

## Utskrift fra møteprotokoll

Møte i: **Salten Regionråd**

Dato: **28. november 2014**

---

Sak: **SR-sak 55/14 Nasjonale og regionale samferdselsprioriteringer 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 Omlægging E6 Fauske
  - o Setså – undergang og stigning
- Bypakke Bodø - fullføring
- RV 80
  - o Klungset - Søbbesva
  - o Sandvika - Sagelva
  - o To jernbaneunderganger – flaskehalsen 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 krysningsspor 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 pendler rute mellom Bodø og Steigen, som muliggjør dagpendling til Bodø. Det forutsettes at denne pendler ruten ikke går på bekostning av eksisterende pendler rute sør for Bodø. Pendler ruten 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 gjennomgås 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. Saltens 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 livsgrunnlaget 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.

## Utskrift fra møteprotokoll

Møte i: **Salten Regionråd**

Dato: **20. februar 2015**

---

Sak: **SR-sak 03/15 Samferdselsutfordringer i Salten**

---

Det ble først votert over prioritering opprusting vei. Deretter ble det votert over kommentar / leseveiledning.

### **Enstemmig vedtak:**

#### **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

#### **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.

Avinor  
Jernbanelinjen  
Kystverket  
Statens vegvesen

## Nasjonal transportplan 2018 – 2029



Sekretariatet for  
Nasjonal transportplan  
2018 – 2029

Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep.  
0033 OSLO  
Telefon: 02030

[ntp.sekretariat@vegvesen.no](mailto:ntp.sekretariat@vegvesen.no)  
[www.ntp.dep.no](http://www.ntp.dep.no)

Se vedlagte adresseliste

Saksbeh.: Wenche Kirkeby  
Telefon: 22073637  
Vår ref.:  
Deres ref.: 2013/1263332

Dato: 02.07.2015

### **Nasjonal transportplan 2018-2029– Invitasjon og program til regionvise møter mellom styringsgruppen og fylkeskommuner/storbykommuner**

Styringsgruppen for transportetatene og Avinor sitt arbeid med Nasjonal transportplan 2018-2029 hadde møter med fylkeskommunene og de ni største byene i november/ desember 2014. Tema for møtene var de pågående arbeidene i analyse- og strategifasen.

I brev av 25.3.2015 varslet vi om nye møter i august/september 2015 og oversendte hovedrapporten og de sektorvise utredningene fra analyse- og strategifasen. Rapportene kan også lastes ned fra våre nettsider [www.ntp.dep.no](http://www.ntp.dep.no). Vi inviterte til å gi tilbakemeldinger på dokumentene, og vi mottar nå daglig tilbakemeldinger som vil bli vurdert i det videre arbeidet.

Vi inviterer nå til påmelding til møtene i august/september. Tema for møtene er fylkeskommunenes og bykommunenes kommentarer til analyse- og strategirapporten og arbeidet med planfasen, som transportetatene og Avinor er inne i nå.

Planfasen pågår til etatene og Avinors NTP-dokument skal leveres 1.3.2016. Vedlagt er Retningslinje 2 for planfasen fra Samferdselsdepartementet. Det legges stor vekt på dialog i NTP-arbeidet, og vi ønsker at fylkeskommunene og kommunene gir innspill på hva som er viktigst å ta hensyn til i det videre arbeidet.

Nedenfor er praktisk informasjon, tid og sted for møtet og program.

#### **Praktisk informasjon**

Vi ber om påmelding senest en uke før møtet til [ntp.sekretariat@vegvesen.no](mailto:ntp.sekretariat@vegvesen.no) eller til [grete.hansen@vegvesen.no](mailto:grete.hansen@vegvesen.no).

Det vil bli servert lunsj. Fylkeskommunene kan stille med 3 personer hver og hvert byområde med 2 personer.

### Agenda for møtet 31. august 2015 i Bodø:

1100-1130	Transportetatene orienterer om hovedpunkter fra NTP-arbeidet så langt, samt videre arbeid som følger av Retningslinje 2
1130-1230	Fylkeskommunene og bykommunene (ca 25 min på hver) <ul style="list-style-type: none"> <li>• kommentarer til gjennomført arbeid</li> <li>• innspill til planfasen</li> </ul>
1230-1330	Lunsj
1330-1445	Fylkeskommunene og bykommunene – fortsetter som før lunsj
1445-1500	Pause
1500-1600	Diskusjon og avslutning

I det etterfølgende har vi listet opp noen spørsmål vi ønsker å få tilbakemeldinger på. Fylkeskommunene og kommunene vurderer selv om en ønsker å svare på alle spørsmålene, og om dette blir en del av presentasjonen i møtet. Hvis mulig tar vi gjerne imot skriftlige tilbakemeldinger på spørsmålene i forbindelse med møtene.

### Spørsmål som vi ønsker at fylkeskommunene/bykommunene forbereder svar på når det gjelder R2/planfasen:

1. *Hvordan bør ansvarsfordelingen være mellom henholdsvis lokale og regionale og nasjonale myndigheter i arbeidet med nå målene om omstilling til et lavutslippssamfunn?*
2. *Hva er de viktigste forutsetningene for regional utvikling, og hva er viktigst for næringslivet?*
  - a. *Hva må tas hensyn til ut over prissatt nytte?*
  - b. *Hvordan samordne planer på tvers av myndighetsnivåer?*
  - c. *Målkonflikter mellom nasjonale mål og regionale og lokale mål?*
3. *Er det grunn til å forvente at planforslaget som etatene legger fram i 2016 vil ha noen reell påvirkning på kommunestyrenes endelige vedtak om konkrete kommunesammenslåinger våren 2016?*
4. *Hvordan kan vi bygge ut veg og jernbane mer i sammenheng, og se dette i sammenheng med fylkeskommunens investeringer i fylkesvegnettet?*
5. *Byområdene:*
  - a) *Hvilke tiltak vil kunne være mest aktuelle i byområdene for å redusere transportbehovet og få overgang fra biltransport til utslippsfrie transportformer?*
  - b) *Hvordan få utløst slike tiltak?*
  - c) *Hva må til for at kollektivtrafikken kan bli utslippsfri?*
6. *Hva er viktigste tiltak knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap?*

7. *Forslag til høyest prioriterte prosjekter i NTP*
8. *Ser dere potensielle målkonflikter mellom klimamål og framkommelighetsmål i tilknytning til aktuelle nye prosjekter/tiltak i deres region – og hva er i så fall beste virkemidler for å motvirke dette?*
9. *Hvilke prosjekter i fylket vil i vesentlig grad kunne bidra til omstilling til et lavutslippssamfunn?*
10. *Hvordan vil fylkeskommunene og bykommunene som regionale nav sikre tilstrekkelig areal for en fremtidig infrastruktur for sjøtransport?*
11. *Hva kan oppnås gjennom samordning av kjøp av transporttjenester? Hvordan bør samordningen legges opp?*
12. *Fylkesveger og fylkesvegferjer:*
  - a. *Hvordan vurderer fylkeskommunen behovet for å ta igjen forfallet på fylkesvegnettet opp mot behov for investeringer i fylkesvegnettet?*
  - b. *Hva er de største utfordringene knyttet til fylkesvegferjedriften, og hvilke behov har fylkeskommunen for økte rammer til drift og investeringer på dette området.*

**Møtet finner sted: Thon Hotel Nordlys, Moloveien 14, Bodø**

Velkommen!

Med hilsen

Elisabeth Enger  
leder av styringsgruppen for Nasjonal transportplan

Vedlegg (3):

- Adresseliste
- Brev om retningslinje 2 og R2 (samlet i ett dokument)
- Tilleggsoppdrag klassifisering



