



## Utskrift fra møteprotokoll

Møte i: **Salten Regionråd**

Dato: **28. november 2014 og 20. februar 2015**

---

**Sak: Sammendrag av vedtak i  
SR-sak 55/14 Nasjonale og regionale samferdselsprioriteringer i Salten  
SR-sak 03/15 Samferdselsutfordringer i Salten**

---

### Enstemmig vedtak:

1. Beskrevne prinsipper for samferdselsprioriteringer vedtas. \*
2. Følgende nasjonale prioriteringer legges til grunn:

#### Veg:

- E6 gjennom Salten, herunder:
  - o Borkamo – Sørrelv i forbindelse med Tjernfjellet
  - o Fauske – Mørsvikbotn
  - o Mørsvikbotn – Ballangen
  - o Omlegging E6 Fauske
  - o Setså – undergang og stigning
- Bypakke Bodø - fullføring
- RV 80
  - o Klungset - Søbbesva
  - o Sandvika - Sagelva
  - o To jernbaneunderganger – flaskehals øst og vest for Vågan

#### Luffart:

- Flytting av Bodø lufthavns rullebane mot sørvest.

#### Havn:

- Infrastruktur knyttet til Bypakke Bodø og Bodø Havn, dvs. ny trase mot Rønvikleira.

#### Jernbane:

1. Sette inn større togsett på Saltenpendelen
2. Bygging av kryssningsspor på Støver og Valnesfjord
3. Utvide Saltenpendelen til Røklund

#### Jernbane i NTP 2018-2027:

1. Ferdigstilling av automatisering (innføring av ERTMS)
2. Styrking av generelt vedlikehold og opprusting av jernbanenettet
3. Nordlandsbanen videreføres til Sørfold

### **Gods:**

Salten opplever en økt andel tunge kjøretøy på både E6 og RV80. Mye av dette er som følge av at godsåten TeGe ble lagt ned høsten 2013. Den økte tungtransporten på vei er en stor utfordring. Ikke bare går dette på tvers av alle nasjonale og regionale målsettinger om å få mer gods over fra vei til bane og sjø, det utgjør også en stor sikkerhetsrisiko med økt fare for store ulykker blant annet i tunneller. Særlig vinterstid har nordnorske veier blitt karakterisert som «dødsfeller» på grunn av vogntog som løper løpsk på glatt føre. Miljømessig er dette den dårligste løsningen.

Departementet har lovet framlegging av en godsstrømanalyse våren 2015. Denne vil ha betydning for hvordan gods-situasjonen i Salten bør håndteres i framtiden. Uansett er godsstrømmer vanskelige å forutse. Som prinsipp bør en legge vekt på løsninger som fremmer de nasjonale føringene om at mer gods skal over fra vei til bane og sjø. Videre vedtak foreslås utsatt til godsstrømanalysen foreligger.

### 3. Følgende regionale prioriteringer legges til grunn:

#### **Hurtigbåt:**

Pendlere prioriteres. Det etableres en ny pendlerrute mellom Bodø og Steigen, som muliggjør dagpendling til Bodø. Det forutsettes at denne pendlerruten ikke går på bekostning av eksisterende pendlerrute sør for Bodø. Pendlerruten må være forutsigbar og bør ha en avtaleperiode på minst 5 år.

#### **Ferge:**

Skutvikferga må gjenopprettes som helårssamband. Forutsigbarhet i rutetilbud og kapasitet må vektlegges.

En naturlig del i utviklingen av transportløsningene i Salten er forlengelse av kystveien fra Bodø og nordover mot Tromsø, gjennom Steigen, Hamarøy og Vågan. Dette gjøres i første omgang med et fergesamband mellom Festvåg og Langnesvik i Steigen, samt økning av frekvensen på fergesambandet Skutvik – Svolvær.

Mindre fergesamband som i Meløybassenget og i Gildeskål, må gjennomgå for å se på kapasitet, hastighet og forutsigbarhet for næringslivet og fastboende. En del av dagens ferger er både for saktegående og for lite forutsigbare. Det er ikke akseptabelt med erstatningsferger som forringer næringslivets transportmuligheter.

#### **Nyanlegg vei:**

1. FV 17 Bru Holandsfjorden, forutsatt lokal enighet om trasevalg. Viktig for rassikring, utvikling av Kystriksveien og for å redusere avstand til Bodø for sørligste del av Salten/Nord-Helgeland.
2. FV 812 Tunnel mellom Oldereid og Hogndalen/ Børelv. Denne vil redusere avstanden til FV17 og Bodø og i tillegg ta bort en fjellovergang. Veilengde til FV17 vil bli redusert med ca. 13 km. Vil lette kommunikasjonen mellom Misvær og Bodø sentrum.
3. FV 812 Utbedring/ tunnel over Saltdal-lia vil bedre kommunikasjonen mellom Misvær og Saltdal og er viktig for bla malmtransport fra Ljøsenhammeren og evt. andre næringsprosjekter.

#### **Opprusting vei:**

1. FV 17 Ørnes – Glomfjord, ferdigstilling
2. FV 838 Skauvoll – Sund, bruer og vegskulder
3. FV 835 og 631 i Steigen

4. FV 834 Valvikdalen - Festvåg
5. FV 830 Finneid – Sulitjelma
6. FV 813 Beiarfjellet

### **Rassikring:**

Vurdering av rassikring er et eget fagfelt. Salten Regionråd følger derfor Statens Vegvesens anbefalinger for rassikringsområder i Salten.

### **Gang- og sykkelveier:**

Både av sikkerhets- og miljøhensyn må utbygging av gang- og sykkelveier med belysning ha fokus. Strekninger som benyttes av barn og unge til skolevei må ha prioritet, både når det gjelder nyanlegg og vedlikehold.

FV 662 Innhavet og FV 834 Myklebostad – Kløkstad er eksempler på slike prosjekt. Disse er inne i en planfase hos Statens Vegvesen og det er viktig at prosjektene fullføres. Omlegging av RV 80 utenom Fauske sentrum er også under planlegging og må følges opp slik at prosjektet ferdigstilles innen tidsrammen.

---

### **\* Prinsipper for prioritering:**

#### 1. Sikkerhet

Vedlikehold og opprusting av rasutsatte og ulykkesbelastede strekninger er av svært stor betydning. Eliminering av sikkerhetstrusler er best. Redusert risiko er nest best. Tap av liv som følge av ras eller stengte fjelloverganger er en uakseptabel konsekvens, og sikkerhet må derfor ha høy prioritet. Utfordringen er å sannsynliggjøre hvor risikoen er størst, og hvilke tiltak som vil ha best effekt målt opp mot andre prioriteringer.

#### 2. Næringsvirksomhet / bosettingsmønster

Nordland er et eksportfylke. Vi har god tilgang på råvarer som fisk, vannkraft, mineraler og olje/gass. Slike næringer er bærebjelken i bosettingsmønsteret i Salten, og danner livsgrunnet for mange kommuner. For eksempel har oppdrettsnæringen etablert seg med store virksomheter langs kysten i Salten. Utvinning av mineraler er aktuelt i Sulitjelma, og andre nye næringer (f.eks. datalagring) kan komme flere steder i Salten. Dette gjør at eksisterende infrastruktur utfordres, fordi opprinnelige transportveier ikke ble bygget med tanke på den aktivitet som kom senere. Derfor må næringsvirksomhet legges til grunn for samferdselsprioriteringer, slik at ikke dårlig infrastruktur er til hinder for utvikling av eksisterende eller ny næringsetablering. Det betyr også at dersom nye store næringsetableringer kommer, må en kunne endre samferdselsprioriteringene for imøtekomme nye behov.

Samferdsel er også en viktig rammebetingelse for vekst, innovasjon og lønnsomhetsutvikling for reiselivsbransjene i Salten. Reiseliv er en vekstnæring, og tilgjengelighet er en avgjørende faktor for økt verdiskapning. Næringen gir viktige arbeidsplasser i distriktene og god posisjonering for regionen. Fokus og oppmerksomhet fra internasjonal presse og besøkende har positiv virkning på bo- og arbeidslyst. Gode tilbud til besøkende er også gode tilbud til lokalbefolkningen, og bidrar til et spredt bosettingsmønster i Salten. Samferdselsprioriteringer må derfor ta hensyn til reiselivsnæringens behov.

### 3. Dagpendling til jobb

Dagpendling øker i Salten. Stadig flere velger å bo i en kommune og jobbe i en annen. Pendling gjør det mulig for «tokarriere-familier» å bosette seg i større deler av regionen. Det pekes på to virkemidler i prioritert rekkefølge:

- a. Tilrettelegging av offentlig transport som muliggjør dagpendling
- b. Nye veitraseer og utbedring av eksisterende vei

### 4. Ukependling til jobb

Ved ukependling er det akseptabelt med lengre reisetid, men ved bruk av offentlig transport er det likevel viktig at søndag/mandags- og fredagsruter er tilpasset reisetidspunkt for pendlere. Det er de samme virkemidlene som for dagpendling:

- a. Tilrettelegging av offentlig transport som muliggjør ukependling
- b. Nye veitraseer og utbedring av eksisterende vei

### 5. Klima og miljø

For å redusere klimagassutslippene må transportsektoren ta sin del av ansvaret. De negative virkningene på miljøet kan begrenses. I Salten pekes det særlig på gods-transport som kan overføres fra vei til bane og sjø, og gamle, sterkt forurensende hurtigbåter som må erstattes med miljøvennlige nye båter. Bygging av gang- og sykkelveier og utvikling av Saltenpendelen er tiltak som vil ha en miljømessig god effekt. Økende transporttetter, og særlig godstrafikk langs vei, er den største utfordringen med å redusere miljøbelastningen av transport.

### 6. Fritid

Flere kommuner i Salten har mange fritidsboliger. Dette er et viktig marked for lokalt næringsliv. Tilgjengelighet til fritidsboliger og nasjonalparker er viktig for trivsel og folkehelse. Her er også god skilting vesentlig. Tilrettelegging for fritidsbehov må derfor ha betydning for samferdselsprioriteringene.

---

#### **Vedtak mot en stemme (Beiarn):** **Kommentar / leseveiledning til SR-sak 55/14:**

- Langsiktig og strategisk jobbing skal ha prioriteringslisten som basis. Dette gjelder særlig ved innspill til NTP og RTP.
- Få mest mulig samferdselsmidler til Salten.
- Målet er å knytte Salten tettere sammen som en serviceregion og etablere stabile bo- og arbeidsmarkedsområder. Samferdselsprosjekt som fremmer denne tanken må støttes av regionrådet.
- Helhetstenkning for Salten, Nordland og Nord-Norge er en grunntanke som bør gjøre oss til bevisste pådrivere for nye samferdselsløsninger i Salten.