

Hålogalandsrådet er et interkommunalt politisk råd som består av kommuner i både Troms og Nordland fylke. Rådet består av kommunene Ibestad, Harstad, Kvæfjord, Tjeldsund, Evenes, Gratangen, Lødingen og Narvik. Kommunene har til sammen en befolkning på 60 000.

Høringssvar – Transportplan Nordland 2026–2037

Innledning

Transportplan Nordland 2026–2037 er lagt om til en temaplan for fylkeskommunal samferdsel. Den erstatter den tidligere regionale transportplanen og har enklere formelle krav ift plan og bygningsloven. Planen skal gi retning for prioritering og ressursbruk i et fylke med store geografiske og klimatiske utfordringer, spredt bosetting og variert næringsliv.

Transportplanen er bygd opp med en strategisk del og en handlingsdel.

For Hålogalandregionens 3 kommuner er det ikke planlagt større investeringer i handlingsprogrammet, foruten gang og sykkelvei i Vassdalen og i Lødingen. Grovfjordveien i Evenes skal utbedres i første seksårsperiode. Regionen har også nylig mistet sin eneste hurtigbåtrute Evenes-Kjeldebotn og slik vi ser det kommer vi ut i region nord som underfordelt.

Hålogalandsrådet som ligger i område nord ønsker med dette å gi innspill til planen.

Overordnet vurdering

Den strategiske delen av planen er prinsipielt god og gir retning for et langsiktig arbeid med samferdselssektoren i fylket. Vi har forståelse for at økonomiske rammer for drift og investering er stramme, men mener planen har flere svakheter som bør adresseres for å sikre et helhetlig og fremtidsrettet transportsystem. Handlingsdelen fremstår som oppstykket og fragmentert. Tiltak listes opp uten tydelige koblinger til overordnede mål eller prioriteringslogikk.

1. Regional sammenkobling og kollektivtilbud

I Hålogalandregionen har vi fått historisk mange nye arbeidsplasser mellom Narvik og Harstad de siste årene. Forsvaret på Evenes flystasjon, Ramsund orlogstasjon og Norges brannskole i Tjeldsund skal alle ha mange fast ansatte, men også et stort antall menige, kursdeltakere og elever. Dette fremkommer ikke i statistikken, men med et bedre kollektivtilbud som markedsføres og kan bestilles fra begge delene av fylkesgrensen vil de kunne utgjøre en stor kundegruppe for kollektivtransporten i Nordland og Troms.

- Planen nevner ikke spesifikke tiltak for sømløse transportløsninger over fylkesgrensen mot Troms, slik tidligere plan gjorde. Vi understreker viktigheten av



grenseoverskridende kollektivtilbud, både til Harstad og Sør-Troms, men også forbindelsene til Lofoten og Vesterålen.

- Hålogalandsvegen omtales som Nord-Norges største samferdselsprosjekt, når prosjektet er ferdigstilt i 2028 vil det gi en annen mobilitet i Midtre Hålogaland. Det er veldig viktig at Nordland fylkeskommune er oppmerksom på dette. 40 minutters tidsbesparelse vil gi endret reisemønster, og store muligheter for flere passasjerer på kollektivtransport. *Hvis* tilbudet ikke er låst i lange anbud som ikke åpner for justering ved vegåpning.
- Fylkene må utarbeide en samordnet ruteplan for buss og hurtigbåt og sikre at fylkesgrensen ikke skaper hull i rutetilbudet. Digitale løsninger og billettering må være integrert i samme system.
- Kontraktregimet og varighet av kontrakter bør vurderes i tett samarbeid mellom fylkene for å utnytte stordriftsfordeler og fleksibilitet. Gjennom tett dialog mellom de to fylkene kan man til slutt komme i takt med anbudsperioder.

2. Digitalisering og kundetjenester

- Arbeidet med digitalisering og sanntidsinformasjon i kollektivtransporten må forseres. Dagens nivå ligger langt bak publikums forventninger og svekker attraktiviteten til kollektivtilbudet.
- Busstilbudet kan med fordel markedsføres bedre.

3. Kontraktregime og økonomisk effektivitet

- Vi anbefaler en grundig gjennomgang av kontrakter for vedlikehold og investeringer for å identifisere overprisede elementer og avdekke ineffektiv struktur.
- Kontrakter for kollektivtilbud må forsøkes samkjørt med Troms fylke. Dette vil gi bedre løsninger, og antakeligvis stordriftsfordeler. Lange kontrakter gir lite fleksibilitet i en tid der endringer skjer raskere enn før.

4. Klimamål og samfunnssikkerhet

- Satsingen på utslippsreduksjoner og det grønne skiftet er ikke fulgt av konkrete virkemidler for investeringer i tungbiltransport og grønn sjøtransport. Dette svekker økonomien til drift, vedlikehold og investeringer.
- Det er en manglende integrasjon mellom klimamål og samfunnssikkerhet. Tiltakene står som separate punkter og ikke som en samlet strategi

5. Vedlikehold og investeringer



- Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene adresseres ikke tilstrekkelig i planen. Dette svekker transportsystemet som helhet og krever en større politisk innsats fra både fylker og regioner.

Avslutning

Transportplan Nordland er et viktig styringsdokument for fremtidens samferdsel. Vi oppfordrer fylkeskommunen til å styrke planens helhet, sikre grenseoverskridende samarbeid, prioritere digitalisering og vedlikehold, og integrere klimamål med samfunnssikkerhet. Dette vil bidra til et robust og bærekraftig transportsystem for hele Nordland.

12 år er en lang planperiode. De strategiske målene bør spisses og revideres jevnlig

