

Utskrift fra møteprotokoll

Møte i: Salten Regionråd
Dato: 18. - 19. november 2019

Sak: SR-sak 45/19
Samferdsel i Salten – Innspill til Nasjonal Transportplan (NTP) 2022 - 2033

Enstemmig vedtak:

Salten Regionråd er et politisk samarbeidsorgan bestående av de ti kommunene Beiarn, Bodø, Fauske, Gildeskål, Hamarøy, Meløy, Rødøy, Saltdal, Steigen og Sørfold.

Salten er Nord-Norges største region med i overkant av 83 000 innbyggere og vertskap for flere viktige næringer, blant annet sjømatnæringen, landbruk, kraft og industri og reiseliv. Salten utgjør en sterk og viktig motor i Nordland og er en av de mest verdiskapende regionene i Nord-Norge. Bodø og Fauske er begge bykommuner og viktige transportknutepunkt.

Nordland er et av Norges største eksportfylker og en region i sterk vekst. En moderne og godt fungerende infrastruktur er avgjørende for å tilrettelegge for dagens eksport og den forventede økningen i framtiden. 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.

Salten Regionråd er opptatt av å styrke kommunikasjoner og samferdsel så vel internt i regionen som ut av regionen og 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.

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 2022 – 2033.

Salten Regionråd har vedtatt følgende prinsipper for prioritering av samferdselsprosjekter (SR-sak 03/19):

1. Liv, helse og samfunnsikkerhet
2. Verdiskaping
3. Klima og miljø
4. BAS – Bo-, arbeid- og serviceregion
5. Fritid

Til grunn for våre prioriteringer ligger de vedtatte prinsippene som skal bidra til;

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

Salten Regionråd ønsker på denne bakgrunn å fremme følgende i forbindelse med ruleringen av Nasjonal transportplan (NTP) 2022 – 2033:

Salten Regionråd fastholder tidligere innspill til Nasjonal Transportplan (NTP) og ber om at prosjekter som allerede ligger inne i NTP prioriteres, og hvor følgende legges til grunn for Nasjonal Transportplan 2022 – 2033:

Overordnet prioritering:

1. En helhetlig oppgradering av stamvegnettet (E 6 og RV 80)
2. Utbygging av Bodø Nye Lufthavn
3. Oppgradering av Nordlandsbanen og styrking av tilbudet på Nordlandsbanen og Saltenpendelen
4. Re-etablering av Nord-Norgelinja
5. Innlemme Bodø i Byvekstavtale med Staten

1. Helhetlig oppgradering av stamvegnettet (E 6 og RV 80):

E6 er Nord-Norges «navlestreng» til resten av landet og eneste sammenhengende vegforbindelse gjennom Nord-Norge. E6 er den transportåren som binder Nord-Norge sammen fra nord til sør. E6 fra Fauske til Narvik er også en del av forbindelsen via fergesambandet E 10 til Lofoten, Vesterålen og Sør-Troms. Fergesambandet Bognes – Lødingen er det mest trafikkerte over Vestfjorden.

Nord-Norge vil ha økt betydning for norsk verdiskapning og kan løfte norsk verdiskapning og eksport i ti-årene framover. Norge som nasjon kan gå glipp av store økonomiske verdier i økt inntjening og eksport, som følge av at stamvegnettet ikke er av tilfredsstillende standard. Et eksempel er dersom vegen gjennom Sørfold må stenges som følge av en tunellbrann jf. Brunostbrannen i Tysfjord. Ved en slik hendelse er eneste omkjøringsmulighet via Lofoten eller Sverige som tar 11 – 12 timer. Vegen er særdeles viktig både for persontrafikk og næringstransport og eneste veg som binder nord og sør sammen. Det er spesielt viktig at E6 gis en sammenhengende god standard og gis høy prioritet i neste NTP. Salten Regionråd er derfor svært tilfreds med at ny trasé gjennom Sørfold ligger inne i alle rammer i dagens NTP, og ber om at dette opprettholdes også i neste NTP.

Salten Regionråd ønsker samtidig å understreke viktigheten av gode tilknytninger til hovedferdselsårene for å få varene ut til et større marked. Vi ber derfor Nordland fylkeskommune om å anmode Samferdselsdepartementet å legge inn en «sekkepost» i neste NTP som kan bidra til å ta ned etterslepet på vedlikehold på viktige fylkesveger for næringstransport.

Salten Regionråd ønsker på denne bakgrunn å fremme følgende samferdselsprioriteringsliste på veg:

Prioriteringer for perioden: 2022 – 2033 (investeringer / transportløsninger):

1. E6 Ny trasé gjennom Sørfold (Tunneler og ny trasé) [Prinsipp 1, 2 og 4]
2. a) E6 Ulvsvågskaret tunnel (Mørsvikbotn – Ballangen KVVU) [Prinsipp 1, 2 og 4]
b) E6 Kråkmo Sør (Prinsipp 1, 2 og 4)
3. Prosjektet «Fra bru til bru» E6 og RV 80 [Prinsipp 1, 2, 3 og 4]
4. E6 Sørrelva – Borkamo (Ny trasé) (Prinsipp 1 og 2)

Prosjektet «FV 17 Kryssing av Holandsfjorden» bes vurdert innarbeidet i NTP grunnet høg kostnadsramme. Prosjektet hører normalt inn under Regional Transportplan.

1. E6 Ny trasé gjennom Sørfold (Tunneler og ny trasé)

[Prinsipp 1, 2 og 4]

Ny trasé gjennom Sørfold ligger inne i alle rammer (lav, middels og høg) i dagens NTP 2018 – 2029 og har høg nasjonal prioritet etter at EU har fattet vedtak om sikkerhetskrav til tunneller (tunellsikkerhetsforskriften). I dagens NTP legges det til grunn at det skal bevilges 500 millioner kroner til prosjektet i perioden 2018-2023, og at resterende midler bevilges i perioden 2024-2029. Den totale kostnaden for prosjektet er beregnet til 8500 millioner kroner. Bevilgningene **bør** følges opp gjennom neste NTP 2022 – 2033, slik at vi sikrer en snarlig igangsetting av prosjektet.

Strekningen er svært trafikkfarlig og en lang flaskehals som hindrer fri bevegelse for et stadig økende antall vogntog. Dette er også en strekning som er viktig for å binde Nord-Norge sammen med resten av landet. Dagens tunneller er ikke innenfor standard. Manglende midtstripe og vanskelige kjøreforhold øker potensialet for ulykker;

- a. Dagens vogntog sliter med å passere hverandre i flere av tunellene.
- b. Beredskapen i forhold til brann er ikke tilfredsstillende på plass.
- c. Dersom en får en situasjon med brann i en av tunellene, risikerer vi en stengt E6 i lang tid – jf. brunostbrannen i Tysfjord.

Dagens tunneler oppfyller ikke, verken dagens nasjonale krav, eller EUs krav til sikkerhet i forhold til tunneler. Herunder slukkemuligheter, rømningsmuligheter, samband, bredde/høyde og kurvatur. Det er krav om fullverdig sikkerhetsutrustning innen 2019. 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 tilfredsstillende dagens veinorm i forhold til kurvatur og/eller stigninger. Her er Kobbskar-tunnelen, som er 4 457 meter lang, spesielt utfordrende i forhold til sikkerhet på grunn

av kombinasjonen lengde og stigningsforhold. Denne kombinasjonen øker sannsynligheten for brann i bremses i større kjøretøy.

Dersom en skulle få en hendelse i en av tunnelene har en kun omkjøringsmuligheter via Lofoten eller Sverige (anslått til 11 timers omkjøring). En slik situasjon vil være utfordrende i forhold til samfunnssikkerheten, og Sørfold kommune vil bli spesielt hardt rammet, men også nabokommuner nord for Sørfold og i realiteten store deler av Nord-Norges vil være svært utsatt i en slik situasjon. For landsdelen vil dette ha dramatiske konsekvenser for reisende og næringsliv, og i forhold til å binde sammen landet vil en slik situasjon, der E 6 er stengt over lang tid, skape en uholdbar situasjon. Vi viser til «brunostbrannen» på RV 827 i Brattlitunnelen i Tysfjord, der det tok 22 måneder å få utbedret skadene.

Ut fra en vurdering i forhold til trafikkfare, framkommelighet og sårbarhet for hele landsdelen ber vi om at bygging av ny E6 gjennom Sørfold iverksettes og realiseres snarest. Den nye vegen vil bli 11 kilometer kortere enn dagens E6, og reisetida mellom Fauske og Narvik reduseres med inntil 25 minutter.

Fram mot ny NTP foreligger vil det være viktig å bruke tiden til detalj-planarbeid og prosjektering og avklaring av eiendomsforhold, slik at en ikke mister framdrift i prosjektet. Det haster i forhold til EU sine bestemmelser å få realisert prosjektet slik at vi får en nasjonal stamveg med en standard som ikke er til fare for liv, helse og samfunnssikkerheten.

2. a) E6 Ulsvågskaret tunnel (Mørsvikbotn – Ballangen KVV) [Prinsipp 1, 2 og 4]

E6 Ulsvågskaret har vært planlagt siden 1980-tallet med ulike prioriteringer, og ligger nå inne i siste periode i dagens NTP 2018 – 2029. Det er gjennomført KVV for strekningen E6 Mørsvikbotn – Ballangen og det er nå på tide at strekningen gis prioritet og utbedres. Strekningen er ikke trafikk sikker og fremstår som en alvorlig flaskehals på dagens E6. Den er svært ulykkesbelastet, særlig på vinterstid, og særlig utfordrende i beredskapssammenheng. Strekningen er krevende for yrkes-/vogntogtrafikken med mange utforkjøringer og utfordringer på grunn av kurvatur. På vinterstid er det tungtransport-sjåfører som nekter å kjøre strekningen fordi de opplever den som så utfordrende at den er en fare for liv, helse og samfunnssikkerheten.

Fergesambandet Bognes – Lødingen er det mest trafikkerte over Vestfjorden, og E6 Ulsvågskaret må ses i sammenheng med dette. Når Tjernfjellet er ferdig realisert vil E6 over Hamarøy og Sørfold og videre over Tjernfjellet være den korteste vegstrekningen ut mot Europa.

Statens Vegvesen er nå i gang med reguleringsplanarbeidet med mål om stadfesting av reguleringsplanen tidlig i 2021.

Realisering av Ulsvågskaret tunnel er viktig for å knytte Salten nærmere Lofoten, Vesterålen, Sør-Troms og Ofoten næringsmessig, og vil gi transportøkonomiske gevinster som bør gis prioritet. Lokalt vil realiseringen av Ulsvågskaret sikre kommunenes beredskap, slik det er i dag med ofte stenginger vinterstid blir Hamarøy kommune delt.

b) E6 Kråkmo Sør (Prinsipp 1, 2 og 4)

Når det gjelder Kråkmo Sør er dette det prosjektet som er kommet kortest i planlegging og utredning, og det gjenstår mye planarbeid før spaden kan stikkes i jorda. Det er likevel viktig å tenke helhetlig utbygging av hele E6 slik at stamvegnettet rustes opp til å tilfredsstille kravene til en moderne vei og behovet for regionforstørrende tiltak som så absolutt er tilstede. Kråkmo Sør bør derfor ses i sammenheng med både E6 Ulvsvågskaret og E6 Ny trasé gjennom Sørfold, og utbedres i sammenheng med disse prosjektene.

3. E6 og RV 80 Prosjektet «Fra Bru til Bru»

[Prinsipp 1, 2, 3 og 4]

RV 80 er Nord-Norges mest trafikkerte riksveg med og eneste veg inn til Bodø. Vegen har en ÅTD i størrelsesorden 20 000 og er sterkt ulykkesbelastet.

Prosjektet «Fra Bru til Bru» omhandler en omlegging av E6 og RV 80 ut av Fauske sentrum, utbedring av strekningen Nordvika – Sagelva langs RV 80 og en omlegging av trafikken i tunnel gjennom Tverlandet. Prosjektet er viktig både i forhold til liv, helse og samfunnsikkerhet, men også i forhold til klima/miljø og for bo- og arbeidspendling i regionen.

En viktig del av prosjektet er omleggingen av E6 og RV 80 utenfor Fauske sentrum. Vegen gjennom Fauske sentrum har i dag en ÅDT på om lag 12 000 biler, hvorav 10 % er tungtransport. Dette er ikke akseptabelt verken i forhold til trafikale, miljømessige eller sikkerhetsmessige hensyn. En omlegging ut av Fauske sentrum er også et viktig trafikksikkerhetstiltak for å sikre trygg skolevei til nye Vestmyra grunnskole i Fauske.

Salten Regionråd anmoder om at prosjektet gis prioritet da dette er Nord-Norges sterkest trafikkerte riksveg.

4. E6 Sørrelva – Borkamo (Prinsipp 1 og 2)

E6 Sørrelva – Borkamo har «gått» inn og ut av NTP i en 20 års periode, og har hele tiden vært sett i sammenheng med Tjernfjelltunnelen. Salten Regionråd forutsetter nå at det raskt bevilges penger til å foreta en utbedring på strekningen Sørrelva – Borkamo (E6) ved bruk av tunnelmasser fra Tjernfjelltunnelen, som ble åpnet 17. oktober 2019.

Som en del av Tjernfjelltunnel-prosjektet bygges det en 800 m lang strekning av den nye E6-traséen ved Storjord. Dette må nå følges opp med videre utbygging av E6 nord og sør for denne. Tunnelmassene fra Tjernfjellet er allerede lagt ut langs ny E6-trase (hovedsakelig på strekningen Storjord-Viskis) og bør nyttiggjøres raskest mulig for å få en effektiv utnyttelse av disse.

Det foreligger allerede vedtatte reguleringsplaner for strekningene Borkamo-Storjord (vedtatt 2017) og Storjord-Viskis (vedtatt 2015). Reguleringsplan for den siste strekningen Sørrelva-Viskis er ferdig utarbeidet. Den har vært på høring skal endelig vedtas høsten 2019.

Det er viktig å ha sammenhengende vegstrekninger av god kvalitet, og det er svært uheldig når strekningen Sør-elva-Borkamo framstår som en flaskehals. Når Tjernfjell-tunnelen nå er åpnet vil det være god standard på RV 77 fram til den møter E6 på Storjord. Likeledes er det god standard på E6 både sør og nord for parsellen E6 Sør-elva-Borkamo.

Prosjektet «FV 17 Kryssing av Holandsfjorden» bes vurdert innarbeidet i NTP grunnet høy kostnadsramme. Prosjektet hører normalt inn under Regional Transportplan.

2. Utbygging av Bodø Nye Lufthavn:

Bodø Lufthavn er Norges sjette største lufthavn med om lag 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. Målet er at den nye lufthavnen skal ha en kapasitet på 2,5 millioner passasjerer.

Salten Regionråd er tilfreds med at Bodø Nye Lufthavn er besluttet realisert og at den ligger inne i dagens NTP. Det haster med en realisering grunnet dårlig rullebane.

Ny adkomst til Bodø Nye Lufthavn er ikke med i de beregningene som ligger inne i eksisterende NTP. Det er derfor viktig at etablering av adkomstveger til ny lufthavn tas inn i neste NTP 2022 – 2033, ved at RV 80 bygges om ved Stormyra og vestover.

3. Oppgradering av Nordlandsbanen og styrking av tilbud på Nordlandsbanen og Saltenpendelen:

Salten Regionråd er opptatt av å styrke kommunikasjoner og samferdsel så vel internt i regionen som ut av regionen. Sistnevnte i forhold til å kunne frakte varene ut til markedet på en mest mulig effektiv måte. Dette er også et av målene i Saltenstrategiene 2016 – 2020 hvor det blant annet heter at «Salten Regionråd skal jobbe for å øke satsingen på jernbane for persontrafikk og gods, herunder jobbe for økt frekvens på Saltenpendelen, utbedring av bane/kryssingsspor mv, etablering av ERMTS og på sikt elektrifisering av Nordlandsbanen, samt jobbe for at Nord-Norge-linjen reetableres».

Bodø og Fauske er begge viktige transportknutepunkt, og en styrking av Bodø sin rolle som intermodal terminal for tog, sjø og bil for å legge til rette for økt transportvirksomhet via sjø og bane, vil være en svært viktig oppgave i fremtiden. Det samme gjelder Fauske som transportknutepunkt, da kapasiteten på Fauske godsterminal er sprengt og en flaskehals for en god og effektiv håndtering av godstransport. Salten Regionråd er derfor tilfreds med at Bane Nor har startet utbedringen av dagens godsterminal på Fauske og at tiltaket ligger inne i første seksårsperiode i Jernbanedirektoratets handlingsprogram. Dette må følges opp gjennom NTP og bevilgninger i tilknytning til dette.

Flere viktige næringer er avhengig av gode og velutviklede transportårer, både langs vei, sjø og bane. Et eksempel er sjømatnæringen, som i dag er avhengig av en godt utbygd infrastruktur for å kunne transportere produktene sine ut til markedet, i den etterspurte kvaliteten som er fersk sjømat. God infrastruktur har stor betydning for verdiskapingen og innen få år er det ventet inntil en sjudobling i sjømatproduksjonen i Nord-

Norge. Dette vil kreve betydelige investeringer i samferdselssektoren for å tilrettelegge for denne økte verdiskapningen, **og her vil fremtidens satsing på jernbane spille en viktig rolle.**

Salten Regionråd er tilfreds med at Jernbanedirektoratet har som mål å innføre det nye digitale signalsystemet ERTMS innen 2022 på Nordlandsbanen og ber om at dette følges opp i NTP-sammenheng. Dette er i tråd med våre prioriteringer, og svært viktig for å kunne øke kapasiteten på Nordlandsbanen.

Regionrådet er videre tilfreds med at arbeidet med å forlenge krysningssporet på Oteråga og på Røkland er ferdigstilt og klar til ERTMS innføres i 2022. Vi mener likevel det er viktig at Jernbanedirektoratet jobber målrettet for å etablere forlengede krysningsspor på Støver, i Valnesfjord og på Setså, i tillegg til Sukkertoppen innen 2022 (sistnevnte ligger allerede inne i Nasjonal Transportplan). Uten å realisere disse krysningssporene vil ikke ERTMS kunne utnyttes fullt ut, da det er for mange korte krysningsspor langs Nordlandsbanen som igjen gir begrenset kapasitet for både passasjerer og gods. Med en reetablering av Nord-Norge linjen (containerbåt fra Bodø og videre nordover) er det et behov for å redusere framføringstiden av godset mellom Bodø og Alnabru. Dette er omtalt i eget punkt. **Salten Regionråd ber Samferdselsdepartementet gi Jernbanedirektoratet i oppdrag å utrede antall krysningsspor, lokalisering av disse og planlegging av disse. Dette arbeidet haster da krysningssporene må bygges og forlenges innen 2022 i tråd med at ERTMS innføres, og vi ber om at arbeidet gis høy prioritet.**

For Saltens innbyggere og i et regionforstøringsperspektiv er Saltenpendelen (Bodø – Fauske – Rognan) et særdeles viktig transporttilbud. Saltenpendelen har siden oppstarten i 2014, vært en formidabel suksess, og i løpet av de fire første månedene i 2017 registrerte NSB 21,5 millioner togreiser. Den største prosentvise økningen finner vi på pendlerruta mellom Rognan og Bodø. Samme strekning var også etter de første åtte månedene i 2016 den strekningen med størst økning i landet. Salten Regionråd ber om at man gjennom neste NTP bidrar til en fortsatt god utvikling på Saltenpendelen gjennom økt frekvens med flere avganger, og ved å etablere en tidligere avgang fra Bodø til Rognan på morgenen. På denne måten vil Saltenpendelen bli en god pendler-rute også for jobbreisende som pendler fra Bodø til Fauske og Rognan. Når ERTMS er innført i 2022, bør man også ha som mål å forlenge enkelte avganger til Røkland.

Nordlandsbanen er den lengste togstrekningen i Norge som i dag driftes med dieseldrevne lokomotiv, og bør så raskt som mulig over på mer miljøvennlig drivstoff. Utviklingen innen transportsektoren har en målsetning om nullutslipp for alle transportformer. Vi kan ikke akseptere at Nordlandsbanen skal fortsette å trafikkeres av tog som bruker diesel som drivstoff. Vi ber derfor om at Nordlandsbanen vurderes som teststrekning for følgende:

- Bi-modale lokomotiver, dvs. lokomotiver som har fullverdig el. og dieseldrift i samme lok.
- Nordlandsbanen (Saltenpendelen) etableres som teststrekning for hydrogen tog.

I Meløy kommune i Salten gjøres det nå en satsing på produksjon av hydrogen og oppstart av en ny hydrogenfabrikk i Glomfjord med produksjon på inntil seks tonn daglig.

Hydrogenet skal bli til drivstoff på vei, bane og til sjøs og skal også brukes til industriformål. I den forbindelse vil Saltenpendelen være en god teststrekning for hydrogen tog.

Bodø ønsker å bli en foregangsby for hydrogen, og et samarbeid mellom Meløy og Bodø kommuner og Jernbanedirektoratet, vil kunne bidra til at man får testet ut fremtidens jernbaneløsninger gjennom å etablere passasjer tog på hydrogen på Saltenpendelen. Salten Regionråd ber Nordland fylkeskommune anmode Samferdselsdepartementet å jobbe for at Saltenpendelen kan bli en nasjonal teststrekning for hydrogen tog i Norge.

Salten Regionråd ønsker på denne bakgrunn å fremme følgende samferdselsprioriteringsliste på jernbane:

1. **ERTMS må etableres og innføres innen 2022, jf. Jernbanedirektoratets handlingsprogram.**
2. **Nye kryssningsspor** (Støver, Valnesfjord og Setså samt Sukkertoppen på Saltfjellet) etableres innen 2022. **Salten Regionråd ber Jernbanedirektoratet snarest å utrede antall kryssningsspor, lokalisering av disse og planlegging av disse.**
3. Ferdigstille utvidelser og utbedringer av godsterminalen på Fauske
4. Utbedringer av godsterminalen i Bodø (havne- og jernbaneterminalene må koples sammen). Styrking av Bodø sin rolle som intermodal terminal for tog, sjø og bil og legge til rette for økt transportvirksomhet via sjø og bane.
5. Nordlandsbanen som teststrekning for etablering av hydrogen tog
6. Økt vedlikehold og oppgradering av linje
7. Tidligere morgenvang fra Bodø - Rognan
8. Etablere enkelte avganger på Saltenpendelen til og fra Røklund
9. Flere avganger i løpet av dagen mellom Rognan og Bodø, på sikt timesfrekvens
10. Sidespor til Sørfold havn og på sikt realisering av Nord-Norgebanen

Øvrige tiltak:

Reinpåkjørslar

Vinteren 2017/18 var preget av mange dyrepåkjørslar langs Nordlandsbanen, noe som først og fremst er en tragedie for dyrene og for reieneierne. Dette har også en negativ konsekvens for togtrafikken, da slike påkjørslar bidrar til å redusere punktligheten og framkommeligheten lang Nordlandsbanen. Salten Regionråd ber om at arbeidet med utbygging av reingjerder langs Nordlandsbanen fortsetter og intensiveres.

Wifi langs Nordlandsbanen

Salten Regionråd ber om at det jobbes for å etablere en stabil Wifi langs Nordlandsbanen. Det er i dag i beste fall liten eller ingen tilgang til Wifi langs Nordlandsbanen, noe som oppleves som en ulempe for de som velger å reise med tog. Vi ber om at det etableres stabil tilgang til Wifi langs hele Nordlandsbanen, i første omgang på Saltenpendelen, slik at de som pendler har tilgang til trådløst internett på hele denne strekningen.

4. Re-etablering av Nord-Norgelinja:

Det har i mange år vært stort fokus nasjonalt på å overføre gods fra vei til sjø og bane. I riksrevisjonens rapport fra februar 2018 slås det fast at målet om overføring av godstransport fra vei til sjø og bane på transport av stykkgoods på strekninger over 300 kilometer ikke er nådd. Videre pekes det på at myndighetene ikke har klart å styrke konkurranseevnen til sjø- og jernbanetransport sammenliknet med veitransport.

Havnene er i den nasjonale havnestrategien gitt en sentral rolle i arbeidet med å få til økt overføring av gods til sjø. I Bodø er jernbaneterminalen og havneterminalen plassert helt inn til hverandre og gir store muligheter for overføring av gods og etablering av en effektiv intermodal godskorridor som binder sammen Nord-Norge med Oslo og kontinentet. En godskorridor mellom Tromsø og Oslo, som kombinerer båt Tromsø – Bodø og jernbane Bodø – Oslo, bør etableres med utgangspunkt markedets krav til effektiv transport av gods. Dette kan man oppnå med en samordnet og felles satsing på tvers av transportformene hvor man understøtter næringslivets behov for rask framføringstid for godset. Undersøkelser gjennomført av Transportutvikling (2015) og Rambøll (2018) viser at en denne godskoridoren årlig vil kunne flytte mer enn 25 000 vogntog fra veien, noe som ifølge beregninger fra Transportøkonomisk Institutt (2015) vil gi en samfunnsøkonomisk gevinst på 200 millioner kroner årlig.

Kjøreveien mellom Oslo og Tromsø er på 1643 km. Jernbanestrekningen mellom Oslo og Bodø er landets lengste jernbanestrekning på 1282 km og består av Nordlandsbanen (729 km) og Dovrebanen (553 km). En forutsetning for at godset på denne strekningen skal flyttes fra vei til sjø og bane er at godset fraktes effektivt (raskt) på jernbanen, samt at koblingen mellom jernbane og båt i Bodø skjer sømløst. Godstoget mellom Oslo og Bodø bruker i 2019 22 timer og 47 minutter. I 2002 ble den samme strekningen tilbakelagt på 20 timer og 37 minutter, mens den motsatt vei (Bodø – Oslo) gikk unna på 19 timer og 20 minutter. På strekningen mellom Oslo og Bodø bruker altså godstoget 2 timer og 10 minutter lengre i 2019 enn det gjorde i 2002! I denne perioden er det i tillegg gjennomført flere veiprojekter som har gitt ytterligere økt konkurransekraft for veitransport til fordel for jernbane (og båt).

Dersom det skal være realisme i målet om å overføre gods fra vei til sjø og bane må det synliggjøres en klar og tydelig satsing for mer gods på jernbanen. Det er et krav å få ned framføringstiden på jernbane mellom Oslo og Bodø, på sikt til under 18 timer.

For å få ned framføringstiden må følgende prioriteres:

- Nytt signalsystem (ERTMS) må innføres på Nordlandsbanen som planlagt innen 2022.
- Nordlandsbanen nord for Mo i Rana må kunne betjene 600 meter lange godstog helt til Bodø. Det må prioriteres å bygge nye kryssingsspor for 600 meter lange godstog. Ifølge Jernbanedirektoratets godsstrategi NTP 2022-2033 må dette prioriteres på Saltfjellet (Sukkertoppen) og på Vudu (mellom Stjørdal og Skogn). Begge disse kryssingssporene må bygges ut tidlig i perioden slik at ikke framføringstiden på Nordlandsbanen økes som følge av den planlagte innføringen av halvtimesintervall for persontrafikken mellom Trondheim og Steinkjer.
- Stasjonene på Fauske og i Bodø må bygges ut til å kunne ta imot lange godstog.

- Arbeidet med å øke kapasiteten på Dovrebanen må fortsette slik at det kan kjøre flere 600 meter lange godstog mellom Oslo og Trondheim. En økt kapasitet på Dovrebanen vil være positivt for Nordlandsbanen.
- Prioriteringsreglene mellom gods- og persontog må endres. Salten Regionråd foreslår at det innføres katalogruter for godstog, hvor godstog mellom Oslo og Bodø gis høy prioritert og at dette defineres for en lengre periode enn det nåværende årsintervallet, hvor årlig ruteplan fastsettes etter jernbaneforskriften. En slik innføring av katalogruter er beskrevet i punkt 3.3 i Jernbanedirektoratets hovedrapport Godsstrategi NTP 2022-2033

Det er et krav at det etableres en planskilt kryssning mellom jernbane og havn i Bodø.

I luftlinje er det ca. 350 meter mellom jernbaneterminalen og terminalkaien i Bodø havn. Disse to områdene deles av en sterkt trafikkert vei, Jernbaneveien, som i 2014 hadde en trafikk på 11 500 ÅDT. Trafikken i området er forventet å vokse på grunn av omlegging i trafikkmønsteret i omkringliggende veier.

For at containere skal fraktes effektivt og uten store omlastingskostnader mellom jernbane og båt må godset kunne kjøres direkte mellom terminalene på et område som tillater kjøring av kjøretøy med svarte skilter med gul skrift. Godset må kunne fraktes mellom jernbaneterminal og kai uten opphold for å vente på passerende trafikk.

Dette kan i praksis løses ved at en liten strekning på Jernbaneveien løftes slik at biltrafikk, syklende og gående passerer over terminalområdet via en bru, mens godstransporten kan foregå uhindret på bakkeplan mellom jernbaneterminal og havneterminal. Dette vil gi sikker ferdsel for bilister, kollektivtrafikk og myke trafikanter, samtidig som det vil gi en effektiv logistikk på terminalområdet og øke grunnlaget for at gods overføres fra vei til bane og sjø.

Det er et krav at Nordlandsbanen reduserer sine utslipp og tar i bruk ny teknologi på lokomotiv.

Utviklingen innen transportsektoren har en målsetning om nullutslipp for alle transportformer. Vi kan ikke akseptere at Nordlandsbanen skal fortsette å trafikkeres av tog som bruker diesel som drivstoff. Vi ber derfor om at Nordlandsbanen vurderes som teststrekning for følgende:

- Bi-modale lokomotiver, dvs. lokomotiver som har fullverdig el. og dieseldrift i samme lok.
- Nordlandsbanen (Saltendelen) må derfor etableres som teststrekning for etablering av hydrogentog.

5. Byvekstavtaler:

Salten Regionråd anmoder om at det åpnes opp for at flere mellomstore byområder kan inngå i byvekstavtalene. 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. Det er viktig for Bodø å komme i posisjon til å inngå Byvekstavtale med staten.



Vi viser til vedlagte innspill til NTP 2022 – 2033 fra Nettverk for nye byvekstavtaler med en beskrivelse av det arbeidet som Bodø kommune og fire andre mellomstore byregioner jobber for. utfordringene i de mellomstore byregionene bør være en sentral del av NTP 2022-2033, og for å kunne løse disse utfordringene, er det viktig at ordningen med byvekstavtaler utvides for de mellomstore byområdene. Nullvekst i personbiltrafikken må være et gjennomgående perspektiv selv om det er regionale forskjeller og behov.