

## Utskrift fra møteprotokoll

Møte i: **Salten Regionråd**

Dato: **20. november 2015**

---

Sak: **SR-sak 66/15 Samferdsel i Salten – Innspill til Nasjonal Transportplan (NTP) 2018 - 2029**

---

### Enstemmig vedtak:

Salten Regionråd viser til Saltenstrategiene der det fremgår at: «Gode kommunikasjonsløsninger og en velutviklet infrastruktur er viktige forutsetninger for ei positiv utvikling av enkeltkommuner og regionen som helhet.» Salten Regionråd skal arbeide for knytte regionen tettere sammen.

Basert på prioriteringskriteriene som Salten Regionråd har vedtatt i SR-sak 55/14 og 03/15, ønsker Regionrådet å fremme følgende samferdselsprioriteringsliste i forbindelse med rulling av nasjonal transportplan 2018 - 2029:

### Riksveg:

Regionrådet forutsetter at arbeidene med prosjektene Bypakke Bodø (RV 80) og Tunnel gjennom Tjernfjellet (RV 77) som ligger inne i hhv. første periode av Nasjonal Transportplan for perioden 2014 – 2023 samt som ekstrabevilgning fra Stortinget, blir fullført. I forbindelse med utbygging av Tjernfjellet tunnel, forutsetter Regionrådet også at det raskt bevilges penger til å foreta en utbedring på strekningen Sørelv – Borkamo (E6) med bruk av tunnelmasser fra prosjektet, slik det fremkommer at skal skje i NTP 2014-2023.

### For perioden: 2018 – 2022:

1. E6 Ulsvågskaret tunnel (Mørsvikbotn – Ballangen KVU) [Trafikksikkerhet/Næringsvirksomhet, Pendling]
2. E6 Sørfold (Tunneler og nytrase) [Trafikksikkerhet/Næringsvirksomhet/Pendling]
3. RV 80 Klungset – Søbbesva (Fauske) [Trafikksikkerhet/Pendling/Næringsvirksomhet]
4. RV 80 Sandvik – Sagelv og jernbaneunderganger ved Vågan/Reitan (Fullføring av Veipakke Salten) [Trafikksikkerhet/Pendling, Næringsvirksomhet]
5. E6 Kråkmo sør [Næringsvirksomhet/Klima og miljø/Ukependling, Næringsvirksomhet]
6. E6 Omlegging utenom Fauske sentrum

### For perioden: 2022 – 2029 (uprioritert rekkefølge):

- E6 Setså jernbaneundergang og evt. ny trase til Fauske.
- E6 Øvrige tiltak jfr. KVU Mørsvikbotn – Ballangen

## **Jernbane:**

### For perioden: 2018 – 2022:

1. Ferdigstille ERTMS på Nordlandsbanen
2. Bygge kryssningsspor på Støver, Valnesfjord (med perrong) og Setså
3. Utbedringer/ utvidelser av godsterminalene i Fauske og Bodø
4. Generelt styrket vedlikehold og utbedringer på Nordlandsbanen

### For perioden: 2022 – 2029:

1. Utvide Saltenpendelen med enkelte avganger til Røklund
2. Generelt styrket vedlikehold og hastighetsutbedringer av Nordlandsbanen
3. Sidespor/videreføring av Nordlandsbanen til Sørfold (havn) som første trinn i en forlengelse av Nordlandsbanen nordover til Narvik og videre nordover.

## **Luffart:**

### For perioden 2018 – 2029:

Ny rullebane lagt mot sør på Bodø Lufthavn samt oppstart av prosjekt Ny by – Ny flyplass.

## **Havn:**

### For perioden: 2018 – 2022:

1. Infrastruktur knyttet til Bypakke Bodø og Bodø havn – ny trase mot Rønvikleira.
2. Re-etablering av Nord-Norge linja på kjøll og oppgradering av godsterminaler”



## Utskrift fra møteprotokoll

Møte i: **Salten Regionråd**

Dato: **2. juni 2016**

---

Sak: **SR-sak 25/16 Høringsinnspill til Samferdselsdepartementet – grunnlagsdokument for Nasjonal Transportplan 2018 - 2029**

---

### **Enstemmig vedtak:**

Salten Regionråd viser til transportetatens grunnlagsdokument til ny Nasjonal Transportplan 2018-2029, og ønsker å komme med følgende høringsinnspill:

### **Vurdering av transportetatens grunnlagsdokument til NTP 2018 - 2029:**

Nordland er et av Norges største eksportfylker og en region i stor vekst. En moderne og godt fungerende infrastruktur er avgjørende for å tilrettelegge for dagens eksport og forventede økning i fremtiden. God infrastruktur vil ha stor betydning for verdiskapingen og vil tilrettelegge for og kunne skape nye arbeidsplasser og øke attraktiviteten til landsdelen. At Nord – Norge er viktig for verdiskapingen i Norge vises særlig ved den planlagte økningen i sjømatnæringen. Innen få år er det ventet inntil en sjudobling i sjømatproduksjonen i Nord-Norge. Det vil kreve betydelige investeringer i samferdselssektoren for å tilrettelegge for denne økte verdiskapingen.

Behovene for vedlikehold, fornying og nye infrastrukturprosjekter i regionen er så store at Salten Regionråd innledningsvis vil understreke at det er behov for at det stilles til disposisjon en høy ramme for NTP i perioden.

### **E6 Megården – Mørsvikbotn:**

Vi ser med tilfredshet at prosjektet ny E6 Megården – Mørsvikbotn ligger inne i grunnlagsdokumentet Nasjonal transportplan 2018 - 2029. Dette er et prosjekt som er viktig ikke bare for Salten og Nord-Norge, men for hele landet. Vi ser at prosjektet er prioritert tatt med i NTP 2018 -2029 innenfor både lav, middels og høy ramme – noe som er svært gledelig.

I forhold til valg av konsept og presentasjon av samferdselsdepartementets beslutning, merker vi oss at politisk ledelse i departementet har signalisert at dette er et viktig prosjekt å få gjennomført. Vi ser imidlertid med bekymring på at fagetatene i grunnlagsdokumentet ikke har prioritert oppstart av prosjektet før i 2024.

Dagens tunneler oppfyller ikke, verken dagens nasjonale krav, eller EUs krav til sikkerhet i forhold til tunneler. Det er krav om fullverdig sikkerhetsutrustning innen 2019. Statens vegvesen har gjennom prosessen med konseptvalgutredning Fauske- Mørsvikbotn tilrådd at det bygges ny trase (konsept 3 med bru over Leirfjorden). Denne tilrådommen har kommunene, Salten Regionråd og Nordland fylkeskommune sluttet seg til. Samferdselsdepartementet har i valg av konsept besluttet at denne traseen skal benyttes i realiseringen av ny E 6 gjennom Sørfold.

Strekningen har i dag store utfordringer i forhold stigninger og kurvatur. Ca. 5 km av veien har stigning på 8 %. Av de 16 tunnelene er det 10 tunneler som ikke tilfredsstiller dagens veinorm i forhold til kurvatur og/eller stigninger.

Dersom en skulle få en hendelse i en av tunnelene har en kun omkjøringsmuligheter via Lofoten eller Sverige (anslått til 11 timers omkjøring). For landsdelen vil dette ha dramatiske

negative konsekvenser for reisende og næringsliv. I forhold til å binde sammen landet vil en slik situasjon, der E 6 er stengt over lang tid skape en uholdbar situasjon, og for Sørfold og nabokommunene en uholdbar hverdag. Vi viser til «brunostbrannen» på RV 827 i Brattlitunnellen i Tysfjord, der det tok 22 måneder å få utbedret skadene.

**Ut fra en vurdering i forhold til trafikkfare, framkommelighet og sårbarhet for lokalsamfunn i Salten og landsdelen ber vi om at realisering av ny E6 gjennom Sørfold iverksettes snarest og med oppstart i 2018, slik at en når målet om ferdigstilling i 2025.**

#### **Øvrige satsinger:**

Salten Regionråd registrerer også med tilfredshet at Bypakke Bodø på RV 80 er foreslått ferdigstilt i planperioden. I høy ramme foreslår transportetatene at RV 80 Vestmyra – Klungset i Fauske bygges ut. Fra basis ramme vil transportetatene prioritere utbedring av Kråkmofjellet sør. For jernbane vil etatene fra middels ramme bygge to kryssningsspor på Nordlandsbanen og Salten Regionråd oppfordrer til at minst ett av disse kryssningssporene legges i Salten. Videre foreslår transportetatene å utbedre strekningen Mo – Ørtfjell til 30 tonns aksellast. ERTMS – styringssystemet/signalanlegget for tog skal også bygges ut på Nordlandsbanen i første del av perioden for NTP. Transportetatene anbefaler også å jobbe videre med planene for en ny flyplass i Bodø, noe Salten Regionråd understreker viktigheten av og kommer nærmere tilbake til lengre ned i høringsinnspillet.

#### **Skredsikring på riks- og fylkesvei:**

Salten Regionråd registrerer at det er foreslått avsatt i middels og høy ramme 9,8 milliarder kroner til skredsikringstiltak på fylkesveiene i Norge – på nivå med prioriteringen i NTP 2014 – 2024 – i de andre rammene er beløpet hhv. 5,5 og 7,1 milliarder kroner. Til riksveier er det til sammenlikning avsatt 10,7 milliarder kroner i basisrammen og i middels og høy ramme foreslås 13,3 milliarder kroner. Det er langt flere km fylkesvei enn riksvei og standarden og sikkerheten på fylkesveiene er dårligere enn på riksveiene. Dermed er også behovet for utbedringstiltak mot ras/skred jevnt over større på fylkesvei enn på riksvei i Norge.

**Salten Regionråd finner det beklagelig at det er riksveiene som skal begunstiges med størst bevilgninger og ber derfor om at beløpene som settes av til skredsikring av fylkesveier styrkes betydelig utover foreslåtte rammer i grunnlagsdokumentet til NTP.**

#### **Prosjekter som ikke er tatt med:**

##### **E 6:**

Salten Regionråd ser med bekymring på og mener det er sterkt beklagelig at prosjektet E6 Sørelva – Borkamo ikke er prioritert for gjennomføring i planperioden. Dette til tross for at denne strekningen er med i eksisterende NTP 2014 – 2023, hvor prosjektet ses i sammenheng med utbyggingen av tunnel gjennom Tjernfjellet. Som kjent er denne tunnelen nå under bygging uten at det er bevilget penger til å utbedre strekningen på E6 samtidig. Heller ikke prosjektet på E6 med tunnel gjennom Ulsvågskaret er med i planperioden 2018 – 2029 – til tross for at dette prosjektet lenge har vært forberedt og varslet gjennom inneværende og tidligere NTP-er og nå er ferdig prosjektert av Statens vegvesen og klart til gjennomføring.

**Disse to prosjektene (E6 Sørelva – Borkamo og E6 Ulsvågskaret) må prioriteres og Salten Regionråd anmoder om at så skal skje. For å sikre en gjennomgående god standard på E 6 er det viktig at prosjektene kommer inn igjen på prioriteringslisten i NTP. Begge vegprosjektene er av stor betydning for at næringslivet skal ha konkurransedyktige rammebetingelser ift. frakt av gods, både når det gjelder god framkommelighet og trafiksikkerhet.**

Salten Regionråd etterlyser også nærmere informasjon i NTP-dokumentet om framdriftsplaner for å legge E6 utenom Fauske sentrum, ny trasé ved Setså jernbaneundergang, samt evt. ny trasé videre til Fauske, og planer for øvrige utbedringstiltak som skissert i KVV Mørsvikbotn – Ballangen, i dokumentet fra transportetatene.

***Dette er alle tiltak som vi mener bør nevnes i NTP-sammenheng for på sikt å kunne sikre at E6 får en sammenhengende og god standard.***

### **RV 80:**

*Salten Regionråd finner det sterkt beklagelig at transportetatene ikke har funnet rom til å ferdigstille strekningen Bodø – Fauske på RV 80 som vedtatt i forbindelse med Veipakke Salten på RV 80 (Kistrand – Sagelva) og (Naurstadhøgda – Thallekrysset).*

***Salten Regionråd anmoder om at utbedringstiltakene på strekningen prioriteres – dette er Nord-Norges sterkeste trafikkerte riksveg.***

### **Jernbane:**

***Staten har prioritert å satse på en videreutvikling av lokaltogtilbudet i Salten de senere år, noe som er svært gledelig. For å kunne videreutvikle jernbanetilbudet i regionen er det nå behov for tre krysningsspor på Nordlandsbanens nordre del (Saltenpendelen). Dette fremkommer ikke tydelig og er heller ikke prioritert i transportetatenes grunnlagsdokument til NTP. Salten Regionråd anmoder om at Regjeringen tar dette med i sitt forslag til NTP. Tiltaket er viktig om det skal være mulig å styrke Saltenpendelen ytterligere og tillate hyppigere avganger enn i dag, optimalisere ruteplanen, samt tillate enkeltavganger til Røklund (Saltdal).***

*Salten Regionråd savner også en mer konkret satsing på vedlikehold og oppgradering av hele Nordlandsbanen i grunnlagsdokumentet til NTP. Godsaktørene på Nordlandsbanen etterlyser elektrifisering, likevel er også dette temaet skutt ut i tid og det skapes usikkerhet rundt om det i det hele tatt blir å skje. Det til tross for at utredninger viser at en elektrifisering av Nordlandsbanen vil være samfunnsøkonomisk lønnsom i motsetning til hva som er tilfellet for blant annet Rørosbanen.*

*Derimot viser man på side 142 i dokumentet til en utredning som anbefaler å legge ned lokaltoget i Salten og heller erstatte dette med buss og taxi ut i fra en samfunnsøkonomisk vurdering.*

*Salten Regionråd vil her påpeke at et busstilbud på samme strekning vil måtte benytte RV 80, en av landets mest trafikkerte veier med periodevis kapasitetsproblemer og en ÅDT på mer enn 28.000 kjøretøy på de mest belastede strekninger. I tillegg er vi av den oppfatning at publikum velger kollektivløsninger dersom disse gir komfort, fleksibilitet og forutsigbarhet. Et busstilbud vil ikke kunne konkurrere med et togtilbud på noen av disse kvalitetene. Aksene Bodø, Fauske og Saltdal er i vekst og en betydelig del av denne veksten finner sted i områder som Saltenpendelen betjener.*

***Salten Regionråd mener en erstatning av Saltenpendelen med buss vil innebære et kvalitativt betydelig dårligere tilbud for befolkningen i området samt i praksis innebære en flytting av publikum over fra kollektivtrafikk til personbil. I stedet for å legge ned jernbanetilbudet bør Regjeringen legge til rette for en ytterligere styrking av togtilbudet gjennom å medvirke til at det kan bli etablert et felles billettsystem for tog og buss og en ytterligere styrking av togtilbudet på strekningen.***

### **Havn/farled:**

*Salten Regionråd savner i grunnlagsdokumentet for NTP fokus på behovet for en re-etablering av Nord-Norgelinja som en forlengelse av Nordlandsbanen for godstransporten nordover.*

*Salten Regionråd beklager at det ikke er funnet midler i transportetatenes grunnlagsdokument til NTP til å utbedre farleden Bognes – Lødingen. Dette er farleden til Nord-Norges sterkeste trafikkerte fergesamband. Et samband som også er svært viktig som bindeledd mellom E 10 og E 6 og hovedveiforbindelsen mellom Lofoten og Vesterålen og resten av landet. Salten Regionråd mener det er uheldig at tiltaket ikke prioriteres gjennomført dersom dette ellers anses for å være nødvendig for å sikre en trygg og effektiv fremføring av fergene i sambandet.*

### **Bodø lufthavn:**

*Bodø Lufthavn er Norges sjette største lufthavn med 1.7 millioner passasjerer årlig og har en betydelig årlig vekst. Lufthavnen er et svært viktig transportknutepunkt som binder Nordland sammen med resten av landet og verden for øvrig. Bodø lufthavn går med årlig driftsmessig overskudd og bidrar til å finansiere lufthavnstrukturen for øvrig i landet.*

*Salten Regionråd vil fremheve viktigheten av å flytte Bodø Lufthavn om lag to kilometer mot sørvest og støtter anbefalingen fra transportetatene og Avinor om å jobbe videre med disse planene. Salten Regionråd vil understreke at levetiden til eksisterende rullebanesystem krever at det videre arbeidet med ny flyplass i Bodø har høy prioritet og kommer til en snarlig avklaring.*

### **Bymiljøavtaler:**

*Salten Regionråd anmoder om at det åpnes opp for at flere byområder kan inngå bymiljøavtaler. Bodø har trafikk - og miljøutfordringer som tilsier at det er formålstjenlig med et mål om nullvekst i personbiltrafikken.*

*Bodø er en by i vekst og har mange trafikale utfordringer som det er behov for å løse. Blant annet er det behov for å kunne finansiere etablering av sykkelekspressveier og ordninger som kan få opp bruken av kollektivtrafikk og redusere biltrafikken. Derfor er det sterkt ønskelig at Bodø kommune innlemmes i ordningen med bymiljøavtaler på lik linje med Tromsø.*

### **Utfordringer framover:**

*Salten Regionråd vil også peke på de planene som nå foreligger nasjonalt for en betydelig økning – inntil en sjudobling av oppdrettsproduksjonen fram mot 2050 i Nordland. Dette vil få stor innvirkning på behovet for en bedre og mer robust infrastruktur med betydelig økt transportkapasitet både på vei, jernbane og via en ny og moderne Bodø lufthavn.*

## Utskrift fra møteprotokoll

Møte i: **Salten Regionråd**

Dato: **3. juni 2016**

---

Sak: **SR-sak 31/16 Felles innspill til Nasjonal Transportplan 2018 – 2029 - Ofoten og Salten Regionråd**

---

### Enstemmig vedtak:

Salten og Ofoten Regionråd slutter seg til det vedlagte høringsdokument.

---

### Felles uttalelse NTP 2018 – 2029 Ofoten og Salten Regionråd

Ofoten og Salten Regionråd viser til transportetatens grunnlagsdokument for NTP i perioden 2018 – 2029, og har i møte den 3. juni 2016 vedtatt følgende felles uttalelse. Denne uttalelsen kommer som et tillegg til regionrådenes respektive høringsuttalelser til dokumentet.

Behovene for vedlikehold, fornying og nye infrastrukturprosjekter er så store i våre to regioner at regionrådene innledningsvis vil understreke at det er behov for at det stilles til disposisjon en høy ramme for NTP i perioden.

Nordland er et av Norges største eksportfylker og en region i stor vekst. En moderne og godt fungerende infrastruktur er avgjørende for å tilrettelegge for dagens eksport og forventede økning i fremtiden. God infrastruktur vil ha stor betydning for verdiskapingen og vil tilrettelegge for og kunne skape nye arbeidsplasser og øke attraktiviteten til landsdelen. At Nord – Norge er viktig for verdiskapingen i Norge vises særlig ved den planlagte økningen i sjømatnæringen. Innen få år er det ventet inntil en sjudobling i sjømatproduksjonen i Nord-Norge. Det vil kreve betydelige investeringer i samferdselssektoren for å tilrettelegge for denne økte verdiskapingen.

### Miljøvennlig transport

#### **Grønne jernbanekorridorer sparer næringslivet for transportutgifter, miljøet for CO2 og veiene for slitasje.**

For Ofoten og Salten danner Ofotbanen og Nordlandsbanen en viktig ryggrad for transport av gods til og fra landsdelen. Det å holde gods på jernbane og ta andeler av det som i dag fraktes på vei er en nasjonal og regional felles målsetting. Dette krever investeringer i jernbaneinfrastrukturen og at en fjerner flaskehalsene på veiene inn til jernbaneterminalene (jfr. punktet om riksveier under).

Ofotbanen er landets viktigste godsjernbane – malmtrafikken er betydelig og økende. I tillegg fraktes 80 prosent av dagligvarer, fisk og annet gods til/fra Nord – Norge nord for Vestfjorden via Ofotbanen. Behovet for dobbeltspor på Ofotbanen er presserende og må prioriteres i perioden. Byggingen av første parsell må derfor starte før 2022. Dobbeltsporet er det mest lønnsomme prosjektet i etatens plangrunnlag, dette selv uten at verdien for godstransporten Narvik - Alnabru er tatt med. Den nasjonale godsanalysen slår fast at areal til logistikkformål er den viktigste flaskehalsen for utvikling av effektive godsknutepunkter. Dette gjør Nye Narvik havn og planene for å tilrettelegge større arealer viktig, og de må gis omtale i NTP.

En videreutvikling av havnearealet i Bodø er en forutsetning for å oppnå målsetningene om mer gods på sjø og bane. Minst 30% av alt gods på vei som transporteres 300 km eller mer skal overføres til jernbane eller kjørl innen 2030. Det må opprettes en kobling mellom havn og riksvei samt at det må til en operasjonell sammenkopleing mellom havne- og jernbanetermi-

nal. En re-etablering av Nord-Norge linja må også komme på plass for å sikre en sjøverts forlengelse av Nordlandsbanen til Tromsø og Alta. Dette må synliggjøres i NTP.

Nordlandsbanen er en viktig godsbefordrer i landsdelen. Nærmere 80 % av alt gods som fraktes innenriks over land til Nordland, kommer med Nordlandsbanen. Jernbanen har et betydelig utviklingspotensial. Det er behov for økt kapasitet gjennom flere kryssingsspor og generell opprustning og modernisering som gjør banen mer robust og pålitelig. Godsaktørene etterlyser elektrifisering av banen – et krav Ofoten og Salten Regionråd stiller seg bak, og en slik elektrifisering er beregnet til å være samfunnsøkonomisk lønnsom.

En satsning på Ofotbanen og Nordlandsbanen til moderne og miljøriktige jernbaner er av stor betydning for å skaffe næringslivet i Nord-Norge fleksibilitet og alternative ruter for frakt av gods til og fra landsdelen.

Fauske og Narvik jernbaneterminaler har behov for økt kapasitet i perioden.

**Ofoten og Salten Regionråd oppfordrer derfor til at det snarlig iverksettes arbeider med å etablere dobbeltspor på Ofotbanen samt at Nordlandsbanen moderniseres og elektrifiseres i NTP-perioden 2018 – 2029.**

### **Riksvei**

Det er viktig med godt fungerende riksveier i Ofoten og Salten. Riksveiene binder regionene i Nordland sammen. Situasjonen i dag er at riksveinettet er dårlig vedlikeholdt, umoderne og stedvis både ulykkesbelastet og trafikkfarlig. E 10 og E 6 og forbindelsene mellom disse er spesielt viktige for å legge til rette for og styrke næringslivets konkurransevne. Det er viktig å fjerne flaskehalsene på både E 6 og E 10 samt mellomliggende forbindelser (RV 85 og RV 827), og utbedre veistandarden til å tilfredsstille dagens krav. Det er videre viktig å tilrettelegge for gode bymiljøer ved å legge E 6 utenom sentrum av Narvik, Ballangen og Fauske. For Narvik og Fauske er den høye graden av tungtrafikk gjennom byene i dag til hinder for et moderne og tidsriktig bysentrum som kan legge til rette for myke trafikanter.

For å sikre en god, moderne og effektiv transportåre mellom regionene våre er prosjektet E 6 Megården – Mørsvikbotn svært viktig. På strekningen finnes det ikke alternative omkjøringsveier. Dersom veien sperres vil det påløpe minst 11 timer ekstra reisetid ved enten å ta ferge og kjøre via Lofoten eller kjøre via Sverige. Det er derfor viktig at prosjektet kommer i gang så raskt som mulig. Ofoten og Salten Regionråd ønsker derfor at prosjektet må starte i første del av transportplanperioden.

Ofoten og Salten regionråd viser til vedtatt KVVU for E 6 Mørsvikbotn-Ballangen og forventer at denne følges opp i perioden. Det er mange flaskehals på strekningen som må utbedres for å sikre næringstransportene som utgjør 25 % av ÅDT (årsdøgnettrafikk) en trafiksikker, miljøriktig og effektiv transportåre herunder også en fergefri E 6. Utbedringene bør følge rekkefølgebeskrivelsen i KVVU-en. Vår region er den eneste der E6 er delt med ferge. Det er gledelig at det skal vurderes langt hyppigere avganger på denne enn i dag, men visjonen om en fergefri E 6 må følges opp i neste NTP og vil kunne dra nytte av kunnskapen fra planleggingen av fergefri E 39. En fergefri E 6 vil være viktig i en nordområdesatsning.

Strekningene Borkamo – Sørelva og Ulvsvågskaret – begge på E 6 - var med i NTP 2014 – 2024, men er nå falt ut. Det er viktig at utbedringene av E 6 skjer mest mulig sammenhengende og det er viktig å unngå at utbedringer ett sted ikke fører til nye flaskehals andre steder. Derfor er det uheldig at disse to strekningene ikke er tatt med i grunnlagsdokumentet for NTP og disse må tas inn og realiseres i første del av NTP- perioden.

Strekningen mellom Bjerkvik til Hålogalandsbrua på E 6 er den med flest vogntog i landsdelen (ÅDT) og har i dag ikke en tilfredsstillende standard. Strekningen er smal, svingete, uoversiktlig og fremstår i tillegg som nedslitt og med områder som truer med utglidning. I tillegg er det hastighetsbegrensninger på deler av strekningen. Ved åpning av Hålogalandsbrua vil disse utfordringene bli enda tydeligere. Det er derfor behov for at denne strekningen oppgraderes i transportplanperioden. At E6 går gjennom Narvik sentrum er også en flaskehals mellom Hålogalandsbrua og Narvikterminalen. Denne må fjernes ved at E 6 legges i



tunell utenom Narvik sentrum og miljøtiltak realiseres i Kongens gate.

Hålogalandsveien er et viktig prosjekt for Ofoten og må ha førsteprioritet av OPS – prosjektene i perioden. Det er i tillegg viktig at de delene av Hålogalandsveien som ikke er tatt inn i OPS prosjektet blir prioritert i kommende NTP periode.

**Ofoten og Salten Regionråd støtter hverandres behov for utbedring av disse veiprojektene og oppfordrer til at de blir en del av NTP for perioden 2018 - 2029.**

### **Bodø og Evenes lufthavner**

Det er viktig å videreutvikle og opprettholde gode tilbud på våre to nasjonale lufthavner. Begge lufthavnene har en viktig regional betydning.

Bodø Lufthavn er Norges sjette største lufthavn og den viktigste lufthavnen i Nordland. Flyplassen er et svært viktig transportknutepunkt som binder Nordland sammen med resten av landet. Samtidig er Harstad/ Narvik lufthavn Evenes vokst til å bli landets 9 største og gir et viktig tilbud til hele Hålogalandsregionen med Vesterålen, Lofoten, Sør-Troms og Ofoten.

Det er viktig at Bodø sikres en ny rullebane med god regularitet.

**Ofoten og Salten Regionråd støtter anbefalingen fra transportetatene og Avinor om å jobbe videre med planene om flytting av rullebanen to kilometer mot sør-vest.**

### **Skredsikring på riks- og fylkesvei**

Med bakgrunn i at det er langt flere km fylkesvei enn riksvei i Nordland og at standarden og sikkerheten er dårligere og dermed også behovet for utbedringstiltak mot ras/skred jevnt over er større på fylkesveiene generelt enn på riksvei i Norge, finner Ofoten og Salten Regionråd det beklagelig at det er riksveiene som skal begunstiges med størst bevilgninger.

**Ofoten og Salten Regionråd oppfordrer derfor til at beløpene som settes av til skredsikring av fylkesveier styrkes utover foreslåtte rammer i grunnlagsdokumentet til NTP.**