

**Saksfremlegg**

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskap	32/16	05.04.2016
Kommunestyre	13/16	14.04.2016

Sign. 18/4-16 ATB	Eksp. til: Salten Regionråd, Nordland fylkeskommune, Samferdselsdepartementet
----------------------	--

Nasjonal Transportplan 2018-2029. Uttalelse fra Saltdal kommune.**Foreliggende dokumenter:**

- Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029. Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens Vegvesen, februar 2016. Hele dokumentet finnes på følgende kobling: http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Plangrunnlag/_attachment/1215451/binary/1098566?_ts=1539ec27368

Sakens bakgrunn

Grunnlagsdokumentet Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029 er samlede faglige anbefalinger fra Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens Vegvesen til regjeringens arbeid med stortingsmeldingen om NTP. Nasjonal transportplan revideres hvert fjerde år, og dette er femte gang planen fremmes. I foreliggende forslag (grunnlagsdokument) utgjør planperioden nå 12 år, mens tidligere utgaver av NTP har omfattet en 10-årsperiode. Retningslinjene for planarbeidet er gitt med fire økonomiske rammenivåer, og prioriteringene skal vises for 4+2+6 år.

Stortingsmeldingen om NTP planlegges lagt fram og behandlet av Stortinget i vårsesjonen 2017. Planen skal være et verktøy for prioritering av at bygging, vedlikehold og drift av statlig infrastruktur og flyhavner. NTP danner grunnlaget for de regionale handlingsprogrammene fra de enkelte statlige transportetater. Handlingsprogrammene er etatenes gjennomføringsplaner, som så danner grunnlaget for statsbudsjettene innen sektorene i planperioden.

Med bakgrunn i dette er det viktig at kommuner, regionråd og fylkeskommune gir innspill til arbeidet med utforming av Nasjonal transportplan om viktige prioriteringer innen samferdsel som har stor betydning lokalt, regionalt og nasjonalt.

Nå foreligger grunnlagsdokumentet til NTP 2018-2029, og dette har Samferdselsdepartementet sendt på høring til fylkeskommuner og de 4 største byene i Norge. Uttalelsesfrist er 1. juli 2016. Nordland fylkeskommune har sendt dokumentet videre til kommunene og regionrådene og bedt om innspill som sendes fylkeskommunen i forkant av saksbehandling/politisk behandling på fylkesnivå. Høringsfristen for dette er 20. april.

Saltdal kommune må gi uttalelse om viktige prosjekter som må komme med i Nasjonal transportplan 2018-2029, og saken legges derfor fram til politisk behandling.

Vurdering

Når det gjelder de statlige transportetatene (Statens Vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket) er foreslåtte investeringer i NTP knyttet til de ulike nasjonale transportkorridorene. Disse håndterer de viktigste lange transportene i Norge. Det er fastsatt åtte nasjonale transportkorridorer, og vår region tilhører korridor 7 (Trondheim-Bodø med armer til svenskegrensen). Denne korridoren er omtalt i grunnlagsdokumentet på sidene 235-242.

Forslaget til NTP 2018-2029 er basert på fire ulike økonomiske rammer (lav, basis, middels og høy ramme). I de to laveste rammenivåene går store deler av investeringsrammen til prosjekter som er definert som bundne, og som derfor ikke har vært gjenstand for ny vurdering. Dette er alle prosjekter som i eksisterende NTP 2014-2023 er forutsatt startet i perioden 2014-2017.

Rangering av nye prosjekter per korridor er basert på ulike kriterier:

- Prosjektportefølje ut fra samfunnsøkonomi (netto nytte pr. budsjettkrone)
- Prosjektportefølje ut fra samfunnsøkonomi, samfunnssikkerhet og sammenhengende standard/utbygging

For overordnede prioriteringer som er lagt til grunn for NTP 2018-2023 vises til dokumentets sammendrag (side 10). Ulike prosjekter innen riksveg, jernbane og sjø er videre rangert ut fra to forutsetninger. I det ene tilfellet etter samfunnsøkonomi alene, i den andre etter samfunnsøkonomi, samfunnssikkerhet og sammenhengende standard/utbygging. En felles rangering for alle landets transportkorridorer vises på sidene 324-327 i grunnlagsdokumentet. En rangering av veg- og jernbaneprosjekter i nordområdene (korridor 7 og 8) etter netto nytte pr. budsjettkrone vises på side 323 i dokumentet.

Med bakgrunn i disse rangeringene er det i grunnlagsdokumentet foreslått hvilke nye investeringer innen veg-, jernbane- og kystprosjekter i korridor 7 som kan prioriteres innenfor henholdsvis lav, basis, middels og høy økonomisk ramme. Denne prioriteringen går fram av tabeller side 239-240.

Det er svært overraskende og skuffende at prosjektet E6 Sørrelva - Borkamo ikke prioritert for gjennomføring i planperioden, mens det er med i eksisterende NTP 2014-2023. Saltdal kommune må ta dette opp i sin uttalelse til grunnlagsdokumentet for NTP 2018-2019, og det foreslås at kommunen samlet gir innspill til følgende områder:

Riksveger:

- Ferdigstillelse av tunnel gjennom Tjernfjellet på RV 77
- Ferdigstillelse av ny E6 gjennom Saltdal, parsell Sørrelva - Borkamo

Jernbane:

- Nordlandsbanen
- Saltenpendelen Rognan - Bodø.

Lufthavnstruktur:

- Bygging av ny flyplass i Bodø

RIKSVEGER

Riksvegene er hovedpulsårene i det nasjonale vegtransportsystemet. De binder sammen landsdeler og regioner og knytter Norge til utlandet. Samtidig har disse vegene viktige regionale og lokale funksjoner. Riksvegnettet utgjør også en del av et nasjonalt og internasjonalt transportnettverk der de ulike delene av transportinfrastrukturen må fungere effektivt både hver for seg og sammen.

Historikk vedrørende prioritering av tunnel Tjernfjellet på Rv 77 og E6 Sørrelva-Borkamo. Igangsetting av tunnelprosjektet i 2016.

I Saltdal har både tunnel gjennom Tjernfjellet på Rv 77 og ferdigstilling av E6 mellom Sørrelva og Borkamo i mange år vært aktuelle som statlige utbyggingsprosjekter. Vegvesenet utarbeidet detaljplan for E6 Sørrelva - Borkamo som ble godkjent allerede i 1993, og detaljplan for tunnel gjennom Tjernfjellet i 1994.

Meningen var at begge prosjektene allerede da skulle gjennomføres som en videreføring av arbeidet med ny E6 gjennom det meste av Saltdal, et arbeid som ble avsluttet på begynnelsen av 90-tallet. Pga. omprioriteringer og nedgang i midler til vegutbygging ble ikke prosjektene gjennomført hverken da eller ved senere anledninger. Begge prosjektene har imidlertid i mange år vært prioritert i regional og fylkeskommunal sammenheng.

Likeledes har de vært med som prioriterte prosjekter i Statens Vegvesen Nordlands planer. Tunnel gjennom Tjernfjellet var allerede prioritert som tiltak i Statens Vegvesen Region Nords vedtatte samlede handlingsprogram for perioden 2006-2015. Prosjektet var da prioritert gjennomført tidlig i andre del av planperioden (2010-2015).

Saltdal kommune, Salten Regionråd og Nordland Fylkeskommune har ved tidligere utarbeidelser av NTP gitt uttalelse om at begge prosjektene måtte prioriteres og sees i sammenheng. I vedtatt NTP 2010-2019 kom E6 Sørrelva - Borkamo med som tiltak i perioden 2014-2019, mens tunnel Tjernfjellet ikke var med.

Etter svært mange innspill og anbefalinger i forbindelse med utarbeiding av eksisterende NTP 2014-2023 (vedtatt i 2013) kom endelig både E6 Sørrelva - Borkamo og tunnel Tjernfjellet inn i planen, med gjennomføring av begge prosjektene i perioden 2018-2023. Detaljreguleringsplan for tunnel gjennom Tjernfjellet ble vedtatt allerede i februar 2013.

I etterkant av at NTP 2014-2023 ble vedtatt ble det fra flere hold arbeidet videre for om mulig få en forsert utbygging av prosjektene. Etter nye befaringer og vurderinger av Rv 77 over Tjernfjellet ble denne veistrekningen høsten 2014 av staten prioritert for en tidligere oppstart, og det ble gitt en startbevilgning til prosjektet. Etter dette satte Statens Vegvesen i gang arbeidet med detaljprosjektering og anbudspapirer for gjennomføringen. I 2015 ble det gitt ytterligere statlig bevilgning til prosjektet, og byggearbeidet er nå i gang.

Tunnelen er ikke spesifikt nevnt i forslaget til NTP 2018-2019, men Saltdal kommune forventer at prosjektet følges opp og blir fullfinansiert med nye statlige bevilgninger i perioden 2016-2019. Forskjæring til tunnelen ferdigstilles i april 2016, og selve tunneldrivingen starter i august 2016. Etter 2,5 års byggetid skal tunnelen være ferdig i 2019.

Det er svært gledelig at byggingen av Tjernfjelltunnelen på Rv 77 i Saltdal kommune nå er satt i gang. Bygging av tunnelen vil gi næringstransport til og fra regionen og store deler av Nordland en vesentlig kortere og tryggere grenseforbindelse.

Foreliggende forslag til prioritering av vegprosjekter i Grunnlagsdokumentet NTP 2018-2029. Utelatelse av prosjektet E6 Sørrelva-Borkamo

I foreliggende forslag til NTP 2018-2029 foreslås E6-prosjektet Sørrelva-Borkamo i sin helhet tatt ut av planen. Dette er nevnt spesifikt på side 240 i grunnlagsdokumentet, der det står at E6 Sørrelva-Borkamo ikke inngår i noen av de økonomiske rammenivåene som er satt. Dette må oppfattes slik at prosjektet ikke foreslås igangsatt før etter 2029. Ut fra vegens standard, samkjøringsgevinst med Tjernfjelltunnelen og tidligere prioriteringer oppfattes dette som helt uforståelig.

E6-strekningen Sørrelva-Borkamo. Samkjøring med Tjernfjelltunnelen

Etter at begge disse prosjektene kom med i NTP 2014-2023 har Statens Vegvesen parallelt med detaljprosjektering av Tjernfjelltunnelen arbeidet med detaljreguleringsplaner for E6-strekningen Sørrelva-Borkamo (delt inn i tre planer). Detaljreguleringsplan for delstrekningen Storjord-Viskis ble vedtatt allerede i juni 2015.

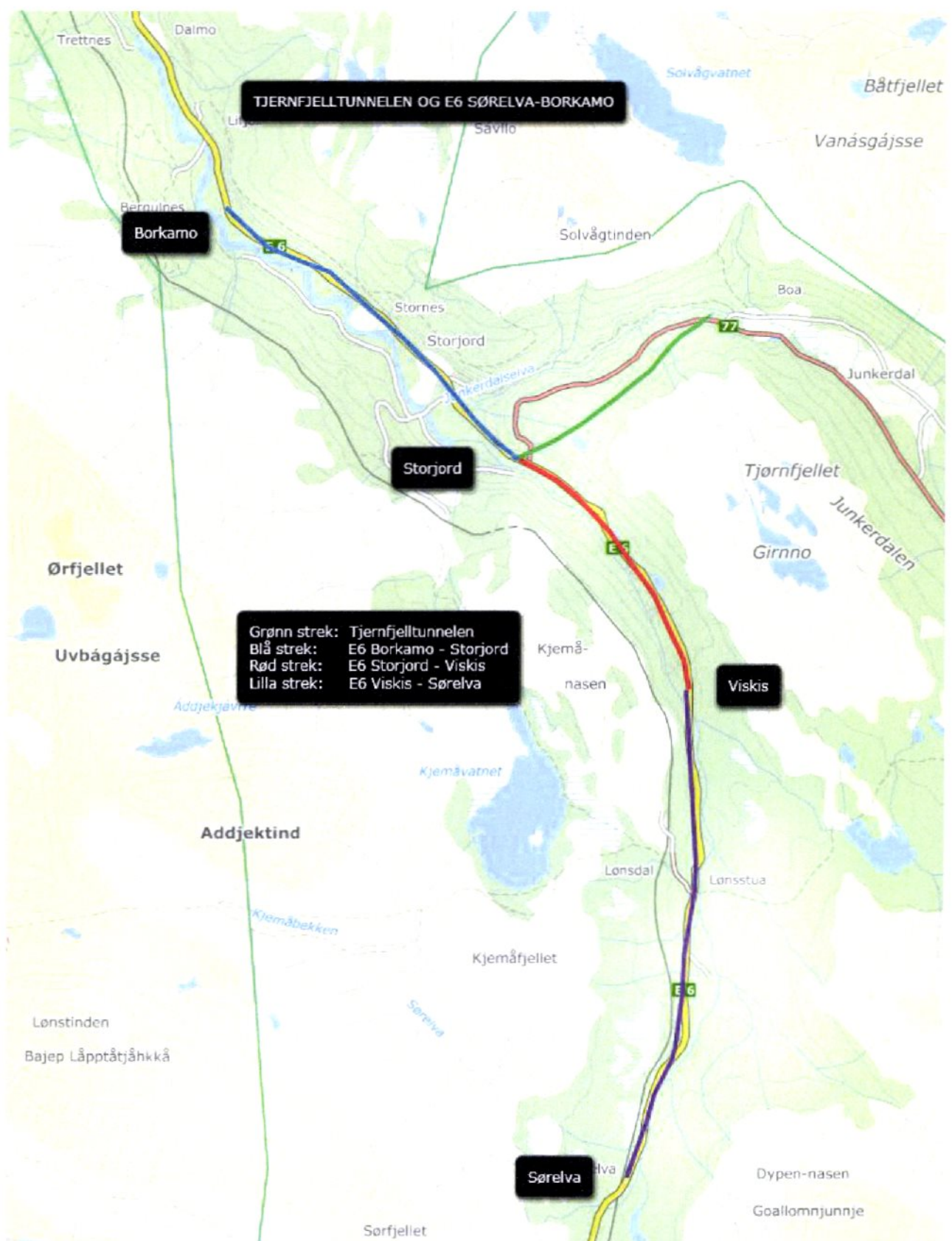
Største del av E6 gjennom Saltdal ble på slutten av 1980-tallet og begynnelsen av 90-tallet nybygd til en meget god standard (ca. 50 km ny vei i Saltdal + ca. 10 km videre i Rana kommune med 90 km/t-grense). Strekningen Sørrelva-Borkamo ble imidlertid stående igjen midt mellom den første utbedringen av E6 over Saltfjellet og den påfølgende utbyggingen Borkamo-Saksenvik. Dette medfører at denne ca. 20 km lange strekningen har en dårlig standard i forhold til tilstøtende E6 i nord og i sør, kvaliteten ligger langt under de krav man setter til E6. Vegen er for smal til at den kan ha midtstripe, den har dårlig kurvatur og delvis dårlige stigningsforhold. Da den ligger midt mellom to strekninger av langt høyere kvalitet medfører dette ofte mange uforutsette og farlige situasjoner, særlig for reisende som ikke er kjent med veistrekningen. Det har vært en del ulykker på denne strekningen de siste årene. I flere av disse tilfellene har busser vært involvert, sannsynligvis p.g.a smal veibane med svake veiskuldre.

I tillegg til at denne strekningen i kvalitet skiller seg vesentlig fra tilstøtende E6 i nord og i sør vil den også ha en mye dårligere standard enn hele Rv 77 og videre Rv 95 videre inn i Sverige etter at Tjernfjelltunnelen er bygd. Denne veistrekningen har i dag en god standard utenom flaskehalsen over Tjernfjellet som nå vil bli rettet opp ved bygging av tunnel. Den store forskjellen i standard mellom Rv 77 og tilstøtende E6 vil bli en sikkerhetsmessig utfordring.

Utbedring av E6-strekningen og utbygging av Tjernfjelltunnelen har hele tiden vært sett i sammenheng, da det er behov for betydelige fyllmasser i forbindelse med E6-prosjektet. Tunnelprosjektet på Rv 77 kobler seg til denne E6-strekningen på Storjord, og det er innlysende at det vil være en fordel å benytte tunnelmassene direkte til bygging av E6. Nærheten mellom prosjektene går fram av kart på neste side. Flere samferdselsministre har gjennom årene befart både E 6 og Rv 77, og disse har framhevet at prosjektene må samkjøres.

Også i statlige dokumenter knyttet til utredninger har samkjøring av prosjektene vært gjennomgangstema, og i eksisterende vedtatt NTP 2014-2023 står dette spesifikt nevnt på side 314 (sitat): *»I Nordland prioriteres statlige midler til utbygging av E6 på strekningen Sørrelva-Borkamo. Prioriteringene er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering. I tillegg prioriteres omlegging av Rv 77 gjennom bygging av Tjernfjellet i Nordland. Tunnelen vil erstatte dages vei som har svært dårlig standard og er en flaskehals for tungtrafikken. For å få god utnyttelse av overskuddsmasser bør prosjektet bygges samtidig med E6 Sørrelva-Borkamo».*

Kart som viser sammenheng mellom E6 Sørrelva - Borkamo og Tjernfjelltunnelen



I Statens Vegvesens vedtatte Handlingsprogram 2014-2017 (2023), som er en oppfølging av vedtatt NTP 2014-2023, står dette sitatet med samme ordlyd (side 207). Prosjektene er i handlingsprogrammet tatt inn under post 30 «Store Prosjekt», med samtidig gjennomføring, slik det framgår av tabellen på side 209 i dette dokumentet.

Da det høsten 2014 ble klart at Tjernfjelltunnelen ble prioritert for en oppstart i 2015/16 intensiverte Statens Vegvesen umiddelbart reguleringsplanarbeidet for E6 Sørrelva-Borkamo. Når man gikk inn i detaljplanlegging på strekningen ble det avklart at man kan benytte stort sett all anvendelig masse fra Tjernfjelltunnelen til bygging av delstrekningen Storjord-Viskis. Denne strekningen er ca. 5 km og har behov for tilførte masser i den størrelsesorden som blir tilgjengelig fra Tjernfjelltunnelen. Samlet masse fra Tjernfjelltunnelen er beregnet til ca. 300.000 m³.

Med bakgrunn i ønske om en utnyttelse av tunnelmassene og snarlig igangsetting av arbeidet på strekningen Storjord-Viskis delte Statens Vegvesen derfor reguleringsplanarbeidet for E6 Sørrelva-Borkamo i tre strekninger: Borkamo-Storjord, Storjord-Viskis og Viskis-Sørrelva (se kart). Strekningen Storjord-Viskis ble prioritert i dette arbeidet, og detaljreguleringsplan for denne strekningen ble vedtatt av Saltdal kommunestyre allerede i juni 2015. Statens Vegvesen jobber videre med detaljreguleringsplanene for de to øvrige strekningene, og disse planene forventes vedtatt av kommunestyret i løpet av 2016.

Bygging av Tjernfjelltunnelen på Rv 77 er nå i gang, og skal som nevnt være ferdig i 2019. Statens Vegvesen har et sterkt ønske om å kunne se E6-utbedringen i sammenheng med denne, slik at man får utnyttet tunnelmassene på et fornuftig vis, og videre at man drar nytte av andre samkjøringsfordeler i og med at prosjektene ligger inntil hverandre (reduerte kostnader til rigging, prosjektledelse og samordnet utnyttelse av personell og maskiner/utstyr). Midlertidig lagring av store mengder stein langs eksisterende vei kan også skape flere ulemper for andre. Det kan skape økte snøproblemer i forhold til vinterdrift langs E6, ulemper for reindriften i området, fare for økt avrenning av finstoff til mindre bekker og Saltdalselva og støvproblematikk ved ugunstige værforhold.

For å få framdrift i prosjektet bør man iverksette utbygging av delstrekningen Storjord-Viskis allerede nå parallelt med Tjernfjelltunnelen. Dersom man kan legge ut massene fra tunnelen direkte til det planlagte E6-prosjektet slik de er tiltenkt vil man spare vesentlige utgifter og samlet tidsbruk, det gir en betydelig samfunnsøkonomisk gevinst. Alternativt må man lagre massene på annet vis og frakte dem dit de skal være på et senere tidspunkt.

Ut fra Statens Vegvesens framdriftsplan for Tjernfjelltunnelen vil det ikke være behov for noen bevilgning til utbedring av E6-strekningene i 2016. Hvis det gis en startbevilgning til strekningen Storjord-Viskis for oppstart i 2017 kan man iverksette en fornuftig samkjøring med utbyggingen av Tjernfjelltunnelen. Beregnet byggetid for strekningen Storjord-Viskis er ca. 2 år. Antydnet behov for statlig bevilgning for 2017 er ca. 50 mill, samlet kostnad for strekningen Storjord-Viskis antas å være ca. 200 mill. En startbevilgning i 2017 må deretter følges opp med nødvendige bevilgninger i 2018 og 2019 for å få delprosjektet ferdigstilt.

Når man tar med i betraktning hva man sparer på en samkjøring av prosjektene må det være fornuftig å iverksette oppstart på utbygging av E6-strekningen Storjord-Viskis allerede i 2017. Denne strekningen kan gjøres ferdig uavhengig av igangsetting av større arbeider på de øvrige E6-strekningene (Borkamo-Storjord og Viskis-Sørrelva). Men det er naturlig og bør være en forutsetning at staten følger opp med nødvendige midler til utbygging av disse strekningene når parsellen Storjord-Viskis er kommet godt i gang/er ferdigstilt.

Salten Regionråd har tidligere i pågående NTP-prosess allerede gitt innspill til planen om prosjektene Tunnel Tjernfjellet og E6 Sørrelva-Borkamo. I denne uttalelsen heter det: *«Regionrådet forutsetter at arbeidene med prosjekteene Bypakke Bodø (Rv 80) og Tunnel gjennom Tjernfjellet (RV 77) som ligger inne i henholdsvis første periode av Nasjonal transportplan for 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 Sørrelva-Borkamo (E6) med bruk av tunnelmasser fra prosjektet, slik det framkommer at skal skje i NTP 2014-2023.»*

Andre utbedringer på E6 i Saltdal

Et annet prosjekt på E6 som må finne sin løsning er problematikken rundt jernbaneundergangen på Setså. Dagens undergang har for lav høyde og bredde sett i forhold til dagens trafikk, og trafikkfarlige situasjoner oppstår daglig. Saltdal kommune er kjent med at Statens Vegvesen nå vurderer andre løsninger for E6 forbi Setså enn bygging av ny undergang. Dette planarbeidet må prioriteres, slik at man raskest mulig kommer fram til en beslutning på hvilken løsning som velges. Derest må prosjektet prioriteres i handlingsplan for Statens Vegvesen.

JERNBANE

Det er viktig at det blir satt enda mer fokus på jernbanen og utvikling av denne, og man må jobbe for å få gode løsninger både på kort og lang sikt.

Nordlandsbanen

For Nord-Norge er det svært viktig at det blir satset på Nordlandsbanen i årene framover. Her er ferdigstilling av automatisering (ERTMS) og bygging av nye lengre kryssingsspor avgjørende, i tillegg til at generelt vedlikehold og opprusting av jernbanenettet må styrkes. Det må videre være et mål å få hele strekningen elektrifisert.

Saltenpendelen

Dette lokaltoget mellom Saltdal og Bodø har vært en suksesshistorie siden det ble etablert i 2000, og i forslaget til NTP 2018-2029 er det også nevnt at dette toget har hatt en betydelig økning i antall reisende. Denne togstrekningen har også landets mest fornøyde togkunder, og Saltdal kommune er også svært glad for den interesse bevilgende myndigheter, NSB og Jernbaneverket har vist for å utvide togtilbudet. Lokalt for Saltenregionen og spesielt aksene Saltdal - Bodø er det nå svært viktig at "Saltenpendelen" utvikles videre med hyppigere togavganger.

En økning i frekvensen er avgjørende for å få en effektiv bo- arbeids og serviceregion langs aksene Saltdal-Bodø, hvor det samlet bor nær 65.000 personer. I dag er mangel på kryssingsspor og automatisering et hinder for flere togavganger. Gjennomføring av den planlagte etableringen av ERTMS-systemet og tre kryssingsspor på strekningen Rognan-Bodø (Setså, Valnesfjord og Støver) vil føre til at frekvensen for "Saltenpendelen" kan økes betydelig. ERTMS-utbyggingen på Nordlandsbanen må starte fra Bodø og sørover, slik at Saltenpendelen i en tidlig fase kan ta dette i bruk. Det er videre svært viktig at planene for kryssingssporene ferdigstilles og at utbygging av disse prioriteres for gjennomføring parallelt med innføring av ERTMS.

LUFTHAVNSTRUKTUR

Bodø er fylkeshovedstaden i Nordland, og samtidig regionsenter for Salten der Saltdal kommune inngår som en av 9 kommuner. Bodø har stor betydning for utvikling av både regionen og fylket, og i den sammenheng er en velfungerende og framtidsrettet flyplass med et godt rutetilbud et svært viktig element. Derfor har Saltdal kommune med stor interesse fulgt den prosessen som Bodø nå har vært igjennom med vurdering av flytting og bygging av ny flyplass, og slutter seg fullt ut til det alternativet Bodø nå ønsker å realisere. Dette er framtidsrettet både for utvikling av Bodø, Saltenregionen og Nordland fylke for øvrig.

Den samfunnsøkonomiske analysen som er utarbeidet vedrørende prosjektet konkluderer også med at dette alternativet er det beste. Det er svært gledelig at en flytting og bygging av ny flyplass i tråd med dette nå anbefales i det framlagte grunnlagsdokumentet for NTP 2018-2029.

Rådmannen tilrår formannskapet å fatte følgende vedtak:

Rådmannens innstilling

Saltdal kommune viser til framlagte "Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018 - 2029", og gir følgende uttalelse til planforslaget:

1. Det er i 2014 og 2015 gitt statlige bevilgninger til igangsetting av prosjektet med bygging av tunnel gjennom Tjernfjellet på Rv 77, og byggeprosjektet er i gang. Saltdal kommune forutsetter at prosjektet gjennomføres som planlagt slik at det kan slutføres i 2019, med nødvendige nye statlige bevilgninger i perioden 2016-2019.
2. E6-prosjektet Sørrelva-Borkamo må tas inn i første periode av NTP 2018-2029. Veistrekningen er ca. 20 km lang, og har i dag en kvalitet som ligger langt under de krav man setter til E6. Veggen er for smal til at den kan ha midtstripe, den har dårlig kurvatur og delvis dårlige stigningsforhold. Den dårlige veikvaliteten er i skarp kontrast til tilstøtende E6-strekninger i nord og sør, og skaper farlige trafikksituasjoner.

Det er en betydelig samkjøringsgevinst ved å gjennomføre dette prosjektet samtidig med prosjekt tunnel gjennom Tjernfjellet (bruk av tunnelmasser og øvrige effektiviseringsgevinster) For å samkjøre prosjektene på en god måte må det gis en startbevilgning allerede i 2017 til delparsellen Storjord-Viskis, og dette må de påfølgende år følges opp med nye bevilgninger inntil denne parsellen og de øvrige parsellene Viskis-Sørrelva og Borkamo-Storjord er ferdigstilt.

3. Planarbeidet for å finne en trafikk-løsning for E6 forbi Setså i Saltdal må prioriteres. Dagens jernbaneundergang har for lav høyde og bredde sett i forhold til dagens trafikk, og trafikkfarlige situasjoner oppstår daglig. Etter at løsning er valgt må prosjektet søkes prioritert i handlingsplan for Statens Vegvesen.
4. Nordlandsbanen må fortsatt rustes opp og prioriteres som en viktig transportåre for Nordland. Planlagt innføring av ERTMS og bygging av nye kryssingsspor må gjennomføres. Elektrifisering av hele strekningen må planlegges.
5. Antall avganger med "Saltenpendelen" må økes. Dette krever bedring av fysisk infrastruktur:
 - ERTMS-utbyggingen på Nordlandsbanen må starte fra Bodø og sørover, slik at Saltenpendelen i en tidlig fase kan ta dette i bruk.
 - Det må tidlig i planperioden etableres tre nye kryssingsspor på strekningen Saltdal – Bodø (Setså, Valnesfjord og Støver), slik at dette kan samkjøres med innføringen av ERTMS for å utvide kapasiteten på Saltenpendelen.
6. Saltdal kommune støtter fullt ut planene med flytting og bygging av ny flyplass i Bodø, og ber om at arbeidet mot en framtidig realisering av prosjektet prioriteres

Saksprotokoll i Formannskap - 05.04.2016

Behandling:

Forslag til vedtak fra Kjell Krüger, Saltdal KrF :

Pkt.6 : Saltdal kommune støtter fullt ut planene med flytting og bygging av ny flyplass i Bodø, og ber om at arbeidet mot en fremtidig realisering av prosjektet prioriteres. En ber også om at endepunkt for Nordlandsbanen i fremtiden endres til en trafikknutepunkt i rimelig nærhet av den nye storflyplassen, slik det er vanlig ved andre store flyplasser i Norge.

Rådmannens innstilling med forslaget til Kjell Krüger ble enstemmig vedtatt.

Enstemmig innstilling:

Saltdal kommune viser til framlagte "Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018 - 2029", og gir følgende uttalelse til planforslaget:

1. Det er i 2014 og 2015 gitt statlige bevilgninger til igangsetting av prosjektet med bygging av tunnel gjennom Tjernfjellet på Rv 77, og byggeprosjektet er i gang. Saltdal kommune forutsetter at prosjektet gjennomføres som planlagt slik at det kan slutføres i 2019, med nødvendige nye statlige bevilgninger i perioden 2016-2019.
2. E6-prosjektet Sørrelva-Borkamo må tas inn i første periode av NTP 2018-2029. Veistrekingen er ca. 20 km lang, og har i dag en kvalitet som ligger langt under de krav man setter til E6. Vegen er for smal til at den kan ha midtstripe, den har dårlig kurvatur og delvis dårlige stigningsforhold. Den dårlige veikvaliteten er i skarp kontrast til tilstøtende E6-strekninger i nord og sør, og skaper farlige trafikksituasjoner.

Det er en betydelig samkjøringsgevinst ved å gjennomføre dette prosjektet samtidig med prosjekt tunnel gjennom Tjernfjellet (bruk av tunnelmasser og øvrige effektiviseringsgevinster) For å samkjøre prosjektene på en god måte må det gis en startbevilgning allerede i 2017 til delparsellen Storfjord-Viskis, og dette må de påfølgende år følges opp med nye bevilgninger inntil denne parsellen og de øvrige parsellene Viskis-Sørrelva og Borkamo-Storfjord er ferdigstilt.

3. Planarbeidet for å finne en trafikkløsning for E6 forbi Setså i Saltdal må prioriteres. Dagens jernbaneundergang har for lav høyde og bredde sett i forhold til dagens trafikk, og trafikkfarlige situasjoner oppstår daglig. Etter at løsning er valgt må prosjektet søkes prioritert i handlingsplan for Statens Vegvesen.
4. Nordlandsbanen må fortsatt rustes opp og prioriteres som en viktig transportåre for Nordland. Planlagt innføring av ERTMS og bygging av nye kryssingsspor må gjennomføres. Elektrifisering av hele strekningen må planlegges.
5. Antall avganger med "Saltenpendelen" må økes. Dette krever bedring av fysisk infrastruktur:
 - ERTMS-utbyggingen på Nordlandsbanen må starte fra Bodø og sørover, slik at Saltenpendelen i en tidlig fase kan ta dette i bruk.
 - Det må tidlig i planperioden etableres tre nye kryssingsspor på strekningen Saltdal – Bodø (Setså, Valnesfjord og Støver), slik at dette kan samkjøres med innføringen av ERTMS for å utvide kapasiteten på Saltenpendelen.
6. Saltdal kommune støtter fullt ut planene med flytting og bygging av ny flyplass i Bodø, og ber om at arbeidet mot en framtidig realisering av prosjektet prioriteres . En ber også om at endepunkt for Nordlandsbanen i fremtiden endres til en trafikknutepunkt i rimelig nærhet av den nye storflyplassen, slik det er vanlig ved andre store flyplasser i Norge.

Behandling:

Enstemmig vedtak:

Saltdal kommune viser til framlagte "Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018 - 2029", og gir følgende uttalelse til planforslaget:

1. Det er i 2014 og 2015 gitt statlige bevilgninger til igangsetting av prosjektet med bygging av tunnel gjennom Tjernfjellet på Rv 77, og byggeprosjektet er i gang. Saltdal kommune forutsetter at prosjektet gjennomføres som planlagt slik at det kan slutføres i 2019, med nødvendige nye statlige bevilgninger i perioden 2016-2019.
2. E6-prosjektet Sørrelva-Borkamo må tas inn i første periode av NTP 2018-2029. Veistrekningen er ca. 20 km lang, og har i dag en kvalitet som ligger langt under de krav man setter til E6. Vegen er for smal til at den kan ha midtstripe, den har dårlig kurvatur og delvis dårlige stigningsforhold. Den dårlige veikvaliteten er i skarp kontrast til tilstøtende E6-strekninger i nord og sør, og skaper farlige trafikksituasjoner.

Det er en betydelig samkjøringsgevinst ved å gjennomføre dette prosjektet samtidig med prosjekt tunnel gjennom Tjernfjellet (bruk av tunnelmasser og øvrige effektiviseringsgevinster) For å samkjøre prosjektene på en god måte må det gis en startbevilgning allerede i 2017 til delparsellen Størdjord-Viskis, og dette må de påfølgende år følges opp med nye bevilgninger inntil denne parsellen og de øvrige parsellene Viskis-Sørrelva og Borkamo-Størdjord er ferdigstilt.

3. Planarbeidet for å finne en trafikk-løsning for E6 forbi Setså i Saltdal må prioriteres. Dagens jernbaneundergang har for lav høyde og bredde sett i forhold til dagens trafikk, og trafikkfarlige situasjoner oppstår daglig. Etter at løsning er valgt må prosjektet søkes prioritert i handlingsplan for Statens Vegvesen.
4. Nordlandsbanen må fortsatt rustes opp og prioriteres som en viktig transportåre for Nordland. Planlagt innføring av ERTMS og bygging av nye kryssingsspor må gjennomføres. Elektrifisering av hele strekningen må planlegges.
5. Antall avganger med "Saltenpendelen" må økes. Dette krever bedring av fysisk infrastruktur:
 - ERTMS-utbyggingen på Nordlandsbanen må starte fra Bodø og sørover, slik at Saltenpendelen i en tidlig fase kan ta dette i bruk.
 - Det må tidlig i planperioden etableres tre nye kryssingsspor på strekningen Saltdal – Bodø (Setså, Valnesfjord og Støver), slik at dette kan samkjøres med innføringen av ERTMS for å utvide kapasiteten på Saltenpendelen.
6. Saltdal kommune støtter fullt ut planene med flytting og bygging av ny flyplass i Bodø, og ber om at arbeidet mot en framtidig realisering av prosjektet prioriteres. En ber også om at endepunkt for Nordlandsbanen i fremtiden endres til en trafikkknutepunkt i rimelig nærhet av den nye storflyplassen, slik det er vanlig ved andre store flyplasser i Norge.