

Hvilke muligheter gir ny E6 gjennom Sørfold dette for godstransporten? utfordringer for Fauske Godsterminal.

John Kenneth Selven – 11.04.16

Kort om PostNord

postnord

- Tilbyr kommunikasjons- og logistikk-løsninger til, fra og i Norden.
- Omsetter for SEK 40 milliarder og har 40.000 medarbeidere
- Leverer ca 11 millioner brev, 400 000 pakker og 11 000 paller daglig
- PostNord AB eies av den danske (40 %) og den svenske stat (60 %)

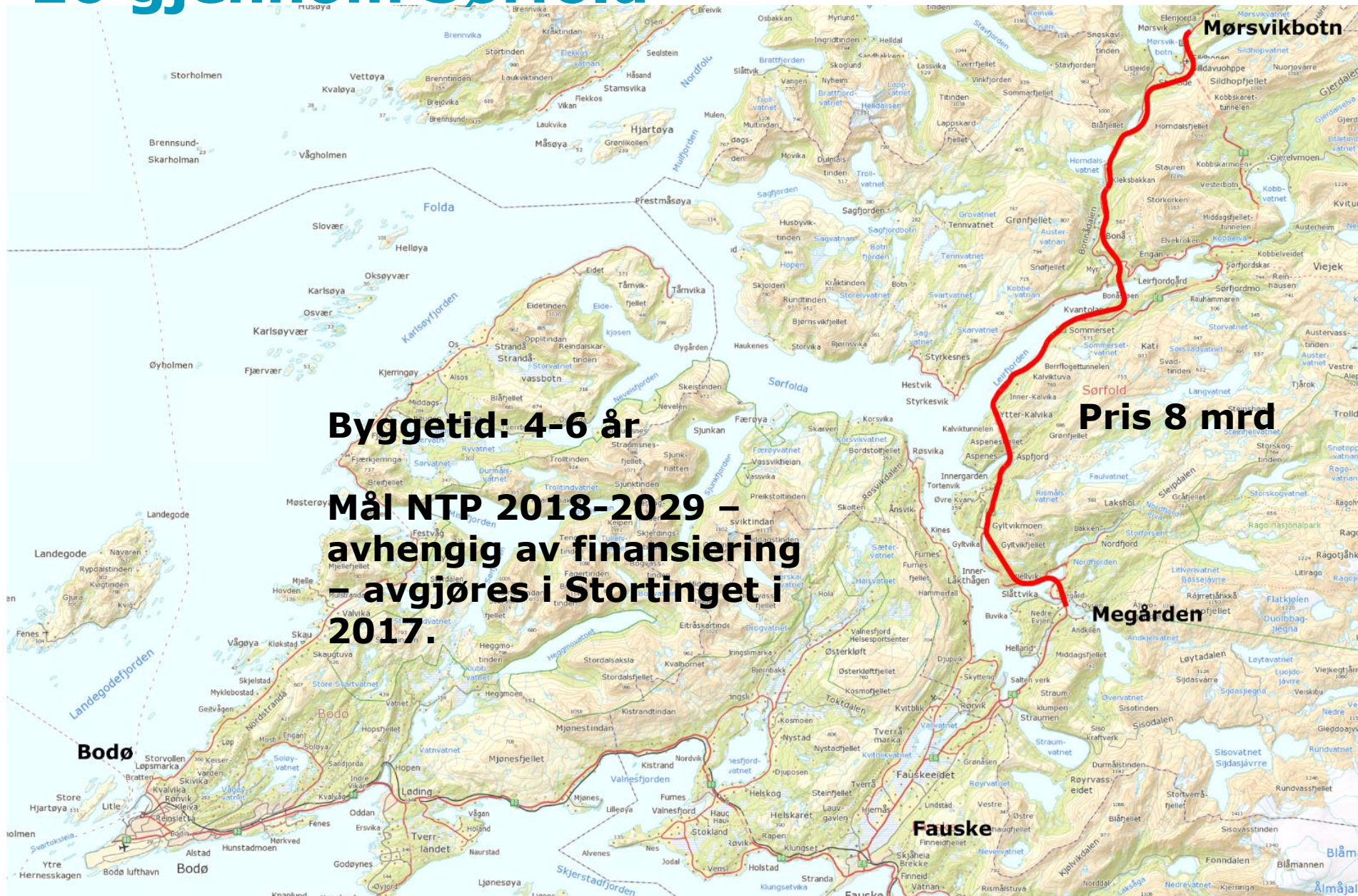


postnord =



Ny E6 gjennom Sørfold

postnord



Byggetid: 4-6 år

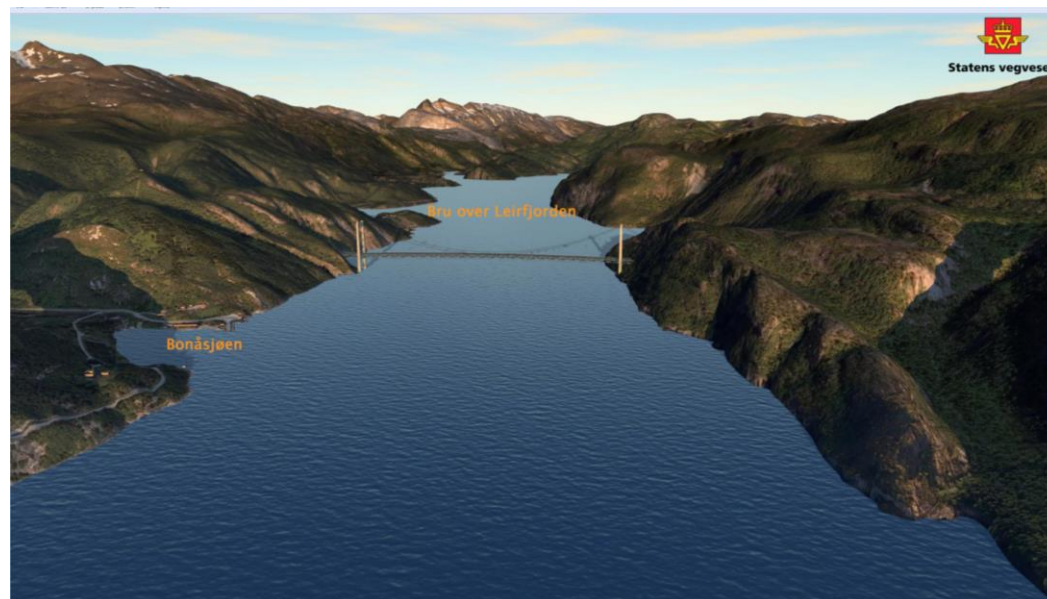
Pris 8 mrd

**Mål NTP 2018-2029 –
avhengig av finansiering
avgjøres i Stortinget i
2017.**



Statens vegvesen

De 16 tunnelene som ligger på strekningen Megården-Mørsvikbotn i dag oppfyller ikke de nye sikkerhetskravene. I tillegg er tunnelene smale, og det er mange stigninger på vegstrekningen. Det planlegges **ny E6 gjennom Sørfold med bru over Leirfjorden og helt nye tunneler.**



I dag: 1 time og 3 min – 76 km

Vi kutter: - inntil 25 min
 - 11 km

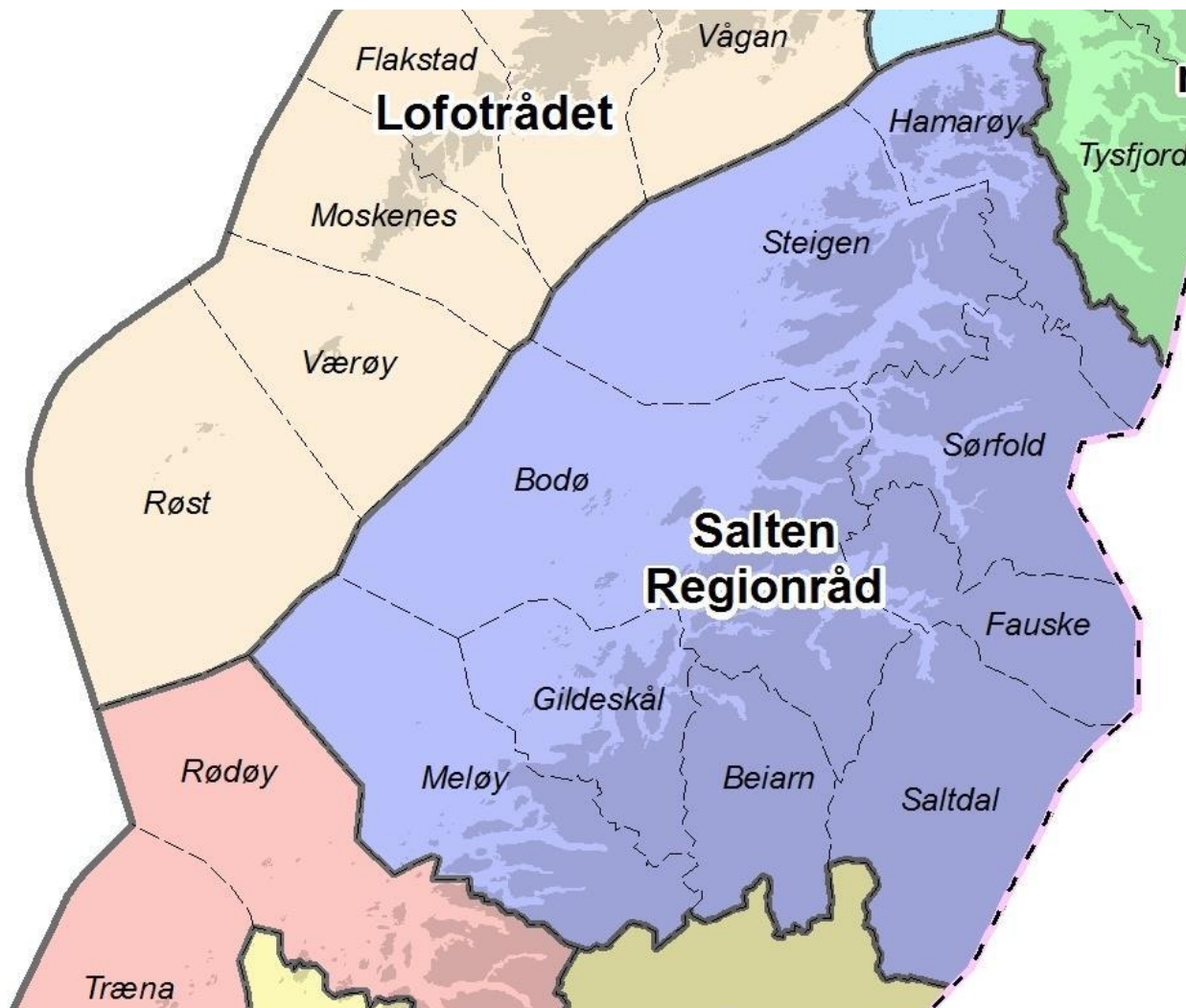
Ny E6: 38 min – 65 km

Ny E6 gjennom Sørfold = BRA

- I dag er veien nordover svært vanskelig for tungtrafikken – spesielt på vinteren – aktørene har forsøkt å unngå denne veien.
- Dette gir Fauske en fordel når det gjelder overgangen bane/bil – og forsterker Fauske som en del av Nord/Sør-aksen logistikkmessig
- Fauske kommune sammen med jernbaneaktørene må legge til rette for at omlasting mellom bane/bil blir problemfritt. (Bli best)



Salten - En foretrukket logistikkregion?



Da må regionen
jobbe sammen og
forstå behovene til
aktørene

Vi har som mål å være:

postnord



Best på
service og
kvalitet

Mest
effektive

Mest
tilgjengelig

Paris-avtalen: Norge har forpliktet seg til 40 % reduksjon av klima utslippene innen år 2030. Transportnæringen må bidra her.

Vår misjon

Med PostNord når man rett person til rett tid – sikkert og effektivt.

Vår visjon

PostNord leverer kommunikasjons- og logistikk-løsninger i verdensklasse til tilfredse kunder.

Våre verdier



Tilgjengelig



Forretningspartner



Pålitelig



Bærekraftig

Ny E6 gjennom Sørfold må i tillegg bidra til:

- Bruk av modulvogntog
- 3 trailere blir til 2 trailere
- Miljøeffekt med nye motorer samt færre vogntog
- Kostnadseffekt
- Gjør strekningen Fauske – nordover mer fordelaktig



Nordlandsbanen må elektrifiseres

- I kombinasjon med modulvogntog så vil elektrifisering av Nordlandsbanen gi stor miljøeffekt.



Nyheter

Jernbanen

Sikkerhet

Prosjekter

Forside > Nyheter > Nyhetsarkiv > 2015 > Anbefaler elektrifisering av Røros- og Solørbanen



- > Trafikkmeldinger
- > Planlagt arbeid på jernbanen
- > Mitt tog - punktlighet
- > Punktlighetskart
- > Se punktlighetstall og tiltak
- > Jernbanemagasinet

> Nyhetsarkiv

- > 2016
- > **2015**
- > 2014

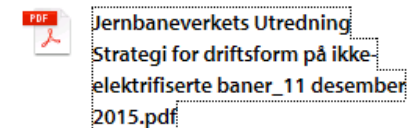
Anbefaler elektrifisering av Røros- og Solørbanen

Elektrifisering av Røros- og Solørbanen bør umiddelbart vurderes i det aktuelle arbeidet med godsstrategi for Jernbaneverket. Elektrifisering av Nordlandsbanen og Raumabanen anbefales vurdert i samband med neste rullering av NTP.

Dette er anbefalingene i en utredning om de banestrekningene som ikke har elektrisk drift.

Skriv ut

Last ned dokumenter



Jernbaneverkets Utredning
Strategi for driftsform på ikke-
elektrifiserte baner_11 desember
2015.pdf



Alternative driftsformer
Kunnskapsgrunnlag SINTEF.pdf

Bane / båt må realiseres

- Kystlinjen fra Bodø til Harstad / Tromsø må etableres
- PostNord savner en rutegående godsått som kan avlaste veiene nordover.
- Kombinasjonen Bodø/Bått og Fauske/bil – begge knyttet til Nordlandsbanen er unik. Gir logistikkaktørene flere valgmuligheter.
- Styrker Salten som logistikkregion vesentlig



Mer gods på båt:

- Ambisjon om å overføre 0,8 mill tonn fra veg til båt.

NTP

Kryssingsspor på Nordlandsbanen

- Tog som ankommer Bodø må kunne ha med nok containere til å fylle en båt.
- Aktørene er i tvil om dette er tilfelle nå.
- Det vil i så tilfelle vanskeliggjøre en god båtløsning Nordover



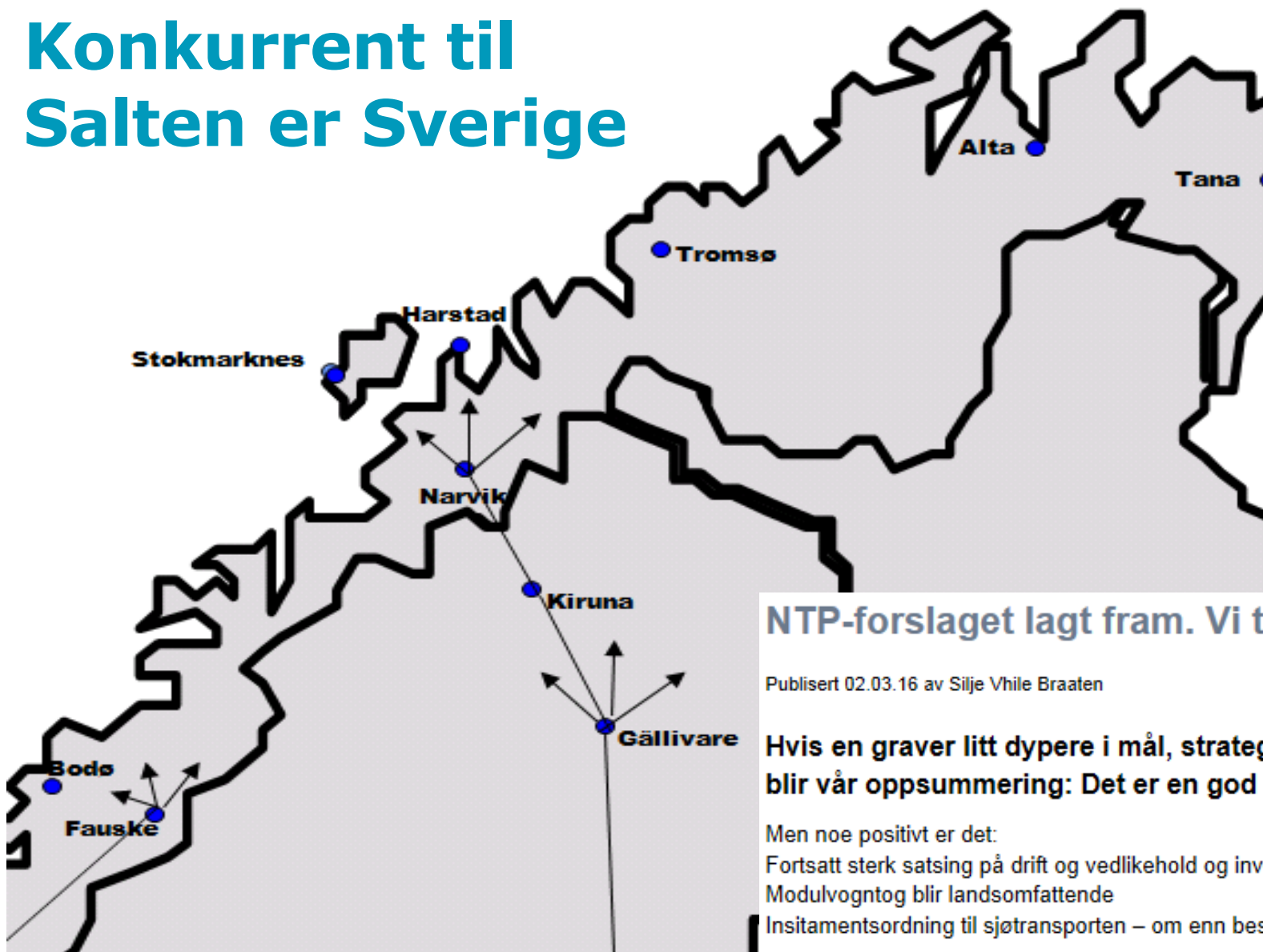
- Bomvei mellom jernbane og havn er ikke ønsket – dette fordyrer denne transportløsningen og gjør den mindre fordelaktig.
- Sikre en enkel forbindelseslinje mellom tog og båt



Felles for kommunene:

- En arbeidsregion – bør være gode forbindelseslinjer mellom Bodø/Fauske
- Tilgang på kvalifisert arbeidskraft

Konkurrent til Salten er Sverige



NTP-forslaget lagt fram. Vi tar ikke bølgen!



Publisert 02.03.16 av Silje Vhile Braaten

Hvis en graver litt dypere i mål, strategier og tilgjengelige rammer blir vår oppsummering: Det er en god start, men ikke mer enn det.

Men noe positivt er det:

Fortsatt sterk satsing på drift og vedlikehold og investeringer på veg og bane

Modulvogntog blir landsomfattende

Insitamentsordning til sjøtransporten – om enn beskjeden

- Fauske blir neppe noe selvstendig logistikknutepunkt som samler grossister/terminaldrift for annet enn omlast for videre transport nordover.
- Båt vil svekke Fauske på kort sikt
- Båt vil styrke Salten som logistikkregion (volum fra Sverige overføres)
- Styrking av Salten som logistikkregion vil tiltrekke regionen langt større godsvolum som vil styrke både Fauske og Bodø på lengre sikt.

Salten en logistikkregion?

1. Ny E6 Nordover – tilpasset modulvogntog
2. Elektrifiser Nordlandsbanen
3. Kystlinjen etableres fra Bodø og nordover
4. Kryssingsspor tilpasset båtkapasitet i Bodø må bygges
5. Optimale skifteforhold mellom transportmiddel – bane/vei og bane/båt
6. En arbeidsregion – gode pendlerforhold og tilgang på kvalifisert arbeidskraft
7. Tenk regionalt – godset finner normalt billigste vei – la oss sørge for at den er bærekraftig og gjerne via Salten.



Takk for meg



postnord

