

Utskrift fra møteprotokoll

Møte i: **Salten Regionråd**

Dato: **22.9.2011**

Sak: **SR-sak 30/11**

**Innspill til rapport: NTP-UTREDNING "NY INFRASTRUKTUR I NORD
Del 2 Forslag til tiltak for transportinfrastrukturen"**

Korrigert utskrift 29.9.2011 (Tilføyelse i pkt. 9).

Det vises til saksframlegg datert 15.9.2011.

Enstemmig vedtak:

Innledningsvis vil Salten Regionråd gi uttrykk for at kommunene i Salten ønsker en bredere deltakelse i prosessen enn det som denne gangen har vært mulig gjennom regionrådet. I den forbindelse ønsker Regionrådet at denne type invitasjoner også sendes kommunene, enten direkte eller som kopi.

Salten Regionråd har følgende innspill/kommentarer til utredningen:

- 1. Det framlagte materialet er bedre gjennomarbeidet og balansert enn det man har sett i tidligere NTP-utredninger, og bevisstheten om Bodø/Saltens rolle og muligheter er større nå enn vi opplevde for et knapt tiår siden.*
- 2. Rapporten er naturlig nok, fokusert mye på gods-transport. Person-transport synes imidlertid å være underfokusert.*
- 3. Det pekes ut næringer som fiskeri/havbruk, bergverk, industri, petroleum og reiseliv osv. Dermed tar man ikke tilstrekkelig hensyn til næringer som service, handel og tjenesteproduksjon (herunder også typiske "kunnskapsnæringer"). Disse genererer godstransport inn til landsdelen (konvensjonelle handelsvarer) og ikke minst persontransport – både internt i regionene (BAS-regioner) og til sentrale strøk av landet. Dette har noe å si for transportinfrastrukturen mellom sentrum og periferi, mellom servicesentra og resten av regionen/fylkene og hovedforbindelser (stamruter) mellom landsdelen og viktige kompetansesenter i og utenfor landet. Bodø er et slikt senter hvor nettopp denne typen kommunikasjon blir viktig, både mellom Bodø og resten av Salten, resten av fylket og mot resten av landet.*
- 4. S. 3 (og s. 6): I oversikt over viktige tiltak nevnes Nordlandsbanen, men med ensidig fokus på kapasitetstiltak. Fjernstyring og krysningsspor er av største viktighet mht kapasitet, men det må også gjøres noe med etterslep vedlikehold for å sikre sikkerhet og regularitet. Videre kan vi ikke se at elektrifisering av Nordlandsbanen er diskutert.*
- 5. S. 4: I vurderingen av næringsliv pekes det ut fire petroleumsklynger: Helgeland, Midtre Hålogaland, Hammerfest og Kirkenes. Her synes det som om man har glemt nordre del av Norskehavet, bl.a. sokkelen utenfor Salten. Salten har landsdelens største leverandørmiljø innenfor petroleumssektoren, Bodø må antas å kunne bli sentral både for driftsorganisasjon og transport (helikopter og eventuelt også supply).*

6. S. 5: Harstad/Narvik lufthavn og Lakselv lufthavn nevnes som aktuelle for transport av sjømat. Her er Bodø også svært aktuell med umiddelbar kobling mellom sjø og flyplass.
7. S. 7: I opprømsing av knutepunkt, nevnes Bodø med "bane, sjø, bil". Her må også tilføyes "fly".
8. S. 32: I opprømsingen av industri og næringsklynger, nevnes naturlig nok Rana, Mosjøen, Narvik og Glomfjord. Det stemmer at disse har en høyere industriandel enn for eksempel Bodø, men ser man på statistikken har Bodø flere sysselsatte i sekundærnæringer enn alle disse kommunene. Fjerner man bygg og anlegg, har Rana og Vefsn flere industrisysselsatte, men fortsatt utgjør Bodø et tungt miljø.

Det er en myte at det ikke er industri i Bodø. Den industrielle andelen av totalsysselsettingen er lavere enn i andre kommuner, men den industrielle klyngen er like stor og større enn mange av de nevnte kommunene (med unntak av Rana og Vefsn). Samme forhold gjelder for Tromsø.

9. Kjernfjellet er nevnt. Siste utvikling av RV80 og Bypakke Bodø bør komme sterkere med. *Det vises for øvrig til Saltens Regionråd sine prioriteringer vedr. riks- og fylkesveger i regionen.*
10. Litt om lufthavnstrukturen med utgangspunkt i det vi tidligere har spilte inn til fylkets transportplan.
 - Behov for oppgradering av Bodø lufthavn - herunder ny rullebane som følge av at dagens rullebane er i ferd med å gå over sin levetid og at banestrukturen ikke oppfyller internasjonale sikkerhetskrav mht avstander mellom rullebane og taxebane. Kan med fordel løses i samarbeid med Forsvarets behov for etablering av ny rullebane ifm. innføring av nytt kampflyvåpen.
 - Behov for eller mulighet for strukturering av de regionale lufthavnene i Nordland, dvs. sanering av enkelte og samling til færre. Likevel viktig å beholde nav-eikeprinsippet for å sikre tilstrekkelig markedsgrunnlag for hyppige flyruter inn/ut av fylket (dvs. Bodø – Oslo/Trondheim/Tromsø/utlandet) og internt i fylket (Bodø – Ofoten/Lofoten/-Vesterålen/Helgeland samt mellom disse regionene via Bodø). Med sterk satsing på flere store flyplasser og direkteruter fra hver region til Oslo, kan man ende i en situasjon med lav frekvens fra mange flyplasser og ingen intern kommunikasjon i fylket og landsdelen
11. Forestående utbyggingsplaner for Bodø havn burde komme bedre fram i utredningsmaterialet, spesielt med tanke på framtidig petroleumsaktiviteter.
12. Utfordringene rundt beredskap og samfunnssikkerhet må få en større plass i transportinfrastrukturen.