

TRANSPORTPLAN NORDLAND 2013 - 2024

INNSPILL FRA SALTEN REGIONRÅD

1. INNLEDNING

Det vises til brev fra Nordland fylkeskommune datert 29.2.2012 hvor det bes om innspill til Transportplan Nordland 2013 - 2024. Det er bedt om at kommunene i størst mulig grad koordinerer sine innspill gjennom regionrådene, men det er kommunene som er høringsinstans, og de vil derfor også sende sine innspill direkte til Nordland fylkeskommune.

Etter Salten Regionråds mening bør de gode, lokale og regionale, helhetlige og sammenhengende infrastrukturløsningene i sterkere grad forankres i de nasjonale målsettingene for nordområdepolitikken. Nordland fylkeskommunes stemme, ambisjoner og målsettinger i nordområdepolitikken, blir stadig etterspurt, men virker fortsatt uklar. Derfor er det bemerkelsesverdig at Nordland fylkeskommune i et så viktig strategisk dokument som Transportplan Nordland 2013-2024, ikke nevner eller bruker nordområdebegrepet mer enn én gang (s. 5).

Ved en mer aktiv kopling av fylkets distrikts- og regionalpolitiske målsettinger til de overordnede nasjonale målsettinger innenfor nordområdesatsingen, vil også de distrikts- og regionalpolitiske tiltakene få et tydeligere mål og en klarere retning.

2. TRANSPORTUTFORDRINGER I NORDLAND

I begrunnelsen for en fremtidsrettet transportinfrastruktur (2.1) peker planen på viktige næringspolitiske områder som også er sentrale i nordområdemeldingen – marin sektor, prosessindustri, petroleumsvirksomhet og reiseliv. I den summariske oversikten nevnes ikke bergverk/ mineraler. Med tanke på den betydningen næringen allerede har og det enorme framtidspotensialet som ligger i den bør den gis en mer sentral plass i fylkets fremtidsbilde.

Heller ikke i den videre oppfølgingen av den summariske opplistingen av viktige næringsveier med stort eksportpotensial, blir det reflektert godt nok rundt hvor i Nordland ressursene ligger, hvor verdiskapingen faktisk skjer og hvilke konsekvenser det må ha for prioriteringen av transportinfrastruktur. Etter vår mening utvikles og driftes samtlige fem næringsområder i dag i stor grad ute i Nordlands distriktskommuner.

Potensialet for økt verdiskaping og ny virksomhet innenfor f.eks. marin sektor, bergverk og reiseliv vil ligge i distriktene også i fremtiden, og derfor bør satsingen på forbedringer av veier i mye større grad skje her.

3. TILSTAND, PROGNOSE OG MULIGHETER

Salten er i følge pkt 3.2.2 er eneste region som har hatt befolkningsvekst i hele perioden 2000 – 2010, men også her er veksten svakere enn landsgjennomsnittet.

Dersom Salten skal oppfattes som en vekstregion er det viktig at fylkeskommunen understøtter utviklingen gjennom å legge til rette for at også nye næringer kan etableres i Salten. Dette er spesielt viktig i forhold til fremtidige infrastrukturinvesteringer.

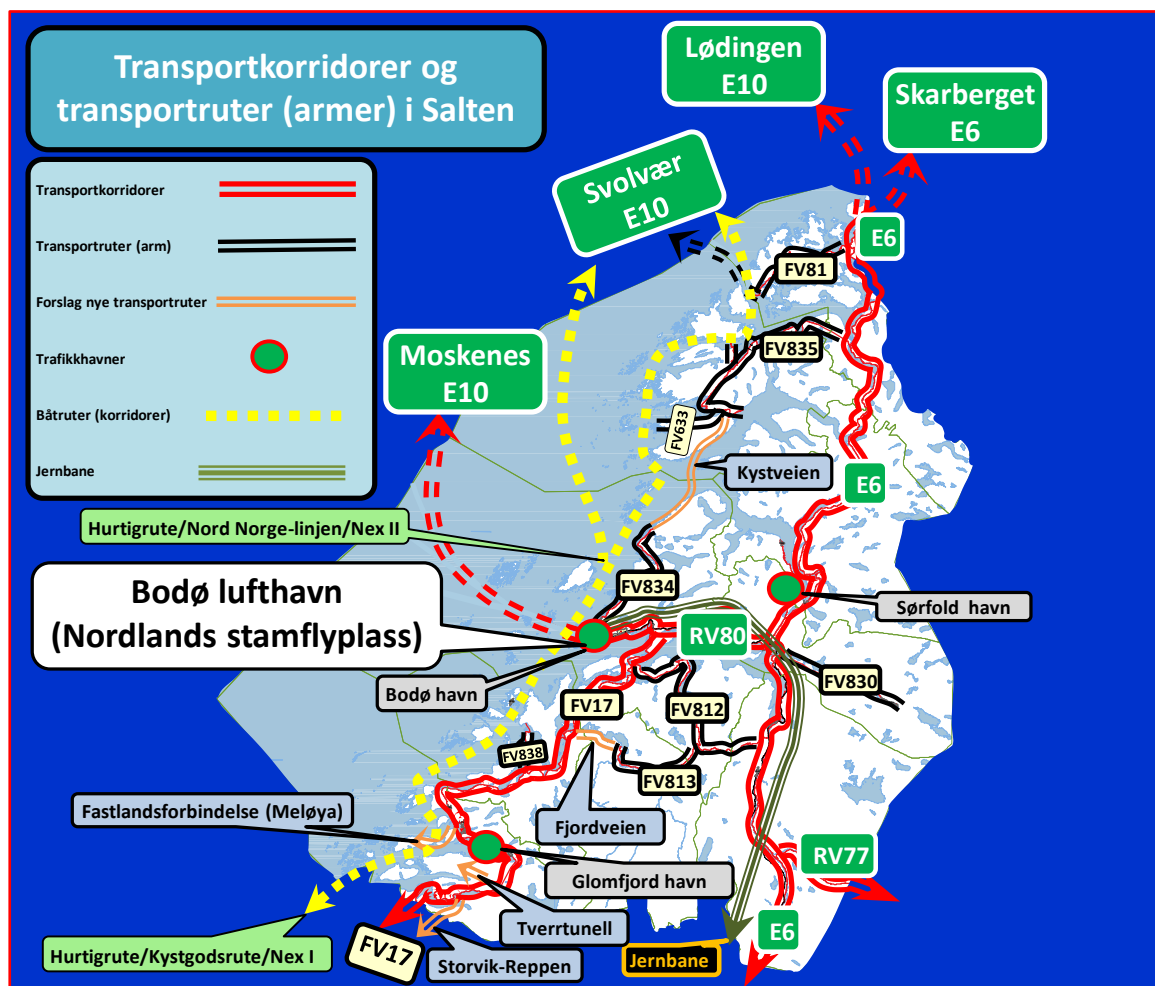
Noe av forutsetningen for vekst i regionen er at befolkning/næringsliv gis tidsriktige og effektive samferdsels- og transportløsninger. Her vil satsingen på passasjer- og godsknutepunktet Bodø ha stor betydning.

4. TRANSPORTINFRASTRUKTUREN

I Saltens Arbeidsgruppe sitt innspill til pkt 4 i planen var det tatt med en figur som viser transportkorridorer og transportruter i Salten. Figuren gjengis derfor her også som et bilde på nødvendige "livsnerver" for videre utvikling i regionen.

Det forutsettes at de innspill som arbeidsgruppa har gitt brukes i det videre arbeid med handlingsprogrammene.

./ Innpillet følger vedlagt.



4.1 Vegene og Ferjene

Da handlingsplan for "nye fylkesveger" ble lagt fram i 2009 hadde Salten Regionråd følgende prioritering, som fortsatt opprettholdes:

Nyanlegg

1. RV 813 "Fjordvegen" Tverrvik - Kjelling
2. RV 17 Bru Holandsfjorden
3. RV 834 Steigen – Bodø

Opprusting

1. RV 17 Ørnes - Glomfjord
2. RV 826 Vargåsen – Røsvik (Gjennomføres 2012)
3. RV 838 Skauvoll – Sund (Gjennomføres 2012)
4. RV 835 Parsell Høydal - Skjelvareid

Rassikring

1. Fv 612 Kvantoland (Sørfold)
2. Fv 472 Sandneslia (Gildeskål)
3. Fv 633 Smådalen (Steigen)

Gjennom året skjer det mange alvorlige møteulykker og utforkjøringer langs veiene i Salten. Liv og helse og ikke minst store økonomiske verdier settes daglig i fare, særlig i vinterhalvåret, som følge av smale veier, sviktende veiskuldre, uoversiktlige kurvaturer, bratte stigninger og farlige tunneler. For å sikre en fremtidsrettet næringsutvikling i nord er det ikke nok å fokusere på effektive hovedtransportkorridorer. Hvis næringstransportene med f.eks. fisk, ikke når fram til transportkorridoren eller til omlastingsstedet fordi tilførselsveiene ikke holder mål, er man i realiteten like langt.

I planen listes det opp 7 transportruter som har restriksjoner i forhold til aksellast på 10 tonn. Vi registrerer at 5 av disse ligger i Salten, og forventer at det jobbes aktivt for å fjerne disse begrensningene så snart som mulig siden dette har store konsekvenser i forhold til næringstransport.

I tillegg til ovennevnte ber Salten Regionråd om at fylkeskommunen har fokus på følgende:

- Utbedring av FV 812 Skar – Ljøsenhammer. Strekningen har i dag for liten vegbredde, og er et hinder for næringstransport.
- Utbedring av FV 530 Strømsnes – Valnesfjord Helsesportssenter
- Utbedring av FV 830 Finneid – Sulitjelma
- Fergesambandet FV 81 Skutvik – Skrova – Svolvær, som må opprettholdes og videreutvikles
- Nasjonal Turistveg bør forlenges fra Saltstraumen til Kjerringøy/Tårnvik
- Fastlandsforbindelse FV 466 Ørnes – Meløy (nyanlegg)

4.2 Flyplassene

Salten Regionråd ber om at det gis en bred omtale av flyplasstrukturen i Nordland når dette kapitlet skrives om.

Det fremkommer en del bekymring vedrørende strukturendringer av kortbanenettet, samt oppbygging av flere større lufthavner med direkteruter ut av fylket. På sikt vil en slik omfordeling av trafikken kunne svekke det totale grunnlaget for den struktur og frekvens en har i dag.

I Salten er det politisk enighet om å satse på Bodø Lufthavn, herunder en flytting av flystripen for å forbedre flytilbudet totalt sett.

4.3 Havner og farleder

Bodø Havn er Saltens største trafikkhavn med en rekke anløp av rutebåter, ferger, godsbåter, containerbåter, cruisebåter etc. Som en av tre utpekte stamnetthavner i fylket, er det viktig at Bodø havn utvikles i tråd med de behov som en slik trafikk til enhver tid krever.

I tillegg til Bodø Havn, er Sørfold Havn og Glomfjord Havn viktige havner i forhold til industriell utvikling i Salten. Fra sentrale myndigheter arbeides det aktivt for overføring av last fra vei til bane og båt, og her kan disse havnene spille en sentral rolle.

4.4 Jernbane

Salten Regionråd ber om at fylkeskommunen jobber aktivt for at strekningen Trondheim - Bodø på Nordlandsbanen elektrifiseres, og at fjernstyring og automatisk hastighetsovervåking nord for Mosjøen blir prioritert. Farlige planoverganger må elimineres, og baneinfrastrukturens over- og underbygning må oppgraderes.

Saltenpendelen mellom Saltdal og Bodø må utvikles gjennom flere avganger og forlengelse til Røkkland.

5. TRANSPORTARBEID

5.1 Godstransport

Salten Regionråd har tidligere i år i en egen uttalelse pekt på viktigheten av kystgodsruta "Fjordlast" for fiske i Sør-Salten. Dette er fortsatt en viktig sak som berører flere lokalsamfunn, og spesielt Meløy kommune er opptatt av at ruta opprettholdes med alle anløpssteder.

Det vises for øvrig til innspill til NTP vedrørende godstransport.

5.2 Persontransport

Saltenpendelen mellom Saltdal og Bodø har vært en ubetinget suksess, og har en viktig funksjon i forhold til utviklingen av BAS-regionen og ikke minst i forhold til Universitetet i Nordland og arbeidspendling innenfor strekningen Saltdal – Fauske – Bodø.

Salten Regionråd ber om at fylkeskommunen gjennom handlingsprogram for kollektivtransport er en aktiv pådriver for en videre utbygging av dette kollektivtilbudet som også har en stor miljøgevinst.

Når det gjelder persontransport med båt forventes det at Nordland fylkeskommune følger opp "Båtpakke Salten"

6. MÅLSETTINGER OG STRATEGIER

Salten Regionråd er enig i målsettingen om at samferdsel skal binde sammen Nordland – og Nordland med resten av verden.

For at denne målsettingen skal nås er det viktig at regionene evner å samarbeide gjennom å se det store bildet. Det er også viktig at fylkeskommunen er en aktiv pådriver i forhold til sentrale myndigheter slik at bevilgningene til "alle de gode tiltak" kan økes - og ting blir gjennomført og ikke bare ord på et papir.

7. HANDLINGSPROGRAM

Saltenregionen spiller en viktig rolle i det totale transportsystemet i Nordland. Vi vil derfor se det som svært viktig at regionen er representert i de arbeidsgruppene som skal jobbe med handlingsprogrammene etter at Transportplanen er vedtatt.

Vedlegg: Innspill til RTP fra Salten Regionråds arbeidsgruppe datert 15.11.2011.

Behandling i Salten Regionråd

Arbeidsutvalget i Salten Regionråd har i møte 20. april 2012 under AU-sak 46/12 enstemmig vedtatt dette som Salten Regionråd sitt innspill til Transportplan Nordland 2013 – 2024.

Bodø, 23.4.2012/hr