

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 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.

Miljøvennlig transport

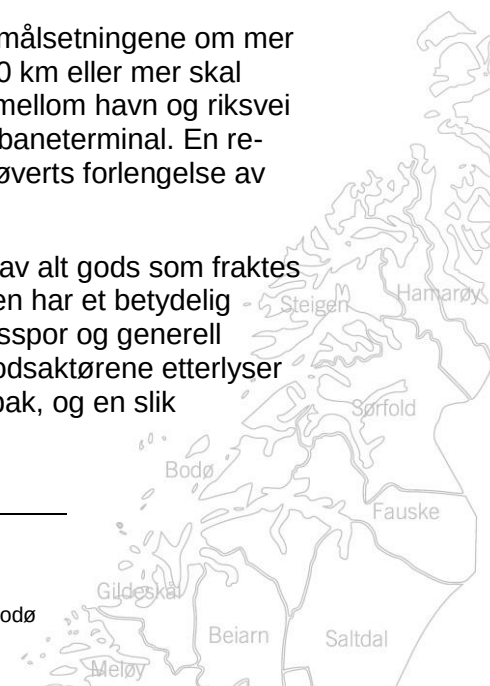
Grønne jernbanekorridorer sparer næringslivet for transportutgifter, miljøet for CO² og veiene for slitasje.

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 kjøll innen 2030. Det må opprettes en kobling mellom havn og riksvei samt at det må til en operasjonell sammenkopling mellom havne- og jernbaneterminal. 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 kryssningsspor 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

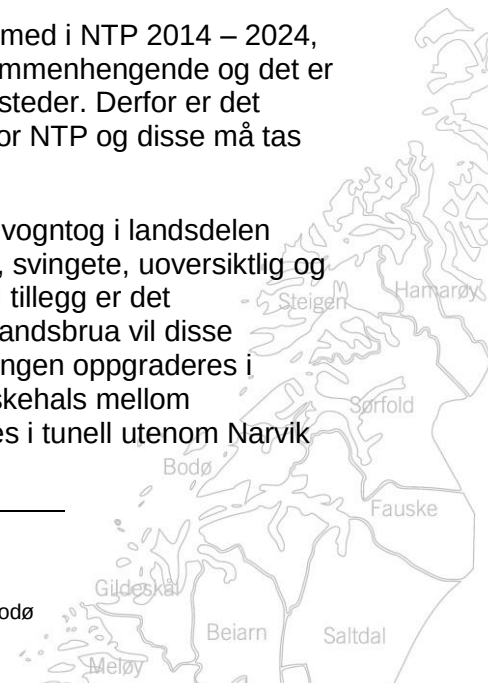
Det er viktig med godt fungerende riksveier i Ofoten og Salten. Riksveiene binder regionene i Nordland sammen. Situasjonen i dag er at riksveinettet er dårlig vedlikeholdt, umoderne og stedvis både ulykkesbelastet og trafikkfarlig. E 10 og E 6 og forbindelsene mellom disse er spesielt viktige for å legge 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 flaskehalsar på strekningen som må utbedres for å sikre næringstransportene som utgjør 25 % av ÅDT (årsdøgntrafikk) 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 – Sørrelva 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 flaskehalsar 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.**

Salten regionråd

Ofoten regionråd

Petter Jørgen Pedersen (sign)

Tor Asgeir Johansen (sign)

Regionrådsleder

Leder

