

**Saksframlegg**

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	48/2017	04.04.2017

**Høringsuttalelse handlingsprogram 2018-2021 Regional Transportplan Nordland****Foreliggende dokumenter:**

- 1 Regional Transportplan Nordland. Høringsbrev handlingsplan 2018-2021
- 2 Regional Transportplan Nordland. Høringsutkast handlingsprogram 2018-2021
- 3 Innspill til handlingsprogram. Formannskapssak 160-16

**Sakens bakgrunn**

Fylkestinget vedtok 5. oktober 2016 Strategisk del av Regional Transportplan Nordland 2018-2029. Nordland fylkeskommune har med utgangspunkt i denne utarbeidet forslag til handlingsprogram for de fire første årene av planen (2018-2021). Dette er nå sendt på høring, med høringsfrist 4. april.

**Vurdering**

Handlingsprogrammet er utformet med strategisk del som utgangspunkt, og har tiltak innenfor disse hovedområdene:

1. Trafikksikkerhet
2. Næringstransporter
3. Fylkesvegnett og fylkesvegferjesamband
4. Gåing og sykling
5. Kollektivtransport

Tiltakene er listet opp i tabeller, og i disse framkommer også aktuelle sammenhenger mellom de ulike tiltakene og de fem hovedmålene som er vedtatt i strategisk del av transportplanen:

- **Næringstransporter:** «Næringslivets konkurranseposisjon skal styrkes gjennom sikring av transportinfrastruktur og transportløsninger med gode og bærekraftige regionale transportert og reduserte avstandsulemper» .
- **Regionforstørring:** «Bo- og arbeidsmarkeds- og serviceregioner skal utvikles og forstørres».
- **Fylkesveger og fylkesvegferjesamband:** «Fylkesvegnettet og fylkesvegferjesambandene skal være effektive, sikre og bærekraftige»
- **Gåing og sykling:** «Det skal være en dobling i andelen sykling og gåing i løpet av planperioden»
- **Kollektivtransport:** «Kollektivtransport skal gjøres til førstevalget ved reiser i byer og regioner»

Saltdal kommune ga sin uttalelse til Transportplan Nordland Strategisk del gjennom kommunestyresak 79/16, og innspill til handlingsprogram gjennom formannskapssak 160/16.

I forslag til handlingsprogram er det ulik konkretisering av tiltak innenfor de ulike hovedområdene. Det er bare i tabellen innenfor hovedområdet fylkesvegnett og fylkesvegferjesamband at det er konkretisert prioriterte fysiske tiltak med tilhørende kostnad. Inkludert i dette er også tiltak knyttet til tilrettelegging for gående og syklende samt øvrige trafikksikkerhetstiltak. For øvrig er det innenfor hovedområdene trafikksikkerhet, næringstransporter, gåing og sykling samt kollektivtransport tiltak som hovedsakelig er av mer generell karakter/satsingsområder.

Høringsutkastet har i tittelen en tidshorisont på fire år (2018-2021), og det er denne perioden som har størst fokus og sikkerhet knyttet til gjennomføring av tiltakene. I tabellene er det også innenfor gitte økonomiske rammer tatt med en oversikt over foreslåtte prosjekter i siste del av transportplanen (perioden 2022-2029), inkludert kostnader knytte til disse. Øvrige tiltak som er listet opp i perioden fra 2030 og utover har vært prioritert i tidligere transportplan Nordland, men disse er det ikke funnet rom for i nåværende forslag til handlingsprogram.

Saltdal kommune ga innspill til innledende arbeid med handlingsprogrammet gjennom vedtak i formannskapssak 160/16. Kommunens forslag til tiltak er foreløpig ikke tatt med i høringsutkastet, og Saltdal kommune bør på nytt komme med innspill for å disse med når handlingsprogrammet skal vedtas.

Det vises til tidligere innspill fra Saltdal kommune (f.sak 160/16) til handlingsprogrammet for bakgrunnsinformasjon om hva kommunen mener bør komme inn i handlingsprogrammet. Med utgangspunkt i dette og foreliggende høringsutkast bør Saltdal gi innspill på følgende tema:

#### **Innspill vedrørende trafikksikkerhet**

For å initiere økt satsing på trafikksikkerhetstiltak og videre utbygging av gang/sykelstinet er det viktig at det finnes gode tilskuddsordninger. Dagens ordning med fylkeskommunalt tilskudd til sikkerhetstiltak har vært svært positiv og ført til gjennomføring av prosjekter i kommunene som ellers hadde vært vanskelig å realisere. Det er også svært gledelig at maksimumsbeløpet for tilskudd for hvert enkelt tiltak har blitt økt betydelig de siste årene. Men den samlede tilskuddspotten bør også økes i forhold til i dag for å få realisert gode kommunale prosjekter i Nordland snarest mulig. Dette vil være en inspirasjon for alle kommunene i Nordland og muliggjøre realisering av ellers vanskelig gjennomførbare kommunale tiltak.

#### **Innspill vedrørende næringstransporter**

Selv om Regional transportplan Nordland først og fremst omhandler fylkesvegnettet er det viktig at dette ses i sammenheng med øvrig vegnett, slik at næringslivet og andre kan ha et forutsigbart og godt helhetlig transportsystem. Spesielt E6 bør ha en gjennomgående god standard også i hele Nordland, noe som ikke er tilfelle i dag. I Saltdal må E6-strekningen Borkamo-Sørelva utbedres, et prosjekt som har stått på vent i mange år. Når Tjernfjelltunnelen nå svært gledelig er igangsatt er det viktig at dette følges opp med en snarlig prioritering av E6-prosjektet.

Det må inn som et tiltak i handlingsprogrammet at Nordland fylkeskommune skal arbeide aktivt for å bidra til at viktige E6-prosjekter i Nordland blir prioritert for snarlig gjennomføring i Nasjonal Transportplan.

### **Innspill vedrørende fylkesveg**

Saltdal kommune har sammen med kommunene Beiarn og Bodø i 2015/16 samarbeidet om og gjennomført et større prosjekt der man har sett på nye samferdselsløsninger på Fv 812 og Fv 813. Bakgrunnen for arbeidet er et stort behov for bedring av kommunikasjon mellom kommunene på disse veistrekningene, der generell bedring av fylkesvegnettet, næringstransport og regionforstørring er viktige faktorer. Det foreligger omfattende prosjektrapporter med tegningsbilag fra dette arbeidet. Som resultat av prosjektet er de tre kommunene enige om en felles prioritering av tiltak på disse veistrekningene, og vinteren 2016 ble det gjort et likelydende politisk vedtak i kommunene om dette. Salten Regionråd har også prioritert disse tiltakene høyt.

De tiltakene som ønskes høyest prioritert fra kommunenes og Salten Regionråds side er i følgende rekkefølge:

1. Tunnel Hogndalen - Bue med oppgradering Bue (Fv 812)
2. Saltdalslia - øvre del. Utbedring og ny vei (Fv 812)
3. Utbedring over Beiarfjell - nedre del (Fv 813)
4. Utbedring Tuv - Koddvåg (Fv 812)

I tillegg til disse er det forslag til følgende tiltak på disse veistrekningene for en gjennomføring senere i planperioden (uprioritert rekkefølge):

- Utbedring Beiarn øvre del alternativ 1, Fv 812
- Saltdalslia nedre del, tunnel Fv 812
- Bru Vesterli, Fv 812
- Bru Misvær sentrum, Fv 812

### **Øvrig innspill knyttet til fylkeskommunale veger**

*Fylkeskommunal overtakelse av kommunal veg 34 fra Rv 77 til Skaiti*

Denne vegen er i dag en av de viktigste adkomstvegene til Junkerdal nasjonalpark, og det er en del fastboende familier i Skaiti. Det bør være et fylkeskommunalt ansvar å eie og drifte denne vegen, og Saltdal kommune ønsker fylkeskommunen formelt overtar vegstrekningen. Vegen ble opparbeidet av Saltdal kommune på 1990-tallet, og er ca. 8,5 km.

### **Innspill vedrørende gåing og sykling**

Gåing og sykling i det daglige kan knyttes både til reise til og fra jobb, skole- og fritidsaktiviteter mm. For at flest mulig skal benytte seg av denne muligheten er det viktig med en god tilrettelegging. Her har kommune og fylkeskommune et felles ansvar. Viktige elementer er opparbeiding av gode sykkel- og gangstinet, godt vedlikehold av disse både sommer og vinter, gjennomføring av generelle trafikksikkerhetstiltak mv.

Ved siden av kommunenes egne tiltak på kommunalt veinett er det viktig at fylkeskommunen opprettholder sin egen satsning knyttet til gang- og sykkelstier langs fylkesvegnettet. For fylkesvegene i Saltdal har kommunen mest fokus på behov for en forlengelse av gang/sykkelvegen på Røkland langs Fv 516 fra avkjøring til Lillealmenningen og til Røklandssenteret, samt etablering av gang/sykkelveg langs Fv 515 fra Rønningen og til Nerauran (inkludert bru over jernbanen).

### **Innspill vedrørende kollektivtransport**

For Saltdal kommune er det særlig viktig å se helheten i det kollektive tilbudet som gis. Selv om fylkeskommunens ansvar og tilbud innenfor kollektivtilbud med tanke på Saltdal først og fremst er knyttet til reise med buss, er det avgjørende at man ser denne også i sammenheng med togtilbudet. For Saltdal, Fauske og Bodø er en videre utvikling av Saltenpendelen av svært stor betydning. Dette er sentralt i forhold til regionforstørring og bruk av kollektivt tilbud som alternativ til bil.

Saltenpendelen, som binder aksene Saltdal-Fauske-Bodø sammen, har vokst seg fram til å bli et viktig togtilbud for en velfungerende BAS-region. For å få flere avganger må det gjennomføres ulike tiltak, bl.a. bygging av flere kryssingsspor, styringssystemer og andre nødvendige tiltak. Det er viktig at også Nordland fylkeskommune er en pådriver for at nødvendige tiltak planlegges og gjennomføres for at Saltenpendelen kan utvikles videre, og dette bør inn i handlingsprogrammet som et tiltak.

Videre er det viktig at det er en korrespondanse mellom bruk av tog og buss i forhold til adkomst til Bodø lufthavn. I dag er busstilbudet i Bodø generelt blitt svært bra, men det er ingen korrespondanse med buss fra jernbanestasjon til Bodø lufthavn, noe som burde vært etablert.

For øvrig når det gjelder busstransport bør fylkeskommunen arbeide for å etablere et nytt busstilbud på aksene Bodø-Skellefteå/Luleå etter at Silverexpressen er lagt ned. Dette har vært det eneste reelle alternativ for kollektiv transport over riksgrensen, og denne ruten burde reetableres. Ved økt markedsføring av reisetilbudet bør antall reisende kunne økes betydelig.

Av konkrete fysiske tiltak knyttet til kollektivtransport på fylkesveg i Saltdal er det behov for etablering av busslomme ved Rønningen på vestsiden av Fv 515 for av- og påstigning i forbindelse med Saltdal videregående skole.

Angående lokale bussruter bør det etableres bussforbindelse mellom Beiarn – Misvær – Rognan som gir mulighet for elever å reise til og fra Saltdal videregående skole.

### **Rådmannens innstilling**

Saltdal kommune gir følgende innspill til høringsutkast handlingsprogram 2018-2021 for Regional Transportplan Nordland 2018-2029:

#### Innspill vedrørende trafiksikkerhet

Saltdal kommune foreslår et nytt tiltak under «Arbeide for å bedre sikkerheten for myke trafikanter» (side 10):

- Den samlede årlige tilskuddspotten til trafiksikkerhetstiltak i kommunene skal økes i forhold til i dag for å få realisert gode kommunale prosjekter i Nordland snarest mulig.

#### Innspill vedrørende næringstransporter

Saltdal kommune foreslår et nytt tiltak under «Øke forutsigbarhet og fleksibilitet langs veg og vegsamband» (side 12):

- Nordland fylkeskommune skal arbeide aktivt for å bidra til at viktige E6-prosjekter i Nordland blir prioritert for snarlig gjennomføring i Nasjonal Transportplan.

#### Fylkesveger og fylkesvegferjesamband

Saltdal kommune ber om at disse tiltakene på Fv 812 og Fv 813 tas inn i handlingsprogrammet med følgende prioriteringsrekkefølge for gjennomføring:

1. Tunnel Hogndalen - Bue med oppgradering Bue (Fv 812).
2. Saltdalslia - øvre del. Utbedring og ny vei (Fv 812).
3. Utbedring over Beiarfjell - nedre del (Fv 813)
4. Utbedring Tuv - Koddvåg (Fv 812)

Prioritering av tiltakene er et resultat av et samarbeidsprosjekt mellom kommunene Beiarn, Saltdal og Bodø der man har sett på nye vegløsninger på Fv 812 og Fv 813. For nærmere beskrivelse av tiltakene vises til prosjektrapporten.

De samarbeidene kommunene ber om at innspillet fører til at det startes opp arbeid med reguleringsplaner for de involverte veistrekningene, med påfølgende detaljprosjektering og investeringer med sikte på gjennomføring av tiltak i samsvar med prioriteringene.

I tillegg til de prioriterte tiltakene ber Saltdal kommune om at følgende tiltak på Fv 812 og Fv 813 tas inn i handlingsprogrammet for gjennomføring senere i planperioden (uprioritert rekkefølge):

- Utbedring Beiarn øvre del alternativ 1, Fv 813
- Saltalslia nedre del, tunnel Fv 812
- Bru Vesterli, Fv 812
- Bru Misvær sentrum, Fv 812

#### Øvrig innspill under fylkesveger:

Saltdal kommune ber om at følgende tiltak blir prioritert inn under sekkepost Trafikksikkerhetstiltak (side 22):

- Etablering av busslomme ved Rønningen på vestsiden av Fv 515 for av- og påstigning i forbindelse med Saltdal videregående skole.

#### Fylkeskommunal overtagelse av kommunal veg 34 fra Rv 77 til Skaiti

Saltdal kommune ber om at Nordland fylkeskommune overtar eierskap og driftsansvar for denne vegstrekningen. Vegen er i dag en av de viktigste adkomstvegene til Junkerdal nasjonalpark, og det er en del fastboende familier i Skaiti. Det bør være et fylkeskommunalt ansvar å eie og drifte denne vegen.

#### Gåing og sykling

Saltdal kommune ber om at følgende gang/sykkelveger på fylkesveger i Saltdal prioriteres for planlegging og senere gjennomføring (prioritert rekkefølge) under post R330 «tilrettelegging for gående og syklende» (side 22):

1. Forlengelse av gang/sykkelvegen på Røkland langs Fv 516 fram til Røklandsenteret
2. Etablering av gang/sykkelveg langs Fv 515 fra Rønningen og til Nerauran (inkludert bru over jernbanen).

#### Kollektivtransport

Saltdal kommune ber om at følgende tiltak tas inn i handlingsprogrammet:

Under delmål «Skoleskyssen skal tilpasses skolestrukturen og elevenes mobilitet» (side 38):

- Etablering av bussforbindelse for elever ved videregående skoler som har manglende tilbud i dag, herunder ny bussforbindelse mellom Beiarn – Misvær – Rognan som gir mulighet for elever å reise til og fra Saltdal videregående skole.

Under delmål «Skape nye reisemuligheter og sikre bedre korrespondanse» (side 40) tre tiltak:

- Nordland Fylkeskommune skal bidra aktivt og være en pådriver for å få en videre utvikling av Saltenpendelen mellom Saltdal og Bodø som en del av det totale kollektivtilbudet
- Det skal etableres korrespondanse med buss mellom Bodø jernbanestasjon og Bodø lufthavn.
- Nordland fylkeskommune skal arbeide for å etablere et nytt reisetilbud med buss mellom Bodø og Skällefteå/alternativt Luleå

Øksnes kommune  
Storgata 27

8430 MYRE

## Høringsbrev - Regional Transportplan Nordland, handlingsprogram 2018 - 2021

Nordland fylkeskommune legger med dette forslag til Regional Transportplan Nordland 2018 – 2029, handlingsprogramdelen, (RTP Nordland) ut til offentlig ettersyn. Høringsfristen settes til **4. april 2017**.

### Ny oppbygning, endringer og målsetninger

Fylkesrådet har som mål å lage en RTP Nordland som lar seg gjennomføre og som tar opp i seg flere eventualiteter enn før. Som varslet til fylkestinget tar dette handlingsprogrammet mål av seg å ta opp nødvendige investeringer utover nye prosjekter når det gjelder fylkesveger og fylkesvegferjer.

Nye kostnadsanslag på enkeltprosjekter, kostnadsoverskridelser på tidligere prosjekter og den nye tunnelforskriften er momenter som bør ivaretas bedre. Nødvendige prosjekter som medfører store bindinger i perioden og som fylkestinget har prioritert i gjeldende økonomiplan fremkommer av tabellen i kapittel 6. Tuneller, bru, ferjekaier er eksempler hvor spørsmålet ikke er om, men når det må gjøres, av ulike årsaker. Dette var ikke tilstrekkelig ivaretatt i den gjeldende planen.

Handlingsprogrammet er utformet med en tekstdel supplert med tabeller for hvert tema. I tillegg til å gi oversikt over tiltakene gir disse tabellene referanser til andre tema i handlingsprogrammet. Det gjøres oppmerksom på de mange viktige vedleggene til dette forslaget til handlingsprogram. Disse må ses i sammenheng med hoveddokumentet.

Forslaget som foreligger bygger på strategidelen vedtatt av Nordland fylkesting 5. oktober 2016. Fylkesrådet ønsker å følge opp kyst til markedsatsingen, i tillegg til å sikre fremkommeligheten på vegnettet. Sist, men ikke minst, er forholdene for våre barn og unge av betydning – noe som medfører at også gang og sykkelvegprosjekter er viktig. Forslaget bygges videre på resultatene av de regionale samlingene som ble gjennomført i 2015 og 2016 samt på de siste innspillene fra kommuner, regionråd og andre planinteressenter. Disse ligger vedlagt saken i matriseform.

Alle høringsuttalelser vil bli grundig vurdert før endelig forslag til handlingsprogram og prioriteringsrekkefølge for vegrelaterte prosjekter blir lagt fram for fylkestinget av fylkesrådet. Prioriteringene som er foreslått på større, nødvendige bruinvesteringer, tunnellinvesteringer og rassikringsprosjekter er i hovedsak gjort med bakgrunn i faglige vurderinger knyttet til fremdrift, levetid og kostnader.

---

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

**Samferdsel**  
Steinar Randby  
Tlf: 75 65 08 56

Besøksadresse: Moloveien 16

Fylkesrådet har som ambisjon å stanse veksten i etterslep på fylkesvegene og ta igjen denne. Forholdet og balansen mellom vedlikehold og investeringer er derfor viktig. Behovene og ønskene er mange og kostnadene store. Fylkesrådet har som målsetning å øke bevilgningene til de mange gode prosjektene. Handlingsprogrammets ramme bygger i dette forslaget på gjeldende planleggingsrammevedtak og gjennomsnittet av gjeldende økonomiplan.

### Hvordan avgi hørings svar

Høringen ligger på Nordland fylkeskommunes elektroniske høringsportal:

<https://www.nfk.no/politikk/du-kan-bestemme/horinger/aktive/>

Vi ber om at alle høringsinnspill sendes via Nordland fylkeskommunes elektroniske høringsportal. Knappen for dette finner du på den saken du ønsker å avgi hørings svar på.

Ved elektronisk levering rett til saksbehandlingssystemet sikrer kommunen, regionrådene mv. at innspillet kommer til rett saksbehandler og fylkesråd. I tillegg skjer registreringen umiddelbart. Du vil motta bekreftelse fra systemet. Skulle du ikke få det, ta kontakt med fylkeshusets sentraladministrasjon. For sent registrerte innspill vil normalt ikke realitetsbehandles.

Med vennlig hilsen

Willfred Nordlund  
fylkesråd for samferdsel

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift.*

#### Hovedmottakere:

Allskog BA region Nord	Postboks 28	8601	MO I RANA
Alstahaug kommune	Rådhuset	8805	SANDNESSJØEN
Alstahaug næringsforening			
Andøy kommune	Rådhuset	8480	ANDENES
Avinor AS	Olav V. gate 56 - 60	8004	BODØ
Ballangen kommune	Postboks 44	8546	BALLANGEN
Beiarn kommune	Moldjord	8110	MOLDJORD
Bindal kommune	Oldervikveien 5	7980	TERRÅK
Bodø kommune	Postboks 319	8001	BODØ
Bodø Næringsforum	Postboks 1053	8001	BODØ
Brønnøy kommune	Rådhuset	8905	BRØNNØYSUND
Bø kommune	Rådhuset	8475	STRAUMSJØEN
Dønna kommune	Solfjellsjøen	8820	DØNNA
Evenes kommune	Postboks 43	8539	BOGEN I OFOTEN
Fauna KF	Postboks 326	8201	FAUSKE
Fauske kommune	Postboks 93	8201	FAUSKE
Fauske Næringsforum	Postboks 23	8201	FAUSKE

**Hovedmottakere:**

Fiskeridirektoratet Region Nordland	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
Flakstad kommune		8380	RAMBERG
Funksjonshemmedes fellesorganisasjon Nordland	Storgata 48	8006	BODØ
Fylkesmannen i Nordland	Postboks 1405	8002	BODØ
Gildeskål kommune	Postboks 54	8138	INNDYR
Grane kommune	Industriveien 2	8680	TROFORS
Hadsel kommune	Rådhusgata 5	8450	STOKMARKNES
Hamarøy kommune	Oppeid	8294	HAMARØY
Hattfjelldal kommune	O. T. Olsens vei 3 A	8690	HATTFJELLDAL
Helgeland regionråd	Postboks 405	8801	SANDNESSJØEN
Helgelandssykehuset HF	Postboks 601	8607	MO I RANA
Helse Nord RHF	Sjøgata 10	8038	BODØ
Hemnes kommune	Sentrumsveien 1	8646	KORGEN
Herøy kommune	Silvalveien 1	8850	HERØY
Husbanken	Torvgata 2	8002	BODØ
Indre Helgeland regionråd	Postboks 564	8601	MO I RANA
KS Nordland	Sjøgt. 21	8006	BODØ
Kystverket Nordland	Postboks 1502	6025	ÅLESUND
Landsorganisasjonens distriktskontor i Nordland	Nyholmsgt 15	8005	BODØ
Leirfjord kommune	Kommunehuset	8890	LEIRFJORD
Lofoten næringsforum			
Lofotrådet	Postboks 406	8376	LEKNES
Lurøy kommune	Rådhuset	8766	LURØY
Lødingen kommune	Postboks 83	8411	LØDINGEN
Meløy kommune	Gammelveien 5	8150	ØRNES
Meløy Næringsutvikling AS	Postboks 84	8161	GLOMFJORD
Miljøpartiet De Grønne Nordland	v/ Svein Joar Husjord	8412	VESTBYGD
Mosjøen næringsforening			
Mosjøen og omegn næringssselskap KF	Fearnleys gate 7-9	8656	MOSJØEN
Moskenes kommune		8390	REINE
Narvik kommune	Postboks 64	8501	NARVIK
Narvik næringsforum			
Narvikregionen Næringsforening	Kongens gate 51	8514	NARVIK
Nesna kommune	Moveien 24	8700	NESNA
NHO Nordland	Postboks 343	8001	BODØ
NHO Reiseliv Nord-Norge	Postboks 448	9255	TROMSØ
NLF Norges Lastebileier-Forbund Nordland	Postboks 343	8001	BODØ
Nord universitet	Postboks 1490	8049	BODØ
Nordland Arbeiderparti	Nyholmsgt. 15	8005	BODØ
Nordland Bonde- og Småbrukarlag	Nordnes	8255	RØKLAND
Nordland Bondelag	Sjøgata 15/17	8006	BODØ
Nordland Fremskrittsparti	Storgata 9	8006	BODØ
Nordland fylkes fiskarlag	Boks 103	8001	BODØ



<b>Hovedmottakere:</b>			
Nordland Høyre	Postboks 6600	9296	TROMSØ
Nordland Kystparti	v/ Per-Roger Vikten		
Nordland Pensjonistparti			
Nordland Reiseliv AS	Postboks 434	8001	BODØ
Nordland Senterparti	Sjøgata 37	8006	BODØ
Nordland SV	Postboks 290	8001	BODØ
Nordland Venstre	v/ Anja Johansen		
Nordlandsforskning	Postboks 1490	8049	BODØ
Nordlandssykehuset HF	Postboks 1480	8092	BODØ
Nordlandssykehuset Vesterålen	Ivar Bergsmoes g. 3	8450	STOKMARKNES
Nord-Trøndelag fylkeskommune	Postboks 2560	7735	STEINKJER
Norges Blindeforbund Nordland	Postboks 585	8001	BODØ
Norges Kommunistiske Parti i Nordland	Troforsveien 9	8680	TROFORS
Norrbotten lansstyrelsen			
Ofoten regionråd - Narvik kommune		8512	NARVIK
Pensjonistforbundet Nordland	Prinsensgt 115	8005	BODØ
Postboks 1490, Universitetet i Nordland		Bodø	postmottak@uin.no
Rana kommune	Postboks 173	8601	MO I RANA
Rana Utviklingsselskap AS	Boks 343	8601	MO I RANA
Reindriftsforvaltningen Nordland	Sjøgt. 78	8200	FAUSKE
Reno-Vest Bedrift AS	Ramnflauget	8400	SORTLAND
Rødt Nordland	Terneveien 34	8665	MOSJØEN
Rødøy kommune	Postboks 93	8185	VÅGAHOLMEN
Røst kommune	Rådhuset	8064	RØST
Saltdal kommune	Kirkegt. 23	8250	ROGNAN
Salten regionråd	Postboks 915	8001	BODØ
Sjømat Norge			
Sortland kommune	Postboks 117	8401	SORTLAND
Sortland næringsforum			
Steigen kommune	Leinesfjord	8283	LEINESFJORD
Sømna kommune	Vik	8920	SØMNA
Sørfold kommune	Rådhuset	8226	STRAUMEN
Sør-Helgeland regionråd	Postboks 473	8901	BRØNNØYSUND
Tjeldsund kommune	Rådhuset	9444	HOL I TJELDSUND
Troms fylkeskommune	Postboks 6600	9296	TROMSØ
Træna kommune	Postboks 86	8770	TRÆNA
Tysfjord kommune	Postboks 104	8591	KJØPSVIK
UiT Norges arktiske universitet	Postboks 6050 Langnes	9037	TROMSØ
Universitetssykehuset Nord-Norge	Postboks 100	9038	TROMSØ
Vasterbotten Lansstyrelsen			
Vefsn kommune	Postboks 560	8651	MOSJØEN
Vega kommune	Gladstad	8980	VEGA
Vesterålen regionråd	Postboks 243	8401	SORTLAND
Vestvågøy kommune	Postboks 203	8376	LEKNES
Vevelstad kommune	Kommunehuset	8976	VEVELSTAD

**Hovedmottakere:**

Værøy kommune		8063	VÆRØY
Vågan kommune	Postboks 802	8305	SVOLVÆR
Vågan næringsforening			
Øksnes kommune	Storgata 27	8430	MYRE

**Kopi til:**

Ordføreren i Alstahaug kommune  
Ordføreren i Andøy kommune  
Ordføreren i Ballangen kommune  
Ordføreren i Beiarn kommune  
Ordføreren i Bindal kommune  
Ordføreren i Bodø kommune  
Ordføreren i Brønnøy kommune  
Ordføreren i Bø kommune  
Ordføreren i Dønna kommune  
Ordføreren i Evenes kommune  
Ordføreren i Fauske kommune  
Ordføreren i Flakstad kommune  
Ordføreren i Gildeskål kommune  
Ordføreren i Grane kommune  
Ordføreren i Hadsel kommune  
Ordføreren i Hamarøy kommune  
Ordføreren i Hattfjellda  
kommune  
Ordføreren i Hemnes kommune  
Ordføreren i Herøy kommune  
Ordføreren i Leirfjord kommune  
Ordføreren i Lurøy kommune  
Ordføreren i Lødingen kommune  
Ordføreren i Meløy kommune  
Ordføreren i Moskenes kommune  
Ordføreren i Narvik kommune  
Ordføreren i Nesna kommune  
Ordføreren i Rana kommune  
Ordføreren i Rødøy kommune  
Ordføreren i Røst kommune  
Ordføreren i Saltdal kommune  
Ordføreren i Sortland kommune  
Ordføreren i Steigen kommune  
Ordføreren i Sømna kommune  
Ordføreren i Sørfold kommune  
Ordføreren i Tjeldsund kommune  
Ordføreren i Træna kommune  
Ordføreren i Tysfjord kommune  
Ordføreren i Vefsn kommune  
Ordføreren i Vega kommune  
Ordføreren i Vestvågøy  
kommune  
Ordføreren i Vevelstad kommune

**Kopi til:**

Ordføreren i Værøy kommune

Ordføreren i Vågan kommune

Ordføreren i Øksnes kommune

Statens vegvesen Region nord

Postboks 1403

8002

BODØ

# REGIONAL TRANSPORTPLAN NORDLAND

"Fra kyst til marked" - Høringsutkast til handlingsprogram 2018-2021





# INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1. BAKGRUNN</b> .....	4
1.1. Oppbygning .....	4
1.2. Tabellene .....	4
<b>2. MILJØ OG UTSLIPP</b> .....	5
<b>3. REGIONFORSTØRRING</b> .....	6
<b>4. TRAFIKKSIKKERHET</b> .....	6
4.1. Forankring og bakgrunn .....	6
4.2. Visjon og mål .....	6
4.3. Det fylkeskommunale ansvaret .....	6
4.4. Hovedutfordringer i Nordland fylke .....	7
4.5. Delmål og strategier for bedre trafiksikkerhet .....	7
Tabell - Trafiksikkerhet .....	8
<b>5. NÆRINGS- OG GODSTRANSPORTER</b> .....	10
Tabell - Næringstransporter .....	12
<b>6. FYLKESVEGNETT OG FYLKESVEGFERJESAMBAND</b> .....	14
6.1. Handlingsprogrammet og økonomiplanen .....	14
6.2. Kostnader .....	14
6.3. Planbehov .....	14
6.4. Tiltak og prioritering .....	14
6.5. Samleposter .....	15
6.6. Økonomisystemer og handlingsrom .....	15
6.7. Bompenger .....	15
6.8. Drift, vedlikehold og etterslep .....	16
6.9. Tunneler og sikkerhetsforskriften .....	16
6.10. Bruer .....	17
6.11. Fylkesvegferjesamband .....	17
6.12. Tilrettelegging for kollektivtransport, gående og syklende .....	17
6.13. Skredsikring .....	17
Tabell - Fylkesvegnett og fylkesvegferjesamband .....	18
<b>7. GÅING OG SYKLING</b> .....	27
Tabell - Gåing og sykling .....	28
<b>8. KOLLEKTIVPLAN FOR NORDLAND</b> .....	33
8.1. Tilrettelegging med sikte på å øke bruken av kollektivtilbudene .....	33
8.2. Skape nye reisemuligheter og sikre bedre korrespondanse .....	34
8.3. Optimalisere buss-, båt- og ferjeproduksjonen .....	35
8.4. Redusere utslippene fra transportsektoren og kollektivtransporten .....	36
8.5. Arbeide for at kollektivtransport får en sentral plass i reiselivssatsingen .....	37
8.6. Utforme buss, båt og ferje universelt .....	37
Tabell - Kollektivtransport .....	38

## 1. BAKGRUNN

Dette handlingsprogrammet er en detaljering av Regional Transportplan Nordland 2018 – 2029, strategisk del, og tar for seg perioden 2018 – 2021. Strategisk del ble vedtatt av fylkestinget 5. oktober 2016 og har undertittelen «fra kyst til marked». Dette refererer til rapporten med samme navn, utgitt i oktober 2015. De tre Nord-Norske fylkene har gått sammen om et felles strategidokument der tilrettelegging for transport av produkter fra sjømatnæringen er et sentralt element. Dette handlingsprogrammet understøtter rapporten.

Handlingsprogrammet tar utgangspunkt i de 5 hovedelementene fra strategisk del: Fylkesveg og fylkesvegferjesamband, kollektivtransport, næringstransporter, regionforstørring samt gåing og sykling. I tillegg inneholder handlingsprogrammet egne kapitler om trafiksikkerhet og miljø, for å løfte fram viktige tiltak innen disse sentrale områdene.

### 1.1 Oppbygning

I dette handlingsprogrammet benyttes en gjennomgående metode der tiltak og strategier innenfor det enkelte tema er tilnærmet likt bygget opp.

Sammenhenger mellom de ulike tema vises ved bruk av en tabell som visualiserer disse.

Det er ulik detaljeringsgrad på tiltak og strategier fra tema til tema.

Dette har sammenheng med oppbyggingen av Nordland fylkeskommune sin økonomiplan. Denne skiller mellom arbeid og planlegging i den enkelte avdeling på den ene siden, og investeringer (her fylkesveger) på den andre. Økonomi er kun medtatt i den delen som omhandler fylkesvegnettet og fylkesvegferjene.

Handlingsprogrammet skal ikke erstatte økonomiplanen, men skal underbygge denne og gå et skritt videre. Handlingsprogrammet skal være et viktig verktøy i all planlegging som angår samferdsel.

### 1.2 Tabellene

I kapitlene 4, 5, 6, 7 og 8 nedenfor er det lagt inn tabeller som viser tiltakene innenfor hvert fagområde. I tillegg viser tabellene med avkryssninger hvordan de ulike tiltakene relaterer seg til andre fagområder i handlingsprogrammet.

Tabellene er laget over samme mal for alle kapitler, men i kapittel 6 «Fylkesvegnett og fylkesvegferjer» er tabellen mer detaljert og den er bygget opp med inndeling tilsvarende bevilgningskodene som finnes i økonomiplanen. Dette for lettere å kunne se sammenhengen med det som allerede er vedtatt i forbindelse med denne.

## 2. MILJØ OG UTSLIPP

Nordland fylkeskommune legger null- og lavutslipp til grunn for sin politikk innenfor dette temaet. I byområdene er mulighetene for reduksjon størst. Dette innebærer at en vesentlig del av persontransporten i byområdene må tas med kollektivtransport, sykling og gåing.

Personbiltrafikken skal bidra til reduserte klimagassutslipp og redusert lokal luftforurensning. I Nordland står den lette personbiltrafikken for vel en fjerdedel av utslippene av klimagasser.

Kompakt byutvikling, økt kostnad på bilbruk og tilrettelegging for gange, sykkel og kollektivtransport er nødvendig. Lavere klima- og miljøgassutslipp fra transport krever koordinering mellom en lang rekke aktører og bruk av ulike virkemidler.

Sterk reduksjon i utslippene fra transportsektoren og kollektivtransporten samt i elektrifisering av transport vil være en del av det grønne skiftet som må inn i samferdselssektoren. Mer om dette i kapittel 8.4 nedenfor.

Mange av vegtiltakene i handlingsprogrammet vil ha en positiv effekt på miljø og klima fordi de vil korte ned reiseavstander. Den positive effekten for miljø og klima forutsetter imidlertid at tiltaket ikke vil øke trafikkmengden. I byene vil de beste veiltakene være de som gir prioritet til gående og syklende. Bilfrie bysentrum vil ikke bare bidra til reduserte utslipp, men vil også ha en stor positiv effekt på byenes attraktivitet. En by i Nordland med bilfritt sentrum er ikke for ambisiøst.

Vektlegging av miljø- og klimahensyn bidrar til å sikre et rikt naturmangfold, rent vann, luft og grunn, klimaregulering, flomdemping og friluftsliv. Et annet viktig mål er å tilrettelegge for bedret folkehelse, gjennom redusert støy og forurensning og ved økt fysisk aktivitet og trivsel.

Kulturminner i byene er ofte bygg og bygningsmiljøer av tre. Mye forurensning og hyppig ekstremvær bidrar sterkt til forvitring og øker behovet for restaurering. Enkelte utslipp fra transportsektoren slik som NO<sub>x</sub> er ikke regnet som klimagasser. Disse bidrar imidlertid sterkt til forsurening av lufta. Sur nedbør er uheldig for sårbare kulturminner og kulturmiljøer.

Et endret klima med blant annet økt hyppighet av ekstremvær vil skape utfordringer for vegsamband. Sannsynligheten for flere ras og hyppigere flommer vil øke. Det må derfor gjennomføres tiltak som gjør vegene mer robuste for klimaendringer.

Økt trafikk sammen med økte bestander av hjortevilt skaper negative konsekvenser for den enkelte og for samfunnet. For enkeltpersoner kan kostnadene bli store når det skjer påkjørsler. Det er derfor viktig at alle som har et ansvar; transportetatene, fylkeskommunen, kommunene og grunneiere, bruker de virkemidlene de rår over. Arealplanlegging og arealforvaltning er sterke virkemidler som vegmyndighetene og kommunene rår over når det planlegges for nye områder for utbygging og veger. I tillegg må etablering og iverksetting av egne tiltak som vegetasjonsrydding og oppsetting av gjerder vurderes sammen med bestandsforvaltning.



### 3. REGIONFORSTØRRING

Målet for regionforstørring er å utvikle og styrke bo-, arbeidsmarkeds- og serviceregionene (BAS) i Nordland. I dette ligger tiltak for å utvide bo- og arbeidsregionene (BA) slik at flere settes i stand til å pendle til skole og arbeid samt at reisetiden internt i regionene reduseres. I tillegg vil flere kunne benytte mer klimavennlige transportløsninger til skole og arbeid samt på tjenestereiser. Handlingsprogrammet innehar flere tiltak som vil bidra positivt til regionforstørring. I tabellene knyttet til fylkesvegnett/fylkesvegferjesamband, kollektivtransport, gods- og næringstransporter, gåing og sykling og trafikksikkerhet fremgår hvilke tiltak som også vil ha positiv effekt for delmålene knyttet til regionforstørring.

Som det fremgår av tabellen som omtaler investeringer i fylkesvegnettet vil mange av veiltakene fjerne flaskehals og utbedre strekninger som gir kortere kjøretider, og dermed medføre redusert reisetid mellom senter og omland.

Også mange av tiltakene innenfor kollektivtilbudet vil bidra til redusert reisetid. Dette gjelder tiltak som etablering av nye kollektivløsninger, mer effektive regionruter, bedre samordning mellom ulike transportaktører og bedre koordinering mellom ulike kollektivløsninger.

Videreutvikling av et godt og effektivt kollektivtilbud omfatter tilrettelegging for pendling via jernbane og bedre tilrettede buss- og båtforbindelser.

Mål for regionforstørring omfatter at flere skal bruke kollektiv transport, sykling eller gåing som foretrukken transportmåte til skole, jobb eller annen virksomhet innad i BA-region. I tillegg til tiltakene for å øke kollektivandelen, vil investeringer i infrastruktur og andre tiltak for gående og syklende også ha betydning for måloppnåelse knyttet til regionforstørring.

### 4. TRAFIKKSIKKERHET

#### 4.1. Forankring og bakgrunn

Etter Vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. I Nordland har fylkeskommunen delegert dette ansvaret til Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (NFTU).

For første gang i Nordland er handlingsprogrammet for trafikksikkerhet en del av Regional Transportplan. Det gir muligheter og utfordringer til å utføre godt trafikksikkerhetsarbeid gjennom et mer helhetlig og tverrfaglig perspektiv i tråd med Stortingsmelding 40 (2015-2016) «Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering».

#### 4.2. Visjon og mål

Nullvisjonen er styrende for utformingen av handlingsprogrammet for trafikksikkerhet. Hovedmålet i Regional Transportplan følger Nasjonal Transportplan om 26 eller færre hardt skadde og drepte i trafikken i Nordland innen 2024. Det tverrsektorielle samarbeidet er essensielt for å kunne nå dette målet.

#### 4.3 Det fylkeskommunale ansvaret

I tillegg til ansvaret for å tilrå og samordne tiltak for å koordinere trafikksikkerheten i fylket har fylkeskommunen roller på flere plan i trafikksikkerhetsarbeidet:

Fylket som vegeier

- Fylket som regional planmyndighet
  - o Trafikksikkerhetsperspektivet skal vurderes og tas inn i regionalt planarbeid der det er relevant

- Fylket som skoleeier
  - o Ansvar for planlegging, drift, faglig kvalitet og utvikling innen videregående skole
  - o Ansvarlig for fysiske forhold rundt videregående skole
  - o Ansvarlig for elevenes helse, miljø og sikkerhet
- Fylket som ansvarlig for folkehelse
  - o Utvikle et samfunn der folk tar positive og trygge helsevalg. Det innebærer at forebygging av trafikkuulykker bør inngå i fylkeskommunens folkehelseplaner.
- Fylket som arbeidsgiver
  - o Fylket har mange ansatte som daglig ferdes ute på vegene. Det er viktig at det etableres en tydelig reisepolicy for de ansatte og at denne følges opp.
- Lokal kollektivtransport og skoleskyss
  - o Skolebarn og elever som har rett til skoleskyss, har rett til et sikkert og ensartet skysstilbud, jfr. forskrift fra Samferdselsdepartementet av 19. desember 2012. Dette innebærer blant annet at fylket skal sikre tilstrekkelig antall sitteplasser og bilbelter i skolebussar.
- Trafikksikkerhet i kommunene
  - o For å bevisstgjøre, utfordre og stimulere til økt innsats er kommunalt trafikksikkerhetsarbeid pekt ut som et hovedsatsingsområde i Nordland fylkes handlingsprogram for trafikksikkerhet i perioden 2018-2021. Det er viktig å utvikle trafikksikre lokalsamfunn, og derfor vil fylkeskommunen bidra til at kommunene i fylket blir godkjent som trafikksikker kommune.
  - o Kommunene er vegeier, arbeidsgiver, skole- og barnehageeier, planmyndighet, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for folkehelse, og har dermed også et ansvar for trafikksikkerheten.
  - o Fylkeskommunen stiller krav om at det skal foreligge kommunal trafikksikkerhetsplan dersom kommunen skal få fylkeskommunale tilskuddsmidler. Det er viktig at planene oppdateres, og at kommunene deltar aktivt i trafikksikkerhetsarbeidet

#### 4.4 Hovedutfordringer i Nordland fylke

Ulykkesutviklingen i Nordland viser en positiv trend med færre hardt skadde og drepte over tid på tross av økende trafikkmengde, men hver ulykke er en for mye. De vanligste ulykkestypene er utforkjøringsulykker og møteulykker, og det er de unge (mellom 16-25 år) som er mest utsatt for ulykker. Antall viltpåkjørslar langs fylkets veger og jernbane er for høyt og skaper både materielle skader, personskader, utrygghet for trafikantene og lidelser for viltet. Flere ulykker med gående og syklende har vært fremtredende de seneste årene, men registreringen av slike ulykker inneholder store mørketall. Trafikksikkerhetsarbeid rettet mot utsatte grupper er viktig, spesielt opp mot myke trafikanter. En kombinasjon av organisatoriske, trafikanterrettede og fysiske tiltak er nødvendig for å sikre nedgang av antall hardt skadde og drepte.

#### 4.5 Mål og strategier for bedre trafikksikkerhet i Nordland fylke

Nedenfor følger en tabell som viser delmål og tiltak knyttet til fagområdet. Hovedmålet framgår i ovenstående punkt 4.2. Tiltakene som er skissert i tabellen har også referanser til de øvrige sektorene i planen.



## Trafikksikkerhet

	Regional transportplan							
	Fylkesveg og ferjesamband			Kollektivtransport				
	1	2	3	4	5	6	7	8
	Redusere antallet ulykker	Bedre fremkommelighet	Redusere etterslepet på fylkesvegene	Tilrettelegging med sikte på å øke bruken av kollektivtilbudene	Skape nye reisemuligheter, sikre bedre korrespondanse	Optimalisere buss-, båt- og fergeproduksjon	Redusere utslippene fra transportsektoren og kollektivtransporten i Nordland	Arbeide for at kollektivtransport får en sentral plass i reiselivssatsingen i Nordland
<b>Delmål "Det systematiske og organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet skal styrkes "</b>								
Styrke arbeidet til Nordland fylkes Trafikksikkerhetsutvalg (NFTU)	X	X						
Arbeide for at Nordland fylkeskommune implementerer kriteriene for å bli «Trafikksikker fylkeskommune»	X			X				
Stimulere til at alle kommunene i Nordland blir «Trafikksikker kommune»	X							
Det skal i planperioden årlig bevilges midler til gjennomføring av Trygg Trafikks fylkestiltak	X							
<b>Delmål "Det skal satses mer på opplæring og holdningsskapende arbeid for alle trafikantgrupper "</b>								
<b>Bidra til holdningsskapende arbeid i Nordland</b>	X							
* Utlyse midler til holdningsskapende tiltak gjennomført av organisasjoner, lag og foreninger.	X							
* Stimulere til økt engasjement i kommunene gjennom å bidra med midler til prosjektrelatert arbeid.	X							
* Påvirke til sikre, myke trafikanter – bruk av refleks, hjelm, lys – og å holde fokus.	X							
<b>Bidra til at MIND-senteret ved Bratten aktivitetspark blir et kompetansesenter for trafikksikkerhet og – opplæring i Nordland.</b>	X							
<b>Stimulere til pedagogiske tiltak for å sikre opplæring, synlighet og informasjon omkring Trafikksikkerhet til utsatte grupper.</b>	X							
* Tilrettelegge for at alle kommuner i fylket har et tilbud om valgfag Trafikk ved minst en av kommunenes skoler.	X							
* Stimulere til at barnehageansatte og lærere i grunnskolen får forsterket kunnskap om hvordan man kan gjennomføre trafikkundervisning i henhold til rammeplanene.	X							
* Påvirke unges atferds- og konsekvensforståelse gjennom MIND-senteret og Trygg Trafikks tilbud til samtlige elever i videregående skole.	X							
* Tilby påvirkningsprogram til særlig risikoutsatte grupper.	X							
* Økt fokus på trafikksikkerhet for myke trafikanter i skoler (barne-, ungdoms- og videregående skoler) og barnehager, i dette ligger en bevisstgjøring av pedagogene.	X							
* Økt fokus på sykkelsikkerhet. De fire sykkelgårdene skal utvikles til kompetansesentra for sykkelopplæring i sin region, og brukes som læringsarena. Skolene stimuleres til å bruke Trygg Trafikks sykkelressurser på nett.	X							
<b>Delmål "Det skal etableres flere fysiske anlegg som bedrer trafikksikkerheten."</b>								

Strategisk del - måloppnåelse											Øvrige viktige fagområder				
9	Næringstransporter					Regionforstørring		Gåing og sykling			Trafikksikkerhet			Klima og miljø	
	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Utforme buss-, båt- og ferje Universelt	Øke forutsigbarhet og fleksibilitet langs veg og vegsamband	Økt bruk av jernbanen ved godsfrøring	Økt bruk av sjøveien	Styrke flytiludet for næringslivet	Redusere utslippene fra næringstransporter	Økt klimavennlig dagpendling innenfor Bo- og Arbeidsmarkedsregionene	Reduksjon i reisetiden mellom regionsentre og omlandet	Det skal bygges flere gode fysiske anlegg i Nordland	Videreutvikling av kommunikasjon og opplæring på feltet sykling og gåing	Det skal være enkelt og sikkert å bruke sykkel i alle fylkets byer og tettsteder	Det systematiske og organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet skal styrkes	Det skal satses mer på opplæring og holdningsskapende arbeid for alle trafikantgrupper	Det skal etableres flere fysiske anlegg som bedrer trafikksikkerheten	Reduksjon i utslipp av klima- og andre miljøgasser	Andre positive miljøeffekter, herunder byutvikling, kulturminner, vannforvaltning, friluftsliv, landskap og villt
								X	X	X	X	X	X	X	X
X						X		X	X	X	X	X	X	X	X
						X		X	X	X	X	X	X	X	X
									X	X	X	X			
									X	X	X	X			
											X	X			
											X	X			
											X	X			
											X	X			
											X	X			
											X	X			
											X	X			
											X	X			
											X	X			
											X	X			

Trafikksikkerhet	Regional transportplan							
	Fylkesveg og ferjesamband			Kollektivtransport				
	1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Arbeide for å bedre sikkerheten for myke trafikanter</b>	X	X						
* Tilskudd fra NFTU til fysiske trafikksikkerhetstiltak i kommunene som for eksempel Hjertesoner rundt skoler og barnehager (bilfritt), gang- og sykkelvei osv.	X	X						
* Utvikle flere områder der en separerer trafikken slik at gang-/sykkelveger er trygge. Om mulig separere gående og syklende.	X	X						
<b>Stimulere til flere fysiske tiltak for å unngå / redusere skadeomfanget ved utforkjøring og møteulykker</b>	X	X						
* Fartstilpasning, «tilgivende» sideterreng, gode siktforhold og belysning	X	X						
<b>Arbeide for å redusere antallet dyrepåkjørslar</b>	X	X						

## 5. NÆRINGS- / GODSTRANSPORTER

Utfordringer knyttet til transport av varer og produkter fra bedriftene i Nordland, og spesielt fra de bedriftene som eksporterer varer ut av fylket, er en svært sentral del av arbeidet for en positiv samfunnsutvikling. I vårt fylke er det en del næringer som peker seg spesielt ut i denne sammenhengen.

Flaskehalsar på vegnettet og i ferjetrafikken legger hindringer for godstransporten. Varene går i dag ut av fylket enten via europa- og riksvegnettet, via våre to jernbanestrekninger eller de går sjøveien. For transport på land er de fleste viktige næringer avhengige av fylkesveger og fylkesvegferjer i tillegg til jernbane og riksvegnett for å nå ut til markedene. Fylkesvegene er viktige i transportsystemet og denne planen skal være med på å sette fokus på problemstillinger knyttet til dette regionale vegnettet.

Sjømatnæringen er utvilsomt den viktigste næringen i denne sammenhengen. Dette uten forkleinelse for øvrige viktige eksportnæringer i Nordland, eksempelvis produksjon av mineraler og ulik industri. De tre Nord-Norske fylkene fikk i 2015 utarbeidet strategidokumentet «fra kyst til marked» der transport av sjømatprodukter fra Nord-Norge ble satt i fokus. Regional transportplan Nordland skal ta høyde for å videreutvikle strategiene fra dette dokumentet.

Den delen av sjømatnæringen som bringer de største inntektene til våre bedrifter, og som i tillegg har det største vekstpotensialet, er akvakulturnæringen. Nordland fylkes lakseslakterier, er nesten uten unntak, avhengige av fylkesvegnettet for å få ut sine produkter. Flere av de største er i tillegg lokalisert på øyer, og er derfor også avhengige av fylkesvegferjer.

I arbeidet rettet mot godstransporter framover er det viktig å kartlegge og beskrive flaskehalsar på viktige fylkesvegstrekninger.

Strategisk del - måloppnåelse											Øvrige viktige fagområder				
9	Næringstransporter					Region- forstørring		Gåing og sykling			Trafikksikkerhet			Klima og miljø	
	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
										X	X		X	X	
										X	X		X	X	
										X	X		X	X	
											X		X		
											X		X		
											X		X		X

Intermodale godstransporter er definert som transport av gods i en sammenhengende kjede av minst to transportmidler, der godset er plassert i en og samme lasteenhet eller lastebil. Kun lastbærer, ikke selve godset, håndteres ved overføring i terminalleddet. Kartlegging og utvikling av terminaler for intermodale transporter i Nordland er sentrale for utviklingen.

I tabellen nedenfor er det listet opp ulike tiltak eller strategier med sikte på utvikling innen feltet godstransporter. Feltet inneholder en rekke problemstillinger og tabellen viser disse.

Det som er gjennomgående er at man skal kartlegge ulike viktige indikatorer, og det skal arbeides for en bedre dialog mellom aktører på feltet.

Innenfor godstransport er begrepet «fra veg til bane og sjø» en overordnet målsetting. Dette betyr i klartekst at mer gods skal overføres til jernbane og sjøtransport i de kommende årene. Tiltak som skal iverksettes finnes i den nevnte tabellen. Disse omfatter blant annet arbeidet som pågår for å gjenopprette Nord-Norgelinjen (Tege). Det er nå sentralt bevilget, og ESA har godkjent, insentivmidler til prosjekter der gods blir overført fra veg til sjø.

Tabellen inneholder også noen tiltak for å øke flytilbudet i Nordland. Dette er i første rekke rettet mot styrking av flytilbudet på FOT-rutene og mot eksport av fersk sjømat med fly. Geografien i Nord-Norge tilsier at flytransport av mennesker og gods er nødvendig på tross av miljømål i nasjonale og regionale retningslinjer.

	Regional transportplan						
	Fylkesveg og ferjesamband			Kollektivtransport			
	1	2	3	4	5	6	7
	<b>Redusere antallet ulykker</b>  <b>Bedre fremkommelighet</b>  <b>Redusere etterslepet på fylkesvegene</b>  <b>Tilrettelegging med sikte på å øke bruken av kollektivtilbudene</b>  <b>Skape nye reisemuligheter, sikre bedre korrespondanse</b>  <b>Optimalisere buss-, båt- og fergeproduksjon</b>  <b>Redusere utslippene fra transportsektoren og kollektivtransporten i Nordland</b>						
<b>Næringstransporter</b>							
<b>Øke forutsigbarhet og fleksibilitet langs veg og vegsamband</b>							
<b>Fjerne flaskehals og bidra til «sømløse» transportløsninger.</b>							
Kartlegge flaskehals på fylkesvegstrækninger med viktige næringstransporter			X				
Kartlegge mulige hvileplasser langs vegnettet for yrkessjåfører			X				
Etablere oversikt over ulike intermodale knutepunkt							
<b>Tilpasse ferjekapasiteten til næringslivets behov.</b>							
Etablere oversikter over ferjeavhengige næringstransporter							
Vurdere frekvens og kapasitet på fylkesvegferjesambandene							
<b>Styrke det eksportrettede næringslivets konkurransevilkår bl.a. økt fokus på de grenseregionale transportsamarbeidene.</b>							
Økt samarbeid om grenseoverskridende trafikk (fylker og Sverige)							
Delta aktivt i fora for å forbedre åpningstider ved grensestasjoner			X				
Aktiv deltakelse i prosesser for å etablere ny «Nord-Norgelinje»							
Videreutvikle nordområdestrategien «fra kyst til marked»			X				
<b>Økt bruk av jernbanen ved godsframføring</b>							
<b>Bidra til bedre samhandling mellom aktørene langs jernbanene for å skape vekst i godsvolum og bedre retningsballansen.</b>							
Kartlegge næringsaktiviteter med produkter som fraktes eller kan fraktes med jernbane.							
Styrket dialog med samlasterne som for eksempel Schenker, Post Nord m.fl.							
Tilrettelegge for flere typer næringstransporter på tog («industritog»)							
<b>Økt bruk av sjøveien</b>							
<b>Sikre et fortsatt tjenlig godsrutetilbud langs kysten</b>							
Konsolidere Kystgodsruta							
Kartlegge Hurtigruta sin betydning som befrakter for næringslivet							
Fortsatt være pådriver for nyetablering av «Nord-Norgelinja»							
Kartlegge og vurdere andre godsfartøy (eks. NorLines)							
<b>Styrke flytilbudet for næringslivet</b>							
Aktivt arbeid for opprettholdelse og styrking av FOT-rutetilbudet.							
Flyfrakt av sjømatprodukter fra Nord-Norge							
<b>Redusere utslippene fra næringstransporter</b>							
Bygge videre på punkt ovenfor om kartlegging av intermodale knutepunkt							
Etablere prosjekt som ser de forskjellige transport og næringer i sammenheng med sikte på å bedre retningsballansen.							
Delta aktivt i prosesser med siktemål å redusere utslipp fra land- og sjøtransport som er godsbasert.							

Strategisk del - måloppnåelse												Øvrige viktige fagområder					
		Næringstransporter						Region- forstørring		Gåing og sykling			Trafikksikkerhet			Klima og miljø	
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Arbeide for at kollektivtransport får en sentral plass i reiselivssatsingen i Nordland	Utforme buss-, båt- og ferje Universelt	Øke forutsigbarhet og fleksibilitet langs veg og vegsamband	Økt bruk av jernbanen ved godsfremføring	Økt bruk av sjøveien	Styrke flytildutet for næringslivet	Redusere utslippene fra næringstransporter	Økt klimavennlig dagpendling innenfor Bo- og Arbeidsmarkedsregionene	Reduksjon i reisetiden mellom regionsentre og omlandet	Det skal bygges flere gode fysiske anlegg i Nordland	Videreutvikling av kommunikasjon og opplæring på feltet sykling og gåing	Det skal være enkelt og sikkert å bruke sykkel i alle fylkets byer og tettsteder	Det systematiske og organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet skal styrkes	Det skal satses mer på opplæring og holdningsskapende arbeid for alle trafikantgrupper	Det skal etableres flere fysiske anlegg som bedrer trafikksikkerheten	Reduksjon i utslipp av klima- og andre miljøgasser	Andre positive miljøeffekter, herunder byutvikling, kulturminner, vannforvaltning, friluftsliv, landskap og vilt	
		X												X			
		X												X			
		X		X													
		X															
		X															
		X															
		X													X		
		X															
			X														
			X														
			X														
			X														
				X													
				X													
				X													
					X			X									
					X												
				X		X											
						X											
						X									X		
						X									X	X	



## 6. FYLKESVEGNETT OG FYLKESVEGFERJESAMBAND

### 6.1. Handlingsprogrammet og økonomiplanen

Handlingsprogrammet viser prioritert rekkefølge på prosjekter med kostnader. Dette skal rulleres hvert år.

Økonomiplanen vedtas hvert år, og skaffer finansiering til de prioriterte prosjektene fordelt på en 4-års periode. Bare ekstraordinært endres prioriteringsrekkefølgen. Mange prosjekter har lang planleggingstid, ikke minst knyttet til arealforvaltning og rettslig tilgang til arealer som skal omdisponeres. Dette gir behov for et langsiktig perspektiv.

### 6.2. Kostnader

Kostnadstallene som er lagt inn i handlingsprogrammet er på et svært grovt og overordnet nivå. Mer detaljert planlegging vil derfor kunne medføre at både tiltak og kostnad endres.

Erfaringsmessig vet vi at kostnader øker når man starter arbeidet med de konkrete prosjektene. Det er da detaljene kommer på plass, og eventuelle tilleggsbehov og utfordringer avdekkes.

For prosjektene som har vedtatt reguleringsplan (RP) har man mer detaljkunnskap om konsekvensene av tiltaket, og kostnadene har dermed større sikkerhet. Mest nøyaktige kostnader får man imidlertid først når all prosjektering er ferdig, og konkurransegrunnlaget/byggeplan (BP) er utarbeidet. Det regner man har en nøyaktighet på  $\pm 10\%$ . Men også her kan kostnadene øke på grunn av f.eks. presset marked, eller uforutsette ting som oppstår i byggeperioden.

### 6.3. Planbehov

Mange prosjekter må ha reguleringsplan. Arbeidet med reguleringsplaner sørger for at ulike interesser blir hørt, og at ulike hensyn blir veid og vurdert mot hverandre. Målet er å finne den beste planløsningen som er gjennomførbar og som gir minst mulig ulempe. Forundersøkelser av ulike temaer som for eksempel geologi, kulturminner og miljø er med på å danne grunnlaget for planforslaget. Vedtatte reguleringsplaner gir rett til å foreta utbygging og nødvendig grunnnerv.

Etter at reguleringsplanen er vedtatt, må prosjektet detaljprosjekteres slik at det kan sendes ut på anbud. Dette er også et arbeid som kan ta tid, avhengig av prosjektets størrelse og kompleksitet. Alle tiltak krever en viss form for prosjektering, men ikke alle tiltak krever reguleringsplan.

### 6.4. Tiltak og prioritering

Dette handlingsprogrammet har en noen annen prioritering enn det forrige. Ft-sak 097/13 *Handlingsprogram Fylkesveg og fylkesvegferjesamband 2014 – 2023* ble vedtatt i oktober 2013. Dette skjedde før tunnelforskriften ble gjort gjeldende for fylkesvegtunneler. På disse årene har også forfallet økt på tross av økt fokus på dette viktige området.

Konkret i denne planen er ny lavbru til Engeløya/Steigen prioritert som et nytt, stort, bundet prosjekt. Videre er noen tunneler prioritert som følge av tunnelforskriften, men planen viser at fristen til å ferdigstille dette arbeidet innen 2025 ikke er mulig å nå uten større ramme.

Videre er flere ferjekaier prioritert, dette skyldes også forfall og behov for å ta vare på, og fornye konstruksjonene. Fornyning av flere bruer er også tyngre prioritert. Dette er faglig begrunnet for å sikre vegnettets fremkommelighet.

Det er 3 fylkesveger som var prioritert i forrige plan som også er med denne gangen. Dette gjelder fv.17 i Rødøy/Lurøy, fv. 834 fra Bodø til Festvåg og fv.82 Sortland – Risøyhamn. Men rammene tilsier at heller ikke denne gangen kan alle 3 fullfinansieres. Alle disse strekningene er viktige. Mye av fv.17 og

fv.82 er i godt innenfor strategien *Fra kyst til marked* fylkestinget har sluttet seg til. Fylkesrådet har valgt å prioritere alle disse strekningene, men med en viss hovedvekt på fv.17. Vegen er lang og har mange punktvis prosjekter. Her er det verdt å merke seg at det allerede er et stort skredsikringsprosjekt i gang i Lurøy.

De fleste tiltakene i tabellen nedenfor har vært prioritert i tidligere økonomiplaner/handlingsprogram. I «høringsperiodene» kom det mange innspill, og mange av disse gjelder tiltak som tidligere har vært prioritert.

I arbeidet med handlingsprogrammet er det tatt utgangspunkt i tidligere prioriterte prosjekter, måloppnåelse og hvor langt man er kommet i planlegging/prosjektering.

Fylkesrådet skulle gjerne prioritert flere andre større fylkesvegprosjekter, fornying og også flere tunneler, men innenfor rammene er det gjort en foreløpig prioritering av pengene. Rekkefølgen på prioriteringen av prosjekter som foreløpig ikke er finansiert vil bli til på bakgrunn av høringsinnspillene. Mulighet for bompengefinansiering på noen strekninger jamfør fylkestingets vedtak i *strategidelen* er også til stede (Meløy), men bompengepotensialet er slik at fylkeskommunens bidrag uansett blir stort. Å prioritere et bompengeprojekt ville derfor medført å nedprioritere noen av de prosjektene som nå står i høringsutkastet.

For nærmere beskrivelser av de enkelte prosjekter vises det til vedlegg 7.

### 6.5. Samleposter

Det er i økonomiplanen satt av samleposter under flere bevilgningskoder. Disse samlepostene er det viktig å ta med i handlingsprogrammet, da de skal dekke akutte behov som oppstår på og langs vegnettet.

### 6.6. Økonomiske rammer og handlingsrom

I handlingsprogrammet er det tatt utgangspunkt i en planramme for perioden 2018-2021 på 1,3 mrd. kr. Viderefører man rammen innenfor hele strategiperioden 2018 – 2029 vil dette gi ramme 3,9 mrd. og 6,8 mrd. Dersom rammen blir lavere, må prosjekter skyves ut i tid.

Det er flere forhold som kan påvirke handlingsrommet. Bodø kommune har fattet et vedtak om å utrede mulighetene for en Bypakke Bodø del 2. Dersom fylkeskommunen beslutter å delta i dette arbeidet, må dette finansieres over den foreslåtte rammen. Det samme gjelder Meløy kommune som har fattet et prinsippvedtak om bompengefinansiering for utbedringer av 3 delstrekninger på fv.17 Ørnes–Glomfjord.

Som man ser av tabellen i handlingsprogrammet, vil finansiering av fylkeskommunal andel til bompengeprojekter medføre at andre prosjekter må skyves ut i tid. Det vil være snakk om en betydelig andel fylkeskommunale midler. Fylket vil imidlertid få gjennomført flere tiltak, siden brukerbetalingen kommer i tillegg.

Endringer av kostnader for de enkelte prosjekt må også påregnes når prosjektene er detaljprosjektet, kommer ut på anbud eller som følge av forsinkelser i planlagt gjennomføring. I tillegg vil uforutsette hendelser som for eksempel vegbrudd eller lignende, påvirke handlingsrommet.

### 6.7. Bompenger

Bompenger, eller brukerbetaling, kommer i tillegg til statlig og/eller fylkeskommunal/kommunal finansiering. Denne finansieringsformen gjør det mulig å ta opp lån og komme i gang med vegprosjekter, som det ellers ville tatt lengre tid å gjennomføre. Fylkeskommunen/kommunen stiller garanti for bompengeselskapets låneopptak. Bompenger skal gi raskere oppstart av prosjekter og betale ned lån.

For å få satt i gang et slikt større vegprosjekt på fylkesveg, må de lokale politikerne i kommunen(e) og fylket gjøre et prinsippvedtak om å få delfinansiert utbygginga med bompenger. Bruk av bompenger skal i siste instans godkjennes av Stortinget. Fram til endelig stortingsvedtak, er det mange prosesser som skal gjennomføres, både internt i Statens vegvesen, i kommunene og i fylkeskommunen. Før oversendelse til Stortinget skal det foreligge endelig lokalpolitiske vedtak.

### ***Bypakke Bodø***

Nordland fylkeskommune har tre gjenstående prosjekter i Bypakke Bodø, fv. 834 «Rundkjøring Mælen», fv. 834 «Rønvikkrysset» og fv. 834 «Nordstrandveien». Kostnadene er basert på et grovt anslag som ble gjort samlet for de tre prosjektene i 2014. I tillegg foreligger et nytt anslag (2016) for Mælen, basert på reguleringsplanen. Sistnevnte er nytt i forhold til økonomiplanen, og medfører en kostnadsøkning. Det er nødvendig å se hele strekningen samlet (Mælen-Nordstrandveien-Rønvikkrysset) og dette kan medføre behov for økt finansiering eller redusert utbygging. Økt fylkeskommunal andel medfører at andre prosjekter må skyves ut i tid.

### ***Bypakke Bodø – del 2***

Bodø kommune har fattet et prinsippvedtak for utredning av en Bypakke 2 for videre utvikling av transportnett i Bodø. En slik utredning søkes gjennomført i samarbeid med Nordland fylkeskommune og Statens vegvesen. Gjennomføring av en eventuell Bypakke 2 fordrer delvis brukerfinansiering/ bompenger. Finansiering av eventuell fylkeskommunal andel vil medføre at tilsvarende sum i andre prosjekter må skyves ut i tid.

### ***Fv. 17 Ørnes – Glomfjord***

Meløy kommune fattet prinsippvedtak i 2011 «Utbedring av fv. 17 – Ørnes – Glomfjord – bompengefinansiering». Dersom det gjøres prinsippvedtak i fylkeskommunen om bompengefinansiering av tiltak i Meløy, må det igangsettes nødvendige utredninger og godkjenninger. Prosjektet kan eventuelt igangsettes perioden fra 2022.

Bompengepotensialet for hele strekningen fv. 17 Ørnes – Glomfjord inklusiv bygging av Spildra - Eidbukta, Neverdalen – Selstad og Glombergan – Setvikdalen utgjør i størrelsesorden 250 - 350 mill. kr. avhengig av takstgrunnlag. Utredninger vil klargjøre hva man anslår av totalkostnad for hele pakken, og fylkeskommunen må bidra med sin andel ut fra dette. En fylkeskommunal andel ut over de 79 mill. kr. som ligger til denne strekningen på fv. 17 i handlingsprogrammet, vil medføre at finansiering av andre prosjekter må skyves ut i tid.

## **6.8. Drift, vedlikehold, etterslep**

Det er fylkesrådet og fylkestinget som avgjør hvor mye midler som skal brukes til vegformål og hvordan midlene skal fordeles mellom investeringer, vedlikehold og drift av fylkesveger og fylkesferjer. Fordelingen påvirker handlingsprogrammet.

I følge Statens vegvesens beregning fra 2013 var forfallet i Nord-Norge på nærmere 16 mrd., og størst i Nordland, med 7,8 mrd. kroner. Etterslepet i Nordland for 2014 er beregnet til 8,6 mrd., etter at tunnelforskriften trådte i kraft. Nordland fylkeskommune har vedtak på overtakelse av gang og sykkelveger langs gamle fylkesveger. Dette medfører økt behov for midler til drift/vedlikehold og investering.

## **6.9. Tunneler og sikkerhetsforskriften**

På fylkesvegene i Nordland er det til sammen 53 tunneler. Det er gjort vedtak om at Tunnelsikkerhetsforskriften som gjelder for riksveg også gjelder for fylkesvegene i Nordland (FT-sak 51/10). Forskriften stiller blant annet spesielle krav til sikkerhetsutrustning i alle tunneler med lengde over 500 m og årsdøgntrafikk (ÅDT) over 300. Sikkerhetsforskriften vil gjelde i 22 tunneler. I tillegg er det 4 tunneler som skal vurderes særskilt av vegdirektoratet, jf. § 2 i forskriften.

I mange tunneler er det nødvendig å gjøre strukturelle tiltak før en kan fornye eller oppgradere installasjoner og teknisk utstyr ut fra krav i tunellsikkerhetsforskriften. Oppfyllelse av forskriften skal skje innen 2020, og medfører betydelig investeringsbehov. Samlet er behovet grovt kostnadsberegnet til 1,6 mrd. kr. Fylket klarer ikke å realisere dette, og det er søkt Vegdirektoratet om utsettelse til 2025.

Samlepost for utbedring av tunneler skal ivareta øvrige tunneler som ikke omfattes av forskriften.

### **6.10. Bruer**

Det er mange bruer i Nordland fylke, og flere av de større bruene ble oppført på 60-tallet til midten av 80-tallet. Tidligere var kravene til utførelse, betongkvalitet og betongtykkelse over armeringen betydelig dårligere enn i dag. Utbedringskostnadene for disse er store. De mindre bruene har også behov for utbedring, og i noen tilfeller vil kostnadene være så store at det vil være mer hensiktsmessig å bygge nye.

### **6.11. Fylkesvegferjesamband**

Det er tilsammen 71 ferjekaier som trafikkeres på fylkesvegene i Nordland. Disse er bygget over mange år med ulike krav til standard og dimensjonering i forhold til dagens behov. Det vil være nødvendig med investeringer til større utbedringer og nyanlegg som følge av f.eks. miljøkrav og eventuelle endringer med bakgrunn i nytt samferdselskart.

### **6.12. Tilrettelegging for kollektiv, gående og syklende.**

Fysiske tiltak for tilrettelegging for kollektivtransporten, er etablering av universelt utformede kollektivknutepunkt og holdeplasser. Fysisk tiltak for gående og syklende er etablering av fortau, sykkelveg/sykkelfelt eller gang- og sykkelveg.

Det er begrensede midler til slike nye fysiske tiltak. Bruk av midler for tilrettelegging for kollektivtrafikk, gående og syklende må derfor prioriteres hvor disse gir størst nytte. Det er derfor viktig at man har en bevisst arealpolitikk i forhold til boligbygging, offentlige og private tilbud.

### **6.13. Skredsikring.**

Det er utarbeidet en rapport «Oversikt over skredsikringsbehov for riks- og fylkesveger i Region nord» i 2015. Rapporten gir en oversikt over skredutfordringene i Region nord, og er et faglig grunnlag for beslutningstakerne i prioriteringen av midler på både riks- og fylkesvegnettet. Den endelige prioriteringen av skredsikringstiltak gjøres i Nasjonal transportplan for riksveger, og av fylkeskommunene for fylkesveger.

I oversikten over skredsikringsbehov er det benyttet en regnemodell for skredfaktor, som er lik for riks- og fylkesveger i hele landet. Høyest skredfaktor gir i utgangspunktet høyere prioritering. Mange av fylkesvegene har stor skredfare med forholdsvis høy skredfaktor, men lav trafikkmengde. For å sikre disse strekningene er oftest bygging av tunnel eller overbygg de eneste sikre tiltakene. Dette er imidlertid svært kostbart. Overvåkning og stengning foreslås derfor som tiltak for flere fylkesvegstrekkninger med lav trafikk.

Hvert år får fylkeskommunene overført statlige midler til skredsikring. Bevilgningene er imidlertid ikke store nok til å dekke behovet. I tabellen er det gjort prioriteringer for de midlene man forventer å ha til rådighet i neste fireårsperiode. De øvrige prioriteringene er gjort med bakgrunn i skredrapporten. De store prosjektkostnadene for Myrlandsfjellet, Vikten og Kangerura fører til at disse ikke er prioritert.

Prioritet	Fylkesvegnett og fylkesvegferjesamband	Kommune	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			Tidligere prioriterte prosjekter	Forslag til nytt tiltak	Har vedtatt reguleringsplan	Planbehov	Totalkostnad 2017 kr	Tidligere bevilget (inkl. 2017)	Restbehovet 2018-2021 (2017 kr)	2018-2021 (2017 kr)	2022 - 2029 (2017 kr)	2030 →
	<b>R310 Strekningsvise prosjekt</b>											
	Fv 82 Sortland - Risøyhamn, inkl. gang og sykkelveg. Delstrekning Holmen-Maurnes	Sortland/Andøy	X		X		110	85	25	25		
	Fv 835 Bru Engeløya	Steigen	X			RP	289	0	289	177	112	
	<b>Sum bundne prosjekt</b>						<b>399</b>	<b>85</b>	<b>314</b>	<b>202</b>	<b>112</b>	
	FV. 82 Sortland - Risøyhamn, resterende fire delstrekninger, inkl. gang og sykkel på to av delstrekningene	Andøy					390	0	390		48	X
	Fv 834 Løpsmark - Myklebostad, inkl. gang og sykkelveg	Bodø	X		X	BP	125	0	125		125	
	Fv 901 Straume - Ramberg	Bø		X			8	0	8	8		
	Fv. 821 Frøskeland - Steinlandsfjord	Sortland/Øksnes	X			BP	33	0	33		33	
	Fv. 892 Skagen lufthavn	Hadsel	X			RP	28	0	28			
	Fv 17 Glombergan - Setvikdalen (del av mulig bompengeprojekt)	Meløy	X		X	BP	79	0	79	0	79	
	Evt. andre bompengeprojekt (eks. Meløy)			X		X	0			0	0	(X)
	Fv 834 Myklebostad - Kløkstad, inkl. gang og sykkelveg	Bodø	X		X	BP	114	0	114	0	0	X
	Fv 17 Eidhaugen - Kilboghavn, inkl. fortau	Rødøy	X		X	BP	206	0	206	0	206	
	Fv 834 Valvikdalen - Festvåg, inkl. tunnel	Bodø	X		X	BP	300	0	300	0	0	X
	Fv 838 Skauvoll - Innstyr	Gildeskål	X			RP	81	0	81	0	81	
	Fv 12 Bustneslia	Rana	X			RP	250	0	250	0	0	X
	Fv 17 Røytvika - Liafjellet	Lurøy	X			RP	1 000	0	1 000	0	0	X
	Fv 810 Fugleberget - Sund	Flakstad	X			RP	37	0	37	0	0	
	<b>Tyngre bruvedlikehold (ikke egen bev.kode pr i dag)</b>											X
	1 Fv 17 Helgelandsbrua	Alstahaug		X			25	0	25	25		
	2 Fv 828 Høholmen bru	Herøy		X			20	0	20		20	
	3 Fv 1 Vassås bru	Bindal		X			20	0	20		20	
	4 Fv 54 Brønnøysund bru	Brønnøy		X			20	0	20		20	
	5 Fv 17 Åselibrua	Bodø		X			20	0	20		20	
	6 Fv 828 Herøysund	Herøy		X			20	0	20		20	
	7 Fv 837 Kanstadstraumen bru	Lødingen		X			25	0	25		25	
	8 Fv 17 Sunnan bru	Bodø		X			20	0	20		20	
	9 Fv 17 Kjellingstraumen	Gildeskål		X			20	0	20		20	
	<b>Sum ikke bundne prosjekt</b>						<b>2 841</b>	<b>0</b>	<b>2 841</b>	<b>33</b>	<b>737</b>	
	<b>Totalt R310 Strekningsvise prosjekt</b>						<b>3 240</b>	<b>85</b>	<b>3 155</b>	<b>235</b>	<b>849</b>	<b>X</b>

Regional transportplan Strategisk del - måloppnåelse																								Øvrige viktige fagområder				
Fylkesveg og ferjesamband			Kollektivtransport						Næringstransporter						Regionforstørring		Gåing og sykling			Trafikk-sikkerhet			Klima og miljø					
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34					
Redusere antallet ulykker	Bedre fremkommelighet	Redusere efterslepet på fylkesvegane	Tilrettelegging med sikte på å øke bruken av kollektivtilbudene	Skape nye reisemuligheter, sikre bedre korrespondanse	Optimalisere buss-, båt- og fergeproduksjon	Redusere utslippene fra transportsektoren og kollektivtransporten i Nordland	Arbeide for at kollektivtransport får en sentral plass i reiselivssatsingen i Nordland	Utforme buss-, båt- og ferge Universell	Øke forutsigbarhet og fleksibilitet langs veg og vegsamband	Økt bruk av jernbanen ved godsfrøring	Økt bruk av sjøveien	Styrke flytiludet for næringslivet	Redusere utslippene fra næringstransporter	Økt klimavennlig dagpendling innenfor Bo- og Arbeidsmarksregionene	Reduksjon i reisetiden mellom regionsentre og omlandet	Det skal bygges flere gode fysiske anlegg i Nordland	Videreutvikling av kommunikasjon og opplæring på feltet sykling og gåing	Det skal være enkelt og sikkert å bruke sykkel i alle fylkets byer og tettsteder	Det systematiske og organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet skal styrkes	Det skal satses mer på opplæring og holdningsskapende arbeid for alle trafikantgrupper	Det skal etableres flere fysiske anlegg som bedrer trafikksikkerheten	Reduksjon i utslipp av klima- og andre miljøgasser	Andre positive miljøeffekter, herunder byutvikling, kulturminner, vannforvaltning, friluftsliv, landskap og vill					
X	X	X	X					X	X						X	X		X			X	X	X					
	X	X							X												X							
X	X	X	X					X	X						X	X		X			X	X	X					
X	X	X						X							X	X		X			X		X					
X	X	X							X						X						X		X					
X	X	X	X						X						X	X		X			X		X					
X	X	X							X						X						X		X					
X	X	X							X						X						X		X					
	X	X							X												X							
	X	X							X												X							
	X	X							X												X							
	X	X							X												X							
	X	X							X												X							
	X	X							X												X							
	X	X							X												X							

Fylkesvegnett og fylkesvegferjesamband			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>R320 MINDRE UTBEDRINGSTILTAK</b>												
Fv 12 Rundkjøring/kollektivpunkt Polarsirkelen vgs	Rana	X				BP	55	20	35	35	0	
Fv 815 Vest-Lofoten vgs	Vestvågøy	X				BP	13	5	8	8	0	
Sekkepost Utbedringer tunell							660	0	660	220	440	X
<b>Sum bundne prosjekt</b>							<b>728</b>	<b>25</b>	<b>703</b>	<b>263</b>	<b>440</b>	
Sekkepost Utbedringer bru							360	0	360	120	240	X
Sekkepost Utbedringer mindre skredsikring							48	0	48	16	32	X
Sekkepost Utbedringer uspesifisert							48	0	48	12	32	X
<b>Sum ikke bundne prosjekt</b>							<b>456</b>	<b>0</b>	<b>456</b>	<b>148</b>	<b>304</b>	
<b>Totalt R320 Mindre utbedringstiltak</b>							<b>1184</b>	<b>25</b>	<b>1159</b>	<b>411</b>	<b>744</b>	<b>x</b>
<b>R320 FERJELEIER</b>												
Fv 466 Meløysund ferjekai	Meløy	X				BP	27	8	19	19	0	
Fv 836 - Stokkvågen ny ferjebru	Lurøy	X				BP	22	0	22	0	22	
Fv 17 Oppstillingsplasser Holm	Bindal	X				RP	40	0	40	40	0	
Fv 146 Flytting av ferjekai i Mosjøen	Vefsn	X				RP	80	0	80	80	0	
Fv 868 - Ny ferjekai Digermulen	Vågan	X				(RP)	26	0	26	26	0	
<b>Sum bundne prosjekt</b>							<b>195</b>	<b>8</b>	<b>187</b>	<b>165</b>	<b>22</b>	
Fv 17 Nesna - oppstillingplasser	Nesna	X				RP	30	0	30	0	30	
Fv 17 Tjøtta - oppstillingplasser	Alstahaug	X				RP	40	0	40	0	40	
Fv 809 Bjørn - oppstillingsplasser	Dønna	X				RP	35	0	35	0	35	
Fv 421 Husøy fergekai	Træna		X			BP	10	0	10	0	10	
Fv 423 Selvær fergekai	Træna		X			BP	20	0	20	0	20	
Fv 17 Agskardet fergekai	Rødøy		X			BP	10	0	10	0	10	
<b>Øvrige ferjeleier - oppstilling og service</b>							120	0	120	40	80	X
<b>Sum ikke bundne prosjekt</b>							<b>265</b>	<b>0</b>	<b>265</b>	<b>40</b>	<b>225</b>	<b>X</b>
<b>Totalt R320 Ferjeleier</b>							<b>460</b>	<b>8</b>	<b>452</b>	<b>205</b>	<b>247</b>	<b>X</b>
<b>R320 Tunnelsikkerhetsforskriften</b>												
1 Fv 820 Ryggedal	Bø						81	0	81	81		
2 Fv 822 Brokløysa	Sortland						73	0	73	73		
3 Fv 76 Tosen	Grane						88	0	88		88	
4 Fv 830 Grønnlifjell	Fauske						84	0	84			X
5 Fv 830 Hårskolten	Fauske						73	0	73	0		X
6 Fv 830 Sjønståfjell	Fauske						85	0	85	0		X
7 Fv 830 Stokkviknakken	Fauske						23	0	23	0		X
8 Fv 17 Svartisen	Meløy						60	0	60	0		X
9 Fv 17 Fykan	Meløy						78	0	78	0		X
10 Fv 17 Glomfjord	Meløy						67	0	67	0		X
11 Fv 835 Steigen	Steigen						121	0	121	0		X
12 Fv 17 Sjona	Rana						84	0	84	0		X
13 Fv 17 Sila	Rana						86	0	86	0		X
14 Fv 513 Svarven	Saltdal						34	0	34	0		X
15 Fv 17 Vethaugtunnelen	Bodø						6	0	6	0		X
16 Fv 813 Reinhornheia	Beiarn						21	0	21	0		X
17 Fv 17 Straumdal	Rødøy						97	0	97	0		X
18 Fv 17 Storvikskaret	Gildeskål						95	0	95	0		X
19 Fv 17 Vindvik	Gildeskål						39	0	39	0		X
20 Fv 17 Sundsfjord	Gildeskål						31	0	31	0		X
21 Fv 17 Hestneset	Bindal						17	0	17	0		X
22 Fv 78 Hjartås	Vefsn						34	0	34	0		X
<b>Sum Sikkerhetsforskriften</b>							<b>1 377</b>	<b>0</b>	<b>1 377</b>	<b>154</b>	<b>88</b>	<b>X</b>

Regional transportplan Strategisk del - måloppnåelse																			Øvrige viktige fagområder					
Fylkesveg og ferjesamband			Kollektivtransport						Næringstransporter					Regionforstørring		Gåing og sykling			Trafikk-sikkerhet			Klima og miljø		
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	
X	X		X					X								X		X			X		X	
X	X	X														X		X			X		X	
	X	X							X												X			
	X	X							X												X			
	X	X							X												X			
	X	X							X												X			
	X	X							X															
	X	X							X															
X		X	X		X			X	X												X			
	X	X	X	X	X			X	X					X							X		X	
	X	X	(X)	X				(X)	X					X							(X)			
X		X	X	X	X			X	X												X			
X		X	X	X	X			X	X												X			
X		X	X	X	X			X	X												X			
X		X	X	X	X			X	X												X			
X		X	X	X	X			X	X												X			
X		X	X	X	X			X	X												X			
X	X	X							X												X			
X	X	X							X												X			
X	X	X							X												X			
X	X	X							X												X			
X	X	X							X												X			
X	X	X							X												X			
X	X	X							X												X			
X	X	X							X												X			
X	X	X							X												X			
X	X	X							X												X			
X	X	X							X												X			
X	X	X							X												X			
X	X	X							X												X			
X	X	X							X												X			
X	X	X							X												X			
X	X	X							X												X			
X	X	X							X												X			
X	X	X							X												X			
X	X	X							X												X			
X	X	X							X												X			



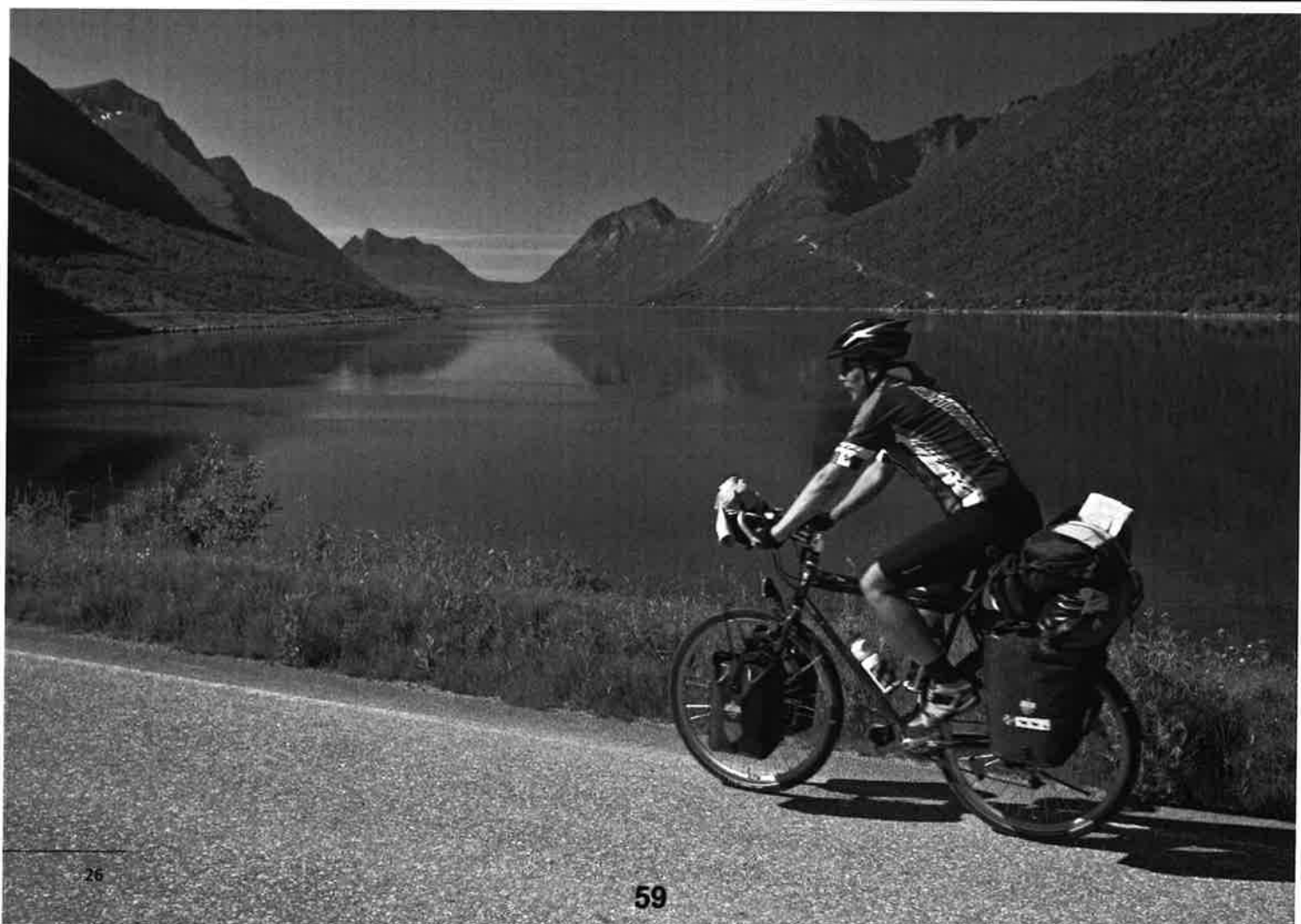
Fylkesvegnett og fylkesvegferjesamband			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>Tunneler som må vurderes ifht Sikkerhetsforskriften mtp særtrekk (&gt;500 m/&gt;300 ådt)</b>												
23	Fv 514 Vassbotn	Saltdal					29	0	29	0	0	X
24	Fv 990 Uttakleiv	Vestvågøy					45	0	45	0	0	X
25	Fv 992 Undstad	Vestvågøy					33	0	33	0	0	X
26	Fv 475 Novik	Gildeskål					56	0	56	0	0	X
<b>Sum uavklarte tunneler</b>							<b>163</b>	<b>0</b>	<b>163</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>X</b>
<b>Totalt R320 Tunnelsikkerhetsforskrift</b>							<b>1 540</b>	<b>0</b>	<b>1 540</b>	<b>154</b>	<b>88</b>	<b>X</b>
<b>R330 TILRETTELEGGING FOR GÅENDE OG SYKLENDE (se også R310)</b>												
	Fv 818 Gravdal - Balstad	Vestvågøy	X		X	BP	53	6	47	47	0	
	Fv 12 Båsmo - Lillealteren, gang og sykkelveg (parsell 1)	Rana	X		X	BP	39	10	29	29	0	
	Fv 881 Kryss Markveien - kryss Sævtjønnveien	Hadsel	X		X	BP	6	2	4	4	0	
	Fv 17 Halså	Meløy	X		X	BP	15	0	15	15	0	
<b>Sum bundne prosjekt</b>							<b>113</b>	<b>18</b>	<b>95</b>	<b>95</b>	<b>0</b>	
	Fv 817 Stamsund, fortau	Vestvågøy	X		X	BP	31	0	31	0	31	
	Fv 12 Båsmo - Lillealteren, gang og sykkelveg (parsell 2)	Rana	X		x	BP	39	0	39	0	39	
	Fv 81 Oppeid - Hamsunsenteret	Hamarøy	X			RP	17	0	17	0	17	
	Fv 809 Vågen - Nesset (S.sjøen)	Alstahaug		X		RP	14	0	14	0	14	
	Fv 17 Nesna tettsted	Nesna	X			RP	15	0	15	0	15	
	Fv 78 Søfting - Skaland	Vefsn		X		RP	20	0	20	0	20	
	Fv 17 Blåbærhaugen - Kleiva (S.sjøen)	Alstahaug		X		RP	90	0	90	0	90	
	Fv 662 Finnøyvegen	Hamarøy	X			RP	12	0	12	0	12	
	Fv 633 Leines - Helnessund	Steigen	X			RP	32	0	32	0	32	
<b>Sum ikke bundne prosjekt</b>							<b>270</b>	<b>0</b>	<b>270</b>	<b>0</b>	<b>270</b>	
<b>Totalt R330 Tilrettelegging for gående og syklende</b>							<b>383</b>	<b>18</b>	<b>365</b>	<b>95</b>	<b>270</b>	<b>X</b>
<b>R335 BYPAKKE BODØ</b>												
	Fv 834 Mælen rundkjøring	Bodø	X		X	BP	15	5	10	10	0	
	Fv 834 Rønvikkrysset, rundkjøring	Bodø	X		X	BP	7	1	6	6	0	
	Fv 834 Nordstrandveien	Bodø	X			RP	60	0	60	60	0	
<b>Sum bundne prosjekt</b>							<b>82</b>	<b>6</b>	<b>76</b>	<b>76</b>	<b>0</b>	
	Evt. økt finansiering av Bypakke Bodø 1	Bodø					0	0	0	0	0	(x)
	Bypakke Bodø - trinn 2	Bodø		X		X	0	0	0	0	0	(x)
<b>Sum ikke bundne prosjekt</b>							<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Totalt R335 Bypakke Bodø</b>							<b>82</b>	<b>6</b>	<b>76</b>	<b>76</b>	<b>0</b>	<b>(x)</b>
<b>R340/341 TRAFIKKSikkerhetstiltak</b>												
	Fv 82 Sortland sentrum	Sortland	X			BP	13	1	12	12	0	
<b>Sum bundne prosjekt</b>							<b>13</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	
	Sekkepost Trafikksikkerhetstiltak (inspeksjoner, punktvisse, busslommer/ leskur, uspesifiserte)						214	0	214	70	144	X
<b>Totalt R340/341 Trafikksikkerhetstiltak</b>							<b>227</b>	<b>1</b>	<b>226</b>	<b>82</b>	<b>144</b>	<b>X</b>
<b>R350 Miljø og service</b>												
	Sekkepost: Støytiltak, vanddirektiv, estetisk opprydding, rasteplasser						82	0	82	26	56	X
<b>Totalt R350 Miljø og service</b>							<b>82</b>	<b>0</b>	<b>82</b>	<b>26</b>	<b>56</b>	<b>X</b>

Regional transportplan Strategisk del - måloppnåelse																				Øvrige viktige fagområder				
Fylkesveg og ferjesamband			Kollektivtransport						Næringstransporter					Regionforstørring		Gåing og sykling			Trafikk-sikkerhet			Klima og miljø		
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	
X	X	X							X															
X	X	X							X													X		
X	X	X							X													X		
X	X	X							X													X		
X	X	X	X						X	X						X		X				X	X	
X	X	X	X						X	X						X		X				X	X	
X	X	X	X						X	X						X		X				X	X	
X	X	X							X							X		X				X	X	
X	X	X							X	X						X		X				X	X	
X	X	X	X						X	X						X		X				X	X	
X	X	X	X						X	X						X		X				X	X	
X	X	X	X						X	X						X		X				X	X	
X	X	X							X							X		X				X	X	
X	X	X	X						X							X		X				X	X	
X	X	X	X						X							X		X				X	X	
X	X	X	X						X							X		X				X	X	
X	X	X																				X		
X			X						X													X		
X																						X	X	

Fylkesvegnett og fylkesvegferjesamband			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>R390 UTBEDRING GRUSVEG</b>												
1	Asfaltpakke Vestvågøy - fv. 842, fv. 843, fv. 991. Betingelser nedklassifisering av fv. 995	Vestvågøy	X			RP	45	0	45			45
2	Fv 133 Tjøtta - Svines	Alstahaug	X			RP	28	0	28	28		
	Fv 139 Gårdsvik - Nyhus	Alstahaug	X			RP	24	0	24	0		24
	Fv 252 Baåga - kryss E6 Forsmo	Vefsn	X			RP	33	0	33	0		33
	Fv 351 Øverdalsvegen	Rana		X		RP	45	0	45	0		45
	Fv 355 Langvatnet	Rana		X		RP	42	0	42	0		42
	<b>Totalt R390 utbedring grusveg</b>						<b>217</b>	<b>0</b>	<b>217</b>	<b>28</b>	<b>189</b>	<b>(x)</b>
	<b>Totalt alle bevilgninger</b>						<b>7 415</b>	<b>143</b>	<b>7 272</b>	<b>1 312</b>	<b>2 587</b>	<b>X</b>
<b>Skredsikring - statlige øremerkede tilskudd</b>												
	Fv 17 Liafjell - Olvikvatnet	Lurøy	X		X		623	256	367	367		0
	<b>Sum bundne prosjekt</b>						<b>623</b>	<b>256</b>	<b>367</b>	<b>367</b>	<b>0</b>	
1	Fv 17 Kilvika (rassikring)	Meløy	X	X	X	BP	91	0	91	91		
2	Fv 571 Flågan, Tårnvik (Isnett, fanggjerd og støtteforbygninger)	Bodø				X	70	0	70	70		
3	Fv 976 Røyken (tunnel)	Andøy				RP	245	0	245	100		145
4	Fv 807 Bottelvika (tunnel, utlagt veg, fangvoll)	Flakstad				RP	215	0	215	0		215
5	Fv 818 Ballstadura (varslingsanlegg)	Vestvågøy					5	0	5	5		
6	Fv 17 Setvikdalen (varslingsanlegg)	Meløy					5	0	5	5		
7	Fv 452 Storrøna (skredoverbygg og fangvoll)	Meløy				RP	130	0	130			130
8	Fv 353 Storbekken - Aven, tre punkter (isnett, fangvoll og -grøft)	Rana				RP	10	0	10	10		
9	Fv 837 Høggfjord (varslingsanlegg)	Lødingen					10	0	10	10		
10	Fv 17 Skaugvollidalen (isnett, fanggrøft, -voll og rasfanggjerd)	Gildeskål				X	30	0	30			30
11	Fv 816 Presten (varslingsanlegg og rasfanggjerd)	Vågan					40	0	40			410
12	Fv 633 Smådalen I, II og III (stikkrenner, fangdam og fangvoll)	Steigen				RP	5	0	5			5
13	Fv 822 Fiskfjord (voll og skredoverbygg)	Sortland				RP	180	0	180			X
	<b>Sum ikke bundne prosjekter</b>						<b>1 036</b>	<b>0</b>	<b>1 036</b>	<b>291</b>	<b>935</b>	
	Øvrige tiltak jfr. Skredsikringsrapporten 2015 (Høy, Middels)											X
	<b>Totalt skredsikring</b>						<b>1 659</b>	<b>256</b>	<b>1 403</b>	<b>658</b>	<b>935</b>	<b>X</b>

Planbehov: RP= Reguleringsplan, BP= byggeplan, X= uavklart

Regional transportplan Strategisk del - måloppnåelse																			Øvrige viktige fagområder					
Fylkesveg og ferjesamband			Kollektivtransport						Næringstransporter					Regionforstørring		Gåing og sykling			Trafikk-sikkerhet			Klima og miljø		
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	
	X	X																			X		X	
	X	X																			X		X	
	X	X																			X		X	
	X	X																			X		X	
	X	X																			X		X	
	X	X																			X		X	
X	X	X						X													X			
X	X	X						X													X			
X	X	X						X													X			
X	X	X						X													X			
X	X	X						X													X			
X	X	X						X													X			
X	X	X						X													X			
X	X	X						X													X			
X	X	X						X													X			
X	X	X						X													X			
X	X	x						X													X			
X	X	X						X													X			



## 7. GÅING OG SYKLING

Dette området i RTP knyttes opp mot vedtatt Regional plan for by- og regionsenterpolitikk der de ti bykommunene Bodø, Fauske, Mo i Rana, Mosjøen, Brønnøysund, Sandnessjøen, Leknes, Svolvær, Sortland og Narvik får spesiell fokus. Hovedinnsatsen knyttet til økt andel syklende og gående må tas i disse definerte byene.

Hverdagssykling og gåing er en enkel og lite kostnadskreven aktivitet som er både helsefremmende og utjevner i forhold til sosiale ulikheter i samfunnet.

Statens anbefalinger om fysisk aktivitet på 30 minutter pr. dag kan lett oppnås med å sykle eller gå til jobb, skole osv. Sykling og gåing er gode folkehelseiltak.

Sykling og gåing har tilsvarende krav til framkommelighet som biltransport. Skal andelen økes må Nordland fylkeskommune sitt prioriteringsprinsipp ligge som et grunnlag ved planlegging av nye anlegg:

1. Gående
2. Syklende
3. Kollektivtransport
4. Bil

Vi vet at gode og sammenhengende sykkel- og gangvegnett er en av de viktigste faktorer for at flere skal bruke sykkel eller gå. Ettersom antallet syklende er økende er det viktig å separere gående og syklende ved bygging av nye anlegg i byer og tettsteder.

Arealplanlegging som prioriterer sykkel og gåing er en forutsetning for å få til gode anlegg. Samordna bolig-areal og samferdselsplanlegging kan bidra til at flere kan bo i sykkel- og gåavstand til arbeid, skole, handel og andre tilbud.

Gode og lett tilgjengelige sykkelparkeringsplasser og muligheter til vask og lett vedlikehold av sykkel er faktorer som øker gleden og lysten til å sykle til jobb og skole.

God drift og vedlikehold av fortau og gang- og sykkelveger, spesielt vinterstid, er viktig for attraktiviteten og nytteverdien av både eldre og nye anlegg. Det samme er god belysning og skilting.

Samhandling mellom de forskjellige veieiere er ofte helt avgjørende for at drift og vedlikehold skal bli optimalt. Det kan ofte oppleves at drift og vedlikehold er forskjellig mellom de forskjellige eiere på samme strekning, særlig vinterstid.


Det er viktig og jobbe for at kunnskapsgrunnet og kompetansen på sykling og gåing økes i alle ledd i offentlig sektor, både politisk og administrativt.

I løpet av planperioden skal det etableres minst ett bilfritt sentrum i en av fylkets byer. Dette arbeidet krever godt samarbeid og god forståelse av god sentrumsutvikling, både politisk og blant befolkningen. Kompakt byutvikling, økt kostnad på bilbruk og tilrettelegging for gange, sykkel og kollektivtransport vil være tiltak som er nødvendig.

Det vil også være nødvendig at sykling og gåing innarbeides som en naturlig del av fylkeskommunenes samarbeidsavtale med kommunene om folkehelsearbeidet i fylket.

God tilrettelegging for sykling og gåing er gode trafikksikkerhetstiltak. Ofte er det stor trafikk av biler rundt og i tilknytning til skoler. Det bør derfor jobbes med å begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og at tilgjengeligheten for å gå eller sykle til skolen bedres. «Bilfri skoletid» er et mulig tiltak både for grunn- og videregående skole.

Nordland fylkeskommune deltar i flere prosjekter som fremmer sykkelturnisme. Dette vil kunne styrkes i årene fremover, gjennom samarbeid med kommuner og private aktører.

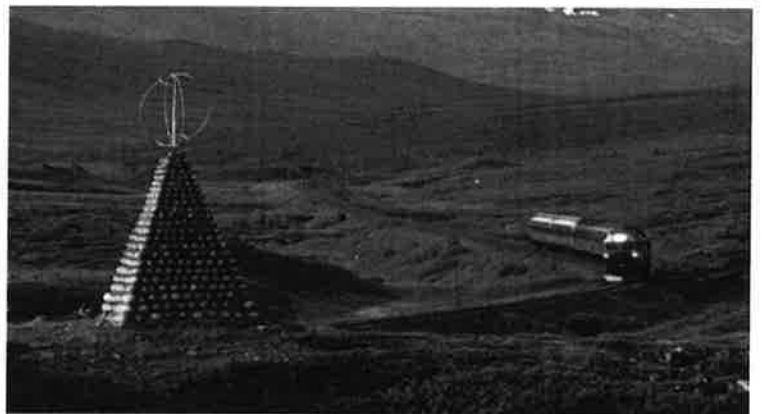
	Regional transportplan						
	Fylkesveg og ferjesamband			Kollektivtransport			
	1	2	3	4	5	6	7
							
<b>Gåing og sykling</b>	<b>Redusere antallet ulykker</b>	<b>Bedre fremkommelighet</b>	<b>Redusere etterslepet på fylkesvegene</b>	<b>Tilrettelegging med sikte på å øke bruken av kollektivtilbudene</b>	<b>Skape nye reisemuligheter, sikre bedre korrespondanse</b>	<b>Optimalisere buss-, båt- og fergeproduksjon</b>	<b>Redusere utslippene fra transportsektoren og kollektivtransporten i Nordland</b>
Det skal bygges flere og gode fysiske anlegg i Nordland							
<b>Godt tilrettelagte anlegg</b>							
Følge opp prinsippene i samordna bolig- areal - og samferdselsplanlegging	X	X		X	X		
I byer og tettsteder separere syklende og gående ved etablering av nye anlegg.	X	X			X	X	X
Stimulere til etablering av sykkelteiler i fylkets 10 definerte byer		X			X		X
Arbeide for kartlegging av snarveier og barnetråkk i byer og tettsteder	X	X					
I all trafikkplanlegging i byer og tettsteder skal vedtatt prioriteringsprinsipp for gående og syklende følges	X	X		X			X
Bidra til etablering av sykkel- og gangveier knyttet opp til tilrettelagte turveier og turstier	X	X					
God skilting og informasjon av gang- og sykkelveier og annen nødvendig infrastruktur	X	X					
Arbeide for at alle offentlige bygg og institusjoner har god og trygg sykkelparkering		X					
Arbeide for god og trygg sykkelparkering i byrom og ved sosiale møteplasser		X					
<b>God drift og av sykkelanlegg</b>							
Sikre helårlig god drift og vedlikehold av gang- og sykkelveier	X	X					
Stimulere til vintervedlikehold av gang- og sykkelveier må prioriteres							
Stimulere til bruk av og sikre god drift og godt vedlikehold av sykkelgårder og andre sykkelopplæringstilbud	X						
Arbeide for at kommunene utarbeider gode driftsplaner for gang- og sykkelveier	X	X					
<b>Det skal etableres ett bilfritt sentrum i en av Nordland 10 utvalgte byer</b>							
Gjennomføre prosjektet <i>Bilfritt sentrum i en by</i>	X	X			X		X
<b>Komme tidlig inn i kommenenes areal- og reguleringsplanarbeid for å sikre sykling og gåing sine interesser</b>							
Gi faglig gode vurderte innspill om sykling og gåing ved oppstart av kommunenes kommuneplanarbeide	X	X					X

Strategisk del - måloppnåelse												Øvrige viktige fagområder					
		Næringstransporter						Regionforstørring		Gåing og sykling			Trafikksikkerhet			Klima og miljø	
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Arbeide for at kollektivtransport får en sentral plass i reiselivssatsingen i Nordland																	
Utforme buss-, båt- og ferje Universelt	X						X		X	X	X	X	X	X	X	X	
Øke forutsigbarhet og fleksibilitet langs veg og vegsamband							X	X	X	X	X	X		X	X	X	
Økt bruk av jernbanen ved godsfrøring							X		X	X	X	X		X		X	
Økt bruk av sjøveien							X		X	X	X			X		X	
Styrke flytiludet for næringslivet							X		X	X	X			X		X	
Redusere utslippene fra næringstransporter							X		X	X	X			X		X	
Økt klimavennlig dagpendling innenfor Bo- og Arbeidsmarksregionene							X		X	X	X			X		X	
Reduksjon i reisetiden mellom regionsentre og omlandet							X		X	X	X			X		X	
Det skal bygges flere gode fysiske anlegg i Nordland							X		X	X	X			X		X	
Videreutvikling av kommunikasjon og opplæring på feilet sykling og gåing							X		X	X	X			X		X	
Det skal være enkelt og sikkert å bruke sykkel i alle fylkets byer og tettsteder							X		X	X	X			X		X	
Det systematiske og organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet skal styrkes							X		X	X	X			X		X	
Det skal satses mer på opplæring og holdningsskapende arbeid for alle trafikantgrupper							X		X	X	X			X		X	
Det skal etableres flere fysiske anlegg som bedrer trafikksikkerheten							X		X	X	X			X		X	
Reduksjon i utslipp av klima- og andre miljøgasser							X		X	X	X			X		X	
Andre positive miljøeffekter, herunder byutvikling, kulturminner, vannforvaltning, friluftsliv, landskap og vilt							X		X	X	X			X		X	



Gåing og sykling	Regional transportplan						
	Fylkesveg og ferjesamband			Kollektivtransport			
	1	2	3	4	5	6	7
Utarbeide/skaffe til veie kunnskap og veiledningsmateriale om sykling og gåing for bruk i planarbeid	X	X					X
Innarbeide sykling og gåing som et krav i kommunedelplan for fysisk aktivitet og naturopplevelse	X	X					X
Stimulere til økt deltakelse i Nasjonalt sykkelbynettverk i kommunene i Nordland	X	X					X
<b>Videreutvikling av kommunikasjon og opplæring å"feltet sykling og gåing</b>							
<b>Sykel- og gåvennlilig arealbruk I kommunene</b>							
Innarbeide sykling og gåing i kommunal og regional planlegging og saksbehandling	X	X					X
Gi faglig godt vurderte høringsinnspill om sykling og gåing i forhold til kommuneplanens arealdel	X	X					X
Sørge for at gang- og sykkelveger og stier blir en naturlig del av kommunedelplan for fysisk aktivitet og naturopplevelse	X	X					X
Arbeide for at sykling og gåing blir et av tildelingskriteriene for stedsutviklingsmidler	X	X					X
Støtte gode tiltak som rettes mot sykling og gåing gjennom bruk av fylkeskommunenes virkemidler	X	X					X
Stimulere til kursing av planleggere i regi av Sykkelbynettverket							
Arbeide for trafikksikre soner rundt skoler i byer og tettsteder i skoletiden, herunder vurdere bilfri skoletid	X	X					X
<b>Bedre samhandling mellom offentlige aktører</b>							
Arbeide for en god samordning om drift og vedlikehold mellom de ulike veieierene	X	X					X
Samstemming mellom <i>Trafikksikker skole og barnehage</i> og <i>Helsefremmende skole og barnehage</i>							
Bidra til økt sykkelopplæring i skole og barnehage samt Voksenopplæringen							
Økte midler fra NFTU til innkjøp av sykler og hjelmer, som skoler som har særskilte behov, kan søke på							
Arbeide inn sykling og gåing som en obligatorisk del av fylkeskommunenes avtaler med kommunene	X	X					X
<b>Det skal være enkelt og sikkert og bruke sykkel i alle fylkets byer og tettsteder</b>							
<b>Det skal gjennomføres spørreundersøkelser og datainnsamlinger omkring temaet sykling og gåing i Nordland, med sikte på aktiv bruk i planlegging</b>							
Utføre spørreundersøkelser omkring tilrettelegging for gåing og sykkel og drift og vedlikehold							
Arbeide for gjennomføring av Reisevaneundersøkelse i utvalgte byer/tettsteder							
<b>Utvikle sykkelbasert turisme</b>							
Videreutvikle sykkelprosjektene Nordland fylkeskommune deltar i							
Fortsatt være en naturlig samarbeidspart med Arctic Race of Norway							
Støtte tiltak innenfor sykkelturisme med eksisterende fylkeskommunale virkemidler							
Arbeide for sykkelvarsling i tunneler langs nasjonale og regionale sykkelruter i fylket							

Strategisk del - måloppnåelse												Øvrige viktige fagområder				
Næringstransporter						Region- forstørring		Gåing og sykling			Trafikksikkerhet			Klima og miljø		
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
							X		X	X	X			X		X
							X	X	X	X	X	X	X	X		X
							X		X	X	X			X		X
							X		X	X	X	X	X	X		X
							X		X	X	X	X	X	X		X
							X		X	X	X			X		X
							X		X	X	X	X	X	X		X
							X		X	X	X	X	X	X		X
									X	X	X	X	X	X		X
							X		X	X	X	X	X	X		X
							X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
									X	X	X					X
									X	X	X				X	X
X									X	X	X		X	X	X	X
X									X	X	X					
X									X	X	X					
X									X	X	X					

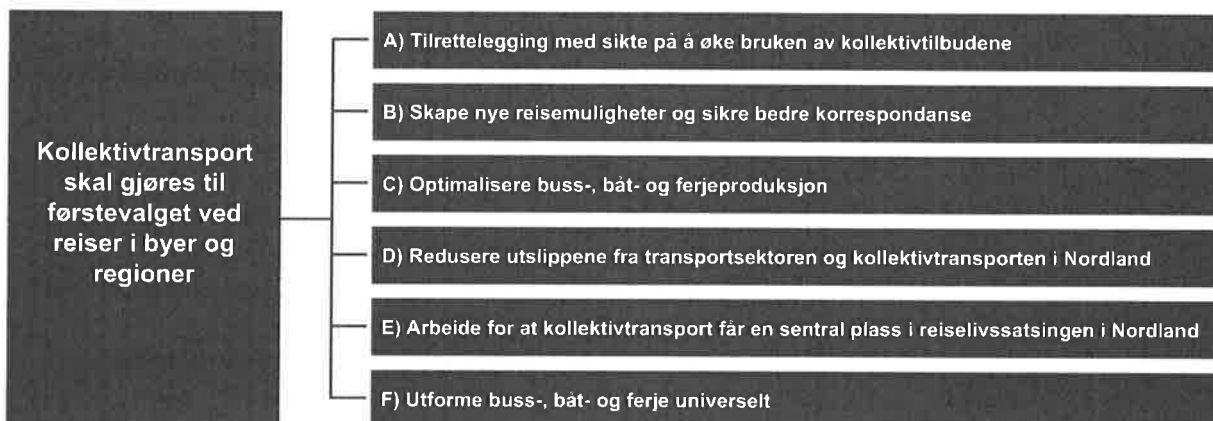


## 8. KOLLEKTIVPLAN FOR NORDLAND

Regional transportplan Nordland 2018-2029 definerer følgende mål for kollektivtransportområdet:

### STRATEGISK HOVEDMÅL

### DELMÅL



Nedenfor redegjøres det nærmere for hver enkelt strategi som framkommer i strategisk del. Tiltak for å innfri delmålene er for oversiktens skyld, listet både i tabellen nederst i dokumentet og her i tekstdelen.

### 8.1 Tilrettelegging med sikte på å øke bruken av kollektivtilbudene

#### Gjøre det lettere å finne, bestille og kjøpe billett på nye plattformer med større samordning

Det skal være enkelt å velge riktig billett og betale for reisen. Spesielt kunder som reiser sjelden og har lave forhåndskunnskaper om tilbudet, kan oppleve billettering som en barriere mot å ta kollektivtilbudet i bruk. Billettkjøp via mobil (app) på buss i Bodø står for en betydelig andel av inntektene, og løsningen gjøres tilgjengelig i hele fylket, både på buss og hurtigbåt. Ruteinformasjon og kunnskap om avgangstider er helt fundamentalt for å reise kollektivt, og er et satsingsområde. Kundernes kollektivhverdag forenkles ved å:

- Implementere bookingsystem
- Utvide mobilt billettsalg (app) til alle buss-, båt- og ferjeruter
- Videreutvikling av nettbasert ruteinformasjon (også app)
- Bedre integrasjon mellom systemer
- Være i forkant med nye billetteringsløsninger
- Videreutvikle billettsamarbeid mellom tog og buss
- Utvikle billettsamarbeid med nabofylker

#### Videreutvikle bybusstilbudene hvor dette har passasjergrunnlag som Narvik, Bodø, og Mo i Rana.

Kollektivtrafikkens potensial er tett knyttet til befolknings- og arbeidskonsentrasjoner og skolestruktur. Antall busspassasjerer i Bodø viser for tiden høy vekst, i etterkant av en omfattende omlegging av rutetilbudet. Tilbudet i Bodø videreutvikles, samtidig som rutetilbudene i Mo i Rana og Narvik endres etter samme prinsipper som de som lå til grunn i Bodø. Enklere trafikantinformasjon og merking av holdeplasser er en del av tiltaket. Følgende tiltak prioriteres innenfor handlingsplanperioden:

- Fullføre igangsatt arbeid med kollektivplaner og implementere et moderne bybusstilbud i Mo i Rana og Narvik
- Utvikle «Bypakke Bodø» for å fremme kollektivtransport, sykkel og gange
- Arbeide for å få statlige belønningsmidler til Nordland/bymiljøavtale for Bodø
- Bidra til at bompenger kan benyttes til drift av kollektivtrafikk i bypakker
- Implementere sanntidsinformasjonssystemer i byene
- Etablere holdeplassinformasjon i Narvik og Mo i Rana etter mal fra Bodø
- Styrke markedsføring av våre tjenester og produkter
- Øke frekvensen og attraktiviteten på bybussrutene i Bodø
- Følge opp og medvirke i prosjektet "Ny by ny flyplass"

**Videreutvikle og effektivisere regionruter**

Kollektivtrafikken i byene, i og mellom regionene og i distriktene må tilpasse seg samfunnsendringer. Med utgangspunkt i at både i nasjonale, regional og lokale forhold endres er det en kompleks oppgave å optimalisere kollektivtrafikken. Markedsføring av de tilbudene som til enhver tid er tilgjengelige og generell informasjon om disse, er vesentlig for måloppnåelse. Tiltak:

- Innføre sanntidsinformasjon også på regionruter
- Satsing på gjennomgående, raske og effektive regionlinjer
- Kartlegge, utvikle og implementere nav/knutepunkt knyttet til regionrutene

**Videreutvikle kollektivtrafikken i distriktene i lys av bosetting skole og regionstruktur**

Grunntilbudet i distriktene utgjøres normalt av åpen skoleskyss som kjører i forbindelse med skolestart og -slutt. Tilbudet er optimalisert rundt reisebehovene til de skyssberettigede elevene, og vil framstå som nokså fragmentert for alle andre reisende. Innenfor begrenset tilskuddsramme er utfordringen å organisere lovpålagte skyssoppgaver effektivt, og på en slik måte at det ikke går utover evnen til å oppnå andre mål i markedet der kollektivtrafikken har gode forutsetninger for å ta markedsandeler fra bil. Tiltak:

- Etablere effektive kollektivløsninger ved å se skole- og distriktslinjer i sammenheng
- Etablere prøveprosjekt for bestillingsordninger
- Kartlegge, utvikle og implementere nav/knutepunkt i sammenheng med regionrutene

**Skoleskyssen skal tilpasses skolestrukturen og elevenes mobilitet**

Skoleskyssen skal være trygg, enkel og forutsigbar, og ivareta elevens behov. Samtidig er det fylkeskommunens oppgave å organisere skoleskyssen rasjonelt og kostnadseffektivt. Kostnadene til skoleskyss påvirkes av skoletider, skolerute og skolestruktur, mv. som ligger delvis utenfor fylkeskommunens kontroll. Regionreformen, som bl.a. legger opp til større kommuner, kan få betydning for nivået av skoleskyss, og dermed også omfanget av kollektivtrafikk i distriktene. Tiltak i handlingsprogramperioden:

- Samarbeide med kommunene om skolens start- og sluttidspunkt for å optimalisere bruken av materiell og redusere kostnaden til skoleskyss
- Fokus på sykling og gange ved å etablere oppsamlingsplasser for skoleskyss.
- Tidlig involvering i planprosesser om skolestruktur i kommunene.
- Tilrettelegge for transport av elever med særskilte behov
- Påvirke til at skoleskyss og kollektivløsninger hensyntas ved lokalisering og bygging av videregående skoler

**I samarbeid med kommuner utvikle flere lokale kollektivplaner når forutsetningene er tilstede**

- Veiledning av kommuner som ønsker å utvikle kollektivløsninger.
- Synliggjøre miljøeffekter av nye kollektivløsninger

**8.2 Skape nye reisemuligheter og sikre bedre korrespondanse****Styrke dialogen mellom transportaktørene om korrespondanse og sammenhengende reiser**

Nordland fylkeskommune har ansvar for all offentlig løyvebasert kollektivtrafikk i Nordland, herunder buss, båt og ferje. Fylkeskommunen har valgt å benytte «sams vegadministrasjon» som styringsmodell, noe som innebærer at Statens vegvesen ivaretar innkjøp av ferjetjenester. Fra 2017 er det Jernbanedirektoratet som kjøper inn tog tjenester og Bane Nor håndterer infrastruktur langs jernbanen. For å sikre at kollektivtilbudet i Nordland ivaretar reisebehov innenfor alle reisegrupper er det viktig at det etableres nettverk mellom aktører som er involvert både på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå. I den hensikt å sikre gode korrespondanser mellom buss, båt, ferje og tog skal det i planperioden arbeides for å:

- Etablere dialog med ansvarlig for togkjøp og evt. samordne buss- og toganbud slik at tilbudet fremstår som kompletterende.
- Initiere dialogmøter med andre samferdselsinteresser

### **Komme tidlig inn i kommunenes areal- og reguleringsplanarbeid for å sikre kollektivtransportens interesser**

Grunnlaget for høy markedsandel for kollektivtrafikken legges gjennom arealbruken. Satt på spissen er det arealmyndigheten som legger premissene for hva slags kollektivtilbud som kan gis til et bolig-/næringsområde. Tiltak i handlingsprogramperioden:

- Tidlig involvering i planprosesser om skolestruktur i kommunene.
- Styrke tversektorielt samarbeid internt i Nordland fylkeskommune
- Øke innsatsen for å ivareta kollektivtrafikkens interesser ift. tilbakemeldinger til kommunenes areal- og reguleringsplanlegging, med retningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging
- Samarbeide med Statens vegvesen og seksjon for plan og miljø med sikte på oppfølging av retningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging i alle areal- og reguleringsplaner.

### **Være tidlig ute med å etablere kollektivtilbud i nye områder for bolig, næring og service**

Kollektivtrafikken bør legge premissene for arealplanene, og ikke omvendt. Ved enhver utbygging bør det tidlig undersøkes hvordan området best kan betjenes med kollektivtrafikk. Tiltak:

- Bidra i kommunale planprosesser med kunnskap om sammenhengen mellom areal og transportplanlegging

### **Evaluere og utvikle rutetilbudet sammen med operatørene og brukerne**

For å sørge for at kollektivtilbudet framstår som best mulig innenfor fylkeskommunens økonomiske rammer samt innenfor aktuell anbudskontrakt, skal det gjennomføres faste dialogmøter med operatørene. Kontraktene strekker seg normalt over ca 7 år + opsjoner.

I planperioden skal det arbeides for å:

- Stimulere operatørene til å bidra til produktutvikling
- Gjennomføre brukerundersøkelser ved behov
- Forbedre korrespondande mellom transportmidlene

### **Bedre samordning på tvers av fylkesgrensene**

Kundene reiser i stadig større grad over fylkesgrensene i sør og nord. Fylkesgrensen må ikke bli et hinder mot å tilby et gjennomgående rutetilbud og samordnet billettering. Tiltak:

- Samarbeid på plannivå og mht. rutetilbud med Troms og Trøndelag

## **8.3. Optimalisere buss-, båt- og fergeproduksjonen**

### **Bruke passasjerstatistikk aktivt i ruteplanleggingen**

Nordland er et fylke med mye natur og bebodde distrikter som spenner fra øyer til vanskelig tilgjengelige områder inne i landet. Ruteplanlegging i Nordland, både på sjø og land, er en utfordrende øvelse. Passasjerstatistikk må være tilgjengelig og det må til enhver tid søkes etter de optimale løsningene med tanke på ressursbruk. Ved kontrakter etter bruttoprinsippet, er dette ansvaret flyttet over på oppdragsgiver. Fylkeskommunen besitter nå langt mer detaljkunnskap enn tidligere, som gir mulighet til å optimalisere kjøpet av transporttjenester. I planperioden skal det arbeides for:

- Dokumentere endringsforslag med passasjertall og andre data
- Virereutvikle statistikkverktøy

**Unngå parallelle tilbud**

Effektiv bruk av ressursene tilsier fortløpende vurdering av kundenytten ved ulike rutetilbud. Skoleskyss er en lovpålagt transportoppgave som vurderes på et annet grunnlag enn øvrig trafikk. Vårt langstrakte fylke med en oppdelt kystlinje medfører at transport av personer og gods i stor grad må skje med båt. Mange steder er båt eneste tilgjengelige kommunikasjon for innbyggerne. Men parallelle tilbud er dårlig bruk av ressursene; buss-båt, buss-tog, buss-buss, båt-ferje. Tiltak i handlingsplanprogramperioden:

- Nytt samferdselskart følges opp etter vedtak
- Styrke samhandling mellom ferje, båt og buss

**Tilpasse materiell etter behov**

Effektiv ressursbruk tilsier fokus på rett materiell på rett sted. Materiellkrav for busser og fartøy må gjennomgås forut for hvert anbud, og tilpasses behovet. Tiltak:

- Evaluere produksjon og kapasitet ved utlysning av anbud.
- Optimalisere vogn- og fartøysbehov

**8.4 Redusere utslippene fra transportsektoren og kollektivtransporten i Nordland****Øke kollektivandelene**

For at kollektivtrafikken skal fortsette å ta markedsandeler fra privatbilbrukere er det viktig å jobbe for at kollektivtrafikk får bedre rammebetingelser enn i dag. I planperioden skal det derfor arbeides for:

- Tilpasse produksjon til markedsgrunnlaget
- Arbeide for trafikkreduserende tiltak i byområder
- Påvirke til bedre rammebetingelser for kollektivtrafikken

**Aktiv bruk av nye, strenge miljøkrav ved innkjøp av kollektivtjenester**

Transportutfordringene i distriktene og byene er ulike med hensyn til miljø og energiforbruk. I byene er svevestøv et økende problem, hvor biltrafikken står for den største andelen. Kollektivtrafikkens miljøstrategiske hovedmål er økte markedsandeler, ved at enda flere velger kollektivtrafikk fremfor bil, som et viktig bidrag til et bedre bymiljø. Dernest er det et mål at transportmidlene som benyttes i fylkeskommunalt oppdrag blir underlagt krav om null- og lavutslippsteknologi for å realisere det grønne skiftet. Tiltak:

- Sette til enhver tid strengeste krav til miljø ved anskaffelse av nytt bussmateriell
- Kartlegge og utnytte støtteordninger (ENOVA o.a.)

**Oppgradere ferjeflåten og oppfylle nasjonale og regionale miljømål blant annet ved å bruke miljøkrav aktivt i nye lengre anbud**

Verdens miljøutfordringer rammer også Nordland. Klimautslippene fra transporten er høy og vil i tiden fremover bli underlagt stadig strengere krav fra sentralt hold. Fylkesrådslederen kunngjorde på Nordlandskonferansen 2017 at fylket har som mål om å være ledende i Norge på anskaffelse av miljøvennlige transportmidler. Fremtidige nyinvesteringer i materiell skal skje med krav om null- og lavutslippsteknologi. I planperioden skal det derfor arbeides for å:

- Nå målet om null- og lavutslipp innen 2025.
- Øke kompetansen internt på området miljø
- Ferjestrekningene på fv17 som pilot for lav- og nullutslippsfartøy. (fra reiselivsstrategien)

### 8.5. Arbeide for at kollektivtransport får en sentral plass i reiselivssatsingen i Nordland

Reiselivet er en viktig pilar i utviklingen av Nordlandssamfunnet. Et av virkemidlene for å styrke reiselivet er å utnytte det potensialet kollektivsystemet gir. Gjennom nærmere samarbeid med reiselivsnæringen, tilpassede reiselivsprodukter, enklere tilgang på informasjon og «sømløse» reisetilbud, vil kollektivsektoren kunne bidra positivt.

Destinasjonsselskaper, Visit-selskaper og andre aktører i reiselivsnæringen skal kunne bruke agentløsning på bookingsystemet til hurtigbåter. Kollektivtilbudet i Nordland skal markedsføres som reiselivsprodukt i samarbeid med destinasjonsselskapene/aktørene i reiselivsnæringen. Markedsføringen gjennomføres via destinasjonsselskapene/aktørene i reiselivsnæringen, egne nettverk og hjemmesider.

Gjennom nytt bookingsystem for hurtigbåter vil vi tilrettelegge muligheter for forhåndsbestilling og betaling av billetter til hurtigbåt og ekspressbuss på reiselivsaktørenes hjemmesider.

Periodepass spesielt tilpasset turistnæringen skal utvikles. Dette produktet kan også lanseres i samarbeid med andre reiselivsaktører som Widerøe på fly og NSB på tog, i kombinasjon med deres periodepass. Periodepasset skal fungere på buss, hurtigbåt og ferge. i Nordland, og Troms forutsatt deres tilslutning.

Ferdigpakkede rundturer med hurtigbåt skal fremmes som produkt inn mot turistnæringen.

Det skal etableres nye samarbeidsprosjekter og kommunikasjonskanaler ut mot reiselivsnæringen. Dette skal ha som mål å bedre kommunikasjonen mellom alle involverte aktører og fremme kollektivtilbudene i Nordland.

#### Utvikle tydelige reiselivsprodukter innen kollektivtransporten

- Benytte reiselivsaktørenens salgskanaler
- Etablere minst ett billettprodukt rettet inn mot reiselivet.
- Vurdere Nord Norsk samarbeid om reiselivssatsing på kollektivfeltet

#### Etablere samarbeid med sentrale reiselivsaktører

- Initiere en reiselivssatsing for samferdselssektoren

### 8.6. Utforme buss-, båt og ferge

#### Styrke brukermedvirkningen knyttet til universell utforming

Nordland fylkeskommune har tradisjon for at bussmateriellet som er anskaffet etter lov om universell utforming (2010), er universelt utformet. Dog er dette ikke gjennomført fullt ut, da krav til audiovisuell informasjon ikke er gjennomført. Standard Norge har ledet et arbeid med standardisering av bussmateriellet i Norge, der Nordland fylkeskommune har deltatt. Standarden, som nå er på høring, er utformet slik at krav til universell utforming blir fullstendig etterkommet. Ved å legge standarden til grunn sikrer man at alle krav til universell utforming på nye busser i Nordland innfris. I planperioden skal det arbeides for:

- Samarbeid med representanter fra funksjonshemmedes organisasjoner
- Formulering av tydelige krav der de krav som fremgår av regelverk og standarder er uklare
- Saksutredning skal omtale krav til universell utforming slik at politikerne gis mulighet til å velge mellom en minimumsløsning og en mer fremtidsrettet løsning
- Følge opp at universell standard på materiellet blir tilfredsstillt



	Regional transportplan						
	Fylkesveg og ferjesamband			Kollektivtransport			
	1	2	3	4	5	6	7
							
<b>Kollektivtransport</b>	<b>Redusere antallet ulykker</b>	<b>Bedre fremkommelighet</b>	<b>Redusere etterslepet på fylkesvegene</b>	<b>Tilrettelegging med sikte på å øke bruken av kollektivtilbudene</b>	<b>Skape nye reisealternativer, sikre bedre korrespondanse</b>	<b>Optimalisere buss-, båt- og fergeproduksjon</b>	<b>Redusere utslippene fra transportsektoren og kollektivtransporten i Nordland</b>
<b>Delmål "Tilrettelegging med sikte på å øke bruken av kollektivtilbudene"</b>							
<b>Gjøre det lettere å finne, bestille og kjøpe billett på nye plattformer med større samordning</b>							
Implementere bookingsystem				X			
Utvide mobilt billettsalg (app) til alle buss-, båt- og ferjeruter				X			
Videreutvikling av nettbasert ruteinformasjon (også app)				X			
Bedre integrasjon mellom systemer				X			
Være i forkant med nye billetteringsløsninger				X			
Videreutvikle billettsamarbeid mellom tog og buss				X			
Utvikle billettsamarbeid med nabofylker				X			
<b>Videreutvikle bybusstilbudene hvor dette har passasjergrunnlag som Narvik, Bodø, og Mo i Rana.</b>							
Fullføre igangsatt arbeid med kollektivplaner og implementere et moderne bybusstilbud i Mo i Rana og Narvik				X			
Utvikle «Bypakke Bodø» for å fremme kollektivtransport, sykkel og gange				X			
Arbeide for å få statlige belønningsmidler til Nordland / bymiljøavtale for Bodø				X			
Bidra til at bompenger kan benyttes til drift av kollektivtrafikk i bypakker				X			
Implementere sanntidsinformasjonssystemer i byene				X			
Etablere holdeplassinformasjon i Narvik og Mo i Rana etter mal fra Bodø				X			
Styrke markedsføring av våre tjenester og produkter				X			
Øke frekvensen og attraktiviteten på bybussrutene i Bodø				X			
Følge opp og medvirke i prosjektet "Ny by ny flyplass"				X			
<b>Videreutvikle og effektivisere regionruter</b>							
Innføre sanntidsinformasjon også på regionruter				X			
Satsing på gjennomgående, raske og effektive regionlinjer				X			
Kartlegge, utvikle og implementere nav/knutepunkt knyttet til regionrutene				X			
<b>Videreutvikle kollektivtrafikken i distriktene i lys av bosetting skole og regionstruktur</b>							
Etablere effektive kollektivløsninger ved å se skole- og distriktlinjer i sammenheng				X			
Etablere prøveprosjekt for bestillingsordninger				X			
Kartlegge, utvikle og implementere nav/knutepunkt i sammenheng med regionrutene				X			
<b>Skoleskyssen skal tilpasses skolestrukturen og elevenes mobilitet</b>							

Strategisk del - måloppnåelse												Øvrige viktige fagområder					
		Næringstransporter						Regionforstørring		Gåing og sykling			Trafikksikkerhet			Klima og miljø	
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Arbeide for at kollektivtransport får en sentral plass i reiselivssatsingen i Nordland	Utforme buss-, båt- og ferje Universeit	Øke forutsigbarhet og fleksibilitet langs veg og veksamband	Økt bruk av jernbanen ved godsfrøring	Økt bruk av sjøveien	Styrke flytullet for næringslivet	Redusere utslippene fra næringstransporter	Økt klimavennlig dagpendling innenfor Bo- og Arbeidsmarkedsregionene	Reduksjon i reisetiden mellom regionsentre og omlandet	Det skal bygges flere gode fysiske anlegg i Nordland	Videreutvikling av kommunikasjon og opplæring på feltet sykling og gåing	Det skal være enkelt og sikkert å bruke sykkel i alle fylkets byer og tettsteder	Det systematiske og organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet skal styrkes	Det skal satses mer på opplæring og holdningsskapende arbeid for alle trafikantgrupper	Det skal etableres flere fysiske anlegg som bedrer trafikksikkerheten	Reduksjon i utslipp av klima- og andre miljøgasser	Andre positive miljøeffekter, herunder byutvikling, kulturminner, vannforvaltning, friluftsliv, landskap og vilt	
								X							X		
															X		
															X		
							X								X		
							X	X							X		
								X							X		
							X								X	X	
							X			X					X	X	
							X								X	X	
							X								X	X	
							X								X		
							X	X							X		
							X	X		X					X		
							X	X									
							X	X									
							X	X		X							

Kollektivtransport	Regional transportplan						
	Fylkesveg og ferjesamband			Kollektivtransport			
	1	2	3	4	5	6	7
Samarbeide med kommunene om skolens start- og sluttidspunkt for å optimalisere bruken av materiell og redusere kostnaden til skoleskyss				X			
Fokus på sykling og gange ved å etablere oppsamlingsplasser for skoleskyss.				X			
Tidlig involvering i planprosesser om skolestruktur i kommunene.				X			
Tilrettelegge for transport av elever med særskilte behov				X			
Påvirke til at skoleskyss og kollektivløsninger hensyntas ved lokalisering og bygging av videregående skoler				X			
<b>I samarbeid med kommuner utvikle flere lokale kollektivplaner når forutsetningene er tilstede</b>							
Veiledning av kommuner som ønsker å utvikle kollektivløsninger.				X			
Synliggjøre miljøeffekter av nye kollektivløsninger				X			
<b>Delmål "Skape nye reisemuligheter og sikre bedre korrespondanse"</b>							
<b>Styrke dialogen mellom transportaktørene om korrespondanse og sammenhengende reiser.</b>							
Etablere dialog med ansvarlig for togkjøp og evt. samordne buss- og toganbud slik at tilbudet fremstår som kompletterende.					X		
Initiere dialogmøter med andre samferdselsinteresser					X		
<b>Komme tidlig inn i kommunenes areal- og reguleringsplanarbeid for å sikre kollektivtransportens interesser.</b>							
Tidlig involvering i planprosesser om skolestruktur i kommunene.					X		
Styrke tversektorielt samarbeid internt i Nordland fylkeskommune					X		
Øke innsatsen for å ivareta kollektivtraffikkens interesser ift. tilbakemeldinger til kommunenes areal- og reguleringsplanlegging, med retningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging					X		
Samarbeide med Statens vegvesen og seksjon for plan og miljø med sikte på oppfølging av retningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging i alle areal- og reguleringsplaner.					X		
<b>Være tidlig ute med å etablere kollektivtilbud i nye områder for bolig, næring og service.</b>							
Bidra i kommunale planprosesser med kunnskap om sammenhengen mellom areal og transportplanlegging					X		
<b>Evaluerer og utvikler rutetilbudet sammen med operatørene og brukerne.</b>							
Stimulere operatørene oppdrag til å bidra til produktutvikling					X		
Gjennomføre brukerundersøkelser ved behov					X		
Forbedre korrespondanse mellom transportmidlene					X		
<b>Bedre samordning på tvers av fylkesgrensene</b>							
Samarbeid på plannivå og mht. rutetilbud med Troms og Trøndelag					X		
<b>Delmål "Optimalisere buss-, båt- og fergeproduksjonen"</b>							
<b>Bruke passasjerstatistikk aktivt i ruteplanleggingen</b>							
Dokumentere endringsforslag med passasjertall og andre data						X	
Virereutvikle statistikkverktøy						X	
<b>Unngå parallelle tilbud</b>							
Styrke samhandling mellom ferge, båt og buss						X	
<b>Tilpasse materiell etter behov</b>							
Evaluerer produksjon og kapasitet ved utlysning av anbud.						X	
Optimalisere vogn- og fartøysbehov						X	
<b>Delmål "Redusere utslippene fra transportsektoren og kollektivtransporten i Nordland"</b>							
<b>Øke kollektivandelene</b>							
Tilpasse produksjon til. markedsgrunnlaget							X
Arbeide for trafikkreduserende tiltak i byområder							X
Påvirke til bedre rammebetingelser for kollektivtrafikken							X
<b>Aktiv bruk av nye, strenge miljøkrav ved innkjøp av kollektivtjenester</b>							

Strategisk del - måloppnåelse												Øvrige viktige fagområder					
Næringstransporter						Regionforstørring		Gåing og sykling			Trafikksikkerhet			Klima og miljø			
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
								X		X					X		
										X							
															X	X	
															X		
								X									
								X									
										X							
															X	X	
							X	X							X	X	
								X									
								X									
								X									
								X									
								X									
								X									
								X							X		
								X							X		
								X									
								X									
								X									
								X									
								X							X	X	
								X							X	X	

Kollektivtransport	Regional transportplan						
	Fylkesveg og ferjesamband			Kollektivtransport			
	1	2	3	4	5	6	7
Sette til enhver tid strengeste krav til miljø ved anskaffelse av nytt bussmateriell							X
Kartlegge og utnytte støtteordninger (ENOVA o.a.)							X
<b>Oppgradere ferjeflåten og oppfylle nasjonale og regionale miljømål blant annet ved å bruke miljøkrav aktivt i nye lengre anbud</b>							
Nå målet om null- og lavutslipp innen 2025.							X
Øke kompetansen internt på området miljø							X
Ferjestrekningene på fv17 som pilot for lav- og nullutslippsfartøy. (fra reiselivsstrategien)							X
<b>Delmål "Arbeide for at kollektivtransport får en sentral plass i reiselivssatsingen i Nordland"</b>							
<b>Utvikle tydelige reiselivsprodukter innen kollektivtransporten</b>							
Benytte reiselivsaktørenes salgskanaler							
Etablere minst ett billettprodukt rettet inn mot reiselivet.							
Vurdere Nord Norsk samarbeid om reiselivssatsing på kollektivfeltet							
<b>Etablere samarbeid med sentrale reiselivsaktører</b>							
Initiere en reiselivssatsing for samferdselssektoren							
<b>Delmål "Utforme buss-, båt og ferge universelt</b>							
<b>Styrke brukermedvirkningen knyttet til universell utforming</b>							
Samarbeid med representanter fra funksjonshemmedes organisasjoner							
Formulering av tydelige krav der de krav som fremgår av regelverk og standarder er uklare							
Saksutredning skal omtale krav til universell utforming slik at politikerne gis mulighet til å velge mellom en minimumsløsning og en mer fremtidsrettet løsning							
Følge opp at universell standard på materiellet blir tilfredsstillt							

#### Vedlegg til handlingsprogrammet:

1. Innspill til RTP handlingsprogram, kommuner
2. Innspill til RTP handlingsprogram, regionråd
3. Innspill til RTP handlingsprogram, andre
4. Bakgrunn for handlingsprogram, trafiksikkerhet
5. Kopi av søknad om forlenget frist for oppfylling av krav i tunnelsikkerhetsforskriften
6. Beskrivelse av ulike tunneller
7. Prosjektbeskrivelse, fylkesveg og fylkesvegferjesamband
8. Skredsikringsbehov 2015

Strategisk del - måloppnåelse												Øvrige viktige fagområder					
		Næringstransporter						Region- forstørring		Gåing og sykling			Trafikksikkerhet			Klima og miljø	
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
							X								X		
															X		
															X		
															X		
															X		
X																	
X																	
X																	
X																	
	X									X				X			
	X									X				X			
	X									X				X			
	X																

[WWW.NFK.NO](http://WWW.NFK.NO)



## Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	160/16	29.11.2016

Sign. Eksp. 30.11.16 CK	Eksp. til: Nordland fylkeskommune
----------------------------	--------------------------------------

## Innspill til handlingsprogram i Regional Transportplan 2018-2029

### Foreliggende dokumenter:

- Brev datert 18.10.16 fra Nordland Fylkeskommune vedrørende innspill til handlingsprogram i Regional Transportplan 2018-2029
- Vedtatt Strategisk del av Transportplan Nordland 2018-2029 (link <https://www.nfk.no/Handlers/fh.ashx?MIId=15182&FilId=41337>)
- Kommunestyresak 79/16 - uttalelse til Regional Transportplan, strategisk del

### Sakens bakgrunn

Fylkestinget vedtok 5. oktober 2016 Regional Transportplan Nordland - Strategisk del. Nordland fylkeskommune er nå i gang med å utarbeide handlingsprogram for planen, og i den forbindelse ønskes det innspill fra kommunene til arbeidet.

Handlingsprogrammet vil bli utformet med strategisk del som utgangspunkt. Innspillene fra kommunene vil bli kategorisert under de fem hovedmålene som er vedtatt i strategisk del:

1. Fylkesveger og fylkesvegferjesamband «Fylkesvegnettet og fylkesvegferjesambandene skal være effektive, sikre og bærekraftige»
2. Kollektivtransport «Kollektivtransport skal gjøres til førstevalget ved reiser i byer og regioner»
3. Næringstransporter «Næringslivets konkurranseposisjon skal styrkes gjennom sikring av transportinfrastruktur og transportløsninger med gode og bærekraftige regionale transportere og reduserte avstandsure»
4. Regionforstørring «Bo- og arbeidsmarkeds- og serviceregioner skal utvikles og forstørres»
5. Sykling og gåing «Det skal være en dobling i andelen sykling og gåing i løpet av planperioden»

Frist for innspill er fredag 2. desember 2016.



## Vurdering

Saltdal kommune ga sin uttalelse til Transportplan Nordland Strategisk del gjennom kommunestyresak 79/16. Når prosessen med utarbeidelse av handlingsprogrammet nå er kommet i gang er det viktig at Saltdal kommune gir innspill allerede i startfasen av dette arbeidet. Når forslag til handlingsprogram foreligger vil dette bli lagt ut på høring.

Nordland fylkeskommune vil kategorisere innspillene under de fem hovedmålene i vedtatt strategisk del av Regional Transportplan. En del tiltak vil komme under flere av disse hovedmålene. Blant annet gjelder dette investeringer i fylkesvegnettet som angår flere kommuner (inngår i hovedmål 1, 3 og 4), samt tiltak innenfor kollektivtransport (inngår i hovedmål 2 og 4).

### **Innspill vedrørende fylkesveg, kommer i tillegg under næringstransporter og regionforstørring.**

#### **Eksisterende veger**

Saltdal kommune hadde før 1. januar 2010 fire fylkesveger, disse er Fv 513 (Pothus bru-Storeng/Evenesdal), Fv 514 (Kalla bru-Sørdal/Vassbotn), Fv 515 (Nerauran-Øksengård) og Fv 516 (Kvalnes-Pothus bru). Fra 2010 ble også riksveg 812 (Medby-Tuv) en del av fylkesvegnettet, dette som følge av at fylkeskommunen da overtok ansvaret for en rekke tidligere riksveger i Nordland. Vegen benevnes i dag som fylkesveg 812.

De siste årene er det gjennomført en betydelig oppgradering av fylkesveger i Saltdal, i hovedsak på Fv 813 og Fv 514. De fleste av fylkesvegene i kommunen har derfor i dag en bra standard. I dag er det først og fremst Fv 812 på strekningen Skar- Ljøsenhammer som har en for dårlig standard i forhold til dagens krav, spesielt i forhold til næringstransporter. Det er mest utfordrende i området rett ovenfor Skar, med svingete vei og dels bratt terreng, og i tillegg er det for lav bæreevne på store deler av strekningen.

Saltdal kommune har sammen med kommunene Beiarn og Bodø i 2015/16 samarbeidet om og gjennomført et større prosjekt der man har sett på nye samferdselsløsninger på Fv 812 og Fv 813. Som resultat av prosjektet er de tre kommunene enige om en felles prioritering av tiltak på disse veistrekningene, og vinteren 2016 ble det gjort et likelydende politisk vedtak i kommunene om dette. Tiltakene inngår i hovedmålene som er vedtatt i strategisk del av Regional transportplan Nordland for både fylkesveger, næringstransporter og regionforstørring. Rådmennene i de tre samarbeidende kommunene har i november også sendt et felles brev til Fylkeskommunen om prioriterte tiltak på Fv 812 og 813 som innspill til handlingsprogrammet. Det vises til dette brevet og prosjektdokumentene for nærmere beskrivelse av tiltakene. Salten Regionråd har også prioritert disse tiltakene høyt.

De tiltakene som ønskes høyest prioritert fra kommunenes side er i følgende rekkefølge:

1. Tunnel Hogndalen - Bue med oppgradering Bue (Fv 812)
2. Saltdalslia - øvre del. Utbedring og ny vei (Fv 812)
3. Utbedring over Beiarnfjell - nedre del (Fv 813)
4. Utbedring Tuv - Koddvåg (Fv 812)

I tillegg til disse har kommunene forslag til følgende tiltak på disse veistrekningene for en gjennomføring senere i planperioden (uprioritert rekkefølge):

- Utbedring Beiarn øvre del alternativ 1, Fv 812
- Saltdalslia nedre del, tunnel Fv 812
- Bru Vesterli, Fv 812
- Bru Misvær sentrum, Fv 812

### Fylkeskommunal overtakelse av kommunal veg 34 fra Rv 77 til Skaiti

Denne vegen er i dag en av de viktigste adkomstvegene til Junkerdal nasjonalpark, og det er en del fastboende familier i Skaiti. Det bør være et fylkeskommunalt ansvar å eie og drifte denne vegen, og Saltdal kommune ønsker fylkeskommunen formelt overtar vegstrekningen. Vegen ble opparbeidet av Saltdal kommune på 1990-tallet, og er ca. 8,5 km.

### Innspill vedørende kollektivtransport, omfatter i tillegg regionforstørring

Det er i alles interesse at andelen som reiser kollektivt øker. Viktige elementer for at folk skal reise kollektivt er bl.a. at reisetilbud tilpasset behovet, markedsføring/informasjon, punktlighet og konkurransedyktige priser.

For Saltdal kommune er det særlig viktig å se helheten i det kollektive tilbudet som gis. Selv om fylkeskommunens ansvar og tilbud innenfor kollektivtilbud med tanke på Saltdal først og fremst er knyttet til reise med buss, er det avgjørende at man ser denne også i sammenheng med togtilbudet. For Saltdal, Fauske og Bodø er en videre utvikling av Saltenpendelen av svært stor betydning. Dette er sentralt i forhold til regionforstørring og bruk av kollektivt tilbud som alternativ til bil.

Saltenpendelen, som binder aksene Saltdal-Fauske-Bodø sammen, har vokst seg fram til å bli et viktig togtilbud for en velfungerende BAS-region. Det er behov for å utvikle togtilbudet videre gjennom etablering av flere togavganger, og derigjennom øke befolkningens bruk av tog på strekningen. Det må være et mål at man skal ha forutsigbare og faste avganger med jevne frekvenser. For Saltdal er det spesielt ønskelig med en mulighet for arbeidspendling inn til Rognan fra Bodø/Fauske på morgenen, og videre flere avganger mellom Bodø og Saltdal mellom kl 1200-1600.

For å få flere avganger må det gjennomføres ulike tiltak, bl.a. bygging av flere krysningsspor, styringssystemer og andre nødvendige tiltak. Det er viktig at også Nordland fylkeskommune er en pådriver for at nødvendige tiltak planlegges og gjennomføres for at Saltenpendelen kan utvikles videre.

Videre er det viktig at det er en korrespondanse mellom bruk av tog og buss i forhold til adkomst til Bodø lufthavn. I dag er busstilbudet i Bodø generelt blitt svært bra, men det er ingen korrespondanse med buss fra jernbanestasjon til Bodø lufthavn, noe som burde vært etablert.

For øvrig når det gjelder busstransport ønsker Saltdal kommune at det arbeides for å etablere et nytt busstilbud på aksene Bodø-Skellefteå/Luleå etter at Silverexpressen er lagt ned. Dette har vært det eneste reelle alternativ for kollektiv transport over riksgrensen, og denne ruten burde reetableres. Ved økt markedsføring av reisetilbudet bør antall reisende kunne økes betydelig.

Videre er det behov for etablering av busslomme ved Rønningen på vestsiden av Fv 515 for av- og påstigning i forbindelse med Saltdal videregående skole. Saltdal kommune ønsker også at det etableres bussforbindelse mellom Beiarn – Misvær – Rognan som gir mulighet for elever å reise til og fra Saltdal videregående skole.

### Innspill til næringstransporter (se også innspill under fylkesveg)

Selv om Regional transportplan Nordland først og fremst omhandler fylkesvegnettet er det viktig at dette ses i sammenheng med øvrig vegnett, slik at næringslivet og andre kan ha et forutsigbart og godt helhetlig transportsystem. Saltdal kommune vil derfor trekke fram to prosjekter i Saltdal på riksvegnettet som er av stor betydning i denne sammenheng.

Det er svært gledelig at prosjektet med tunnel gjennom Tjernfjellet på Rv 77 har blitt framskyndet i tid og at arbeidet nå er godt i gang. Gjennom dette får man etablert en konkurransedyktig transportrute for gods vest-øst over Graddis for Salten og store deler av Nordland for øvrig.

Prosjektet ses i nær sammenheng med utbedring/ny E6 på strekningen Sørelva-Borkamo, det er stor samordningsgevinst med å gjennomføre dette samtidig med tunnelprosjektet. I eksisterende NTP 2014-2023 er E6-prosjektet med som tiltak (perioden 2018-23), mens det i foreliggende forslag til NTP 2018-2029 ikke er med. Det er viktig at det jobbes både lokalt, regionalt og fylkeskommunalt for å få dette prosjektet med i Nasjonal transportplan når denne skal endelig vedtas av Stortinget i vårsesjonen 2017. Det er store samkjøringsgevinster med å starte opp dette prosjektet i en tidlig fase av arbeidet med bygging av Tjernfjelltunnelen.

### **Regionforstørring**

Her vises det til innspill foreslått under fylkesveg og kollektivtransport, med videre utvikling av Saltendelen og utbedringer på Fv 812 og Fv 813.

### **Sykling og gåing**

Det er viktig at folk flest blir mer fysisk aktiv, både med tanke på egen helse, samfunnsøkonomi og miljø. Man bør i økende grad erstatte bruk av bil og annen passiv transport med egen «aktiv transport» ved bruk av beina eller sykkel. Sykling og gåing i det daglige kan knyttes både til reise til og fra jobb, skole og fritidsaktiviteter mm. For at flest mulig skal benytte seg av denne muligheten er det viktig med en god tilrettelegging. Her har kommune og fylkeskommune et felles ansvar. Viktige elementer er opparbeiding av gode sykkel- og gangstinet, godt vedlikehold av disse både sommer og vinter, gjennomføring av generelle trafikksikkerhetstiltak mv.

For å initiere økt satsing på trafikksikkerhetstiltak og videre utbygging av gang/sykkelstinet er det viktig at det finnes gode tilskuddsordninger. Dagens ordning med fylkeskommunalt tilskudd til sikkerhetstiltak har vært svært positiv og ført til gjennomføring av prosjekter i kommunene som ellers hadde vært vanskelig å realisere. Det er også svært gledelig at maksimumsbeløpet for tilskudd for hvert enkelt tiltak har blitt økt betydelig de siste årene. Men det bør vurderes om den samlede tilskuddspotten også bør økes i forhold til i dag for å få realisert gode kommunale prosjekter snarest mulig.

I tillegg er det viktig at fylkeskommunen opprettholder sin egen satsning knyttet til gang- og sykkelstier langs fylkesvegnettet. For fylkesvegene i Saltdal har det vært mest fokus på behov for en forlengelse av gang/sykkelvegen på Røklund langs Fv 516 fra avkjøring til Lillealmenningen og fram til over Pothusbrua (og Røklundssenteret), samt etablering av gang/sykkelveg langs Fv 515 fra Rønningen og til Nerauran (inkludert bru over jernbanen). Det bør også vurderes mulighet for gang/sykkelveg langs Fv 515 fra Rognan sentrum til Halsmoen.

## **Rådmannens innstilling**

Saltdal kommune gir følgende innspill til handlingsprogram for Regional Transportplan Nordland 2018-2029:

### Fylkesveger og fylkesvegferjesamband

Saltdal kommune ønsker følgende prioritering av tiltak på fylkesveger:

1. Tunnel Hogndalen - Bue med oppgradering Bue (Fv 812)
2. Saltdalslia - øvre del. Utbedring og ny vei (Fv 812)
3. Utbedring over Beiarfjell - nedre del (Fv 813)
4. Utbedring Tuv - Koddvåg (Fv 812)

Prioritering av tiltakene er et resultat av et samarbeidsprosjekt mellom kommunene Beiarn, Saltdal og Bodø der man har sett på nye vegløsninger på Fv 812 og Fv 813. For nærmere beskrivelse av tiltakene vises til prosjektrapporten, samt felles brev fra rådmennene i de tre kommunene. De foreslåtte tiltakene vil ha en god effekt både på generell bedring av fylkesvegnettet, næringstransport og regionforstørring.

De samarbeidene kommunene ber om at innspillet fører til at det startes opp arbeid med reguleringsplaner for de involverte veistrekningene, med påfølgende detaljprosjektering og investeringer med sikte på gjennomføring av tiltak i samsvar med prioriteringene.

I tillegg til de prioriterte tiltakene har kommunene forslag til følgende tiltak på Fv 812 og Fv 813 for en gjennomføring senere i planperioden (uprioritert rekkefølge):

- Utbedring Beiarn øvre del alternativ 1, Fv 813
- Saltdalslia nedre del, tunnel Fv 812
- Bru Vesterli, Fv 812
- Bru Misvær sentrum, Fv 812

### *Øvrig innspill under fylkesveger:*

#### *Fylkeskommunal overtagelse av kommunal veg 34 fra Rv 77 til Skaiti*

Saltdal kommune ber om at Nordland fylkeskommune overtar eierskap og driftsansvar for denne vegstrekningen. Vegen er i dag en av de viktigste adkomstvegene til Junkerdal nasjonalpark, og det er en del fastboende familier i Skaiti. Det bør være et fylkeskommunalt ansvar å eie og drifte denne vegen.

### Kollektivtransport

- Saltdal kommune oppfordrer Nordland Fylkeskommune til å bidra aktivt og være en pådriver for å få en videre utvikling av Saltenpendelen som en del av det totale kollektivtilbudet, og at dette innarbeides også i handlingsprogrammet som tiltak. En utvikling av tilbudet er avhengig av flere investeringer, bl.a. bygging av nye krysningsspor og styringssystemet ERTMS. Saltenpendelen, som binder aksene Saltdal-Fauske-Bodø sammen, har vokst seg fram til å bli et viktig togtilbud for en velfungerende BAS-region.
- Det er behov for å utvikle togtilbudet videre gjennom etablering av flere togavganger i begge retninger, og derigjennom øke befolkningens bruk av tog på strekningen. Det må være et mål at man skal ha forutsigbare og faste avganger med jevne frekvenser. Saltdal ønsker spesielt at det etableres en togavgang som gir mulighet for arbeidspendling inn til Rognan fra Bodø/Fauske på morgenen, og videre flere avganger mellom Bodø og Saltdal mellom kl 1200-1600.
- Det bør etableres korrespondanse med buss fra Bodø jernbanestasjon til Bodø lufthavn. I dag er busstilbudet i Bodø generelt blitt svært bra, men det er ingen bussforbindelse på denne strekningen.

- Saltdal kommune ber om at det jobbes for å opprettes et nytt reisetilbud med buss mellom Bodø og Skållefteå/alternativt Luleå. Dette vil være det eneste reelle alternativ for kollektiv transport over riksgrensen.
- Saltdal kommune ber om at det etableres busslomme ved Rønningen på vestsiden av Fv 515 for av- og påstigning i forbindelse med Saltdal videregående skole.
- Saltdal kommune ønsker videre at det etableres bussforbindelse mellom Beiarn – Misvær – Rognan som gir mulighet for elever å reise til og fra Saltdal videregående skole.

#### Næringstransporter

For næringstransporter på fylkesveger vises til innspill under dette punktet.

Angående riksvegnettet oppfordrer Saltdal kommune fylkeskommunen til å arbeide aktivt for at prosjektet med utbedring av E6-strekningen Sørrelva-Borkamo blir med i NTP 2018-2029 og prioriteres for gjennomføres tidlig i perioden. Det er store samkjøringsgevinster med å starte opp dette prosjektet i en tidlig fase av arbeidet med bygging av Tjernfjelltunnelen.

#### Regionforstørring

For regionforstørring er bedring av kommunikasjoner helt avgjørende. For Saltdal kommunes del gjelder dette først og fremst kollektivtransport og utbedring av fylkesveger, og det vises til Saltdal kommunes innspill under disse områdene.

#### Sykling og gåing

- For å øke ytterligere fokus på aktiv transport bør den samlede potten med fylkeskommunalt tilskudd til trafikksikkerhetstiltak i kommunene økes. Dette vil være en inspirasjon for alle kommunene i Nordland og muliggjøre realisering av ellers vanskelig gjennomførbare kommunale tiltak.
- Saltdal kommune ber om at følgende gang/sykkelveger i Saltdal prioriteres for planlegging og senere gjennomføring:
  - Forlengelse av gang/sykkelvegen på Røkland langs Fv 516 fram til Røklandsenteret
  - Etablering av gang/sykkelveg langs Fv 515 fra Rønningen og til Nerauran (inkludert bru over jernbanen).
  - Vurdering av gang/sykkelveg langs Fv 515 fra Rognan til Halsmoen

### **Saksprotokoll i Formannskap - 29.11.2016**

#### **Behandling:**

Finn-Obert Bentsen foreslo:

Under kollektivtransport – 2. strekpunkt siste setning «arbeidspendling inn til Rognan/Røkland»

Rådmannens innstilling med Finn-Obert Bentsens forslag ble enstemmig vedtatt.

#### **Enstemmig vedtak:**

Saltdal kommune gir følgende innspill til handlingsprogram for Regional Transportplan Nordland 2018-2029:

#### Fylkesveger og fylkesvegferjesamband

Saltdal kommune ønsker følgende prioritering av tiltak på fylkesveger:

5. Tunnel Hogndalen - Bue med oppgradering Bue (Fv 812)
6. Saltdalslia - øvre del. Utbedring og ny vei (Fv 812)

7. Utbedring over Beiarfjell - nedre del (Fv 813)

8. Utbedring Tuv - Koddvåg (Fv 812)

Prioritering av tiltakene er et resultat av et samarbeidsprosjekt mellom kommunene Beiarn, Saltdal og Bodø der man har sett på nye vegløsninger på Fv 812 og Fv 813. For nærmere beskrivelse av tiltakene vises til prosjektrapporten, samt felles brev fra rådmennene i de tre kommunene. De foreslåtte tiltakene vil ha en god effekt både på generell bedring av fylkesvegnettet, næringstransport og regionforstørring.

De samarbeidene kommunene ber om at innspillet fører til at det startes opp arbeid med reguleringsplaner for de involverte veistrekningene, med påfølgende detaljprosjektering og investeringer med sikte på gjennomføring av tiltak i samsvar med prioriteringene.

I tillegg til de prioriterte tiltakene har kommunene forslag til følgende tiltak på Fv 812 og Fv 813 for en gjennomføring senere i planperioden (uprioritert rekkefølge):

- Utbedring Beiarn øvre del alternativ 1, Fv 813
- Saltdalslia nedre del, tunnel Fv 812
- Bru Vesterli, Fv 812
- Bru Misvær sentrum, Fv 812

*Øvrig innspill under fylkesveger:*

*Fylkeskommunal overtagelse av kommunal veg 34 fra Rv 77 til Skaiti*

Saltdal kommune ber om at Nordland fylkeskommune overtar eierskap og driftsansvar for denne vegstrekningen. Vegen er i dag en av de viktigste adkomstvegene til Junkerdal nasjonalpark, og det er en del fastboende familier i Skaiti. Det bør være et fylkeskommunalt ansvar å eie og drifte denne vegen.

Kollektivtransport

- Saltdal kommune oppfordrer Nordland Fylkeskommune til å bidra aktivt og være en pådriver for å få en videre utvikling av Saltenpendelen som en del av det totale kollektivtilbudet, og at dette innarbeides også i handlingsprogrammet som tiltak. En utvikling av tilbudet er avhengig av flere investeringer, bl.a. bygging av nye kryssingsspor og styringssystemet ERTMS. Saltenpendelen, som binder aksene Saltdal-Fauske-Bodø sammen, har vokst seg fram til å bli et viktig togtilbud for en velfungerende BAS-region.
- Det er behov for å utvikle togtilbudet videre gjennom etablering av flere togavganger i begge retninger, og derigjennom øke befolkningens bruk av tog på strekningen. Det må være et mål at man skal ha forutsigbare og faste avganger med jevne frekvenser. Saltdal ønsker spesielt at det etableres en togavgang som gir mulighet for arbeidspendling inn til Rognan/Røkland fra Bodø/Fauske på morgenen, og videre flere avganger mellom Bodø og Saltdal mellom kl 1200-1600.
- Det bør etableres korrespondanse med buss fra Bodø jernbanestasjon til Bodø lufthavn. I dag er busstilbudet i Bodø generelt blitt svært bra, men det er ingen bussforbindelse på denne strekningen.
- Saltdal kommune ber om at det jobbes for å opprettes et nytt reisetilbud med buss mellom Bodø og Skällefteå/alternativt Luleå. Dette vil være det eneste reelle alternativ for kollektiv transport over riksgrensen.
- Saltdal kommune ber om at det etableres busslomme ved Rønningen på vestsiden av Fv 515 for av- og påstigning i forbindelse med Saltdal videregående skole.
- Saltdal kommune ønsker videre at det etableres bussforbindelse mellom Beiarn – Misvær – Rognan som gir mulighet for elever å reise til og fra Saltdal videregående skole.

Næringstransporter

For næringstransporter på fylkesveger vises til innspill under dette punktet.

Angående riksvegnettet oppfordrer Saltdal kommune fylkeskommunen til å arbeide aktivt for at prosjektet med utbedring av E6-strekningen Sørelva-Borkamo blir med i NTP 2018-2029 og prioriteres for gjennomføres tidlig i perioden. Det er store samkjøringsgevinster med å starte opp dette prosjektet i en tidlig fase av arbeidet med bygging av Tjernfjelltunnelen.

#### Regionforstørring

For regionforstørring er bedring av kommunikasjoner helt avgjørende. For Saltdal kommunes del gjelder dette først og fremst kollektivtransport og utbedring av fylkesveger, og det vises til Saltdal kommunes innspill under disse områdene.

#### Sykling og gåing

- For å øke ytterligere fokus på aktiv transport bør den samlede potten med fylkeskommunalt tilskudd til trafiksikkerhetstiltak i kommunene økes. Dette vil være en inspirasjon for alle kommunene i Nordland og muliggjøre realisering av ellers vanskelig gjennomførbare kommunale tiltak.
- Saltdal kommune ber om at følgende gang/sykkelveger i Saltdal prioriteres for planlegging og senere gjennomføring:
  - Forlengelse av gang/sykkelvegen på Røklund langs Fv 516 fram til Røklund-senteret
  - Etablering av gang/sykkelveg langs Fv 515 fra Rønningen og til Nerauran (inkludert bru over jernbanen).
  - Vurdering av gang/sykkelveg langs Fv 515 fra Rognan til Halsmoen