



Utskrift fra møteprotokoll

Møte i: Styret i Salten Regionråd

Dato: Møte 19. mars 2021

Sak: Styre-sak 17/21

Høringsuttalelse til «Konseptvalgutredning ny by Bodø – transportsystemer»

Enstemmig vedtak:

Styret i Salten Regionråd viser til høringsbrev av 5. februar 2021 om Konseptvalgutredning (KVU) for Ny by Bodø – transportsystemer, og takker for anledningen til å gi høringsinnspill til KVU-en.

Salten Regionråd er et politisk samarbeid mellom de ti kommunene i Salten; Beiarn, Bodø, Fauske, Gildeskål, Hamarøy, Meløy, Rødøy, Saltdal, Steigen og Sørfold. Regionen har knapt 85.000 innbyggere og er fylkets og landsdelens mest folkerike region. Bodø utgjør 62% av befolkningen.

Bodø er et svært viktig knutepunkt for person- og godstransport i hele fylket og landsdelen, og er spesielt viktig for Saltenregionen som knutepunkt og servicesenter. Salten Regionråds hovedfokus i denne uttalelsen er dermed knyttet til del to av samfunnsmålet for KVU-en, nemlig Bodøs funksjon som regionsenter og knutepunkt.

Salten Regionråd har følgende innspill til KVU-en:

- Når det gjelder persontransport, er det regionale perspektivet i liten grad ivaretatt i KVU-en:
 - o Bodø har stor innpendling fra nabokommunene i Salten (rundt 1.800 i 2019, pluss skoleelever og studenter), og er også destinasjon for handel, service, og offentlige tjenester. Dette gir et svært variert transportbehov inn og ut av Bodø, som foregår både med hurtigbåt, buss, tog og personbil. Et ønske om nullvekst i personbiltransporten, betinger at det finnes gode transportløsninger til og fra nabokommunene, og at det er koblinger mellom knutepunkt som jernbanestasjon og havn og videre til buss.
 - o Bodø som regionalt knutepunkt innebærer i stor grad reiser gjennom Bodø, spesielt knyttet til flytrafikk, gjerne i kombinasjon med andre transportmiddel. Av flyplassens rundt 1,7 mill passasjerer, kan det (basert på folketall) estimeres at rundt 1/3 kommer fra eller skal til de øvrige Saltenkommunene. Bruk av kollektivtransport er utfordrende spesielt tidlig morgen og sen kveld hvor det ikke er tilbud til/fra nabokommunene. Dette kan «fremtvinge» bilbruk. Alternative løsninger kan være parkering i randsonen (f.eks. Tverlandet) for å koble seg på byens kollektivløsninger, eller at man godtar en viss (langstids-) parkeringskapasitet på flyplassen.
 - o Behovet til reisende gjennom Bodø inkluderer også transporttjenester som kobler havn (hurtigbåt, hurtigrute, ferge), jernbane, buss og flyplass. Dette blir spesielt viktig dersom jernbanen ikke strekkes til flyplassen.

- Det regionale perspektivet er også viktig når det gjelder godstransport. De analysene som er gjort med tanke på godstransport og terminalfunksjoner har relevans for hele regionen, og Salten Regionråd vil fremheve viktigheten av effektive løsninger både for gods til/fra regionen, distribusjon internt i regionen og ikke minst gjennom regionen (som et landsdelsknutepunkt):
 - o Salten Regionråd tar til etterretning de konklusjonene som er gjort for valg av riksvegløsning, mulig jernbaneløsning til ny lufthavn / Langstranda og eventuell ny havn. Samtidig vil vi påpeke en del nyanser som bør vurderes:
 - o SR har forståelse for at det ikke tas høyde for en ny jernbanekobling mot Bodø lufthavn og et eventuelt nytt havneavsnitt på Langstranda innenfor KVVU-ens tids horisont. Dette bør imidlertid ikke medføre at en slik mulighet skrinlegges for all framtid. Dersom det skjer store endringer i transportbehov og transportstrømmer, må disse mulighetene kunne sees på i et nytt lys – også innenfor den tidshorison ten som KVVU dekker. Samtidig bør den videre planlegging og bruk av arealene ta høyde for / sette av plass for en slik utvikling.
 - o Gitt konklusjonen om at jernbane ikke anbefales etablert fram til ny lufthavn/Langstranda, er det viktig å peke på behovet for en videre oppgradering og sammenkobling av eksisterende havne- og jernbaneterminal. Dette er av stor betydning for å kunne overføre mer gods fra vei til sjø og bane (bl.a. gjennom reetableringen av Nord-Norgelinja fra høsten 2021), og slik sett oppfylle nasjonale målsettinger. Sammenkobling av dagens jernbane- og havneterminal på Rønvikleira bør derfor håndteres som et prosjekt i Nasjonal Transportplan, med statlig finansiering.
 - o I KVVU-ens vurderinger av et havneavsnitt på Langstranda, kan vi ikke se at muligheten for flytting av Lofot-fergene er drøftet. En flytting av fergeleiet til Langstranda (på sikt) kan gi en rekke fordeler:
 - Frigjøring av areal ved dagens havneterminal på Rønvikleira som i dag brukes til oppstillingsplass for biler til fergene.
 - Mindre bil- og tungtransport gjennom (dagens) sentrum, spesielt Sjøgata.
 - Kortere seilingstid for fergene, og også mindre energibruk og utslipp.
 - Bedre forutsetninger for hydrogenlagring og -fylling (sikkerhetskrav), eventuelt også i direkte nærhet til en mulig produksjon på Langstranda.
 - Infrastruktur for inntransport av laks med båt/ferge til flyfrakt fra Sør-Arnøy og eventuelt Steigen og Skrova.
 - En mulig start på infrastruktur for et nytt havneavsnitt.
 - o En flytting av fergene vil også endre behovet for riksveg helt ut til havneavsnittet.