

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 Skjerstadvjorden (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 Saltens Regionråd definert følgende prinsipper for prioritering av samferdselsprosjekter:

1. Liv, helse og samfunnssikkerhet: Dette innebærer vedlikehold og opprusting av ulykkesbelastede 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 utforming 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. Aksene 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 aksene 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 aksene 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 Skjerstadvjorden.

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.
- Prisenivå 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. Saltens 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.