

fredag, 28. april 2017

# Sluttrapport

Samferdsel i Salten 2014 – 2017



## Innholdsfortegnelse

Sluttrapport .....	1
Samferdsel i Salten 2014 – 2017 .....	1
Mål: .....	3
Mandat: .....	3
Strategier:.....	4
Beskrivelse:.....	4
Prosjektets formål:.....	4
Vei:.....	6
Regional Transportplan Nordland (RTP):.....	8
Nasjonal Transportplan (NTP): .....	9
Jernbane: .....	10
Gods: .....	11
Persontrafikk: .....	12
Luftfart:.....	14
Sjø:.....	15
Resultater:.....	16
Avsluttende bemerkninger: .....	17

## Mål:

Knytte Salten-kommunene tettere sammen gjennom bedre samferdselsløsninger på vei, bane, ferge og hurtigbåt.

## Mandat:

Prosjektleder for samferdsel skal i en treårig prosjektstilling ha fokus på samferdsel i et nordområdeperspektiv, og med et særlig fokus på NTP og RTP, herunder veg, bane, sjø og luft.

Til grunn for arbeidet ligger Saltenstrategiene og regionrådets prioriteringer.

Skal jobbe med samferdselsspørsmål for hele regionen, og skal være en aktiv pådriver og lobbyist

Regionsperspektivet skal stå sterkt, og formålet skal være å videreutvikle regionen til en robust region for næringsliv og befolkning (BAS-region), herunder

- Vedlikeholde og forsterke Saltens koblinger til nasjonalt / internasjonalt transportnett
- Forbedre interne transportløsninger i regionen
- Videreutvikle transportknutepunktene Bodø og Fauske

### *Saltenstrategiene:*

#### *Kommunikasjonsløsninger og infrastruktur:*

*Gode kommunikasjonsløsninger og en velutviklet infrastruktur er viktige forutsetninger for ei positiv utvikling av enkeltkommuner og regionen som helhet.*

*Kommunikasjonsløsningene og infrastrukturen skal både tilfredsstillende behovene til befolkningen og behovene til et konkurransedyktig arbeid- og næringsliv. Utvikling og tilrettelegging av bredbåndsløsninger, veger og ferjesamband, jernbane og havner er helt avgjørende for å kunne utvikle en moderne region. Dette gjelder også utvikling og tilrettelegging i forhold til boligbygging og næringsarealer. God kvalitet på planlegging og utførelse er svært viktig for å lykkes i dette arbeidet. Bodø er landsdelens viktigste kommunikasjonscenter for person- og godstransport, og er sammen med Fauske et knutepunkt for nasjonale transportlinjer både når det gjelder båt, bane, vei, ferje og fly. I hele regionen er det både store og små næringer samt viktige industrimiljøer som er store transportbrukere.*

## Strategier:

1. Videreutvikle gode kommunikasjonsløsninger og moderne infrastruktur i regionen
2. Utvikle og forsterke ulike kompetansenettverk i regionen

## Beskrivelse:

Det har vært to ulike prosjektledere i prosjektperioden. Første året fra april 2014 til april 2015 var det Ingelin Noresjø som ledet prosjektet. Fra 1. mai 2015 og ut april 2017 har Jens Bertel Kyed innehatt prosjektlederrollen. Prosjektet har hatt fokus på situasjonsbeskrivelse og informasjonsinnhenting så vel som på tilrettelegging og påvirkning av ulike prosesser og beslutninger med det formål å bidra til best mulige samferdselsløsninger i Salten.

## Prosjektets formål:

Jobbe strategisk for å påvirke prosesser som leder til prioriteringer av samferdselsmidler, så vel over statsbudsjettet, som gjennom innspill til og bidrag til utforming av NTP, RTP og etatenes handlingsplaner.



Bildetekst :E 6 gjennom Saltdal holder høy standard og har 90 km/t fartsgrense – Foto: Saltdal turistsenter.

### Arbeidet i prosjektperioden:

Det har vært viktig for prosjektet både å bedrive kunnskapsinnhenting gjennom befaringer og besøk ute i distriktet så vel som å bedrive påvirkning av beslutningstakere. I tillegg har prosjektet forberedt samferdselssakene til arbeidsutvalg og regionråd. I prosjektperioden har prosjektleder også regelmessig levert stoff til SRs nettsider.

Prosjektleder har i perioden prioritert å være tilstede på store nasjonale samferdselsrelaterte møteplasser og konferanser, så som Nord i Sør, Jernbaneforum, Transport & logistikk, Opplysningsrådet for Veitrafikk sin årlige konferanse mv. Her har prosjektleder benyttet så vel formelle som uformelle muligheter til å løfte fram aktuelle behov og ønsker fra Salten når det gjelder samferdselsinvesteringer og utvikling.

Prosjektleder har ved et par anledninger vært i Brussel som Salten Regionråds representant ved møter i Nord-Norge kontoret og har også hatt en begrenset rådgiverfunksjon opp i mot arbeidet med Nord-Norges Europakontor som følge av dennes utdannings- og faglige kompetanse på området. I tillegg har prosjektleder ved to anledninger deltatt på EUs store årlige transportkonferanse TEN-T 2015 og TEN-T 2016.

Prosjektleder har også søkt å finne veier til å knytte samferdselssatsinger i regionen opp i mot EUs strategier og planer – dette som en ytterligere innfallsport til å få på plass viktige og gode samferdselsprosjekt. Viktige momenter her som følge av dette arbeidet er Regionrådets henvendelse til departementet om at RV 77 må omklassifiseres til Europavei. I tillegg har prosjektleder rettet fokus mot at E 6 og Nordlandsbanen inngår i EUs komplimentære (nasjonale) TEN-T nett med de forpliktelser det setter på norske myndigheter om betydelig opprustning og modernisering innen 2030/50.

Gjennom sitt arbeid har prosjektleder bidratt til å løfte fram Salten på det regionale, nasjonale samt det europeiske samferdselskartet på en bedre måte enn hva tilfellet var før prosjektet startet. Det er i prosjektperioden også oppnådd positive resultater i form av samferdselssatsinger – ikke minst som følge av effekten av økt satsing på lokaltog – som blir lagt merke til nasjonalt. Salten står i dag bedre rustet til å påvirke så vel i samferdselsdebatten som i samferdselsbeslutninger som fattes nasjonalt og regionalt enn på lenge.

Prosjektet har også bidratt til at Salten Regionråd i sitt organisatoriske og politiske arbeid har hatt stor fokus på samferdsel og muligheter og utfordringer relatert til utviklingen av gode samferdselsløsninger både i dag og i framtida.

Prosjektleder har hatt et spesielt nært og godt samarbeid med Bodø kommunes samferdselssjef Arne Opheim. Samarbeidet har vært gjensidig viktig for begge parter og bidratt til at Saltens

prioriteringer i langt større grad blir hensyntatt av Bodø kommune og vice versa. Utover dette har det også vært samarbeidet godt med de øvrige kommunene i Salten. De enkelte sakene har i høy grad styrt og avgjort hvem det var naturlig å kontakte og samarbeide med til enhver tid.

#### Vei:

Høsten 2016 tok arbeidene til med bygging av ny tunell gjennom Tjernfjellet i Saltdal på RV 77. Dette er et prosjekt Salten Regionråd har arbeidet med lenge sammen med både kommuner og fylkeskommune. I statsbudsjettet for 2016 kom bevilgningen som sikret at arbeidene med tunnelen kunne komme i gang før opprinnelig plan. Regionrådet har i månedene etter jobbet aktivt for at også arbeidene med utbedring av E 6 mellom Borkamo og Sørelva i Saltdal måtte inkluderes i prosjektet. Dessverre har man ikke lyktes med dette utover at så store mengder som mulig av tunellmassene nå deponeres langs E 6 i påvente av framtidig bruk til opprustning av denne. I Regjeringens forslag til NTP for perioden 2018 – 2029 kommer strekningen Sørelva – Borkamo på E 6 inn i siste seksårsperiode. Det legges til grunn at denne parsellen da bygges og ferdigstilles.



Billedtekst: Strekningen mellom Sørelva og Borkamo på E 6 holder svært lav standard.

I prosjektperioden er det også igangsatt nye arbeider på RV 80 med Bypakke Bodø. Et prosjekt som Bodø kommune i all hovedsak har jobbet fram på egenhånd men med støtte fra Salten Regionråd.

Det er gjennomført en rekke utredningsarbeider. Blant annet har Bodø, Beiarn og Saltdal kommuner utredet en utbedring av FV 812/813. Regionrådet har hatt en observatørrolle i dette arbeidet og prosjektet er presentert og også inkludert i Regionrådets prioriteringer til Regional Transportplan Nordland.

Det er også jobbet aktivt internt i Regionrådet med prioriteringslister både i forhold til RTP og NTP og Regionrådets prioriteringer er meldt inn i flere omganger til både Samferdselsdepartementet og til Nordland fylkeskommune.

Det har i hele perioden vært arbeidet med forsøk på å få revitalisert planene om å forlenge kystveien (FV 17) nordover gjennom Bodø, Steigen og Hamarøy – uten at det konkret er blitt landet noe prosjekt på dette. Regionrådet har hatt en observatørrolle i dette arbeidet.

Prosjektleder har vært i tett dialog under hele perioden med administrasjonen i NFK når det gjelder utvikling av vei og veiprojekter i Salten. Spesiell fokus har vært rettet inn mot FV 17 og de utfordringene som ligger på strekningen mellom Glomfjord og Ørnes. Det har vært jobbet mye med muligheten for å få fremskyndet dette prosjektet uten at det har lyktes i prosjektperioden å få fullt gjennomslag. Det ligger imidlertid en liten åpning i formuleringer i forslaget til RTP. Her åpnes det for at bompengefinansiering av utbedringsprosjektet kan medføre at dette løftes opp og fram i køen. Prosjektleder har også hatt en referansefunksjon opp i mot arbeidet med Regional Transportplan Nordland. I praksis har prosjektleder fungert som en rådgiver i fylkeskommunens arbeid med hvordan planen skulle strukureres og utarbeides.

Prosjektleder har også vært knyttet opp i mot arbeidet i NFK for by og regionforstørring og har vært del i en høringsgruppe rundt dette. Også i dette arbeidet har prosjektleder snakket varmt for tiltak som bidrar til å få ned reisetiden mellom de ulike sentraene i fylket.

Generelt kan det legges til at det har vært jobbet godt med veiprojekter og veisatsing opp i mot Nordland fylkeskommune. Det har vært flere møter mellom Regionrådets administrasjon og vekslende fylkesråder for samferdsel av både formell og mere uformell art. Det har også vært jobbet tett opp i mot fylkesveiadministrasjonen i et forsøk på å løfte fram viktige prosjekter på fylkesvei i regionen. Likevel er det et faktum at veiprojekter som var prioritert i inneværende RTP-periode i sin helhet er tatt ut grunnet manglende finansiering. Dette blant annet fordi prosjektet med tunell gjennom Toven på Helgeland ble langt dyrere enn først antatt. Slik sett betyr rulleringen av RTP for Regionrådets del at vi har kjempet hardt for at de samme prosjektene som var på topp i forrige periode, plasseres på topp også i neste fireårsperiode. Dessverre har vi ikke helt lyktes i dette heller, da fylket ikke har nok penger å prioritere. Slik sett ser vi at prosjektene vi etterspør i praksis skyves ennå lenger ut i tid. Kanskje med ett unntak, om vi får gjennomslag for bompengefinansiering av FV 17 mellom Ørnes og Glomfjord.

Utfordringen med finansiering av fylkesveier har også vært løftet opp til statssekretærnivå i håp om at regjeringen vil kunne ta grep her. Vi er nok blitt lyttet til her, i alle fall til en viss grad. I NTP sier Regjeringen at den vil øke bevilgningene til fylkesvei noe. Det er også spilt inn fra Regionrådets

side til statssekretærer og til departement muligheten for å få reetablert FV 17 som en nasjonal riksvei i et håp om at det kan medføre et større løft på vedlikehold og utbygging. Dette er foreløpig ikke tatt til følge men i NTP fremkommer det at Regjeringen vil vurdere muligheten for omklassifisering av fylkesveier videre fram i mot neste rullering av NTP.

Prosjektleder har i treårsperioden i flere møter (både formelle og uformelle) med Samferdselsminister Ketil Solvik Olsen og statssekretærene Tom Cato Karlsen og Tom Christer Nilsen søkt å løfte fram viktige nasjonale samferdselsprosjekter i Salten og opplever å ha fått gehør for dette. Prosjektene vi har løftet fram har nesten uten unntak blitt tatt med i den nye NTP-en for perioden 2018 – 2029, om enn først i siste seksårsperiode. Hvilket betyr at de er langt fra sikre.

#### Regional Transportplan Nordland (RTP):

Et hovedmål med prosjektet har vært som nevnt over å berede grunnen for at Salten får en mer tydelig posisjon i prosjektene som prioriteres i RTP Nordland. Og da ikke minst når det gjelder planene for veiinvesteringer. RTP er utformet med to dokumenter – en Strategisk del som ble vedtatt i fylkestinget høsten 2016 og en Handlingsdel som etter planen skal vedtas i fylkestinget i juni 2017.

Under arbeidet med Strategisk del ble i høy grad Salten regionråds innspill tatt til følge og innarbeidet i dokumentet. Dette må vi kunne si oss fornøyde med, og det skyldes målrettet og grundig jobbing fra prosjektets side i nært samarbeid med Regionrådet som helhet.

Utkastet til handlingsdelen i RTP forelå pr. 21. februar 2017 med høringsfrist til den 4. april 2017. Her har innspillene til Salten Regionråd bare i begrenset grad blitt tatt til følge når det gjelder veisatsinger. Og da kun i perioden etter 2022. Høringssvar er sendt inn innen fristen der vi påpekte det uheldige i dette.

Når det gjelder endelig utfall og vedtak så blir det først avgjort under politisk behandling i Fylkestinget i juni ca. halvannen måned etter prosjektets avslutning. For Regionrådet fram til da blir det viktig å jobbe for at FV 17 mellom Ørnes og Glomfjord kan løftes opp og fram og igangsettes med bompengefinansiering i kommende fireårsperiode.





Billedtekst: FV 17 mellom Ørnes og Gomfjord holder en svært lav standard og er rasutsatt (Foto: Jens Kyed)

### Nasjonal Transportplan (NTP):

Regjeringens forslag til NTP offentliggjort den 5. april 2017 (Meld. St. 33 – 2016-2017). Meldingen skal i april og mai behandles i Stortingets Transport- og kommunikasjonskomite. Den 26. april deltok politisk nestleder i Regionrådet – Ida Maria Pinnerød i høringen om meldingen og fikk i løpet av fire minutter mulighet til å løfte opp de viktigste momentene for Salten. Her ble behovet for raskere og helhetlig utbygging av E 6 framhevet samt behovet for at Nordlandsbanen nå rustes opp som planlagt og i tillegg får tilstrekkelig med kryssningsspor. Ny flyplass i Bodø ble også trukket fram som et svært viktig prosjekt. Regionrådet var ett av to regionråd (Ofoten ved Ofotbanealliansen var det andre) til å møte transport- og kommunikasjonskomiteen i høringen. Øvrige instanser som deltok var i all hovedsak fylkeskommuner og interesseorganisasjoner.

Stortinget vil gi sin endelige tilslutning til dokumentet i juni. Slik sett er ingenting formelt sett klart før alt er klart, men i praksis er det vel likevel slik at det regjerings- og støttepartiene på Stortinget har blitt enige om før framleggelsen også i praksis blir det endelige resultatet. Potensielt kan det fortsatt komme endringer enten til Salten og Nordlands fordel eller ufordel – men da det vil være etter samferdselsprosjektets avslutning.

Når det gjelder vei og veisatsinger har Salten Regionråd fått stor grad av gjennomslag for sine ønsker i forhold til hvilke prosjekter det skal satses på (E 6 Sørelva – Borkamo, Sørfoldtunneler, Kråkmofjellet sør og Ulvsvågskaret samt RV 80 Sandvika – Sagelva), men dessverre er så godt som alle prosjektene lagt til andre halvdel av NTP perioden (Sørfoldtunnelene har oppstart sist i første seksårsperiode og er slik sett «sikre») – hvilket betyr at det hefter stor grad av usikkerhet

rundt om disse faktisk vil bli gjennomført. Samtidig er det slik at prosjektet med RV 80 utenom Fauske sentrum som til alt overmål lå inne i transportetatens grunnlagsdokument for NTP, har falt helt ut.



Billedtekst: Sandvika – Sagelva på RV 80 er et av prosjektene som er tatt inn i siste seksårsperiode av NTP.

På spørsmål til hvorfor det var slik under samferdselskonferansen på Fauske den 25. april, fikk ordfører i Fauske – Jørn Stene – til svar fra statssekretær Tom Cato Karlsen at dette nok i stor grad skyldtes at kommunen ikke hadde vært til stede på viktige arenaer og heller ikke hadde presset på og lobbyert for dette. Dermed hadde andre kommuner som hadde vært flinkere til disse tingene vunnet fram på bekostning av Fauske.

#### Jernbane:

Prosjektet har i hele prosjektperioden hatt stort fokus på jernbane som befordrer av gods. Det er to viktige godsterminaler for jernbane plassert i hhv. Fauske og Bodø. Begge steder har det vært behov for utbedringer og fornyelse. I tillegg har fokus vært på å styrke persontogtilbudet i Salten.

Våren 2015 var en delegasjon fra Salten ledet an av Regionrådet på møte med Jernbaneverket i Trondheim. Her ble aktuelle problemstillinger og utfordringer diskutert. Jernbaneverket lovet langt på vei å starte arbeidet med å utrede krysningsspor i Salten og flere andre mindre kapasitetsfremmende tiltak. Dessverre har utredningsarbeidet blitt forsinket. Dette både grunnet manglende kapasitet hos Jernbaneverket og fordi man etter hvert har måttet prioritere andre mer presserende tiltak først. Dette da nye krysningsspor ikke ville kunne bli satt i drift før i 2023 uansett, grunnet manglende fjernstyring av sporet. Først når styringssystemet ERTMS blir innført vil dette være mulig. Det er imidlertid slik at Jernbaneverket – nå BaneNor – fortsatt lover å fullføre planlegging for flere krysningsspor i Salten (Setså, Valnesfjord og Støver) i god tid før ERTMS står

klart. Samtidig er dette mindre investeringer som kan tas fra det løpende driftsbudsjettet og ikke trenger å øremerkes i NTP-sammenheng. Det må derfor jobbes videre med dette – først og fremst det kommende året opp i mot BaneNor i forbindelse med etatens utarbeidelse av handlingsplaner – men også i årene framover fra Salten Regionråd og Nordland fylkeskommune om disse tiltrengte krysningssporene i praksis skal kunne la seg realisere.



Billedtekst: I Valnesfjord ligger det allerede til rette for å etablere et nytt krysningsspor. Her var det tidligere et sidespor som ble fjernet noen år tilbake. (Foto: Jens Kyed)

## Gods:

Prosjektet har vært delaktig i planleggingen av og gjennomføringen av en årlig samferdselskonferanse på Fauske, der godstrafikken har vært en sentral faktor. Viktige momenter som har kommet fram her er blant annet det at godstransportørene er utålmodige m.t.p. etablering av en erstatte for godslinje på sjø nordover (Nord-Norge linja). Dersom denne ikke nå svært raskt kommer på plass varslers de at det vil skje betydelige endringer i terminalstrukturen nordover. I praksis innebærer dette at godsterminalene får nye lokasjoner på land, og ikke ved kai som i dag, noe som gjør at framtidig sjøtransport blir mindre interessant.

Prosjektleder har brukt konferanser og andre aktuelle arenaer, deriblant møter på Stortinget, til å framsnakke behovene til godsterminalene i Fauske og Bodø og deres behov for både oppgraderinger og utbedringer samt behovet for en re-etablering av en godslinje på sjø nordover fra Bodø. Det kom midler på statsbudsjettet for 2017 som tilgodeser utbedringer for noen av de

største utfordringene ved godsterminalen på Fauske. Når det gjelder Bodø er det så langt ikke kommet signaler om midler til utbedringer. Her må det jobbes videre.

I forhold til NTP-arbeidet har Regionrådet også gjort fremstøt både skriftlig i form av høringsuttalelser, og muntlig i form av møter med statssekretærer og stortingspolitikere, for å sikre synlighet og at prosjekter i NTP tilgodeser satsing på gods på Nordlandsbanen. Et viktig moment har også vært re-etablering av Nord-Norgelinja og dennes funksjon som godsbefordrer på sjø mellom Bodø og Tromsø. Her har andre aktører så som Bodø Havn spilt hovedrollen, mens Salten Regionråd har hatt en mer støttende funksjon. Men prosjektet har blitt varmt framsnakket i alle mulige sammenhenger. Finansieringen er nå med statsbudsjettet for 2017 kommet på plass til denne satsinga og nå gjenstår det å finne et rederi som er villig til å ta risikoen og satse på en godsroute mellom Bodø og Tromsø. Bodø havn er optimistisk. Jernbanedirektoratet er noe mer pessimistisk når det kommer til muligheten for faktisk å få et nytt slikt tilbud opp å gå.

Salten Regionråd har også hatt som langsiktig mål at Nord-Norgebanen skal etableres. Et krav som er sterkt fra kommunene i Indre-Salten. At Regjeringen varsler at Nord-Norgebanen nå på ny skal utredes i kommende NTP-periode er derfor et positivt signal i så henseende. Viktig blir det å jobbe for at dette ikke må komme i veien for andre og høyst presserende samferdselstiltak og investeringer i regionen i kommende NTP periode. Samtidig blir det viktig å bidra til å synliggjøre at en slik jernbane vil kunne bli svært nyttig for Norge og bidra til økt inntjening for landet som helhet. Og dersom det skulle vise seg umulig å få på plass en re-etablering av Nord-Norgelinja på sjø mellom Bodø og Tromsø, vil en bygging av Nord-Norgebanen bli enda mer nødvendig og påkrevet.

#### Persontrafikk:

I august 2015 kom et nytt tilbud på plass innen persontrafikken som var en direkte konsekvens av det arbeidet Salten Regionråd har nedlagt innen dette feltet. En ekstrabevilgning over Statsbudsjettet sikret at det kunne bli satt inn ekstra kapasitet på rushtidsavgangene om morgen og ettermiddag på strekningen Rognan – Bodø. Ett ekstra togsett ble satt inn slik at togavgangen gikk med dobbelt togsett og dobbel kapasitet i forhold til tidligere. Sterk innsats og påvirkning fra Regionrådet opp i mot både Fylkeskommune og Regjering og Storting medførte at penger til dette tiltaket kom på plass.

Ved ruteplanrulling i desember 2015 kom nok et togtilbud på plass. Denne gang en sen kveldsavgang fra Bodø til Rognan. Dette tilbudet var det også arbeidet lenge med å få på plass og det kom som en direkte konsekvens av hardt arbeid fra Regionrådet og samferdselsprosjektet. Dette togtilbudet medfører at det er mulig både å benytte seg av kulturtilbud i Bodø og reise

kollektivt til og fra og det er mulig å komme seg hjem med tog om man kommer til Bodø med sene kveldsfly. På forespørsel fra Salten Regionråd ble togtilbudet justert til å gå tirsdag – lørdag i stedet for mandag – fredag som opprinnelig tiltenkt. Dette slik at befolkningen i indre Salten også får mulighet på lørdager til å reise til Bodø for kulturelle opplevelser mv.

Mottakelsen av det styrkede tilbudet har også vært formidabel. Ett år etter at tilbudet ble etablert var trafikken betydelig økt på strekningen og det ekstra togsettet på det nærmeste fylt opp. NSB melder om 32% passasjervekst på Saltenpendelen i 2016. Et tall som virkelig blir lagt merke til langt utover Salten. Jernbanedirektøren poengterte dette både i plenum under jernbanekonferansen Jernbaneforum 2017 samt i en privat samtale med prosjektleder. Jernbanedirektoratet ønsker nå å arbeide for en videre styrking av tilbudet på Saltenpendelen de kommende årene slo Elisabeth Enger fast.



Billedtekst: Styrkingen av Saltenpendelen med flere avganger og ekstra materiell har vært en suksess. (Foto: Jens Kyed).

Det har gjennom hele perioden i samarbeid med Nordland Fylkeskommune (bestiller) og Bodø kommune (samt også Fauske og Saltdal kommuner) vært jobbet aktivt både opp i mot NSB og Jernbaneverket med utfordringen å få på plass en tidligere avgang fra Bodø til Fauske og Saltdal. Helt konkret har det vært sett på om det kunne la seg gjøre å få lagt togavgangen om morgenen mandag – fredag fra Bodø til Fauske – Rognan – Mosjøen noe tidligere slik at det blir mer naturlig for pendlere å benytte tog til og fra jobb på denne strekningen. Imidlertid har dette vist seg å være svært vanskelig å gjennomføre. Kapasiteten på banestrekningen er sprengt i morgentimene og uten flere kryssningsspor og fjernstyring viser det seg nærmest å være umulig å få dette til.

Riktignok finnes det et lite håp om at det kunne la seg gjøre å få godstoget til CargoNet fram til Bodø 40-50 min tidligere. Dette ville umiddelbart kunne løse opp i kapasitetsutfordringen for denne ene avgangen, men det krever stor innsats fra så vel CargoNet som dyktige ruteplanleggere og det vil berøre hele strekningen fra Alnabru, via Trondheim til Bodø. Det ser derfor ut til at dette er en

sak som det må jobbes med i årene framover også, trolig med sikte på å få etablert både nye kryssningsspor og ERTMS (togstyringssystemet) samtidig slik at det fra 2022 blir mulig å kjøre toget tidligere avgårde fra og med 2023. Å få løst denne utfordringen tidligere ser rett og slett ikke ut til å kunne la seg gjøre såfremt da ikke Jernbanedirektoratet og jernbaneselskapene setter seg ned og ser på muligheten til å få godstoget fra Oslo og nordover nesten en time raskere fram enn i dag.

I møter med statssekretærer, statsråd og i ulike konferanser har prosjektleder også framsnakket Nordlandsbanen og Saltenpendelen og bidratt til å synliggjøre at det er behov for en ytterligere styrking av togtilbudet i regionen.

I prosjektperioden har prosjektleder også vært fast møtende for Regionrådet i Jernbaneforum Nord sine møter, ca. to ganger pr. år. Prosjektleder har også vært utnevnt av fylkesråd for samferdsel til og har gjennomført, i samarbeid med en representant fra Helgeland Regionråd, en gjennomgang og fornying av statuttene for Jernbaneforum Nord. Prosjektleder har også hatt en viktig rådgiverfunksjon opp i mot Nordland Fylkeskommune når det gjelder jernbanesatsing og muligheter for ytterligere styrking av tilbudet på persontrafikk med tog i Salten.

#### Luftfart:

Prosjektet har i hele perioden støttet arbeidet til Bodø kommune med å få etablert en helt ny flyplass og samtidig frigjøre arealene dagens lufthavn båndlegger til byutviklingsformål.



Billedtekst: Ny flyplass er ett av prosjektene som det har vært arbeidet med i perioden. (Foto: Bodø Kommune)

Det har vært gjennomført flere formelle og uformelle møter med så vel statssekretærer, stortingspolitikere og andre om temaet. Salten Regionråd har vært aktive pådrivere i prosessen. Også gjennom innsending av høringsuttalelser og gjennom innlegg i media. Prosjektleder har også deltatt som bisitter i arbeidsgruppen som jobbet med å få fram dette prosjektet.

Dette arbeidet ble kronet med suksess da Statsminister Erna Solberg den 28. februar 2017 kunngjorde i Bodø at prosjektet kommer inn i Nasjonal Transportplan og at ny lufthavn skal stå klar i 2025 til en total prislapp på om lag 5 milliarder kroner hvorav Staten påtar seg å bevilge 2,4 milliarder friske kroner, Avinor betaler et nær tilsvarende beløp og resten dekkes inn gjennom tomt salg fra den gamle flyplassen. Dette er et svært viktig prosjekt for Bodø og Salten og det er gledelig at det ble fullt gjennomslag for dette i NTP.

Prosjektleder har også deltatt aktivt i arbeidet i «ruteutviklingsforumet» som har vært i virksomhet under hele perioden under ledelse av Avinor. Her har målet vært å bidra til å styrke Bodø som foretrukken lufthavn i nord og bidra totalt sett til flere reisende i regionen og flere og nye rutedestinasjoner med fly.

#### Sjø:

Det har i perioden vært jobbet mye med fylkeskommunens prosjekt nytt ferge og hurtigbåtkart. Prosjektet har skapt stor misnøye i de berørte kommunene da det har tatt til orde for å barbere bort deler av dagens rutetilbud og det har fra flere blitt hevdet at premissene for fylkets arbeid har vært gale. Prosjektleder har vært vara til arbeidsgruppen som er ledet av fylkesråd for samferdsel. Salten Regionråds representant inn i denne har vært ordfører i Steigen Asle Schrøder. Prosjektleder har arbeidet tett sammen med ham for både å kartlegge og innhente informasjon og for å utarbeide innspill mv. Prosjektleder har deltatt på 5-6 dialogmøter relatert til prosessen.



Billedtekst: Prosjektet med nytt ferge- og hurtigbåtkart har skapt mye uro. (Foto: Nordland Fylkeskommune)

Som nevnt tidligere har prosjektleder også vært involvert i arbeidet med å realisere en re-etablering av godsbefordring sjøveien mellom Bodø og Tromsø.

#### Resultater:

- Ny tunell gjennom Tjernfjellet på RV 77 – ferdig i 2019.
- Realisering av prosjektet Ny by – Ny flyplass – Ny lufthavn i Bodø ferdig i 2025.
- Dobbling av kapasiteten på lokaltog i rushtid mellom Rognan og Bodø fra august 2015. (Dette har medført 32% passasjervekst i 2016 – noe som vekker oppsikt nasjonalt).
- Sent kveldstog fra Bodø til Rognan fem dager i uka fra desember 2015. Og rutetabellen ble endret etter påtrykk fra Salten Regionråd fra å være mandag – fredag til å bli tirsdag – lørdag slik at rutetilbudet i større grad er tilpasset også ferie og fritidsmarkedet.
- Nordland Fylkeskommune jobber for å etablere felles reisebillett på tvers av alle transportmidler.
- Nordland Fylkeskommune jobber for å fjerne dobbeltkjøring av buss der det også går og heller mate togene med passasjerer fra buss – endring varslet ved neste utlysning av anbud (2019).
- Nordland Fylkeskommune vier langt større interesse for, og oppmerksomhet mot, jernbanen som en viktig bidragsyter i infrastrukturen.
- Sikret at viktige veiprosjekter for regionen i alle fall ikke faller ut av Regional Transportplan selv om de ikke gjennomføres i første fireårsperiode.
- Gjennomslag for mye av mer prinsipiell og ikke kostnadsdrivende art i RTP Nordland så som trafikksikker skolevei.
- Staten vil bruke to millioner kroner i NTP for å oppdatere tall og data i siste utredning fra 1992 om Nord-Norgebanen.
- Regjeringen sier den vil realisere alle viktige strekninger på E 6 som vi ber om – men i siste seksårsperiode av NTP.
- En finansieringsordning for å kunne sikre en oppstart av godsrute til sjøs mellom Bodø og Tromsø er blitt etablert av Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2017.



### Avsluttende bemerkninger:

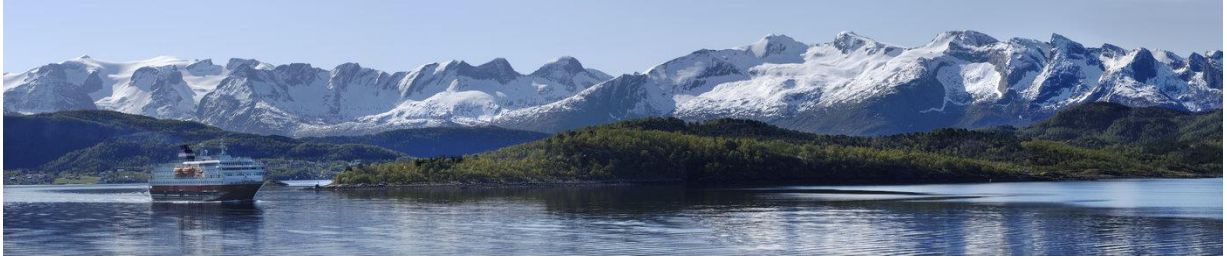
Salten er en stor region i areal, Salten er den største enkeltregionen befolkningsmessig i Nord-Norge og det er en region med store samferdselsutfordringer. Salten Regionråd har vært godt tjent med å ha et samferdselsprosjekt de siste tre årene. Ved å ha en person som jobber fulltid med samferdselssaker har Regionrådet evnet å styrke sitt fokus på samferdselssaker generelt og derigjennom også oppnådd større synlighet og gjennomslag så vel regionalt som nasjonalt i samferdselsdebatten. Dette har også fått positiv effekt for flere ulike samferdselssatsinger i regionen.

Erfaringene fra prosjektet gir grunnlag for å tilrå at Salten Regionråd prioriterer å gjøre samferdselssatsingen sin permanent. Ved fortsatt full fokus på samferdsel vil Salten Regionråd både kunne sikre at viktige samferdselsprosjekter for regionen gjennomføres uten å bli satt på vent eller glemt og samtidig sikre fortsatt fullt trykk på at framtidige og nye samferdselssatsinger som er og vil bli viktige for regionen arbeides fram og prioriteres i ettertiden.

Det er viktig her å påpeke at det har vært samarbeidet tett og nært med mange aktører i prosjektperioden. Resultatene er derfor ikke kommet utelukkende som følge av innsatsen fra prosjektleder alene men mer som et resultat av et nært samarbeid med mange ulike aktører. Salten Regionråd har like fullt gjennom prosjektet satt seg i førersetet for flere prosesser og bidratt til at disse har fått en bedre løsning for Salten som helhet enn dersom prosjektet ikke hadde vært etablert.

Det vil være et stort behov i årene framover for at Salten Regionråd fortsetter å arbeide intensivt med samferdsel om man skal lykkes i å oppnå gjennomslag for de prioriteringer som er gjort i perioden. Det faktum at de fleste av prioriteringene først er med i siste periode av hhv. RTP og NTP betyr at det hersker stor grad av usikkerhet rundt disse gjennomføring. Uten videre målrettet innsats fra til formålet dedikerte personer, vil det kunne være vanskelig å oppnå at disse faktisk blir realisert.

Jens B. Kyed  
Prosjektleder Samferdsel  
Salten Regionråd



## Kraftfulle Salten

[www.salten.no](http://www.salten.no)

