Transportplan Nordland 2026 - 2037

Forord

Transportplan Nordland 2026 – 2037 er en temaplan for det fylkeskommunale samferdselsområdet. Hensikten med planen er å gi retning for hvordan vi prioriterer og bruker ressursene våre.

Planen erstatter Regional transportplan 2022 - 2033 og endrer dermed status fra regional plan etter plan- og bygningsloven til en temaplan. Dette innebærer at den ikke er underlagt de samme formelle kravene til prosess og innhold.

Nordland er et fylke med stor geografisk utstrekning, utfordrende topografi og krevende klimatiske forhold. Fylket har spredt bosetting og et variert, sterkt og voksende næringsliv som skaper verdier, arbeidsplasser og aktiviteter i hele fylket. Dette understreker behovet for en målrettet og helhetlig samferdselspolitikk - en politikk som sikrer god tilgjengelighet, styrker regional tilknytning og legger grunnlaget for bærekraftig utvikling i hele Nordland.

Fylkesrådet vil prioritere det viktigste først. Vi skal trygge og bygge Nordland. Vår viktigste oppgave er å sørge for folk- og vareflyt på veiene, båtene og fergene. Fremover skal vi prioritere samferdsel. Vi skal:

- satse på helhetlige transportkorridorer – fra kyst til marked
- redusere vedlikeholdsetterslepet
- løfte fram prosjekter der framkommelighet, trafikksikkerhet og beredskap er prioriterte kriterier

Fylkeskommunen står overfor strammere økonomiske rammer, noe som gjør det nødvendig med tydelige prioriteringer og en ansvarlig, målrettet forvaltning av tilgjengelige ressurser.

Forsvar og beredskap er grunnleggende hensyn i utviklingen av en robust og fremtidsrettet transportinfrastruktur. Et velfungerende fylkeskommunalt samferdselstilbud styrker samfunnets evne til å håndtere kriser, sikre mobilitet for nødetater og støtte nasjonale sikkerhetsinteresser.

Trafikksikkerhet er en forutsetning for et trygt og bærekraftig transportsystem og er derfor viet spesiell oppmerksomhet i transportplanen. Nordland er godkjent som Trafikksikker fylkeskommune for 2025 – 2027. Transportplanen er sentral for videre godkjenning, fordi den dokumenterer og forplikter fylkeskommunen til systematisk arbeid med trafikksikkerhet – som en integrert del av transportpolitikken.

Handlingsprogrammet består av prioriteringer av tiltak og investeringer som skal bidra til å nå transportplanens målsetninger.

Med hilsen
Richard Dagsvik
Fylkesråd for samferdsel

Innhold

Forord 2
1 Mål 4
1.1 Hovedmål for transportplanen 4
1.2 Delmål for transportplanen 4
2 Planprosess og medvirkning 5
3 Utfordringsbilde for samferdselsområdet 6
3.1 Økonomi 6
3.2 Trafikksikkerhet 7
3.3 Miljø 8
3.4 Kollektivtransport 9
3.5 Drift og vedlikehold 10
3.6 Næringsveger og framkommelighet på fylkesvegnettet 10
3.7 Teknologi 10
3.8 Samfunnssikkerhet og beredskap 11
4 Kunnskapsgrunnlag 12
4.1 Interne kilder Våre tjenester 12
4.2 Eksterne kilder 12
5 Handlingsdel 13
5.1 Oppdrag 13
5.2 Investering 17
5.3 Beskrivelse av investeringstiltak 21
5.3.1 Strekningsvise utbedringsprosjekt 22
5.3.2 Ras- og skredsikring 25
5.3.3 Fergekaier 26
5.3.4 Tunnelsikkerhetsforskrift 28
5.3.5 Mindre utbedringstiltak 29
5.3.6 Gang-/sykkelveger og trafikksikkerhet 30
5.3.7 Store prosjekt som forutsetter ekstern finansiering/delfinansiering 33

1 Mål

Transportplan Nordland bygger på visjon og utviklingsmål fastsatt gjennom Regional planstrategi for Nordland 2024-2028.

Transportplanen har et eget hovedmål og 10 tilhørende delmål i uprioritert rekkefølge som følges opp gjennom tiltak (oppdrag) og investeringer.

1.1 Hovedmål for transportplanen

Transportsystemet i Nordland er miljøvennlig, sikkert og framkommelig

1.2 Delmål for transportplanen

Nordland fylkeskommune skal (i uprioritert rekkefølge):

1 Utvikle en transportsektor der ingen omkommer eller blir hardt skadd

2 Redusere forfallet på fylkesvegnettet

3 Utvikle et sømløst, attraktivt og tilgjengelig kollektivtilbud

4 Utvikle et transportsystem som styrker samfunnssikkerhet, beredskap og håndterer klimautfordringer

5 Bruke ny teknologi for tryggere transport, bedre trafikkflyt og sikker datahåndtering

6 Påvirke statlige myndigheter for å sikre bedre rammebetingelser for samferdsel

7 Sikre effektive kommunikasjonsforbindelser for innbyggere og næringsliv i hele fylket

8 Utvikle effektive og universelt utformede løsninger for kollektiv, gang-/sykkel og mikromobilitet

9 Gjennomføre planlegging av arealbruk og transport som fremmer bærekraftige transportløsninger, beskytter og restaurerer natur- og kulturmiljøer

10 Redusere egne klimagassutslipp

2 Planprosess og medvirkning

I Regional planstrategi for Nordland 2024-2028 er det mål om utarbeidelse av temaplan «Transportplan Nordland» i inneværende valgperiode. Dette innebærer en endring av plantype fra regional plan etter plan- og bygningsloven, til en tematisk plan og dermed erstatning av Regional transportplan.

Fylkesrådet godkjente den 28. januar 2025 (sak 030/2025) gjennomføringsdokumentet som fastsetter mål og rammebetingelsene for planarbeidet og formelt markerer igangsetting.

Oppstartsmøtet ble gjennomført av fylkesråd for samferdsel den 28. februar 2025, med deltakelse fra relevante interessenter herunder interkommunale politiske råd, kommunene, Samferdselsforum Nord, LO Nordland, NHO Nordland og Norges Lastebileier-Forbund.

Frist for innspill til oppstart av planarbeidet ble satt til 30. juni 2025. Alle de forhåndsdefinerte interessentene ble tilskrevet og invitert til å komme med innspill. Innspillsrunden var ellers åpen slik at alle som hadde ønske om det kunne delta. Informasjon om arbeidet ble lagt ut på fylkeskommunens hjemmeside Transportplan Nordland - Nordland fylkeskommune.

Fylkeskommunen mottok innspill fra samtlige seks interkommunale politiske råd. I tillegg sendte 20 kommuner kopi av sine innspill, og ytterligere 11 innspill fra øvrige interessenter.

I løpet av høsten har fylkesråd for samferdsel gjennomført møter med de interkommunale politiske rådene og øvrige parter for å informere om planarbeidet og gjennomgå innspillene.

Kunnskapsgrunnlaget for planen er tilgjengelig via relevante nettsider, noe som gir gode muligheter for fordypning i et dynamisk og oppdatert kildegrunnlag.

Planforslaget er på åpen høring i perioden desember 2025 – januar 2026.

3 Utfordringsbilde for samferdselsområdet

Nordland fylkeskommune står overfor store utfordringer i samferdselssektoren. Kraftig kostnadsvekst, økende vedlikeholdsetterslep og skjerpede krav til klima, sikkerhet og beredskap legger betydelig press på det økonomiske handlingsrommet. Dette understreker behovet for klare prioriteringer og styrket statlig medfinansiering. Samtidig pågår en grønn omstilling, parallelt med et langsiktig arbeid for bedre trafikksikkerhet, mer robust infrastruktur og økt samfunnssikkerhet. I denne sammenhengen er et tilgjengelig fylkesvegnett og et velfungerende kollektivtilbud helt avgjørende – både for verdiskaping, bosetting og forsyningssikkerhet i hele Nordland.

3.1 Økonomi

Nordland fylkeskommune har de senere årene opplevd en kraftig vekst i kostnader innenfor veg og kollektiv. Økningen overstiger både forventet prisstigning, den generelle prisutviklingen i samfunnet og de inntektsjusteringene Nordland fylkeskommune har fått gjennom de siste statsbudsjettene.

Fra 2022 til 2025 har kostnadene innenfor veg og kollektivtransport økt med omtrent 40 prosent. De viktigste årsakene er økte priser på kontrakter innen både veg og kollektiv, overgang til nullutslippsløsninger, svak konkurranse i deler av markedet, samt økt trafikk i fergesektoren etter innføring av gratis ferge.

Samtidig har vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet økt. Statlige krav og pålegg har også bidratt til økte kostnader for fylkeskommunen, uten at det følger tilstrekkelig med midler for å innfri kravene.

Samlet sett er det økonomiske handlingsrommet til Nordland fylkeskommune på få år betydelig redusert. I samferdselssektoren vil det uten økte statlige overføringer, tvinge seg frem et behov for strukturendringer. Innenfor vegområdet blir det viktig å fokusere på å ta vare på det vi har gjennom en økt satsing på vedlikehold og fornying. Det vil være minimalt handlingsrom for store utbyggingsprosjekt.

Utfordringsbildet gjenspeiles også i handlingsprogrammet, som viser prioriterte tiltak med kostnader den kommende 12-årsperioden. I den første seksårsperioden er det prioritert konkrete prosjekter, mens det i den siste perioden hovedsakelig er avsatt midler til overordnede porteføljer. Det er lagt til grunn en investeringsramme på ca. 10,5 mrd. kr for hele planperioden. Ekstern finansiering kommer i tillegg. Dette innebærer en forutsetning om økning av ramme fra økonomiplan 2026-2029 sammenlignet med perspektivmelding 2026-2029 videreføres for hele perioden.

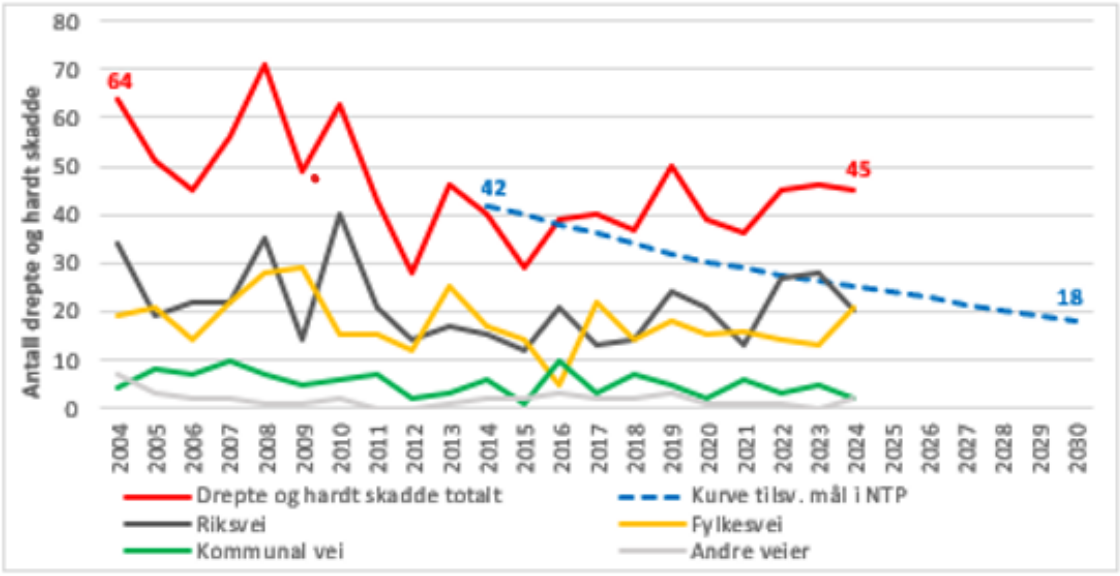
Handlingsprogrammet danner grunnlaget for de årlige budsjettprosessene, og ligger til grunn for prioriteringene i de årlige oppdateringene av den fireårige økonomiplanen.

3.2 Trafikksikkerhet

Nordland fylkeskommune er godkjent som Trafikksikker fylkeskommune noe som bekrefter at fylkeskommunen arbeider systematisk og målrettet i tråd med nasjonale kriterier.

Forankring
Trafikksikkerhet er en forutsetning for et trygt og bærekraftig transportsystem. I henhold til vegtrafikkloven § 40 har fylkeskommunen et særskilt ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten. Dette er også i tråd med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei. En ny tiltaksplan er under arbeid og vil gjelde fra 2026 – 2029. Fylkeskommunen har ansvar for å gjennomføre tiltak som er omforent i den nasjonale tiltaksplanen i samarbeid med nasjonale og lokale aktører.

Nordland fylkeskommune er en aktiv deltaker i det nasjonale trafikksikkerhetssamarbeidet og bidrar til å realisere Nullvisjonen – at ingen skal omkomme eller bli hardt skadd i trafikken. Målet er at det skal maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050. (Nasjonal transportplan 2025-2036). Dette forplikter til å arbeide systematisk og helhetlig med trafikksikkerhet i alle relevante prosesser.



Figur 1: *Nordland fylkes utvikling i antall drepte og hardt skadde fra 2004 til 2024. (Høringsutkast til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029)*

Trafikksikkerhetsarbeidet i Nordland fylkeskommune skal være helhetlig og langsiktig, og bygge på tre hovedområder, fysiske tiltak, trafikantrettede tiltak og systematiske tiltak. Godt samspill mellom disse tre er nøkkelen til å redusere alvorlige trafikkulykker.

Fysiske tiltak
Fysiske tiltak handler om utforming og vedlikehold av infrastrukturen for å forebygge ulykker og redusere skadeomfanget når ulykker skjer. Det kan være å gjøre skolevegen tryggere, utbedre risikoutsatte strekninger, god belysningen og trygge gangfelt og skilting for gående og syklende. Like viktig er vedlikehold av vegnettet, spesielt på vinteren.
Trafikantrettede tiltak

Adferd i trafikken er en avgjørende faktor for trafikksikkerheten og Nordland fylkeskommune arbeider aktivt for å påvirke trafikantenes holdninger og handlinger. Gjennom systematisk holdningsskapende arbeid rettes innsatsen særlig mot unge bilførere, eldre trafikanter og myke trafikanter.

Systematiske tiltak
Systematiske tiltak handler om å forankre trafikksikkerhetsarbeidet i organisasjon, planverk og samarbeid. Nordland fylkeskommune arbeider målrettet for å styrke dette gjennom videreføring av satsingen på "Trafikksikker fylkeskommune", og forplikter seg til å jobbe systematisk med trafikksikkerhet i alle sektorer.

Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (NFTU)
NFTU har en viktig rolle i å forvalte midler til trafikksikkerhetstiltak i fylket. Det kan søkes tilskudd hos NFTU til både fysiske og forebyggende trafikksikkerhetstiltak, noe som gir rom for bred innsats og lokal tilpasning. Trafikksikre kommuner kan søke tilskudd til fysiske tiltak, for eksempel til utbedringer av barns skoleveg. Tilskudd til forebyggende holdningsskapende adferdsrettet trafikksikkerhetsarbeid og opplæring er en viktig tilskuddsordning som legger til rette for at kommuner, organisasjoner og andre aktører kan gjennomføre ulike trafikksikkerhetstiltak tilpasset målgruppen og dens utfordringer.

Nordland fylkeskommune bruker også investerings- og vedlikeholdsmidler til mindre trafikksikkerhetstiltak utenom NFTU.

3.3 Miljø

Hensynet til miljø skal vektlegges i hele transportsektoren. Fylkeskommunen er i en omstilling til det grønne skiftet, noe som er både kostnadskrevende og til dels begrenset av tilgang på energi og tilpasset utstyr/materiell. Omstillingen er nødvendig for å kunne nå målsettingen, men gjennomføres ikke uten tilstrekkelig økonomisk drahjelp i de statlige overføringene.

Fra 2025 ble det innført forskriftskrav om at alle fergeanbud skal lyses ut med krav til nullutslippsfartøy, med mindre det er særskilte grunner til unntak. For buss gjelder dette klasse 1 (bybusser) og klasse 2 (skolebusser), og trolig vil krav også komme for klasse 3-bussene, som brukes på regionrutene i Nordland. Når det gjelder hurtigbåt er innføring av nullutslippskrav foreløpig skjøvet ut i tid, i påvente av teknologiutviklingen er kommet langt nok til at driftssikre nullutslippsfartøy er kommersielt tilgjengelige. Hvis det av ulike årsaker ikke skulle la seg gjennomføre å sette forskriftskrav, foreligger det likevel krav om 30% miljøvekting i offentlige anskaffelser.

Kraftigere nedbør og økt fare for flom, skred og stormflo må hensyntas i all planlegging slik at vi får et klimatilpasset vegnett som samtidig ivaretar vannmiljøet.

Strengere klimakrav til kollektivtransporten medfører økte investeringsbehov for Nordland fylkeskommune. Overgangen til utslippsfrie eller lavutslipps transportmidler krever betydelige kapitalinvesteringer i anskaffelsesfasen. Selv om dette gir store økonomiske utfordringer på kort sikt, vil lavere driftskostnader over tid bidra til å balansere de samlede kostnadene.

Denne effekten forsterkes ytterligere av økende CO_2-avgifter, som gjør fossildrevne alternativer stadig mindre økonomisk attraktive.

All planleggingen skal følge prinsippene i naturmangfoldloven og inkluderer føre-var-prinsippet, økosystemtilnærming og samlet belastning. Det skal gjennomføres risikovurderinger og benyttes oppdatert kunnskapsgrunnlag om naturverdier i området.

3.4 Kollektivtransport

Fylkeskommunens transportansvar for kollektivtrafikk gjelder buss, ferge og hurtigbåt.

Nordland fylkeskommune har et omfattende båtrutetilbud med ansvar for 20 hurtigbåtsamband med over 100 anløpssteder og ca. 500 000 passasjerer årlig. Det er 23 fylkeskommunale fergesamband, hvorav flere anløper flere fergekaier. Fergesektoren har opplevd en betydelig trafikkvekst de siste årene, blant annet som følge av innføring av gratis ferge. Felles for ferge- og hurtigbåttilbudet er at det ofte er eneste kommunikasjonsmulighet for mange vegløse samfunn. Disse tilbudene er avgjørende for å opprettholde livskraftige lokalsamfunn og utvikle næringslivet langs kysten.

En kartlegging av fergekaiene i Nordland viser et oppgraderingsbehov på om lag 5 mrd. kr. I tillegg kommer kostnader knyttet til nødvendig infrastruktur for å kunne ta i bruk nullutslippsfartøy.

Innenfor enkelte fergesamband med flere mellomsteder er det en utfordring at fergekaier er i kommunalt eller privat eie. I motsetning til stat og fylkeskommune, er ikke kommuner og private aktører forpliktet til å følge regelverk for inspeksjon og vedlikehold av sine anlegg. Dersom tilstanden på disse kaiene blir for dårlig, kan det føre til at anløp må stanses.

Innen bussdriften er rundt 400 busser i daglig aktivitet, og disse utfører til sammen rundt 14 millioner kilometer årlig. I tillegg benyttes drosjer og andre undertransportører, i hovedsak til skoleskyss og transport i områder med lavere befolkningstetthet. Skoleskyss utgjør en betydelig andel av den samlede ruteproduksjonen, og er den enste lovpålagte oppgaven innen fylkeskommunal kollektivtransport. Endringer i skolestrukturen, som følge av nedleggelser og sentralisering av kommunale skoler, vil medfører økt transportbehov og høyere produksjon.

3.5 Drift og vedlikehold

Økte priser på driftskontrakter binder opp en stadig større del av ressursene til drift, noe som går på bekostning av midler til nødvendig vedlikehold. Manglende midler til vedlikehold fører til at vedlikeholdsetterslep og behov for nødvendig oppgradering fortsetter å øke.

Vedlikeholdskostnader	***I mrd. kr***
Fylkesveg	14,5
Skred	5,3
Tunnel	7,0
Fergekaier	5,2

Figur 2: *Oversikt over vedlikeholdskostnader*

I Regional transportplan 2022 – 2033 var et av delmålene å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet. Dette skulle blant annet skje ved at minst 5% av vegnettet skal utbedres og få nytt dekke årlig. Dette har ikke blitt tilstrekkelig fulgt opp i budsjettene i ettertid, blant annet grunnet høy prisvekst. Omtrent halvparten av vegnettet har dårlig dekketilstand, og vedlikeholdsetterslepet er økende.

3.6 Næringsveger og framkommelighet på fylkesvegnettet

Fylkesvegnettet er avgjørende for regional verdiskaping og livskraftige lokalsamfunn. Hver dag fraktes store mengder gods og varer på disse vegene, med strenge krav til punktlighet, effektivitet og leveringssikkerhet. Vegnettet knytter Nordlands næringsliv til nasjonale og internasjonale markeder, og spiller en sentral rolle for regionens forsyningssikkerhet.

For å styrke Nordlands konkurransekraft, er det nødvendig med et funksjonelt, robust og tilgjengelig vegnett som sikrer høy framkommelighet og driftssikkerhet gjennom hele året. Den høye kostnadsveksten gjør at fylkeskommunen er nødt til å prioritere viktige transportkorridorene som sikrer næringsutvikling og spredt bosetting i fylket. Særlig viktig er det å rette innsatsen mot næringskorridorer som i dag utgjør flaskehalser for transporten.

3.7 Teknologi

Den teknologiske utviklingen går svært raskt og det blir viktig for Nordland fylkeskommune å bruke teknologiske løsninger som kan effektivisere arbeidsprosesser, gi bedre beslutningsgrunnlag og bedre informasjonen til våre kunder. Dette kan eksempelvis være innenfor områder som bruk av sanntidsdata, tilstandskartlegging, skredvarsling, planlegging og digitalisering av prosesser.

Det vil være en utfordring å klare å følge den teknologiske utviklingen. Eksempelvis kan utvikling av autonome kjøretøy etter hvert stille større krav til vegstandard, oppmerking og skilting.

3.8 Samfunnssikkerhet og beredskap

I arbeidet med å forbedre samfunnssikkerheten og sikre kritisk infrastruktur, må sikkerhetskrav ved anskaffelser, evne til gjenoppretting og beredskapskrav i kontrakter, tilpasses trusselbildet og ta høyde for alle deler av krisespennet – fred, krise og krig.

Fylkeskommunen har et særlig ansvar for å sikre at transportinfrastrukturen er robust, tilgjengelig og trygg, og må derfor integrere samfunnssikkerhet og beredskap i både planlegging, drift og kontraktsforvaltning.

4 Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget for Transportplan Nordland er tilgjengelig via fylkeskommunes egen hjemmeside eller gjennom eksterne offentlige sider. Dette medfører at deler av kildegrunnlaget vil oppdateres kontinuerlig.

4.1 Interne kilder

Våre tjenester
Fakta om fylkesveger i Nordland
Regional planstrategi for Nordland 2024 – 2028
Perspektivmelding 2026-2029
Økonomiplan 2025-2028
Regional transportplan 2022 - 2033 med handlingsprogram
Retningslinjer - Etablering av servicefasiliteter for kollektivreisende
Status for null- og lavutslippsløsninger i fergesektoren, FT-sak 31/2025
Regional plan for arealforvaltning
Regional plan for livskraftige lokalsamfunn
Regional plan for vannforvaltning 2028-2033
Belysning av fylkeskommunal veger
Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (NFTU)Handlingsplan for universell utforming 2024-2027
Nordlandsatlas
Transportutredning Mo i Rana
Strategi tunneloppgradering
Klimaregnskap og klimabudsjett
Samarbeidsavtale mellom Sametinget og Nordland fylkeskommune
Reiseliv i Nordland fylkeskommune - Nordland fylkeskommune
Utredning Hamnøya
Utredning - fv. 76 Tosenveien
Fergekai - tilstandskartlegging
Finansieringsanalyse Fastlandsforbindelse Herøy/Dønna-Alstahaug

4.2 Eksterne kilder

SSB Samferdsel i kommuner og fylkeskommuner
Nasjonal transportplan
Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet
Vegkart
Trafikkulykkesregisteret
Skredsikring av vegnettet
KVU for transportløsninger i Nord-Norge
Statens vegvesen
Trygg trafikk
Fylkes-ROS
Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet - regjeringen.no
Statlige planretningslinjer for klima og energi - regjeringen.no
Nasjonale føringer og planoppgaver

5 Handlingsdel

Handlingsdelen består av to hoveddeler:

- Kapittel 5.1 **Oppdrag:** Omfatter tiltak uten spesifisert finansiering som skal gjennomføres i planperioden.
- Kapittel 5.2 **Investering:** Beskriver tiltak med finansieringsbehov som skal gjennomføres i planperioden.

Både oppdrag og investeringer kan bidra til å oppnå effekt for flere delmål. For å sikre oversikt og unngå gjentakelser, plasseres hvert oppdrag under ett hoveddelmål. Denne tilnærmingen gir en tydelig struktur og bedre ryddighet i handlingsdelen.

5.1 Oppdrag

Delmål 1	**Utvikle en transportsektor der ingen omkommer eller blir hardt skadd**		
Oppdrag (uprioritert)	**Beskrivelse**	**Periode**	**Indikatorer**
1.1	Følge opp tiltak fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei	2026-2037	*Antall hardt skadde og drepte *Rapportering på tiltaksplan
1.2	Nordland fylkeskommune skal bidra til holdningsskapende arbeid gjennom Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (NFTU), i samarbeid med Trygg trafikk	2026-2037	*Årsplan og rapport for NFTU og Trygg trafikk
1.3	Nordland fylkeskommune skal beholde statusen som Trafikksikker fylkeskommune	2026-2028	*Regodkjenning innen 2027
1.4	Reguleringsplaner og byggeplaner skal gjennomgå trafikksikkerhetsrevisjoner	2026-2037	*Antall planer

Delmål 2	**Redusere forfallet på fylkesvegnettet**		
Oppdrag (uprioritert)	**Beskrivelse**	**Periode**	**Indikatorer**
2.1	I alle vegprosjekt skal mulighetsrommet i gjeldende normaler vurderes opp mot funksjon og kostnadseffektivitet	2026-2037	*Antall prosjekter der det er behandlet fravik
2.2	Utarbeide fylkesvegutredning for prioritering og vedlikehold av fylkesvegnettet, følg opp prioriteringer fra denne	2026	*Ferdig strategi *Oppfølging av prioriteringer
2.3	Avsatte tilstrekkelig med vedlikeholdsmidler i budsjett/økonomiplaner	2026-2037	*Årlig reasfaltering av minimum 5 % av vegnettet. *Forholdet mellom beregnet

			behov for drift og vedlikehold og faktisk tildeling
2.4	Prioritere prosjekter og tiltak med høy grad av ekstern finansiering	2026-2037	*Antall prosjekt med stor grad av selvfinansiering

Delmål 3	**Utvikle et sømløst attraktivt og tilgjengelig kollektivtilbud**		
Oppdrag (uprioritert)	**Beskrivelse**	**Periode**	**Indikatorer**
3.1	Øke antall kollektivreiser	2026-2030	*10% for buss og 5% for båt
3.2	Helhetlig og fremtidsrettede løsninger som dekker hele kollektivreisen	2026 - 2037	*Kundeundersøkelse *Nye brukerløsninger som muliggjør kjøp av ulike tjenester på ett sted
3.3	God kundeservice og bedre informasjon til de reisende	2026-2027	*Kundeundersøkelse

Delmål 4	**Utvikle et transportsystem som styrker samfunnssikkerhet, beredskap og håndterer klimautfordringer**		
Oppdrag (uprioritert)	**Beskrivelse**	**Periode**	**Indikatorer**
4.1	Utføre risiko- og sårbarhetsanalyse av kritisk infrastruktur og etabler målrettede beredskapsplaner for rask respons, effektiv skadebegrensning og hurtig gjenoppretting.	2026-2037	*ROS-analyser
4.2	Iverksette tiltak for å øke infrastrukturens robusthet gjennom styrket vedlikehold og oppgradering av samfunnskritisk veg- og sjørelatert infrastruktur.	2026-2037	*Bru, tunnel mv *Flomsikring *Rassikring

Delmål 5	**Bruke ny teknologi for tryggere transport, bedre trafikkflyt og sikker datahåndtering**		
Oppdrag (uprioritert)	**Beskrivelse**	**Periode**	**Indikatorer**
5.1	Kartlegge risiko ved datadeling for å sikre trygg og riktig deling av informasjon.	2026-2037	*Tilgangsstyring av sensitive data internt og eksternt

5.2	Bruke ny teknologi og kunstig intelligens for smartere planlegging, drift og vedlikehold av fylkesveger og mobilitetsløsninger.	2026-2037	*Gjennomførte tiltak basert på ny teknologi

Delmål 6	**Påvirke statlige myndigheter for å sikre bedre rammebetingelser for samferdsel**		
Oppdrag (uprioritert)	**Beskrivelse**	**Periode**	**Indikatorer**
6.1	Arbeide for statlig satsing for å stoppe vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet.	2026-2037	*Høringsinnspill *Relevante møter *KS-Nettverksdeltakelse
6.2	Arbeide for statlig kompensasjon knyttet til kostnadsøkninger i samferdselssektoren.	2026-2037	*Høringsinnspill *Relevante møter *KS-Nettverksdeltakelse
6.3	Arbeide for statlig medfinansiering av større samferdselsprosjekter gjennom målrettede tilskuddsordninger og økte midler til fergeavløsning.	2026-2037	*Høringsinnspill *Relevante møter *KS-Nettverksdeltakelse

Delmål 7	**Sikre effektive kommunikasjonsforbindelser for innbyggere og næringsliv i hele fylket**		
Oppdrag (uprioritert)	**Beskrivelse**	**Periode**	**Indikatorer**
7.1	Tilpasse kapasitet der det ligger til rette for det samt fokus på god regularitet i ferge- og kollektivtilbudet.	2026-2037	*Større endringer gjennomføres ved anbudsutlysninger. *Årlig måling av regularitet pr. kontrakt.
7.2	Prioritere viktige næringskorridorer på veg og sjø	2026-2037	*Fergeregularitet, utbedring av fv.

Delmål 8	**Utvikle effektive og universelt utformede løsninger for kollektiv, gang-/sykkel og mikromobilitet**		
Oppdrag (uprioritert)	**Beskrivelse**	**Periode**	**Indikatorer**
8.1	Bedre utbygd gang-/sykkelvegnett.	2026-2037	*Antall km g/s-veg bygd
8.2	Sikre universell utforming ved å stille krav i konkurransegrunnlag ved anskaffelser.	2026-2037	* Kartlegg universell utforming på fergeleier *Kollektivknutepunkt

Delmål 9	Gjennomføre planlegging av arealbruk og transport som fremmer bærekraftige transportløsninger, beskytter og restaurerer natur- og kulturmiljøer		

Oppdrag (uprioritert)	Beskrivelse	Periode	Indikatorer
9.1	Styrke samordningen mellom arealplanlegging og transportinfrastruktur for å fremme helhetlige, bærekraftige og fremtidsrettede. mobilitetsløsninger.	2026-2037	*Planuttalelser *Egne planer
9.2	Velge smarte og stedstilpassede løsninger for å minimere utslipp og naturinngrep.	2026-2037	*Ant. tiltak

Delmål 10	Redusere egne klimagassutslipp		

Oppdrag (uprioritert)	Beskrivelse	Periode	Indikatorer
10.1	Kartlegge tilgjengelig strømkapasitet og kostnader for buss, ferge og hurtigbåt.	2026 - 2030	*Oversikt og handlingsplan
10.2	Ta i bruk null- og lavutslippsteknologi for båt, buss og ferge der det er teknisk og økonomisk mulig.	2026-2034	* Antall samband *Reduserte Co2 utslipp
10.3	Stille krav om null- og lavutslippsløsninger ved vegdrift, vedlikehold og bygging der det er økonomisk og teknisk gjennomførbart.	2026-2037	Antall kontrakter med null- eller lavutslippsløsninger

5.2 Investering

Prosjekt	Bundet prosjekt	2026-2031	2032-2037	Delmål
Strekningsvise utbedringsprosjekt		**2 350 000**	**1 100 000**	
Fv. 17 Lakseveg Nord - Nordlandskorsen - Årsandøy		450 000		7
herav bompenger		360 000		
Fv. 17 Ørnes - Glomfjord		935 000		7
herav skredsikringsmidler		174 000		4
herav bompenger		487 000		
Fv. 17/Fv. 810 Bustneslia – Stokkvågen/Nesna		50 000	200 000	7
Fv. 76 Tosenveien		300 000	150 000	7
Fv. 834 Bypakke Bodø	Ja	140 000		7
herav bompenger		50 000		
Fv. 82 Sortland - Risøyhamn		150 000	200 000	7
Bru til Hamnøy		200 000		7
Fv. 835 Mortenstrand - Bogen		125 000	50 000	7
Felles portefølje, prosjekt i siste seksårsperiode			**500 000**	
Fv. 821 Frøskelandsfjellet - Myre				7
Fv. 812 Tuv - Saltdalslia				7
Fv. 838 Skaugvoll - Sund				7
Ras og skredsikring		**326 000**	**500 000**	
Fv. 7594 Myrlandsveien	Ja	35 000		4
Mindre skredsikringstiltak		150 000	150 000	4

Prosjekt	Bundet prosjekt	2026-2031	2032-2037	Delmål
Portefølje for større prosjekt		**141 000**	**350 000**	4
Fv. 17 Lian og Hornura				4
Fv. 76 Tosdalen				4
Fv. 815 Valbergura				4
Fergekaier		**1 300 000**	**1 300 000**	
Flytting av fergekai i Vefsnfjorden		40 000		7
Rehabilitering av Husøy fergekai	Ja	50 000		7
Rehabilitering av Ørnes fergekai	Ja	30 000		7
Stokkvågen fergekai		49 000		7
Levang fergekai		78 000		7
Utbedring fergekaier Gildeskål		100 000		7
Landanlegg Festvåg - Misten	Ja	40 000		10
Landanlegg Melbu - Fiskebøl		50 000		10
Portefølje for øvrige kaiutbygginger og landanlegg		763 000	1 200 000	7
Øvrige fergeleier - oppstilling og serviceanlegg		100 000	100 000	7
Tunnelsikkerhets-forskrift		**800 000**	**800 000**	
Fv. 17 Storvikskartunnelen - oppgradering tunnelsikkerhets-forskriften	Ja	310 000		7
Portefølje - oppgradering av øvrige tunneler etter tunnelsikkerhets-forskriften		490 000	800 000	7
Mindre utbedringstiltak				

Prosjekt	Bundet prosjekt	2026-2031	2032-2037	Delmål
		1 100 000	**1 050 000**	
Fv. 7698 og 7702 Andøy		35 000		7
Utbedringspakke Nord		160 000	160 000	7
Utbedringspakke Midt		149 000	160 000	7
Utbedringspakke Sør		220 000	220 000	7
Tiltak på bruer		240 000	240 000	7
Kystbruer og tyngre bruvedlikehold		150 000	150 000	7
Brupakke Røst	Ja	26 000		7
Tunnelutbedringer		120 000	120 000	7
Gang-/sykkelveger og trafikksikkerhet		**720 000**	**720 000**	
Fv. 17 Godøystraumen - Saltstraumen	Ja	113 000		8
Fv. 17 Leland - Slettan	Ja	30 000		8
Fv. 81 Oppeid - Hamsunsenteret	Ja	25 000		8
Fv. 809 Vågen - Nesset		55 000		8
Fv. 820 Eidet - Asterset		15 000		8
Fv. 7576 Vassdalsveien		17 000		8
Fv. 78 Søfting		50 000		8
Fv. 7546 Lødingen sentrum - Lødingen fergekai		85 000		8
Fv. 818 Gravdal		20 000		8
Kollektiv og service		100 000	100 000	8
Oppgradering av lysanlegg		60 000	60 000	1
Ulike trafikksikkerhetstiltak		150 000	150 000	1
Felles portefølje for prosjekt i siste seksårsperiode			**410 000**	8
Fv. 17 Skogmo				8

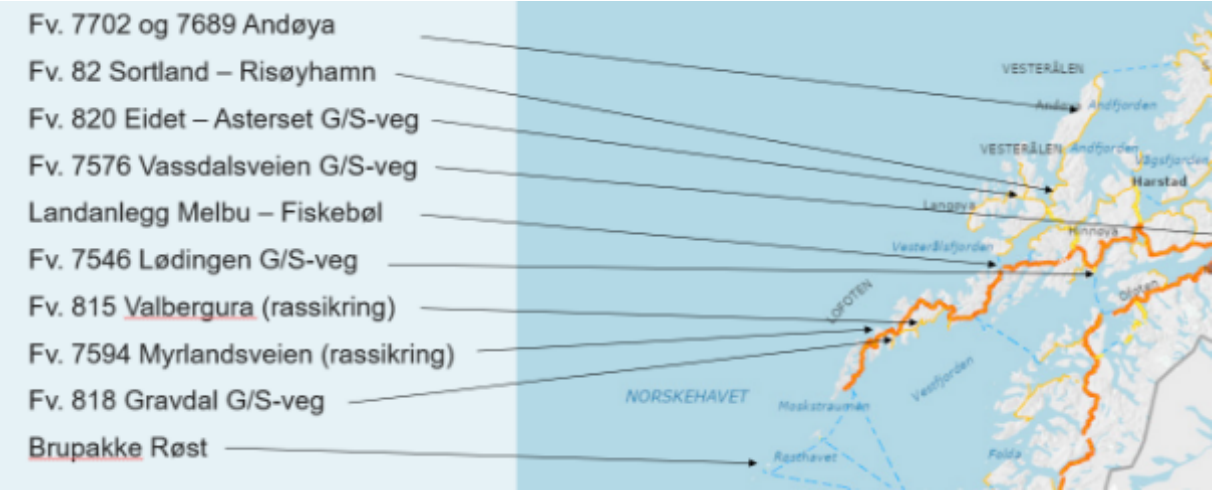
Prosjekt	Bundet prosjekt	2026-2031	2032-2037	Delmål
Fv. 17 Dalen - Høgseth				8
Fv. 838 Inndyr sentrum				8
Fv. 82 Dverberg				8
Fv. 7730 Fygle - Berg				8
Fv. 816 Engøya - Henningsvær				8
Øvrige tiltak		**30 000**	**30 000**	
Grunnerverv		12 000	12 000	7
Nullutslippskjøretøy i vegsektoren		18 000	18 000	10
Store prosjekt som forutsetter ekstern finansiering/delfinansiering				
Hadfast				
Bruforbindelse Brasøy				
Bypakke Mo i Rana				

5.3 Beskrivelse av investeringstiltak

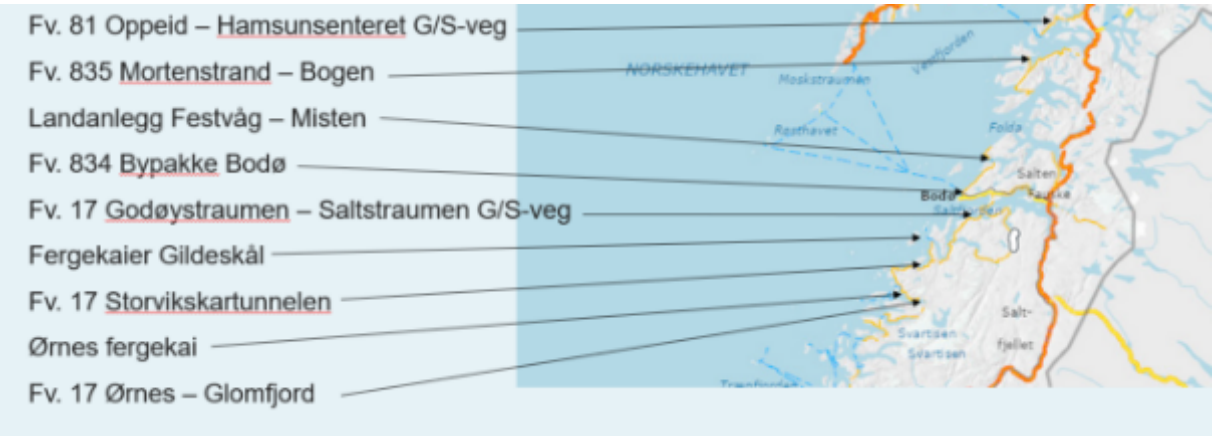
Alle investeringstiltakene er nærmere omtalt i de følgende kapitlene. Den geografiske fordelingen av midlene utenom bompenger er som følger:

- Nord 593 mill. kr
- Midt 1 236 mill. kr
- Sør 1 142 mill. kr
- Sekkeposter og felles porteføljer 2 484 mill. kr

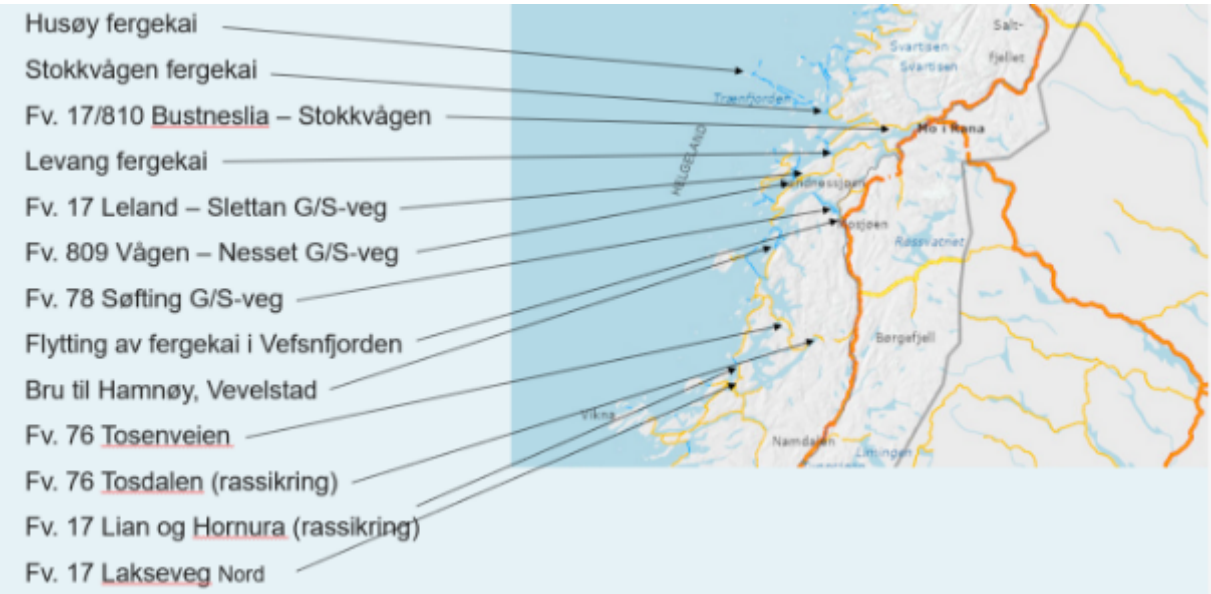
Fordelingen er basert på bindinger i forslag til økonomiplan omfang og omfang/kompleksitet i infrastrukturen. Til sammenligning fordeles drifts- og vedlikeholds midler med ca. 40% til sør og 30% til henholdsvis midt og nord basert på infrastrukturens omfang.



Figur 3: *Navngitte prosjekt i nord-fylket i første seksårsperiode*



Figur 4*: Navngitte prosjekt i midt-fylket i første seksårsperiode*



Figur 5: *Navngitte prosjekt i sør-fylket i første seksårsperiode*

5.3.1 Strekningsvise utbedringsprosjekt

Fv. 17 Lakseveg Nord - Nordlandskorsen – Årsandøy
Prosjektet omfatter oppgradering av en ca. 9,5 km lang strekning på fv. 17, hvorav halvparten ligger i Bindal kommune. Resterende strekning ligger i Nærøysund kommune i Trøndelag. Prosjektet er en forgreining av Lakseveg nord.

Lakseveg nord er en viktig vegstrekning for næringslivet i Trøndelag som består av flere fylkesveger, og som starter på E6 ved Gartland og går ut til kysten ved Rørvik/Vikna. Etter initiativ fra Bindal kommune og Nordland fylkeskommune har Trøndelag fylkeskommune og de tre trønderske kommunene gjort vedtak om et samarbeid, slik at også fv. 17 Nordlandskorsen – Årsandøy skal inngå i prosjektet.

Høsten 2023 fattet Bindal kommune og Nordland fylkesting prinsippvedtak for bompengefinansiering. Prinsippvedtakene legger til grunn at utbedringene skal finansieres med en bompengeandel på 80 prosent og 20 prosent bidrag fra fylkeskommunen.

Trøndelag fylkeskommune har prioritert prosjektet med en planlagt oppstart i 2028, og det forutsettes et tilsvarende løp i Nordland.

Fv. 17 Ørnes - Glomfjord
Prosjektet omfatter en oppgradering av fv. 17 fra Ørnes til Glomfjord i Meløy kommune. Utbyggingen vil innebære oppgradering av de tre parsellene Spildra – Eidbukt, Neverdalen – Selstad og Glombergan – Setvikdalen.

Prosjektet omfatter oppgradering av eksisterende veg, inkludert utbedring av kurvatur, breddeutvidelse og forbedring av drenering. Det er planlagt å bygge to tunneler, gang-/sykkelveger og rassikringstiltak for å forbedre trafikksikkerheten.

Prosjektet forutsetter delfinansiering ved hjelp av bompenger. Takster, plassering av bomstasjoner og garantistillelse ble vedtatt av kommunestyret i Meløy 30. oktober 2025, og blir behandlet i fylkestinget i desember. Det forutsettes en bompengeandel på 50 prosent.

Dersom også Nordland fylkeskommune gir sin tilslutning, vil saken oversendes Vegdirektoratet for kvalitetssikring. Departementet vil deretter fremme saken for Stortinget gjennom en stortingsproposisjon, med forventet behandling i vårsesjonen 2026.

Videre tidsplan tilsier byggestart 2. kvartal 2027, med ferdigstillelse innen utgangen av 2030. Oppstart av bompengeinnkreving planlegges til 1. januar 2031.

Fv. 17/810 Bustneslia – Stokkvågen/Nesna
I 2025 er det gjort utbedringer av svinger og stigninger gjennom de mest krevende delene av Bustneslia i Rana kommune.

Det avsettes midler til videre utbedringer av en helhetlig transportkorridor Bustneslia-Stokkvågen og også vurderer tiltak videre på fv. 17 mot Nesna, og at man har et helhetlig blikk på transportkorridoren og får utbedret flaskehalser. I første omgang vil det bli høstet erfaringer på tiltak som er gjort i 2025 og gjøre vurderinger av hvilke nye tiltak som skal prioriteres.

Fv. 76 Tosenveien
Prosjektet omfatter oppgradering av fv. 76 Tosenveien mellom fv. 17 i Brønnøy kommune og E6 i Grane kommune.

Det er nylig gjennomført et utredningsarbeid for en helhetlig utbedring av Tosenveien. I utredningen er strekningen oppdelt i fem definerte parseller. En helhetlig utbedring med minimum 6,5 meters vegbredde på hele strekning er estimert til 4,6 mrd. kr. Dersom det i tillegg skal bygges nye tunneler og veglinjer som vil forkorte strekningen med ca 18 km, er kostnaden estimert til 9,7 mrd. kr.

En sammenhengende utbygging av Tosenveien vil være for omfattende å gjennomføre for Nordland fylkeskommunes økonomi. Det anbefales at man starter med mindre utbedringer på definerte punkt som er viktig for fremkommelighet og/eller er ras-/ulykkesutsatt. Det foreslås at man utfordrer markedet på hva man kan få for tilgjengelig ramme, slik som Statens vegvesen har gjort med suksess med Valdresmodellen i første seksårsperiode av transportplanen.

Dersom erfaringene er gode, legges det opp til en videre utbedring etter samme modell i siste seksårsperiode.

Fv. 82 Sortland – Risøyhamn
Strekningen Sortland-Risøyhamn i Sortland kommune og Andøy kommune består av seks delparseller. Strekning B Holmen-Maurnes er ferdig utbedret.

Det planlegges utbedring av parsell A, Sortland-Holmen, i første seksårsperiode av transportplanen. Utbedringsprosjektet omfatter forsterkning og breddeutvidelse til 6,5 meter. På strekningen skal det legges til rette for sammenhengende gang-/sykkelveg.

For de øvrige parsellene vurderes punktvise og/eller strekningsvise forbedringer i planperioden.

I tilknytning til fv. 82 er fv. 7698 fra Nordmela til Risøyhamn og fv. 7702 fra Andenes til Nordmela viktige forsvars- og næringsveier. Sammen representerer fylkesvegene en del av infrastrukturutfordringene som truer framdriften og effekten av investeringer som bygger direkte på nasjonale strategier og vedtak fattet av Stortinget. Staten må sammen med fylkeskommunen bidra til å løse utfordringene.

Fv. 834 Nordstrandveien (Bypakke Bodø)
Prosjektet omfatter 1300 meter utbedring og bygging av gjennomgående sykkelveg og fortau mellom Mælen og Rønvikkrysset i Bodø kommune. Det ble gjort forberedende arbeider høsten 2024, og fra januar 2025 ble arbeidene Nordstrandveien startet.

Prosjektet vil gi økt trafikksikkerhet og legge til rette for gode løsninger for gang, sykkel, kollektivtrafikk og biltrafikk. Nordstrandveien er en del av bypakke Bodø II og forventes ferdigstilt i 2027.Prosjektet omfatter også ny bru over jernbanen, som vil erstatte den gamle brua som er i teknisk dårlig stand. Denne delen av prosjektet har mål om oppstart i 2027.

Fv. 835 Mortenstrand – Bogen
Fv. 835, Steigen kommune, bærer preg av stor slitasje og har stort behov for oppgradering. Prosjektet har flere ganger tidligere vært prioritert for utbedring.

Det avsettes midler til punktvise utbedring på strekningen i første seksårsperiode.

Bru til Hamnøya
Hamnøya i Vevelstad kommune har i dag fergeforbindelse fra Vågsodden til Forvik og Tjøtta. Fergesambandet Tjøtta-Forvik har i dag seks anløpssteder, Tjøtta, Mindland, Tro, Stokkasjøen, Vågsodden og Forvik. Sambandet er en del av fv. 17 Kystriksvegen. Via Vågsodden knyttes sambandet til fv. 7254 på Hamnøya. Overfartstid fra Forvik til Vågsodden er knapt. 10 minutter, og data for fergetransport for Forvik-Vågsodden tur/retur tilsier et daglig snitt på 14 personbilenheter de tre siste år. Noe av transporten er tungtransport tilknyttet næringslivet. Hamnøya har ifølge SSB 24 fastboende.

Fergekaia på Vågsodden har behov for oppgradering og rehabiliteringa, og som alternativ til dette er det foreslått å bygge ny bru over Vevelstadsundet. Både ny bru og rehabilitering av fergekaia er vurdert av Nordland fylkeskommune i en utredning fra oktober 2025 «Bru til Hamnøya eller utbedring av Vågsodden fergekai» Utredningen viser blant annet til at fergekaia på Vågsodden har brukt opp teoretisk levetid (byggeår 1970). Bru har levetid på 100 år.

I Nordland fylkeskommunes utredning er kostnadsrammen (P85) for ny bru med adkomstveger beregnet til 448 mill. kr inkl. mva. (2025-kr). Kostnadsreduserende tiltak på ca. 46 mill. kr kan anbefales med bakgrunn i lav trafikk.

Vevelstad kommune utarbeidet et forprosjekt i 2023 som estimerte en entreprisekostnad for bygging av bru på 112 mill. eks. mva. Omregnet til 2025-kr, inkludert mva, byggherrekostnader og kostnadsvekst blir tallet 165 mill. kr. Denne summen er kun for

bygging av bru og inkluderer ikke adkomstveger.

Kommunal- og distriktsdepartementet har konkludert med at vegprosjektet ikke utløser fergeavløsningsmidler.

Kostnadsramme (P85) for utbedring av fergekaia på Vågsodden er beregnet til 137 mill. kr inkl. mva. (2025-kr). Det kan også gjøres mindre utbedringer og tiltak på eksisterende kai i form av dykdalb/sidestøtte i sjø. Dette vil forbedre regulariteten til Vågsodden og er tiltak som alltid vurderes før større tiltak iverksettes på fergekaier i Nordland.

Ved bygging av ny bru til Hamnøya, kan det forventes årlige besparelser på ca. 1,7 mill. kr, fordelt på fergedrift og drift av fergekai ved å kutte anløp til Vågsodden. Den nye brua vil gi noe økte driftskostnader, men dette oppveies av at vegene på Hamnøya blir noe rimeligere å drifte med bruforbindelse. Fergedriften kan oppnå ytterligere besparelser dersom sambandet kan betjenes med en ferge færre enn dagens ruteplan. Dette kan imidlertid gi behov for ombygging av andre fergekaier i sambandet, for å tilrettelegge for anløp med større ferge.

Bygging av bru er en betydelig investering og vil bli realisert bare dersom prosjektet er lønnsomt for fylkeskommunen. Fylkesrådet vil i løpet av 2026 se om dette er mulig.

Felles portefølje, prosjekt i siste seksårsperiode
Det avsettes midler til flere strekningsvise utbedringsprosjekt i siste seksårsperiode. Dette er

- Fv. 812 Tuv – Saltdalslia (Bodø/Saltdal)
- Fv. 821 Frøskelandsfjellet – Myre (Øksnes)
- Fv. 838 Skaugvoll – Sund (Gildeskål)

Behov, tiltak og omfang vil variere i de enkelte prosjekt. Konkretisering av tiltak for prosjektene vil bli gjort til neste rullering av transportplanen.

5.3.2 Ras- og skredsikring

Nordland fylkeskommune får gjennom rammetilskuddet i statsbudsjettet 84 mill. kr i 2026 til ras- og skredsikring. Det forutsettes at rammen til ras- og skredsikring videreføres på samme nivå i planperioden. I tillegg til prosjektene som er nevnt under, er det avsatt 174 mill. kr til utbedring av Glombergan – Setvikdalen som er en del av fv. 17 Ørnes – Glomfjord under strekningsvise utbedringsprosjekt.

Fv. 7594 Myrlandsvegen
Det er igangsatt tiltak for å få redusert skredfaren langs fv. 7594 på Myrlandsvegen i Flakstad kommune. Tiltakene vil innebære å legge ut vegen og bygge fangvoller for å sikre mot steinsprang.

Fv. 7594 Myrlandsvegen er Nordlands mest skredutsatte veg og er ofte stengt på grunn av skred eller skredfare. Langs den to km lange strekningen mellom Storsandnes og Myrland skjer det 30-50 steinsprang og ca. fem snøskred pr. år. Tiltakene vil ikke fjerne skredfaren, men den vil bli vesentlig redusert.

Mindre skredsikringstiltak
Midlene vil bli disponert til skredsikringstiltak på utsatte strekninger og punkter på fylkesvegnettet. Med begrensede rammer til skredsikring, er det viktig å se på nye teknologiske løsninger som kan gi mye skredsikring for pengene. En hovedvekt av midlene vil bli brukt til varslingsanlegg, værstasjoner, snøfokkmålere, m.m. Det avsettes også midler til blant annet isnett, fangvoll og fanggrøft. Sikringstiltakene etableres i terreng og ved veg. Det avsettes også midler til utbedring av skjæringer.

Portefølje for større prosjekt
Det avsettes midler i første seksårsperiode for utbedring av tiltak som vil være av større omfang.

Dette gjelder Fv. 17 Lian og Hornura i Bindal kommune, fv. 76 Tosdalen i Brønnøy kommune og fv. 815 Valbergura i Vestvågøy kommune, hvor man tar sikte på å få utbedret fv. 17 Lian og Hornura først. Konsept for sikringstiltak er ikke bestemt og gir stor usikkerhet med tanke på kostnader. Forslag til konsept og kostnadsestimat vil bli utarbeidet i løpet av 2026. Realisering av de to øvrige prosjektene vil avhenge av omfanget på dette prosjektet.

5.3.3 Fergekaier
En tilstandskartlegging av alle fylkesvegfergekaier i Nordland viser økende behov for større oppgraderinger av flere fergekaier i de kommende årene. Dette gjelder både tilrettelegging med oppstillingsplasser, større vedlikeholdsoppgraderinger av fergekaiene og utvidelse/forlengelse for å kunne ta imot større ferger. Samtidig planlegges flere fergesamband for null- og lavutslippsfartøy for å redusere fremtidige driftskostnader. Det avsettes derfor midler i en samlet pott til disse tiltakene.

Flytting av Vefsn fergekai
Tiltaket omfatter tilskudd til Vefsn kommune for bygging av ny fergekai i Vefsnfjorden.

Fra Vefsn kommune og Helgeland havn har det over mange år vært et ønske om å flytte eksisterende fergeleie ut av havnebassenget, slik at det kan legges til rette for å utvikle havneområdet.

Prosjektet har ligget lenge med finansering fra fylkeskommunen, uten at det har blitt realisert. Løsning for prosjektet fremstår fortsatt usikker. I henhold til budsjett- og økonomiplan 2026-2029 settes en frist for tilskuddet til 1. januar 2028. Dette forutsetter at Vefsn kommune har utlyst utbyggingsentreprise innen denne datoen, og at kommunen gjennomfører utbyggingen, inkludert tilførselsveger. Dersom det ikke er utlyst kontrakt innen denne dato, vil midlene bli omdisponert til andre formål.

Fv. 17 Levang fergekai
Tiltaket omfatter rehabilitering og forlenging av Levang fergekai i Leirfjord kommune.

Tilleggskaia på Levang fergekai har behov for rehabilitering og forlenging for å ivareta krav ved bruk av nytt fergemateriell.

Fv. 7398 Husøy fergekai
Tiltaket omfatter rehabilitering av tilleggskai på Husøy i Træna kommune.

Tilleggskaia har omfattende korrosjonsskader, og det er behov for større rehabiliteringstiltak.

Fv. 7437 Ørnes Fergekai
Tiltaket omfatter rehabilitering og ombygging av kaianlegget på fv. 7437 i Meløy kommune.

Fv. 7447 fergekaier Sund - Sør-Arnøy
Tiltaket omfatter rehabilitering av fergekaiene i Gildeskålbassenget.

Fv. 834 Festvåg-Misten landanlegg
Prosjektet omfatter infrastruktur for elektrifisering av fergesambandet Festvåg-Misten.

Det er inngått kontrakt for elektrisk fartøy på sambandet Festvåg-Misten fra 2026 og det er derfor behov for tiltak for elektrifisering på fergekaiene.

Fv. 836 Stokkvågen fergekai
Tiltaket omfatter bygging av ny fergebru og forlenging av fenderveggen på Stokkvågen fergekai i Lurøy.

En lenger fendervegg er nødvendig for å legge til rette for de nye elektriske fergene som skal betjene sambandet fra 2027.

I rehabiliteringsarbeidet vil det bli avklart behovet for tilrettelegging for ladeinfrastruktur på kaia.

Fv. 82 Melbu – Fiskebøl landanlegg
Fra 1. januar 2025 er Nordland fylkeskommune pålagt gjennom statlig forskrift å stille krav om nullutslippsløsninger på alle nye fergeanbud der dette er økonomisk og teknisk gjennomførbart. På bakgrunn av dette settes det av midler til infrastruktur til nullutslippsløsninger på fergesambandet Melbu – Fiskebøl i Hadsel kommune.

Overgang til null- og lavutslippsferger vil gi investeringskostnader og mulighet til å få inn nye fartøy i sambandet. Det vil også gi lavere drifts- og vedlikeholdskostnader da elektriske ferger har færre bevegelige deler og krever mindre teknisk personell.

Øvrige fergekaiutbedringer og landanlegg
Det utarbeides en vedlikeholdsplan for fergekaiene som vil bli presentert for fylkestinget i 2026. Denne vil danne grunnlag for fremtidige prioriteringer.

Fra 1. januar 2025 ble det innført statlig forskriftskrav om at alle nye fergeanbud skal ha krav om nullutslippsløsninger, med mindre det ikke er teknisk eller økonomisk gjennomførbart. Av fylkeskommunens 23 fergesamband, er det 17 samband som det ikke er null- eller lavutslippsløsninger eller inngått kontrakt for innføring av nullutslippsløsninger.

Dette gjelder:

- Brønnøysund – Sauren
- Finnvik – Digermulen
- Forøy – Ågskardet

- Horn – Igerøy
- Igerøy - Tjøtta
- Jektvik – Kilboghamn
- Melbu - Fiskebøl
- Mosjøen – Hundåla
- Nesna – Levang
- Nesna – Nesnaøyene
- Rødøybassenget
- Sandnessjøen – Dønna - Løkta
- Solfjellsjøen – Vandve
- Sund – Horsdal – Sør-Arnøy
- Svolvær – Skrova – Skutvik
- Søvik – Austbø – Herøy – Brasøy
- Ørnes – Vassdalsvik – Meløysund - Bolga

Det vil bli gjort en oppdatert kartlegging av disse sambandene, som vil avdekke tilgang på strøm, kostnader og besparelser på innføring av nullutslipp.

Øvrige fergeleier – mindre utbedringstiltak og serviceanlegg
Det er til sammen 66 fergeleier som trafikkeres på fylkesvegene i Nordland. De ulike fergeleiene er bygget over mange år med ulike krav til standard og dimensjonskrav, sammenliknet med dagens behov. Manglende tilgang på midler til vedlikehold har ført til at det har opparbeidet seg store etterslep. Det foreslås derfor midler til mindre utbedringstiltak for øvrige fergeleier.

Det avsettes også midler til service/toalettfasiliteter.

5.3.4 Tunnelsikkerhetsforskrift

Tunnelsikkerhetsforskriften for fylkesveger trådte i kraft i 2015 og gjelder for tunneler med lengde over 500 meter og årsdøgntrafikk på over 300 kjøretøy. På fylkesvegnettet i Nordland er 31 tunneler omfattet av forskriften, hvor 24 tunneler mangler sikkerhetsgodkjenning. En kartlegging fylkeskommunen har gjort i 2024, viser at totalkostnaden for disse 24 tunnelene vil komme på ca. 7 mrd. kr.

I oppgraderingsplanen behandlet i fylkestinget i oktober 2024 er følgende tunneler prioritert for oppgradering frem mot 2035 (utover allerede påbegynte fv. 17 Storvikskartunnelen):

1. Fv. 17 Glomfjord (Meløy kommune)
2. Fv. 17 Fykan (Meløy kommune)
3. Fv. 17 Svartisen (Meløy kommune)
4. Fv. 78 Hjartåsen (Vefsn kommune)

Fylkestinget vedtok i oktober 2025 en ny tunnelstrategi, men en trinnvis oppgradering av fylkesvegtunnelene som er omfattet av forskriften. Det er igangsatt et arbeid for å se på hvorvidt det er behov for å endre i oppgraderingsrekkefølgen som følge av den nye strategien og hvilke tiltak som skal gjøres i de enkelte tunnelene.

Nordland fylkeskommune får gjennom rammetilskuddet i statsbudsjettet 134 mill. kr i 2026 til iverksetting av tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg. Det forutsettes at rammen til formålet videreføres på samme nivå i planperioden.

Fv. 17 Storvikskartunnelen (tunnelforskrift)
Tunnelen på fv. 17 i Gildeskål kommune planlegges oppgradert etter krav i tunnelsikkerhetsforskriften. Dette omfatter blant annet belysning, nødtelefoner, ventilasjon og annen nødvendig sikkerhetsutrustning.

Tunnelsikkerhetsforskrift - øvrige tunneler
Det avsettes midler til oppgradering av øvrige tunneler etter krav i tunnelsikkerhetsforskriften.

5.3.5 Mindre utbedringstiltak

Fv. 7702 og 7698, Andøy kommune
Det planlegges utbedringstiltak av fv. 7702 på vestsiden av Andøya og tverrforbindelsen fv. 7698. Det er økt trafikk og belastning på vegene grunnet aktiviteten på Andøy Space og turistvekst.

Utbedringspakke Sør
Utvalgte prosjekt i første seksårsperiode:

- Fv. 7318 Drevvatn, Vefsn kommune. Oppstart utbedring og asfaltering.
- Fv. 7364 Plurdalen, Rana kommune. Oppstart utbedring og asfaltering.

Utbedringspakke Midt
Utvalgte prosjekt i første seksårsperiode:

- Fv. 7492 Soløyvannsvegen, Bodø kommune. Utbedre og asfaltering av de strekninger som gjenstår.
- Fv. 7472 Nordvik – Kosmo, Fauske kommune. Utbedring og asfaltering.
- Fv. 838 Skaugvoll-Sund. Gildeskål kommune. Utbedring og asfaltering.

Utbedringspakke Nord
Utvalgte prosjekt i første seksårsperiode:

- Fv. 7656 Eidet – Nykvåg, Bø kommune. Gjøre ferdig utbedring med asfalt.
- Fv. 7636 Eidsfjordvegen, Sortland kommune. Oppstart utbedring
- Fv. 8290 Grovfjordvegen, Evenes kommune. Utbedring og asfaltering.

Tiltak på bruer
På fylkesveg i Nordland er i underkant av 1000 konstruksjoner som defineres som bru. De ulike bruene i fylket er bygget over mange år, krever tyngre vedlikehold eller rehabilitering og oppfyller ikke dagens krav til standard. I noen tilfeller vil kostnadene være så store at det vil være mer hensiktsmessig å bygge nye bruer, framfor å utbedre de eksisterende.
Utfordringene er knyttet til erosjonssikring, stabilisering av landkar og fyllinger, skader på armering og betong, korrosjonsbehandling og rekkverksutbedringer. Det kan i mange tilfeller bli aktuelt å vurdere nedsatt bæreevne dersom skadene ikke utbedres.

Kystbruer og tyngre bruvedlikehold
Det må utføres spesialinspeksjon på flere store bruer, spesielt gjelder dette kystbruer. Tiltak på bruene vil bli bestemt etter utført inspeksjon. Det må forventes at det kan bli behov for betydelige rehabiliteringstiltak.

I første omgang vil det bli gjennomført spesialinspeksjoner på følgende bruer:

- Fv. 17 Åselibrua, Bodø kommune
- Fv. 82 Hadselbrua, Hadsel kommune
- Fv. 7334 Kløvjemo bru, Grane kommune

Brupakke Røst
Prosjektet innebærer bygging av tre kulverter som erstatter de tre bruene Grimsøy, Kalvøy og Gåsvatn, Røst kommune, samt sammenføyning av fortau på de tilstøtende vegstrekningene på ca. 750 meter.

De tre bruene har betydelige bæreevneskader og har i dag lav tillatt totalvekt, noe som er til hinder for næringsutviklingen på øya.

Tunnelutbedringer
På fylkesvegene i Nordland er det til sammen 54 tunneler med samlet lengde på ca. 80 kilometer. Tunnelene trenger fortløpende vedlikehold og oppgradering av ulike slag. Mange av tunnelene er av eldre dato og har gjennom mange år ikke hatt det nødvendige vedlikeholdet. Jevnlige geologiske inspeksjoner avdekker bergsikringsbehov for å unngå at løst fjell faller ned i vegbanen. Inspeksjoner viser utfordringer med manglende eller for gammel sikkerhetsutrustning. I tillegg kommer el- og branntilsyn med sine myndighetspålegg. Mange av tunnelene har ex-kabler, som i dag ikke er tillatt på grunn av problemer med lekkasjestrøm. Dette utgjør potensielt en sikkerhetsrisiko.

Det er utarbeidet en oppgraderingsplan. I første omgang vil det bli gjort bergsikring og sikring av brannfarlig PE-skum, samt utbytting av lysarmatur og ex-kabler. Når samtlige tunneler har dette på et tilfredsstillende nivå, vil det bli gjort installasjon av nødstasjoner hvor dette ikke er i dag.

5.3.6 Gang-/sykkelveger og trafikksikkerhet

Fv. 17 Godøystraumen-Saltstraumen
Prosjektet omfatter bygging av ny gang-/sykkelveg mellom Godøystraumen og Saltstraumen på fv. 17 i Bodø kommune, en strekning på 4,4 kilometer. I tillegg skal det etableres bussholdeplasser, avkjørsler og belysning. Prosjektet har oppstart på slutten av 2025, og forventes ferdigstilt i 2027.

Når strekningen er ferdig, vil det være et sammenhengende trygt tilbud for myke trafikanter fra Saltstraumen til Bodø sentrum.

Fv. 17 Leland -Slettan
Prosjektet omfatter bygging av ny gang-/sykkelveg mellom Leland og Slettan på fv. 17 i Leirfjord kommune.

Den ca. 1 km lange gang-/sykkelvegen i Leirfjord kommune vil sørge for trygg ferdsel for myke trafikanter fra Slettan og inn til Leland sentrum. I dag blir skolebarn kjørt inn til skolen, da strekningen er definert som trafikkfarlig skoleveg.

Prosjektet startet opp høsten 2025 og forventes ferdigstilt i 2026.

Fv. 78 Søfting
Gang-/sykkelveg på Søfting i Vefsn kommune har vært etterlyst i mange år. Langs strekningen er det fartsgrense på 70 kilometer, og lite egnet for myke trafikanter. I tillegg til bygging av gang-/sykkelveg vil det bli gjort utbedringer av busslommer, da eksisterende busslommer ikke er hensiktsmessige med tanke på trafikksikkerhet.

Fv. 81 Oppeid-Hamsunsenteret
Utbyggingen av gang-/sykkelveg mellom Oppeid og Presteid i Hamarøy kommune består av tre delparseller. To delparseller ble ferdigstilt høsten 2024. Det gjenstår utbyggingen av den siste delparsellen.

Bygging vil føre til en helhetlig og trygg ferdsel for myke trafikanter i kommunesenteret i Hamarøy. Totalt for de tre parsellene er det snakk om ca. 550 meter gang-/sykkelveg og 650 meter fortau.

Fv. 809 Vågen Nesset
Prosjektet omfatter bygging av gang-/sykkelveg fra rundkjøringen i Vågen og inn mot Sandnessjøen sentrum på fv. 809 i Alstahaug kommune, en strekning på ca. 750 meter.

Prosjektet vil bidra til trygg ferdsel for myke trafikanter på en strekning hvor det er mye trafikk.

Fv. 818 Gravdal
Prosjektet går fra avkjørsel til Storeidøya industriområde (Leknes havn) og til Industrivegen i Vestvågøy kommune. En strekning på ca. 1,1 km.

Langs fv. 818 er det fylt med overskuddsmasser fra byggingen av fortau i Stamsund, dette fungerer nå som en gangsti. Denne kan imidlertid ikke brukes av bevegelseshemmede eller syklister, blant annet fordi stien ender rett i rekkverket ved industrivegen. Det gjenstår asfaltering, noe rekkverk og å få en naturlig avslutning av prosjektet inn mot Industrivegen for å få fullført prosjektet. Når dette er gjort, vil man få en fullverdig gang-/sykkelveg for en svært rimelig penge.

Fv. 820 Eidet - Asterset
Prosjektet omfatter bygging av ny gang-/sykkelveg på fv. 820 i Bø kommune, en strekning på ca. 650 meter.

Den nye gang-/sykkelvegen vil bli koblet til den eksisterende og sikre en trygg ferdsel for skolelever på Bø ungdomsskole på Asterset.

Det er overskuddsmasser fra utbedring av Ryggedalstunnelen som vil bli brukt til prosjektet. Bruk av overskuddsmasser fra andre prosjekt gjør at man får mer veg for pengene.

Fv. 7546 Lødingen
Fra Lødingen fergekai til Lødingen sentrum er det i dag ikke tilrettelagt for myke trafikanter. Strekningen har blitt mer aktuell å få realisert etter byggingen av Rema 1000 ved Lødingen fergekai, noe som har økt både biltrafikken og ferdselen av myke trafikanter på strekningen.

Prosjektet er krevende ved at det er smalt, tett bebyggelse og skjæringer. Det vurderes imidlertid å være viktig å få prioritert trygg fremkommelighet og vil ha stor betydning for de ca. 1500 innbyggerne i Lødingen sentrum.

Fv. 7576 Vassdalsvegen
Etablering av gang-/sykkelveg langs fv. 7576 Vassdalsvegen fra E6 til krysset Einerbakkvegen x Bergemyrvegen i Narvik kommune. Tiltaket vil gi trygg ferdsel til Bjerkvik skole.

Felles portefølje, prosjekt i siste seksårsperiode
Det avsettes midler til flere strekningsvise utbedringsprosjekt i siste seksårsperiode. Dette er

- Fv. 17 Skogmo (Brønnøy kommune)
- Fv. 17 Dalen – Høgseth (Meløy kommune)
- Fv. 82 Dverberg (Andøy kommune)
- Fv. 816 Engøya – Henningsvær (Vågan kommune)
- Fv. 838 Inndyr sentrum (Gildeskål)
- Fv. 7730 Fygle – Berg (Leknes kommune)

Tiltak og omfang vil variere i de enkelte prosjekt. Rammen til porteføljen vil sannsynligvis ikke være tilstrekkelig til realisering av alle prosjektene og det vil være behov for kostnadsoptimalisering.

Det vil i planperioden bli vurdert om enkelte gang- og sykkelvegprosjekter kan etableres etter en enklere standard, jfr. revisjon av vegnormal N100 veg- og gateutforming og fylkesvegutredningen.

Grunnerverv
Midlene brukes til opprydding av uklare eiendomsforhold langs fylkesveger, eller for å overta eiendom langs fylkesveg der fylkeskommunen ut fra driftshensyn har behov for areal.

Kollektiv og service
Midlene vil gå til en rekke mindre tiltak. Herunder oppgradering og/eller opprettelse av nye busslommer/leskur, lovpålagte støytiltak, estetisk opprydding i tettsteder, til rasteplasser og tiltak etter vanndirektivet.

Nullutslippskjøretøy i vegsektoren
Innenfor vegsektoren har Nordland fylkeskommune mange eldre tjenestebiler, og ca. 1/3 er nullutslippsbiler. Eldre fossilbiler skal byttes ut med nye utslippsfrie biler.

Oppgradering av lysanlegg
I tråd med fylkestingets vedtak i FT-sak 78/2024, avsettes det midler til oppgradering av veglysanlegg. Midlene vil bli brukt både til etablering av veglysanlegg der dette er et skal-krav i håndbøkene og oppgradering av eksisterende anlegg.

Oppgraderingene må tas over år, og det er behov for en langsiktig satsing på feltet.

Ulike trafikksikkerhetstiltak
Midlene er forutsatt disponert til ulike trafikksikkerhetstiltak. Trafikksikkerhetsinspeksjoner gjøres årlig på utvalgte vegstrekninger hvor det ikke er planer om investeringer eller utbedringer for øvrig, og midlene skal brukes til å rette opp feil og mangler som avdekkes. Det vil også bli utført en betydelig oppgradering av rekkverk.

Det er også planlagt tiltak i registrerte ulykkespunkt på fylkesvegnettet, med mål om få en ulykkesreduserende effekt. Her nevnes konkret tiltak for å sikre vegene mot utforkjøring og forsterket midtoppmerking i tråd med nasjonal tiltaksplan.

5.3.7 Store prosjekt som forutsetter ekstern finansiering/delfinansiering

Fv. 7286 Brasøy
Det foreligger et skisseprosjekt fra Herøy kommune med fire alternative løsninger – fra hengebru over Brasøystraumen til undersjøiske tunneler. Kostnadsanslagene varierer fra 1,1 til 1,3 mrd. kr. Prosjektet er allerede vurdert som kvalifisert for fergeavløsningsmidler. Samferdselsdepartementet har bekreftet at kriteriene er oppfylt, og Kommunal- og distriktsdepartementet har anslått at prosjektet kan utløse om lag 8,9 mill. kr årlig. I tillegg kommer en årlig besparelse på 5,5 millioner kroner ved å kutte fergeanløp til Brasøy. Selv med fergeavløsningsmidler er ikke prosjektet i nærheten av selvfinansiert og vil kreve betydelige investeringsmidler gjennom fylkeskommunenes investeringsbudsjett.

Fastlandsforbindelse Herøy/Dønna
Fastlandsforbindelsen til Herøy kommune og Dønna kommune er utredet som en del av grunnlaget for transportplanen. Bakgrunnen for dette var rapporten fra Helgelandsrådet fra 2021, samt konseptvalgutredningen for fv. 17 Brønnøy – Alstahaug, forbindelsene Herøy, Dønna og Vega fra 2015. Det er to hovedkonsepter for en slik fastlandsforbindelse – flytebru eller tunnel. Sweco anslår i sin finansieringsanalyse at en flytebru vil bli ca. 37 % dyrere enn en tunnelløsning.

Nordland fylkeskommune har gjennomgått tunnelløsningen og oppdatert grunnlaget til dagens standard- og sikkerhetskrav. Dette innebærer en ca. 15 km lang tunnel, med maksimal stigning på 5% og parallell evakueringstunnel. Høsten 2024 ble det gjennomført et kostnadsoverslag for dette alternativet med både interne og eksterne prisgivere, med en anslått kostnadsramme på 11,5 mrd. kr (2024). Finansieringsanalysen viser et høyt restfinansieringsbehov på 1,3 mrd. kr første året etter en åpning, etter inntektene fra bompenger og fergeavløsningsmidler. Nordland fylkeskommune vil ikke ha mulighet til å

finansiere prosjektet innenfor gjeldende økonomiske rammer. Staten må derfor på banen for å få realisert prosjektet, enten ved en betydelig medfinansiering eller at staten overtar ansvaret for prosjektet i sin helhet.

Bypakke Mo i Rana
I 2024 er det gjennomført en transportutredning for Mo i Rana, som utgjør første fase i en tre-trinnsanalyse. Arbeidet er ledet av Statens vegvesen. Utredningsarbeidet har avdekket at transportsituasjonen i Mo i Rana har to hovedutfordringer. Det ene er dårlig trafikkflyt og framkommelighet ved hendelser i vegnettet, det andre er et sentrum som er lite tilrettelagt for myke trafikanters mobilitet.

Fylkestinget vedtok i FT-sak 15/2025 en mulighetsstudie/utredning fase 2, for å avklare om det er realistisk å foreslå en etablering av et bypakke/bompengeprosjekt for Mo i Rana.