

REGIONAL TRANSPORTPLAN NORDLAND

"Fra kyst til marked" - Handlingsprogram 2018 -2021



Vedtatt i fylkestinget i Nordalnd, sak 083/2617, juli 2017.

INNHALDSFORTEGNELSE

1. BAKGRUNN	4
1.1. Oppbygning	4
1.2. Tabellene	4
2. MILJØ OG UTSLIPP	5
3. REGIONFORSTØRRING	6
4. TRAFIKKSIKKERHET	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
5. GODSTRANSPORTER	10
Tabell - Næringstransporter	12
6. FYLKESVEGNETT OG FYLKESVEGFERJESAMBAND	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
7. GÅING OG SYKLING	27
Tabell - Gåing og sykling	28
8. KOLLEKTIVPLAN FOR NORDLAND	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 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 veitiltakene 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_x 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 vegeer. 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, godstransporter, 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. Dette vil 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 tilrettelagte buss- og båtforbindelser.

Mål for regionforstørring omfatter at flere skal bruke kollektiv transport, sykling eller gåing som foretrukket 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 trafikkulykker 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 skolebusser.
- 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 viltpåkørsler langs fylkets veier 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, trafikantertede 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 tra							
	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 ferjeproduksjon	Redusere utslippene fra transportsektoren og kollektivtransporten i Nordland	Arbeide for at kollektivtransport får en sentral plass i reiselivssatsningen i Nordland
Delmål "Det systematiske og organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet skal styrkes "								
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							
Delmål "Det skal satses mer på opplæring og holdningsskapende arbeid for alle trafikantgrupper "								
Bidra til holdningsskapende arbeid i Nordland	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							
Bidra til at MIND-senteret ved Bratten aktivitetspark blir et kompetansesenter for trafikksikkerhet og – opplæring i Nordland.	X							
Stimulere til pedagogiske tiltak for å sikre opplæring, synlighet og informasjon omkring Trafikksikkerhet til utsatte grupper.	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							

Transportplan Strategisk del - måloppnåelse														Øvrige viktige fagområder			
Næringstransporter						Regionforstørring		Gåing og sykling			Trafikksikkerhet			Klima og miljø			
9	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 godsfremføring	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	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	X	X					
									X	X	X	X					
									X	X	X	X					
									X	X	X	X					
									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 tra							
	Fylkesveg og ferjesamband			Kollektivtransport				
	1	2	3	4	5	6	7	8
Delmål "Det skal etableres flere fysiske anlegg som bedrer trafikksikkerheten."								
Arbeide for å bedre sikkerheten for myke trafikanter	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						
Stimulere til flere fysiske tiltak for å unngå / redusere skadeomfanget ved utforkjøring og møteulykker	X	X						
* Fartstilpasning, «tilgivende» sideterreng, gode sikthforhold og belysning	X	X						
Arbeide for å redusere antallet dyre påkjørsler	X	X						

5. 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.

Flaskehalser 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.

Ofofbanen via Sverige til Oslo sørger for utslippsfri transport til og fra Nord-Norge. Nordland fylkeskommune skal arbeide med å styrke korridoren over Narvik slik at enda mer fersk sjømat kan eksporteres med tog istedenfor vogntog fra landsdelen. Planleggingen og gjennomføringen av kryssningsspor/dobbeltspor på norsk side må fortsette.

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 nordnorske 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,

Transportplan Strategisk del - måloppnåelse											Øvrige viktige fagområder					
Næringstransporter						Region- forstørring		Gåing og sykling			Trafikksikkerhet			Klima og miljø		
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	

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 flaskehalsen på viktige fylkesvegstrekkninger.


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 transport 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 t						
	Fylkesveg og ferjesamband			Kollektivtransport			
 <h2 style="text-align: center;">Godstransporter</h2>	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 ferjeproduksjon	Redusere utslippene fra transportsektoren og kollektivtransporten i Nordland
Øke forutsigbarhet og fleksibilitet langs veg og vegsamband							
Fjerne flaskehals og bidra til «sømløse» transportløsninger.							
Kartlegge flaskehals på fylkesvegstrækninger med viktige næringstransporter		X					
Kartlegge mulige hvileplasser langs vegnettet for yrkessjåfører		X					
Etablere oversikt over ulike intermodale knutepunkt							
Tilpasse ferjekapasiteten til næringslivets behov.							
Etablere oversikter over ferjeavhengige næringstransporter							
Vurdere frekvens og kapasitet på fylkesvegferjesambandene							
Styrke det eksportrettede næringslivets konkurransevilkår bl.a. økt fokus på de grenseregionale transportsamarbeidene.							
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					
Nordland fylkeskommune vil arbeide aktivt for å utvikle den grønne transportkorridoren til og fra Nord-Norge over Narvik.							
Økt bruk av jernbanen ved godsframføring							
Bidra til bedre samhandling mellom aktørene langs jernbanene for å skape vekst i godsvolum og bedre retningsballansen.							
Kartlegge næringsaktiviteter med produkter som fraktes eller kan fraktes med jernbane.							
Styrke og støtte samarbeid mellom terminaleiere, samlastere, opreatører og øvrig transportnæring med sikte på å øke godstrafikken på bane.							
Tilrettelegge for flere typer næringstransporter på tog («industritog»)							
Styrke bruken av Ofotbanen som grønn eksportkorridor til og fra landsdelen.							
Økt bruk av sjøveien							
Sikre et fortsatt tjenlig godsrutetilbud langs kysten							
Konsolidere Kystgodsruta							
Kartlegge Hurtigruta sin betydning som befrakter for næringslivet							
Fortsatt være pådriver for nyetablering av «NordNorgelinja»							
Kartlegge og vurdere andre gods fartøy (eks. NorLines)							
Styrke flytilbudet for næringslivet							
Aktivt arbeid for opprettholdelse og styrking av FOT-rutetilbudet.							
Flyfrakt av sjømatprodukter fra NordNorge							
Redusere utslippene fra næringstransporter							
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.							

Transportplan Strategisk del - måloppnåelse							Øvrige viktige fagområder									
Mål		Næringstransporter					Regionforstørring		Gåing og sykling			Trafikksikkerhet		Klima og miljø		
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 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 trafikkantgrupper	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 prioriterte prosjekter med kostnader. Dette skal vurderes rullert 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 grunnerverv.

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. Fylkestinget 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.

Fylkestinget 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 handlingsprogrammet.

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 detaljprosjektert, 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 transportnettet 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 årsgjennomsnittlig 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 tunnellsikkerhetsforskriften. 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		Kommune	Tidligere prioriterte prosjekter	Forslag til nytt tiltak	Har vedtatt reguleringsplan	Planbehov	Totalkostnad 2017 kr	2018-2021 (2017 kr)	2022 - 2029 (2017 kr)	2030 ->
	Fylkesvegnett og fylkesvegferjesamband									
	R310 Strekningsvise prosjekt									
	Fv 82 Sortland - Risøyhamn, inkl. gang og sykkelveg. Delstrekning Holmen-Maurnes	Sortland/Andøy	x		x		110	25		
	Fv 835 Bru Engeløya	Steigen	x			R	289	177	112	
	Sum bundne prosjekt						399	202	112	
	Fv. 82 Sortland-Risøyhamn, resterende fire delstrekninger, inkl. gang og sykkel på to av delstrekningene	Sortland/Andøy	x		2017	BP	390		140	x
	Fv 834 Løpsmark - Myklebostad, inkl. gang og sykkelveg	Bodø	x		x	BP	125		125	
	Fv 901 Straume - Ramberg	Bø		x			8	8		
	Fv. 821 Frøskeland - Steinlandsfjord	Sortland/Øksnes	x			BP	33		33	
	Fv. 892 Skagen lufthavn	Hadsel	x			RP	28			
	Fv 17 Glombergan - Setvikdalen (del av mulig bompengesprosjekt)	Meløy	x		x	BP	79	0	79	
	Evt. andre bompengesprosjekt (eks. Meløy)			x		X	0	0	0	(x)
	Fv 834 Myklebostad - Kløkstad, inkl. gang og sykkelveg	Bodø	x		x	BP	114	0	114	
	Fv 17 Eidhaugen - Kilbøhamn, inkl. fortau	Rødøy	x		x	BP	206	0	0	x
	Fv 834 Valvikdalen - Festvåg, inkl. tunnel	Bodø	x		x	BP	300	0	0	x
	Fv 838 Skauvoll - Inndyr	Gildeskål	x			RP	81	0	81	
	Fv 12 Bustneslia	Rana	x			RP	250	0	0	x
	Fv 17 Røytvika - Liafjellet	Lurøy	x			RP	1000	0	0	x
	Fv 810 Fugleberget - Sund	Flakstad	x			RP	37	0	0	
	Fv 812 Tuv-Saltdalslia	Saltdal/Bodø								x
	Fv 813 Beiarfjellet nedre del	Beiarn								x
	Fv 821 Frøskelansfjellet	Øksnes								x
	Fv 828 Herøy / Dønna,	Herøy/Dønna								x
	Fv 911 «Nyjordvegen»	Bø								x
	Fv 81 Ulsvåg - Skutvik	Hamarøy								x
	Fv 530 Strømsnes - Valnesfjord helsesportssenter	Fauske								x

Regional transportplan Strategisk del - måloppnåelse															Øvrige viktige fagområder									
Fylkesveg og ferjesamband			Kollektivtransport						Næringstransporter						Regionforstørring		Gåing og sykling			Trafikk-sikkerhet			Klima og miljø	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	11	12	13	14	15	15	16	17	18	19	
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 ferjeproduksjon																								
Redusere utslippene fra transportsektoren og kollektivtransporten i Nordland																								
Arbeide for at kollektivtransport får en sentral plass i reiselivssatsingen i Nordland																								
Utforme buss-, båt- og ferje Universell																								
Øke forutsigbarhet og fleksibilitet langs veg og vegsamband																								
Økt bruk av jernbanen ved godsfremføring																								
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, kulturrinner, 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	x	x						x												x			
	x	x	x						x												x			
	x	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						
	Tyngre bruvedlikehold (ikke egen bev.kode pr i dag)							X
1	Fv 17 Helgelandsbrua	Alstahaug	x			25	25	
2	Fv 828 Hoholmen bru	Herøy	x			20		20
3	Fv 1 Vassås bru	Bindal	x			20		20
4	Fv 54 Brønnøysund bru	Brønnøy	x			20		20
5	Fv 17 Åselibrua	Bodø	x			20		20
6	Fv 828 Herøysund	Herøy	x			20		20
7	Fv 837 Kanstadstraumen bru	Lødingen	x			25		25
8	Fv 17 Sunnan bru	Bodø	x			20		20
9	Fv 17 Kjellingstraumen	Gildeskål	x			20		20
	Sum ikke bundne prosjekt					2841	33	737
	Totalt R310 Strekningsvise prosjekt					3240	235	849 X
	R320 MINDRE UTBEDRINGSTILTAK							
	Fv 12 Rundkjøring/kollektivpunkt Polarsirkelen vgs	Rana	x		BP	55	35	0
	Fv 815 Vest-Lofoten vgs	Vestvågøy	x		BP	13	8	0
	Sekkepost Utbedringer tunnel					660	220	440 X
	Sum bundne prosjekt					728	263	440
	Sekkepost Utbedringer bru					360	120	240 X
	Sekkepost Utbedringer mindre skredsikring					48	16	32 X
	Sekkepost Utbedringer uspesifisert					48	12	32 X
	Sum ikke bundne prosjekt					456	148	304
	Totalt R320 Mindre utbedringstiltak					1184	411	744 X
	R320 FERJELEIER							
	Fv 466 Meløysund ferjekai	Meløy	x		BP	27	19	0
	Fv 836 – Stokkvågen ny ferjebra	Lurøy	x		BP	22	0	22
	Fv 17 Oppstillingsplasser Holm	Bindal	x		RP	40	40	0
	Fv 146 Flytting av ferjekai i Mosjøen	Vefsn	x		RP	80	80	0
	Fv 868 – Ny ferjekai Digermulen	Vågan	x		(R	26	26	0
	Sum bundne prosjekt					195	165	22
	Fv 17 Nesna – oppstillingsplasser	Nesna	x		RP	30	0	30
	Fv 17 Tjøtta – oppstillingsplasser	Alstahaug	x		RP	40	0	40
	Fv 809 Bjørn – oppstillingsplasser	Dønna	x		RP	35	0	35
	Fv 421 Husøy ferjekai	Træna		x	BP	10	0	10
	Fv 423 Selvær ferjekai	Træna		x	BP	20	0	20
	Fv 17 Ågskardet ferjekai	Rødøy		x	BP	10	0	10
	Øvrige ferjeleier – oppstilling og service					120	40	80 X
	Sum ikke bundne prosjekt					265	40	225 X
	Totalt R320 Ferjeleier					460	205	247 X
	R320 Tunnelsikkerhetsforskriften							
1	Fv 820 Ryggedal	Bø				81	81	
2	Fv 822 Brokløysa	Sortland				73	73	
3	Fv 76 Tosen	Grane				88		88
4	Fv 830 Grønnlifjell	Fauske				84		X
5	Fv 830 Hårskolten	Fauske				73	0	X
6	Fv 830 Sjønståfjell	Fauske				85	0	X
7	Fv 830 Stokkviknakken	Fauske				23	0	X
8	Fv 17 Svartisen	Meløy				60	0	X
9	Fv 17 Fykan	Meløy				78	0	X
10	Fv 17 Glomfjord	Meløy				67	0	X
11	Fv 835 Steigen	Steigen				121	0	X
12	Fv 17 Sjøna	Rana				84	0	X

Regional transportplan Strategisk del - måloppnåelse															Øvrige viktige fagområder								
Fylkesveg og ferjesamband			Kollektivtransport						Næringstransporter					Regionforstørring		Gåing og sykling			Trafikk-sikkerhet			Klima og miljø	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	11	12	13	14	15	15	16	17	18	19
	x	x							x													x	
	x	x							x													x	
	x	x							x													x	
	x	x							x													x	
	x	x							x													x	
	x	x							x													x	
	x	x							x													x	
	x	x							x													x	
	x	x							x													x	
x	x		x					x								x		x			x		x
x	x	x														x		x			x		x
	x	x							x													x	
	x	x							x													x	
	x	x							x													x	
	x	x							x													x	
	x	x							x														
	x	x							x														
x		x	x		x			x	x													x	
	x	x	x		x			x	x						x							x	x
	x	x	(x)		x			(x)	x						x							(x)	
x		x	x		x			x	x													x	
x		x	x		x			x	x													x	
x		x	x		x			x	x													x	
x		x	x		x			x	x													x	
x		x	x		x			x	x													x	
x	x	x							x													x	
x	x	x							x													x	
x	x	x							x													x	
x	x	x							x													x	
x	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									
13	Fv 17 Sila	Rana						86	0		X
14	Fv 513 Svarven	Saltdal						34	0		X
15	Fv 17 Vethaugtunnelen	Bodø						6	0		X
16	Fv 813 Reinhornheia	Beiarn						21	0		X
17	Fv 17 Straumdal	Rødøy						97	0		X
18	Fv 17 Storvikskaret	Gildeskål						95	0		X
19	Fv 17 Vindvik	Gildeskål						39	0		X
20	Fv 17 Sundsfjord	Gildeskål						31	0		X
21	Fv 17 Hestneset	Bindal						17	0		X
22	Fv 78 Hjartås	Vefsn						34	0		X
Sum Sikkerhetsforskriften								1377	154	88	X
Tunneler som må vurderes ifht Sikkerhetsforskriften mtp særtrekk (>500 m/>300 ådt)											
23	Fv 514 Vassbotn	Saltdal						29	0	0	X
24	Fv 990 Uttakleiv	Vestvågøy						45	0	0	X
25	Fv 992 Undstad	Vestvågøy						33	0	0	X
26	Fv 475 Novik	Gildeskål						56	0	0	X
Sum uavklarte tunneler								163	0	0	X
Totalt R320 Tunnelsikkerhetsforskrift								1540	154	88	X
R330 TILRETTELEGGING FOR GÅENDE OG SYKLENDE (se også R310)											
	Fv 818 Gravdal – Balstad	Vestvågøy	x		x	BP		53	47	0	
	Fv 12 Båsmo – Lillealteren, gang og sykkelveg (parsell 1)	Rana	x		x	BP		39	29	0	
	Fv 881 Kryss Markveien – kryss Sævtjønneveien	Hadsel	x		x	BP		6	4	0	
	Fv 17 Halså	Meløy	x		x	BP		15	15	0	
Sum bundne prosjekt								113	95	0	
	Fv 817 Stamsund, fortau	Vestvågøy	x		x	BP		31	0	31	
	Fv 12 Båsmo - Lillealteren, gang og sykkelveg (parsell 2)	Rana	x		x	BP		39	0	39	
	Fv 81 Oppeid - Hamsunsenteret	Hamarøy	x			RP		16,5	0	17	
	Fv 809 Vågen - Nesset (S.sjøen)	Alstahaug		x		RP		14	0	14	
	Fv 17 Nesna tettsted	Nesna	x			RP		15	0	15	
	Fv 78 Søfting - Skaland	Vefsn		x		RP		20	0	20	
	Fv 17 Blåbærhaugen - Kleiva (S.sjøen)	Alstahaug		x		RP		90	0	90	
	Fv 662 Finnøyvegen	Hamarøy	x			RP		12	0	12	
	Fv 633 Leines – Helnessund	Steigen	x			RP		32	0	32	
	Fv 244 Kjerstad, Vefsn	Vefsn									x
Sum ikke bundne prosjekt								269,5	0	270	
Totalt R330 Tilrettelegging for gående og syklende								382,5	95	270	x
R335 BYPAKKE BODØ											
	Fv 834 Mælen rundkjøring	Bodø	x		x	BP		15	10	0	
	Fv 834 Rønvikkryss, rundkjøring	Bodø	x		x	BP		7	6	0	
	Fv 834 Nordstrandveien	Bodø	x			RP		60	60	0	
Sum bundne prosjekt								82	76	0	
	Evt. økt finansiering av Bypakke Bodø 1	Bodø						0	0	0	(X)
	Bypakke Bodø - trinn 2	Bodø		x		X		0	0	0	(X)
Sum ikke bundne prosjekt								0	0	0	
Totalt R335 Bypakke Bodø								82	76	0	(X)
R340/341 TRAFIKKSIKERHETSTILTAK											
	Fv 82 Sortland sentrum	Sortland	x			BP		13,3	12	0	
Sum bundne prosjekt								13,3	12	0	

Regional transportplan Strategisk del - måloppnåelse															Øvrige viktige fagområder								
Fylkesveg og ferjesamband			Kollektivtransport						Næringstransporter					Regionforstørring		Gåing og sykling			Trafikk-sikkerhet			Klima og miljø	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	11	12	13	14	15	15	16	17	18	19
x	x	x							x														
x	x	x							x														
x	x	x							x														
x	x	x							x														
x	x	x							x														
x	x	x							x														
x	x	x							x														
x	x	x							x														
x	x	x							x														
x	x	x							x														
x	x	x							x														
x	x	x							x														
x	x	x							x														
x	x	x	x					x	x							x	x				x	x	
x	x	x	x					x	x							x	x				x	x	
x	x	x	x					x	x							x	x				x	x	
x	x	x							x							x	x				x	x	
x	x	x	x					x	x							x	x				x	x	
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								
	Sekkepost Trafikksikkerhetstiltak (inspeksjoner, punktvisse, busslommer/ leskur, uspesifiserte)						214	70	144	X
	Totalt R340/341 Trafikksikkerhetstiltak						227,3	82	144	X
	R350 Miljø og service									
	Sekkepost: Støytiltak, vanndirektiv, estetisk opprydding, rasteplasser						82	26	56	X
	Totalt R350 Miljø og service						82	26	56	X
	R390 UTBEDRING GRUSVEG									
1	Asfaltpakke Vestvågøy – fv. 832, fv. 843, fv. 991. Betinging nedklassifisering av fv. 995	Vestvågøy	x			RP	45		45	
2	Fv 133 Tjøtta – Svines	Alstahaug	x			RP	28	28		
	Fv 139 Gårdsvik – Nyhus	Alstahaug	x			RP	24	0	24	
	Fv 252 Baåga – kryss E6 Forsmo	Vefsn	x			RP	33	0	33	
	Fv 351 Øverdalsvegen	Rana		x		RP	45	0	45	
	Fv 355 Langvatnet	Rana		x		RP	42	0	42	
	Totalt R390 utbedring grusveg						217	28	189	(X)
	Totalt alle bevilgninger						7414,8	1312	2587	X
	Skredsikring – statlige øremerkede tilskudd									
	Fv 17 Liafjell - Olvikvatnet	Lurøy	X		X		623	367	0	
	Sum bundne prosjekt						623	367	0	
1	Fv 17 Kilvika (rassikring)	Meløy	X	X	X	BP	91	91		
2	Fv 571 Flågan, Tårnvik (Isnett, fanggjerd og støtteforbygninger)	Bodø				X	70	70		
3	Fv 976 Røyken (tunnel)	Andøy				RP	245	100	145	
4	Fv 807 Bottelvika (tunnel, utlagt veg, fagvoll)	Flakstad				RP	215	0	215	
5	Fv 818 Ballstadura (varslingsanlegg)	Vestvågøy					5	5		
6	Fv 17 Setvikdalen (varslingsanlegg)	Meløy					5	5		
7	Fv 452 Storrøna (skredoverbygg og fangvoll)	Meløy				RP	130		130	
8	Fv 353 Storbekken – Aven, tre punkter (isnett, fangvoll og –grøft)	Rana				RP	10	10		
9	Fv 837 Høgfjord (varslingsanlegg)	Lødingen					10	10		
10	Fv 17 Skaugvollalen (isnett, fanggrøft, –voll og rasfanggjerd)	Gildeskål				X	30		30	
11	Fv 816 Presten (varslingsanlegg og rasfanggjerd)	Vågan					40		40	
12	Fv 633 Smådalen I, II og III (stikkrenner, fangdam og fangvoll)	Steigen				RP	5		5	
13	Fv 822 Fiskfjord (voll og skredoverbygg)	Sortland				RP	180			X
	Sum ikke bundne prosjekter						1036	291	565	
	Øvrige tiltak jfr. Skredsikringsrapporten 2015 (Høy, Middels)									X
	Totalt skredsikring						1659	658	565	X

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	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	11	12	13	14	15	15	16	17	18	19
x			x					x													x		
x																					x		x
	x	x																			x		x
	x	x																			x		x
	x	x																			x		x
	x	x																			x		x
	x	x																			x		x
x	x	x							x												x		
x	x	x							x												x		
x	x	x							x												x		
x	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 kostnadskrevende 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 sykkelturisme. Dette vil kunne styrkes i årene fremover, gjennom samarbeid med kommuner og private aktører.

	Regional						
	Fylkesveg og ferjesamband			Kollektivtransport			
	1	2	3	4	5	6	7
							
Gåing og sykling							
Det skal bygges flere og gode fysiske anlegg i Nordland							
Godt tilrettelagte anlegg							
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					
God drift og av sykkelanlegg							
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					
Det skal etableres ett bilfritt sentrum i en av Nordland 10 utvalgte byer							
Gjennomføre prosjektet "Bilfritt sentrum i en by"	X	X			X		X
Komme tidlig inn i kommunenes areal- og reguleringsplanarbeid for å sikre sykling og gåing sine interesser							
Gi faglig gode vurderte innspill om sykling og gåing ved oppstart av kommunenes kommuneplanarbeid	X	X					X
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

transportplan Strategisk del - måloppnåelse												Øvrige viktige fagområder					
Kort		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 godsframføring							X		X	X	X	X		X	X	X	
Økt bruk av sjøveien							X		X	X	X	X		X	X	X	
Styrke flytiludet for næringslivet							X		X	X	X			X	X	X	
Redusere utslippene fra næringstransporter							X		X	X	X			X	X	X	
Økt klimavennlig dagpendling innenfor Bo- og Arbeidsmarkedsregionene							X		X	X	X			X	X	X	
Reduksjon i reisetiden mellom regionsentre og omlandet							X		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 feltet 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	X	
Det skal satses mer på opplæring og holdningsskapende arbeid for alle trafikkantgrupper									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						
	Fylkesveg og ferjesamband			Kollektivtransport			
	1	2	3	4	5	6	7
Videreutvikling av kommunikasjon og opplæring åttfeltet sykling og gåing							
Sykel- og gåvennlig arealbruk i kommunene							
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
Bedre samhandling mellom offentlige aktører							
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
Det skal være enkelt og sikkert og bruke sykkel i alle fylkets byer og tettsteder							
Det skal gjennomføres spørreundersøkelser og datainnsamlinger omkring temaet sykling og gåing i Nordland, med sikte på aktiv bruk i planlegging							
Utføre spørreundersøkelser omkring tilrettelegging for gåing og sykkel og drift og vedlikehold							
Arbeide for gjennomføring av Reisevaneundersøkelse i utvalgte byer/tettsteder							
Utvikle sykkelbasert turisme							
Videreutvikle sykkelprosjektene Nordland fylkeskommune deltar i							
Fortsatt være en naturlig samarbeidpart med Arctic Race of Norway							
Støtte tiltak innenfor sykkelturisme med eksisterende fylkeskommunale virkemidler							
Arbeide for sykkelvarsling i tunneller langs nasjonale og regionale sykkelruter i fylket							

transportplan Strategisk del - måloppnåelse													Øvrige viktige fagområder				
ort		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 belønningssmidler 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
- Samarbeide med Troms om regionruter Narvik/Evenes og midtre Hålogaland – området.

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 markeder der kollektivtrafikken har gode forutsetninger for å ta markedsandeler fra bil. Tiltak:

- Etablere effektive kollektivløsninger ved å se skole- og distriktlinjer 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 togjenester 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
- Følge opp etablert prosjekt om kollektivtransport Bodø – Indre Salten

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

Evaluerer og utvikler 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 ferjeproduksjonen

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. Skoleskysst 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 ferje. 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 ferje

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 transport							
	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 ferjeproduksjon	Redusere utslippene fra transportsektoren og kollektivtransporten i Nordland	Arbeide for at kollektivtransport får en sentral plass i reiselivssatsingen i Nordland
Kollektivtransport								
Delmål "Tilrettelegging med sikte på å øke bruken av kollektivtilbudene"								
Gjøre det lettere å finne, bestille og kjøpe billett på nye plattformer med større samordning								
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				
Videreutvikle bybusstilbudene hvor dette har passasjergrunnlag som Narvik, Bodø, og Mo i Rana.								
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				
Videreutvikle og effektivisere regionruter								
Innføre sanntidsinformasjon også på regionruter				X				
Satsing på gjennomgående, raske og effektive regionlinjer				X				
Kartlegge, utvikle og implementere nav/knutepunkt knyttet til regionrutene				X				
Samarbeide med Troms om regionruter i Narvik/Evenes- og Midtre Hålogaland -området				X				
Videreutvikle kollektivtrafikken i distriktene i lys av bosetting skole og regionstruktur								
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				
Skoleskyssen skal tilpasses skolestrukturen og elevenes mobilitet								

ortplan 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		
Utforme buss-, båt- og ferje Universelt	Øke forutsigbarhet og fleksibilitet langs veg og vogsamband	Økt bruk av jernbanen ved godsfremføring	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	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	X		
						X	X							X	X		
						X	X							X	X		
						X	X							X	X		
						X	X							X	X		
						X	X							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 transport							
	Fylkesveg og ferjesamband			Kollektivtransport				
	1	2	3	4	5	6	7	8
Samarbeide med kommunene om skolens start- og sluttidspunkt for å optimalisere bruken av materiell og redusere kostnaden til skoleskys				X				
Fokus på sykling og gange ved å etablere oppsamlingsplasser for skoleskys.				X				
Tidlig involvering i planprosesser om skolestruktur i kommunene.				X				
Tilrettelegge for transport av elever med særskilte behov				X				
Påvirke til at skoleskys og kollektivløsninger hensyntas ved lokalisering og bygging av videregående skoler				X				
I samarbeid med kommuner utvikle flere lokale kollektivplaner når forutsetningene er tilstede								
Veiledning av kommuner som ønsker å utvikle kollektivløsninger.				X				
Synliggjøre miljøeffekter av nye kollektivløsninger				X				
Delmål "Skape nye reisemuligheter og sikre bedre korrespondanse"								
Styrke dialogen mellom transportaktørene om korrespondanse og sammenhengende reiser.								
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			
Følge opp etablert prosjekt om kollektivtransport Bodø - Indre Salten					X			
Komme tidlig inn i kommunenes areal- og reguleringsplanarbeid for å sikre kollektivtransportens interesser.								
Tidlig involvering i planprosesser om skolestruktur i kommunene.					X			
Styrke tversektorielt samarbeid internt i Nordland fylkeskommune					X			
Øke innsatsen for å ivareta kollektivtrafikkens 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			
Være tidlig ute med å etablere kollektivtilbud i nye områder for bolig, næring og service.								
Bidra i kommunale planprosesser med kunnskap om sammenhengen mellom areal og transportplanlegging					X			
Evaluerer og utvikler rutetilbudet sammen med operatørene og brukerne.								
Stimulere operatørene oppdrag til å bidra til produktutvikling					X			
Gjennomføre brukerundersøkelser ved behov					X			
Forbedre korrespondanse mellom transportmidlene					X			
Bedre samordning på tvers av fylkesgrensene								
Samarbeid på plannivå og mht. rutetilbud med Troms og Trøndelag					X			
Delmål "Optimalisere buss-, båt- og ferjeproduksjonen"								
Bruke passasjerstatistikk aktivt i ruteplanleggingen								
Dokumentere endringsforslag med passasjertall og andre data						X		
Viderereutvikle statistikkverktøy						X		
Unngå parallelle tilbud								
Styrke samhandling mellom ferje, båt og buss						X		
Tilpasse materiell etter behov								
Evaluerer produksjon og kapasitet ved utlysning av anbud.						X		
Optimalisere vogn- og fartøysbehov						X		
Delmål "Redusere utslippene fra transportsektoren og kollektivtransporten i Nordland"								
Øke kollektivandelene								
Tilpasse produksjon til markedsgrunnlaget							X	
Arbeide for trafikkreduserende tiltak i byområder							X	
Påvirke til bedre rammebetingelser for kollektivtrafikken							X	

Kollektivtransport	Regional transport							
	Fylkesveg og ferjesamband			Kollektivtransport				
	1	2	3	4	5	6	7	8
Aktiv bruk av nye, strenge miljøkrav ved innkjøp av kollektivtjenester								
Sette til enhver tid strengeste krav til miljø ved anskaffelse av nytt bussmaterieell							X	
Kartlegge og utnytte støtteordninger (ENOVA o.a.)							X	
Oppgradere ferjeflåten og oppfylle nasjonale og regionale miljømål blant annet ved å bruke miljøkrav aktivt i nye lengre anbud								
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	
Delmål "Arbeide for at kollektivtransport får en sentral plass i reiselivssatsingen i Nordland"								
Utvikle tydelige reiselivsprodukter innen kollektivtransporten								
Benytte reiselivsaktørenes salgskanaler								X
Etablere minst ett billettprodukt rettet inn mot reiselivet.								X
Vurdere Nord-Norsk samarbeid om reiselivssatsing på kollektivfeltet								X
Etablere samarbeid med sentrale reiselivsaktører								
Initiere en reiselivssatsing for samferdselssektoren								X
Delmål "Utforme buss-, båt og ferje universelt"								
Styrke brukermedvirkningen knyttet til universell utforming								
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

ortplan Strategisk del - måloppnåelse											Øvrige viktige fagområder				
Næringstransporter						Region- forstørring		Gåing og sykling			Trafikksikkerhet			Klima og miljø	
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															

