viktig næring i Nordland. Næringen har stor betydning for bosetningsmønster, arbeidsplasser på land og sjø, verdiskapning m.m. Fylket har den største andelen av sysselsatte innen fiskeri i Norge, samt flest registrerte fiskebåter. Nordland har en betydelig havbruksnæring. Flere brønnbåter opererer i Nordland, enten på fast kontrakt eller i løsfart.

#### 8.4.3.4 Annen sjøtransport

I Nordland er det flere andre typer sjøbasert aktivitet og det foregår en betydelig sjøtransport langs kysten av Nordland som ikke har sitt utgangspunkt i aktivitet i fylket, f.eks. petroleums- og mineraltransport til/fra Nord-Vest Russland.

Hurtigruteskipene anløper daglig 10 steder i Nordland. Skipene fører for det meste passasjerer, men også noe gods. Nor Lines samseiler med Hurtigruten når det gjelder stykkgodstransport. Nor Lines har 3 anløp i Nordland (Sandnessjøen, Bodø og Svolvær).

I fylket finner vi også offshorefartøy, store internasjonale bulkskip, en regional småbulkflåte, forskjellige spesialfartøy, cruiseskip, kysttankere mv.

Det opererer også noen små containerbåter i fylket. Etter at «Tege» ble tatt ut av drift 1.10.2013 ble sjøtransporttilbudet knyttet til frakt av containere betydelig redusert. Bodø havn, sammen med Tromsø havn og Lødingen havn, arbeider nå med et utviklingsprosjekt med sikte på å få etablert ny intermodal rute der Nordlandsbanen og en containerførende rute koples sammen i Bodø.

## 8.5 Jernbane

Nordland har i overkant av 10 % av Norges jernbanenett og to banestrekninger. Dette er Nordlandsbanen som går mellom Bodø og Trondheim, og Ofotbanen som går mellom Narvik og den svenske riksgrensen, der den tilknyttes det svenske jernbanenettet og videre til Alnabru. Banene er ikke integrert.

Nordlandsbanen (til Nord-Trøndelags grense) står for rundt 90 % av jernbaneinfrastrukturen i Nordland.



Ofothbanen er en elektrifisert og fjernstyrt bane med høy standard, men med strekningsvise kapasitetsutfordringer. Det er tidligere bevilget midler til flere lange kryssingsspor. Flere er etablert og de siste er under bygging. Dette vil bidra til å øke kapasiteten og bedre regulariteten på den ca. 170 km lange distansen mellom Narvik og Kiruna. Det arbeides for å etablere dobbeltspor på strekningen Narvik-Kiruna for å sikre fremtidig kapasitet.

Volummessig domineres trafikken av LKABs jernmalm fra Kiruna til Narvik. I dag transporterer LKAB i underkant av 30 millioner tonn, fordelt på utskipning over havnene i Narvik og Luleå. Ca. 2/3 går over Narvik. I tillegg transporteres det store mengder fisk og dagligvarer på strekningen Narvik-Alnabru. Transportavstanden mellom Narvik og Alnabru er nesten 2.000 km.

Figur 8-4: Jernbaneinfrastruktur i Nord-Norge. Kilde: Transportutvikling AS

Nordlandsbanen går mellom Bodø og Trondheim. Samlet distanse er ca. 730 km, hvorav 400 km er i Nordland. Den kan tilknyttes det svenske jernbanenettet via Hell og Meråkerbanen. Banen er dieseldrevet, og den har bare fjernstyrte stasjoner og signalanlegg på strekningen Trondheim-Mosjøen (Eiterstrøm, sør for Mosjøen). Det er lang avstand mellom kryssingsspor, og flere kryssingsspor er for korte til å kunne håndtere lange tog. Både manglende kryssingsspor og fjernstyring er begrensende for kapasiteten på banen. Banen har generelt lav standard, selv om det pågår og er planlagt flere tiltak som vil bedre banens standard og kapasitet. Jernbaneverket har antydnet et vedlikeholdsetterslep på rundt 3 milliarder på strekningen Trondheim-Bodø. Det detaljplanlegges i dag økt aksellast nord for Mo i Rana i forbindelse med Rana Grubers utskipning av prosessert jernmalm. Strekningen Ørtfjellet-Mo i Rana er den tyngst belastede delen av Nordlandsbanen. I siste NTP legges det opp til at Nordlandsbanen blir fjernstyrt til Bodø i siste del av perioden. Dette er en betydelig forsinkelse i forhold til tidligere planer. Det meste av det norske jernbanenettet er fjernstyrt. I dag har alle hovedstrekninger fjernstyring, unntatt Nordlandsbanen fra Eiterstrøm til Bodø.

Nordland Fylkesting ønsker også at strekninger som i dag har dieseltog må søkes erstatte med miljøvennlige drivstoff for eksempel hydrogen eller elektrifisering/batteridrift.

I løpet av 2021 planlegges det at Ofotbanen har fått etablert ERTMS, det planlegges videre at Nordlandsbanen i løpet av 2022-23 skal ha fått etablert ERTMS<sup>14</sup>.

Både Nordlandsbanen og Ofotbanen har regularitetsproblematikk som er begrensende for bruken av banene. Det er i dag bedre regularitet på Nordlandsbanen enn på Ofotbanen. Godsterminaler finnes i Narvik og Kiruna (Ofotbanen/Malmbanen) og Bodø, Fauske, Mo i Rana og Mosjøen (Nordlandsbanen).

Med unntak av utskipning av mineraler i bulk fra Narvik og Mo i Rana, er det lite sjøtrafikk tilknyttet jernbaneinfrastrukturen i Nordland.

Effektive og attraktive byregioner har stor betydning for økonomisk vekst og nærings- utvikling. Jernbanens betydning må heller ikke undervurderes i Nordland. Den har viktige funksjoner og kobler flere av de største byområdene sammen til effektive bo- og arbeidsmarkeder.

<sup>14</sup> ERTMS (European Rail Traffic Management System) er en standardisert løsning for signalering og trafikkstyring i Europa. Satellittbasert, ingen signaler langs linjen, all informasjon er flyttet inn til lokførers ombordutrustning (Kilde: Jernbaneverket).

## 8.6 Godsterminaler

Internt i Nordland er det flere viktige knutepunkt i form av havner og landbaserte terminalfunksjoner. Mange av disse er små i en større sammenheng, men likevel viktige for regional utvikling. De sentrale knutepunktfunksjonene i Nordland fremkommer som en konsekvens av befolkningstetthet, næringsaktivitet, infrastruktur, beliggenhet og markedsaktørens valg.

De store transporthusene har etablert sine terminaler der slike logistikkmessige knutepunkt oppfattes som kommersielt best. Vi nevner bl.a.:

Landbaserte godsterminaler:

- Schenker: Narvik, Bodø, Mo og Sortland.
- Bring: Sandnessjøen, Mo og Bodø, samt Leknes, Sortland og Narvik/Bjerkvik
- PostNord: Mo, Stokmarknes og Bodø (og Harstad i Troms)
- Jernbaneterminaler: Narvik, Bodø, Fauske, Mo og Mosjøen

Sjøterminaler:

- Nor Lines har terminaler i Bodø, Ørnes, Sandnessjøen, Stokmarknes, Stamsund, Sortland, Risøyhamn og Nesna. Selskapets egne fartøy anløper imidlertid kun Sandnessjøen, Bodø og Svolvær. De øvrige benyttes i forbindelse med hurtigruteanløp
- I tillegg er havnene generelt viktige terminaler

Fryseterminaler:

- Det finnes mange fryseterminaler i fylket, bl.a. i Bodø, Sortland, Myre, Leknes, Andenes, Lødingen, Værøy, Melbu, Stamsund og Træna.

For jernbanetransport er knutepunkt utenfor fylket først og fremst knyttet til jernbaneforbindelsene (Ofofbanen og Nordlandsbanen) mot Oslo/Alnabru, men også Trondheim. I tillegg har Kiruna økt sin aktivitet.

Terminalfunksjoner i Troms er også viktige for Nordland, f.eks. PostNord i Harstad.

Relevante flyterminaler for transport av havbruksprodukter til Asia finnes både i Norge (Gardermoen) og Finland (Helsinki).

Andre terminaler i naboland kan etter hvert få større betydning med økende øst-vest transport, f.eks. Storuman, Umeå/Vaasa, Haparanda m.fl.



Figur 8-5: Fagernesterminalen i Narvik (Foto: Transportutvikling AS)

## 8.7 Persontransport

### 8.7.1 Kollektivtransport og skoleskyss

Nordland fylkeskommune har ansvaret for buss, båt og størsteparten ferjetransporten i fylket. I tillegg er fylkeskommunen løyvemyndighet for drosje. Ferjetransporten administreres av Statens Vegvesen sitt ferjekontor.

Buss, båt og ferje kjøpes inn etter anbudskonkurranse og hovedprinsippet er bruttokontrakter. Dette innebærer at operatøren etter avtale har ansvaret for å levere selve rutetjenesten/-produksjon, mens fylkeskommunen har markeds- og inntektsansvaret. Skoleskyss og skolestruktur er imidlertid ofte dimensjonerende for kollektivtransporten i distriktene.

Skoleskyss er en lovpålagt oppgave for fylkeskommunen. I distriktene består busstilbudet i hovedsak av skoleskyss. Lokalruter utenom skoleskyss har som hovedregel få passasjerer. For å gi et tilbud til lokalbefolkningen er alle skoleruter også et tilbud for andre reisende enn skoleelever. I områder der det ikke er skoleskyss er det som regel etablert et minimumstilbud. Bruken av disse rutene har vært nedadgående. En stor del av busstransporten i Nordland og kostnadene til kollektivtrafikk er knyttet til skoleskyss til grunnskole og videregående skole.

Organiseringen og utførelsen av skoleskyssen er viktig i skoleelevenes hverdag. Samtidig har organiseringen av skolerutene, skolestruktur og start- og sluttidene ved skolene stor betydning for fylkeskommunens kostnader til skoleskyss. Skolerutene er åpne slik at også andre kan benytte rutene, som ofte strekker seg mye lengre ut i Nordland enn regionrutene.

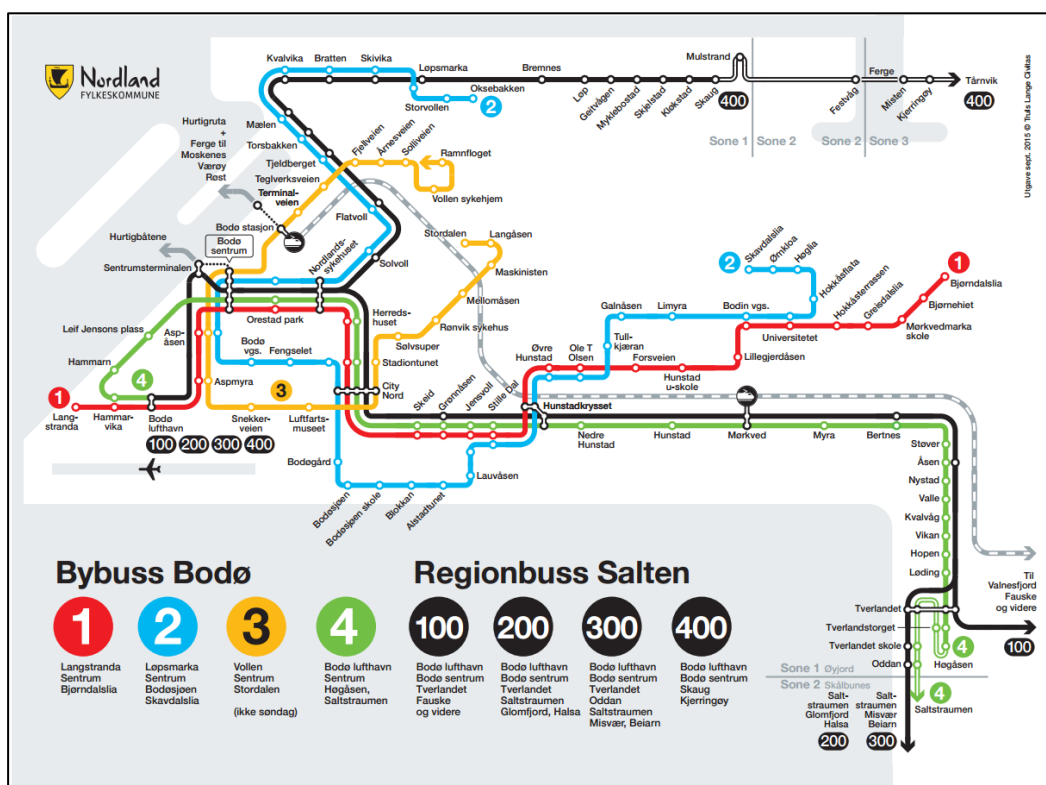
#### Buss

I Bodø har det vært en positiv utvikling i antall reisende etter en stor omlegging av rutetilbudet i 2012. Tilbudet ble oppgradert med helt ny rutestruktur, flere avganger, bedre ruteinformasjon og god markedsføring. Høsten 2015 ble takstsonen i Bodø utvidet til også å gjelde Tverlandet og Skaug. Pris på periodebilletter ble vesentlig redusert og ligger nå prismessig under Oslo. Videre er frekvensen på linjene 1 og 2 økt. I oktober 2015 ble det etablert bomring rundt Bodø. Dette har også bidratt til økt antall reisende med buss.

Linje	Antall ordinære påstigninger		
	2014	2015	Endring i %
1	730 326	773 597	5,9 %
2	476 770	528 640	10,9 %
3	131 012	145 536	11,1 %
4	218 280	235 256	7,8 %

Tabell 8-4: Ordinære påstigninger med buss i Bodø





Figur 8-6: Linjekart Bybuss Bodø og Regionbuss Salten

For tiden pågår det et arbeid med kollektivplaner i Mo i Rana og i Narvik. I disse planene drar man veksler på de positive erfaringene fra jobben som er gjort i Bodø. Siktemålet er å oppnå trafikkvekst gjennom forenkling og forbedret rutestruktur.

Regionruter har generelt gode passasjertall og har stor betydning for å binde sammen ulike regioner. Disse rutene er også viktige for reiselivet, spesielt i sommerhalvåret. Eksempler på regionruter er Brønnøysund-Sandnessjøen, Mosjøen-Sandnessjøen, Bodø – Narvik/Sortland, Mo – Mosjøen og Lofotekspressen (Narvik-Å). Tabellen under viser utviklingen for 2015 sammenlignet med 2014.

Linjenr	Linje	Antall ordinære påstigninger		
		2014	2015	Endring i %
23-704	Brønnøysund-Sandnessjøen	29 660	31 500	6,2 %
23-705	Mosjøen-Sandnessjøen	36 595	37 310	2,0 %
23-720	Bodø-Narvik-Sortland	66 365	66 423	0,1 %
23-721	Mo-Korgen-Mosjøen-Mo	11 768	11 176	-5,0 %
23-760	Å-Leknes-Svolvær-Narvik	43 488	45 316	4,2 %

Tabell 8-5: Ordinære påstigninger regionruter buss 2015

### Hurtigbåt

Nordland har Norges lengste kystlinje og består av mange øysamfunn med fast bosetning. Nordlandsekspressen (NEX) I og II er de største og viktigste regionrutene, og binder sammen Nordland fra Sandnessjøen i sør til Svolvær i nord. Det er relativt store variasjoner i antall passasjerer, med fredag og søndag som de store reisedagene. Mange skoleelever pendler til/fra hjemstedet sitt med hurtigbåt. De reiser som regel med Ungdomskort. I sommersesongen brukes hurtigbåtene aktivt av turister, og det oppleves av og til kapasitetsproblemer.

## **Ferje**

Ferjene i Nordland har en viktig funksjon for næringsliv, lokalbefolkning og turister. I flere kystsamfunn er det tilbud om både hurtigbåt og ferje. Her utfyller hurtigbåt og ferje hverandre.

## **Drosje**

Drosje gir et viktig tilskudd til transport av skoleelever, syketransport og funksjonshemmede, spesielt i distriktene hvor regulær kollektivtransport er begrenset. I resten av Nordland gir drosjene innbyggerne et supplerende tilbud ut over andre transportmidler.

Transportordningen for funksjonshemmede (TT-ordningen) gir brukerne støtte til drosjetransport. Ordningen sikrer at brukerne eksempelvis kommer seg til butikk og sosiale arrangementer.

## **Tog**

Nordlandsbanen og Ofotbanen er i hovedsak transportårer for transport mellom Nord- og Sør-Norge. Begge er også viktige for persontransport. På Nordlandsbanen er lokal- og regiontog viktig for pendlere og annen persontransport mellom byene i Nordland.

### **8.7.2 Sykling og gåing**

Det overordnede målet for transportpolitikken i grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan 2018 – 2029, er å utvikle «et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet».

Sykling og gåing er transportmåter som gir fysisk aktivitet på reiser som uansett skal gjennomføres, til/fra jobb, skole og handle- og følgereiser. Sykling og gåing kan også gjøres i sammenheng med annen transport, som ulike former for kollektivtransport og bilferdsel (innfartsparkering).

De aller fleste av de daglige reisene er korte, 39 prosent er under tre km, mens 28 prosent er 10 km eller lengre. Reisevaneundersøkelsen for 2013/14 viser en liten økning i bruk av sykkel, fra 4 prosent til 5 prosent. Når det gjelder gange viser tallene en liten nedgang fra 2009, fra 22 prosent til 21 prosent.

De daglige reisene er vanligvis korte. 80 prosent av fotturene er kortere enn tre kilometer. Nesten 80 prosent av sykkelturene er kortere enn fem kilometer, 60 prosent er kortere enn tre kilometer.

I Nordland er det bare Bodø hvor det er gjennomført RVU<sup>15</sup> og resultatene herfra viser en svak økning i andelen som sykler på årsbasis fra 2009 til 2014. Bodø ligger over landsgjennomsnittet både når det gjelder andelen syklende og gående. Landsgjennomsnittet er, i RVU 2013-2014 på 21 prosent gåing og 5 prosent sykling. I Bodø er tallene på 24 prosent gåing og 7 prosent sykling.

Transportfordelingen på arbeidsreiser i Bodø viser at ca. 15 prosent går, 14 prosent sykler, 62 prosent er bilførere og ca. 4 prosent bruker kollektivtransport.

At flere sykler og går er god samfunnsøkonomi. Fysisk aktivitet legger grunnlag for god helse og utvikling hos barn og unge, og er et viktig bidrag til god helse i befolkningen.

Drøyt 50 prosent av CO<sub>2</sub> – utslippene i de ti største bykommunene i Norge kommer fra vegtrafikk. Dette utgjør om lag 25 prosent av vegtrafikkens totale utslipp. Støy og lokal forurensning er de miljøproblemene som berører flest mennesker i byene.

Fylkesrådet i Nordland planlegger å legge frem en regional plan for by- og regionsenterpolitikk på fylkestingets møte i desember 2016. Planens mål er å være et verktøy i arbeidet med regional utvikling gjennom å styrke de 10 byene som fylkestinget har definert som regionsentra i gjeldende fylkesplan.

---

<sup>15</sup> Reisevaneundersøkelse

## 8.8 Næringstransport

Nordland har hatt en positiv næringsutvikling de siste tiårene, og transport av gods forventes å øke. Nordland er et kystfylke med mange øysamfunn. Selv om det finnes flere større «næringsclustre», har fylket en desentralisert næringsstruktur og lange avstander til markedene. Vinterperioden kan være svært utfordrende. Vinteren er også høysesong for en av fylkets viktigste næringer, fiskeriene.

Nasjonale føringer for miljø og utslipp er viktige ledetråder når en skal utvikle fremtidige transportløsninger.

Nordland representerer også et transittområde for trafikk både på land og på sjø, samt at regioner i Nordland har stor interaksjon på ulike samfunnsområder med Troms, Nord-Trøndelag og ulike regioner i Sverige. Transportforbindelsene inn og ut av fylket blir således viktige. Dette gjelder spesielt E6-forbindelsene i sør og nord og grensepasseringene mot Sverige, -herunder Ofotbanen.

Næringslivet i Nordland er avhengig av alle transportformer. Med 28 ferjesamband, og et spredt næringsliv, blir veg og ferjer samt jernbanen svært viktige for næringstransportene. Næringslivet er også avhengig av velfungerende persontransporter knyttet til møter, forhandlinger, avtaleinngåelse og næringsmessig nettverksbygging.



Figur 8-7: Innseiling til Lovund ferjeleie (Foto: Transportutvikling AS)

Av de transportene som sendes eller mottas av næringslivet i Nordland (ikke transitt) dominerer sjøtransporten volummessig, bl.a. som følge av prosessindustrien og store bulktransporter i form av mineraler. Dette er transportert i mindre grad belaster fylkesvegene.

Målt i tonn skjer de største togtransportene fra næringslivet i Nordland på strekningen Ørtfjellet-Mo (Rana Gruber). Betydelige fiske- og dagligvaretransporter skjer over jernbaneterminalen i Narvik. I 2014 gikk 36% av all fersk laks som produseres i Nord-Norge over Ofotbanen. Nordlandsbanen frakter ca. halvparten av den landverts godsmengden som går over grensen mellom Nordland og Nord-Trøndelag.

Vegtransportarbeidet utgjør en mindre andel av transportarbeidet i tonn, men antallet tunge kjøretøy som belaster vegnett og ferjer er betydelig og økende.

Det er viktig å se transportformene i sammenheng, spesielt for å kunne utvikle bærekraftige intermodale løsninger som f.eks. Nord-Norgelinjen. Manglende integrasjon skyldes ikke bare tekniske forhold, men også logistikkmessige (f.eks. tid, frekvens og regularitet) og økonomiske forhold (f.eks. kostnader ved bytte av transportmiddel) mv.

Flyfrakt er i dag viktig for post og små forsendelser som krever rask fremføring. Flytransport av fisk skjer ikke fra flyplasser i Nordland.

Næringsaktørene legger stor vekt på at transportløsningene er forutsigbare. Dette gjelder hele året og uavhengig av transportmiddel.

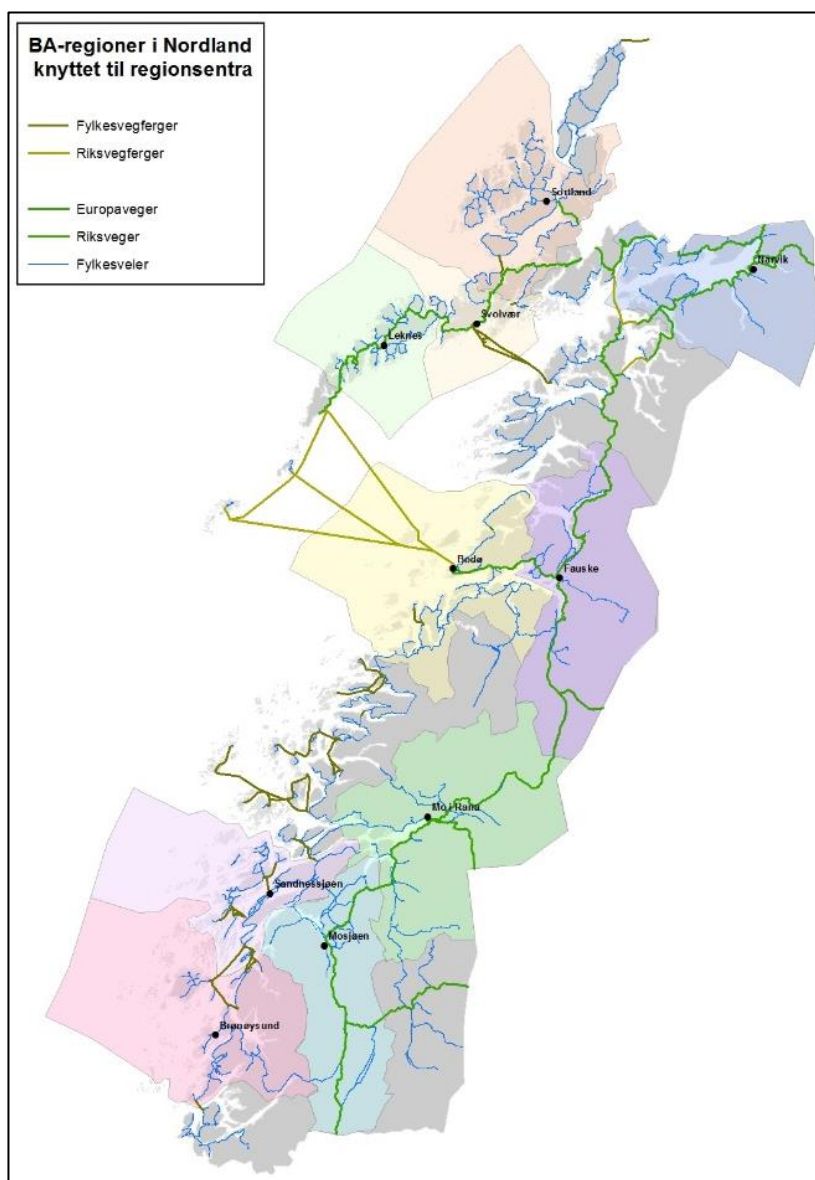
## 8.9 Regionforstørring

For å beskrive status for BA – regioner i Nordland tar vi utgangspunkt i en tabell som viser slike regioner basert på NIBR sin rapport 2013:1 for de ti utpekte byer og regionsentre i Regional plan for by- og regionsenterpolitikk.

Kommune	Regionsenter	Antall kommuner i BA-regionen
Brønnøy	Brønnøysund	Brønnøy, Sømna, Brønnøy. Vega, Vevelstad
Alstahaug	Sandnessjøen	Alstahaug, Herøy, Dønna, Leirfjord
Vefsn	Mosjøen	Vefsn, Grane
Rana	Mo i Rana	Rana, Hemnes
Fauske	Fauske	Fauske, Sørfold, Saltdal
Bodø	Bodø	Bodø, Gildeskål
Narvik	Narvik	Narvik, Ballangen, Evenes*, (Gratangen i Troms)
Vestvågøy	Leknes	Vestvågøy, Flakstad
Vågan	Svolvær	Vågan
Sortland	Sortland	Sortland, Hadsel, Øksnes, Bø

\*) Evenes er tillagt Narvikregionens BA-region. Evenes har størst pendling til Narvik – 8.7% i 2014.

Tabell 8-6: BA regioner i Nordland med utgangspunkt i de definerte byer/regionsentrene. Kilde NIBR



De øvrige kommunene i Nordland er definert som egne BA-regioner på bakgrunn av at avstanden til et regionsenter er for stor til at dagpendling er mulig.

Forskjellen på BA-regioner og BAS-regioner er altså servicebegrepet som henspiller på hvordan befolkningen og næringslivet i en distriktskommune dekker opp sine tjenestebehov. Problemet er at en ikke kan forholde seg til alle tjenester under ett, men i realiteten må en se på hvordan befolkningen i en omegnskommune får dekt behovet for ulike tjenestene hver for seg.

Uansett hvordan vi forholder oss til BAS-begrepet er det altså viktig å erkjenne at befolkningen og næringslivet i omegnskommunene etterspør servicetjenester fra flere sentra avhengig av type tjenester.

Figur 8-8: BA-regioner i Nordland knyttet til regionsentra

## 9 VURDERINGER OG INNSPILL

### 9.1 Fylkesveger og fylkesvegferjesamband

De landbaserte hovedårene for næringslivet i fylket er Europavegene, riksvegsambandene, jernbanen og grensepasseringene mot Sverige og nabo fylkene. Næringslivet i fylket, spesielt sjømatnæringen, er i liten grad lokalisert langs disse hovedvegene og er avhengig av tilførsel via fylkesveger og fylkesvegferjer.

Sjømat Norge Havbruk Nord har presisert at sentrale deler av fylkesvegnettet må få like høy standard som den fremtidige E6.

Fylkesvegnettet i Nordland er 3,4 ganger lengre enn riksvegnettet. Fylkesvegnettet har mange steder store standardmessige mangler med utfordrende forhold på vinteren. Enkelte steder vil økt vinterberedskap neppe være tilstrekkelig for å sikre full fremkommelighet hele året, f.eks. vil tunnel kunne være en bedre løsning.

Med 4.105 km fylkesveg og 23 fylkesvegsamband er det en stor økonomisk utfordring å sikre en gjennomgående høy standard. I SVV sin beregning fra 2013 var forfallet på fylkesvegnettet i Nordland beregnet til 7.8 mrd. kroner.

Mange av fylkets innbyggere og næringsaktører er avhengig av ferje. 4 av lakseslakteriene i Nordland er 100% avhengig av ferje for å nå markedene, da anlegget er lokalisert på en øy. Dette gjelder:

- Marine Harvest på Herøy (sambandet Herøy-Søvik, eller Bjørn-Sandnessjøen)
- Nova Sea på Lovund (sambandene til/fra Stokkvågen)
- Fiskekroken AS, Sør-Arnøy (sambandet Sør-Arnøy-Horsdal-Sund)
- Ellingsen Seafood, Skrova (helårssambandet Svolvær-Skrova, og sommersambandet Skrova-Skutvik)

Hele 55 % av Nordlands havbruksproduksjon kommer fra fire slakterier der eneste regulære transportalternativ inn til fastlandet er ferje. Målt ut fra uttransporterte tonn laks, skjer nærmere 80 % av denne «ferjeavhengige» produksjonen på Helgeland.

Uten velfungerende veger og ferjer vil både bosetting og næringsaktivitet i store deler av Nordland få dårligere ramme- og utviklingsvilkår.

### 9.2 Kollektivtransport og utslipp

Med utgangspunkt i ovenstående kapitler trekkes det noen linjer framover basert på innspill fra kommuner, regionråd og andre bidragsyttere, samt på politiske og faglige vurderinger.

12. desember 2015 ble ny internasjonal klimaavtale vedtatt i Paris. Det vil påvirke utviklingen den regionale transporten i Nordland. Samtidig er det slik at Stortinget i Innst. 147 S (2014–2015) vedtok at regjeringen bes «sørge for at kollektivtrafikken i 2025 som hovedregel skal benytter null- eller lavutslippsteknologi eller klimanøytralt drivstoff.»

Fornyelse av materiellet, blant annet gjennom krav til mer miljøvennlige ferjer, hurtigbåter og busser er et viktig virkemiddel i arbeidet med å utvikle miljøvennlig kollektivtransport i Nordland.

Bypakker og miljøpakker er mulige virkemidler som samordner tiltak på tvers av forvaltningsnivåene og gir incentiver for mer miljøvennlig transport. Samordning er viktig for å kunne oppfylle målet om at veksten i persontransporten skal komme innen kollektivtrafikk, gåing og sykling.

Nasjonale målsettinger og regionale vurderinger av sikkerhet, klima, funksjon og reisemønster tilsier at kollektivtrafikken, sammen med satsing på sykling og gåing, skal ta størst mulig del av den forventede veksten innen persontransport. Organiseringen av kollektivtrafikken skal ta opp i seg endringssignaler i markedet for persontransporten.

Kollektivtrafikken i byene, i og mellom regionene og i distriktene må tilpasse seg samfunnsendringer. Med utgangspunkt i at både i nasjonale, regional og lokale forhold endres er det en kompleks oppgave å optimalisere kollektivtrafikken. Markedsføring av de tilbudene som til enhver tid er tilgjengelige og generell informasjon om disse, er vesentlig for måloppnåelse.

Et av de temaene som hyppigst er blitt fremhevet i RTP-prosessen er samordning av ulike reisetilbud slik at det kan oppnås mest mulig «sømløse» reiser. Her er koordinering et stikkord sammen med god lokal planlegging basert på samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Kollektivtransporten må i størst mulig grad tilpasses geografisk plassering av bo-, og arbeids-, og servicetilbud. Kollektivtrafikken må være en av premissgiverne når nye tilbud skal etableres eller når eksisterende tilbud skal tilpasses.

Nordland er, som beskrevet tidligere, et fylke med mye natur og bebodde distrikter som spenner fra øyer til vanskelig tilgjengelige områder inne i landet. Ruteplanlegging i Nordland, både på sjø og land, er en utfordrende øvelse. Passasjerstatistikk må være tilgjengelig og det må til enhver tid søkes etter de optimale løsningene med tanke på ressursbruk. Rammebetingelsene for å drive kollektivtrafikk påvirker i stor grad produksjonen av tilbudet.

Transportsektoren står for en betydelig andel av utslippene av klimagasser. I Nordland er potensialet for å kunne «spare» utslipp innen denne sektoren betydelig. Gjennom bevisst å gjøre valg som reduserer forbruket av fossile drivstoff, ved å redusere bilbruk, gjennom optimalisert ressursbruk og tekniske innovasjoner, vil målet om et lavutslippsamfunn i Nordland, komme nærmere.

Reiselivet er en viktig pilar i utviklingen av Nordlandssamfunnet. Et av virkemidlene for å styrke reiselivet er å utnytte det potensialet kollektivsystemet gir. Gjennom nærmere samarbeid med reiselivsnæringa, tilpassede reiselivsprodukter, enklere tilgang på informasjon og «sømløse» reisetilbud, vil kollektivsektoren kunne bidra positivt.

Tilgjengelighet for alle til kollektive reisetilbud er både en nasjonal og regional målsetting. Det at personer, uansett funksjonsnivå, skal kunne benytte seg av et offentlig reisetilbud skal ligge i bunnen når transportmidler skal utformes. Best mulig tilpasning av infrastrukturen rundt kollektivtilbudet skal ha høy prioritet.

### **9.3 Næringstransporter**

Store deler av næringslivet i Nordland er eksportrettet, spesielt sjømat og prosessindustri. Det importeres også betydelige volum til fylket, først og fremst innsatsfaktorer til prosessindustrien og konsumvarer. Næringslivet er avhengig av kostnadseffektive og forutsigbare transportløsninger for å kompensere for sine avstandsulemper. Slik effektivitet styres av mange faktorer, hvor retningsbalanse i transportene er svært viktig for å kunne utvikle varige transportløsninger.

Næringsklynger fungerer som vekstlokomotiver for en større region. Fylkeskommunen må derfor være en pådriver i et samarbeid med statlige og lokale myndigheter om å skape konkurransekræftige transportløsninger for våre viktigste eksportklynger.

Enkelte næringer i fylket har en betydelig ubalanse i sine transport. Dette skaper utfordringer for kostnadseffektive løsninger. Dette gjelder f.eks. sjømatnæringen som sender det meste ut av fylket. Næringen og transportørene er derfor avhengig av å se sine transport i sammenheng med andre næringer for å skape nødvendig retningsbalanse, -f.eks. dagligvarer, møbler og andre konsumvarer. Når man forventer en 5-dobling av havbruksvolumene i nord og antallet konsumenter ikke forventes å øke tilsvarende, vil ubalansen kunne øke ytterligere. Dette kan bidra til en økning i transportkostnadene. Fremtidig transportplanlegging må derfor se de forskjellige transport og næringer i sammenheng. Det må også være en tett dialog mellom transportplanleggere og næringsplanleggere.

Flere bransjer spesialisere sine tjenester og produksjon. Dette påvirker transportarbeidet og kan bidra til lengre og tyngre transport. Næringene/produksjonen sentraliseres og det oppstår færre og større enheter. Tidligere har vi sett dette for bl.a. meierier og dyreslakterier. I dag ser vi dette når det gjelder f.eks. havbruk og dagligvaregrossister. Mange sentraliserte funksjoner lokaliseres til steder der sjøtransport er lite aktuelt. Dette påvirker transportarbeidet på veg i form av økt trafikk tetthet på enkelte strekninger.

Uforutsette brudd i transportløsninger, f.eks. skadet infrastruktur, ras, flom, vinterstenginger osv., kan være en større utfordring for næringsaktørene enn svakheter man vet om i forkant, -f.eks. for få ferjeavganger eller dårlige veger. Man må derfor, så langt det er mulig, forsøke å sikre og vedlikeholde infrastrukturen slik at «uforutsette» situasjoner ikke oppstår. Det være seg ras- og flomsikring, god vinterberedskap osv. God vinterberedskap på vegene er avgjørende også for fiskeriene, som har høysesong i vinterperioden. Arbeidet med kontroll av kjøretøy i vintersesongen er intensivt.

Næringslivet i Nordland er avhengig av å kunne gjennomføre sine transport når dette er praktisk i forhold til produksjon og arbeidstid, - for eksempel det å kunne produsere på siste skift og likevel få varene ut av landsdelen. Nattestengte tollstasjoner og ferjesamband begrenser slik valgmulighet. De mest trafikkerte ferjesambandene og tollstasjonene i fylket bør være døgnåpne.

Økt bruk av jernbane krever både at regularitet og kapasitet forbedres. Dette gjelder begge de benyttede jernbaneløsningene til/fra Nordland. Regularitetssvikt kan oppstå utenfor fylkets grenser, noe som krever at man må samarbeide utover fylkesgrensen for å sikre «eget næringsliv». Elektrifisering av Nordlandsbanen har av bl.a. miljømessige årsaker, høy prioritet. Alternative miljøvennlige driftsformer som f.eks. hydrogen kan bli mer relevant av både miljømessige og økonomiske årsaker.

Selv om sjøtransportarbeidet i Nordland er betydelig i form av bulk- og industriprodukter, er det begrenset når det gjelder stykk gods og enhetslaster. Mangelen på slike tilbud har også en negativ miljømessig effekt. Dette gjelder bla. LNG-transport til miljøvennlige ferjer i Vestfjorden, der tankanleggene i Nordland mottar LNG fra Hammerfest levert av dieseldrevne tankbiler. Et fremtidig sjøbasert distribusjonssystem for LNG kan muligens ses i sammenheng med utviklingen av Nord-Norgelinjen.

Det foregår ikke transport av fisk med fly fra Nordland (eller Nord-Norge) i dag. Ved en eventuell femdobling av de fremtidige havbruksvolumene og økt salg til fjerntliggende markeder, må en forvente større fokus på slike transportformer.

#### 9.4 Regionforstørring

Ca. 85% av befolkningen i Nordland, bor innenfor bo- og arbeidsmarkedsregioner dannet rundt våre ti byer/regionsentra. Av i overkant av 100 000 sysselsatte som jobber i disse bo- og arbeidsmarkedsregionene er det ca. 15% som pendler over en kommunegrense. I en analyse gjennomført av Telemarksforskning konkluderes det med at alle regionene i våre områder har lav arbeidsmarkeds-integrasjon. Det pekes på tre mulige forklaringer – lang avstand mellom omegnskommune og sentra, tilbøyeligheten til å pendle avtar med reisetiden samt at det kan være forskjeller i pendlingsvilligheten.

BAS-begrepet er, som tidligere nevnt, en utvidelse av BA-regioner, ved at en også vektlegger hvordan befolkningen og næringslivet i omegnskommunene får dekt sitt behov for offentlige og private tjenester på raskest og enklest måte. Reisemuligheter og reisetid blir viktige parametere når BAS-regioner defineres. Dette er særlig viktig for kystbefolkningen, hvor kommunikasjonene inkluderer båt og/eller ferje.

Fylkesrådets politiske plattform benytter begrepet Bo-, Arbeids- og Serviceregioner. Videre blir det lagt vekt på at samferdselsløsningene skal bidra til at vi i Nordland skal prioritere løsninger som gir bedre trafiksikkerhet, raskere transport av gods og som reduserer klimautslipp.

Veksten i våre regionsentra/byer skal gi positive næringsmessige ringvirkninger i omegnskommunene. Samferdselsløsninger må utformes slik at det muliggjør økt pendling til sentra. Likeledes må samferdselsløsninger som bidrar til regionforstørring, også bidra til best mulige transportløsninger for næringslivet i distriktene.



Langs kysten og i mange omegnskommuner har vi viktige næringer knyttet til ulike naturressurser. Disse næringene yter betydelige bidrag til fylkets og landets samlede verdiskaping og eksport. Alle disse næringene etterspør en samferdsels- og kommunikasjonsmessig infrastruktur som stimulerer og støtter opp under det utviklingspotensialet som disse næringer har i fylkets mange distriktskommuner.

Det er viktig ikke bare å se på regionforstørring mellom senter og omegnskommuner. Like viktig er det å få utviklet en best mulig infrastruktur mellom regionsentrene, dette ikke minst sett i et næringsperspektiv. Utvikling av regionene krever både et godt transporttilbud internt i arbeidsmarkedsregionene og gode forbindelser til andre regioner, landsdeler og internasjonalt. Fylkesveggenes betydning er i denne sammenhengen svært viktig. I transportetatens oppsummering av analyse- og strategifasen i NTP, som kom våren 2015 heter det:

*«Fylkesveger knytter mindre geografiske områder sammen og er ofte en avgjørende første og siste lenke for godstransport. Fylkesvegnettet spiller dermed en sentral rolle i regional utvikling. Det er viktig at disse vegene gir forutsigbarhet og tilgjengelighet for godstransport og pendlere».*

I innspillene fra kommuner, regionråd og andre bidragsytere i RTP-prosessen er styrking av transporttilbudet innenfor våre regioner og imellom disse sterkt vektlagt.

## 9.5 Sykling og gåing

Hovedsatsingene innenfor økt andel av syklende og gående må, i Nordland, knyttes opp mot regional plan for by- og regionsenterpolitikk og styrking av regionsentrene. Innsatsen må legges til de ti byene som er definert i denne planen og ved planlegging av persontransport må prioriteringsprinsippet gjelde.

Befolkningsvekst og urbanisering vil i tiden framover gi store utfordringer med tanke på transportbehov i områder hvor det allerede er stor trafikk. Sykling, gåing og kollektivtrafikk må derfor ta veksten i persontrafikken i byregionene. Reisevanedata (RVU 2014) viser en liten økning i sykkelbruk siden RVU 2009. Men fortsatt er sykkelandelen i Norge betydelig lavere enn i våre naboland.

For å oppnå helsegevinst anbefaler staten 30 minutter moderat fysisk aktivitet for den voksne del av befolkningen. Det å sykle eller gå til jobb eller skole er en utmerket mulighet til å oppnå anbefalt daglig fysisk aktivitet.

Sykling og gåing er et viktig element i omstillingen til et lavutslippsamfunn. Tilrettelegging for sykling og gåing er også et transport-/fremkommelighetstiltak. Mange går eller sykler til jobb, skole eller andre gjøremål, som et alternativ til bil. Sykling og gåing har samme krav til framkommelighet som biltransport. Skal andelen syklende og gående økes må disse prioriteres.

Prioriteringsprinsippet som Nordland fylkeskommune arbeider etter:

1. Gående
2. Syklende
3. Kollektivtransport
4. Bil

Satsing på sykling og gåing må være en naturlig del av regional plan og styrking av regionsentrene. Nye, gode anlegg for sykling og gåing er helt avgjørende. Utbygging og etablering av infrastruktur tar tid og krever store investeringer. Prioriteringsprinsippet må ligge som et grunnlag ved planlegging av anlegg.

God drift og vedlikehold vil øke nytteverdien og attraktiviteten av både eldre og nye gang- og sykkelanlegg. Bedre drift kan raskt gi større bruk.

Kommunikasjon og opplæring må skje kontinuerlig for å gjøre tilbudet kjent, og motivere til mer sykling og gåing.

Arealplanlegging som prioriterer sykkel og gåing er en forutsetning for å få til gode anlegg. Sykkel- og gåvennlig arealbruk kan også bidra til at flere bor i sykkel- og gåavstand fra arbeid, skole, handel og andre tilbud.

## 10 VISJON, MÅL OG STRATEGIER

### 10.1 Visjon

Visjonen for RTP 2018 – 2029 er:

**«Samferdsel skal binde sammen Nordland – og Nordland med resten av verden, effektivt, bærekraftig og sikkert.»**



Figur 10-1: Fisk og industri (Foto: Transportutvikling AS)

### 10.2 Mål og strategier

Med utgangspunkt i foranstående kapitler er det formulert hovedmålsettinger, for å møte gapet mellom visjonen og dagens situasjon. Det må arbeides målrettet og strategisk. Det er derfor utformet delmål og overordnede strategier til hver enkelt hovedmålsetting.

Transportmidler og samferdselsanlegg skal utformes på en måte som gir best mulig tilgjengelighet for alle. Universell utforming skal ligge som et bakteppe i all framtidig samferdselsplanlegging i Nordland.

## 10.2.1 Fylkesveger og fylkesvegsamband



Figur 10-2: Fylkesvegferje er en viktig del samferdselen i fylket (Foto: Geir Johnsen).

<b>Hovedmål nr.1</b> <b>Fylkesveg og</b> <b>fylkesvegsamband</b>	<b>Fylkesvegnettet og fylkesvegferjesambandene skal være effektive, sikre og bærekraftige.</b>
<b>Delmål og strategier</b>	<b>Redusere antallet ulykker</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeide for at det ikke skjer ulykker som medfører skade på mennesker eller materiell</li> <li>• Arbeide for å redusere antallet dyrepåkørsler</li> <li>• Styrke arbeidet med holdningsskapende arbeid gjennom Nordland fylkes Trafikksikkerhetsutvalg (NFTU)</li> </ul>
	<b>Bedre fremkommelighet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sikre at transportmateriellet kan utnytte sin kapasitet ved å fjerne flaskehalsar.</li> <li>• Redusere antall stenginger som følge av ras, vinterstenginger eller andre hendelser på vegnettet</li> <li>• Reservemateriellet på ferjesambandene bør ha en tilstrekkelig kapasitet til å betjene næringslivets behov.</li> <li>• Aktiv bruk av skilting for å øke tilgjengelighet og fremkommelighet</li> </ul>
	<b>Redusere etterslepet på fylkesvegene</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeide for at sentrale deler av fylkesvegnettet har en tilsvarende standard som riksvegnettet.</li> <li>• Utarbeide en oppgraderingsplan for tunneller på fylkesvegnettet for å oppfylle tunnellsikkerhetsforskriften</li> </ul>

## 10.2.2 Kollektivtransport



Foto: Karoline O. Pettersen

<b>Hovedmål nr.2 Kollektivtransport</b>	<b>Kollektivtransport skal gjøres til førstevalget ved reiser i byer og regioner.</b>
<b>Delmål og strategier</b>	<b>Tilrettelegging med sikte på å øke bruken av kollektivtilbudene.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gjøre det lettere å finne, bestille og kjøpe billett på nye plattformer med større samordning</li> <li>• Videreutvikle bybusstilbudene hvor dette har passasjergrunnlag som Narvik, Bodø, og Mo i Rana.</li> <li>• Videreutvikle og effektivisere regionruter</li> <li>• Videreutvikle kollektivtrafikken i distriktene i lys av bosetting skole og regionstruktur</li> <li>• Skoleskyssen skal tilpasses skolestrukturen og elevenes mobilitet</li> <li>• Aktiv tilpasning til passasjergrunnlaget og næringslivets behov</li> <li>• I samarbeid med kommuner utvikle flere lokale kollektivplaner når forutsetningene er tilstede</li> </ul>
	<b>Skape nye reisemuligheter og sikre bedre korrespondanse</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Styrke dialogen mellom transportaktørene om korrespondanse og sammenhengende reiser.</li> <li>• Komme tidlig inn i kommunenes areal- og reguleringsplanarbeid for å sikre kollektivtransportens interesser.</li> <li>• Være tidlig ute med å etablere kollektivtilbud i nye områder for bolig, næring og service.</li> <li>• Evaluere og utvikle rutetilbudet sammen med operatørene og brukerne</li> <li>• Bedre samordning på tvers av fylkesgrensene</li> </ul>
	<b>Optimalisere buss-, båt- og ferjeproduksjon</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bruke passasjerstatistikk aktivt i ruteplanleggingen</li> <li>• Unngå parallelle tilbud.</li> <li>• Tilpasse materiell til behov</li> </ul>
	<b>Redusere utslippene fra transportsektoren og kollektivtransporten i Nordland</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Øke kollektivandelene</li> <li>• Tilpasse materiell til behov</li> <li>• Aktiv bruk av nye, strenge miljøkrav ved innkjøp av kollektivtjenester</li> <li>• Oppgradere ferjeflåten og oppfylle nasjonale og regionale miljømål blant annet ved å bruke miljøkrav aktivt i nye lengre anbud</li> </ul>
	<b>Arbeide for at kollektivtransport får en sentral plass i reiselivssatsingen i Nordland</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utvikle tydelige reiselivsprodukter innen kollektivtransporten</li> <li>• Etablere samarbeid med sentrale reiselivsaktører</li> </ul>
	<b>Utforme buss-, båt- og ferje universelt</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Styrke brukermedvirkningen knyttet til universell utforming</li> </ul>

## 10.2.3 Næringstransporter



Foto: Erik Veigård

<b>Hovedmål nr.3 Nærings- transporter</b>	<b>Næringslivets konkurranseposisjon skal styrkes gjennom sikring av transportinfrastruktur og transportløsninger med gode og bærekraftige regionale transporters og reduserte avstandsulemper</b>
<b>Delmål og strategier</b>	<b>Øke forutsigbarhet og fleksibilitet langs veg og vegsamband</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fjerne flaskehalsar og bidra til «sømløse» transportløsningar</li> <li>• Tilpasse ferjekapasiteten til næringslivets behov</li> <li>• Styrke det eksportrettede næringslivets konkurransevilkår blant annet ved økt fokus på de grenseregionale transportsamarbeidene.</li> <li>• Videreutvikle nordområdestrategien «Fra kyst til marked»</li> </ul>
	<b>Økt bruk av jernbanen ved godsframføring</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bidra til bedre samhandling mellom aktørene langs jernbanene for å skape vekst i godsvolum og bedre retningsbalanse.</li> </ul>
	<b>Økt bruk av sjøveien</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sikre et fortsatt tjenlig godsrutetilbud langs kysten</li> </ul>
	<b>Styrke flytilbudet for næringslivet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Legge til rette for reiseliv/turisme</li> <li>• Aktivt arbeide for opprettholdelse og styrking av FOT rutetilbudet</li> </ul>
	<b>Redusere utslippene fra næringstransporter</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Videreutvikle og styrke intermodale knutepunkt og intermodale/miljøvennlige transportløsningar</li> <li>• Transportplanlegging må se de forskjellige transporters og næringer i sammenheng. Dette vil kunne redusere andelen halvfulle/tomme returtransporters og bedret retningsbalanse</li> </ul>

## 10.2.4 Regionforstørring



Foto: Erik Veigård

<b>Hovedmål nr.4 Regionforstørring</b>	<b>Bo- og arbeidsmarkeds- og serviceregioner skal utvikles og forstørres</b>
<b>Delmål</b>	<b>Arbeide for økt klimavennlig dagpendling innenfor Bo- og Arbeidsmarkedsregionene</b>
	<b>Reduksjon i reisetiden mellom regionsentre og omlandet</b>

Strategiene til mål og delmål for «Regionforstørring» hentes fra strategier som ligger under Hovedmål 1 «Fylkesveger og fylkesvegferjesamband og Hovedmål 2 «Kollektivtransport». Regional plan for by- og regionsenterpolitikk er under utarbeidelse og er samkjørt med samferdselsdelen som beskrives i dette dokumentet.

## 10.2.5 Sykling og gåing



Foto: Erik Veigård

<b>Hovedmål nr.5 Sykling og gåing</b>	<b>Det skal være en dobling i andelen sykling og gåing i løpet av planperioden.</b>
<b>Delmål og strategier</b>	<b>Det skal bygges flere gode fysiske anlegg i Nordland</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Godt tilrettelagte anlegg</li> <li>• God drift og vedlikehold av sykkelanlegg</li> <li>• Det skal etableres et bilfritt sentrum i en av Nordlands 10 utvalgte byer</li> <li>• Komme tidlig inn i kommunenes areal- og reguleringsplanarbeid for å sikre gange- og sykling sine interesser.</li> </ul>
	<b>Videreutvikling av kommunikasjon og opplæring på feltet sykling og gåing</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sykkel- og gåvennlig arealbruk i kommunene</li> <li>• Bedret samhandling mellom offentlige aktører</li> </ul>
	<b>Det skal være enkelt og sikkert å bruke sykkel i alle fylkets byer og tettsteder</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det skal gjennomføres spørreundersøkelser og datainnsamling som vedrører temaet sykkel og gåing i Nordland med sikte på bruke det i aktiv planlegging</li> <li>• Utvikle sykkelbasert turisme</li> </ul>

## 11 HANDLINGSPROGRAMMET

En regional plan skal, i tillegg til strategisk del, inneholde et eller flere handlingsprogram der prinsipper og strategier konkretiseres og detaljeres i form av handlingsrettede prosjekt / resultatområder. Knyttet til Transportplan Nordland for perioden 2013 til 2024 ble det i 2013 vedtatt 4 ulike handlingsprogram. Disse er også beskrevet som tiltak i UPN som altså er knyttet til fylkesplanen for perioden 2013 – 2025.

De fire handlingsprogrammene var følgende:

- Fylkesveg og fylkesvegferjesamband 2014 - 2023
- Aktiv transport 2013 - 2016
- Kollektivtransport
- Intermodale godstransporter 2014 – 2017

De fire handlingsprogrammene har, som det framgår ovenfor, ulike tidsvinduer. Planens strategiske del har tidsvindu 2018-2029, som i ny NTP, altså 12 år. Det vil på denne bakgrunn, og med bakgrunn i plan- og bygningsloven kapittel 8, være riktig at nytt handlingsprogram har et tidsvindu fra 2018 til 2021, altså 4 år.

Handlingsprogrammene nevnt ovenfor er utarbeidet som fire ulike dokument og sammenhengene dem imellom kan derved fort bli uklare. Denne rulleringen av Regional Transportplan Nordland tar mål av seg til å sette samordning og helhet i alt transportarbeid i fokus.

Med dette som bakgrunn vil det derfor bli utformet kun ett handlingsprogram som inneholder alle tema, fordelt i ulike kapitler. De fire temaene i dagens handlingsprogram vil bli videreført. Det tidligere handlingsprogram for Intermodale Transporter, vil i nytt dokument endre navn til «Næringstransporter og godsknutepunkt», og tidligere handlingsprogram for Aktiv Transport vil endre navn til «Sykling og gåing».

Trafikksikkerhetsutvalget i Nordland har vedtatt «Handlingsplan for trafikksikkerhet 2014 til 2017». Denne handlingsplanen er nå prolongert og vil bli en del av dette handlingsprogrammet.

Handlingsprogrammets kapittel om Kollektivtrafikk vil bli utformet som «Kollektivplan Nordland». Ved at alle handlingsprogram integreres i ett dokument vil vi bla. oppnå en sterkere sammenheng mellom de ulike delene. Ikke minst vil dette gi en ny «arena» i samarbeidet mellom avdelingene i Nordland fylkeskommune gjennom en felles arbeidsgruppe bestående av Statens Vegvesen, Folkehelse, Samferdsel, Næring og regional utvikling samt Plan og miljø.



