

Se mottakerliste

Oppstart av arbeid med Regional transportplan Nordland - høring av planprogram

Med hjemmel i plan- og bygningsloven §8 og med bakgrunn i vedtak om oppstart av planarbeid i Fylkestinget i sak 055/2015, melder Fylkesrådet i Nordland med dette oppstart av planarbeid for Regional Transportplan Nordland 2017-2028. Samtidig sendes utkast til planprogram ut til høring.

Arbeidet med organisering av planarbeidet vil starte opp i løpet av sommeren og **frist for innspill til planprogrammet settes til 30. september 2015.**

Det tas sikte på at endelig plan skal vedtas i Fylkestinget i juni 2016.

Med vennlig hilsen

Hild-Marit Olsen
Fylkesråd for samferdsel

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift.

Hovedmottakere:

Region Vesterboten	Box 443	90109	Umeå
Kiruna kommun	Stadshuset	981 85	Kiruna
Arjeplogs kommun		938 81	Arjeplog
Lofoten Avfallsselskap IKS	Lekneskroken 3	8376	LEKNES
Hålogaland ressurselskap	Djupvikveien 21	8505	NARVIK
Reno-Vest IKS	Ramnflauget	8416	SORTLAND
Trygg trafikk Nordland	Dreyfushammarn 31	8002	BODØ
Forbrukerrådet i Nordland	Moloveien 12 Bodø	0105	Oslo
Nordland fiskeoppdretterlag	pb 845	8001	BODØ
Tjeldsund kommune	Rådhuset	9444	HOL I TJELDSUND
Træna kommune	Postboks 86	8770	TRÆNA
Tysfjord kommune	Postboks 104	8591	KJØPSVIK
Vefsn kommune	Postboks 560	8651	MOSJØEN
Vega kommune	Gladstad	8980	VEGA

Adresse: Postmottak Tlf.:
Fylkeshuset E-post: post@nfk.no
8048 Bodø

Besøksadresse: Moloveien 16

Samferdsel
Steinar Randby
Tlf: 75 65 08 56

Hovedmottakere:

Vestvågøy kommune	Postboks 203	8376	LEKNES
Vevelstad kommune	Kommunehuset	8976	VEVELSTAD
Værøy kommune		8063	VÆRØY
Øksnes kommune	Storgata 27	8430	MYRE
Herøy kommune	Kommunehuset	8850	HERØY
Nordland SV	Postboks 290	8001	BODØ
Nordland Fremskrittsparti	Storgata 9	8006	BODØ
Nordland Høyre	Postboks 6600	9296	TROMSØ
Nordland Kystparti	v/ Per-Roger Vikten		
Nordland Venstre	v/ Anja Johansen		
Rødt Nordland	Terneveien 34	8665	MOSJØEN
Universitetet i Nordland	Postboks 1490	8049	BODØ
Nordtrafikk Cargo AS	Postboks 233	8401	SORTLAND
Nordland Senterparti	Sjøgata 37	8006	BODØ
Nordland idrettskrets	Postboks 1420	8002	BODØ
Helgeland regionråd	Postboks 405	8801	SANDNESSJØEN
Sør-Helgeland regionråd	Postboks 473	8901	BRØNNØYSUND
Vesterålen regionråd	Postboks 243	8401	SORTLAND
Kystverket	Postboks 1502	6025	ÅLESUND
Nordlandsforskning	Postboks 1490	8049	BODØ
Nordland fylkes fiskarlag	Boks 103	8001	BODØ
Avinor AS	Olav V. gate 56 - 60	8004	BODØ
Kystverket Nordland	Postboks 1502	6025	ÅLESUND
v/Trine Grytøyr, Ungdommens fylkesting	Fylkeshuset	Bodø	trine.grytoyr@nfk.no
Troms fylkeskommune	Postboks 6600	9296	TROMSØ
Ofoten regionråd	Postboks 61	8539	BOGEN I OFOTEN
Høgskolen i Nesna		8700	NESNA
Fylkesmannen i Nordland	Statens hus Moloveien 10	8002	BODØ
Reindriftsforvaltningen Nordland	Sjøgt. 78	8200	FAUSKE
Fiskeridirektoratet Region Nordland	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
Nordland Reiseliv AS	Postboks 434	8001	BODØ
KS Nordland	Sjøgt. 21	8006	BODØ
Funksjonshemmedes fellesorganisasjon Nordland	Storgata 48	8006	BODØ
Jernbaneverket	Verkstedbakken 41	8515	NARVIK
Arbeidstilsynet Nord-Norge	Postboks 343	9305	FINNSNES
Mosjøen og omegn næringssselskap KF	Fearnleys gate 7-9	8656	MOSJØEN
Statens vegvesen Region nord	Postboks 1403	8002	BODØ
KUN senter for kunnskap og likestilling		8286	NORDFOLD
Landsorganisasjonens distriktskontor i Nordland	Nyholmsgt 15	8005	BODØ
Iris Salten IKS	Postboks 6094	8031	BODØ
Meløy Næringsutvikling AS	Postboks 84	8161	GLOMFJORD
NHO Nordland	Postboks 343	8001	BODØ

Hovedmottakere:

Bodø kommune	Postboks 319	8001	BODØ
Sortland kommune	Postboks 117	8401	SORTLAND
Rana Utviklingsselskap AS	Boks 343	8601	MO I RANA
Narvik kommune	Postmottak	8512	NARVIK
Vågan kommune		8305	SVOLVÆR
Alstahaug kommune	Rådhuset	8805	SANDNESSJØEN
Andøy kommune	Rådhuset	8480	ANDENES
Ballangen kommune	Postboks 44	8546	BALLANGEN
Beiarn kommune	Moldjord	8110	MOLDJORD
Bindal kommune	Oldervikveien 5	7980	TERRÅK
Brønnøy kommune	Rådhuset	8905	BRØNNØYSUND
Fauna KF Nærings- og stedsutvikling i Fauske	Postboks 326	8201	FAUSKE
Bø kommune	Rådhuset	8475	STRAUMSJØEN
Husbanken	Torggata 2	8002	BODØ
Dønna kommune	Solfjellsjøen	8820	DØNNA
NAV Nordland	Postboks 374	8001	BODØ
Evenes kommune	Postboks 43	8539	BOGEN I OFOTEN
Fauske kommune	Postboks 93	8201	FAUSKE
Futurum	Postboks 609	8507	NARVIK
Nord-Trøndelag fylkeskommune	Fylkets Hus	7735	STEINKJER
Salten regionråd	Postboks 915	8001	BODØ
Flakstad kommune		8380	RAMBERG
Mo Industriinkubator AS	Postboks 500 Vika	8601	MO I RANA
NHO Reiseliv Nord-Norge	Postboks 448	9255	TROMSØ
Gildeskål kommune	Postboks 54	8138	INNDYR
Grane kommune	Industriveien 2	8680	TROFORS
Hadsel kommune	Rådhusgata 5	8450	STOKMARKNES
Høgskolen i Harstad	Havnegata 5	9480	HARSTAD
Hamarøy kommune	Oppeid	8294	HAMARØY
Hattfjelldal kommune	O. T. Olsens vei 3 A	8690	HATTFJELLDAL
Kartverket	Postboks 600 Sentrum	3507	HØNEFOSS
Høgskolen i Narvik	Postboks 385	8505	NARVIK
Hemnes kommune	Sentrumsveien 1	8646	KORGEN
Indre Helgeland regionråd	Postboks 564	8601	MO I RANA
Nordland Kristelig Folkeparti	Postboks 763	8001	BODØ
Helse Nord RHF	Sjøgata 10	8038	BODØ
Leirfjord kommune	Kommunehuset	8890	LEIRFJORD
Lurøy kommune	Rådhuset	8766	LURØY
Nordland Arbeiderparti	Nyholmsgt. 15	8005	BODØ
Lødingen kommune	Postboks 83	8411	LØDINGEN
Meløy kommune	Gammelveien 5	8150	ØRNES
Moskenes kommune		8390	REINE
Nesna kommune	Moveien 24	8700	NESNA
Rana kommune	Postboks 173	8601	MO I RANA
Rødøy kommune	Postboks 93	8185	VÅGAHOLMEN
Røst kommune	Rådhuset	8064	RØST
Saltdal kommune	Kirkegt. 23	8250	ROGNAN

Hovedmottakere:

Steigen kommune	Leinesfjord	8283	LEINESFJORD
Sømna kommune	Vik	8920	SØMNA
Sørfold kommune	Rådhuset	8226	STRAUMEN

Kopi til:

Geir Davidsen
Tomm Jensen
Hild-Marit Olsen
Tone Øverli
Greta Johansen

Vedlegg:

Planprogram Regional transportplan Nordland

DokID
573940

Planprogram

1	Innledning hensikten / formålet med planprogrammet og planen.....	2
1.1	Hvorfor dette planprogrammet	2
1.2	Hvorfor Regional Transportplan Nordland 2017 – 2028	3
2	Begrepsdefinisjoner	4
3	Beskrivelse av planområdet	5
3.1	Kart som viser planområdet	6
3.2	Om plantema	6
4	Mål og strategier	7
4.1	Hovedmål i NTP 2014 2023	7
4.2	Gjeldende fylkesplan 2013 – 2025	7
4.3	Målsettinger knyttet til plantema	8
4.4	Strekningsvis målsettinger	8
4.5	Strategier knyttet til plantema og strekninger	9
4.6	Prinsipper for detaljerte handlingsprogram	9
4.7	Føringer for Strategivalg i annet planarbeid i region og kommune	9
4.8	Handlingsprogram	9
5	Rammer for planarbeidet	10
5.1	Nasjonale rammer og føringer	10
5.2	Regionale rammer og føringer	11
6	Planstruktur	12
7	Prosess / organisering / medvirkning	13
7.1	Prosess	13
7.2	Organisering	14
7.3	Medvirkning	14
8	Plantema	15
8.1	Samordnet areal og transportplanlegging	15
8.2	Fylkesvegnettet	15
8.3	Aktiv transport	17
8.4	Kollektivtransport	18
8.5	Riksvegnettet	21
8.6	Sjøtransport	21
8.7	Jernbane	21
8.8	Terminaler/Intermodalitet/logistikknutepunkt	22
8.9	Luffart/flyplasstruktur	22
8.10	Finansiering og forvaltning	23

1. Innledning – hensikten / formålet med planprogrammet og planen

Denne planen skal være en rullering av Transportplan Nordland 2013 -2024. For å unngå uklarheter i forhold til hvilken status planen har vil denne rullerte versjonen få navnet «Regional Transportplan Nordland 2017 - 2028». Det vil derved være avklart at denne planen er en Regional Transportplan (RTP).

1.1. Hvorfor dette planprogrammet?

I gjeldende regionale planstrategi for Nordland, som løper fra 2012 til 2016, er det vedtatt at rullering av Regional Transportplan Nordland skal gjennomføres med prosesskrav knyttet til plan- og bygningsloven (pbl). Dette innebærer blant annet at det i forkant av planarbeidet skal utarbeides et planprogram som skal ligge ute til offentlig ettersyn i minst 6 uker. Dette skal gjøres parallelt med at melding om oppstart av planarbeidet sendes ut.

1.1.1. Hva skal planprogrammet inneholde

Innholdet i et slik planprogram styres av pbl § 4.1 hvor det bla. heter:
*For alle regionale planer og kommuneplaner, og for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal det som ledd i varsling av planoppstart utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet Planprogrammet skal gjøre rede for **formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning**, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger. Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn senest samtidig med varsling av planoppstart.*

1.1.2. Hvilke tema ønsker vi først og fremst tilbakemelding på?

- Er planprogrammet dekkende for de tema som vil være relevante i Transportplan Nordland?
- Er opplegget for medvirkning, og for hvor informasjon kan finnes, tydelig?
- Kan andre metoder for involvering tas i bruk? – kanskje spesielt i forhold til involvering av befolkning og næringsliv.
- Ser det ut til at høringspartenes interesser vil kunne bli ivaretatt i arbeidet med planen?
- Har høringspartene innspill til ytterligere utredningsbehov og innhenting av kunnskap?
- Innspill om eventuelle strekninger/korridorer som kan danne grunnlag for strekningsvis mål og strategier, jfr. pkt. 4.4

1.2. Hvorfor Regional Transportplan Nordland 2017-2028?

Nordland har, som et kystfylke med mange øysamfunn, store utfordringer både med hensyn til person- og godstransport. Nordland har byer og regionsentre med vekstproblematikk som gir betydelige transportutfordringer. Fylket har på den annen side, store arealer med spredt bosetning som gir helt andre utgangspunkt for transportutfordringer. Transportplan Nordland tar mål av seg til å formulere mål og strategier og derved gi føringer for et framtidig godt transportsystem i både i bymessige områder og i distriktene. Disse føringene kan videre ligge til grunn ved kommuners og regioners planlegging på samferdselsområdet.

1.2.1. Behov for gode og effektive transportløsninger

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

1.2.2. Nordland har en utfordrende geografi

Nordland er langstrakt og har også geografisk mange ulike utfordringer. Fylket spenner fra kystområder med større og mindre øyer og kompliserte farvann, til innlandsområder med lange avstander og ulik grad av ufremkommelig terreng. Dette gir store kommunikasjonsmessige utfordringer. Potensialet for forekomst av «flaskehals» er stort i hele fylket.

1.2.3. Samferdsel er viktig for «regionforstørring», godstransport og næringsliv

Det er gitt en definisjon av begrepet «regionforstørring» i kap. 2 nedenfor. Problematikken knytter seg i første rekke til tilgjengelighet for innbyggerne til arbeidsplasser og servicetilbud. Utvikling av transportinfrastruktur samt et effektivt og godt transportsystem for næringslivet og godstransporten i Nordland vil bli viktige tema i Regional Transportplan Nordland.

1.2.4. Samordnet satsing gir større og mer sammenhengende regioner

Behovet for samordning av vegsystem, sjøtransport, jernbane og luftfart i en samlet plan er viktig for å kunne oppnå et best mulig tilbud til befolkning og næringsliv. Både infrastruktur og ruteplanlegging vil her være viktige stikkord.

1.2.5. Miljø og lavutslipp

Miljøproblematikk og lavest mulige utslipp, er viktige nasjonale føringer som vi ønsker å ha høyt oppe i bevisstheten når vi skal utarbeide en ny Regional Transportplan Nordland.

1.2.6. Kommunestrukturreformen

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

1.2.7. Behov for å se ut over fylkesgrensene

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

2. Begrepsdefinisjoner

- **«Regionforstørring»**
 - Etablering av større funksjonelle regioner gjennom infrastruktureltiltak og tilrettelegging.
 - Økt rekkevidde og redusert reisetid mellom bosted og arbeidssted.
 - Større bo- og arbeidsmarkedsregioner
 - Måles vanligvis som økt pendling og ofte er 45 minutters reisetid til arbeid eller utdanning regnet som grensen for hva som er akseptabel reisetid. Lokal kultur og tradisjoner er ofte medvirkende til at lengre reisetid aksepteres.
- **«Aktiv transport»**
 - Alle reiser og transport som uansett skal gjennomføres, gjennomføres for egen kraft gjennom gåing, sykling m.m.
- **«Kollektivtransport»**
 - Reiser/transport der de reisende ikke benytter egne transportmidler, men transportmidler som står til disposisjon for allmenheten. En litt snevrere

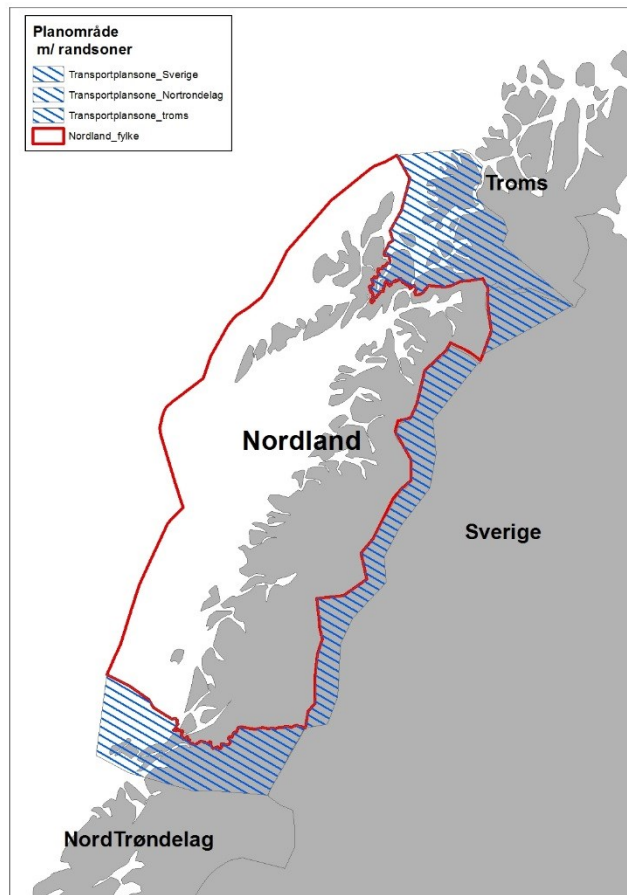
definisjon er at disse skal gå i fast rute for transport av flere personer.

- **«Intermodalitet / intermodale transporter»**
 - Betegner transport av gods i en sammenhengende kjede av minst to transportmidler, der godset er plassert i en og samme lasteenhet eller lastebil. Kun lastbærer, ikke selve godset, håndteres ved overføring i terminalleddet.
- **«Universell utforming»**
 - Produkter, byggverk og uteområder som er i alminnelig bruk, skal utformes slik at alle mennesker skal kunne bruke dem på en likestilt måte så langt det er mulig, uten spesielle tilpasninger eller hjelpemidler».
- **«Grunnlinjen»**
 - Linjestykker mellom de ytterste holmer og skjær langs kysten som stikker opp av havet ved lavvann.
- **«pbl»**
 - Plan og bygningsloven, Lov av 27.06.2008 (sist endret 01.01.2015)
- **«hfl»**
 - Havne og farvannsloven, Lov av 17.04.2009 (sist endret 22.06.2012)
- **«RTP»**
 - Regional transportplan
 - I Nordland har altså denne planen navnet «Regional Transportplan Nordland»
- **«NTP»**
 - Nasjonal transportplan
- **«UPN»**
 - Utviklingsprogram Nordland, dette er handlingsprogrammet knyttet til fylkesplanen.

3. Beskrivelse av planområdet

Regional Transportplan Nordland vil omfatte alt areal i Nordland, også sjøarealet som strekker seg ut til grunnlinjen. I tillegg vil planområdet omfatte grenseregionene til Nordland fylke både i Troms, Nord-Trøndelag og i Sverige. Planen forholder seg til alle transportkorridorer. Disse omfatter kommunikasjon knyttet til korridorene som ligger til grunn i NTP-arbeidet, samt all kommunikasjon internt i Nordland fylke. Fylkesvegene er her sentrale. I tillegg kommer korridorer og kommunikasjoner som knytter Nordland opp til andre landsdeler og internasjonal trafikk.

3.1. Kart som viser planområdet



3.2. Om plantema

Regional Transportplan Nordland vil følge opp en rekke plantema i forhold til ovennevnte planområde. Av disse kan nevnes - fylkesveger, aktiv transport, kollektivtransport, statlig infrastruktur, godstransporter og trafikkmessige knutepunkt. Temaene vil mer utførlig kommenteres og detaljeres i kapittel 8 i dette planprogrammet.

Videre vil tema som næringslivets transportbehov, miljø og samfunnssikkerhet og beredskap være sentrale.

4. Mål og strategier

Skiftende regjeringer har ulike nyanser i sine overordnede målsetninger for transportsektoren. Nedenfor følger formuleringen av regjeringens overordnede mål som ligger til grunn for arbeidet med NTP:

«Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.»

4.1. Hovedmål i NTP 2014 -2023

4.1.1. Hovedmål 1:

«Bedre framkommelighet og redusere avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i Næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosetningsmønsteret.»

4.1.2. Hovedmål 2 (Nullvisjonen):

«En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller skadde i transportsektoren.»

4.1.3. Hovedmål 3:

«Begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.»

4.1.4. Hovedmål 4:

«Transportsystemet skal være universelt utformet.»

4.2. Gjeldende fylkesplan 2013 - 2025

Fylkesplanen og handlingsprogrammet (UPN) tilknyttet denne ser på utviklingen i Nordland framover. Planen har for vårt tema mest fokus på tilrettelegging for næringsutvikling, også i form av mer effektive transportere for varer og gods. Videre sier planen og handlingsprogrammet en del om aktiv transport, kollektivtransport og om intermodale transportere.

Fylkesplanen og UPN berører noe av kjernen i problematikken knyttet til person- og godstransport.

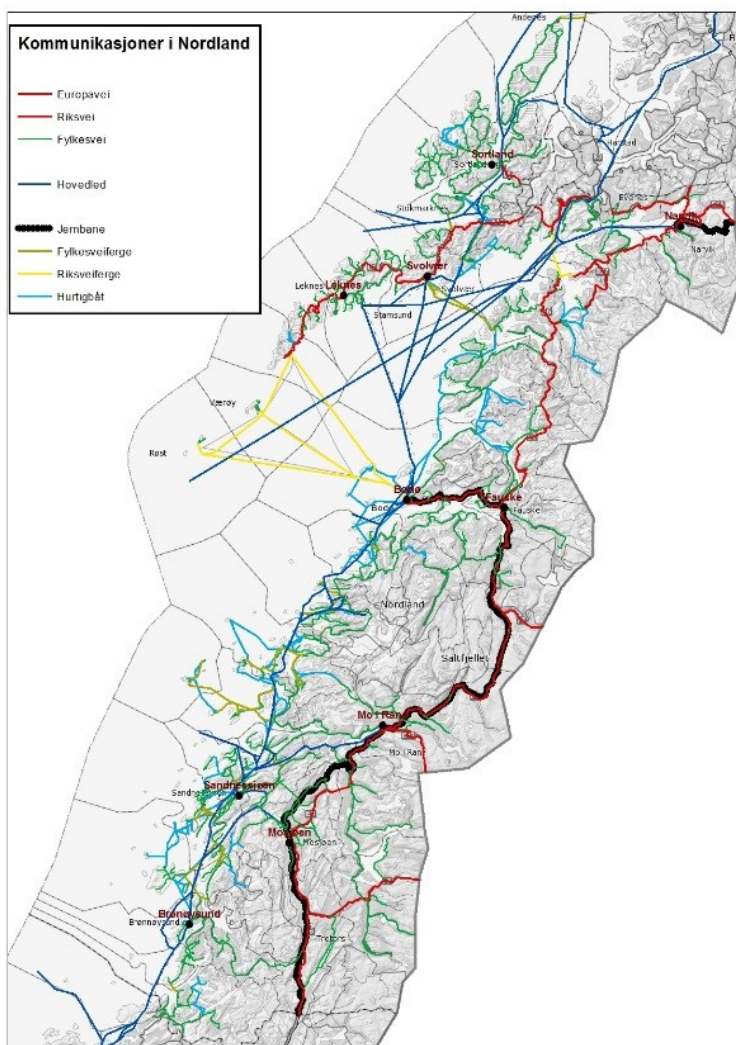
Denne rulleringen av Regional Transportplan Nordland vil være med på å danne en del av grunnlaget for neste fylkesplanprosess, som er i gang. Fokuset på samferdsels- og transportproblematikk er sentral i forhold til utviklingen av Nordlandssamfunnet og det er derfor viktig å oppdatere Transportplan Nordland.

4.3. Målsettinger knyttet til plantema

Plantema behandles nedenfor i kapittel 8. I arbeidet med den strategiske delen av Regional Transportplan Nordland, som vil foregå i siste halvdel av 2015 og i begynnelsen av 2016 (jfr. kapittel 7 og 8 nedenfor), vil kommuner og ulike fag- og interessegrupper få en sentral plass. I dette arbeidet blir en viktig del av det innledende arbeide å formulere slike målsettinger. Ikke minst vil Fylkesrådet som styringsgruppe ha en sentralt rolle i målarbeidet.

4.4. Strekningsvise målsettinger

Det vil i det kommende være naturlig at det arbeides med enkeltstrekninger og korridorer. Dette med utgangspunkt i plantemaene samt i et utvalg av viktige regionale strekninger. I planarbeidet vil vi søke å formulere strekningsvise målsettinger ut fra dette. Vi ønsker, som nevnt i pkt. 1.1.2 innspill til arbeidet med å velge ut slike strekninger / korridorer i planen. Kartet i figuren nedenfor viser Nordland med temadata veg, hovedled, jernbane, ferje og hurtigbåt. Kartet skal være et hjelpemiddel ved utvelgelse av viktige strekninger.



4.5. Strategier knyttet til plantema og strekninger

Med utgangspunkt i ovennevnte målsettinger både i forhold til plantema og til strekninger, skal det knyttes strategier som skal ha som formål å konkretisere «veien» mot målene. Det blir prosjektgruppa og øvrige deltakerne i prosessen som vil få ansvaret for å finne fram til og å formulere utkast til formulering av disse strategiene.

4.6. Prinsipper for detaljerte handlingsprogram.

Målene og strategiene som blir utarbeidet i planprosessen som beskrives i dette planprogrammet, vil videre bli lagt til grunn for utforming av prinsipper for mer detaljerte handlingsprogram. Disse skal knyttes til planens strategiske del. Det tas høyde for at handlingsprogrammene som altså vil være en del av denne regionale planen, skal utarbeides samtidig med den strategiske delen. Det arbeides også med prosjektet «Nytt samferdselskart i Nordland». Dette er et prosjekt som fokuserer spesielt på hurtigbåt og ferje.

4.7. Føringer for strategivalg i annet planarbeid i region og kommune

Som nevnt i kapittel 1.3, tar denne regionale planen (Regional Transportplan Nordland) mål av seg til å gi føringer for all transportplanlegging i kommuner og regioner i Nordland innenfor planens tidsperspektiv. Gjennom en tett medvirkningsprosess, vil kommunene og regionene selv være med på å utforme innholdet i denne planen.

4.8. Handlingsprogram

Som nevnt skal en regional plan inneholde handlingsprogram der prinsipper og strategier konkretiseres og «gjøres synlige» i form av handlingsrettede tiltak.

4.8.1. Fire handlingsprogram i forrige prosess

Knyttet til Transportplan Nordland for perioden 2013 til 2024 ble det i 2013 vedtatt 4 ulike handlingsprogram. Disse er også beskrevet som tiltak i UPN som er knyttet til fylkesplanen for perioden 2013 – 2025. De fire handlingsprogrammene ble vedtatt i Fylkestinget i oktober i 2013 og er følgende:

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

De fire handlingsprogrammene har, som det framgår ovenfor, ulike tidsvinduer. Det synes rimelig at handlingsprogrammene har samme tidsvindu som planen, altså 2017-2028.

4.8.2. Handlingsprogrammernes utforming

Handlingsprogrammene nevnt ovenfor er utarbeidet hver for seg og sammenhengen dem imellom blir derved mer komplisert å finne. Denne rulleringen av Regional Transportplan Nordland tar mål av seg til å sette samordning og helhet i alt transportarbeid i fokus. Som et utgangspunkt vil det derfor synes riktig at handlingsprogrammene knyttet til planen og utformes som ett dokument med flere kapitler. Det vil være fornuftig å ha som utgangspunkt for denne prosessen at de fire temaene i dagens handlingsprogram videreføres. Man vil muligens i løpet av prosessen komme fram til andre tema som kan ha sin berettigete plass i et handlingsprogram. Slike vil i så fall lettere kunne integreres dersom man opererer med ett dokument som samlet tar for seg handlingsplaner.

5. Rammer for planarbeidet

Denne transportplanen vil være underlagt nasjonale føringer og planprosessen skal ta opp i seg prosessene knyttet til Nasjonal Transportplan for 2018-2029. Transportetatene skal gjennom NTP-prosessen utarbeide handlingsprogram og det vil være viktig at prosessene rundt disse handlingsprogrammene tas opp i arbeidet.

Også andre nasjonale føringer vil kunne virke inn på planarbeidet.

Regionale og lokale planer samt politiske vedtak vil påvirke planprosessen.

Nedenfor følger en oversikt over nasjonale og regionale føringer som vil ha betydning for utarbeidelsen av Regional Transportplan Nordland 2017-2028.

5.1 Nasjonale rammer og føringer

- Nasjonal transportplan 2014 – 2023 samt pågående NTP-prosess
- Transportetatenes handlingsprogram (gamle og nye som er under arbeid)
- Avinor sine handlingsprogram
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (juni 2015)
- Nasjonal klima og miljøpolitikk
- Ulike rikspolitiske retningslinjer

Listen ovenfor er ikke uttømmende

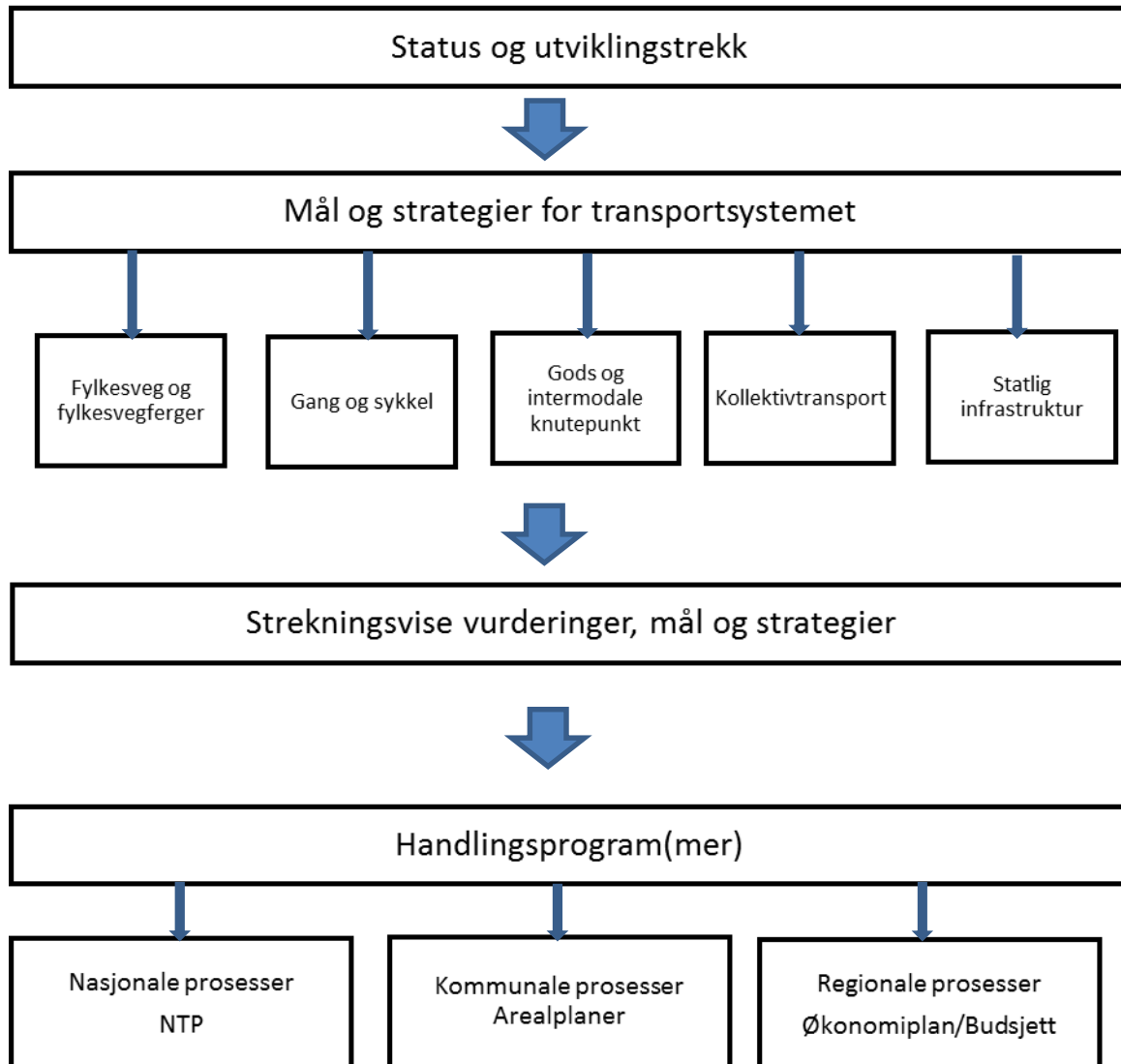
5.2 Regionale rammer og føringer

- Fylkesplanen for Nordland 2013 - 2025
- Regional planstrategi for Nordland 2012 – 2016
- Fylkeskommunens Arealpolitiske retningslinjer
- Fylkeskommunens økonomiplan
- Regional plan for klimautfordringene i Nordland
- Handlingsplan for universell utforming
- Handlingsplan for Trafikksikkerhet i Nordland
- Diverse fylkeskommunale strategier
- Samordning med (under arbeid)
 - Regional plan for by- og regionsenterpolitikk i Nordland
 - Regional planstrategi
- Kommuneplaner, samfunns- og arealdelen med tilhørende handlingsprogram
- Regional transportplan for Midt-Norge (Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag)
- Regional transportplan for Troms 2014 – 2023 (samt prosess for rullering av denne)

Listen ovenfor er ikke uttømmende

6. Planstruktur

Planen bygges opp ved at vi belyser generelle utviklingstrekk innenfor relevante områder for framtidig utvikling av transportsystemer. Med bakgrunn i dette skal vi identifisere utfordringene og formulere målsettinger. Målsettingene skal knyttes til både plantema og strekninger

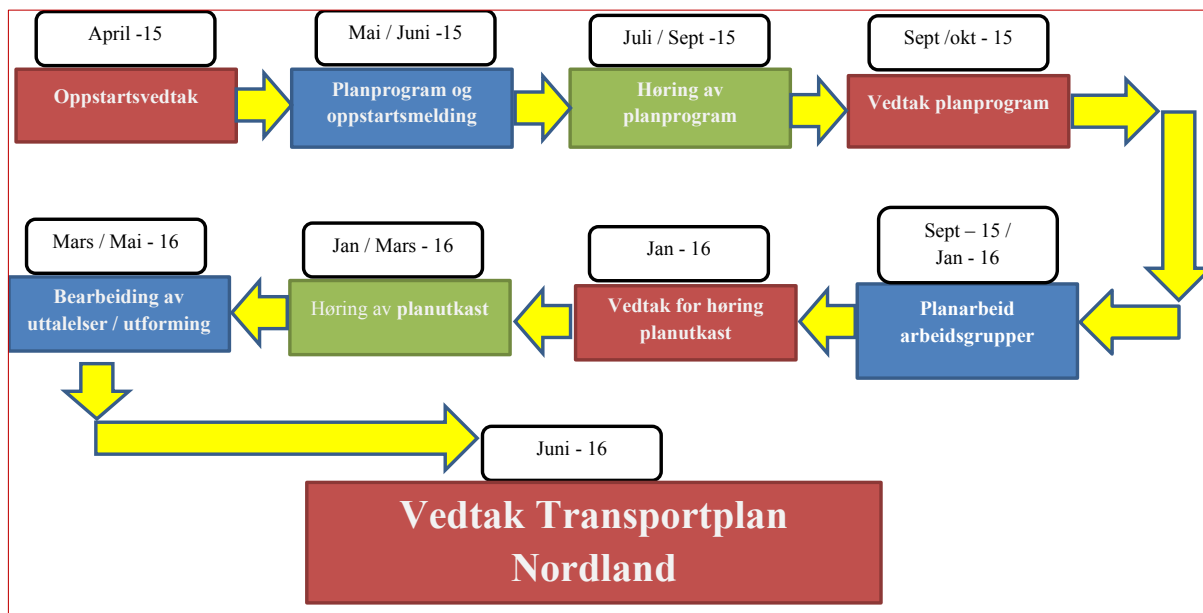


7. Prosess / organisering / medvirkning

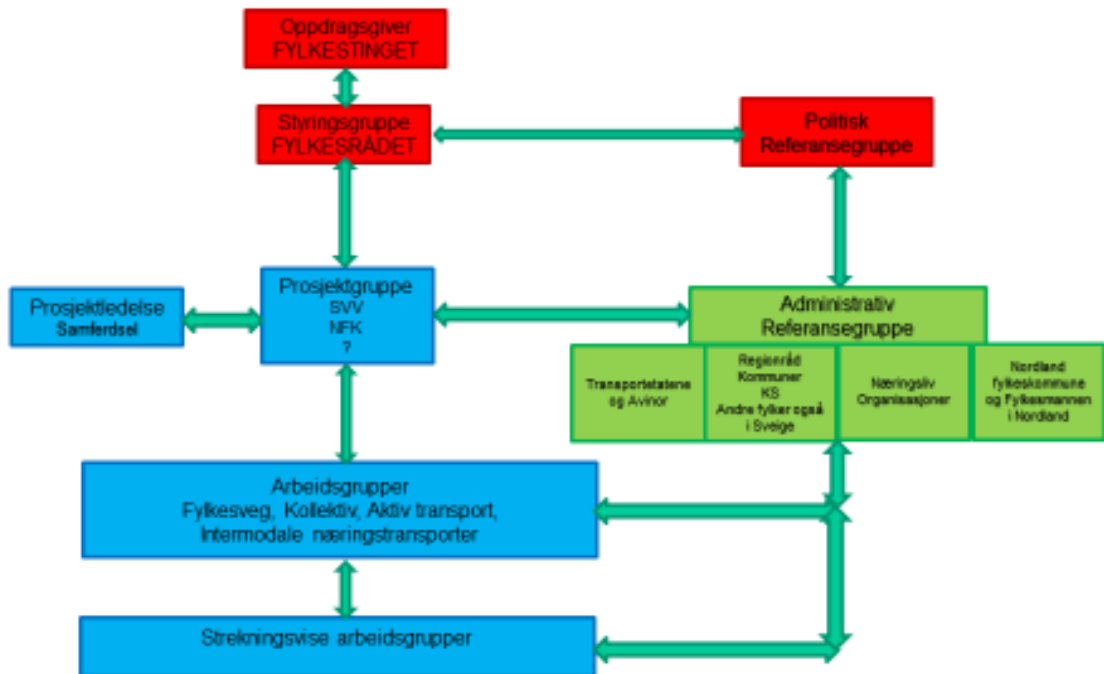
7.1. Prosess

Som beskrevet i kapittel 1.2 ovenfor skal planen gjennomføres med prosesskrav knyttet til pbl.

Nedenfor følger en tidslinje som viser rekkefølge og framdrift i planprosessen:



7.2. Organisering



7.3. Medvirking

Vi tar sikte på å gjennomføre en bred medvirkningsprosess i arbeidet med Regional Transportplan Nordland. Dette vil bli gjort gjennom seminarer, plan- og temagrupper og informasjon via egne nettsider for planarbeidet.

Følgende vil medvirke i planprosessen:

Statens Vegvesen

Kommunene

Regionrådene

Kystverket

Jernbaneverket

Avinor AS

LO

NHO

Næringslivet og næringsorganisasjoner

Det vil også bli hentet inn kompetanse etter behov fra referansegruppen.

8. Plantema

Tema som sorterer under fylkeskommunen sitt ansvarsområde vil få en sentral plass i planen.

8.1. Samordnet areal- og transportplanlegging

En viktig del av det å redusere kostnader knyttet til transportarbeid er tilrettelegging for gående og syklende samt for forsterket kollektivtrafikk. Samordnet areal og transportplanlegging er i så måte en svært viktig forutsetning når en kommer til mer detaljert nivå i planleggingen.

8.1.1. Eventuell konsekvensutredning

Regional Transportplan Nordland 2017 – 2028 er tenkt å være en overordnet, strategisk plan og vil således ikke gi føringer for framtidig arealbruk. Imidlertid vil man etter som planarbeidet går framover gjøre nye vurderinger av om hvorvidt deler av innholdet i planen bør konsekvensutredes i henhold til reglene i plan- og bygningsloven og forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven, jf. pbl §4-2 og forskrift om konsekvensutredninger §2 pkt. a). Behovet for å vurdere eventuelle tema etter dette regelverket vil bli tatt underveis i planprosessen.

Ansvar for en eventuell konsekvensutredning vil plasseres hos sekretariatet i planprosessen og ansvaret vil således ligge hos kompetent organ hos Nordland fylkeskommune.

8.2. Fylkesvegnettet

Fra 1. januar 2010 fikk Nordland fylkeskommune overført ansvaret for alle fylkesveger og fylkesvegfergesamband. Det er pr. i dag statens Vegvesen som forvalter og har ansvaret for dette. Statens Vegvesen er altså når det kommer til dette temaet å regne som avdeling tilknyttet Nordland fylkeskommune. Fylkesvegene knytter regioner i vårt fylke til riksvegene og til logistikkutepunkt og er i så måte svært viktige deler av samferdselen i fylket. Nedenfor følger en matrise der plantema knyttet til fylkesveg utdypes.

Plantema	Beskrivelse	Behov for kunnskapsinnhenting
Fylkesvegnettet Investering	<ul style="list-style-type: none"> • Forfallsutfordringene må sees i sammenheng med investering • Fremkommelighetsutfordringer og flaskehals knyttet til næringstransport. • Det finnes en rekke initiativ og ønsker om nye or relativt store investeringer på fylkesveger. 	<ul style="list-style-type: none"> • Svv utarbeider en helhetlig analyse av fylkesvegnettet: <ul style="list-style-type: none"> ○ Identifisere viktige strekninger ○ Transportstrømmer ○ Flaskehals ○ Trafikksikkerhet • Godsstømsanalyse for Nodland • Oversikt over uprioriterte større investeringsprosjekt.
Drift og vedlikehold	<ul style="list-style-type: none"> • Fylkesvegene i Nordland har et betydelig forfall. • Økning i kostnader knyttet til driftskontrakter. 	<ul style="list-style-type: none"> • Langsiktig strategi for å redusere forfallet. • Gå gjennom og oppdatere vedlikeholdsprogrammet • Utarbeide statusrapport for fylkesveger i Nordland.
Trafikksikkerhet	<ul style="list-style-type: none"> • Fylkets trafikksikkerhetsarbeid gjennom trafikksikkerhetsutvalget • Ulike trafikksikkerhetstiltak • Målsetting om å fremme folkehelse gjennom trafikksikkerhet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ulykkesdata i bunnen for å finne gode strategier med god effekt for trafikksikkerhet
Gang og sykkelveier	<ul style="list-style-type: none"> • Svv legger i sine handlingsprogram vekt på å utvikle sammenhengende gang- og sykkelnett i byer og tettsteder. • Denne byggingen av gang og sykkelveier gjelder først og fremst i byer, men kan være vel så viktige i områder med spredt bebyggelse og stor trafikk. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kunnskapsinnhenting knyttet til effekter av gang- og sykkelveier for generell helse, reduserte klimautslipp, bedre nærmiljø og økt trafikksikkerhet.
Ferge	<ul style="list-style-type: none"> • I Nordland er det i dag 23 fylkesvegfergesamband. • Det er totalt ca.63 fergekaier i drift på fylkesfergesambandene i Nordland. 	<ul style="list-style-type: none"> • Behov for vurdering av ulike parameter knyttet til fergekaiene. • I fortsettelse nav prosjektet «nytt samferdselskar for Nordland»
Rassikring	<ul style="list-style-type: none"> • Nordland fylke har store utfordringer i forhold til rassikring. • Det er utarbeidet rassikringsplan for Nord-Norge • Rassikringsprosjekter blir prioritert og finansiert i Nordland, men behovet er også stort. 	<ul style="list-style-type: none"> • Behovene er avdekket i rassikringsplanen for Nord-Norge og disse bør settes i sammenheng med regionenes behov for trygg og forutsigbar fremkommelighet.

Samfunnssikkerhet og beredskap	<ul style="list-style-type: none"> • Større fokus på samfunnssikkerhet og beredskap på fylkesvegnettet er nødvendig. 	<ul style="list-style-type: none"> • ROS på fylkesvegnettet?
Lokal miljø- og støyforurensing og biologisk mangfold	<ul style="list-style-type: none"> • Lovpålagt ansvar følger vegeier 	<ul style="list-style-type: none"> • Svv har kontinuerlig kartlegging av miljø og støy langs veg og ved planlegging av veganlegg.
Miljøpåvirkning fra transportsektoren	<ul style="list-style-type: none"> • Klimautslipp fra transportsektoren er betydelig 	<ul style="list-style-type: none"> • Innsamling av eksisterende miljødata for transportsektoren.

8.3. Aktiv transport

Det foreligger en nasjonal målsetting om å øke andelen gående og syklende, spesielt knyttet til byer og tettsteder. Svært mange korte reiser – spesielt arbeidsreiser – foregår med bil og det foreligger i Nordland et stort udekket behov for tiltak som henvender seg til gående og syklende. I forhold til miljø, trafikksikkerhet og folkehelse ligger det store gevinster i en slik satsing.

Nedenfor følger matrise som utdyper plantema «Aktiv transport»

Plantema	Beskrivelse	Behov for kunnskapsinnhenting
Tilrettelegging for gående	<ul style="list-style-type: none"> • Nasjonale og regionale målsettinger sier at andelen gangtrafikk bør økes. Dette reduserer bilbruk og vil på sikt gi bedre folkehelse. 	<ul style="list-style-type: none"> • Planverk knyttet til gang- og sykkel. • Utrede videre hvordan fylkeskommunen kan bidra til økt andel gangtransport. • Dokumentere potensiale for folkehelseeffekt og samfunnsøkonomiske besparelser.
Tilrettelegging for sykkeltrafikk	<ul style="list-style-type: none"> • Nasjonale og regionale målsettinger sier at andelen sykkeltrafikk bør økes. Dette reduserer bilbruk og vil på sikt gi bedre folkehelse. 	<ul style="list-style-type: none"> • Planverk knyttet til gang- og sykkel. • Utrede videre hvordan fylkeskommunen kan bidra til økt andel og sykkeltransport. • Dokumentere potensiale for folkehelseeffekt og samfunnsøkonomiske besparelser.
Folkehelse	<ul style="list-style-type: none"> • Transportsektoren skal bidra til å sikre og tilrettelegge for bedret folkehelse. 	<ul style="list-style-type: none"> • Transportplan Nordland skal beskrive hvordan tilrettelegging for gang og sykkel samt trafikksikkerhet kan bidra til bedret folkehelse.

8.4. Kollektivtransport

Fylkeskommunen er ansvarlig for kollektivtransport på veg og sjø i fylket. Kollektivtransport i planprogrammet vil omfatte ordinær persontransport med rutebuss og rutebåt samt jernbane. Taxi er ikke kollektivtransport med mindre det er en del av bestillingsruter jfr avsnitt i nedenforstående matrise som utdyper plantema «Kollektivtransport».

Plantema	Beskrivelse	Behov for kunnskapsinnhenting
Kollektivtransport i Nordland	<ul style="list-style-type: none">• Består for det meste av rutebuss og rutebåt (inkludert ferge) men i deler av fylket er også jernbane en del av kollektivtrafikken.• Også en del av flyrutene i Nordland (FOT-rutene) må regnes som del av kollektivtrafikken.• Kollektivtilbudet i Nordland er avhengig av flere forvaltningsnivå og etater. Bedret tverretattlig samarbeid på sektoren vil være en suksessfaktor.• Bedret kollektivtilbud vil være et sterkt virkemiddel for å redusere forurensende bilbruk.	<ul style="list-style-type: none">• Kartlegge status for bruk av kollektivtransport i Nordland.
Hurtigbåt	<ul style="list-style-type: none">• Nordland har i pr. i dag 28 hurtigbåtruter hvorav 2 går med bilførende fartøy.• Disse hurtigbåtrutene har ca. 180 anløpssteder. Av disse anløpes et stort antall kun på anrop.• Mange er avhengige av båt for skoleskyss.	<ul style="list-style-type: none">• Kartlegging av persontransport med hurtigbåt.• Kartlegging og evaluering av kontrakter og anbud.• (se om fergetransport i matrise om fylkesveger ovenfor i pkt. 8.1)

Buss og skoleskyss	<ul style="list-style-type: none"> • Ca. 70 % av all bussproduksjon i Nordland er knyttet til skoleskyss. • Distriktene i Nordland har på, bakgrunn av ovenstående, kun busstilbud 190 dager i året (skoleruta). • Skolestrukturen i kommunene sentraliseres noe som bl.a. betyr at distriktene etter hvert får et dårligere busstilbud. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kartlegging av persontransport med buss. • Kartlegging og evaluering av kontrakter og anbud.
Jernbane	<ul style="list-style-type: none"> • Jernbane i Nordland består av «Nordlandsbanen» og «Ofotbanen» • Jernbanen er først og fremst viktig for godstransport, men betyr i en del områder mye for kollektiv persontransport. • «Saltendependelen» (Bodø, Fauske, Rognan) betyr mye for daglig reise og har bidratt og bidrar til regionforstørring i Salten. • «Polarsirkelpendelen» (Bodø, Mo i Rana, Mosjøen) betyr mye for bl.a. effektiv pasienttransport. • Viktige utfordringer for jernbanen i Nordland ligger bl.a. i tiltak som kan øke frekvens og kapasitet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kartlegging og dokumentasjon for persontransport med tog i Nordland.
Enhetlig kollektivsatsing	<ul style="list-style-type: none"> • Etter hvert som regioner blir større gjennom eksempelvis vegbygging, gir dette grunnlag også for økt satsing på kollektivtransport. • Det er et behov for å samordne kollektivtrafikken i Nordland gjennom utvikling av et overordna rutenett som fanger opp alle kollektive transportmidler. • Kollektivtrafikken på tvers av regioner, både internt i Nordland og over fylkesgrensene. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kartlegging og dokumentasjon på bruk av kollektivtransport i Nordland. • Vurdere alternative løsninger for et overordnet rutenett for Nordland og tilstøtende regioner. • Kartlegge om toget kan inngå som en sentral del av kollektivtilbud, også lokalt

Knutepunkt / infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Behov for samordnet bygging av infrastruktur med tanke på bytte mellom ulike transportformer. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gjennomgang av infrastruktur og forslag til oppgradering/nybygging av knutepunkter eller holdeplasser, som ivaretar en effektiv og kundesvennlig kollektivtransport.
Alternativ kollektivtransport	<ul style="list-style-type: none"> • Kollektivtransport som bestillingstransport betyr at det legges til rette for skreddersydd transport i distriktene. • Bestillingstransport kan være et aktuelt tema å arbeide videre med på bakgrunn av allerede igangsatte prosjekt bl. a. i Vevelstad. (drosje) • Det har allerede i mange år vært utført behovsanløp for hurtigbåt i Nordland jfr. punkt om «Hurtigbåt» ovenfor. Dette kan være et utgangspunkt for videre tanker rundt «bestillingstransport» også på land. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kartlegge ulike former for bestillingstransport som allerede benyttes. • Vurdere transporter til fritidsbebyggelse?
Universell utforming	<ul style="list-style-type: none"> • Målsetting om at Nordlandssamfunnet skal utforme det fysiske miljøet på en slik måte at det er tilgjengelig for alle. • Disse kravene skal ivaretas (og blir ivaretatt) gjennom kravspesifikasjoner knyttet til anbud. • 	<ul style="list-style-type: none"> • Kartlegge behovet for Universell Utforming og planlegge etappevise mål.
Kollektiv og reiseliv	<ul style="list-style-type: none"> • Dagens kollektivtilbud i Nordland i forhold til reiselivet må betegnes som dårlig. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se dagens kollektivtilbud i et reiselivsperspektiv. • Vil det være grunnlag for å starte opp eget prosjekt for temaet?

8.5. Riksvegnettet

Ansvaret for riksvegene ligger hos Staten, og er dermed utenfor fylkeskommunen sitt ansvarsområde. Likevel er det nødvendig å vurdere riksvegene i forhold til det samla transportsystemet i fylket.

I Nordland har i dag følgende veier: E6, Rv73, E12, Rv77, Rv80, Rv827, Rv85 og E10.

En rekke pågående og planlagte prosjekter og KVVU'er knyttet til riksveger og Nordland fylkeskommune er en viktig høringspart i forbindelse med disse. Her er sammenhengene mellom NTP og RTP svært viktige.

Fylkeskommunen bør ha en aktiv holdning til både kortsiktige og langsiktige tiltak for riksvegnettet i fylket, som i enkelte områder er svært viktig for transport av gods ut av fylket. Herunder også som en viktig ferdselsåre mellom fylket og Sverige.

8.6. Sjøtransport

Ansvaret for havner og farleder ligger hos Kystverket og ligg således også utenfor fylkeskommunens ansvarsområde. Imidlertid er fylket også her en sentral aktør, og sammenhengene mellom NTP og RTP er sentrale. I Nordland, og i Nord-Norge for øvrig, er på mange måte mer avhengig av velfungerende fiskerier og av fiskerihavner spesielt. Gjennom ny havnestrategi er det foreslått at fiskerihavnene skal overføres fra staten v/ Kystverket til kommunene. Dette synes ikke som en god løsning for Nord-Norge.

Fylkeskommunens innspill til Kystverkets prioriteringer må komme godt fram gjennom RTP-prosessen.

Målsetningen om mer gods fra vei til sjø og bane krever effektive (intermodale) havne- og terminalløsninger, noe som vil være et sentralt tema i Regional Transportplan Nordland.

RTP skal kartlegge status for utredninger og planer for sjøtransporten i Nordland.

Det må vurderes behovet for egne strategier knyttet til sjøtransporten.

8.7. Jernbane

Det er en nasjonal målsetting at mer gods skal overføres fra veg til bane og sjø. Denne målsettingen skal følges opp gjennom arbeidet med Regional Transportplan Nordland.

Nordlandsbanen (Trondheim-Bodø) er med sine nesten 73 mil, Norges lengste jernbanestrekning og den eneste hovedbanen som ikke er elektrifisert. Det er bare 28 % av baneinfrastrukturen som tillater at toget føres med en fart på over 100 km/t.

Banen har lange strekninger uten kryssningsspor. Banen er også uten fjernstyring. RTP har mange utfordringer knyttet til jernbaneutbygging. Særlig for næringstransporter er det svært viktig at jernbane i Nordland prioriteres.

Ofofbanen (Narvik- svenskegrensen) er bare 42 km lang, men elektrifisert og den banestrekningen i Norge som har mest godstrafikk. Transportene her er, foruten malmtransporten fra Kiruna, svært viktig for bl.a. fisketransport fra Nord- Norge.

Det er behov for forbedring av kapasiteten på begge banestrekninger, og her vil også RTP være en viktig arena.

En overføring av ansvar fra staten til det regionale nivået som en del av viktig godstransport og kollektivtrafikk er en oppgave som er sentral i RTP-arbeidet.

8.8. Terminaler/Intermodalitet/logistikkutepunkt

Som nevnt under punktet om jernbane vil lokalisering og tilrettelegging for intermodale terminaler som involverer flest mulig lastbærer være viktig i arbeidet med Regional Transportplan Nordland.

8.9. Luftfart/Flyplasstruktur

Luftfart i Nordland er preget av mange ruter som i praksis fungerer som en del av kollektivtrafikken. Mange steder i Nordland er FOT-rutene regionens «busser». Nordland er på grunn av de store avstandene avhengige av at rutenettet for fly er med på å utfylle transportbehovet.

Nordland har i dag to stamlufthavner (Bodø og Evenes), 9 regionale lufthavner av varierende lengde og Norges eneste helikopterplass med ordinær rute (Værøy).

Nordland har mange utfordringer knyttet til FOT-ruter, planer for nye storflyplasser (Hauan og Gimsøy) samt eventuelle nedleggelse av kortbaneflyplasser. Disse temaene vil bli sentrale utfordringer i planprosessen. Flyplasstrukturen må sees i sammenheng med det samla transporttilbudet i fylket.

8.10. Finansiering og forvaltning

Innenfor dagens inntektssystem er prioriterte investeringsprosjekt og finansiering av drift/vedlikehold en stor utfordring for fylkeskommunen innenfor eksisterende økonomiske rammer. I tillegg til dette vil inntektene som blir disponible til samferdselsformål framover bli mindre. Dette vil gi svært store utfordringer for samferdsel i Nordland i årene som kommer og fylkeskommunen gjennom dette planarbeidet gi tydelige signaler til sentrale myndigheter om situasjonen.

Ulike modeller for finansiering av samferdselsprosjekter i Nordland skal bredt vurderes i tilknytning til dette planarbeidet med sikte på at en får mest mulig veg, infrastruktur og kollektivtilbud for hver krone.

I tilknytning til denne problemstillingen er det nylig oppstartede prosjektet «Nytt samferdselskart for Nordland» sentralt. Det legges opp til et nært samarbeid mellom dette prosjektet og arbeidet med Regional Transportplan Nordland.

Kartlegging av samla finansieringsbehov samt vurdering av ulike former for finansiering av veg, infrastruktur og kollektivtrafikk vil bli sentrale tema i planprosessen.

Strategier for slik finansiering, anbudsprosesser og besparinger vil bli sentrale tema.

Finansieringsformer i et Nordnorsk perspektiv vil her kunne være utgangspunkt for arbeidet.