



Utskrift fra møteprotokoll

Møte i: **Styret i Salten Regionråd**

Dato: **Møte 30. juni 2020**

Sak: **Styre-sak 31/20**
NASJONAL TRANSPORTPLAN 2022-2033: HØRING AV
TRANSPORTVIRKSOMHETENES SVAR PÅ OPPDRAG FRA
SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Enstemmig vedtak:

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

Styret i Salten Regionråd viser til transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet som gjelder ny Nasjonal Transportplan (NTP) 2022-2033, og ønsker å komme med følgende høringsinnspill:

Vurdering av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet som gjelder NTP 2022-2033:

Salten er Nord-Norges største region med om lag 84 500 innbyggere, og Salten utgjør en sterk og viktig motor i Nordland og Nord-Norge. Nordland er et av Norges største eksportfylker og en moderne og godt fungerende infrastruktur er avgjørende for å tilrettelegge for dagens eksport og forventede økning i framtiden. God infrastruktur vil ha stor betydning for den fremtidige verdiskapingen, og vil tilrettelegge for å 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.

1. Prioritering av midler

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 B for NTP i perioden, slik at man på best mulig måte kan nærme seg de mål som er satt for klima, fremkommelighet og effektivitet for person- og næringstransport.

Videre støtter Salten Regionråd Nordland fylkesting sitt innspill om at prioriteringer mellom prosjekter og tiltak i kommende NTP 2022-2033, i større grad må være en balansert avveining mellom samfunns mål, regionale samfunns- og fordelingsvirkninger og samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Vi ber også om at Samferdselsdepartementet tilstreber en mer rettferdig fordeling av midler mellom NTP transportkorridorene, enn det som ligger inne i transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer.

2. Prioriteringer innen veg

E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene)

Salten Regionråd er positive til at Samferdselsdepartementet legger opp til økt fokus på kostnads- og nytteoptimalisering og større fleksibilitet i kommende prosjekter til NTP. Det er på samme tid viktig å sikre en standard på infrastrukturen som tilpasses både dagens behov og fremtidige transportbehov, liv og helse, samfunnssikkerhet og beredskap gjennom hele transportkorridoren. **Salten Regionråd kan derfor ikke akseptere Nye Veier AS sine kostnadsoptimaliserende løsninger som avviker fra Statens vegvesen (SVV) sin løsning ved delstrekningen E6 Megården-Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) i korridoren E6 Fauske-Bognes. SVV har i sine valg av løsninger for utbedring av E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) regnet strekningen som bundet. Strekningen ligger på TEN-T-veinettet, og det finnes ikke alternative tiltak for å innfri tunnelsikkerhetsforskriften.**

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 Kobbskartunnelen, 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). For landsdelen vil dette ha dramatiske konsekvenser for reisende og næringsliv, og når det gjelder 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 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) iverksettes og realiseres snarest.

E6 Ulvsvågskaret og E6 Sørrelva – Borkamo



Salten Regionråd viser til nåværende NTP 2018-2029, og finner det svært beklagelig at flere prosjekter som ligger inne i nåværende NTP, er falt ut av ny NTP 2022-2033. Dette gjelder strekningene E6 Ulvsvågskaret og E6 Sørrelva-Borkamo.

Prosjektet E6 Ulvsvågskaret er ikke med i planperioden 2022-2033 – til tross for at dette prosjektet lenge har vært forberedt og varslet gjennom siste periode i inneværende NTP 2018-2029 og i tidligere NTP-er. Prosjektet har vært planlagt siden 1980-tallet og det er gjennomført KVVU for strekningen E6 Mørsvikbotn-Ballangen. Det er derfor nå på tide at strekningen gis prioritet og utbedres.

Strekningen er ikke trafiksikker 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 Ulvsvågskaret må ses i sammenheng med dette. Nå som Tjernfjellet er 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 Ulvsvågskaret 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 Ulvsvågskaret sikre kommunenes beredskap, slik det er i dag med ofte stenginger vinterstid blir Hamarøy kommune delt.

Heller ikke strekningen E6 Sørrelva – Borkamo er med i planperioden NTP 2022-2033. Prosjektet har «gått» inn og ut av NTP i en 20 års periode, og har hele tiden vært sett i sammenheng med Tjernfjelltunnelen. Salten Regionråd ber om 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 er det bygget en 800 m lang strekning av den nye E6-trasèen 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 ble vedtatt høsten 2019.

Det er viktig å ha sammenhengende vegstrekninger av god kvalitet, og det er svært uheldig når strekningen Sørrelva-Borkamo framstår som en flaskehals. Når Tjernfjelltunnelen 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 Sørrelva-Borkamo.

Begge prosjektene E6 Ulvsvågskaret og E6 Sørrelva – Borkamo er av stor betydning for å sikre en standard på infrastrukturen som tilpasses både dagens og fremtidige transportbehov, liv og helse, samfunnssikkerhet og beredskap gjennom hele transportkorridoren. Vi ber derfor om at begge prosjektet tas inn i kommende NTP 2022-2033.

Vi viser ellers til regionrådets innspill til NTP 2022-2033 i november 2019 (SR-sak 45/19).

E6 og RV 80 «Fra Bru til Bru»

Vi viser til prosjektet E6 og RV 80 «Fra Bru til Bru», som omhandler omlegging av E6 og RV 80 ut av Fauske sentrum, utbedring av strekingen Nordvika-Sagelva langs RV 80 og en omlegging av trafikken i tunnel gjennom Tverlandet. Vi er tilfreds med at SVV i sine prioriteringer har tatt med RV 80 Sandvika-Sagelva som en prioritert utbedringsstrekning i første seksårsperiode. Vi mener likevel at det er svært viktig at man ser på koblingen med E6 gjennom Fauske for å legge E6 utenom sentrum, og at man ser hele strekningen Bodø – Fauske under ett.

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

En viktig del av prosjektet er omleggingen av E6 og RV 80 utenfor Fauske sentrum. Veggen 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 trafikksikkerhetsiltak for å sikre trygg skolevei til nye Vestmyra grunnskole i Fauske.

Salten Regionråd viser til forslag fra Nye Veier AS om å utbedre RV 80 Bodø-Fauske. Salten Regionråd støtter anmodning fra formannskapet i Bodø, vedtatt 28. mai 2020, om at det må utredes nærmere hvilke konsekvenser ny firefeltsveg Tverlandsbrua-Mørkved kan ha for Bodø kommunes arbeid med å nå nullvekstmålet frem mot 2033.

Vi ber på bakgrunn av overnevnte om at prosjektet E6 og RV 80 «Fra Bru til Bru» gis prioritet i kommende NTP 2022-2033, da dette er Nord-Norges sterkest trafikkerte riksveg.

3. Trafikksikkerhet

Salten Regionråd støtter målsettingen om at det innen 2030 skal være maksimalt 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Målet er at ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050, noe vi støtter fullt ut. Det er på landsbasis større risiko for å bli alvorlig skadet eller drept på fylkesvegene enn på det statlige vegnettet. Salten Regionråd ber derfor om at regjeringen øker de økonomiske bevilgningene til fylkesvegnettet.

4. Jernbane

Salten Regionråd er tilfreds med at jernbaneetatene skal innføre det nye digitale signalsystemet ERTMS på Nordlandsbanen, på strekningen Bodø - Grong innen 2022, og på resten

av strekningen Grong – Trondheim innen 2027. Dette er i tråd med våre prioriteringer, og svært viktig for å kunne øke kapasiteten på Nordlandsbanen, og vi ber om at dette følges opp i NTP-sammenheng.

Jernbaneetatene legger videre til grunn at nytt krysningsspor på Sukkertoppen skal etableres, samt at etablering av ytterligere ett krysningsspor må på plass for å gi økt kapasitet og kortere framføringstider på Nordlandsbanen. Salten Regionråd mener 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. 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. **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.**

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. Det er positivt at jernbaneetatene legger til grunn nullutslipp på Nordlandsbanen innen 2050. Jernbaneetatene anbefaler videre arbeid med pilotering av løsningen med el-elektrifisering og bruk av batteriteknologi innen 2025. Dette støttes av Salten Regionråd samtidig som vi ber om at Nordlandsbanen vurderes som teststrekning for;

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

Vi viser ellers til vårt innspill til NTP 2022-2033 i november 2019, som gjelder punkt 3; Oppgradering av Nordlandsbanen og styrking av tilbud på Nordlandsbanen og Saltendelen.

5. Gods fra veg til sjø og bane

Salten Regionråd ber om at gjeldende tilskuddordning for godsoverføring fra veg til sjø videreføres og styres slik at overføringspotensialet kan utnyttes fullt ut. Vi viser ellers til vårt innspill til NTP 2022-2033 i november 2019, som gjelder punkt 4. Re-etablering av Nord-Norgelinja.

6. Utbygging av Bodø Nye Lufthavn:

Salten Regionråd er tilfreds med at Bodø Nye Lufthavn er besluttet realisert og ligger inne i dagens NTP. Vi ønsker å fremheve at det haster med en realisering av ny lufthavn grunnet dårlig rullebane.

Ny adkomst til Bodø Nye Lufthavn er ikke med i de beregningene som ligger inne i eksisterende NTP, ei heller i svaret fra transportvirksomhetene. 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.

7. 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.

I byområder som Bodø, med høg befolkningsvekst og trafikkvekst, vil det være nærliggende å forvente større utfordringer knyttet til kapasitet, miljø, byutvikling, og dermed også større behov for å samarbeide med staten for å løse disse utfordringene, og for å innfri nasjonale mål. Det er viktig for Bodø å komme i posisjon til å inngå byvekstavnale eller annen forpliktende avtale med Staten.

Vedlegg:

Særutskrift av vedtak i SR-sak 45/19