



Saksnummer	Utvalg	Møtedato
28/2025	Formannskapet	10.04.2025
39/2025	Formannskapet	22.04.2025
	Kommunestyret	29.04.2025

Saksbehandler: Slava Korneev
Hjemmel:

Transportplan Nordland - innspill

Kommunedirektørens innstilling:

Rødøy kommune har følgende uttalelse til Transportplan Nordland: ...

Sammendrag

Nordland fylkeskommune skal utarbeide en ny Transportplan for Nordland, som skal vedtas i februar 2026. De har bedt de interkommunale politiske rådene om å koordinere innspill fra sine deltakerkommuner. Kommunene i Salten skal sende sine innspill til Salten Regionråd innen 25. april 2025. Salten Regionråd vil bearbeide og sammenstille innspillene, og behandle dem 12.-13. juni 2025.

Saksopplysninger

Den nye planen, "Temaplan for Transport", vil erstatte den gjeldende Regional Transportplan (RTP) 2022-2033. Hovedvekten legges på handlingsdelen, med en kort strategisk del. Innspill skal kun gjelde tiltak innen fylkeskommunens ansvarsområder. Kommunene bes om å bruke et vedlagt skjema for å gi innspill, som skal omhandle fylkesveg, fylkesvegferger, buss, hurtigbåt, og tilhørende infrastruktur og tjenestetilbud.

Fylkeskommunen ber primært om innspill til konkrete prioriteringer, dvs. handlingsdelen til planen. Men det er også mulighet for å spille inn forslag til overordnede mål og strategier.

Større strukturelle endringer i tjenestetilbudet på buss, ferge eller hurtigbåter kan være aktuelle. Innspill til mindre endringer og tilpasninger av buss-, ferge- eller hurtigbåtruter hører imidlertid ikke inn i denne runden, men bør tas i forbindelse med årlige rutemøter eller jevnlig dialog med fylkeskommunen.

Det er ønskelig med forholdsvis kortfattede skriftlig innspill. Innspillene skal gis ved **bruk av et vedlagt skjema/tabell** hvor man krysser av for transportform, tiltakstype og reguleringsstatus, samt beskriver utfordringer, selve tiltaket og forventede effekter. Mer utfyllende kommentarer og annen relevant informasjon kan benyttes som vedlegg til innspillene.

Rødøy kommune har fått fristen for innspill utsatt til 29. april – til førstkommende kommunestyremøte.

Gjeldende Regional transportplan kan finnes her: [Regional transportplan - Nordland fylkeskommune](#).

Tidligere innspill

Rødøy kommune har tidligere gitt innspill til Regional transportplan 2022-2033, jf. k.sak 29/2021 og f.sak 22/2022. Kommunalt vedtatte prioriteringer og sluttresultat i RTP var som følger:

Innspill	Strategidel/ handlingsprogram	Vurdering i RTP
1. Kryssing av Holandsfjorden FV17 (Storvika-Reppen)	Konkrete prosjekt	Ikke prioritert.
2. Kryssing av sundet mellom Rang Sund-Gjerøy med vegforbindelse	Konkrete prosjekt	Ikke prioritert.
3. Nytt tidsmessig fergemateriell på fergestrekningen Jektvik –Kilboghavn	Handlingsprogram	Vurderes ved anbudsutlysning.
4. Nytt tidsmessig fergemateriell på fergestrekningen Forøy – Ågskaret	Handlingsprogram	Vurderes ved anbudsutlysning.
5. Asfaltering av Segelforveien Fv 437	Konkrete prosjekt	Vil bli vurdert i de årlige budsjettprioriteringene
6. Bedre internkommunikasjon i kommunen – mulighet for pendling ut/inn	Handlingsprogram	Vurderes ivare tatt gjennom delmål 6.2

Salten regionråd (SR) har også gitt innspill til RTP 2022-2033 på flere stadier av prosessen, inkludert prioriterte tiltak for fylkesveger, fergesamband, gang- og sykkelveger, og kollektivtransport. Salten Regionråd tok med Rødøy kommunes tiltak 3 og 4 i sitt innspill. Andre tiltak ble ikke nevnt direkte.

Innspill	Strategidel/ handlingsprogram	Vurdering i RTP
Det er positivt at det planlegges nye nullutslippsferger for sambandene Misten – Kjerringøy og Jektvik – Kilboghavn. I tillegg ønsker vi å legge til behovet for nytt fergemateriell for Ågskaret – Forøy og i Meløybassenget. Ved utbedring av fergeleie Ørnes bør det tilrettelegges for nytt utslippsfritt materiell	Handlingsprogram	Vurderes ved neste anbudsutlysning.

Tiltak og status i RTP

Av alle foreslåtte tiltak har RTP 2022-2033 prioritert i første seksårsperioden kun null- og lavutslippsløsninger for samband Jektvik- Kilboghavn.

Status for prosjekter og tiltak finnes i statusrapport til Fylkestinget desember 2024 ([FT-sak 149-2024](#)).

Tiltak	Status april 2023	Status oktober 2024
Jektvik – Kilboghavn	Det planlegges innføring av null/lavutslippsfartøy når dagens kontrakt utløper i 2025. Dette avhenger av tilgjengelig kapasitet i strømnettet og at nødvendig infrastruktur er på plass.	Det er lyst ut kort kontrakt på 5 år ut 2030 uten krav til elektrifisering.

I [FT-sak 031/2025 «Status for null- og lavutslippsløsninger i ferjesektoren»](#) har Fylkesrådet innstilt å oppheve føringene i RTP for hvilke samband som prioriteres for elektrifisering. Fylkesrådet skal komme tilbake til det grønne skifte på sjø i forbindelse med Transportplan Nordland. Saken skal behandles i Fylkestinget den 7. april 2025.

Vurderinger

Generelt vil et innspill fra en samlet region stå sterkere enn enkeltinnspill. Likeledes vil en prioritering av de samme tiltakene over tid bidra til at disse har mulighet for å «rykke fram» i køen. Det må vurderes om prioriteringene bør endres (f.eks. endring i næringsliv, transportbehov, e.l.), om tiltak skal tas ut, og om nye tiltak skal inn.

Hovedpunkter i høringsuttalelsen fra Rødøy kommune til Regional transportplan 2022-2033, jf. f.sak 22/2022:

1. Kryssing av Holandsfjorden (FV17 Storvika-Reppen):

- **Utfordringer:** Dagens fergeforbindelse gir utfordringer for næringstransport og arbeidspendling.
- **Løsning:** En veiforbindelse vil forbedre reisetilbudet, redusere transportkostnader og tid, og styrke næringsutvikling og bosetting.

2. Kryssing av sundet mellom Rangsund og Gjerøy:

- **Situasjon:** Tre øyer (Gjerøy, Rangsund, Selsøyvik) kan bindes sammen med veifylling/flytebro.
- **Effekter:** Forbedret samferdsel, næringsutvikling, arbeidspendling, og tilgjengelighet til tjenester og fritidsaktiviteter.

3. Nytt fergemateriell på strekningen Jektvik-Kilboghavn:

- **Problemer:** Gammelt og uhensiktsmessig fergemateriell fører til kanselleringer og lang reisetid.
- **Løsning:** Ny og raskere ferge vil redusere reisetid og kanselleringer, og elektrifisering vil bidra til nasjonale miljømål.

4. Nytt fergemateriell på strekningen Forøy-Ågskardet:

- **Problemer:** Gammelt fergemateriell og kapasitetsproblemer.
- **Løsning:** Ny ferge vil gi sikrere og mer effektiv ruteproduksjon, og elektrifisering er ideelt for denne korte strekningen.

5. Asfaltering av Segelforveien (FV437):

- **Utfordringer:** Dårlig veistandard på grusvei.
- **Løsning:** Asfaltering vil forbedre fremkommeligheten og redusere vedlikeholdskostnader over tid.

6. Bedre internkommunikasjon i kommunen:

- **Behov:** Bedre ruteplaner for lokal hurtigbåt, ferge og skoleskyss for å forbedre pendlermuligheter.
- **Effekter:** Bedre utnyttelse av arbeidskraft, forbedret tilgang til omsorgstjenester, og styrket næringsliv.

Generelle fordeler ved foreslåtte tiltak:

- Forbedret reisetilbud og kollektivtransport.
- Reduserte transportkostnader og tid.
- Styrket næringsutvikling og bosetting.
- Bedre tilgjengelighet til tjenester og fritidsaktiviteter.
- Bidrag til nasjonale miljømål gjennom elektrifisering.

Kommuneplanens samfunnsdel støtter disse tiltak i sine føringer for arbeid med samferdsel:

- Rødøy kommune skal jobbe for bedre kommunikasjonsmuligheter:
 - For å få økt frekvens på båt og fergeavganger
 - For å nå et større bo- og arbeidsmarked lokalt og regionalt
 - For økt beredskap og adgang til markedet
 - For bedre trafikknutepunkter – særlig der vei møter hav

Konklusjon og anbefaling

De utfordringene og behovene som ligger til grunn for tidligere prioriteringer er fortsatt relevante. De foreslåtte tiltakene vil forbedre reisetilbudet, redusere transportkostnader og reisetid, styrke næringsutvikling og bosetting, samt bidra til nasjonale miljømål gjennom elektrifisering. Det må vurderes om prioriteringene bør endres (f.eks. endring i næringsliv, transportbehov, e.l.), om tiltak skal tas ut, og om nye tiltak skal inn.

Rødøy kommune, 31.03.2025

Harald Einar Erichsen
Kommunedirektør

Ragnhild Aakre Seljevoll
Kontorsjef

Slava Korneev
Spesialkonsulent

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ikke håndskrevet signatur.

Vedlegg:

- 1 Særutskrift k.sak 029/2021 Regional transportplan 2022-2033 - innspill
- 2 Særutskrift f.sak 022/2022 NFK - regional transportplan 2022-2033 med handlingsprogram. Høringsuttalelse
- 3 Saksfremlegg f.sak 022/2022 NFK - regional transportplan 2022-2033 med handlingsprogram. Høringsuttalelse
- 4 Brev fra Salten Regionråd - Innspill til Transportplan Nordland, av 28. februar 2025
- 5 Brev fra Salten Regionråd Vedlegg 1 Vedtak i SR-sak 1021 - Innspill til RTP 2022-2033 for Nordland
- 6 Brev fra Salten Regionråd - Vedlegg 2 SR-sak 3521 - Vedtak - RTP for Nordland 2022-2033 - Innspill til konkrete prosjekter
- 7 Brev fra Salten Regionråd - Vedlegg 3 Styresak 2122 - høringsinnspill RTP
- 8 Brev fra Salten Regionråd - Vedlegg 4 Presentasjon Transportplan Nordland
- 9 Brev fra Salten Regionråd - Vedlegg 5 Skjema for innspill av tiltak

Bærekraftsmål

3 GOD HELSE OG LIVSKVALITET 	Gjennom forebygging, behandling og å fremme mental helse og livskvalitet, skal arbeides med å redusere antall mennesker som dør for tidlig med en tredjedel innen 2030 (ikke smittsomme sykdommer og trafikkuhell), samt forebygge psykiske lidelser som angst, depresjon og selvmord.
8 ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST 	Å skape økonomisk vekst og nye arbeidsplasser gjennom anstendig arbeid er en forutsetning for bærekraftig utvikling. Anstendig arbeid er i FNs bærekraftsmål beskrevet som: arbeid som er produktivt, arbeid som gir en rettferdig inntekt, sikkerhet på arbeidsplassen og sosial beskyttelse til familier.
9 INDUSTRI, INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR 	Infrastruktur er den underliggende strukturen som må være på plass for at et samfunn skal fungere. Infrastruktur er en forutsetning for økning i vekst og produktivitet, og for forbedringer i utdannings- og helsetilbud. Teknologi og innovasjon anses som drivere til å løse miljømessige utfordringer.
11 BÆREKRAFTIGE BYER OG LOKALSAMFUNN 	Urbanisering kan bringe med seg innovasjon og større effektivitet som igjen skaper økonomisk vekst i et land. Samtidig fører den raske urbaniseringen til at mange kjemper om de samme ressursene. Vanlige utfordringer i byer: for mye trafikk og luftforurensning, for lite penger til offentlige tjenester og mangel på gode boliger.
17 SAMARBEID FOR Å NÅ MÅLENE 	For å lykkes med bærekraftsmålene trengs det nye og sterke partnerskap. Myndigheter, næringslivet og sivilsamfunnet må samarbeide for å oppnå bærekraftig utvikling. Å gjøre tilgjengelig informasjon og kommunikasjon til innbyggerne i et land er også et viktig punkt på dette målet.

Utskrift av møteprotokoll

for Rødøy formannskap i møte 10. april 2025, Rødøy rådhus.

Av 5 medlemmer var 5 til stede (medregnet møtende varamedlemmer).

*Felles utsettelsesforslag til sak 28/2025: Saken utsettes til neste formannskapsmøte.
Forslaget ble enstemmig vedtatt.*

28/2025 Transportplan Nordland – innspill – sak utsatt

Rett utskrift bekreftes

Rødøy kommune, formannskapskontoret, 16.04.2025

Ragnhild Aakre Seljevoll, kontorsjef

Utskrift av møteprotokoll

for Rødøy kommunestyre i møte torsdag den 29.04.2021, Jektvik grendehus
Av 17 medlemmer var 17 tilstede (medregnet møtende varamedlemmer).

Sak 029/2021: REGIONAL TRANSPORTPLAN 2022-2033 – INNSPILL

Jf. saksutredning 05621

Formannskapetets innstilling:

Rødøy kommune foreslår følgende tiltak til Regional transportplan Nordland 2022-2033 i prioritert rekkefølge:

1. Kryssing av Holandsfjorden FV17 (Storvika-Reppen).
2. Kryssing av sundet mellom Gjerøy-Rangsund.
3. Nytt tidsmessig fergemateriell på fergestrekningen Jektvik-Kilboghamn.
4. Asfaltering av Segelforveien FV437.
5. Bedre internkommunikasjon i kommunen – mulighet for pendling ut/inn.

Forslag fra AP/KrF:

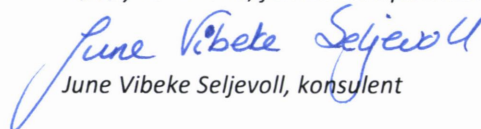
1. Rødøy kommune foreslår følgende tiltak til Regional transportplan Nordland 2022-2033 i prioritert rekkefølge:
 1. Kryssing av Holandsfjorden FV17 (Storvika-Reppen).
 2. Kryssing av sundet mellom Gjerøy-Rangsund.
 3. Nytt tidsmessig fergemateriell på fergestrekningen Jektvik-Kilboghamn.
 4. Nytt tidsmessig fergemateriell på fergestrekningen Forøy-Ågskardet.
 5. Asfaltering av Segelforveien FV437.
 6. Bedre internkommunikasjon i kommunen – mulighet for pendling ut/inn.
2. Formannskapet gis myndighet til å fylle ut prioriteringsskjema med beskrivelser av tiltakene.

Vedtak:

Som forslaget. Enstemmig.

Rett utskrift bekreftes

Rødøy kommune, formannskapskontoret den 03.05.2021


June Vibeke Seljevoll, konsulent

Møteprotokoll

Utvalg: Formannskapet
 Møtested: Formannskapssalen, Rødøy Rådhus
 Dato: 20.04.2022
 Tid: 09:00 - 17:15

Faste medlemmer som møtte:

Navn	Funksjon	Representerer
Inger Dagmar Monsen	Ordfører	AP/KRF
Bjørn E. J. Pedersen	Varaordfører	AP/KRF
Arne Tore Bang	Medlem	SP

Faste medlemmer som ikke møtte:

Navn	Funksjon	Representerer
Jimmy Engen Krogh	Medlem	RFL
Sara Jørgine Lorentzen	Medlem	AP/KRF

Varamedlemmer som møtte:

Navn	Møtte for	Representerer
Lars Petter Abelsen	Sara Jørgine Lorentzen	AP/KRF
Anniken Jensen Heen	Jimmy Engen Krogh	RFL

Fra administrasjonen møtte:

Navn	Stilling
Kitt Grønningsæter	Rådmann
Ann-Kristin Dagfinnsen	Sekretær

Merknader:

- Innkalling og saksliste godkjent med tilleggssaker 039/2022 og 040/2022.
- Anniken Heen sin habilitet ble vurdert i sak 035/2022 og 036/2022 etter kommuneloven § 11-10 jf. fvl § 6 andre ledd. Hun ble erklært habil i begge sakene. Enstemmig.

Sak 022/2022 NFK - regional transportplan 2022-2033 med handlingsprogram. Høringsuttalelse

Formannskapetets behandling i møte den 20.04.2022:

Rådmannens innstilling:

Rødøy kommune har følgende uttalelse til Regional transportplan 2022-2033 med handlingsprogram (RTP): ...

Fellesforslag:

Rødøy kommune har følgende uttalelse til Regional Transportplan 2022-2033 med handlingsprogram (RTP):

Kommunestyret gav innspill til RTP i K-sak 029/2021:

Prioritering av konkrete tiltak og prosjekter i Rødøy kommune foreligger med følgende begrunnelser:

1. Kryssing av Holandsfjorden FV17 (Storvika-Reppen)

Situasjonen i dag med ferge Forøy-Ågskardet gir utfordringer for næringstransport nord/sør og vanskeliggjør arbeidspendling.

Fv17 er eneste omkjøringsvei mellom nord og sør når E6 over Saltfjellet er stengt.

Ferge over Holandsfjorden er som kjent en flaskehals på Fv17, spesielt sommerstid når turisttrafikken øker betraktelig.

Fv17 er stengt nordover mot fylkeshovedstad Bodø, og sørover mot Sandnessjøen og Mo i Rana halve døgnet pga. ferge. Dette gir et lite fleksibelt reisetilbud, et mangelfullt kollektivtransporttilbud og skaper utfordringer for næringstrafikken.

- En veiforbindelse mellom Rødøy og Meløy (over Holandsfjorden) vil garantert bidra til bolyst og bosetting. Det vil kunne påvirke og forstørre arbeidsmarkedet og bedre pendlermulighetene. Regionforstørring og styrking av BAS-områdene i Rødøy, Meløy og Gildeskål vil også muliggjøres. Veiforbindelse vil styrke mulighetene for næringsutvikling og næringssamarbeid. Det vil gi lavere transportkostnader, og redusere transporttid for varer inn og ut av regionen. Redusert reisetid og bedre kollektivtrafikk vil også være positive effekter av en veiforbindelse. Videre økt fleksibilitet i reisemuligheter.

Kryssing av Holandsfjorden vil være et fergeavløsningsprosjekt.

2. Kryssing av sundet mellom Rangsund-Gjerøy

Situasjonsbeskrivelse; Gjerøy, Rangsund og Selsøyvik er 3 øyer som ligger tett ved siden av hverandre i Rødøybassenget. Selsøyvik og Rangsund ble bundet sammen med en veifylling midt på 1990-tallet. Den tredje øya Gjerøy ligger nært Rangsund og vil enkelt kunne bindes sammen med en veifylling/flytebro. Dermed vil en kunne binde sammen 3 øykretser. I dag er det fergekai og hurtigbåtkai på Selsøyvik og Gjerøy. Binde øyene sammen vil det bli innsparinger her i forhold til samferdsel.

- Veiforbindelse mellom Rangsund og Gjerøy er spesielt interessant i dag fordi Gigante Salmon Rødøy tar ut store mengder stein ifm bygging av landbasert oppdrettsanlegg på Lille Indre Rosøy, som kan brukes i dette prosjektet. Forventet effekt av å binde de tre øykretsene sammen er å skape en større robust og livskraftig krets. Det vil gi muligheter for nyetableringer og utvikling i næringslivet, og enklere arbeidspendling mellom øyene. Økt bolyst og blilyst. Lettere tilgang til idrett- og svømmehall. Styrking av felleskap og foreningsliv. Bedre mulighet og tilgjengelighet for hjemmebaserte omsorgstjenester. Innenfor skole og barnehage vil skyss bli mer væruavhengig, og det vil være besparelser innen skoleskyssutgifter. Innen reiselivsnæringen vil en kunne tilrettelegge og utnytte mulighetene for samarbeid mellom de ulike reiselivsbedriftene i de tre kretsene. Seilingsmønsteret for ferge kan forbedres og effektiviseres med tanke på nytt fergeleie på Tonnes. Det vil ligge besparelser i prosjektet for Nordland fylkeskommunen i forhold til at en kun vil trenge ett fergekai og ett kai for hurtigbåt- og godsåtanløp.

En veiforbindelse mellom Rangsdal og Gjerøy vil gi besparelser innen kollektivtransport og offentlige tjenester.

3. Nytt tidsmessig fergemateriell på fergestrekningen Jektvik –Kilbøghamn

Dagens fergemateriell er gammelt og uhensiktsmessig for strekningen Jektvik-Kilbøghamn. Mange kanselleringer i sambandet pga. manøvreringssystemet. I dag tar fergeturen 1t og 5 min – en ny og raskere ferge vil kunne kutte ned på reisetiden. Fergestrekningen er i dag ikke tilfredsstillende for næringstransport – pga. tidsbruk og kanselleringer vinterstid. Fv17 er eneste omkjøringsvei når Saltfjellet er stengt vinterstid. Fergestrekningen er en kjent flaskehals på Fv17. Dette gjelder spesielt sommerstid når turisttrafikken øker betraktelig.

Fv17 er stengt nordover mot fylkeshovedstad Bodø, og sørover mot Sandnessjøen og Mo i Rana halve døgnet pga. ferge. Dette gir et lite fleksibelt reisetilbud, et mangelfullt kollektivtransporttilbud og skaper utfordringer for næringstrafikken.

- Sambandet er planlagt for elektrifisering i løpet av første seksårsperiode. Nytt tidsmessig fergemateriell vil kunne redusere lang reisetid. Nytt fergemateriell vil føre til færre kanselleringer pga. vær/manøvreringssystem. Det vil også gjøre Fv17 til en sikrere og mer effektiv omkjøringsvei for Saltfjellet, som vil gi en tryggere og raskere næringsvei. Elektrifisering av sambandet vil gjøre at vi kan nå nasjonale miljømål.

4. Nytt tidsmessig fergemateriell på fergestrekningen Forøy – Ågskardet

Dagens fergemateriell er gammelt og uhensiktsmessig i ruten. Pr i dag står det ofte igjen biler og næringstrafikk på de mest trafikkerte rutetidene. Fv17 er eneste omkjøringsvei når Saltfjellet er stengt vinterstid. Fergestrekningen er en kjent flaskehals på Fv17. Dette gjelder spesielt sommerstid når turisttrafikken øker betraktelig.

Fv17 er stengt nordover mot fylkeshovedstad Bodø, og sørover mot Sandnessjøen og Mo i Rana halve døgnet pga. ferge. Dette gir et lite fleksibelt reisetilbud, et mangelfullt kollektivtransporttilbud og skaper utfordringer for næringstrafikken.

- Nytt tidsmessig fergemateriell vil gi sikrere ruteproduksjon men fartøystørrelse må tilpasses økende trafikk. Ny ferge vil gjøre Fv17 til en sikrere og mer effektiv omkjøringsvei for Saltfjellet, som igjen betyr tryggere og raskere næringsvei. Dette vil sammen med utbedret rutetilbud gi bedre muligheter til jobbpendling til og fra Meløy og Gildeskål. Kort fergestrekning gjør sambandet ideelt for elektrifisering.

5. Asfaltering av Segelforveien Fv 437

Fylkesvei 437 er en grusvei hvor veistandarden er veldig dårlig. Veien trenger oppgradering til asfaltdekke for å bedre fremkommeligheten.

- Asfaltering av Fv437 vil redusere etterslepet av vedlikehold, og dermed gi innsparinger på vedlikehold over tid. Bedre veistandard er et virkemiddel som gir bolyst og blilyst.

6. Bedre internkommunikasjon i kommunen – mulighet for pendling ut/inn

Ruteplanene for lokal hurtigbåt, ferge og skoleskyss må ses i sammenheng for å skape bedre pendlermuligheter innad i kommunen. Fartøy som skal gå i Rødøybassenget må være egnet for ruta med tanke på havstykken som skal forseres.

- Det planlegges større næringsetableringer innen blant annet oppdrett både på øyer og fastland. For å kunne utnytte arbeidskraft-potensiale i egen kommune trenger en ruter tilpasset arbeidsmarkedet. Bedre internkommunikasjon vil også kunne gi mulighet for pendling mellom omsorgssentrene, og gi flere tilgang til hjemmebaserte omsorgstjenester.

Vedtak:

Som forslaget. Enstemmig.

Saksnummer	Utvalg	Møtedato
22/2022	Formannskapet	20.04.2022

Saksbehandler: Kitt Grønningsæter

Hjemmel: Rødøy kommunes delegeringsreglement, punkt 2.2 formannskapet.

NFK - regional transportplan 2022-2033 med handlingsprogram. Høringsuttalelse

Saksopplysninger

Nordland fylkeskommune (NFK) har sendt forslag til regional transportplan 2022-2033 med handlingsprogram (RTP) på høring. Høringsfristen er 22. april 2022.

NFK skriver at

RTP er innrettet med en strategisk del og et handlingsprogram.

Gjennom den strategiske delen bestående av visjon, hovedmål, delmål og strategier, trekker transportplanen opp den langsiktige og overordnede transportpolitikken i Nordland. Den angir også prinsipper og legger føringer for handlingsprogrammet.

Handlingsprogrammet er Nordland fylkeskommunes tiltaksdel for gjennomføring av regional transportplan og danner grunnlaget for de årlige budsjettprosessene, med prioriteringer av konkrete tiltak og prosjekter.

Transportplanen har et tidsperspektiv på 12 år, men behovet for revisjon vurderes hvert fjerde år i forbindelse med regional planstrategi.

Kommunestyret har behandlet K-sak 029/2021 Regional transportplan 2022-2033, og gitt innspill (vedlagt særutskrift):

1. Rødøy kommune foreslår følgende tiltak til Regional transportplan Nordland 2022-2033 i prioritert rekkefølge:
 1. Kryssing av Holandsfjorden FV17 (Storvika-Reppen).
 2. Kryssing av sundet mellom Gjerøy-Rangsund.
 3. Nytt tidsmessig fergemateriell på fergestrekningen Jektvik-Kilboghamn.
 4. Nytt tidsmessig fergemateriell på fergestrekningen Forøy-Ågskardet.
 5. Asfaltering av Segelforveien FV437.
 6. Bedre internkommunikasjon i kommunen – mulighet for pendling ut/inn.
2. Formannskapet gis myndighet til å fylle ut prioriteringsskjema med beskrivelser av tiltakene.

Salten regionråd (SR)

SR har også gitt innspill til RTP på flere stadier av prosessen. De har pågående et eget regionalt samferdselsprosjekt, hvor Rødøy kommune deltar.

Uttalelsen skal gis i styresak 21/22 Høringsinnspill til regional transportplan Nordland 2022-2033. Vedlagt saksfremlegg og melding med foreløpig utskrift fra møteprotokoll. Denne er sendt ordførere i deltagerkommunene, hvor en ber om gjennomsyn og eventuelt mindre korrigeringer/opprettinger. *Fristen er satt til 8. april, så det tas forbehold om det kommer endringer.* Fra saksfremlegget kan det trekkes frem noen punkter som er særlig relevant for Rødøy kommune:

Hovedmålene og delmålene vurderes å være relevante og i hovedsak dekkende i forhold til de innspill som Regionrådet har gitt til planen. Noen svakheter i forhold til Salten Regionråds tidligere innspill:

- Innenfor mobilitet og kollektivtransport savnes delmål eller strategier rettet mot nye og smarte kollektivløsninger i distriktene, som er mer fleksible og tilpasset behovene. Dette nevnes i handlingsplanen, men er ikke satt opp som et eget tiltak.
- Liv, helse og samfunnssikkerhet er prioritert høyt av Salten Regionråd. Dette finner man i noen grad igjen under temaene om fylkesvegnettet og mobilitet og kollektivtransport. Det savnes likevel en noe mer konkret tilnærming til transportnettets rolle (f.eks. veg, ferge, hurtigbåt) innenfor beredskap og beredskapsløsninger.
- Reiselivets behov er kommentert under temaene, men er ikke nevnt konkret i forbindelse med delmål, strategier eller tiltak.

Handlingsdelen:

Fv. 17 Kryssing Holandsfjorden er ikke nevnt, og vil være utfordrende å løfte inn i konkurranse med mer avklarte prosjekter. Her ligger det en mulighet for å se på alternative løsninger ifbm. marginallista under «Punktvis utbedringer av Fv. 17»

Når det gjelder oppgradering av tunneler, vedlikehold av bruer, rassikring, fergeleier, generelt vedlikehold, har Salten Regionråd overlatt prioriteringen til fylkeskommunen. Det er imidlertid positivt at flere prosjekter i Salten ligger inne under disse postene.

Innenfor fergesamband er det positivt at Misten - Kjerringøy og Jektvik-Kilboghavn prioriteres for elektriske ferger. Dette medfører flåtefornyelse, og mulig endring i rutestruktur.

Behovet for nytt fergemateriell for Ågskardet-Forøy bør fortsatt fremmes, så lenge bru ikke er prioritert i planen.

Det er viktig å merke seg at innspillene gitt gjennom regionrådet er basert på felles enighet om prioriteringer i regionen. Hver kommune må gi selvstendige høringsuttaler.

Vurderinger og anbefaling

Formannskapet har delegert myndighet til å behandle saker angående samferdsel, og bør gi uttalelse i saken innen fristen.

Av de tidligere foreslåtte tiltakene fra Rødøy er fergesambandet Jektvik-Kilboghavn planlagt elektrifisert i første seksårsperiode, under kapittel 9.15 prioriterte tiltak. De øvrige er ikke nevnt.

Kryssing Holandsfjorden og behovet for nytt fergemateriell for Ågskardet-Forøy er nevnt hos SR, og her kan en koordinere uttalelsene for å få mest mulig effekt.

Kryssing av sundet Gjerdøy-Rangsund, asfaltering av Selgelforvenen FV437 og bedre internkommunikasjon og pendling kan med fordel utdypes igjen.

Rådmannens innstilling

Rødøy kommune har følgende uttalelse til Regional transportplan 2022-2033 med handlingsprogram (RTP): ...

Rødøy kommune, 18.03.2022

Kitt Grønningsæter
Rådmann

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ikke håndskrevet signatur.

Vedlegg:

- 1 Særutskrift k.sak 2021_029 Regional transportplan 2022-2033 - innspill
- 2 1a. Brevmal med underskrift valgfri mmottakerliste.pdf
- 3 RTP Nordland 2022-2033 - Strategidokument.pdf
- 4 RTP Nordland 2022-2033 - Handlingsprogram.pdf
- 5 SR styresak 21_22 RTP høringsinnspill handlingsdel
- 6 Regional Transportplan Høringsutkast til gjennomsyn
- 7 Utskrift fra møteprotokoll - styre2122.pdf

 9 INDUSTRI, INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR	<i>Infrastruktur er den underliggende strukturen som må være på plass for at et samfunn skal fungere. Infrastruktur er en forutsetning for økning i vekst og produktivitet, og for forbedringer i utdannings- og helsetilbud. Teknologi og innovasjon anses som drivere til å løse miljømessige utfordringer.</i>
 11 BÆREKRAFTIGE BYER OG LOKALSAMFUNN	<i>Urbanisering kan bringe med seg innovasjon og større effektivitet som igjen skaper økonomisk vekst i et land. Samtidig fører den raske urbaniseringen til at mange kjemper om de samme ressursene. Vanlige utfordringer i byer: for mye trafikk og luftforurensning, for lite penger til offentlige tjenester og mangel på gode boliger.</i>
 17 SAMARBEID FOR Å NÅ MÅLENE	<i>For å lykkes med bærekraftsmålene trengs det nye og sterke partnerskap. Myndigheter, næringslivet og sivilsamfunnet må samarbeide for å oppnå bærekraftig utvikling. Å gjøre tilgjengelig informasjon og kommunikasjon til innbyggerne i et land er også et viktig punkt på dette målet.</i>

<Vennligst ikke slett noe etter denne linjen>

Til kommunene i Salten
(Sendes kun digitalt)

28. februar 2025

Innspill til Transportplan Nordland

Nordland fylkeskommune skal utarbeide en ny Transportplan for Nordlandsom skal vedtas i fylkestinget i februar 2026. **Nordland fylkeskommune ønsker innspill til den nye transportplanen og har bedt de interkommunale politiske rådene (regionråd) om å koordinere innspillene fra sine deltakerkommuner.**

Se også Nordland fylkeskommunes hjemmesider her; [Transportplan Nordland - Nordland fylkeskommune](#).

Fylkeskommunen har sendt følgende brev til regionrådet og kommunene:

- 18.02.2025 Informasjon om prosessen, innspillsfrist og gjennomføringsdokument vedtatt i Fylkesrådet 28.01.2025.
- 26.02.2025 Oppsummering fra oppstartsmøte.

Fylkeskommunen ber primært om innspill til prioriteringer i den nye planen, men tar også imot forslag til mål og overordnede strategier. Frist for innspill til fylkeskommunen er 30. juni 2025.

Salten Regionråds behandling:

- Brev til kommunene 28. februar 2025 hvor kommunene bes om å gi sine innspill.
- Frist for innspill fra kommunene til Salten Regionråd 25. april 2025.
- Bearbeiding og sammenstilling.
- Behandling i Salten Regionråd 12.-13 juni 2025.
- Frist for innsending til fylkeskommunen 30. juni 2025.

Salten Regionråd ber kommunene i Salten om å **sende innspill til Salten Regionråd innen 25. april 2025**. Innspillene sendes til regionradet@salten.no og merkes «Transportplan Nordland».

Nedenfor følger informasjon og føringer for innspillene fra kommunene.

Besøksadresse: Sjøgata 27, 8006 Bodø
Postadresse: Sjøgata 27, 8006 Bodø
Telefon: 75 54 86 00 | www.salten.no | e-post: regionradet@salten.no



Beiarn



Bodø



Fauske



Gildeskål



Håbmer
Hamarøy



Meløy



Rødøy



Saltdal



Steigen



Sørfold



Om selve planen:

Dagens Regional Transportplan skal rulleres og erstattes med «Temaplan for Transport» (fylkestingsak 124/2024 vedtatt 21.10.2024).

Gjeldende Regional transportplan (RTP) 2022-2033 ble vedtatt av fylkestinget juni 2022, og består av en strategisk del og et handlingsprogram, og legger føringer for fylkeskommunens prioriteringer både på det strategiske nivået og i form av konkrete tiltak.

I ny plan legges hovedvekten på handlingsdelen, med en kort tekstdel som omhandler det strategiske nivået. Dermed blir prosessene med innspill noe forenklet. Til forskjell fra gjeldende plan skal det kun gis innspill på tiltak i fylkeskommunens virksomhetsområde.

Gjeldende Regional transportplan kan finnes her: [Regional transportplan - Nordland fylkeskommune](#)

Tidligere innspill fra Salten Regionråd

Til Regional Transportplan (vedtatt 2022), ga Salten Regionråd innspill i tre runder:

- SR-sak 10/21 (februar 2021) med innspill til planprogrammet.
- SR-sak 35/21 (september 2021) med innspill til konkrete prosjekter.
- Styre-sak 21/22 (mars 2022) med høringsinnspill til ferdig plan.

Innspillet fra Salten Regionråd til konkrete prosjekter i forrige runde (SR-sak 35/21) ble sortert som følger:

- 1) Fylkesveger: Her ble det spilt inn en prioritert liste med 9 større tiltak/prosjekter, samt en støtte til allerede bundne/startede prosjekter. I tillegg ble det spilt inn forventninger til nødvendig oppgradering av tunneler, bruer, rassikring, fergeleier, asfaltering, rekkverk, veglys, m.m. iht. fylkeskommunens faglige vurdering og ansvar som vegeier, mobildekning langs fylkesveger og i tunneler, samt ønske om utredning av en helhetlig oppgradering av Fv17.
- 2) Fylkesveger – øvrige strekninger for utbedringer: Her ble det gjort en intern prioritering i alle kommunene som ble referert uten videre prioritering fra regionrådet.
- 3) Fergesamband: Her ble det spilt inn prioritert liste for fire samband, samt ønske om et nytt samband mellom Sør-Arnøy og Bodø.
- 4) Gang- og sykkelveger/myke trafikanter: Her ble det spilt inn en samlet prioritert liste med 23 prosjekter fra hele Salten.
- 5) Kollektivtransport: Her ble det spilt inn en liste på 7 prioriterte tiltak, som både omfattet fylkeskommunale og statlige ansvarsområder.

Besøksadresse: Sjøgata 27, 8006 Bodø
Postadresse: Sjøgata 27, 8006 Bodø
Telefon: 75 54 86 00 | www.salten.no | e-post: regionradet@salten.no



Beiarn



Bodø



Fauske



Gildeskål



Håbmer
Hamarøy



Meløy



Rødøy



Saltdal



Steigen



Sørfold

Saltens innspill og prioriteringer fra SR-sak 10/21 og 35/21 finnes vedlagt (OBS! Her ligger også innbakt prioriteringer som gjelder statens ansvar, som ikke er aktuelle i denne runden).

Status for prosjekter og tiltak finnes i statusrapport til Fylkestinget desember 2024 (FT-sak 149-2024). Den finnes her: [Dokument 24/127719 - Statusrapportering regional transportplan - Nordland fylkeskommune](#). Se spesielt på dokumentet Rapportering RTP 2024.

Det er svært krevende å sette opp en total oversikt over hva som reelt oppnådd knyttet til alle innspillene fra Salten. Den enkelte kommune antas å ha relativt god oversikt over hvilke tiltak som er gjennomført eller under gjennomføring i sin kommune.

Generelt vil et innspill fra en samlet region stå sterkere enn enkeltinnspill. Likeledes vil en prioritering av de samme tiltakene over tid bidra til at disse har mulighet for å «rykke fram» i køen. Det anbefales derfor å ta utgangspunkt i tidligere vedtatte prioriteringer, men med en vurdering av om det er særskilte forhold som gjør at prioriteringene bør endres (f.eks. endring i næringsliv, transportbehov, e.l.).

Om selve innspillet fra kommunene til regionrådet:

Transportplan Nordland skal omhandle **fylkeskommunens ansvarsområder**, dvs. fylkesveg, fylkesvegferger, buss, hurtigbåt, med tilhørende infrastruktur og tjenestetilbud. Tiltak kan omhandle både **investeringer** og selve **tjenesteproduksjonen**.

Fylkeskommunen ber primært om innspill til konkrete prioriteringer, dvs. handlingsdelen til planen. Men det er også mulighet for å spille inn forslag til overordnede mål og strategier.

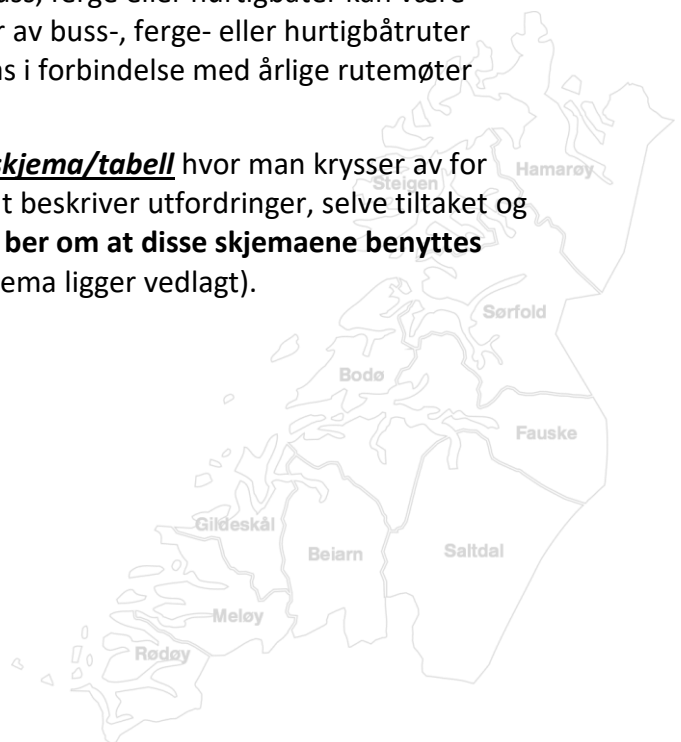
Større strukturelle endringer i tjenestetilbudet på buss, ferge eller hurtigbåter kan være aktuelle. Innspill til mindre endringer og tilpasninger av buss-, ferge- eller hurtigbåtruter hører imidlertid ikke inn i denne runden, men bør tas i forbindelse med årlige rutemøter eller jevnlig dialog med fylkeskommunen.

De ber i tillegg om at innspillene gis ved **bruk av et skjema/tabell** hvor man krysser av for transportform, tiltakstype og reguleringsstatus, samt beskriver utfordringer, selve tiltaket og forventede effekter. Dette skjema følger vedlagt. **Vi ber om at disse skjemaene benyttes også til innspill fra kommunene til Regionrådet** (skjema ligger vedlagt).

Med vennlig hilsen
Salten Regionråd

Per Gaute Pettersen (sign.)
Adm. nestleder

Besøksadresse: Sjøgata 27, 8006 Bodø
Postadresse: Sjøgata 27, 8006 Bodø
Telefon: 75 54 86 00 | www.salten.no | e-post: regionradet@salten.no



Beirarn



Bodø



Fauske



Gildeskål



Håbmer
Hamarøy



Meløy



Rødøy



Saltø



Steigen



Sørfold

Vedlegg:

- Vedlegg 1: Vedtak i SR-sak 10/21 (februar 2021) med innspill til planprogram for gjeldende Regional Transportplan.
- Vedlegg 2: Vedtak i SR-sak 35/21 (september 2021) med innspill til konkrete prosjekter for gjeldende Regional Transportplan
- Vedlegg 3: Styre-sak 21/22 (mars 2022) med høringsinnspill til ferdig plan.
- Vedlegg 4: Presentasjon fra Fylkesråd for samferdsel i møte 26. februar 2025.
- Vedlegg 5: Skjema for innspill av tiltak.



Besøksadresse: Sjøgata 27, 8006 Bodø
Postadresse: Sjøgata 27, 8006 Bodø
Telefon: 75 54 86 00 | www.salten.no | e-post: regionradet@salten.no



Beiarn



Bodø



Fauske



Gildeskål

Hábmer
Hamarøy

Meløy



Rødøy



Saltdal



Steigen



Sørfold



Utskrift fra møteprotokoll

Møte i: **Salten Regionråd**
Dato: **18. februar 2021**

Sak: **SR-sak 10/21**
Innspill til Regional Transportplan 2022-2033 for Nordland

Enstemmig vedtak:

Innledning

Nordland fylkeskommune har invitert kommuner og regionråd / interkommunale råd til å gi innspill til planprogrammet for Regional transportplan 2022-2033 (heretter kalt RTP).

Salten Regionråd har mottatt innspill fra kommunene, og leverer et samlet innspill til Nordland fylkeskommune. I tillegg ventes det at noen av kommunene leverer egne innspill.

Innspillet fra Salten Regionråd er basert på de nylig vedtatte Saltenstrategiene, tidligere vedtatte prinsipper for samferdselsprioriteringer og innspill til hhv. Nasjonal Transportplan og Regional Transportplan, øvrige utredninger og analyser, og ikke minst på innspillene fra kommunene i Salten fra januar 2020.

I henhold til bestillingen fra Nordland fylkeskommune er innspillet avgrenset til å gjelde hovedutfordringer på transportområdet, spesifikt de:

1. Viktigste transportbehovene i dag og i framtiden
2. Største utfordringene i dag og i framtiden
3. Viktigste utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene i framtiden

Innspillet inneholder således ikke konkrete prosjekter eller tiltak, med forutsetning om at det gis anledning til en ny innspillsrunde om dette i forbindelse med utarbeidelse av handlingsplan til høsten.

Kort om Salten

Salten består av de 10 kommunene Beiarn, Bodø, Fauske, Gildeskål, Hamarøy, Meløy, Rødøy, Saltdal, Steigen og Sørfold. Regionen har knapt 85.000 innbyggere og er fylkets og landsdelens mest folkerike region. Regionen er svært sammensatt både geografisk, demografisk og næringsmessig. Dette gjør at transport- og samferdselsbehov også er nokså ulike.

Geografisk er kystkommunene preget av øyer og fjorder som vanskeliggjør gode vegforbindelser, og som stiller krav til sjøtransport, ferge og hurtigbåtforbindelser - i tillegg til veg. I indre del av regionen er samferdsel primært basert på veg eller bane, med utfordringer i form av store avstander, regularitet, framkommelighet og sikkerhet – spesielt vinterstid.

Demografisk utgjør Bodø et tyngdepunkt med 62% av befolkningen, og byen har helt andre samferdselsutfordringer enn resten av regionen. Dette gjelder både kapasitet, kollektivløsninger og ikke minst knutepunktsfunksjoner både innenfor luftfart, jernbane, veg, ferge og hurtigbåt – både for person- og godstransport. Som administrasjons- og servicesenter og transportknutepunkt har Bodø nav-funksjoner for store deler av fylket og landsdelen.

Kommunene rundt Skjerstadvfjorden (Bodø, Fauske, Saltdal), sammen med Sørfold, utgjør 81% av befolkningen. Fauske har også viktige knutepunktsfunksjoner på veg og bane, og ikke minst i overgangen mellom disse. Fauskes senterfunksjon og bystruktur aktualiserer også nye samferdselsløsninger for selve tettstedet.

I søndre del av regionen utgjør Meløy et tyngdepunkt med samhandling mot nabokommunene Rødøy og Gildeskål. Gildeskål har samtidig en sterk knytning til Bodø, mens Rødøy også samhandler sørover mot Helgeland. I Beiarn og nordre del av Salten (Hamarøy og Steigen) er det store avstander både internt, til nabokommuner og til regionsenter. Hamarøy samhandler også mot naboregioner i nord og vest.

Mens Bodø og i noen grad Fauske har bymessige problemstillinger knyttet til kapasitet, kø og kollektivløsninger, preges de øvrige kommunene (og også store deler av Bodø og Fauske) primært av spredt befolkning og store avstander både internt til kommunesenter og til regionsenter.

Næringsmessig er det store variasjoner, med sterke industrimiljøer i Meløy, Sørfold, Saltdal, Fauske, Bodø og også i Hamarøy. Disse har varierende godstransportbehov langs vei, sjø og bane, og flere aktører benytter private eller offentlige industrikaier med potensial som knutepunkt for sjøtransport til/fra regionen.

Marine næringer (både oppdrett og fiskeri) er representert i praktisk talt hele regionen, men særlig i ytre del av regionen. Lakseslakterier med stort og økende transportbehov på vei finnes i Steigen og Gildeskål, mens fiskerier stiller krav til gode fiskerihavner.

Av transportkrevende produksjonsnæringer for øvrig, nevnes eksisterende og framtidige mineralnæringer, næringsmiddel, trevirke, nye muligheter innenfor vareproduserende industri, og ikke minst reiseliv. På toppen av dette kommer transport av dagligvare-, forbruks-, bygge- og investeringsvarer, renovasjon, post, etc. En svært stor andel av transportarbeidet i Salten er transitt gjennom regionen, langs E6, RV77, RV80 og Fv17, med ferge til/fra Lofoten, med jernbane til/fra Bodø og Fauske og med fly.

Saltenstrategier og prioriteringer

Salten Regionråd har nylig vedtatt Saltenstrategier for 2020-2024, med tre fokusområder:

1. Attraktivitet: bolyst og identitet,
2. Bærekraftig nærings- og samfunnsutvikling
3. Infrastruktur og kommunikasjon.

Infrastruktur og kommunikasjon er en viktig driver for de to øvrige fokusområdene, og innebærer å forsterke naturlige BAS-områder i Salten, videreutvikle infrastruktur og smarte kommunikasjonsløsninger, utvikle Bodø som regionsenter og utvikle transportknutepunktene Bodø og Fauske. Salten Regionråd har etablert prosjektet Samferdsel i Salten som bl.a. skal følge opp dette fokusområdet.

I tidligere prioriteringer til Nasjonal Transportplan, har Salten Regionråd definert følgende prinsipper for prioritering av samferdselsprosjekter:

1. Liv, helse og samfunnssikkerhet: Dette innebærer vedlikehold og opprusting av ulykkesbelastete og rasutsatte strekninger, kritiske strekninger med tanke på beredskap og samfunnssikkerhet, samt gode løsninger for myke trafikanter.
2. Verdiskaping: Dette innebærer transportløsninger som muliggjør utnyttelse av råvarer som fisk, vannkraft, mineraler mm. Slike næringer er bærebjelken i bosettingsmønsteret i Salten, og danner livsgrunnlaget for mange kommuner. Det betyr også at dersom nye store næringsetableringer kommer, må en kunne endre samferdselsprioriteringene for imøtekomme nye behov. Også for reiselivsnæringen er samferdsel en viktig rammebetingelse for vekst, innovasjon og lønnsomhet. Tilgjengelighet er en avgjørende faktor for økt verdiskaping. Gode tilbud til besøkende er også gode tilbud til lokalbefolkningen, og bidrar til et spredt bosettingsmønster i Salten.
3. Klima og miljø: Dette innebærer at transportsektoren må ta sin del av ansvaret for å redusere utslipp. I tillegg kan regionens avstandsulemper bli større dersom våre transportløsninger ikke har et tilfredsstillende miljøavtrykk. Det bør derfor skje en overgang fra veg til bane/sjø, mer miljøvennlige energiformer (elektrisitet, gass eller hydrogen), og mer bruk av kollektiv, gang og sykling.
4. Bo-, arbeids- og serviceregion (BAS-regioner): Dette innebærer kommunikasjonsløsninger som muliggjør regionforstørring og bedre tilgang til arbeidsplasser (pendling) og servicefunksjoner. Dette har betydning for rekruttering av tokarrierefamilier, bolyst og livskvalitet generelt. I BAS-begrepet inngår også mulighet for tjenester og opplevelser både på dag- og kveldstid, samt tilgang til knutepunktsfunksjoner i regionsenteret – herunder også ukependling.
5. Fritid: Dette innebærer tilgang til fritidsboliger, utfartsområder m.m., med betydning for bolyst, folkehelse og livskvalitet, og også for utvikling av lokalt næringsliv.

Viktigste transportbehov

Saltens transportbehov er knyttet til:

1. Mobilitet av mennesker internt i regionen

Dette innebærer transport både til/fra regionsenter og knutepunkt, innenfor naturlige BAS-regioner og internt i egen kommune.

Bodøs rolle som regionsenter genererer reiser knyttet til arbeid, utdanning, helsetjenester, andre offentlige tjenester, handel og service, samt kultur- og idrettsopplevelser. Når funksjoner av stor betydning for folks arbeid, helse og velferd sentraliseres, må utformingen av samferdselssystemet i større grad ta hensyn til dette.

Arbeidspendling er en del av dette, og rundt 1250 personer pendler fra resten av Salten til Bodø på dag- eller ukesbasis. I tillegg kommer studenter og elever som reiser til/fra Bodø daglig eller ukentlig. Dette utgjør behov for transport både daglig og spesielt i helger. Hovedsakelig foregår dette med buss, hurtigbåt eller tog, i tillegg til egen bil.

Salten har flere BAS-regioner hvor folk pendler daglig eller på ukesbasis mellom kommunene. Totalt pendler ca. 3200 personer internt i Salten. Aksen Bodø-Fauske-Saltdal-Sørfold er den største BAS-regionen, med ca. 2100 pendlere, hvorav 834 er mellom de tre indre Salten-kommunene, og resten til/fra Bodø. Fauske er en utpreget bostedskommune hvor mer enn 1200 pendler ut til resten av Salten, dvs. $\frac{1}{4}$ av egen arbeidsstokk.

Rundt Meløy er det om lag 200 personer som pendler til/fra Gildeskål og Rødøy. I hele aksen Rødøy-Meløy-Gildeskål-Beiarn-Bodø er det rundt 700 pendlere, hvorav ca. 300 pendler inn til Bodø.

Avstander i nordre del av regionen gir en noe svakere BAS-region, men 70-80 personer pendler mellom disse kommunene¹. Hele aksen Bodø – Steigen – Hamarøy har rundt 200 pendlere. I tillegg er det noe pendling mellom indre Salten og de to nordligste kommunene.

Velfungerende BAS-regioner er avhengig av gode samferdselsløsninger, både i form av vegforbindelser og transporttjenester (kollektiv på veg, sjø og bane). Agendatoget er en svært viktig faktor for BAS-regionen langs Skjerstadvfjorden.

2. Mobilitet innenfor egen kommune

Dette innebærer på den ene siden transport av innbyggere til arbeidsplass, skole, offentlig service, private tjenester, kultur- og idrett, fritids- og besøksreiser for øvrig. Dette gjelder både arbeidstakere, skoleelever, ungdom og en voksende gruppe eldre eller personer uten egen bil. En fortsatt sentralisering av tjenester både regionalt og innad i kommunene (helse, skole, post, politi, NAV, butikk, etc.) øker behovet for mobilitet. Videre ønsker kommunene å fremme bolyst gjennom å kunne samle befolkning, og spesielt ungdom, til aktiviteter og tilbud på ettermiddags- og kveldstid. Dette er en gruppe uten kjøretøy, og avstandene kan være for lange for sykkel eller gange.

En annen side ved mobilitetsbehov innenfor kommunen, er leveranse av kommunale og andre offentlige tjenester hjem til beboerne. Dette gjelder særlig utøvelse av kommunale tjenester innenfor helse og omsorg. En aldrende befolkning kombinert med at eldre og pleietrengende bor lenger hjemme, gir behov for å nå ut til disse beboerne. Også andre offentlige tjenester som post, brannvern, politi, veterinær, osv. vil ha samme type behov.

Kommunene vil her ha ulike behov, basert på tettsteds- og tjenestestruktur, men også med hensyn til geografi. F.eks. vil de mest utpregede øykommunene ha større utfordringer knyttet til båt- og fergeforbindelser.

3. Mobilitet av mennesker inn og ut av regionen, gjennom viktige knutepunkt og transportårer

Bodøs rolle som fylkeshovedstad, landsdelssenter, universitetsby, handelssenter og lokaliseringssted for større offentlige og private virksomheter genererer stor trafikk.

¹ NB! Tall fra 2019. Her antas det å være endringer etter kommunesammenslåing i Hamarøy og flytting av lakseslakteri fra Hamarøy til Steigen.

Salten har tett på 3.000 pendlere ut av regionen, og ca. 2.500 pendlere inn. I tillegg kommer studenter som studerer i Bodø eller utenfor regionen, yrkesreiser inn/ut av regionen, besøk til sykehus, lege, annen service, handel, kultur/idrett, ferie-/fritidsreiser osv. På toppen av dette kommer turister/reiseliv.

Dette gir behov for gode transportløsninger fra knutepunkt i form av flyruter, togruter og lengre hurtigbåt- og bussruter mot naboregioner. I tillegg gode veiforbindelser inn og ut av regionen. Realisering av nye Bodø lufthavn er avgjørende for regionen, samt den rollen Bodø har som knutepunkt for flytrafikk i fylket og landsdelen, og for nasjonale og internasjonale ruter. Også togtilbudet inn/ut av regionen er av stor betydning.

I et regionalt perspektiv innebærer dette også behov for tilgang til knutepunkt (hovedsakelig Bodø og Fauske), og til de store transportsystemene ut av regionen. Utfordringer her er korrespondanse mellom regionale ruter og ruter inn/ut av regionen, samt tilrettelegging i knutepunkt og transport mellom terminaler (tog-fly-buss-hurtigbåt-ferge).

For reiselivet er det i tillegg behov knyttet til tilrettelegging, informasjon og forutsigbarhet.

4. Transport av innsatsfaktorer og varer produsert i Salten og ut til markedet.

En viktig bærebjelke for næringsutvikling i Salten, er utnyttelse av råvarer som fisk og andre marine produkter, vannkraft, mineraler, skog, m.m. Flere av de store vareproduserende aktørene har egne transportsystemer i form av sjøtransport fra egen kai, mens en stor del også krever gode vegforbindelser enten hele veien ut av regionen eller til knutepunkt i form av jernbane eller havn. Det er ventet en stor vekst innenfor tradisjonelt oppdrett, samtidig som nye arter og alger er på tur opp.

Transportutfordringer er ofte knyttet til fylkesveier med dårlig standard, fergeforbindelser med lav kapasitet eller forbindelser med dårlig regularitet. Dette gjelder spesielt vinterstid (fjelloverganger, innstilte ferger osv.). Det er også viktig for regionen å ha et godt tilbud for transport av gods kystvegen med hurtigbåt.

Nye store næringsetableringer, vil kunne ha behov for ny infrastruktur. Også nye transportmønstre med overføring fra vei til bane og sjø, og eventuelt også fly vurderes fortløpende, og kan kreve nye løsninger og infrastruktur. Dette gjelder særlig innenfor marin sektor.

Det vises for øvrig til tidligere utredninger i form av rapporten «Fra kyst til marked» (2015) og «Nærings- og godsstrømsanalyse - Nordland» (2018).

5. Transport av gods til, fra og gjennom Salten.

Transport av «ordinært gods» (dagligvarer, byggevarer, investeringsvarer, post, avfall etc.) til og fra regionen utgjør nok de største gruppene av godstransport. For regionen er det en styrke å ha god tilgang til denne typen transport, med tanke på leveringssikkerhet, leveringstid, kostnad, tilgjengelighet, samt kombinasjon i forhold til uttransport av egne varer (f.eks. fisk på tog).

De gjennomgående transportårene i form av jernbane, E6, Rv80, Rv77, fergeforbindelser og Fv17 er her avgjørende for gode transportløsninger. Langs alle disse transportårene er det utfordringer knyttet til spesielt framkommelighet, sikkerhet og regularitet. På jernbanen er det dessuten utfordringer knyttet til kapasitet og framføringstid.

Bodø og Fauske er viktige knutepunkt, som må utvikles i takt med økning i transport. Dette gjelder både tilførselsveier, terminalutvikling og –sammenkobling, og planlegging av byutvikling i forhold til tungtransport.

Det vises for øvrig til tidligere utredninger i form av rapporten «Fra kyst til marked» (2015) og «Nærings- og godsstrømsanalyse - Nordland» (2018).

Største utfordringer

Med hovedfokus på utfordringer knyttet til Regional Transportplan (og med tilsvarende mindre fokus på Nasjonal Transportplan), kan de største utfordringene finnes innenfor følgende områder:

1. Liv, helse og samfunnssikkerhet

Dette har høyest prioritert i Salten, og har betydning for de fleste transportformer. Dette innebærer bl.a.:

- Redusere og forbygge ulykker gjennom heving av vegstandard (både fylkes- og riksvei), sikring mot ras, tunnelstandard, samt sikker drift både på veg og sjø (inkl. anløp).
- Framkommelighet, både i form av generell vegstandard, drift og vedlikehold, samt regularitet på fjelloverganger og sjøverts samband.
- Tilrettelegging for myke trafikanter, herunder også skolebarn, gjennom utbygging av gang- og sykkelveinett (særlig i sentrum og langs fylkesveiene), gatelys, samt tilrettelegging i form av miljøgate (mindre sentra) eller større vegomlegging (Fauske).
- Mobildekning på utsatte områder som tunneler og fjelloverganger.
- Unngå at sivil beredskap rammes av nedjusterte krav til vegdrift/vegvedlikehold og fergedrift/frekvens. Reduksjon i anbudenes krav til regularitet, frekvens og oppetid, bør gjennomgå ROS-analyser hvor det tas hensyn til beredskap.

2. Gode kollektivløsninger

Kollektivløsninger og mobilitet har betydning for å understøtte Saltenstrategienes fokus på attraktivitet - bolyst og identitet, samt bærekraftig nærings- og samfunnsutvikling.

Behovene i Salten er ulike:

- Bodø – og i noen grad Fauske – har både potensial og behov for å overføre mer av privatbilismen til kollektive løsninger.
- I de øvrige kommunene med spredt bebyggelse og lengre avstander, handler kollektivtransporten mer om mobilitet og tilgjengelighet til tjenester, spesielt i grupper som ikke har tilgang til egen bil.

- I områder med manglende eller dårlige vegforbindelser vil kollektivtilbudet på sjø være avgjørende.
- Gode kollektivtilbud bidrar til å bygge større, bedre og sterkere BAS-regioner både internt i kommuner og mellom kommuner.
- Gode kollektivtilbud har også betydning for reiselivsutvikling, spesielt i områder hvor sjøverts transport er avgjørende.

Viktige momenter knyttet til kollektivløsninger:

- Behovstilpasning, nye modeller og smartere kollektivløsninger i tynt befolkede områder: Dette innebærer mer fleksible løsninger med mindre kjøretøy og bestillingsruter («mobility on demand»), bedre tilpasset grupper av befolkningen som ikke har bil (ungdom og eldre). Dette er grupper som trenger å nå offentlige kontorer, servicetilbud og fritidstilbud. Samtidig kan det være en viktig forutsetning for å ha et sosialt liv utenfor hjemmet, treffe kjente og bidra til bolyst og økt folkehelse. Nye løsninger basert også på båt og/eller autonome kjøretøy kan være aktuelt.
- Videre utbygging av kollektivtilbudet i de største tettstedene. Dette innebærer bl.a. å videreføre den gode utviklingen i Bodø, og å se på realisering av en bedre kollektivløsning for tettstedet Fauske.
- Fortsatt styrking av den største pendleraksen i Salten (Bodø-Fauske/Sørfold-Saltdal). Dette innebærer utvikling av Saltenpendelen med tilpassede ruter og økt frekvens (bl.a. til Rognan), samordning/korrespondanse med øvrig fylkeskommunal kollektivtransport (buss) slik at disse utfyller hverandre, og parkerings- og mobilitetsstrategi rundt stasjonene.
- Generelt fokus på koordinering mellom transportformer for kollektiv, frekvens og regularitet, og ikke minst forutsigbarhet. Bostedsvalg eller næringsvirksomhet (f.eks. reiseliv) som baserer seg på et fungerende kollektivtilbud, er avhengig av at dette er forutsigbart og sikkert over tid.
- Prisnivå på kollektivtrafikken, både mht. buss, ferge og hurtigbåt. I diskusjonen rundt reduksjon av fergepriser, bør man også se på prisnivået på hurtigbåt.

3. Generell heving av vegstandard

Dette gjelder gjennomgående både for riksveier og fylkesveier. Spesielt på fylkesveiene er det et stort vedlikeholdsetterslep, og behov for forbedring av standard/større utbedringer – særlig på strekninger med stor betydning for næringstransport. Dette berører flere deler av fylkesveinettet, og spesielt der det foregår transport av marine produkter eller industrivarer. Dette har betydning både for framkommelighet generelt, sikkerhet/ulykker, transporttid og regularitet.

4. Miljøvennlige transportløsninger

Det grønne skiftet skaper både krav til mindre utslipp og muligheter for nye energiformer i transportsektoren. I tillegg til en generell forpliktelse til å redusere utslipp, vil mangel på tidsriktige og miljøvennlige transportløsninger kunne øke regionens avstandsulemper i

form av f.eks. avgifter. Regjeringens nye handlingsplan for fossilfri kollektivtransport innen 2025 er ambisiøs, og må følges opp også regionalt. Ny teknologi utvikles raskt, og regionen har mulighet til å være langt fremme i denne utviklingen, slik at vi kan dra nytte både av bedre transportløsninger og en parallell industriutvikling.

Konkret gjelder dette:

- Sjøtransport – herunder ferger og hurtigbåter – som er en av de største utslippskildene i kystkommunene. Nye Vestfjordferger er allerede bestemt å skulle være utslippsfri (sannsynligvis med hydrogen), mens riksvegsamband inn/ut av Hamarøy i nord blir elektrifisert. For øvrige ferge- og hurtigbåtsamband må nye energiformer utredes, forberedes og innføres.
- Busstransport: I Bodø innføres nå elektriske busser. Det vil være behov for å finne nye driftsformer også for eventuelle «bybusser» på Fauske, samt regionbusser, og eventuelt i kombinasjon med nye kollektivmodeller.
- Nordlandsbanen drives i dag på diesel, og det må settes fart i utredning og realisering av et energiskifte, enten til elektrisitet eller hydrogen. Hvis ikke vil banens konkurransekraft og miljøprofil være kraftig redusert. Dette har betydning både for gods- og persontransport, herunder den viktige Saltenpendelen. Salten Regionråd ønsker at Saltenpendelen kan være pilotprosjekt for hydrogendrift på Nordlandsbanen.
- Luftfarten er av stor betydning for regionen generelt, og for Bodø spesielt. Utvikling av et senter for grønn luftfart, og uttesting av nye løsninger – i første omgang for det regionale rutenettet (basert på hydrogen eller el) har prioritet.
- El-bil som i dag har liten utbredelse i distriktskommuner. Dette skyldes lange avstander og manglende infrastruktur for lading. Dette vil på sikt kunne bli en ulempe for distriktskommunene, både for egne innbyggere og for reiseliv. Det bør sees på støtte- eller kompensasjonsordninger for å etablere ladeinfrastruktur i hele regionen/fylket.
- Tungtrafikk langs veg er i liten grad egnet for elektrisk framføring, men flere aktører baserer seg på hydrogendrift. Infrastruktur for fylling vil være en viktig prioritet for å understøtte en slik utvikling.

Generelt ligger det til rette for både uttesting av nye løsninger og etablering av infrastruktur for fossilfrie løsninger for fly, bane, sjø og vei i transportknutepunktene Bodø og Fauske. Videre har regionen gode forutsetninger for leveranse og produksjon av både elektrisitet og hydrogen, samt eventuell batteriproduksjon.

Jobben med infrastruktur og etablering av «grønne korridorer» (med lade- og fyllemuligheter) blir en viktig utfordring hvor kommuner, regioner, fylkeskommuner, industri- og transportaktører og næringsliv for øvrig må jobbe på lag.

5. By- og tettstedsutvikling

By- og tettstedsutvikling har stor betydning for å fremme attraktivitet - bolyst og identitet, samt bærekraftig nærings- og samfunnsutvikling. Det er et gjensidig avhengighetsforhold mellom transportutvikling og by-/tettstedsutvikling.

- I Bodø er denne sammenhengen tydelig, gjennom gjennomføring av vegpakken(e), etablering av ny lufthavn og ny bydel med ny riksvegadkomst, samt terminalutvikling

for jernbane og sjø. Bodø har gjennomført en byanalyse og konseptvalgutredning for Ny by Bodø, deltar i prosjektet Smartere transport Bodø og i nettverk for bærekraftige regionbyer, samt utarbeider en bylogistikkplan og en ny masterplan for havn. De to store prosjektene knyttet til ny lufthavn med riksvegadkomst og Bypakke fase II har derfor prioritet. Likeledes utvikling av infrastruktur for bedre samspill mellom jernbane, sjø og vei.

- Fauske har potensial for en sentrumsutvikling som samspiller bedre med transportutfordringene. Fauske har deltatt i prosjektet «Småby i Nord» med forslag til tiltak for oppfølging, og har fått fram utredninger og planer rundt både kollektivtrafikk, trafikk-sikkerhet, sykkel, sikkerhet og beredskap, og ikke minst omlegging av E6/Rv80 utenfor sentrum. Utvikling og arealdisponering til både næring og bolig avhenger sterkt av transportløsninger i og rundt tettstedet. Det er behov for å se utredninger og planer i sammenheng, med involvering fra både fylkesnivået og stat.
- Sentrums- eller tettstedsutvikling foregår også i andre kommuner, både i form av fysisk utforming, men også i form av bedre kommunikasjon mellom de ulike bygdene og kommunesenteret. Meløy er et eksempel på dette. Her vil transportinfrastruktur, både i form av fysiske og tjenestemessige løsninger være viktige forutsetninger.

Viktigste utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene

Mange av de viktigste forutsetningene er nevnt indirekte i teksten ovenfor, og nevnes derfor bare kort her:

- Sentralisering: Det skjer en gjennomgående sentralisering av spesielt offentlige tjenester, innenfor helse, tannhelse, eldreomsorg, skole, politi, rettsvesen, NAV, osv. Dette skjer både internt i kommunene, i fylket (f.eks. videregående skoler) og innenfor statlig sektor. Dette bidrar indirekte til økt transport, gjennom at flere må pendle i jobb- eller skolesammenheng, eller reise lengre for å oppsøke offentlige (og private) tjenestetilbud. Dette har igjen betydning for transportbehovet.
- Lokal sentralisering og knutepunktsutvikling: I tillegg til forrige punkt, har flere kommuner fokus på å få til lokale/regionale sentra og knutepunkt (ofte i kommunesenteret) som kan ha en viss tyngde innenfor tjenestetilbud og opplevelser, samt en viss attraksjonskraft for å rekruttere og holde på folk. Dette har betydning for transportstrukturen internt i kommunen, og på sikt også mot resten av regionen. Spesielt transportløsninger for unge/ungdom har økende betydning i dette perspektivet.
- Miljø/det grønne skiftet: Krav til nye energiformer er behørig beskrevet ovenfor.
- Endret befolkning og bosettingsstruktur: Befolkningen, spesielt i distriktet, blir gjennomgående eldre og lever lengre. Dette er grupper som vil ha andre transportbehov (mer tilpasset), som kanskje krever nye smarte kollektivløsninger. Det er også en generell befolkningsnedgang i distriktskommunene, som på sikt utgjør et tynnere grunnlag for transportløsninger. Igjen kaller dette på nye/smarte/individuelle/mer tilpassede

løsninger spesielt på kollektivtrafikk. Samtidig er det viktig å understreke kollektivtilbudets betydning for å faktisk kunne skape bolyst og vekst slik at man kan rekruttere og holde på folk.

- Næringsutvikling, nye næringer og nytt næringsliv: Ny næringsvirksomhet vil påvirke både transportbehovet og –mulighetene. Konkret skjer det i Salten en økning i produksjon av laks og andre marine produkter, spesielt knyttet til lakseslakteriene. Dette skaper behov for oppgradering av veger og fergeforbindelser, og kan også gi mulighet for nye løsninger basert på sjø, jernbane og kanskje også fly. Andre og til dels store etableringer diskuteres stadig, og kan utløse store transportbehov, både i form av gods- og persontransport. Slike virksomheter har avgjørende betydning for vekst og utvikling av regionen, og det er viktig at dette understøttes med sikre, effektive og miljøriktige transportløsninger.
- Reiseliv og turisme: Til tross for store utfordringer som følge av Covid-19 pandemien, er det forventet at reiseliv og turisme i framtiden vil vokse, også utover sommerseongen. Dette som resultat av både destinasjons- og attraksjonsutvikling, samt nye reisemønstre og satsing på bærekraftig reiseliv og opplevelser. Dette vil igjen skape transportbehov. Også den økende oppmerksomheten for Bodø og Salten gjennom bl.a. Kulturhovedstadsprosjektet forventes å gi effekter innenfor transportbehov.



Utskrift fra møteprotokoll

Møte i: Salten Regionråd

Dato: 17. september 2021

Sak: SR-sak 35/21

Regional Transportplan for Nordland 2022-2033 – innspill til konkrete prosjekter

Enstemmig vedtak:

Salten Regionråd viser til brev fra Nordland fylkeskommune av 21.04.2021 med invitasjon til å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet til RTP 2022-2033 («Oppdrag 2»).

Salten Regionråd er et politisk samarbeid mellom de ti kommunene i Salten; Beiarn, Bodø, Fauske, Gildeskål, Hamarøy, Meløy, Rødøy, Saltdal, Steigen og Sørfold. Regionen har knapt 85.000 innbyggere og er fylkets og landsdelens mest folkerike region.

Salten Regionråd fastholder i hovedsak tidligere prioriteringer, og gir følgende innspill til konkrete prosjekter til Regional Transportplan 2022-2033:

1 Fylkesveger – større tiltak

- 1) Fv 17 Ørnes – Glomfjord
- 2) Fv 838 Skaugvoll – Sund
- 3) Fv 835 Mortenstrand – Bogøy
- 4) Fv 813 Utbedringer Beiarfjellet nedre del
- 5) Fv 812 Punktutbedring av Tuv – Saltdalslia (porteføljestyling)
- 6) Fv 834 Festvåg – Valvikdalen
- 7) Fv 7470 Straumsnes – Fridalen
- 8) Fv 515 Nerauran – Øksengård
- 9) Fv 17 Kryssing av Holandsfjorden

Disse prosjektene utdypes i egne skjema iht. fylkeskommunens bestilling.

I tillegg til disse prosjektene, støtter Salten Regionråd prosjekter i Salten som anses som allerede vedtatte og/eller bundne. Dette gjelder:

- Fv 825 Bru til Engeløya
- Fv 834 Mælen rundkjøring, Rønvikkrysset og Nordstrandvegen, som del av Bypakke Bodø 2.
- Fv 554 Støvset – Breivik, som en del av statlige tilskudd i 2020
- Fv 834 Løp – Festvåg, som en del av statlige tilskudd 2021

Salten Regionråd forventer videre at fylkeskommunen som vegeier ivaretar og prioriterer:

- Nødvendig oppgradering av tunneler i henhold til Tunnelforskriften
- Nødvendig oppgradering og vedlikehold av bruer iht. faglig vurdering
- Nødvendig rassikring på utsatte strekninger, iht. faglig vurdering
- Nødvendig oppgradering og vedlikehold av fergeleier iht. behov
- Generelt vedlikehold av vegnettet mht asfaltering, rekkverk, veglys og øvrige sikkerhetstiltak.

Salten Regionråd anmoder om at fylkeskommunen jobber for mobildekning langs fylkesveger og i tunneler.

Salten Regionråd ber om at fylkeskommunen tar initiativ til en utredning sammen med Salten og Helgeland om en helhetlig oppgradering av Fv 17 som en viktig veg for næringslivet langs kysten, som turiststrekning og som alternativ transportåre ved hendelser/stengning av E6.

2. Fylkesveg – øvrige strekninger for utbedringer:

I tillegg til prosjektene overfor, spiller Regionrådet øvrige strekninger kommunevis og i uprioritert rekkefølge. Det vises til innspill fra hver enkelt kommune for detaljer:

- Beiarn kommune:
 - Fv 813 Beiarn, alt. 2 øvre del
 - Fv 7454 Trones - Leiråmo
 - Fv 74546 Punktutbedring Kvæl - Tvervik
 - Fv 7456 Storjordmoen - Trones
 - Fv 7454 Storjord X Fv 813 Trones
 - Fv 7452 Kvæl X - Fv 813 Vold bru
- Bodø kommune:
 - Fv 7492 Jernbaneundergang Bertnes
 - Fv 7492 Soløyvannsvegen
- Fauske kommune:
 - Fv 830 Finneid – Sulitjelma
 - Fv 7472 Nordvika – Kosmoen
- Gildeskål kommune:
 - Fv 7438 over Sandhornøya: Oppgradering
 - Fv 17: Generelt utbedring av dekke og bæreevne
 - Fv4474 Forstranda: Fast dekke og grøfter
 - Fv 7442 Skålsvik - Ertenvåg: Bæreevne og dekke
- Hamarøy kommune:
 - Fv 81 Ulvsvåg – Oppeid – Skutvik: Generell opprustning
 - Fv 7526 Bru Finnøy – Ness
 - Fv 7532 Helland - Hamlot: Asfalt
 - Fv 7528 Buvågvegen: Utbedring ifm. reiselivsatsing
 - Fv 7530 til Tranøy: Oppgradering ifm. reiseliv

- Fv 7534 Korsnes-Boghøgda: Asfalt
 - Fv 7536 Drag-Hellandsberg: Fortau og holdeplasser
- Meløy kommune:
 - Fv17 Kilvik - Halså: Tverrtunnel til Bjævangsfjord og oppgradering Fv 7420 Halså-Engavågen
- Rødøy kommune:
 - Fv 7414/7418 Kryssing av sundet Gjerøy-Rangsund (fylling)
 - Fv 7408 Segelforvegen: Asfalt
- Saltdal kommune:
 - Kommunal veg fra Rv77-Skauti gjøres om til Fylkesveg.
- Steigen kommune:
 - Fv 7512 Botn-Hellnessund: Oppgradering

3. Fergesamband

Salten Regionråd prioriterer følgende tiltak på fergesamband:

- 1) Fornyelse av fergemateriell Fv 17 Ågskaret – Forøy og Jektvik – Kilboghavn, samt i Meløybassenget.
- 2) Utbedring av fergeleie Sør-Arnøy.
- 3) Utvidelse av fergesambandet Fv 81 Svolvær – Skutvik som helårstilbud og økt frekvens på sommeren.
- 4) Etablering av en fergeforbindelse Sør-Arnøy og Bodø for transport av laks.
- 5) Økt frekvens på ferge Misten – Kjerringøy.

Salten Regionråd ber om at framtidige anbudsutlysninger stiller strengere krav til fergestandard, særlig med tanke på miljø, herunder fossilfritt drivstoff, men også driftssikkerhet.

4. Gang- og sykkelveger / myke trafikanter

Salten Regionråd prioriterer følgende prosjekter for gang- og sykkelveger / for myke trafikanter:

- 1) Fv 17 G/S-veg Saltstraumen – Godøy
- 2) Fv 81 G/S-veg Oppeid - Presteid
- 3) Fv 17 G/S-veg Dalen – Høgseth (Reipå)
- 4) Fv 838 Innbyr sentrum: G/S-veg, gangveg og fartsdempere
- 5) Fv 834 G/S-veg Løpsmark – Myklebostad – Kløkstad
- 6) Fv 7470 Valnesfjord: Jernbaneundergang Helskog - utvidelse
- 7) Fv 5736 G/S-veg Hellandsvegen mellom industrikai og TQC fabrikk
- 8) Fv 835 G/S-veg Nordfold havn – kryss Fv 7508.
- 9) Fv 7470 G/S-veg Stemlandsvingen – Valnesfjord Skole
- 10) Rv 80 G/S-veg Klungset – Røvika
- 11) Fv 7466 Røklund: G/S-veg forlengelse fra Lillealmenningen til Røklundsenteret
- 12) Fv 7526 Innhavet: G/S-veg forbi industriområde

- 13) Fv 81 Oppeid sentrum: Miljøgate
- 14) Fv 7464 Rønningen - Nerauran: G/S-veg inkl. bru over jernbanen.
- 15) Fv 830 Sulitjelma: G7S-veg i tilknytning til ny butikk
- 16) E6 Fauske: Rundkjøring E6/Terminalvegen og fortau i Terminalvegen, samt sikker kryssing av E6 Jernbanegata ved Buengata.
- 17) E6 G/S-veg Fauske camping – Leivsethøgda
- 18) Fv 7230 Tranøy: Fortau gjennom sentrum
- 19) Rv 827 Drag: Miljøgate og G/S-veg
- 20) Fv 827 Mårnes: G/S-veg
- 21) Fv 7564 Halsmoen – Rognan: G/S-veg
- 22) Fv 7520 G/S-veg krysset Røssøyvegen - Laskestad - Engeløyvegen
- 23) Fv 7514 G/S-veg fra kryss Fv 835 til Sommarnesvegen

Generelt vektlegger Salten Regionråd at vegeier prioriterer vinterdrift på G/S-veger.

5. Kollektivtransport

Salten Regionråd prioriterer følgende tiltak på kollektivtransport:

- 1) Etablering av ny flyplass i Bodø, og opprettholde Bodø som et viktig knutepunkt i det framtidige rutenettet på fly.
- 2) Videreutvikling av Saltenpendelen gjennom flere avganger, økt frekvens og bedre tilpassede ruter, komfort og nettdekning, samt nødvendig infrastruktur i form av bl.a. ERTMS og krysningsspor.
- 3) Utvikling av nye og mer fleksible former for kollektivtransport i distriktene, både land- og sjøbasert. Herunder også bidra til å tilrettelegge for sentrums- og tettstedsutvikling og fleksibel tjenesteinfrastruktur i de minste kommunene, f.eks. i form av bestillings-/tilkallingsruter.
- 4) Igangsette konkret prosjekt for utvikling av et bedre kollektivtilbud internt i Fauske sentrum - kollektivplan.
- 5) Samordning av ruter og billettsystem mellom statlige og fylkeskommunale kollektivløsninger.
- 6) Forbedring av infrastruktur for hurtigbåter i Bodø (samle passasjer- og godshåndtering, samt bunkring) og Skutvik (godshåndtering, venterom og fasiliteter).
- 7) Oppgradering/etablering av bussholdeplasser langs E6 (Sørfold/Straumen, Ulvsvåg), Rv 827 og Fv 81 (Skutvik, Oppeid, Presteid, Hamsun)

I tillegg til dette, har kommunene forslag til opprettelse eller justering av konkrete kollektivruter (buss, båt/ferge, tog), som oversendes fylkeskommunen.

6. Fiskerihavner og farleder

Salten Regionråd prioriterer følgende prosjekter innenfor fiskerihavner og farleder:

- 1) Steigen: Utbedring av innseiling til Vikstraumen (fjerning av grunne ved Vikskjæret i innseiling Flagsundet – Bogøy).

- 2) Hamarøy: Videreutvikling av Skutvik og Korsnes fiskerihavner for større kapasitet til fiskebåter med hjemmehavn og mulighet for lagring av utstyr nær kaia.
- 3) Bodø: Fiskerihavna i Bodø har behov for utvidelse av kaianlegg med tilhørende fasiliteter for yrkesfiskere, for å ivareta driftsbehov nå og i fremtiden.
- 4) Meløy: Utbedringer/tilrettelegging ved Reipå havn for nyetableringer. Avklaring av trekai på Bolga havn.

7. Riksveger

Salten Regionråd opprettholder tidligere prioriteringer innenfor riksveger (ref. innspill til Nasjonal Transportplan – NTP):

- 1) E6 Sørfoldtunnelene
- 2) E6 Ulsvågskaret og Kråkmo sør
- 3) Prosjekt «Fra bru til bru», herunder Rv 80 Sandvika – Sagelva, og hele strekningen Hundstadmoen – Fauske, inkl. omlegging av Rv 80 og E6 utenfor Fauske.
- 4) E6 Sørrelva - Borkamo

I tillegg peker Salten Regionråd på behovet for:

- En oppfølging av KVV for E6 Mørsvikbotn – Ballangen fra 2012, for en generell oppgradering av flaskehalser på strekningen.
- En helhetlig utredning av strekningen E6 Fauske – Rognan, i form av en KVV.

8. Jernbane

Salten Regionråd opprettholder i hovedsak tidligere prioriteringer innenfor jernbane (ref. innspill til Nasjonal Transportplan – NTP):

- 1) Ferdigstille ERTMS innen 2022
- 2) Nye krysningsspor, herunder:
 - Flere og lengre krysningsspor i nordre del av banen, for å tilrettelegge for økt godstrafikk
 - Flere korte krysningsspor i Salten for optimalisering av ruter og utvidelse av frekvens på Saltenpendelen, herunder utredning/planlegging av krysningsspor Støver, Valnesfjord og Setså.
- 3) Ferdigstille utvidelser og utbedringer av godsterminalen på Fauske
- 4) Utbedring av godsterminalen i Bodø, bl.a. etablering av planskilt kryssing mellom havne- og jernbaneterminal i Bodø (heving av Jernbaneveien).
- 5) Ny framdriftsform (nullutslipp) på Nordlandsbanen (delelektrifisering eller hydrogen).
- 6) Økt vedlikehold og oppgradering av banen, inkl. WiFi langs banen og tiltak mot viltpåkjørslar.
- 7) Utvidelse av tilbudet på Saltenpendelen i form av tidligere morgenavgang Bodø – Rognan, avganger til/fra Røklund, flere avganger mellom Rognan – Bodø, og på sikt timefrekvens.
- 8) Styrking av godstransporten på Nordlandsbanen gjennom infrastrukturtiltak nevnt i pkt 1-6 ovenfor, fleksibilitet i prioritering av gods- vs. persontogtransportframføring, samt fortsatt støtte til båt rute Bodø – Vesterålen – Troms/Finnmark som en forlengelse av Nordlandsbanen «på kjøp».



- 9) Utredning av Nord-Norge-banen (KVU Nord-Norge), med utgangspunkt i forlengelse fra Fauske og nordover, herunder med sidespor til Sørfold havn.

9. Miljøvennlige transportløsninger

I tråd med tidligere innspill til viktige utfordringer og utviklingstrekk (oppdrag 1), prioriterer Salten Regionråd konkrete tiltak knyttet til miljøvennlige transportløsninger på tvers av transportform/sector:

- 1) Realisering av Bypakke Bodø 2
- 2) Ny driftsform på Nordlandsbanen (delelektrifisering eller hydrogen).
- 3) Utskifting av materiell for fylkeskommunens sjøtransport (ferger og hurtigbåter) til elektrisk eller hydrogendrevne fartøy. Herunder bidra til etablering av relevant infrastruktur for lading eller fylling av drivstoff i viktige knutepunkter.
- 4) Utskifting av bussmateriell også i resten av regionen (i tillegg til Bodø).
- 5) Etablering av senter for grønn luftfart i Bodø.
- 6) Bidrag til etablering av ladeinfrastruktur for elbiler i distriktene.

Salten Regionråd anmoder fylkeskommunen om å arbeide for tilstrekkelig kapasitet i strømnettet til å kunne tilrettelegge for grønn transport basert på elektrisitet.



Utskrift fra møteprotokoll

Møte i: **Styret i Salten Regionråd**

Dato: **Møte 25. mars 2022**

Sak: **Styre-sak 21/22**

Regional Transportplan Nordland 2022-2033 - Høringsinnspill

Enstemmig vedtak:

Styret i Salten Regionråd viser til Nordland fylkeskommunes brev av 8. mars 2022 om høring og offentlig ettersyn av «Regional Transportplan 2022-2033 med handlingsprogram», og takker for anledningen til å gi høringsinnspill til planforslaget.

Salten Regionråd er et politisk samarbeid mellom de ti kommunene i Salten; Beiarn, Bodø, Fauske, Gildeskål, Hamarøy, Meløy, Rødøy, Saltdal, Steigen og Sørfold. Regionen har rundt 85.000 innbyggere og er fylkets og landsdelens mest folkerike region.

Salten Regionråd har tidligere behandlet og gitt innspill til både planprogrammet og handlingsplanen. Denne høringsuttalelsen gjøres av Styret i Salten Regionråd, på bakgrunn av Salten Regionråds tidligere vedtak.

Den strategiske delen av planen innleder med en omfattende beskrivelse av status, utfordringer og utvikling. Denne vurderer vi som relevant og god, og som et nyttig kunnskapsgrunnlag. Det er særlig positivt at kunnskapsgrunnlaget peker til relevante kilder og databaser for videre oversikt. Det er det viktig å være oppmerksom på at informasjonen på noen områder kan være utdatert, slik at det må gjøres kvalitative vurderinger i konkrete saker. For Saltens del gjelder dette særlig økning i transport fra våre to lakseslakterier (Steigen og Gildeskål) og endringer (økning) i bruk av togtransport de siste to år. Vi imøteser en oppdatering av kunnskapsgrunnlag, bl.a. om næringstrafikk, som varslet i planen.

De definerte hovedmålene og delmålene med tilhørende strategier framstår som relevante og dekker i hovedsak de innspill som Salten Regionråd tidligere har gitt til planen. Følgende områder er imidlertid noe svakt behandlet:

- Innenfor mobilitet og kollektivtransport savnes delmål eller strategier rettet mot nye og smarte kollektivløsninger i distriktene, som er mer fleksible og tilpasset behovene. Dette nevnes i handlingsplanen, men er ikke satt opp som et eget tiltak.
- Liv, helse og samfunnssikkerhet er prioritert høyt av Salten Regionråd. Dette finner man i noen grad igjen under temaene om fylkesvegnettet og mobilitet og kollektivtransport. Det savnes likevel en noe mer konkret tilnærming til transportnettets rolle (f.eks. veg, ferge, hurtigbåt) innenfor beredskap og beredskapsløsninger.
- Reiselivets behov er kommentert under temaene, men er i liten grad nevnt konkret i forbindelse med delmål, strategier eller tiltak.

Når det gjelder prioritering av konkrete tiltak i handlingsprogrammet, holder Styret i Salten Regionråd fast på den prioriteringsrekkefølgen som tidligere er spilt inn i forbindelse med «Oppdrag 2» (ref. vedtak i Salten Regionråd 27. august 2021 oversendt i brev til Nordland fylkeskommune 1. september 2021). På bakgrunn av dette, kommenteres følgende:

- Det er positivt og forventet at allerede bundne prosjekter i form av Fv. 834 Bypakke Bodø og Fv. 835 Bru Engeløya følges opp.
- Det er svært positivt at Fv. 17 Glomfjord – Ørnes er prioritert, i første omgang med oppstart av søndre parsell, men med planlagt utvidelse med annen delfinansiering, bl.a. bompenger. Prosjektet har øverste prioritet hos Salten Regionråd. Det er viktig at dette får en rask oppstart og tas videre med utvidede finansieringsløsninger til å omfatte hele strekningen.
- Fv. 838 Skauvoll – Sund er ikke nevnt i planen, med unntak av en mulig finansiering av gang-/sykkelveg på Inndyr i andre periode. Dette er svært skuffende, og bidrar til en alvorlig situasjon for de som er avhengig av denne strekningen. Tungtransporten langs denne veien øker kraftig nå som nytt slakteri på Sør-Arnøy er åpnet. Strekningen er ikke dimensjonert for denne type trafikk og omfang. Strekningen lå inne i forrige RTP, og er prioritert på andreplass av Salten Regionråd. Det er gjort noen mindre tiltak på denne strekningen, men svært mye gjenstår. Spesielt gjelder dette krysset mot Fv. 17 på Skauvoll og strekningen fram til Skauvoll bru. Krysset er uoversiktlig med en krevende kurvatur spesielt for tungtransport. Det har vært flere alvorlige ulykker i dette krysset, og en ombygging/utbedring er nødvendig. Videre er noe av det tidligere utbedringsarbeidet ikke tilfredsstillende, slik at deler av vegen fra Skauvoll mot Inndyr har store skader (humper) og dårlig bæreevne. Sist, men ikke minst, vil økt tungtrafikk gjennom Inndyr sentrum med skoleelever og andre myke trafikanter være en dårlig kombinasjon. Det haster her å få på plass sikkerhetstiltak. Vi ber primært om at hele strekningen tas inn i handlingsplanens første periode, og sekundært at det avsettes vesentlig midler via porteføljepostene for utbedringer og sikkerhetstiltak til strekningen.
- Det er positivt at fylkeskommunen ønsker å følge opp prioriteringer fra «Vegmilliarden» slik at Fv. 835 Bogen – Tømmerneset ligger inne som et framtidig prosjekt. Vi ber om at det i handlingsprogrammet konkretiseres prioritering av et utredningsprosjekt for nærmere å definere problemstillinger, behov og løsninger, slik at prosjektet kan modnes til realisering. Dette bør igangsattes så snart som mulig, og senest i 2023, med involvering av kommune og næringsliv. Videre ber vi om at realisering av utbedring flyttes fra andre til første periode av handlingsprogrammet. Vi viser for øvrig til problem- og behovsbeskrivelse i Salten Regionråds tidligere innspill til handlingsprogrammet.
- Fv. 813 Beiarfjellet nedre del er ikke nevnt i planen. Dette er et prosjekt som har høy prioritet hos Salten Regionråd. Som eneste adkomstveg til kommunen er prosjektet svært viktig for samfunnssikkerhet, beredskap og framkommelighet, men har også betydning for næringstransport, arbeids-/skolependling, fritidsreiser og turisme. Det foreligger konkrete utredninger for løsning og reguleringsplan er under utarbeidelse.

Vi ber om at dette prosjektet tas inn eller finner midler gjennom porteføljene for utbedringstiltak og trafikkssikkerhet.

- Fv. 812 Punktutbedring Tuv – Saltdalslia er av Regionrådet lansert som et prosjekt for porteføljestyling, men er ikke inne planen. Strekningen er en viktig ferdselsåre for de sørlige delene av Bodø, for hele Beiarn og i noen grad Saltdal. Strekningen er eneste reelle omkjøringsveg ved hendelser som medfører stenging av Rv. 80. I realiteten vil fylkets største by samt fergetrafikken fra over Vestfjorden ikke ha tilgang til E6 ved stengt Rv. 80. Strekningen er lang med flere aktuelle og beskrevne tiltak, og Salten Regionråd har derfor foreslått en porteføljetilnærming for punktutbedring, hvor Tuv-Koddvåg er en mulig start. Vi ber om at dette tas inn i videre planer.
- Vi ber om at fylkeskommunen relaterer til Salten Regionråds prioriteringsrekkefølge når det gjelder øvrige større investeringer som ikke er nevnt ovenfor (ref. tidligere innspill i forbindelse med «Oppdrag 2»).
- Når det gjelder oppgradering av tunneler, vedlikehold av bruer, rassikring, fergeleier, generelt vedlikehold, har Salten Regionråd overlatt prioriteringen til fylkeskommunen. Det er positivt at flere prosjekter i Salten ligger inne under disse postene.
- Når det gjelder tiltaket «Mindre utbedringsprosjekt fylkesveg» ber vi om at fylkeskommunen benytter tidligere innspill fra Salten Regionråd hvor hver kommune har prioritert sine strekninger med utbedringsbehov.
- Det er positivt at det planlegges nye nullutslippsferger for sambandene Misten – Kjerringøy og Jektvik – Kilboghavn. I tillegg ønsker vi å legge til behovet for nytt fergemateriell for Ågskaret – Forøy og i Meløybassenget. Forøy – Ågskaret er et viktig samband på Fv. 17, og fungerer også internvei både i Meløy kommune og for regionen. Fergen i Meløybassenget har stor betydning både for den interne kommunikasjonen i kommunen, og i noen grad som avlastningsveg for Fv. 17, noe som får betydning ved anleggsarbeid mellom Meløy og Glomfjord. Ved utbedring av fergeleie Ørnes bør det tilrettelegges for nytt utslippsfritt materiell.
- To viktige fergesamband i form av Sør-Arnøy – Sund og Skutvik – Svolvær er ikke nevnt. Her er det behov for å se på økt frekvens/kapasitet, og på sikt materiell.
- Det er positivt at Saltens fem øverste prioriteringer innenfor gang- og sykkelveger er prioritert i planen. Særlig prosjektet Fv 838 Inndyr sentrum, men også Fv 17 Dalen – Høgseth bør tas tidligere av hensyn til trafikkmengde og tungtrafikk. Vi ber om det tas hensyn til Regionrådets prioritering ved intern prioritering av porteføljemidler for øvrige strekninger (ref. tidligere innspill).
- Innenfor kollektivtransport, vises det til tidligere kommentar om manglende planlagte tiltak/aktivitet når det gjelder nye fleksible kollektivløsninger tilpasset distriktene. Dette er nevnt verbalt, men ikke satt opp som et tiltak. Videre etterlyses en plan for konkret satsing innenfor kollektivløsninger for Fauske sentrum.



- Når det gjelder prioriteringer innenfor det statlige ansvarsområdet, opplever Salten Regionråd at det er godt samsvar mellom fylkeskommunens og Saltens prioriteringer, samt et godt samarbeid om oppfølging av disse prioriteringene.



Oppstarts-
møte

Transportplan Nordland

Marianne Dobak Kvensjø, 26. februar 2025

Transportplan Nordland

Agenda

- Introduksjon til Transportplan Nordland
- Gjennomføringsdokument og endringer
- Gjeldende regional transportplan
- Gjennomgang av skjema for innspill
- Veien videre
- Spørsmål

Introduksjon til Transportplan Nordland

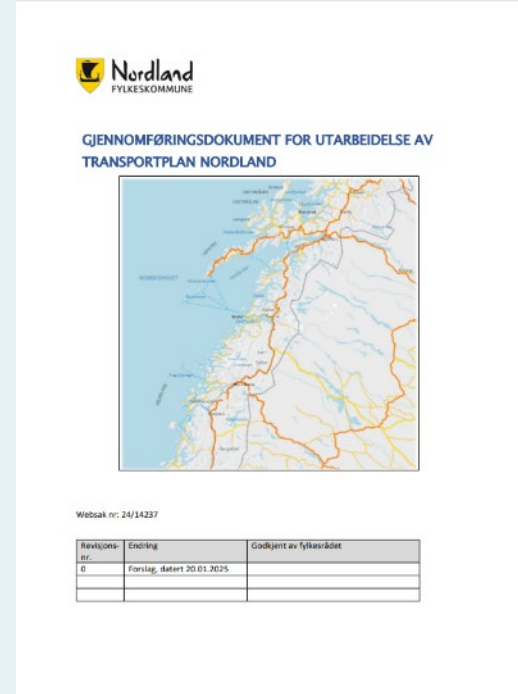
- Temaplan – ikke regional plan
- Står friere til prosess og innhold
- Forenkling
- Ha fokus på fylkeskommunens ansvarsområder
- Medvirkning skal sikres

Gjennomføringsdokument

- Rammebetingelser og mål
- Føringer for innhold
- Opplegg for medvirkning
- Framdrift
- Møtestruktur/gjennomføring

Vedtatt av fylkesrådet 28.01.2025 (frist for innspill er endret)

- [Dokument 24/147589 - Oppstart Transportplan Nordland - Nordland fylkeskommune](#)



Gjeldende regional transportplan

- Består av et strategidokument (75 sider) og et handlingsprogram (35 sider)

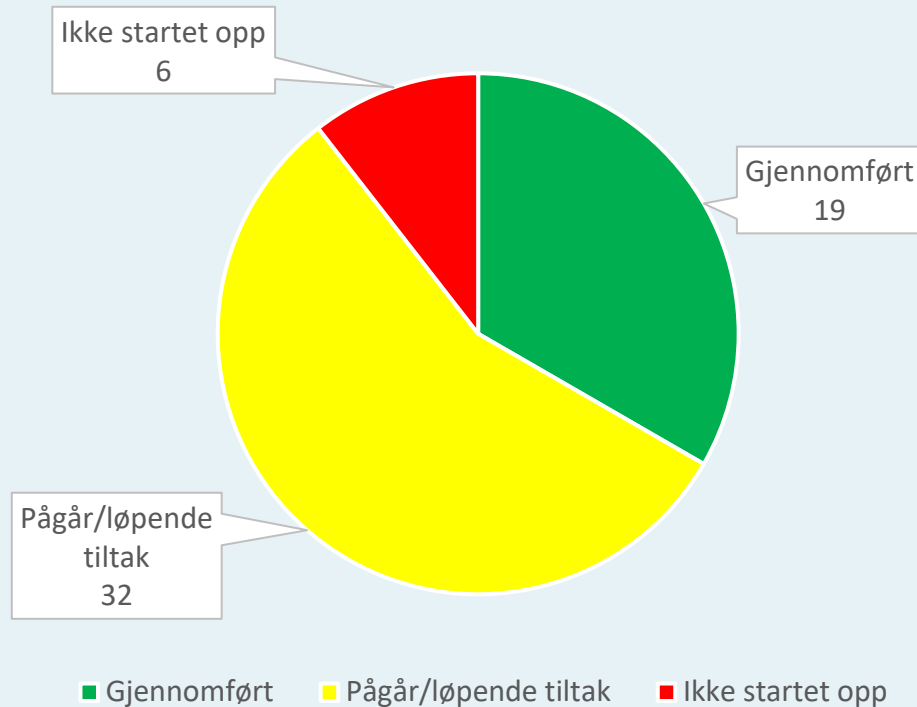
[Regional transportplan - Nordland fylkeskommune](#)



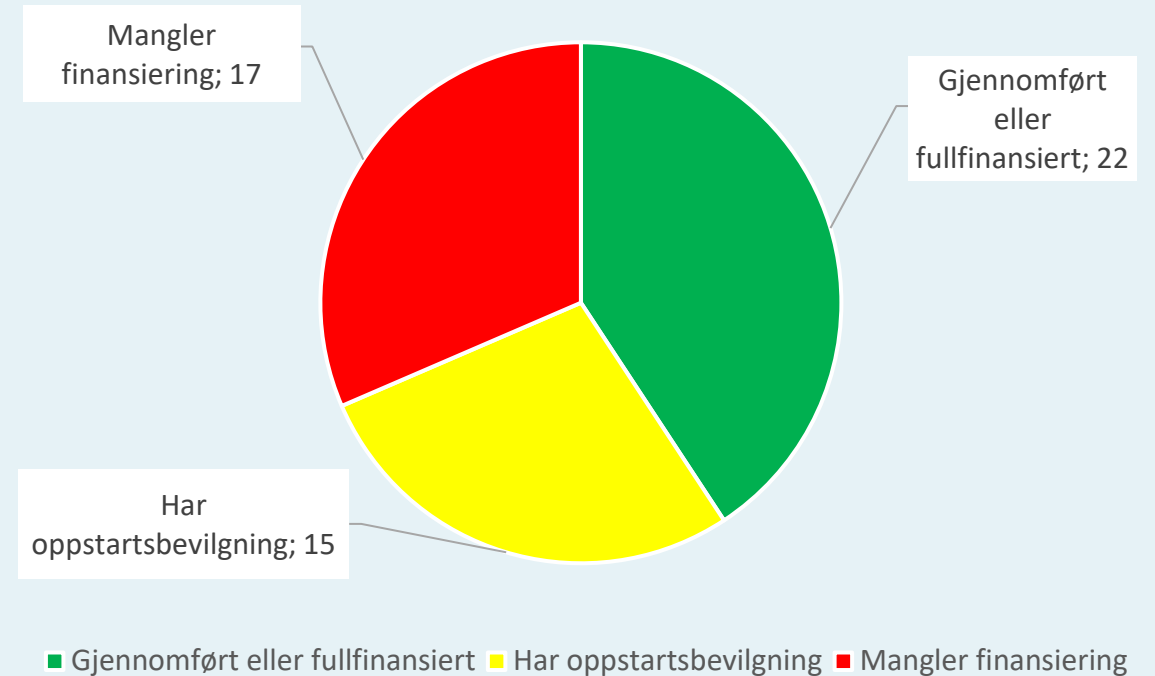
Status for gjeldende RTP

Rapportering i fylkestinget i desember 2024:

Tiltak i handlingsprogrammet



Investeringskapittelet



Politisk plattform: Blågrønt taktskifte

Redusere
billettprisene

Fergemateriell og
ruteproduksjon

Alternative og
fleksible
transportløsninger

Klimanøytral
transport innen 2030

Fylkesvegløft for å
reducere
vedlikeholdsetterslep

Realisere prosjekt i
regional
transportplan

Økonomisk utfordringsbilde

Betydelig kostnadsøkninger innenfor samferdsel

- Kontraktene blitt 30 prosent dyrere på to år
- Vesentlig høyere enn ordinær prisstigning
- Krav til nye fartøy øker prisene ytterligere

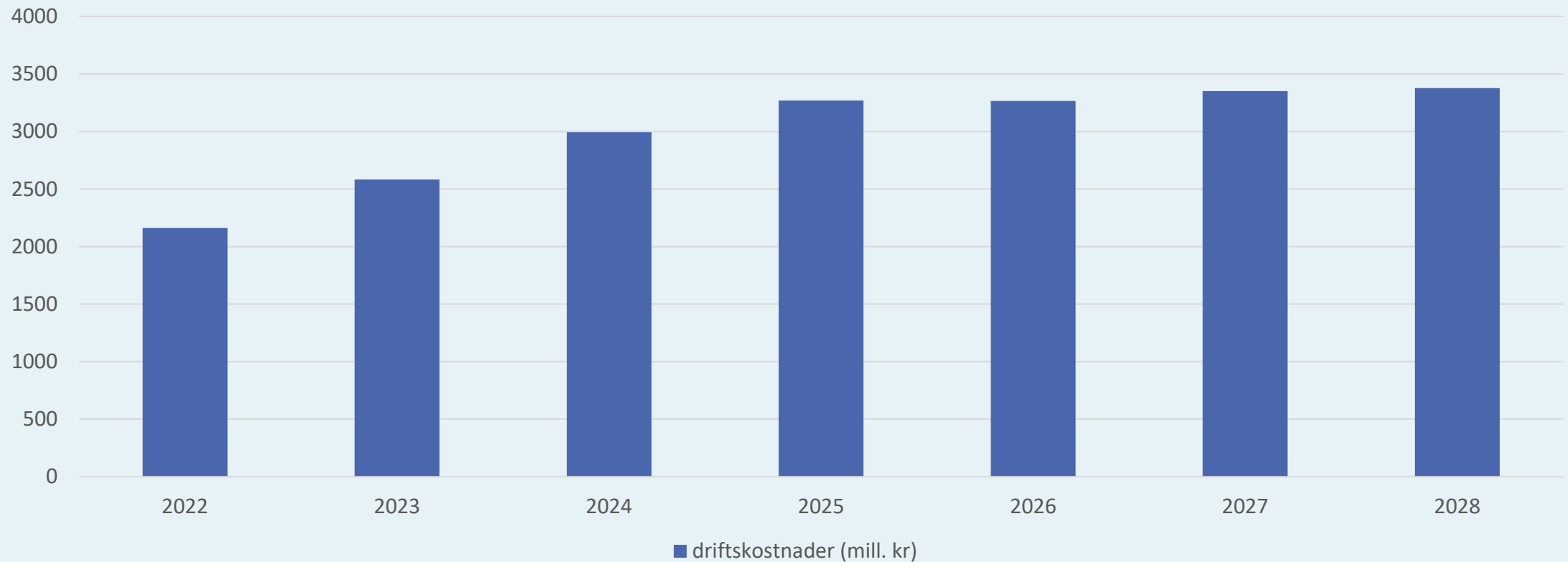
Miljøkrav og økt behov for vedlikehold

- Strengere tekniske krav og miljøkrav gir kostnadsvekst
- Bruer, ferjekaier og tunnel med kritisk behov for vedlikehold
- Betydelig vedlikeholdsetterslep

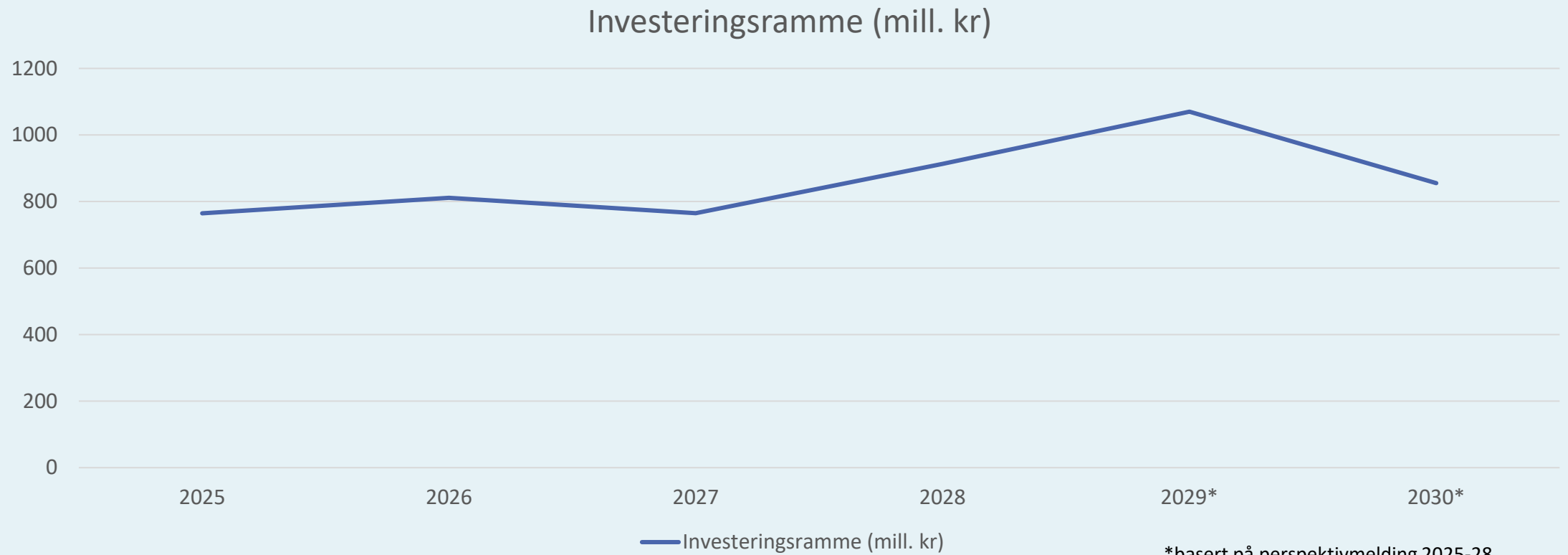
Redusert økonomisk handlingsrom

- Relativt færre nordlendinger og 16-18 år spesielt, gir mindre statlig overføring
- Innsparingstiltak på 39,5 mill. kr innenfor veg og samferdsel i 2025
- Helårseffekt på 62,2 mill kr i 2026
- Vedtatt krav om innsparing på 15,8 mill. kr som ikke er definert

Utvikling driftskostnader, veg og samferdsel



Investeringsramme fremover



Skjema for innspill

Vi oppfordrer til å bruke svarskjema for å levere innspill

- Standardiserte innspill med nødvendig informasjon
- Mulighet for tydelig prioritering, lokalt og regionalt
- Det sendes ut digital versjon av skjema sammen med referat fra møtet

Skjema for innspill

[illegible]


Nordland
 FYLKESKOMMUNE

Tabellen forlenges etter behov ved å stille markøren til siste rute, og trykk Tab

Tema	Beskrivelse						
Transportform (kryss av i boks):	Veg ☐	Gange-/sykk el ☐	Ferje ☐	Hurtigbåt ☐	Buss ☐	Trafikksikkerhe t ☐	Annet:
Tiltakstype (kryss av i boks):	Investeringsprosj ekt ☐		Vedlikehold/utbedri ng ☐		Drift ☐	Annet:	
Prioriteringsnummer:							
Beskrivelse av tiltak:							
Vegnr., rutestrekning, annet:							
Kommune:							
Ferdig reguleringsplan (kryss av i boks):	Ja ☐	Nei ☐					
Beskrivelse av utfordringer:							
Beskrivelse av tiltak:							
Beskrivelse av forventet effekter av tiltak:							
Annet:							

Tema	Beskrivelse						
Transportform (kryss av i boks):	Veg ☐	Gange-/sykk el ☐	Ferje ☐	Hurtigbåt ☐	Buss ☐	Trafikksikkerhe t ☐	Annet:
Tiltakstype (kryss av i boks):	Investeringsprosj ekt ☐		Vedlikehold/utbedri ng ☐		Drift ☐	Annet:	
Prioriteringsnummer:							
Beskrivelse av tiltak:							
Vegnr., rutestrekning, annet:							
Kommune:							

Side 3 av 9

Veien videre

- Målformuleringer (rapporterbare) direkte relatert til handlingsprogram
- Utarbeide forslag til nytt handlingsprogram basert på innspill og gjeldende handlingsprogram
- Medvirkningsmøter (september - oktober)
- Høring av planforslag (november - desember)
- Vedtak i fylkestingets møte februar 2026
- Evaluering, internt og eksternt (mars 2026)

Spørsmål?

Avsender:

[illegible]

Tabellen forlenges etter behov ved å stille markøren til siste rute, og trykk Tab

Tema	Beskrivelse													
Transportform (kryss av i boks):	Veg ☐	Gange-/sykkel ☐	Ferje ☐	Hurtigbåt ☐	Buss ☐	Trafikksikkerhet ☐	Annet:							
Tiltakstype (kryss av i boks):	Investeringsprosjekt ☐		Vedlikehold/utbedring ☐		Drift ☐	Annet:								
Prioriteringsnummer:														
Beskrivelse av tiltak:														
Vegnr., rutestrekning, annet:														
Kommune:														
Ferdig reguleringsplan (kryss av i boks):	Ja ☐	Nei ☐												
Beskrivelse av utfordringer:														
Beskrivelse av tiltak:														
Beskrivelse av forventet effekter av tiltak:														
Annet:														

Tema	Beskrivelse													
Transportform (kryss av i boks):	Veg ☐	Gange-/sykkel ☐	Ferje ☐	Hurtigbåt ☐	Buss ☐	Trafikksikkerhet ☐	Annet:							
Tiltakstype (kryss av i boks):	Investeringsprosjekt ☐		Vedlikehold/utbedring ☐		Drift ☐	Annet:								
Prioriteringsnummer:														
Beskrivelse av tiltak:														
Vegnr., rutestrekning, annet:														
Kommune:														
Ferdig reguleringsplan (kryss av i boks):	Ja ☐	Nei ☐												
Beskrivelse av utfordringer:														
Beskrivelse av tiltak:														
Beskrivelse av forventet effekter av tiltak:														
Annet:														

Tema	Beskrivelse						
Transportform (kryss av i boks):	Veg ☐	Gange-/sykkel ☐	Ferje ☐	Hurtigbåt ☐	Buss ☐	Trafikksikkerhet ☐	Annet:
Tiltakstype (kryss av i boks):	Investeringsprosjekt ☐		Vedlikehold/utbedring ☐		Drift ☐	Annet:	
Prioriteringsnummer:							
Beskrivelse av tiltak:							
Vegnr., rutestrekning, annet:							
Kommune:							
Ferdig reguleringsplan (kryss av i boks):	Ja ☐	Nei ☐					
Beskrivelse av utfordringer:							
Beskrivelse av tiltak:							
Beskrivelse av forventet effekter av tiltak:							
Annet:							

Tema	Beskrivelse						
Transportform (kryss av i boks):	Veg ☐	Gange-/sykkel ☐	Ferje ☐	Hurtigbåt ☐	Buss ☐	Trafikksikkerhet ☐	Annet:
Tiltakstype (kryss av i boks):	Investeringsprosjekt ☐		Vedlikehold/utbedring ☐		Drift ☐	Annet:	
Prioriteringsnummer:							
Beskrivelse av tiltak:							
Vegnr., rutestrekning, annet:							
Kommune:							
Ferdig reguleringsplan (kryss av i boks):	Ja ☐	Nei ☐					
Beskrivelse av utfordringer:							
Beskrivelse av tiltak:							
Beskrivelse av forventet effekter av tiltak:							
Annet:							

Tema	Beskrivelse						
Transportform (kryss av i boks):	Veg ☐	Gange-/sykkel ☐	Ferje ☐	Hurtigbåt ☐	Buss ☐	Trafikksikkerhet ☐	Annet:
Tiltakstype (kryss av i boks):	Investeringsprosjekt ☐		Vedlikehold/utbedring ☐		Drift ☐	Annet:	
Prioriteringsnummer:							
Beskrivelse av tiltak:							
Vegnr., rutestrekning, annet:							
Kommune:							
Ferdig reguleringsplan (kryss av i boks):	Ja ☐	Nei ☐					
Beskrivelse av utfordringer:							
Beskrivelse av tiltak:							
Beskrivelse av forventet effekter av tiltak:							
Annet:							

Tema	Beskrivelse						
Transportform (kryss av i boks):	Veg ☐	Gange-/sykkel ☐	Ferje ☐	Hurtigbåt ☐	Buss ☐	Trafikksikkerhet ☐	Annet:
Tiltakstype (kryss av i boks):	Investeringsprosjekt ☐		Vedlikehold/utbedring ☐		Drift ☐	Annet:	
Prioriteringsnummer:							
Beskrivelse av tiltak:							
Vegnr., rutestrekning, annet:							
Kommune:							
Ferdig reguleringsplan (kryss av i boks):	Ja ☐	Nei ☐					
Beskrivelse av utfordringer:							
Beskrivelse av tiltak:							
Beskrivelse av forventet effekter av tiltak:							
Annet:							

Tema	Beskrivelse						
Transportform (kryss av i boks):	Veg ☐	Gange-/sykkel ☐	Ferje ☐	Hurtigbåt ☐	Buss ☐	Trafikksikkerhet ☐	Annet:
Tiltakstype (kryss av i boks):	Investeringsprosjekt ☐		Vedlikehold/utbedring ☐		Drift ☐	Annet:	
Prioriteringsnummer:							
Beskrivelse av tiltak:							
Vegnr., rutestrekning, annet:							
Kommune:							
Ferdig reguleringsplan (kryss av i boks):	Ja ☐	Nei ☐					
Beskrivelse av utfordringer:							
Beskrivelse av tiltak:							
Beskrivelse av forventet effekter av tiltak:							
Annet:							

Tema	Beskrivelse						
Transportform (kryss av i boks):	Veg ☐	Gange-/sykkel ☐	Ferje ☐	Hurtigbåt ☐	Buss ☐	Trafikksikkerhet ☐	Annet:
Tiltakstype (kryss av i boks):	Investeringsprosjekt ☐		Vedlikehold/utbedring ☐		Drift ☐	Annet:	
Prioriteringsnummer:							
Beskrivelse av tiltak:							
Vegnr., rutestrekning, annet:							
Kommune:							
Ferdig reguleringsplan (kryss av i boks):	Ja ☐	Nei ☐					
Beskrivelse av utfordringer:							
Beskrivelse av tiltak:							
Beskrivelse av forventet effekter av tiltak:							
Annet:							

Tema	Beskrivelse						
Transportform (kryss av i boks):	Veg ☐	Gange-/sykkel ☐	Ferje ☐	Hurtigbåt ☐	Buss ☐	Trafikksikkerhet ☐	Annet:
Tiltakstype (kryss av i boks):	Investeringsprosjekt ☐		Vedlikehold/utbedring ☐		Drift ☐	Annet:	
Prioriteringsnummer:							
Beskrivelse av tiltak:							
Vegnr., rutestrekning, annet:							
Kommune:							
Ferdig reguleringsplan (kryss av i boks):	Ja ☐	Nei ☐					
Beskrivelse av utfordringer:							
Beskrivelse av tiltak:							
Beskrivelse av forventet effekter av tiltak:							
Annet:							

Tema	Beskrivelse						
Transportform (kryss av i boks):	Veg ☐	Gange-/sykkel ☐	Ferje ☐	Hurtigbåt ☐	Buss ☐	Trafikksikkerhet ☐	Annet:
Tiltakstype (kryss av i boks):	Investeringsprosjekt ☐		Vedlikehold/utbedring ☐		Drift ☐	Annet:	
Prioriteringsnummer:							
Beskrivelse av tiltak:							
Vegnr., rutestrekning, annet:							
Kommune:							
Ferdig reguleringsplan (kryss av i boks):	Ja ☐	Nei ☐					
Beskrivelse av utfordringer:							
Beskrivelse av tiltak:							
Beskrivelse av forventet effekter av tiltak:							
Annet:							