

## Utskrift fra møteprotokoll

**Møte i:** Arbeidsutvalget

**Dato:** 15. april 2016

---

**Sak:** AU-sak 23/16

**Høringsuttalelse til Nordland fylkeskommune på grunnlagsdokumentet for Nasjonal transportplan 2018 - 2029**

---

### **Enstemmig vedtak:**

Salten Regionråd viser til transportetatenes grunnlagsdokument til ny Nasjonal Transportplan 2018-2029, og ønsker å komme med følgende høringsinnspill:

### **Vurdering av transportetatenes grunnlagsdokument til NTP 2018 - 2029:**

#### **E6 Megården – Mørsvikbotn:**

Vi ser med tilfredshet at prosjektet ny E6 Megården – Mørsvikbotn ligger inne i grunnlagsdokumentet Nasjonal transportplan 2018 -2029. Dette er et prosjekt som er viktig ikke bare for Salten og Nord-Norge, men for hele landet. Vi ser at prosjektet er prioritert tatt med i NTP 2018 -2029 innenfor både lav, middels og høy ramme – noe som er svært gledelig.

I forhold til valg av konsept og presentasjon av samferdselsdepartementets beslutning, merker vi oss at politisk ledelse i departementet har signalisert at dette er et viktig prosjekt å få gjennomført.

Vi ser imidlertid med bekymring på at fagetatene i grunnlagsdokumentet ikke har prioritert oppstart av prosjektet før i 2024.

Dagens tunneler oppfyller ikke, verken dagens nasjonale krav, eller EUs krav til sikkerhet i forhold til tunneler. Det er krav om fullverdig sikkerhetsutrustning innen 2019. Statens vegvesen har gjennom prosessen med konseptvalgutredning Fauske- Mørsvikbotn tilrådd at det bygges ny trase (konsept 3 med bru over Leirfjorden). Denne tilrådommen har kommunene, Salten Regionråd og Nordland fylkeskommune sluttet seg til. Samferdselsdepartementet har i valg av konsept besluttet at det er denne traseen en skal brukes i realisering av ny E6 gjennom Sørfold.

Strekningen har i dag store utfordringer i forhold stigninger og kurvatur. Ca. 5 km av veien har stigning på 8 %. Av de 16 tunnelene er det 10 tunneler som ikke tilfredsstiller dagens veinorm i forhold til kurvatur og/eller stigninger.

Dersom en skulle få en hendelse i en av tunnelene har en kun omkjøringsmuligheter via Lofoten eller Sveige (anslått til 11 timers omkjøring). For landsdelen vil dette ha dramatiske negative konsekvenser for reisende og næringsliv. I forhold til å binde sammen landet vil en slik situasjon, der E6 er stengt over lang tid skape en uholdbar situasjon, og for Sørfold og nabokommunene en uholdbar hverdag. Vi viser til «brunostbrannen» på RV nr.827 i Brattli-tunnelen i Tysfjord, der det tok 22 måneder å få utbedret skadene.

**Ut fra en vurdering i forhold til trafikkfare, framkommelighet og sårbarhet for lokal-samfunn i Salten og landsdelen ber vi om at realisering av ny E6 gjennom Sørfold realiseres snarest og med oppstart i 2018, slik at en når målet om ferdigstilling i 2025.**

### Øvrige satsinger:

Salten Regionråd registrerer også med tilfredshet at Bypakke Bodø på RV 80 er foreslått ferdigstillet i planperioden. I høy ramme foreslår transportetatene at RV 80 Vestmyra – Klungset i Fauske bygges ut. Fra basis ramme vil transportetatene prioritere utbedring av Kråkmofjellet sør. For jernbane vil etatene fra middels ramme bygge to kryssingsspor på Nordlandsbanen (etter alt og dømme Otteråga og Sukkertoppen) og utbedre strekningen Mo – Ørtfjell til 60 tonns aksellast. ERTMS – styringssystemet/signalanlegget for tog skal også bygges ut på Nordlandsbanen i første del av perioden for NTP. Transportetatene anbefaler også å jobbe videre med planene for en ny flyplass i Bodø, noe Salten Regionråd understreker viktigheten av.

### Skredsikring på riks- og fylkesvei:

Salten Regionråd registrerer at det er foreslått avsatt i middels og høy ramme 9,8 milliarder kroner til skredsikringstiltak på fylkesveiene i Norge – på nivå med prioriteringen i NTP 2014 – 2024 – i de andre rammene er beløpet hhv. 5,5 og 7,1 milliarder kroner. Til riksveier er det til sammenlikning avsatt 10,7 milliarder kroner i basisrammen og i middels og høy ramme foreslås 13,3 milliarder kroner. Med bakgrunn i at det er langt flere km fylkesvei enn riksvei og at standarden og sikkerheten er dårligere og dermed også behovet for utbedringstiltak mot ras/skred jevnt over er større på fylkesvei enn på riksvei i Norge, finner Salten Regionråd det underlig at det er riksveiene som skal begunstiges med størst bevilgninger. **Salten Regionråd ber derfor Nordland Fylkeskommune arbeide for at beløpene som settes av til skredsikring av fylkesveier styrkes betydelig utover foreslåtte rammer i grunnlagsdokumentet til NTP.**

### Prosjekter som ikke er tatt med:

#### E 6:

Salten Regionråd ser med bekymring på og mener det er sterkt beklagelig at prosjektet E6 Sørrelva – Borkamo ikke er prioritert for gjennomføring i planperioden. Dette til tross for at denne strekningen er med i eksisterende NTP 2014 – 2023, hvor prosjektet ses i sammenheng med utbyggingen av tunnel gjennom Tjernfjellet. Som kjent er denne tunnelen nå under bygging uten at det er bevilget penger til å utbedre strekningen på E6 samtidig. Heller ikke prosjektet på E6 med tunnel gjennom Ulvsvågskaret er med i planperioden 2018 – 2029 – til tross for at dette prosjektet lenge har vært forberedt og varslet gjennom inneværende og tidligere NTP-er og nå er ferdig prosjektert av Statens vegvesen og klart til gjennomføring. **Disse to prosjektene (E6 Sørrelva – Borkamo og E6 Ulvsvågskaret) er av vesens betydning at blir gjennomført og Salten Regionråd vil anmode Nordland fylkeskommune om å jobbe målrettet for at så skal skje slik at prosjektene kommer inn igjen på prioriteringslisten i NTP. Begge vegprosjektene er av stor betydning for at næringslivet skal ha konkurransedyktige rammebetingelser ift. frakt av gods, både når det gjelder god fremkommelighet og trafikksikkerhet.**

Salten Regionråd etterlyser også nærmere informasjon i NTP-dokumentet om framdriftsplaner for å legge E6 utenom Fauske sentrum, ny trasé ved Setså jernbaneundergang samt evt. ny trasé videre til Fauske og planer for øvrige utbedringstiltak som er skissert i KVVU Mørsvikbotn – Ballangen i dokumentet fra transportetatene. **Dette er alle tiltak som vi mener bør nevnes i NTP-sammenheng for på sikt å kunne sikre at E6 får en sammenhengende og god standard.**

#### RV 80:

Salten Regionråd finner det sterkt beklagelig at transportetatene ikke har funnet rom til å kunne ferdigstille utbedringstiltakene som var vedtatt i forbindelse med Veipakke Salten på RV 80 (Kistrand – Sagelva) og (Naurstadhøgda – Thallekrysset). **Salten Regionråd anmo-**

## **der Nordland Fylkeskommune om å prioritere også utbedring av RV 80 – Nord-Norges sterkeste trafikkerte riksveg.**

### **Jernbane:**

**Heller ikke behovet for tre kryssningsspor på Nordlandsbanens nordre del (Saltenpendelen) er tatt med i transportetatens grunnlagsdokument og Regionrådet anmoder om at NFK prioriterer å få dette med. Prosjektet er viktig om det skal bli mulig å styrke Saltenpendelen ytterligere og tillate hyppigere avganger samt enkeltavganger til Rømland.** Saltens Regionråd savner også en mer konkret satsing på vedlikehold og oppgradering av hele Nordlandsbanen i grunnlagsdokumentet til NTP. Godsaktørene på Nordlandsbanen etterlyser elektrifisering, likevel er også dette temaet skutt ut i tid og det skapes usikkerhet rundt om det i det hele tatt blir å skje.

Derimot viser man på side 142 i dokumentet til en utredning som anbefaler å legge ned lokaltog i Salten og heller erstatte dette med buss og taxi ut i fra en samfunnsøkonomisk vurdering.

Salten Regionråd vil her påpeke at et busstilbud på samme strekning vil måtte benytte RV 80, en av landets mest trafikkerte veier med periodevis kapasitetsproblemer og en ÅDT på mer enn 28.000 kjøretøy på de mest belastede strekninger. I tillegg er vi av den oppfatning at publikum velger kollektivløsninger dersom disse gir komfort, fleksibilitet og forutsigbarhet. Et busstilbud vil ikke kunne konkurrere med et togtilbud på noen av disse kvalitetene. Aksens Bodø, Fauske og Saltdal er i vekst og en betydelig del av denne veksten finner sted i områder som Saltenpendelen betjener. **Salten Regionråd mener en erstatning av Saltenpendelen med buss vil innebære et kvalitativt betydelig dårligere tilbud for befolkningen i området samt i praksis innebære en flytting av publikum over fra kollektivtrafikk til personbil.**

### **Havn/farled:**

Salten Regionråd savner fokus i grunnlagsdokumentet for NTP på behovet for å re-etablere Nord-Norgelinja som en forlengelse av Nordlandsbanen for godstransporten nordover. Videre registrerer vi at det heller ikke funnet midler til å utbedre farleden Bognes – Lødingen. Dette er farleden til Nord-Norges sterkeste trafikkerte fergesamband. Saltens Regionråd mener det er uheldig at tiltaket ikke prioriteres gjennomført dersom dette ellers anses for å være nødvendig for å sikre en trygg og effektiv fremføring av fergene i sambandet.

### **Bodø lufthavn:**

Til sist vil Saltens Regionråd fremheve viktigheten av å flytte Bodø Lufthavn om lag to kilometer mot sørvest og støtter anbefalingen fra transportetatene og Avinor om å jobbe videre med disse planene. Bodø Lufthavn er Norges sjette største lufthavn og et svært viktig transportknutepunkt som binder Nordland sammen med resten av landet og verden.

### **Bymiljøavtaler:**

Bodø er en by i vekst og har mange trafikale utfordringer som det er behov for å løse. Blant annet er det behov for å kunne finansiere etablering av sykkelekspressveier og ordninger som kan få opp bruken av kollektivtrafikk og redusere biltrafikken. Derfor er det sterkt ønskelig at Bodø kommune innlemmes i ordningen med bymiljøavtaler på lik linje med Tromsø.

### **Utfordringer framover:**

Salten Regionråd vil også peke på de planene som nå foreligger nasjonalt for en betydelig økning – inntil en sjudobling av oppdrettsproduksjonen fram mot 2050 i Nordland. Dette vil få stor innvirkning på behovet for en bedre og mer robust infrastruktur med betydelig økt transportkapasitet både på vei, jernbane og via en ny og moderne Bodø lufthavn.