



Samferdsel i Salten – Prosjektplan 2020-2023

1 Bakgrunn

Samferdsel er definert som en sentral utfordring for Salten, bl.a. i Saltenstrategiene 2020-2024. Rask, stabil, sikker, kostnadseffektiv og miljøvennlig transport er en forutsetning for utvikling av regionen.

Samferdsel har betydning både for enkeltmennesker, næringsliv, offentlig sektor og øvrige samfunnsaktører. Gode samferdselsløsninger påvirker bosetting, arbeidsmarked, skolegang, reiseliv/turisme, tilgjengelighet til tjenester og varer, og ikke minst transport av varer ut av regionen. Som knutepunkt for store deler av landsdelen, er transporten gjennom Salten viktig for at så vel landsdelens som regionens ressurser kan nyttiggjøres og få betydning for nasjonens økonomi.

Samferdsel og transport er samtidig et område med negative effekter, særlig i form av klimautslipp, ulykker og andre miljøvirkninger. Dette er problemstillinger som må adresseres og løses, både for å begrense negative virkninger i seg selv og for å imøtekomme økende eksterne krav og begrensninger. Miljøvennlige og smarte transportløsninger vil ha stor betydning for reduksjon av utslipp fra samferdselssektoren i vår region.

Samferdsel har vært et satsingsområde for regionen over lang tid, og arbeidet med samferdsel har tidligere vært organisert som prosjekter med egen prosjektleder, både i perioden 2001-04 og 2014-17.

Regionrådet vedtok i juni 2019 å igangsette et (nytt) **treårig samferdselsprosjekt** (SR-sak 20/19 «Samferdsel i Salten – oppfølgingssak»). Vedtaket omhandler primært utarbeidelse av et kunnskapsgrunnlag knyttet til gods og persontransport (en «Transportplan»), men det ligger implisitt i saken og vedtaket at prosjektet også skal bidra aktivt til å oppnå løsninger på regionens prioriterte samferdselsoppgaver, bl.a. i form av politiske vedtak.

Mandatet til et samferdselsprosjekt inngår også i Saltenstrategienes fokusområde «Infrastruktur og kommunikasjon», med fokus på å videreutvikle infrastruktur og smarte kommunikasjonsløsninger, transportknutepunktene Bodø og Fauske, forsterke naturlige BAS-områder i Salten og videreutvikle Bodø som regionsenter. Videre vil gode samferdselsløsninger påvirke de to øvrige fokusområdene i Saltenstrategiene, samt ha innvirkning på bærekraftig utvikling som er et sentralt perspektiv i strategiene.

Prosjektet er finansiert gjennom Iris-fondet med 4 mill kr over tre år. Totalt budsjett for prosjektet er 4,225 mill kr. En egen prosjektleder er ansatt på full tid fra og med 1. september 2020.



2 Målsetting

2.1 Hovedmål og delmål

Hovedmål med prosjektet er å «**bidra til bedre samferdselsløsninger for Salten**».

Prosjektets delmål er å:

- 1) Forsterke **naturlige BAS-områder** i Salten
- 2) Utvikle **effektive transportårer** inn og ut av regionen, med Bodø og Fauske som viktige **knutepunkt**
- 3) Bidra til **bærekraftige** samferdselsløsninger som er bedre, sikrere, smartere og mer miljøvennlige.

Kommentar og utdyping:

Prosjektet er forankret i Saltenstrategier 2020-24, primært innenfor fokusområde «Infrastruktur og kommunikasjon», og skal bidra til å oppnå framtidsbilder og overordnede målsettinger i strategiene. Det innebærer å arbeide med løsninger som utløser regionens muligheter og potensial.

Gjennom prosjektet skal det både tilrettelegges for langsiktig politikk og arbeides for konkrete resultater i prosjektperioden.

Prosjektet bør ha fokus på satsinger og løsninger som har effekt for større deler av regionen, og det bør tenkes på tvers av kommunegrenser.

2.2 Prosjekt mål

Prosjektet skal konkret levere:

- 1) En ny **Transportplan for Salten**

Gjennom kartlegging og dokumentasjon av status, transportbehov/-utfordringer og muligheter, skal det utvikles et kunnskapsgrunnlag og en dokumentasjon som bakgrunn for regionrådets prioriteringer, innspill og oppfølging. Samtidig vil transportplanen være en dokumentasjon av Saltens behov og muligheter som gir bedre mulighet for gjennomslag for regionens prioriteringer.

- 2) Løpende oppfølging av **nasjonale og regionale planprosesser og prioriteringer** innenfor samferdsel.

Gjennom aktiv posisjonering, innspill og oppfølging inn mot Nasjonal Transportplan (NTP), Regional Transportplan (RTP) og andre utrednings- og beslutningsprosesser (budsjetter etc.) på regionalt og nasjonalt nivå, skal det arbeides for å få gjennomslag for Saltens prioriteringer. Dette innebærer overvåkning av pågående prosesser, saksforberedelse for regionrådets prioriteringer og innspill, og bidrag til politisk posisjonering og påvirkning.

- 3) Bidrag til utvikling av **konkrete samferdselsløsninger** av betydning for Salten



Gjennom aktivt nettverksarbeid med kommuner, fylkeskommunen, næringsliv, samferdselsaktører, samferdselsetater, kompetanse- og utviklingsaktører, m.fl., skal prosjektet bidra med:

- a. Aktiv bistand i pågående prosjekter og satsinger innenfor samferdsel, med betydning for Salten
- b. Initiering og/eller etablering og oppfølging av nye prosjekter og satsinger, basert på registrerte behov og muligheter
- c. Bidra til oversikt, informasjonsdeling og samspill mellom prosjekter og aktører innenfor samferdsel i Salten.

Kommentarer og utdyping:

En transportplan bør inneholde en grunnleggende beskrivelse av regionen og de ulike kommunene eller delregionene, med fokus på befolkning, næringsliv, geografi og samferdselsløsninger. Her bør det sees både på dagens status og behov, samt utvikling og muligheter. Dette bør skje i nær dialog med kommuner og utvalgte deler av næringsliv og transportvirksomheter.

De nasjonale og regionale transportplanene (NTP og RTP) innebærer primært en prioritering av investeringer. Konkret gjennomføring må også sikres gjennom årlige budsjettprioriteringer. Det samme gjelder finansiering av mindre utbedringer og vedlikehold. I tillegg pågår mange andre utredninger og planprosesser som bør overvåkes og følges opp.

Hovedfokus i NTP og RTP er fysisk infrastruktur. I tillegg må det arbeides parallelt også med utvikling av de konkrete samferdselsløsninger eller –tilbud. Dette kan ha vel så stor effekt for regionen som investering i ren infrastruktur. Det pågår en rekke utviklingsprosjekt i regionen, som vil ha relevans for arbeidet i Samferdselsprosjekt Salten. Et første steg er å skaffe en oversikt over pågående initiativ med tanke på å bidra der det er mulighet eller behov. Samtidig vil det være aktuelt å sette i gang nye utredninger eller prosjekter. I tillegg kan prosjektet dekke behovet for en felles arena for informasjonsdeling, koordinering og samhandling.

3 Eksterne drivere og rammer

I tillegg til mandat og føringer gitt i regionrådets vedtak samt Saltenstrategieene, er det identifisert noen viktige eksterne drivere for morgendagens samferdsel, som også setter rammer prosjektet:

3.1 Bærekraftperspektivet

Bærekraftperspektivet blir i økende grad en grunnleggende premisse for all samfunnsutvikling. Innenfor samferdsel er bærekraftperspektivet relevant både miljømessig, sosialt og økonomisk.

Følgende bærekraftsmål anses å ha relevans for prosjektet:



Bærekraftmål 17 «Samarbeid for å nå målene» er sentralt for gjennomføring av prosjektet. Videre vil prosjektet primært ha relevans innenfor:

- De økonomiske bærekraftmålene 8 «Anstendig arbeid og økonomisk vekst», 9 «Industri, innovasjon og infrastruktur» og i noen grad 12 «Ansvarlig forbruk og produksjon».
- De sosiale bærekraftmålene 11 «Bærekraftige byer og lokalsamfunn» og i noen grad 7 «Ren energi til alle»
- Det miljømessige bærekraftmålet 13 «Stoppe klimaendringene».

Samtidig som det er generelt viktig å forholde seg til og oppfylle bærekraftmålene, vil det økende fokuset på spesielt de miljømessige sidene av samferdsel kunne gi ekstra utfordringer for regionens transportløsninger. Man kan tenke seg at det settes begrensninger på samferdsel, og at transport med særlig store miljølempere avgiftsbelegges/skattlegges kraftigere.

Salten har i utgangspunktet store avstandsulemper, både internt og i forhold til resten av landet og de viktigste markedene. I tillegg til lange transportveier, skjer det også mye transportarbeid per person (f.eks. innenfor kollektivtrafikk med «tomme» busser eller hurtigbåter). En rekke av samferdselsløsningene har også en ugunstig klimaprofil, bl.a. luftfart, hurtigbåter, veg- og togtransport som er basert på fossil energi. I kjølvannet av EUs «Green Deal» planlegges det tiltak og nye avgifter for å «straffe» transportformer med høyt karbonavtrykk.

Dette innebærer at prosjektet må ha et særskilt fokus på å posisjonere Salten for mer miljøvennlige og framtidsrettede transportløsninger, slik at avstandsulemper reduseres.

3.2 Demografi

Den demografiske utviklingen i Salten følger generelle nasjonale trender i form av økt sentralisering kombinert med områder med svært spredt bosetting og aldrende befolkning. Dette påvirker både samferdselsbehov, og våre muligheter for å løfte større investeringer og nye løsninger.



Innenfor kollektivtransport og tilgjengelighet er utfordringene svært ulike mellom de største tettstedene og de tynnest befolkede områdene.

Når det gjelder store investeringer, vil det være viktig for Salten å fremheve andre vurderingskriterier enn antall berørte personer bli viktige (f.eks. næringslivets transportbehov, reiseliv, sikkerhet og beredskap etc.).

Dette innebærer behov for å være på søk etter nye løsninger og prioriteringskriterier som kan fremme Saltens interesser, både innenfor kollektivtransport og godstransport.

3.3 Næringer med stort transportbehov

Både befolkning og næringsliv har et grunnleggende transportbehov knyttet til bl.a. varehandel, forsyning, renovasjon o.l. I tillegg er det spesielt tre næringer i Salten som anses å kunne få større behov for transport eller nye transportløsninger framover. Disse er sjømat, reiseliv og en potensielt voksende mineralnæring (med mulig avledet industri). I tillegg kan nye industrietableringer som f.eks. hydrogenproduksjon gi både økt transportbehov nye muligheter. Økt og/eller endret transportbehov i disse næringene, kan være drivere både for prioritering av samferdselsmidler, men også nye transportformer eller –løsninger. Dette er også næringer med nasjonal betydning.

Prosjektet bør ha et eget fokus på disse næringene mht. transportløsninger.

3.4 Smart transport

Det er et økende fokus på smartere transportløsninger, gjennom effektivisering, samordning av transportører og transportløsninger, digitalisering og bruk av teknologi. Dette kan skape nye muligheter og transportløsninger som i større grad er skreddersydd de ulike behovene i regionen. Det samme gjelder muligheter for mer miljøvennlige transportformer, bl.a. gjennom elektrifisering eller bruk av hydrogen.

Teknologi og digitalisering kan samtidig endre transportbehovet. Eksempler på dette er redusert reisebehov ifm. jobb, møter, utdanning etc., mer individualiserte reisebehov, og også endring i varedistribusjon som følge av f.eks. netthandel.

Dette er et område hvor Salten bør være oppdatert, gjennom å delta i utvikling av nye transportløsninger som kan fremme utvikling av regionen.

3.5 Organisering, styring og finansiering

Samferdsel preges av systemendringer både innenfor organisering, styring og finansiering.

Eksempler på dette er:

- ansvarsfordelingen mellom stat og fylkeskommune, både mht veg, luftfart og i noen grad sjø/havneutbygging,
- organisering av jernbanesektoren, med oppdeling av statens ansvar i ulike direktorater og selskaper, samt konkurranseutsetting på drift av jernbane
- endring i vegadministrasjon, både mellom stat og fylke, og med innføring av «Nye vegger AS»
- nye prosesser og kriterier knyttet til planlegging, prioritering og finansiering av samferdsel, både nasjonalt og regionalt, herunder innenfor Nasjonal Transportplan.
- økt bruk av konkurranse både i utbygging og drift av løsninger



- reduserte og i noen grad uavklarte økonomiske rammer, både nasjonalt og regionalt.

Dette stiller krav til at regionen har kunnskap og nettverk til å koble seg på de viktigste prosessene og aktørene.

4 Strategier/arbeidsform

I det arbeidet som skal gjøres, bør følgende strategi og arbeidsform vektlegges:

- Kunnskapsgrunnlag og dokumentasjon: Dette er avgjørende for å kunne gjøre de riktige prioriteringene, samt å dokumentere behov og muligheter overfor de aktørene som skal utrede, beslutte, finansiere eller iverksette tiltakene. Stikkord her er faktabasert, troverdig og akseptert.
- Dialog, både med kommuner, brukere, næringsliv, transportsektoren, m.fl.: Dette er avgjørende for å få innspill, forankring og realisering av felles ønskede tiltak.
- Administrativ forankring og politisk sikring: I dette ligger å samarbeide med de ulike etatene og aktørene for å få regionens prioriteringer forankret og innarbeidet i saksframlegg, og parallelt jobbe politisk for å sikre disse i politiske vedtak i fylket og nasjonalt.
- Jobbe med aktørene: Istedenfor å bare peke på våre utfordringer, bidra til å identifisere og fremme *løsningsforslag* som er i tråd med nasjonale og regionale prioriteringskriterier. Dette bør gjøres i dialog og samarbeid med ansvarlige eller bevilgende myndigheter.
- Alliansebygging: Både regionalt, mot naboregioner, nasjonalt og også internasjonalt – både administrativt og politisk. Dette innebærer å fremme våre saker, men uten å «skyte ned» andres initiativer, samt å finne felles basis for samarbeid der det er aktuelt.
- Bidra til innovasjons-/forskningsprosjekter: Spille på lag med forsknings-/ innovasjonsmiljøer som kan bidra til å klarlegge behov og definere nye løsninger. Dette innebærer å delta i eksisterende prosjekter eller bidra til å initiere nye prosjekter, som kan gi økt kunnskap og/eller nye løsninger i form av pilotprosjekter o.l.

5 Organisering

Prosjektet er organisert på følgende måte:

- Prosjekteier: Salten Regionråd
 - o Er bestiller av prosjektet og bruker av resultatet
- Styringsgruppe: Styret i Salten Regionråd.
 - o Tar overordnede beslutninger underveis i prosjektet,
 - o Får jevnlig statusrapporter, med mulighet for beslutninger og eventuelt endring av retning.
- Prosjektansvarlig: Daglig leder i Salten Regionråd, Kjersti Bye Pedersen.
 - o Ansvarlig for at prosjektet gjennomføres, i form av initiering av prosjektet, organisering av prosjektet, overordnet økonomisk ansvar
 - o Rapporterer til styringsgruppa
 - o Prosjektleders overordnede ansvarlige i det daglige arbeidet.
- Prosjektleder: Per Gaute Pettersen
 - o Operativt ansvarlig for gjennomføring
 - o Utarbeider planer, styrer og følger opp gjennomføringen



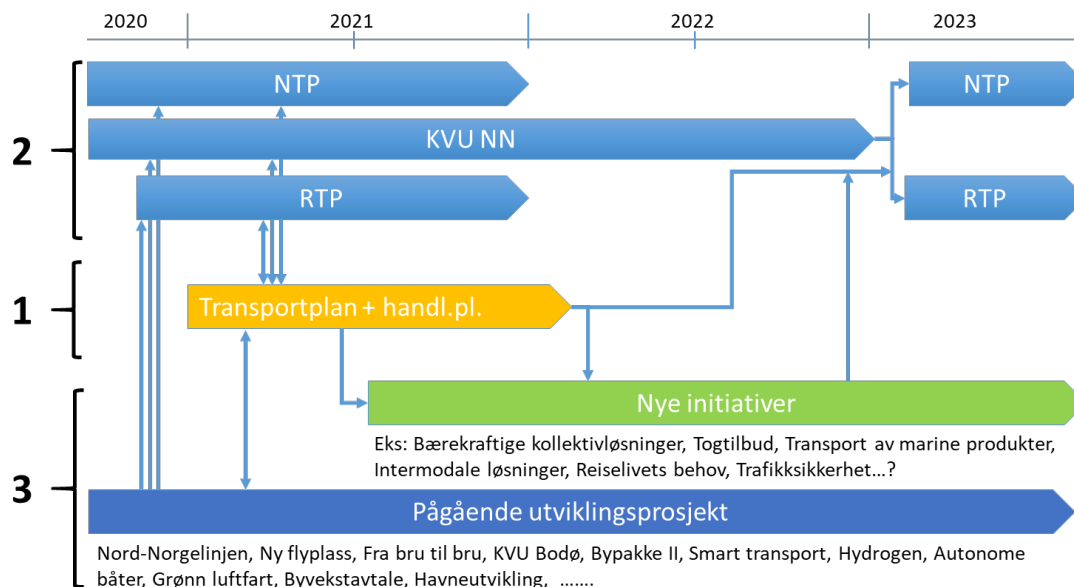
- Rapporterer til prosjektansvarlig, og møter i styringsgruppa sammen med prosjektansvarlig.
- Ressursgruppe: En kontaktperson i hver kommune
 - Dialogpartner, informant og koblingspunkt mot aktører i den enkelte kommune.
 - Bidrar til å tilrettelegge møter med lokale aktører.
- Referansegruppe: Nettverks- og samarbeidsaktører.
 - Det opprettes ikke *en* formell referansegruppe for prosjektet, men det holdes tett kontakt med relevante aktører i form av næringsliv og næringslivsorganisasjoner, utviklingsaktører, transport-/logistikkaktører, relevante samferdselsfora, interesseorganisasjoner, samferdselsetater, fylkeskommune og kommuner, nettverks- og kompetanseresurser som Nord-Norges Europakontor, Barents Road, forskningsaktører etc.

6 Aktiviteter og framdriftsplan

Hovedaktivitetene i prosjektet sammenfaller med de tre hovedleveransene:

- 1) En ny **Transportplan for Salten**
- 2) Løpende oppfølging av **nasjonale og regionale planprosesser og prioriteringer** innenfor samferdsel.
- 3) Bidrag til utvikling av **konkrete samferdselsløsninger** av betydning for Salten

Følgende figur viser prosjektets tre hovedaktiviteter og hvordan disse henger sammen på en tidslinje:



I tillegg kommer generell prosjektledelse i form av bl.a. planlegging, rapportering og formidling.

Figuren viser hvordan de tre hovedaktivitetene fordeler seg over tid, og hvordan de spiller sammen. Arbeidet med NTP er allerede i gang og må ivaretas løpende det kommende året. Dette skjer i hovedsak basert på allerede vedtatte prioriteringer i regionrådet. Arbeidet med RTP starter for fullt over nyttår, men forberedes nå i høst. Her vil det være nødvendig å innhente mer informasjon og få



på plass nye vedtak og prioriteringer i Regionrådet. Neste NTP skal normalt gjelde fra 2026. Den vil dermed bli vedtatt i 2025, og arbeidet med utredninger og innspill ventes å være i gang allerede i 2023.

Arbeidet med en Transportplan for Salten (med handlingsplan) starter etter nyttår, med ambisjon om ferdigstilling senest rett over nyttår 2022. Noe av informasjonen som kommer ut av dette arbeidet kan ha nytte for pågående NTP- og RTP-prosesser, men vil i første rekke ha nytte for det mer langsiktige arbeidet inn mot neste NTP-/RTP-runde. I tillegg vil Transportplanen identifisere eventuelle nye initiativer/prosjekter som kan igangsettes fra et stykke ut i 2021.

Det arbeides med å få oversikt over pågående utviklingsprosjekt, og definere hvilken rolle Samferdselsprosjektet kan/bør ha i forhold til disse. Nye initiativer/prosjekter ventes å komme ut av arbeidet med ny Transportplan, og kan også starte parallelt med at denne ferdigstilles.

En noe mer detaljert plan (Gannt-diagram) finnes i vedlegg. Her ligger en foreløpig tidfesting av de nærmeste arbeidsoppgavene knyttet til NTP, RTP og Transportplan Salten. Tidsplan og milepæler vil bli mer detaljert etter hvert.

7 PROSJEKTØKONOMI

Prosjektet er budsjettet som følger:

Budsjett sammendrag:	2020	2021	2022	2023	Sum
	<i>4 mnd</i>	<i>12 mnd</i>	<i>12 mnd</i>	<i>8 mnd</i>	<i>36 mnd</i>
Kostnader					
Prosjektledelse	404 167	1 212 500	1 212 500	808 333	3 637 500
Reiser og møter	45 333	136 000	136 000	90 667	408 000
Kjøp av tjenester	11 667	35 000	35 000	23 333	105 000
MVA	8 333	25 000	25 000	16 667	75 000
Sum kostnader	469 500	1 408 500	1 408 500	939 000	4 225 500
Finansiering					
IRIS-fondet	444 444	1 333 333	1 333 333	888 889	4 000 000
SR bundne fond	16 722	50 167	50 167	33 444	150 500
MVA-kompensasjon	8 333	25 000	25 000	16 667	75 000
Sum finansiering	469 500	1 408 500	1 408 500	939 000	4 225 500

Prosjektledelse inkluderer lønn og sosiale kostnader, kontorhold, telefon, etc. Prosjektleder er ansatt for tre år i prosjektet. Reiser og møter samt kjøp av tjenester er stipulerte kostnader, og kan justeres innbyrdes etter behov. MVA påløper på alle tre kostnadsposter ovenfor, og har en tilsvarende post i form av MVA-kompensasjon under finansiering.

Prosjektet finansieres med 4 mill kr fra IRIS-fondet. I tillegg brukes rundt 150.500 kr av bundne fond.



8 RAPPORTERING

8.1 Rapportering underveis

Prosjektets innhold, status og framdrift rapporteres jevnlig til Styret (styringsgruppa) i styremøtene. Her legges også fram forslag til viktige prioriteringer og/eller justering av prosjektet ved behov.

Før regionrådsmøtene utarbeides en kort statusrapportering med de viktigste hendelser og milepæler i prosjektet, som sendes ut sammen med møteinnkallingen.

I tillegg rapporteres prosjektet som en del av Salten Regionråds årsrapport.

Det etableres egne informasjonskanaler gjennom Salten Regionråd sine internettsider og Facebooksider.

8.2 Sluttrapport

Ved prosjektets slutt utarbeides en sluttrapport som oppsummerer prosjektet, og som samtidig trekker opp rammer og behov for videre arbeid med samferdselsrelaterte spørsmål i Salten.

8.3 Prosjektevaluering

Det legges ikke opp til en ekstern evaluering av prosjektet. Evaluering skjer løpende i styremøter (styringsgruppe), og gjennom Regionrådets behandling av de jevnlige rapportene, årsrapporter og sluttrapport.



9 Vedlegg: Foreløpig handlingsplan med milepæler

	2020				2021								2022								2023																						
	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8							
0 Generell prosjektledelse																																											
Prosjektplan																																											
Rapportering til styre		x			x		x		x		x		x		x		x		x		x		x		x		x		x		x		x		x		x		x		x		
Rapportering SR			x			x					x			x			x				x			x			x			x			x			x			x		x		
Formidling (nett etc.)																																											
1 Transportplan for salten																																											
Gjennomgang av eksisterende info og analyser																																											
Runde til alle kommuner, næringsliv, aktører																																											
Første utkast til plan og høring																																											
Slutføring og vedtak styre og regionråd																																											
2 Nasjonale og regionale planprosesser																																											
NTP Gjennomgang av info, analyser og innspill																																											
NTP Arbeid mot beslutningstakere																																											
RTP Orientering og sak/plan for SR																																											
RTP Innhente info og innspill fra kommuner																																											
RTP Prioritering/innspill/høring fra SR																																											
RTP Dialog NFK: Møter, pol. påvirkning																																											
KVU-NN Møter, innspill, etc.																																											
NFK Politiske prioriteringer, strategi, budsjett																																											
Regj./St.t: Pol prioriteringer, strategi, budsjett																																											
3 Utvikling av konkrete samferdselsløsninger																																											
Oversikt over pågående prosjekter (møter)																																											
Involvering i enkeltprosjekter																																											
Start av og involvering i nye initiativer																																											
Etablere treffpunkt/samferdselskonferanse																																											