

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014 - 2023

INNSPILL FRA SALTEN REGIONRÅD

1. INNLEDNING

Dette er en høringsuttalelse fra Salten Regionråd til dokumentet "Forslag til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023" datert februar 2012.

Fakta om Salten

Salten består av de 9 kommunene Hamarøy, Steigen, Sørfold, Fauske, Bodø, Saltdal, Gilde-skål, Beiarn og Meløy. Dette utgjør et geografisk område på størrelse med Østfold, Vestfold, Akershus og Oslo til sammen. Med sine vel 78.000 innbyggere utgjør Salten en tredel av Nordlands befolkning. Byene Bodø og Fauske utgjør det befolkningsmessige tyngdepunktet i Salten med over 70% regionens befolkning. Det skjer en stor grad av pendling mellom nabokommunene, spesielt til Bodø.

Regionsenteret Bodø er et betydningsfullt knutepunkt både for Nordland og Nord-Norge. Bodø har viktige senterfunksjoner for regionen, fylket, landsdelen og i noen grad nasjonalt.

Regionen har viktige industrimiljøer i Meløy (Yara, m.fl.), Saltdal (Nexans, plastmiljø, m.m.), Sørfold (Elkem m.fl.), Fauske og Bodø. Flere av disse er store transportbrukere. På kysten er det betydelig aktivitet innenfor fiskeri og havbruk, samtidig som vi har noen av de viktigste landbrukskommunene i landsdelen. Det er stor vekst i såkalte nye næringer, innenfor kunnskaps- og teknologibedrifter. Forsvaret har stor aktivitet i regionen og Universitetet i Nordland har utviklet seg til å bli en av de største virksomhetene i regionen.

Bodø er landsdelens viktigste kommunikasjonssenter for person- og godstransport, og er sammen med Fauske et knutepunkt på nasjonale transportlinjer både når det gjelder båt, bane, vei, ferje og fly. Salten har stamrute-flyplass, nasjonalhavn, Nordlandsbanen, E6 og mellomriksvei til Sverige.

Gode samferdselsløsninger er avgjørende for et samfunns utvikling, næringslivets muligheter og befolkningens levkår, enten dette samfunnet er lite eller stort. Salten Regionråd mener Nasjonal Transportplan i for stor grad tar som forutsetning at man vil få en videre vekst i byer og bynære strøk på bekostning av distriktene og i for liten grad peker på hvordan effektive og gode transportløsninger skal bidra til å sikre en positiv velferdsutvikling for hele landet.

- ./.
- For nærmere beskrivelser av transportinfrastruktur og –behov i regionen, vises til innspill fra arbeidsgruppe Salten til Transportplan Nordland 2013 – 2024.

2. GENERELLE BETRAKTNINGER

Gode samferdselsløsninger er avgjørende for et samfunns utvikling, næringslivets muligheter og befolkningens levkår, enten dette samfunnet er lite eller stort. Salten Regionråd mener Nasjonal Transportplan i for stor grad tar som forutsetning at man vil få en videre vekst i byer og bynære strøk på bekostning av distriktene og i for liten grad peker på hvordan effektive og gode transportløsninger skal bidra til å sikre en positiv velferdsutvikling for hele landet.

Forslaget til NTP er basert på økonomiske rammer gitt av regjeringen. Dette begrenser i utgangspunktet transportetatens muligheter til å foreta en større satsning på nyinvesteringer i transportnett. Jernbaneløst, Kystverket og Statens Vegvesen har i planforslaget prioritert bruken av midlene i følgende rekkefølge:

1. Drift av infrastruktur
2. Vedlikehold av infrastruktur
3. Fornyelse og tiltak for å rehabilitere infrastruktur som har forfalt
4. Planlegging
5. Programområdetiltak (trafiksikkerhet, tiltak syklende/gående, kollektivtrafikk m.v.)
6. Store investeringsprosjekter

Prioriteringen fører bl.a. til at en stadig større del av de gitte rammene for Statens Vegvesen må gå med til vedlikehold av eksisterende vegnett, da det her er et stort etterslep på grunn av tidligere manglende vedlikehold. Dette betyr at nye store investeringsprosjekter kun kan realiseres dersom rammene økes til et høyere nivå.

Det er forståelig at drift, vedlikehold og rehabilitering må prioriteres. Men samtidig er det bekymringsverdig at det blir for lite midler igjen av rammene til nyinvesteringer på eksisterende riksvegnett som har altfor dårlig standard i forhold til dagens krav.

Salten Regionråd mener at rammene i NTP må økes til høyeste nivå.

3. NASJONALE STRATEGIER

3.1 Reduserte avstandskostnader og regional utvikling

Salten er som nevnt i innledningen en stor region både geografisk (11.281 km²) og befolkningsmessig. Dette innebærer at kommunene i randsonene opplever store avstandsulemper i forhold til etablerte regionale bo- og arbeidsmarkedsentra. Her kan nevnes høye avstandskostnader, sviktende regularitet og pålitelighet hva gjelder værutsatt ferge- og hurtigbåttrafikk og ulykkesbelastede veier.

3.2 Mer gods på sjø og jernbane

Bodø er landsdelens største og viktigste intermodale knutepunkt for godstrafikk hvor blant annet Nordlandsbanen spiller en viktig rolle sammen med Bodø havn hvor samlokalisering gjør det enkelt med direkte overføring av containere mellom bane og båt.

Transportetatene foreslår tiltak direkte rettet mot det godset som kan flyttes fra veg til sjø og bane. Skal Bodø kunne videreutvikles må enkelte tiltak gjennomføres.

Fauske har også arealer og en strategisk beliggenhet som omlastingssted for gods til/fra jernbane. Denne blir pr i dag ikke på noen måte utnyttet godt nok. Det må forventes økning i slik omlasting pga framtidige kapasitetsutfordringer på Ofotbanen. Dette innebærer også økt tungtransport langs E6 fra Fauske og nordover. Det blir derfor svært viktig at godsstrømmene samordnes slik at logistikkostnadene og klima- og miljøbelastningene reduseres.

3.3 Styrket drift, vedlikehold og fornyelse / Trafikksikkerhet

E6 er landets viktigste transportåre, og må få en gjennomgående tilfredsstillende standard.

Strekningen Sørrelva - Borkamo er i dag langt unna dette, og må nå prioriteres som en snarlig ferdigstillelse av E6 gjennom Saltal.

Strekningen Fauske – Narvik byr verken på god fremkommelighet, tilfredsstillende sikkerhet eller god tilgjengelighet. KVU E6 Mørsvikbotn – Ballangen legger til rette for en god og tilfredsstillende utvikling på denne strekningen. Imidlertid er det svært viktig at også de farlige og begrensende tunnelene gjennom Sørfold og Hamarøy får samme oppmerksomhet slik at disse kan takle dagens vogntog uten å komme i konflikt med trafikksikkerheten.

3.4 Nordområdestrategien

Salten Regionråd ser på nordområdestrategien som et viktig grunnlag for framtidig utvikling i Nordområdene, herunder også Saltenregionen. Utviklingspotensialet i nord er betydelig og vi ønsker å ta del i dette sammen med næringslivet i vår region. Eksempelvis er sjømatproduksjon, bergverk og reiseliv viktige næringer i Salten med store utviklingsmuligheter.

En viktig forutsetning for samarbeidet over landegrensene er at infrastrukturen kommer på plass tilpasset fremtidens behov.

Salten har utstrakt kontakt mot våre naboland i nord, og i den forbindelse er RV 77 en viktig tverrforbindelse som binder Nordkalotten sammen. Tunnel gjennom Tjornfjellet er derfor et viktig prosjekt også i nordområdeperspektivet. Det vises for øvrig til pkt. 4.5 som utdyper dette.

Nordlandsbanen som viktigste godsåre inn og ut av regionen, og flyplassen i Bodø mht transport av folk, er også svært viktig infrastruktur for Salten i et nordområdeperspektiv.

3.5 Klima og miljø

I forhold til de opplistede og kommenterte miljöhensynene er det ett som synes å mangle. Hensynet til lakseførende vassdrag, kultiverte ferskvann og innlandsfiskeinteresser. Dette gjelder i særlig grad langs gammel og ny E6-trasé i Sagvassdalen i Hamarøy, muligens også andre steder i Salten.

4. STRATEGISKE SATSINGER

4.1 Kollektivtrafikk i de største byområdene

Bodø by er sterkt voksende og har ved utgangen av 2011 passert 48.000 innbyggere. Veksten gjenspeiles i byutviklingen ved gjennomføring av større utbyggingsprosjekter. Dette medfører også utfordringer på miljøsidens side hvor byen i dag har en stor andel innpendling som gir kapasitetsproblemer på hovedvegnettet. Vegpakke Salten I, Bypakke Bodø (ikke vedtatt), oppgradering av jernbaneterminalen og utviklingen av Bodø havn vil bedre fremkommeligheten betraktelig. Gjennom dette arbeidet vil Bodø kommune legge til rette for bedre kollektivtransport, sykling og for gående slik at bilbruken blir redusert i byen. Dette gjøres ved etablering av:

- Bomring rundt byen
- Betydelig utvidet parkeringsavgiftssone
- Etablering av ansatteparkering i sentrum
- Oppgradering og utvidelse av gang og sykkelveger.
- Et helt nytt kollektivtilbud gjennom samarbeid med Fylkeskommunen, Statens Vegvesen og Jernbaneverket om «Kollektivplan Bodø»
- Oppgradering og universell utforming av alle busstopp

Det foreligger en stor vilje til å redusere bilveksten, men finansieringen på alle nivå er utilstrekkelig og langt fra fullfinansiert. Selv om viljen er tilstedeværende vil det være økonomiske begrensninger som vil hindre Bodø Kommune i å oppnå en ønsket miljøprofil.

Her kan staten bidra gjennom å invitere kommunen med i belønningsordningen og vurdere om Bodø er kvalifisert til å bli med i Fremtidens byer hvor hovedmålet er å redusere de samlede klimagassutslippene fra vegtransport, stasjonær energibruk, forbruk og avfall i byområdene. Dette vil være med å utvikle byen til et bedre bymiljø, helse, opplevelse og næringsutvikling.

4.2 Luftfart

Salten Regionråd ser behovet for en strukturering av de regionale lufthavnene i Nordland. Det er 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 en sterk satsing på flere store flyplasser og direkteruter fra hver region til Oslo, kan man ende med en situasjon med lav frekvens fra mange flyplasser og ingen intern kommunikasjon i fylket og landsdelen.

Bodø lufthavn er, med sine 1,7 mill passasjerer, Norges 6. største lufthavn. Den er av svært stor betydning for samferdsel, næringsliv, reiseliv og bosetting i Bodø, Salten, Nordland og Nord-Norge. Lufthavna er primær flyplass for nesten 80.000 mennesker i Salten, og et knutepunkt (nav) for flytrafikk i fylket og landsdelen.

Status for Bodø lufthavn er at det er store utbedringsbehov knyttet til dagens rullebanesystem. En tilsynsrapport fra Luftfartstilsynet (juli 2010) konkluderer med store avvik knyttet til tekstur/overflate, sikkerhetsområder, manglende skuldre og ikke minst sikkerhetsavstand mellom rullebane og taxebaner. Rullebane er fra 1954 og gir store utfordringer knyttet til vedlikehold. En rapport fra Veiteknisk institutt med tilhørende risikoanalyse fra Flyplassdrift (høst 2011) konkluderer med et akutt behov for nytt banedekke, og vurderer rullebanen generelt til å være inne i sine 10 siste leveår.

Bodø bystyre har derfor gjort et vedtak, hvor man krever rullebanen flyttet uansett om Forsvaret opprettholder hovedflystasjonen eller flytter. Dette er en mulighet som er innenfor rekkevidde dersom Avinors alternativkostnad til oppgradering (480-770 mill kr) kombineres med verdien

(salg) av de arealer som kan frigis dersom Forsvaret legger ned Bodø hovedflystasjon, samt eventuelt andre lokale og regionale kilder.

Bodø Lufthavn ligger ikke inne som prosjekt i NTP fordi den i dag eies og drives av Forsvaret. Det foreligger klare signaler om avvikling av Forsvarets aktivitet ved Bodø Lufthavn, noe som betyr at Avinor overtar ansvaret.

Salten Regionråd mener derfor at investeringsbehovet ved Bodø Lufthavn må inn i NTP.

4.3 Jernbane

Nordlandsbanen spiller en viktig rolle for frakt av gods til og fra Nord-Norge. For å møte morgendagens krav og samtidig møte den veksten som jernbaneløstaket legger opp til må det settes fokus på gjennomgående opprusting slik at den fullt ut tilfredsstiller de til enhver tid gjeldende krav til sikkerhet, kapasitet, frekvens og fremføringshastighet.

Det må jobbes for å få gode løsninger både på kort og lang sikt. Her er ferdigstilling av automatisering og bygging av nye kryssingsspor avgjørende, i tillegg til at generelt vedlikehold og opprusting av jernbanenettet må styrkes.

Nordlandsbanen benytter diesellokomotiv i dag. Utviklingen i teknologi bør på sikt medføre utskifting av diesellokomotiv med gass- eller el-drevne togsett som vil ytterligere forbedre miljøregnskapet for Nordlandsbanen.

For Salten og spesielt aksene Saltdal - Bodø er det svært viktig at "Saltendelen" utvikles videre med hyppigere togavganger. Dette er avgjørende for å få en effektiv bo- arbeids og service-region langs denne aksene, hvor det samlet bor nær 65.000 personer. Lokaltog mellom Saltdal og Bodø har vært en stor suksess siden åpningen, men i dag er mangel på kryssingsspor og automatisering et hinder for flere togavganger. Ved å etablere automatisering og flere kryssingsspor kan frekvensen for "Saltendelen" økes betydelig.

Jernbaneløstaket har tidligere hatt med bygging av ny stasjon på Tverlandet i sin handlingsplan. Videre er det tidligere satt frem ønske om togstopp ved Reitan for personell tilknyttet Forsvaret. Fra Saltdal kommunes side er det også ønskelig med en forlengelse av Saltendelen til Røklund. Salten Regionråd ber om at utvidelse av kapasitet og avganger på Saltendelen og flere togstopp (Tverlandet / Reitan/Røklund) tas inn i NTP.

4.4 Sjøtransport

Godstransport

Bodø havn er Nord-Norges største containerhavn med overføring av containere mellom bane og båt hvor gods som ankommer med Nordlandsbanen omlastes til containerskip for videreføring til Lofoten, Vesterålen, Troms og Finnmark. I dag opereres denne formen for transportløsning i landsdelen gjennom et samarbeid med transportør og rederi. Kontrakten for ruten utløper i 2013/2014.

Landsdelsutvalget for Nord-Norge tok høsten 2010 initiativ til en prosess med sikte på å få belyst grunnlaget for en arvtager etter M/S "Tege" for gods mellom nord- og sør Norge med kombinasjonen jernbane -båt. Konseptet er kalt "Nord-Norge-linjen" hvor bla. samlasterne, Jernbaneløstaket m.fl. er samarbeidspartnere. Fokuset for dette arbeidet har vært å klarlegge grunnlaget for godstransport i landsdelen som vil kunne bidra til å realisere transportpolitiske målsetninger om mer bærekraftig godstransport gjennom overføring av gods fra vei til bane og sjø. Et annet mål har vært å få frem hvordan en kan redusere sårbarheten i godstransport og øke fleksibiliteten spesielt knyttet til containertransport med jernbane nord-sør med forbindelse til terminaler på strekningen mellom Oslo og Nord-Norge. Utfordringen derimot synes å være at de kommersielle aktørene ikke vil/kan ta på seg risikoen med å kontrahere et slikt skip, uten at garantier for godsvolum blir gitt.

Salten Regionråd ber statlige myndigheter om å tenke innovativt for å løse dette, gjerne i samarbeid med private aktører.

Havner og farleder

Innseilingen til Bodø er en av de mest trafikkerte farleder i Nordland. Leden er enkelte steder smal og skipene må foreta kursendringer for å komme inn til Bodø. Derfor er det gledelig av

Kystverket har opprettholdt tiltaket og som fremgår av NTP om utdyping og bedre merking av innseilingen til Bodø.

Bodø havn er definert som stamnettshavn uten at det gir muligheter for medfinansiering av nødvendige tiltak. Det burde være en klar strategi om statlige investeringsmidler til utbedring av infrastruktur i selve havneterminalen for å få mer gods over til sjø og bane. Med innføring av forslaget om en "Intensivordning for overføring av gods til sjø og bane" bør det gis åpning for nettopp denne type tiltak.

Riksvegferjer

Investeringene i nye gassdrevne ferjer i de to sambandene som knytter Lofoten, Værøy og Røst til Bodø er positivt.

Det er imidlertid noen utfordringer med kaianleggene og oppstillingsplassene for begge sambandene. For transport av gods til/fra Værøy og Røst har det over flere år vært ytret ønske om bruk av "førerløse kjøretøy" for å redusere transportkostnadene.

Fergesambandet Skutvik-Skrova-Svolvær (FV81) er svært viktig i helårlig næringstransport-sammenheng, særlig for havbruksnæringen, til og fra Skrova. I sommersesongen er sambandet spesielt viktig og foretrukket i reiselivssammenheng.

Fra reiselivsnæringen har det vært etterlyst større forutsigbarhet og langsiktighet mht ruteplaner, informasjon, billettpriser, kapasitet og materiell. Dette gjelder generelt for alle ferjesamband.

4.5 Veg

E6

Salten Regionråd er glad for at det i forslaget til NTP gis prioritet til utbedringer av E6 i Hamarøy (omlegging nord og sør for Kråkmofjellet og tunnel gjennom Ulsvågskaret) og Saltdal (ny veg mellom Sørrelva og Borkamo). Det er imidlertid skuffende at det først kommer til gjennomføring i siste del av perioden og under forutsetning om at rammene økes.

Salten Regionråd mener at disse prosjektene må igangsettes tidligere, uavhengig av hvilken ressursøkning som legges inn i NTP.

Videre må planarbeidet for å finne en trafikk-løsning for E6 forbi Setså i Saltdal prioriteres. Dagens jernbaneundergang har for lav høyde og bredde sett i forhold til dagens trafikk, og trafikkfarlige situasjoner oppstår daglig.

En annen flaskehals er Finneid bru som er av gammel årgang og for smal til å ivareta den trafikkmengden som i dag er på E6. Det er også ønske om planfritt kryss og gang/sykkelveg på E6 nord for Fauske sentrum.

RV 77 - Tunnel gjennom Tjernfjellet

Riksveg 77 (og Rv 95 på svensk side) har generelt relativt bra standard i dag. Unntaket er den korte passeringen av Tjernfjellet, der framkommeligheten er så dårlig at dette er en avgjørende flaskehals for bruk av transportåren. Veien har sterk stigning, liten bredde, dårlig kurvatur og er plassert mellom fjellvegg på den ene siden og stup (Junkerdalsura) på den andre siden. Dette gjør veien lite egnet for tungtransport, spesielt om vinteren. Tungtransporten velger alternative ruter pga. risikoen for uhell og ulykker. Dette kan løses med en tunnel på ca. 3 km gjennom Tjernfjellet.

Rv 77 er den korteste transportvei over grensen for næringsliv i Salten og store deler av nordre Nordland. Med bakgrunn i den betydning Rv 77 allerede har som transportkorridor over grensen, potensialet for økt trafikk, en betydelig miljø- og effektiviseringsgevinst for tungtrafikken, samt satsingen på "Barents Road" som internasjonal veiforbindelse/transportkorridor må bygging av tunnelen nå prioriteres.

Salten Regionråd mener at tunnel gjennom Tjernfjellet (Rv 77) må være et prioritert vegprosjekt som realiseres i begynnelsen av planperioden for Nasjonal Transportplan 2014-2023, dvs. i perioden 2014-2017. Salten Regionråd mener at dette må ses i sammenheng med utbed-

ring av E6 mellom Sørrelva og Borkamo, da massehåndtering og effektiviseringsgevinster vil gjøre begge prosjektene betydelig billigere.

Kravet om tunnel gjennom Tjernfjellet støttes også av næringsorganisasjoner både på norsk og svensk side, jfr. vedlegg.

RV 80

Rv 80 er den eneste tilførselsvei fra E6 til/fra Bodø og som gjennom fergesambandet Bodø – Moskenes knytter Lofoten og E10 sammen. Rv 80 er Nord-Norges mest trafikkerte vei, spesielt i byområdet. Den er også tilknyttet Bodø havn med transport av betydelige godsmengder og som gjør Bodø til en sentral rolle som transportknutepunkt.

For riksvei 80 er det gjennom Bypakke Bodø lagt opp til utbygging av strekningen Hunstadmoen – Thallekrysset og delfinansiering av Thallekrysset – Bodø havn. Skal det oppnås gode forhold både for buss, bil og næringstransporten, slik at det bidrar til å styrke Bodø som kommunikasjonssenter må den statlige andelen økes slik at alle nødvendige tiltak på Rv 80 inn til Bodø havn kan gjennomføres.

I tillegg er det viktig at utbedring av RV80 mellom Løding og Valnesfjord fullføres.

Fylkesveger

Mange fylkesveger er gamle og bygget for lavere aksellaster og trafikkmengder enn dagens trafikk. Dette er merkbart flere steder i Salten. Det er derfor positivt at NTP legger opp til en utredning om kompensasjon for ekstraordinær kostnadsøkning innenfor drift og vedlikehold av fylkesvegnettet, og at det foreslås en tilskuddsordning for rehabilitering av tunneler, bruer og fergekaiar på fylkesvegene.

Økte rammer til Bypakke Bodø

I Bodø legges det opp til en primært bompengefinansiert Bypakke for utbygging av strekningen Hunstadmoen – Thallekrysset, delfinansiering av Thallekrysset – Bodø havn, kollektivtiltak, sykkeltiltak og tiltak for gående. Rammen er på 2,2 mrd. kroner, hvorav bompengandelen er anslått til 1,8 mrd. kroner. Den statlige andelen er lagt inn med 200 mill. kroner (9 %) i perioden 2018 – 2023. Med forbehold om Stortingets godkjenning kan det være aktuelt å starte utbyggingen med bompenger i første fireårsperiode.

I forslaget til NTP er den statlige andel lagt inn i siste periode noe som kan skape utfordringer med henblikk på passeringsavgift og nedbetalingstid.

Videre er den statlige andelen lav både i forhold til totalrammen og ikke minst til de tiltak som er nødvendig. Det tenkes her spesielt på Bodøs rolle som knutepunkt for hele landsdelen og viktigheten av god vegtilknytning til havn, flyplass, universitetet og byfunksjonene.

Et sentralt prosjekt som ikke er finansiert men som ligger inne i Bypakken er forlengelse av 4-feltsveien fra Hunstadkrysset til ny rundkjøring på Mørkved til Mørkvedveien. Dette er et viktig prosjekt for å gi Universitetet i Nordland en fremtidsrettet atkomstvei. Utviklingen av universitetet er en sentral oppgave for vertskommunen Bodø, og det arbeides aktivt for å sikre gode utviklingsmuligheter for det nye universitetet.

En økning i den statlige andelen kan sikre at dette prosjektet kan gjennomføres.

5. PROGRAMOMRÅDETILTAK

Innenfor programområdene prioriterer etatene sikkerhet høyest. I tillegg er det betydelige midler innenfor satsingsområder på veg som bygging av kollektivfelt, anlegg for sykling og gåing samt universell utforming av holdeplasser og knutepunkter. På jernbanen vektlegges også tiltak i knutepunkter og stasjoner samt kapasitetsforbedrede tiltak. I tillegg foreslår transportetatene gjennom samordnede bypakker å avsette ca. 13 mrd. til å styrke miljøvennlig transportløsninger innenfor byområdene hvis rammen økes med 45 prosent.

Gjennom etableringen av Universitetet i Nordland (UiN), har Bodø og Nordland en unik mulighet til å tiltrekke seg studenter og ansatte fra inn- og utland, samt utvikle næringsliv og FoU-miljø i nord. Bodø kan videreutvikles som vertskapsby for elever, studenter og pendlere, og sammen med universitetet og næringslivet bidra til økt samhandling, innovasjon og verdiskapning i nord.

Med Bodøs rolle som kommunikasjonsknutepunkt er det viktig å ha en infrastruktur som knytter denne bydelen til resten av nettet. I tillegg vil det være behov for anlegg for sykkel og knutepunkt som er universelt utformet.

6. SAMMENDRAG

Veg

Salten Regionråd gir sin tilslutning til forslaget fra transportetatene om å styrke drift og vedlikehold. Dette vil imidlertid ramme flere vegprosjekter i Salten som foreslås forskjøvet i tid.

Salten Regionråd mener derfor at rammene i NTP må økes til høyeste nivå eller mer. Dette slik at bl.a. følgende vegprosjekter og oppgraderinger kan realiseres tidligere enn NTP forutsetter:

- E6 Hamarøy - omlegging nord og sør for Kråkmofjellet og tunnel gjennom Ulvsvågskaret
- E6 Saltdal - ny veg mellom Sørelva og Borkamo
- RV 77 – Tunnel gjennom Tjernfjellet
- Utbedring av tunneler på E6 gjennom Salten
- Utbedring av E6 – jernbaneundergang ved Setså og Finneid bru
- Utbedring av RV80 mellom Løding og Valnesfjord
- Økt ramme til Bypakke Bodø

Jernbane

Salten Regionråd ber om at følgende prosjekter prioriteres på Nordlandsbanen:

- Ferdigstilling av automatisering og bygging av nye kryssingsspor
- Styrking av generelt vedlikehold og opprusting av jernbanenettet
- Utvidelse av kapasitet og avganger på Saltenpendelen og flere togstopp (Tverlandet / Reitan/Røklund)
- Starte prosessen med utskifting av diesellokomotiv med gass- eller elektrisitet

Luffart

Salten Regionråd mener at investeringsbehovet ved Bodø Lufthavn må legges inn i NTP, under henvisning til Bodø kommunes vedtak som krever rullebanen flyttet.

Sjøtransport

Salten Regionråd ber om at følgende tiltak prioriteres i forhold til sjøtransport

- Videreutvikling av Bodø som intermodalt knutepunkt gjennom bevilgning av midler til infrastruktur i havneterminalen og utbygging av godsterminal
- Bodø blir tatt med i intensivordningen for overføring av gods til sjø og bane
- Større forutsigbarhet og langsiktighet mht ruteplaner, informasjon, billettpriser, kapasitet og materiell



Vedlegg: Høringsinnspill fra kommunene i Salten og andre aktører
Innspill til RTP fra Salten Regionråds arbeidsgruppe datert 15.11.2012

Behandling i Salten Regionråd

Arbeidsutvalget i Salten Regionråd har i møte 20. april 2012 under AU-sak 47/12 enstemmig vedtatt dette som Salten Regionråd sitt innspill til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023.

Bodø, 23.4.2012/hr