FAUSKE KOMMUNE

SAKSPAPIR

	JournalpostID: 12/3233 Arkiv sakID.: 12/788	Saksbehandler: Paul Erik Aakerli
Sluttbehandlede vedtaksinnstans: Plan- og utviklingsutvalget		
Sak nr.: 060/12	PLAN- OG UTVIKLINGSUTVALG	Dato: 16.04.2012

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014 - 2023/REGIONAL TRANSPORTPLAN 2013 - 2024. HØRING

Vedlegg:
1. Kopi av brev fra Nordland fylkeskommune datert 21.03.2012
2. Kopi av brev fra Nordland fylkeskommune datert 29.02.2012
3. Kopi av uttalelse fra Fauske Næringsforum datert 08.03.2012
4. Kopi av uttalelse fra Næringsnettverk Salten datert 11.4.2012
5. Strategidokument/innspill til RTP fra Salten regionråds arbeidsgruppe datert 15.11.2011

Sammendrag:

Forslag til Nasjonal Transportplan 2014 - 2023, (NTP14-23) samt Transportplan for Nordland 2013 – 2024 (RTP13-24) er sendt på høring.

Det er Nordland fylkeskommune som er offisiell høringsinstans for NTP14-23. Fylkeskommunen har bedt regionrådene om innspill/argumenter/uttalelser som kan brukes i forbindelse med saksframlegg til fylkestinget 11 – 14. juni d.å. Høringsfrist er satt til 23.april d.å.

Regionrådet i Salten har bedt/anmodet kommunene i regionen om å komme med innspill til planforslaget.

For Transportplan Nordland 2013 – 2024, (RTP13-24), er kommunen høringsinstans. Regionrådet anmoder kommunene om å sende sine innspill/ uttalelse til regionrådet som så koordinerer en felles høringsuttalelse basert på kommunenes innspill.

RTP13-24 er en overordnet plan som trekker opp hovedlinjene innenfor transportrelaterte sektorer innenfor regionen, også i forhold til NTP. Mer detaljerte forhold vil bli avklart senere i de respektive handlingsprogram.

Fauske kommune har oversendt høringsutkastene til Fauna og Fauske Næringsforum. Deres uttalelser vedlegges saken.

Salten Regionråd har etter et gitt mandat fra Nordland fylkeskommune latt utarbeide et strategidokument vedrørende RTP13-24, jfr. vedlegg.

Fauske kommune har tidligere gitt innspill til Nasjonal Transportplan. De mest sentrale transportutfordringene for regionen vil fortsatt være følgende sett fra Fauske kommunes ståsted:

- Rv77 – oppstart/bygging av tunnel under Tjernfjellet
- Videreføring E6 strekningen Borkamo – Sørelva
- Omlegging Rv80 og E6 utenfor Fauske sentrum
- Utvidelse/ombygging ny bru Finneidstraumen
- Omlegging E6/ny jernbaneundergang Setså
- Etablering togstopp Tverlandet og Reitan
- Etablering av flere krysningsspor på strekningen Rognan - Bodø
- Etablering/gjennomføring av automatisk fjernstyring/automatisering (CTC/ATC) av jernbanestrekningen Mosjøen – Bodø

INNSTILLING :

Fauske kommune har følgende innspill til NTP 2014 – 2023:

- Rv77 – oppstart/bygging av tunnel under Tjernfjellet
- Videreføring E6 strekningen Borkamo – Sørelva
- Omlegging Rv80 og E6 utenfor Fauske sentrum
- Utvidelse/ombygging ny bru Finneidstraumen
- Omlegging E6/ny jernbaneundergang Setså
- Etablering togstopp Tverlandet og Reitan
- Etablering av flere krysningsspor på strekningen Rognan - Bodø
- Etablering/gjennomføring av automatisk fjernstyring av jernbane strekningen Mosjøen – Bodø

Planutvalget slutter seg til strategidokument av 15.11.2011 hva angår innspill til Transportplan Nordland 2013 – 2024.

Even Ediassen
rådmann

Nordland
FYLKESKOMMUNE
Samferdsel

Vår dato: 21.03.2012
Vår referanse: 12/8355

Deres dato:
Deres referanse:

Org.nr: 964 982 953

Fauske kommune	
PLN	Saksbeh. PEH
2/4-12	
Klassering	
J. ID 12/3110	S. ID 12/788

Regionrådene i Nordland,

NHO, LO

Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP14-23): Høring om FNTP14-23 (Felles forslag fra Kystverket, Jernbaneverket, Statens vegvesen og Avinor AS til NTP14-23)

Forslaget (FNTP14-23) av 29.2. i år fra transportetatene og Avinor AS til Nasjonal transportplan 2014-23 er sendt på høring til fylkeskommunene og de 4 største kommunene med svarfrist 29.6.2012 til Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet med kopi til NTP-sekretariatet.

Fylkestinget vil få seg forelagt FNTP14-23 som sak til samlingen 11.-14.6. For at vi i saksforberedelsene til fylkestingets uttalelse til FNTP14-23 skal kunne vurdere våre høringsinstansers argumenter/uttalelser,

må vi ha disse elektronisk senest mandag 23.4.2012

til post@nfk.no , mest praktisk med samtidig kopi til ler@nfk.no .

Vennligst merk emnefeltet i e-posten:
Avsender (for eksempel Lofotrådet), Forslag NTP14-23: Høringsuttalelse.

Eventuell papirversjon av dokumentet kan ettersendes.

Dersom et regionråd ikke rekker å fullføre politisk behandling av saken innen 23.4., ber vi om å få tilsendt saksfremlegget elektronisk så fort det er ferdig – før 23.4. – og at protokoll/vedtak ettersendes så snart som mulig.

Et av de separate vedleggene til FNTP14-23 er Avinors rapport "Framtidsrettet utvikling av lufthavnstrukturen". Konklusjonene og anbefalingene fra rapporten er tatt inn i pkt. 3.6 i FNTP14-23, men Avinors rapport gir bakgrunnsmateriale og nærmere begrunnelser for konklusjonene. Vi tar også i mot faglige innpill angående eventuelle vesentlige feil eller mangler i Avinors rapport. Slike eventuelle *faglige* innspill ønskes i god tid før 23.4. i det vi antar at rent faglige innspill ikke krever politisk behandling.

Både FNTP14-23 (188 s.) og Avinors rapport (91 s.) finnes på NTP-sekretariatets hjemmeside www.ntp.dep.no . Der finnes også diverse utredninger og andre dokumenter. Fra 2.3. inneholder den også en *utskriftsvennlig* utgave av FNTP14-23.

Regionrådene, NHO og LO mottar dette høringsbrev elektronisk og pr. papirpost vedlagt 1 eksemplar av FNTP14-23.
Kommunene er kopiadressater og mottar dette brev til orientering og kun elektronisk.

Adresse	Postmottak Fylkeshuset 8048 Bodø	Dir.: 75 65 08 64 Tlf: Faks:	Saksbehandler: Enhet: E-post:	Lars E. Rønneberg Samferdsel post@nfk.no
Besøksadresse				

Kommuner med flyplasser som omhandles i Avinors rapport, kan likevel sende inn rent faglige innspill som nevnt ovenfor angående rapporten.

Vi viser også til vårt høringsbrev av 29.2. om Transportplan Nordland 2013-2024, der det fremgår at Transportplan Nordland 2013-2024 og FNTP14-23 legges frem som 2 separate saker for junitinget. Vi ber derfor om at NHO, LO og hvert regionråd utarbeider en egen sak/uttalelse som bare omhandler tema som tas opp i FNTP14-23.

Med vennlig hilsen

Åshild Pettersen
samferdselssjef

Vedlegg:
FNTP14-23 (Felles forslag fra Kystverket, Jernbaneverket, Statens vegvesen og Avinor AS til Nasjonal transportplan 2014-2023 (februar 2012))

Høringsinstanser:
Regionrådene i Nordland

- Sør-Helgeland Regionråd Postboks 473 8901 Brønnøysund
- Indre Helgeland Regionråd Postboks 500 8601 Mo i Rana
- Helgeland Regionråd Postboks 405 8801 Sandnessjøen
- Salten Regionråd Postboks 915 8001 Bodø
- Lofotrådet Postboks 406 8376 Leknes
- Vesterålen Regionråd Postboks 243 8401 Sortland
- Ofoten Regionråd Postboks 61 8539 Bogen i Ofoten

NHO Nordland Postboks 343, 8001 Bodø
LO Nordland Nyholmsgt. 15, 8005 Bodø

Kopi (kun elektronisk)
Kommunene i Nordland

Nordland
FYLKESKOMMUNE
Samferdsel

Vår dato: 29.02.2012
Vår referanse: 12/1778

Deres dato:
Deres referanse:

Org.nr: 964 982 953

PLN PEA
5/3-12
Klassering
J. ID 12/2119 S. ID 11/1063

Fauske kommune

Postboks 93
8201 FAUSKE

Høringsbrev -Transportplan Nordland 2013 – 2024.

Nordland fylkeskommune sender med dette forslag til Transportplan Nordland 2013 - 2024 på høring. Høringsfrist er satt til **23.april**. Vi ber om at alle innspill/høringsuttalelser sendes til post@nfk.no , i tillegg til ev postforsending. Vennligst merk emnefeltet i e-posten: høringsuttalelse Transportplan Nordland.

Med hensyn til kapittelet om flyplass-struktur, vil fylkesrådet utarbeide et nytt forslag til innhold fram mot innstilling til fylkestinget i juni. Vi viser i den forbindelse til forslag om Nasjonal Transportplan 2014-23, og tilhørende rapport Framtidsrettet utvikling av lufthavnstrukturen. Dokumentene finnes på følgende web-adresse: www.ntp.dep.no/2014-2023/planforslag.html

Høring på forslag til Nasjonal Transportplan mottas av fylkeskommunene i disse dager. Fylkesrådet vil be regionrådene; NHO og LO om innspill til sin høringsuttalelse. Eget brev sendes ut om dette.

Vi ber kommunene om i størst mulig utstrekning å samordne sine innspill til Transportplan Nordland gjennom sine respektive regionråd. Næringslivet bes formidle sine synspunkter gjennom sine interesseorganisasjoner og/eller gjennom regionråd. Videre ber vi NHO Nordland om å videreformidle dette brevet til aktuelle næringslivsaktører i fylket.

Forslag til Transportplan Nordland og forslag til høringsinnspill til Nasjonal Transportplan blir lagt fram for fylkestinget som to separate saker i juni. Fylkesrådet vil ha en aktiv høring, og arrangerer derfor ulike møter og konferanser knyttet til de to plandokument i høringsperioden. Det går ut egen invitasjoner til disse møtene og konferanser.

For å spare miljø og porto, velger vi å sende dokumentet som e-link. For de som måtte ha behov for det, kan Transportplan Nordland fås tilsendt i papirform ved forespørsel.

Dokumentet forslag til Transportplan Nordland finnes på følgende link:
www.nfk.no/samferdsel

Ved eventuelle uklarheter, ta kontakt med rådgiver Marit Vorren (mobil nr 93068356) eller undertegnede (mobil nr 97566039)

Med vennlig hilsen

Åshild Pettersen
samferdselssjef

Adresse Postmottak Fylkeshuset 8048 Bodø
Besøksadresse
Dir.: 75 65 08 70
Tlf.:
Faks:
Saksbehandler: Åshild Pettersen
Enhet: Samferdsel
E-post: post@nfk.no

Fauske Næringsforum

Org. nr.: 969 983 370 MVA
Postadr.: Boks 23
8201 FAUSKE
Telefon: 75 64 10 95
Faks: 75 64 10 81
Mobil: 915 40 855
E-Post: nilsole@fauske.net
Internett: www.fauske.net
Kontonr.: 4555.66.08710

Nordland Fylkeskommune
Samferdsel
8048 Bodø

Høring Transportplan Nordland.

Fauske Næringsforum har følgende uttalelse vedr. Transportplan Nordland 2013 – 2024:

Vi har i dag 166 medlemsbedrifter i Fauske og Sørfold. I mange møter på ulike arenaer blir Tjernfjellet ofte tatt opp til debatt. Tjernfjellet er i dag en flaskehals som gir meget dårlige vilkår for transportnæringen for raskt å kunne nå markedene sør i Skandinavia og i Europa. Dette hemmer mange bedrifter og fordyrer transporten. I tillegg vil det være en klar miljøgevinst når en kan spare inntil 300 km på enkelte leveranser av produkter fra Salten / Lofoten og Vesterålen.

Vi ber derfor at Nordland Fylkeskommune øver press på NTP og setter fokus på viktigheten at det bygges tunnel gjennom Tjernfjellet. Dette haster og vil gi økt vekst og aktivitet i vår region.

Likeledes må det initieres på nytt til at RV77 over Graddis blir oppgradert til Europavei. Veien finnes ikke merket på de fleste europeiske kart. Dette taper også reiselivsbedriftene i regionen på.

På forhånd takk.

Fauske 8. mars 2012.

Med hilsen
Fauske Næringsforum

Nils-Ole Steinbakk (s)
Daglig leder.

Nordland fylkeskommune
Samferdsel
8040

11.04.12

Uttalelse vedrørende forslag til nasjonal transportplan 2014 – 2023 . Prioritering av tunnel gjennom Tjernfjellet.

Næringsnettverk Salten (NNS) er et nettverk som består av næringssjefer og lokale næringsutviklingsselskap i Saltenregionen. Saltenregionen består av 9 kommuner og er befolkningsmessig den største regionen i Nordland. Nettverket jobber med å bidra til en positiv næringsutvikling i regionen både for eksisterende næringsliv og nye etableringer.

Salten har et variert og aktivt næringsliv. Det er et stort transportbehov for å få varer ut av regionen både nasjonalt og til internasjonale markeder. I denne forbindelse oppleves passering som Tjernfjellet som en stor flaskehals for effektiv transport ut av landet. Dette påvirker både økonomien og utviklingsmulighetene til næringslivet i regionen negativt. Gjennom vårt arbeid i NNS får vi stadige tilbakemeldinger fra næringslivet om at en tunnel gjennom tjernfjellet må prioriteres for å få bort denne flaskehalsen. NNS opplever at det er et samlet ønske fra næringslivet i Salten om dette.

Transport over riksvei 77 (riksvei 95 på svensk side) er den klart korteste transportveien for næringslivet i Saltenregionen og store deler av nordre Nordland over til Sverige, og videre til Europa. Denne veistrekningen har en relativt bra standard bortsett fra flaskehalsen ved Tjernfjellet, og dette er et direkte hinder for at veien blir mer brukt. En tunnel vil føre til at flere velger denne transportruten fremfor andre alternative transportruter. Dette vil gi en betydelig økonomisk gevinst for næringslivet samt en miljømessig gevinst.

Næringsnettverk Salten mener derfor at prosjektet med tunnel gjennom Tjernfjellet må prioriteres i NTP 2014 – 2023, og da med igangsetting/gjennomføring i handlingsplanperioden 2014 – 2017.

Gjennomføringsmessig bør dette prosjektet sees i sammenheng med utbedring av strekningen Sørelva – Borkamo på E6, som også er en svært viktig transportstrekning for næringslivet. Samkjøring av disse prosjektene vil gi en betydelig effektiviseringsgevinst.

På vegne av Næringsnettverk Salten

Fauna KF	v/ Kristian Amundsen
Hamarøy kommune	v/ Hilde Fredheim
Steigen kommune	v/ Per Løken
Sørfold kommune	v/ Gerd Bente jakobsen
Saltdal kommune	v/ Ivar Skogset
Saltin AS	v/ Pål Viggo Mortensen
Team Bodø	v/ Harald Kristiansen
Meløy Næringsutviklig	v/ Lothar Maruhn
Sjøfossen Næringsutvikling	v/ Sverre Andersen

Vennlig hilsen

Pål Viggo Mortensen
Sekretariat NNS

Innspill til Regional Transportplan (RTP) fra Salten Regionråds arbeidsgruppe

Salten Regionråd (SR) sin arbeidsgruppe er oppnevnt av sekretariatsleder og referert i Arbeidsutvalget (AU) og i Regionrådet (SR). Arbeidsgruppen har bestått av følgende personer:

- ✓ Per Gaute Pettersen
- ✓ Geir Steinar Hanssen
- ✓ Kristian Amundsen
- ✓ Karl-Anton Swensen (sekretær)

I tillegg har sekretariatsleder Georg Heggelund deltatt i de fleste av arbeidsgruppens møter.

Tilknytting av diverse fagetater og interessegrupper har ikke vært mulig mht. de frister som er satt for arbeidet.

Arbeidsgruppen har involvert samtlige kommuner ved at de, i forhold til mandatet, har fått mulighet til å gi innspill til dette arbeidet. Innspillene følger vedlagt.

Det har vært avholdt 3 arbeidsmøter og ett presentasjonsmøte, der følgende personer fra Nordland fylke sin administrative prosjektgruppe møtte:

- ➢ Gisle Solvoll
- ➢ Steinar Antonsen

Arbeidsgruppen har forholdt seg til tilsendte mandat, som innebærer at en må foreta en del avgrensninger, spesielt i forhold til detaljnivå. Tilbakemeldingen fra representantene fra administrative prosjektgruppe var at vi har "truffet i forhold til mandatet".

Mandatet fra Nordland fylkeskommune:

1. **Hvordan forventer dere at regionen vil utvikle seg frem mot 2024?**
   (Stikkord: befolkningsutvikling og demografi, næringsutvikling og bosettingsmønster- begrunn svaret)

2. **Hva anser dere som de mest sentrale transportutfordringene for regionen sett i lys av beskrivelsen i punkt 1?**

3. **Flyplasstrukturen i Nordland er under debatt. Hva mener dere bør skje med flyplassen(e) i regionen frem mot 2024?**

Det ble av administrativ arbeidsgruppe akseptert at innspillet ble oversendt elektronisk i dette dokumentets omfang.

Innspillene følger mandatets struktur.

Med bakgrunn i ovenstående fremmes følgende innspill/dokument til Regional transportplan fra Salten regionråd:

Bodø
15.11.2011

Pkt. 1. (Hvordan forventer dere at regionen vil utvikle seg frem mot 2024)

Vi legger til grunn SSB sin statistikk for befolkningsutvikling og SSB sin befolkningsframskrivningsmodell. I forbindelse med befolkningsframskrivingen har vi lagt til grunn middels og høy nasjonal vekst i følgende tabell.

Befolkningsutvikling og befolkningsframskrivning for kommunene i Salten (SSB)							
	Faktisk utvikling			Befolkningsframskrivning (SSB)			
				Middels vekst		Høy vekst	
	2008	2011	Endring	2024	Endring (forhold 2011)	2024	Endring (forhold 2011)
Bodø	46 049	47 847	↑ 3,9 %	56 617	↑ 18,3 %	58 888	↑ 23,1 %
Fauske	9 480	9 533	↑ 0,6 %	9 605	↑ 0,8 %	9 965	↑ 4,5 %
Meløy	6 622	6 650	↑ 0,4 %	6 637	↓ -0,2 %	6 888	↑ 3,6 %
Saltdal	4 710	4 672	↓ -0,8 %	4 603	↓ -1,5 %	4 763	↑ 1,9 %
Steigen	2 672	2 619	↓ -2,0 %	2 493	↓ -4,8 %	2 583	↓ -1,4 %
Gildeskål	2 046	2 020	↓ -1,3 %	1 896	↓ -6,1 %	1 958	↓ -3,1 %
Sørfold	2 000	1 989	↓ -0,5 %	1 810	↓ -9,0 %	1 877	↓ -5,6 %
Hamarøy	1 761	1 771	↑ 0,6 %	1 825	↑ 3,0 %	1 880	↑ 6,2 %
Beiarn	1 128	1 103	↓ -2,2 %	1 008	↓ -8,6 %	1 035	↓ -6,2 %
Sum	76 468	78 204	↑ 2,3 %	86 494	↑ 10,6 %	89 837	↑ 14,9 %

Begrunnelse og vurderinger fra kommunene, vi har mottatt innspill fra, er innarbeidet, samt vurderinger av tabellens innhold.

<u>Bodø:</u>

Bodø by er sterkt voksende og har fra 2008 og til 2011 hatt en økning på 3,9 %, som utgjør hele 1798 innbyggere. Ser vi videre på befolkningsframskrivingen, både ved middels og høy vekst, ser en at prognosen gir økning mellom 18,3 % og 23,1 %, som vil kunne utgjøre en befolkningsøkning mellom 8770 til 11041 personer. Hvis en studerer dette i forhold til øvrige kommuner i Salten er det liten tvil om at Bodø vil være "motoren" i Salten, gitt at dette slår til.

Følgende forutsetning legges til grunn for å styrke Bodø/regionens utvikling.

"Det overordna målet i nasjonal transportplan er å gjøre transportsystemet effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig, og på den måten dekke samfunnets behov for transport og samtidig styrke en regional utvikling. Hovedmålene er:

1. *Bedre fremkommelighet og reduserte avstandskostnader. Dette betyr blant annet at næringslivet styrker sin konkurranseevne og hovedtrekkene i bosetningsmønstret opprettholdes.*
2. *Økt trafikksikkerhet. Her tilsier nullvisjonen at antall drepte eller hardt skadde i transportsystemet skal reduseres.*
3. *Oppfylle miljø- og klimamål. Transportsystemet må utformes slik at det bidrar til å redusere klimagassutslipp og miljøskadelige virkninger samt medvirke til å oppfylle nasjonale mål og internasjonale krav.*
4. *Sikre tilgjengelighet for alle. Transportsystemet skal gjøres tilgjengelig for alle gjennom universell utforming"*

Bodø kommune passerte 48 000 innbyggere i 2011. Følgende argumenter for videre vekst fremmes:

"Veksten gjenspeiles i by- og tettstedsutviklingen som de siste årene har vært preget av en offensiv byutvikling med mange større utbyggingsprosjekter. Rollen som trafikknutepunkt er styrket gjennom store samferdsels- og transportprosjekter knyttet til veipakke Salten, Bypakke Bodø og utviklingen av Bodø havn. Gjennom Bypakke Bodø arbeides det med en rekke planer som vil gi byen et nytt og bedre samferdselssystem, inkludert satsing på kollektiv, sykkel og myke trafikanter."

"Det forventes en nasjonal vekst i kunnskapsintensive næringer, som primært vil komme i byer og sentrale strøk. For Bodø betyr dette både en mulighet og en rekrutteringsutfordring knyttet til høyt utdannede "unge voksne". Samtidig er det et økende fokus også på faglært arbeidskraft, og frafall i videregående skole, spesielt knyttet til yrkesfag er en generell utfordring."

"Gjennom etablering av Universitetet i Nordland, har Bodø og Nordland en unik mulighet til å tiltrekke seg studenter og ansatte fra inn- og utland, samt utvikle næringsliv og FoU-miljø i nord. Bodø kan videreutvikles som vertskapsby for elever, studenter og pendlere. Og sammen med universitetet og næringslivet kan Bodø bidra til økt samhandling, innovasjon og verdiskaping i nord.

Studenttallet for universitetet i Nordland nærmer seg 6000 studenter med en målsetning om ytterligere vekst."

Fauske:

Fauske kommune har hatt en befolkningsøkning på 0,6 % fra 2008 til 2011, som utgjør 53 personer. Befolkningsframskrivingen viser en mulig økning på 0,8 % ved middels vekst og 4,5 % ved høy vekst. Inntrer prognosen for høy vekst vil befolkningsøkningen kunne øke med 432 personer.

Det forventes at Bodø kommune fortsatt vil ha sterk vekst i folketallet fra mot 2024, Fauske tilnærmet 0 vekst. En ser også for seg at bosetningsmønstret endres ved at flere flytter til sentrene, også innen kommunen.

Meløy:

Meløy kommune hadde en befolkningsøkning på 0,4 % fra 2008 til 2011, som utgjør 28 personer. Befolkningsframskrivingen viser en mulig nedgang på -0,2 % ved middels vekst og økning på 3,6 % ved høy vekst. Inntrer prognosen for høy vekst vil befolkningsøkningen kunne øke med 238 personer.

Oppsummert legges det til grunn at i 2024 vil bosetningsmønstret og demografien i Meløy minst vil være av den størrelse som er i dag. En viktig forutsetning er gode transportløsninger.

Meløy kommune har sterk fokus på næringsutvikling og mener at befolkningsframskrivingen fra SSB, med en økning på ca. 240 personer, vil kunne være innen rekkevidde innen 2024. Det utelukkes ikke en sterkere økning, som følge av økt samarbeid med nabokommuner, blant annet som følge av videre utviklingen/styrkingen av regionsentret Ørnes. I så måte er det viktig og merke seg at Meløy kommune i sør grenser mot Helgelandsregionen. Mellom byene Bodø og Mo vil Meløy, med regionsentret Ørnes, fremstå som en naturlig senter og BAS-Region.

Målsettingen er 7000 innbyggere i 2024.

Saltdal:

Saltdal kommune har hatt en befolkningsnedgang på -0,8 % fra 2008 til 2011, som utgjør 38 personer. Befolkningsframskrivingen viser en mulig nedgang på -1,5 % ved middels vekst og økning på 1,9 % ved høy vekst. Inntrer prognosen for høy vekst vil befolkningsøkningen kunne øke med 91 personer.

Saltdal kommune legger til grunn en samlet befolkningsøkning for Bodø, med omland, opp mot 2 %. Dette begrunnes med følgende:

"Med omland forstås BAS område med en daglig transporttid på vei, bane eller båt inn til byen på 80 minutter.
Veksten i Bodø og omland relateres til industriell klyngedannelse fundamentert på de industrielle miljø regionen har i dag i Meløy, Saltdal, Sørfold og Bodø kommune, samt Bodø kommunes egen vekstkraft som fylkeshovedstad."

Steigen:

Steigen kommune har hatt en befolkningsnedgang på -2,0 % fra 2008 til 2011, som utgjør 53 personer. Befolkningsframskrivingen viser en mulig nedgang på -2,0 % ved middels vekst og nedgang på -1,4 % ved høy vekst. Inntrer prognosen for høy vekst vil befolkningsnedgangen kunne resultere i 36 færre personer.

Kommunen har ambisjoner om å stabilisere, og på sikt øke folketallet i kommunen. Nedgangen innenfor primærnæringene har i stor grad blitt kompensert av oppdrettsnæringen, samt positiv utvikling innenfor reiseliv og servicenæringer. Kommunen vil også legge bedre til rette for pendlere og fritidsbrukere (hytter etc.)

Gildeskål:

Gildeskål kommune har hatt en befolkningsnedgang på -1,3 % fra 2008 til 2011, som utgjør 26 personer. Befolkningsframskrivingen viser en mulig nedgang på -6,1 % ved middels vekst og nedgang på -3,1 % ved høy vekst. Inntrer prognosen for høy vekst vil befolkningsnedgangen kunne resultere i 62 færre personer.

Sørfold:

Sørfold kommune har hatt en befolkningsnedgang på -0,5 % fra 2008 til 2011, som utgjør 11 personer. Befolkningsframskrivingen viser en mulig nedgang på -9,0 % ved middels vekst og nedgang på -5,6 % ved høy vekst. Inntrer prognosen for høy vekst vil befolkningsnedgangen kunne resultere i 112 færre personer.

Hamarøy:

Hamarøy kommune har hatt en befolkningsøkning på 0,6 % fra 2008 til 2011, som utgjør 10 personer. Befolkningsframskrivingen viser en mulig økning på 3,0 % ved middels vekst og 6,2 % ved høy vekst. Inntrer prognosen for høy vekst vil befolkningsøkningen kunne øke med 109 personer.

Sett fra Hamarøy kommunes ståsted er det vesentlig å understreke at det i Nordland finnes to områder som av fylkeskommunen og KRD er definert som såkalte småsamfunnsområder som pga. særskilte avstandsutfordringer ikke omfattes av de større bo-, arbeids- og serviceregionene (BAS-regioner) som knytter regionsentra og omland tidsmessig nærmere sammen. Nord-Salten er et av disse to områdene. Særlig når BAS-regioner kobles til uttalelser som den i første setning i andre avsnitt - En positiv regional samfunnsutvikling med vekst i befolkningstallet og økt verdiskaping forutsetter en moderne transportinfrastruktur og et effektivt transportsystem - er det viktig at det ikke gjøres på en slik måte at områdene utenfor BAS-regionene faller utenfor.

Etter Hamarøy kommunes mening er det viktig å fremheve at skal Hamarøy og Nord-Salten forøvrig kunne ta del i en positiv regional samfunnsutvikling, med vekst i folketall og verdiskaping, må det satses sterkere på en moderne transportinfrastruktur også her.

Det er viktig og bra at planprogrammet reflekterer samhandlingsreformens fokus på forebyggende folkehelsearbeid. Hamarøy kommune er en av fylkets sterkeste folkehelsekommuner - en foregangskommune som ønsker å profilere dette arbeidet videre. I tillegg er Hamarøy en kulturkommune som tiltrekker seg mange tilreisende og besøkende fra inn- og utland. Kommunen ønsker at det allerede i planprogrammet signaliseres politisk vilje og forståelse for nødvendigheten av å kople viktige satsningsområder som kultur og folkehelse opp mot annen infrastruktur, og da på en slik måte at kommuner som vår, som profilerer og kopler helse, kultur, miljø og reiseliv, kan prioriteres mht. tilrettelagte gang- og sykkelveier etc.

Beiarn:

Beiarn kommune har hatt en befolkningsnedgang på -2,2 % fra 2008 til 2011, som utgjør 25 personer. Befolkningsframskrivingen viser en mulig nedgang på -8,6 % ved middels vekst og nedgang på -6,2 % ved høy vekst. Inntrer prognosen for høy vekst vil befolkningsnedgangen kunne resultere i 68 færre personer.

Nordland er kanskje det fylket med størst vekstpotensiale i Norge. Vi har grunn til å tro at det vil skje en økonomisk vekst i Nord-Norge, og at industri, næringsliv og befolkning vil øke. Selv om potensiale for vekst er stort i nordland, vil det være en utfordring å greie å demme opp for sentraliseringen innad i fylket og beholde den desentraliserte strukturen vi har i dag. Naturressursene vi ønsker å utnytte, som fisk, landbruk, industri, bergverksressurser og vannkraft, ligger ikke bare i de store sentrene, men også ute i de små kommunene.

Oppsummert pkt. 1.

I følge tabellen har det vært en økning i antall innbyggere i Salten med 2,3 % fra 2008 (1. januar) til 2011 (1. januar), som utgjør 1736 personer. Av dette har veksten i Bodø bidratt med en økning på 1798 personer.

Fortsette veksten i samme takt, som de 3 foregående år, vil det per 1. januar 2023 være 85 651 personer i Salten. En slik vekst anses som realistisk og indikerer samme trend og omfang (tilnærmet) som befolkningsframskrivingen fra SSB ved høy vekst, opp mot 89 837 personer i 2024.

Bodø vil i følge modellen være "motoren" i denne utviklingen, mens flere av de mindre kommunene vil kunne bli belastet med noe befolkningsnedgang.

Salten har et variert næringsliv som fordrer gode samferdselsløsninger, blant annet for å redusere avstandsulempene.

Legger en framskrivningsmodell til SSB til grunn vil kommunene Bodø, Fauske, Meløy, Saltdal og Hamarøy kunne bidra til befolkningsøkningen, i større og mindre grad.

Det forventes blant annet at følgende næringer vil bidra til økt bosetning i Salten:

- ✓ Industri
- ✓ Marine næringer (fiskeri og oppdrett)
- ✓ Utvinning av mineraler
- ✓ Turisme/opplevelser
- ✓ Jordbruk
- ✓ Handel/service
- ✓ Kompetanse (universitet/skoler/sterke miljøer)
- ✓ Transport
- ✓ Havner
- ✓ Olje/gass
- ✓ Offentlig sektor
- ✓ Eventuelt nye næringer

Det er viktig at en legger til rette for at eventuelle nye næringer etableres i Salten. Med dette menes at det i fremtidige infrastrukturinvesteringer planlegger for fremtiden slik at en på "relativt" kort tid kan tilrettelegge for nye virksomheter, blant annet ved tilrettelegging for modulvogntog (25,25 meters lengde og 60 tonn totalvekt).

Med dette anser vi Salten som en vekstregion, der det blant annet legges til grunn at nødvendige samferdselsløsninger kommer på plass. Noe av forutsetningene for vekst i regionen er at befolkning/næringsliv gis tidsriktige og effektive samferdsel- og transportløsninger, blant annet er satsingen på passasjer- og godsknutepunktet Bodø av stor betydning for nevnte utvikling.

Pkt. 2 (Hva anser dere som de mest sentrale transportutfordringene for regionen sett i lys av beskrivelsen i punkt 1)

Definisjon av transportkorridorer/ruter i Salten:

- **Vei og fergesamband**
  - Transportkorridorer
    - E6 med fergesambandene Bognes-Skarberget (E6) og Bognes-Lødingen (E6-E10)
    - RV80 (Bodø-Fauske) med fergesambandene Bodø-Moskenes-Værøy-Røst (RV80-E10)
    - FV17 (Bodø/Gildeskål/Meløy) med fergesambandet Forøy-Ågskaret (FV17)
    - RV77 (Graddis)
  - Transportruter (armer)
    - FV834 (Kjerringøy) med fergesambandet Festvåg-Misten
    - FV812 (Saltstraumen-Saltdal)
    - FV813 (Beiarn)
    - FV81 (Hamarøy/Skutvik) med fergesambandet Skutvik-Svolvær (FV81-E10)
    - FV835 (Steigen) pluss FV633 (Helnessund)
    - FV830 (Sulitjelma)
    - FV838 (Inndyr/Sund)

- **Buss (transportkorridorer/ruter), medtas i veier**
  - Halsa-Bodø
  - Bodø-Fauske-Steigen-Hamarøy
  - Bodø-Fauske-Saltdal
  - Bodø-Skellefteå

- **Bane (transportkorridorer/ruter)**
  - Nordlandsbanen (passasjer)
  - Regionpendelen
  - Godstog Bodø-Trondheim-Oslo

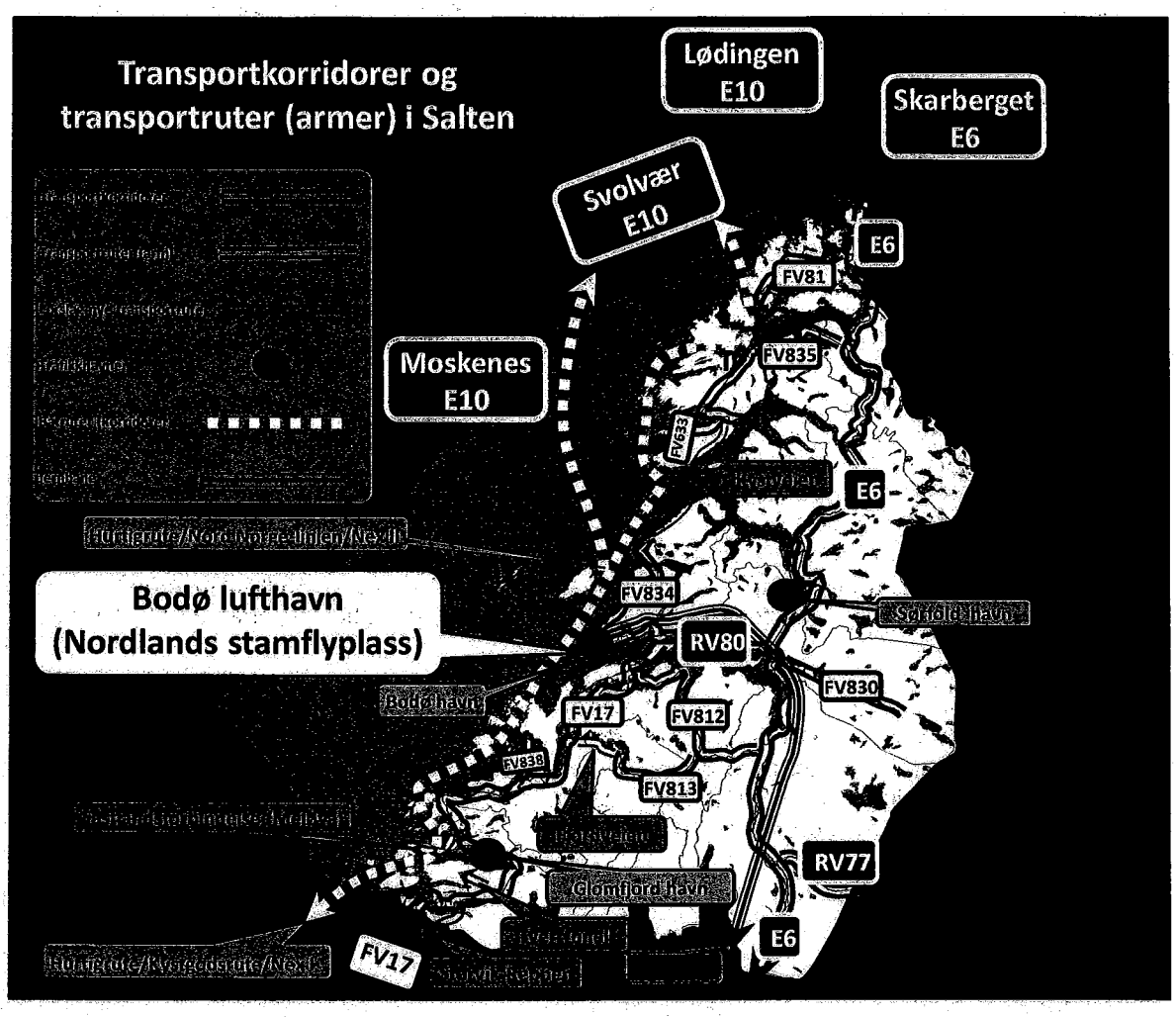
- **Fly (transportkorridorer/ruter) medtas i pkt. 3 (jfr. mandat)**
  - Bodø lufthavn
    - Regionale ruter
    - Lokale ruter

- **Båtruter**
  - Kystgodsruta (Bodø-Helgeland)
  - NEX I (Bodø-Sandnessjøen)
  - NEX II (Bodø-Svolvær)
  - Hurtigruten (Bodø og Ørnes)
  - Nord Norge-linjen (Bodø-Alta)
- **Farleder**
  - Hovedled/biled

- **Havner**
  - Trafikkhavner

- **Annet**
  - Kollektivsatsing
  - Innspill relevante rapporter
  - Forventninger til RTP
  - Videre involvering

Listen over transportkorridorer/ruter en indikasjon på nødvendige "livsnerver" for videre utvikling i regionen. Definerte transportkorridorer og transportruter i Salten illustreres i figuren under.



Videre kommenteres hver enkelt transportkorridor og transportruter.

Vei:

Vi har definert ovenstående veier som viktige transportkorridorer innad i regionen og inn/ut av regionen. I tillegg er det flere andre veier i regionen/kommunene som vil kunne ha stor betydning for intern/regional utvikling, noen av disse nevnes i forbindelse med gjennomgangen.

Først gjennomgås transportkorridorene:

Det som omhandler tilknyttete fergesamband og bussruter, og som er påpekt, inngår i gjennomgangen.

E6:

Transportkorridor

E6 er eneste gjennomgående vei i Nordland, og binder dermed Nordland fylke med resten av landet.

I Salten går Europavei 6 går gjennom kommunene, Hamarøy, Sørfold, Fauske og Saltdal.

E6 er tilknyttet en rekke viktige tilførselsveier i Salten, blant annet RV80 (Bodø/FV17), RV77 (mellomriksvei), FV81 (Hamarøy), FV835 (Steigen) og FV812 (Beiarn (FV813)/Saltstraumen (FV17)-Saltdal (E6)). I tillegg knyttes E10 sammen med E6 av fergesambandet Bognes-Lødingen. E6 er med fergesambandet Bognes-Skarberget i Hamarøy "brutt".

Sambandet Drag-Kjøpsvik (RV827) er alternativ trase til E6 over Tysfjorden. Blant annet benyttes denne omkjøringsveien av noe tungtrafikk, såmt ved værforhold der sambandet Bognes Skarberget er stengt.

Viktigste funksjon

E6 sine viktigste funksjoner er å være en gjennomgående transportkorridor og transportrute internt i Salten. I tillegg knyter den sammen Salten med nevnte tilknyttete veier, blant annet RV 80 som er videre tilknyttet E10 via fergesambandet Bodø-Moskenes og FV17 som er eneste transportkorridor langs kysten (sørover).

E6 er også en viktig del av øst-vest forbindelsen Lofoten-Bodø-Sverige. Internt i Salten-regionen er veien viktig mht. utvikling av en velfungerende BAS-region.

Forventet transportbehov

Ikke kvantifisert. Dagens trafikk vil kunne fremskaffes fra Statens Vegvesens trafikkdatabase. En bedre utvikling av E6 vil kunne medføre økt trafikk, blant annet i forhold til grensetrafikken (øst-vest) hvis RV77 får sin løsning.

Utover ovenstående forventes det en generell trafikkøkning, blant annet i forhold til næringstransport og økt pendleraktivitet innad i BAS regionen. Fauske vil i så måte være et sentralt knutepunkt, samt at havna i Sørfold vil kunne få en større rolle i forhold til mulig transport og utskiping av mineraler, her nevnes mineraler fra Sulitjelma, Saltfjellet, Ljøsenhammeren (Misvær) og Hamarøy/Sørfold (Linnajavrre). Mineralene fra Ljøsenhammeren er planlagt utskipet ved etablering av en ny havn rett nord for Rognan, ved E6.

Infrastruktur

Følgende flaskehalser påpekes:

- Parsellen Borkamo-Sørelv
- Strekningen mellom Rognan-Fauske foreslås omlagt på parsellen Setså-Finneid ved tunelløsning gjennom Setså for å unngå Setsåstigningen. Videre må Finneid bru etableres
- Tunnelutbedringer på E6 gjennom Sørfold, samt tunell gjennom Ulvsvågskaret samt utbedringer av kurvaturen på E6 gjennom Hamarøy
- Det bør i forbindelse med investeringer og utbedringer tilrettelegges for modulvogntog (25,25m og 60 tonn) der dette er hensiktsmessig, blant annet mellom Sørfold havn og RV77 i Saltdal.
- Det er behov for utbedring av flaskehalser, blant annet utbedring av den generelt dårlige veistandarden og de mange stigningene mellom Ballangen og Fauske. I tillegg vises det til konkrete forhold som er omhandlet i Transportplan Nord Salten.
- Omlegging av E6 utenfor Fauske sentrum, med tilknytning RV80 nord for Fauske sentrum

Ruter

Det påpekes at noe av busstilbudet ikke svarer til publikums forventninger og behov, der det etterlyses bedre samordning i forhold til andre transportmidler, blant annet korrespondanser med andre transportmidler.

Generelt bes det om at en i samferdselsplanleggingen tilrettelegger bedre for reisende behov, blant annet i forhold til pendling innenfor BAS regionen. Eksempler på dette kan være tilpassete rutetider til jobb, frekvens og strømlinjeforming i forhold til reisetid.

RV80:

Transportkorridor

Riksvei 80 er en viktig/sentral tilførselsvei fra E6 til/fra Bodø og Lofoten, samt internt i Bodø kommune. I tillegg ender FV17 opp i tilknytning med RV 80 på Tverlandet, samt at RV80, med fergesambandet Bodø-Værøy-Røst-Moskenes, binder sammen Lofoten (E10), og nevnte øyer, med Bodø og E6. Det presiseres at RV80 strekker seg fra Fauske (E6) – Bodø - Moskenes (E10).

Viktigste funksjon

RV80 er eneste riksvei til/fra Bodø og er dermed av vital betydning for Bodø og nevnte korridorer. Utbedringene av RV80 bidrar i sterk grad til en nærmere tilknytning mellom Bodø og Fauske, samt resten av regionen, blant annet i et BAS utviklingsperspektiv.

I Bodø sentrum deler RV80 seg ved en at en arm strekker seg til Bodø lufthavn og den andre går ned til Bodø havn med tilknytning til nevnte fergesamband.

RV 80 binder Bodø by sammen ved at den blant annet er hovedkanalen for rushtrafikken i forbindelse med daglige arbeidsreiser.

Forventet transportbehov

Dagens trafikk vil kunne fremskaffes fra Statens Vegvesens trafikkdatabase. Bodø by er sterkt voksende, samt at BAS regionen knyttes tettere sammen, som bidrar til økt trafikk (pendling)

RV 80 er Nord Norges mest trafikkerte vei, spesielt i byområdene, samt at den er tilknyttet Bodø havn der det transporteres betydelige godsmengder. RV80 har således en sentral del i Bodø sin rolle som trafikknutepunkt. I nevnte fergesamband (Bodø-Lofoten) ble det i 2010 fraktet 18 525 TEU (Containere) med bil. I tillegg kommer annen personbiltransport og tungtrafikk.

Infrastruktur

I forhold til Bodø nevnes følgende forhold vedrørende tilrettelegging for syklister:

- Etablering av sammenhengende sykkelveinett langs hovedlinjene, helt til Tverlandet.
- Videreføring av forprosjekt "Klimabeskyttelse for gående og syklende".
- Jobbe for nasjonal status som "Sykkelby i Nord".

Bodø kommune påpeker følgende behov for utbedringer/investeringer på RV80:

- Utvidelse av RV 80 mellom Løding og Valnesfjord
- Diverse rundkjøringer mellom Bodøelva og flyplassen
- Ny trase Havna-Hunstadmoen
- Mørkved-Hunstadmoen
- Vikan-Bertnes
- Tilrettelegging for modulvogntog (25,25 m, 60 tonn) med tilknytning til E6 og RV77 (Sverige)
- Omlegging av E6 utenfor Fauske sentrum med tilknytning RV80 utenfor sentrum.

Ruter

Det vises til kollektivplan Bodø. Følgende forslag nevnes:

- Timesekspress mellom Bodø og Fauske, linket opp mot flyplass
- Økte rammer til busstransporten (Økt frekvens, lavere priser og endret tidsvindu)
- Utforming av større busstopp/knutepunkt

FV17:

Transportkorridor

Fylkesvei 17 er en alternativ transportkorridor til E6, fra Tverlandet (RV80) til Mo FV(10) og videre ned til Steinkjer. For Salten regionen binder FV17, som en stamvei, sammen kommunene Bodø, Beiarn, Gildeskål og Meløy. FV 17 er "brutt" i Meløy ved at det er fergesamband mellom Forøy-Ågskaret.

Viktigste funksjon

Følgende funksjoner for FV17 fremheves:

- Hovedtransportåre for Meløy
- Nasjonal Turistveg (Stokkvågen (Lurøy)-Storvik (Gildeskål))
- Beredskapsfunksjon (Brann, politi, ambulanse med mer)
- Godstransport
- Persontransport
- Gir tilknytning til andre transportformer som fly og tog
- Knytter regionen til E6 via RV80, FV812 (Saltdal) og FV12 (Rana)
- Tilknyttet adkomstvei til Inndyr og Sør Arnøy (FV838)
    - Transportvei for foredlet fiskeprodukter og innsatsprodukter til/fra Sør Arnøy og Sundsfjord

Forventet transportbehov

Ikke kvantifisert. Dagens trafikk vil kunne fremskaffes fra Statens Vegvesens trafikkdatabase.

Tungtransport og annen næringstransport gjennom Meløy og til/fra/internt i Meløy benytter FV17. Dette betyr at næringslivet og industrien i Meløy kommune må legge til grunn transportstandarden på FV17 mht. konkurranseforhold og rammebetingelser, som ofte er avgjørende for etablering/utvikling av bedrifter.

Internt i Bodø kommune er FV17 av stor betydning for interntrafikken, som er økende, samt økt næringstransport og turisme. FV17 er også viktig i forhold til transport relatert til marin næring, blant annet i Gildeskål.

Infrastruktur

Med bakgrunn i den turisme som relateres til Saltstraumen burde FV17 få status som Nasjonal turistvei helt frem til Saltstraumen.

Skal FV17 fremstå som en fullverdig, og alternativ (til E6), transportkorridor for trafikken til/fra og internt i Meløy, bør de største flaskehalsene utbedres. I Meløy fremheves følgende behov for utbedringer av FV17:

- Glombergan - Setvikdalen
- Neverdalen-Selstad
- Eidbukt-Spildra
- Storvik-Reppen (Etter alternativ 1. (brualternativet)).

Skaugvollia i Gildeskål er ofte en utfordring for tungtransporten om vinteren og bør således utbedres mht. stigningsforhold/kurvatur.

I tillegg er det et stort behov for utbedring av strekningen Røytvika-Kilboghamn (Lurøy/Rødøy).

I sum vil ovenstående kunne bidra til at FV17 ble en effektiv transportkorridor for kommunene mellom Bodø og Mo.

Meløy kommunestyre har åpnet for bompengefinansiering av prosjekt (Spildra-Glomfjord).

En gjennomføring av prosjektet Storvik-Reppen vil, naturlig nok, gjøre fergesambandet Forøy-Ågskardet overflødig. Fergetilskuddet vil således være med å finansiere en betydelig del av prosjektet (inntil 30 år).

Inntil fergesambandene langs FV17, og i Meløybassenget, erstattes av nye veiprosjekt påpekes behovet for økt frekvens og kapasitet, samt bedre tilrettelegging for befolkning, pendlere, kommunen og næringslivet.

Følgende veiprosjekter/nyanlegg foreslås for å binde kommunen bedre sammen, samt mer effektive transportløsninger:

- Meløys fastlandsforbindelse
- Tverrtunell Bjærangen-Storvik
- Storvik-Reppen (Etter alternativ 1. (brualternativet)).

Ruter

Det er ønske om morgenrute fra Bodø til Meløy (buss).

RV77:

Transportkorridor

Riksvei 77 er eneste mellomriksvei i Salten. Veien er tilknyttet E6 på Norsk side.

Viktigste funksjon

- Skal ivareta forbindelsen fra Salten regionen til/fra Sverige/kontinentet i forhold til tungtrafikk og annen trafikk, spesielt viktig mht. oppdrettsnæringen
- Lokal trafikk til/fra Junkerdal
- Yrkestrafikk mellom Nord Sverige og Salten/Nordland
- Reiseliv og turisme
- Korteste vei fra Vest Lofoten/Saltenregionen i forhold til internasjonalt marked

Forventet transportbehov

Ikke kvantifisert. Dagens trafikk vil kunne fremskaffes fra Statens Vegvesens trafikkdatabase. Økt transportbehov vil oppstå ved utbedring av veien, samt at det vil styrke samhandlingen mellom Salten regionen og Sverige/kontinentet.

Infrastruktur

Dagens trase over fjellet er en stor flaskehals for blant annet næringstransporten. Det er derfor behov for tunell gjennom Kjernfjellet, og at en eventuelt ser en slik investering i sammenheng med ferdigstillelse av E6 (Sørelva-Borkamo).

Ruter

Silverekspressen (Bodø-Skellefteå) er viktig og bør videreutvikles, også som lokal rute, samt samhandling med Sverige. Ruten består av kombikjøretøy som tar både gods og passasjerer.

Videre gjennomgås transportruter (armer til transportkorridorer)

FV834 (Kjerringøy)

Transportrute

Fylkesvei 834 er en transportrute mellom Bodø by og Kjerringøy, inklusiv fergesambandet Festvåg-Misten. FV834 vil inngå i en eventuell fremtidig videreføring av "Kystriksveien" til Steigen.

Viktigste funksjon

FV834 er eneste transportrute mellom Bodø og Kjerringøy, samt at det er tilførselsvei til samtlige tettsteder/bydeler på "Nordsia" av Bodø by.

Forventet transportbehov

Ikke kvantifisert. Dagens trafikk vil kunne fremskaffes fra Statens Vegvesens trafikkdatabase. FV834 ivaretar samlet transportbehov som bedrifter, befolkning og turismen genererer.

Infrastruktur

Følgende utbedringsbehov påpekes:

- Utbedring av veien
- Oppklassifisering til 10 tonns vei
- Fastlandsforbindelse til Kjerringøy
- Fergesamband Kjerringøy-Steigen

Ruter

Bussruter, Fergesamband

FV812 (Beiarn (FV813)/Saltstraumen (FV17)-Saltdal (E6))

Transportrute

Fylkesvei 812 er transportrute mellom Saltstraumen (FV17) og Saltdal (E6), samt at det er eneste forbindelse til Beiarn kommune (FV813).

Viktigste funksjon

FV812 er eneste adkomst/transportrute til/fra Misvær, Skjerstad og Beiarn.

Forventet transportbehov

Ikke kvantifisert. Dagens trafikk vil kunne fremskaffes fra Statens Vegvesens trafikkdatabase. Ethvert transportbehov og mulig utvikling av nevnte steder er prisgitt FV812 sin bæreevne og standard. Blir det uttak av mineraler på Ljøsenhammeren vil transporten bli utført på FV812 og E6 ned til utskipning ved Rognan.

Infrastruktur

Følgende utbedringsbehov påpekes:

- Generell oppgradering, mye telehiv og dårlig asfalt.
- Veiløsning gjennom Misvær sentrum
- Tunell mellom Hoset-Børelva
- Kvikstad-Ljønes
- Bæreevne mht. næringstransport

Ruter

Buss

FV813 (Beiarn)

Transportkorridor/-ruter

Fylkesvei 813 er eneste transportrute til/fra Beiarn kommune.

Viktigste funksjon

All transport til/fra Beiarn

Forventet transportbehov

Ikke kvantifisert. Dagens trafikk vil kunne fremskaffes fra Statens Vegvesens trafikkdatabase. All transport til/fra Beiarn foregår via FV813, og dermed vil fremtidig utvikling som er transportrelatert, være prisgitt transportstandarden.

Infrastruktur

Det påpekes behov for opprusting helt ned til Storjord. Videre påpekes behovet for Fjordveien som begrunnes med, samfunnssikkerhet, å trygge bosetningen, samt de kystnære områdenes muligheter til å komme raskt og trygt til jernbane/flyplass. Det minnes i den forbindelse om Regionrådets prioriteringer, som tidligere har satt Fjordveien som førsteprioritet for nye anlegg.

Ruter

Buss.

FV81 (Hamarøy):

Transportrute

Fylkesvei 81 strekker seg fra Ulvsvåg (E6) til Skutvik, og videre til E 10 (Svolvær) via fergesambandet Skutvik-Svolvær. I prinsippet er dette også en transportkorridor og alternativ rute til E6 og E10.

Viktigste funksjon

Foruten interntransporten fungerer veien som en transportkorridor til/fra Lofoten

Forventet transportbehov

Ikke kvantifisert. Dagens trafikk vil kunne fremskaffes fra Statens Vegvesens trafikkdatabase. Transportbehovet endrer seg i takt med frekvens og kapasitet i fergesambandet samt næringslivets økende transportbehov.

Infrastruktur

Frekvens og kapasitet i fergesambandet oppfattes ofte som en flaskehals. Fra Hamarøy kommune ønskes strekningen inntatt som Nasjonal turistvei.

Ruter

Bussrute

FV835 (Steigen, til Nordfold)

Transportrute

Fylkesvei 835 er en transportrute/arm fra E6 og inn til Steigen kommune. Videre er FV835 tilknyttet FV633 til Helnessund, som er sentral i forhold til næringstrafikk og persontrafikk med hurtigbåt. FV835 sin arm ned til Bogen er også av betydning for næring- og persontransport.

Viktigste funksjon

FV835 og FV633 er viktige transportårer innad- og inn/ut av Steigen kommune.

Forventet transportbehov

Ikke kvantifisert. Dagens trafikk vil kunne fremskaffes fra Statens Vegvesens trafikkdatabase.

All interntransport, samt godstransporten/næringstransporten til/fra kommunen

Infrastruktur

Av flaskehalser nevnes:

- Sløkja med oppgradering fra Mortensstrand
- Opprusting Sløkja-Skjelvareidkrysset
- Brooverganger bør utvides
- Strekningen Skjelvareid og ned til Bogen må oppgraderes til 10 tonns vei.

I forhold til fremtidig utvikling trekkes frem ønsket/behovet for forlengelse av kystveien fra Bodø og nordover til Nordfold i Steigen. Dette vil kunne styrke samhandlingen med Bodø som er sentral BAS regionen, både i forhold til arbeidspendling og bosetning.

Ruter

Buss/ferge

FV830 (Sulitjelma)

Transportrute

Tilførselsvei/arm mellom E6 (Finneid) og Sulitjelma. Eneste transportalternativ til/fra Sulitjelma

Viktigste funksjon

Transportrute for bosatte, næringsliv og turisme. Innenfor turisme trekkes frem Sulitjelma Fjellandsby og frilufts- og rekreasjonsområdet med over 700 hytter.

Forventet transportbehov

Vedrørende gruvedrift opplyses det om konkrete planer, der FV830 vil være sentral i forhold til transport.

Infrastruktur

Generelt utbedringsbehov, av veilegeme og tuneller.

Ruter

Buss

Jernbane:

Transportkorridor/-ruter

Transportkorridor:
- Nordlandsbanen (Bodø-Fauske-Trondheim)
- Godstog (Bodø-Fauske-Trondheim-Oslo)

Transportrute:
- Saltenpendelen (Bodø-Fauske-Rognan)
-

Viktigste funksjon

Begge passasjerrutene har viktige funksjoner i forhold til frakt av passasjerer til/fra regionen og innad i regionen, spesielt pendlere. Saltenpendelen er av stor betydning for utvikling av BAS-regionen, blant annet i forhold til Universitetet og annen arbeidspendling innenfor strekningen Rognan-Fauske-Bodø.

Godstog mellom Bodø – Fauske – Trondheim - Oslo er viktig for effektiv godstransport inn/ut av regionen samt gods (containere) som skal videre ut fra Bodø med Nord-Norge-linjen.

I 2010 ble transportert 18 259 (TEU) containere med Nord Norge-Linjen.

Forventet transportbehov

Over terminalen i Bodø fraktes det ca. 40 000 containere. Over terminal på Fauske fraktes det ca. 15 000 containere.

Persontransporten forventes å øke.

Infrastruktur

Det er behov for fullføring av ATC- og CTC – styring på Nordlandsbanen, samt at nødvendige krysningsspor og styringssystem tilpasset Saltenpendelen etableres. I tillegg påpekes behovet for togstopp på Reitan og Tverlandet.

Følgende forhold påpekes:

- Flere krysningsspor mellom Saltdal-Bodø
- Timespendel Rognan-Bodø (Saltenpendelen)
- Fjernstyring og automatisering forutsettes gjennomført
- Togstopp på Tverlandet og Reitan
- Utvikle Polarsirkelpendelen (Bodø-Fauske-Rognan-Mo-Mosjøen)

Ruter

Det er behov for flere avganger på strekningen Saltdal-Fauske-Bodø som er tilpasset innbyggere og næringslivet, samt bedre tilrettelegging i forhold til reisende til/fra Bodø lufthavn.

Båttransport:

Under dette temaet omhandles aktuelle båtruter i forhold til gods og passasjerbefordring. Medtatte båtruter anses som transportkorridorer ved at de går gjennom flere kommuner/regioner, og mellom større sentra.

Lokale båtruter er grunnet arbeidets avgrensinger ikke medtatt. Det henvises i så måte til Båtpakke Salten II.

Kystgodsruta:

Transportkorridor/-ruter

Kystgodsruta (Bodø-Helgeland) trafikkerer i området Bodø og ned til Nesna og står for en større del av godstransporten i området, spesielt fisketransport.

Viktigste funksjon

Kystgodsruta har en lang historie med å betjene kysten med godstransport. Ruten er av stor betydning for aktiviteten langs kysten, og da spesielt øyene. I Salten er det en rekke øyer som har sitt næringsgrunnlag basert på transporttjenestene som denne ruten gir. Det påpekes at denne ruten, med bakgrunn i sin viktighet, må få sin plass i planen.

Forventet transportbehov

I forbindelse med omstrukturering av enkelte fergesamband, som har vært godsførende, vil transportbehovet med kystgodsruta sannsynligvis øke. For øvrig vises det til rapporten "Godstransport og ny kystgodsrute"

Infrastruktur

I forbindelse med nytt anbud forutsettes det et fartøy som er bedre tilpasset transportbehovene og de utfordringer som er i forhold til gods, terminaler og ekspedisjonskaier.

Ruter

Det forutsettes at Bodø videreføres som utgangspunkt for ruten, med 2 ukentlige rundturer (Helgeland), og at ruten tilpasses krabbetransporten om høstene.

NEX I og NEX II (Nordlandsekspressen)

Transportkorridor/-ruter

NEX I (Nordlandsekspressen) trafikkerer daglig mellom Bodø og Sandnessjøen.

NEX II trafikkerer daglig mellom Bodø og Svolvær.

Viktigste funksjon

Begge rutene har viktige funksjoner innenfor transport av passasjerer og gods. Rutene binder sammen kommunene i Salten, herunder trafikknutepunktet Bodø. I tillegg er rutene gjennomgående fra Svolvær til Sandnesjøen, som gjør de til en sentral transportkorridor.

NEX I betjener i Salten, foruten Bodø, anløpsstedene i Gildeskål og Meløy, mens NEX II i Salten betjener anløpsstedene i Steigen og Hamarøy.

Godsfunksjonen til rutene er av stor betydning for bosetning og næringsliv langs kysten, blant annet som daglig tilbud. Godstyper er i hovedsak ferske fiskeprodukter, samt en del annet fersk gods som fraktes daglig. I tillegg anvendes den til flere typer ekspressgods.

Forventet transportbehov

Det henvises til rapporten "Godstransport og ny Kystgodsrute" som gir en beskrivelse/prognose over godsmengdene med nevnte ruter.

Infrastruktur

I forbindelse med anbudsutsetting av rutene legges det til grunn fartøy av minst samme standard, regularitet, passasjer- og godskapasitet. For Salten-regionen henvises det til Båtpakke Salten II.

Hurtigruten

Transportkorridor/-ruter

Hurtigruten trafikkerer, med 2 daglige seilinger, mellom Kirkenes og Bergen. I Salten har ruten anløp av Bodø og Ørnes (Meløy)

Viktigste funksjon

Ruten frakter passasjerer/turister og gods. En ser transportfunksjonene som viktige for Salten regionen. Hurtigruten er også av stor betydning for utviklingen av nevnte havner.

Vedrørende gods så er hurtigruten av stor betydning mht. daglige forsendelse av ferske fiskeprodukter fra fiskerinæringen i regionen.

Hurtigruten har i tillegg en viktig fergefunksjon (personbiler), blant annet mellom Bodø og Lofoten.

Forventet transportbehov

Minst på dagens nivå.

Infrastruktur

Havner

Ruter

2 daglige seilinger forutsettes, samt at dagen anløpsstruktur i Salten opprettholdes

Nord-Norge linjen

Transportkorridor

Rute mellom Bodø (jernbanen) og opp til Alta

Viktigste funksjon

Forlengelse av Nord Norgebanen mht. gods (Containere).

Forventet transportbehov

Minimum 3 Ukentlige seilinger, eventuelt 5. Økt gods som følge av bedre transportkonsept (større fartøy eller 2 fartøy av dagens størrelse)

Det vises til rapport fra LU (november 2011)

Infrastruktur
Havner og Fartøyskonsept

Ruter
Utgangspunkt Bodø. Forlengelse av Nord Norge-banen.

Farleder:

Transportkorridor/-ruter

Hovedled og biled (kystverkets ansvar)

Viktigste funksjon

Sjøfartens riksveier (passasjer- og godstransport).

Forventet transportbehov

Økt skipstrafikk.

Infrastruktur

- Utbedring av Orstokvær i Meløy (Biled)
- Utbedring av Grøtøyleia i Steigen (Biled)
- Utdyping og bedre merking av innseilingen til Bodø (jfr. Stamnettutredningen 2011 (Kystverket))
- Fortsette arbeidet med etablering av hurtigbåtleder

Ruter

Det vises til omhandlet sjøtransport.

Havner:

Transportkorridorer

Av trafikkhavner (større) nevnes følgende:

- Sørfold havn (Salten Havneservice)
- Bodø havn
- Glomfjord havn

Viktigste funksjon og forventet transportbehov

Sørfold havn: Ukentlig anløp av containerbåt fra/til kontinentet tilknyttet transportbehovet til Elkem. Ved utskipning av mineraler i Indre Salten er denne havnen aktuell.

Bodø havn: Saltens største trafikkhavn med en rekke anløp av rutebåter, ferger, godsbåter, containerbåter, cruisebåter etc.

Glomfjord havn: Industrihavn som i hovedsak ivaretar Yara sine transportbehov

Fra EU og norske myndigheter arbeides det aktivt for overføring av last fra vei til bane og båt. Det forventes i den forbindelse økt bruk av containere som lastebærer. Nevnte havner vil i så måte være sentrale.

Det forventes at Kystverket, også i fremtiden, skal ha det overordnete ansvaret for de kommunale fiskerihavner, blant annet i forhold til større investeringer.

Pkt 3. (Flyplasstrukturen i Nordland er under debatt. Hva mener dere bør skje med flyplassen(e) i regionen frem mot 2024)

Følgende innspill fra kommunene i Salten gir en unison støtte til videreutvikling og styrking av Bodø lufthavn som "Stamflyplass" for regionen:

Vedrørende innspill fra Bodø så henvises det til vedlegg: «Høringsuttalelse til Planprogram for Transportplan Nordland»

Meløy kommune:

Meløy kommune ligger i en ytterkant i forhold til reisetid til sykehus og flyplass. Fra ytterkantene på fastlandet i Meløy vil det med bil ta ca. 3 timer, i reisetid, til Bodø. Dette betyr at Meløy kommune er en av de kommunene i fylket som har lengst reisetid til flyplass/togstasjon.

Meløy kommune støtter opp om de planer som er for styrking/utvikling av Bodø lufthavn som en sentral stamflyplass i Nordland. For bussruten mellom Bodø - Meløy – Bodø(14-431) bør første/siste stopp være Tverlandet.

Meløy Næringsforum:

Meløy kommune ligger i en ytterkant i forhold til flyplass, og er en av kommunene i Nordland med lengst reisetid til flyplass. For næringslivet er kortest mulig avstand til nærmeste flyplass svært viktig. MNF vil derfor understreke behovet for utbedring av FV 17 for å reduseres reisetiden til nærmeste flyplass (Bodø Lufthavn)

Saltdal kommune:

Bodø lufthavn er den klart viktigste flyplassen i Nordland, og for regionen er det svært stor betydning at denne utvikles videre. Fortsatt jagerflyplass i Bodø er av stor betydning, både med tanke på arbeidsplasser i regionen og utvikling av det sivile luftfartstilbudet. Dagens flystripe må flyttes i henhold til fremlagte forslag for å få en fremtidsrettet utvikling av Bodø lufthavn. Det bør vurderes om noen av de mindre flyplassene i Nordland skal legges ned, og at det heller satses på å utvikling av færre, men sterkere regionflyplasser.

Beiarn kommune:

Mye av trafikk må gå på vei, og derfor er veiutbygging og vedlikehold svært viktig. Beiarn kommune ligger bare to timers kjøring fra flyplassen i Bodø. Vi er stort sett fornøyd med det tilbudet som gis oss via Bodø. En eventuelt ny storflyplass i Rana må ikke redusere det tilbudet vi har fra Bodø.

Steigen kommune:

Når det gjelder flyplasser, så er en positiv utvikling av Bodø flyplass uten tvil det som betyr mest for Steigen kommune. Vi mener også at det er viktig at flystripen der blir flyttet, og at helikopterruta til Værøy/Røst legges via Steigen.

Bodø Lufthavn:

Transportkorridor/-ruter

Bodø lufthavn har i dag en sentral funksjon som trafikkorridor inn/ut av Nordland (Eks. Oslo, Trondheim og Tromsø). I tillegg er lufthavnen sentral i forhold til regionale ruter i fylket. Bodø lufthavn er i så måte et nav/trafikknutepunkt i forhold til transportstrukturen i Nordland.

Viktigste funksjon

Transportknutepunkt/nav for flytrafikken i Nordland og for så vidt store deler av Nord-Norge. I tillegg er det eneste "reelle" stamlufthavnen i fylket.

Forventet transportbehov

Lufttrafikken er stadig økende, og det forventes økning i trafikken over Bodø lufthavn.

Infrastruktur

I Salten er det konsensus om å satse på Bodø lufthavn, også flytting av flystripen for å forbedre flytilbudet totalt sett.

Det fremkommer en del bekymring vedrørende strukturendringer av kortbanenettet, samt oppbygging av flere større lufthavner med direkteruter ut av fylket. På sikt vil en slik omfordeling av trafikken kunne svekke det totale grunnlaget for den struktur og frekvens en har i dag.

Forsvarets tilstedeværelse på Bodø lufthavn vil også være av stor betydning for videre utvikling av Bodø lufthavn.

Ruter

Forutsetter regionale, samt langdistanseruter for å opprettholde nav/eik funksjonen til Bodø lufthavn

Andre innspill

- I tillegg til nevnte ruter (hurtigbåt/ferger/buss) er det en rekke lokalruter i kommunene som skal bidra til hensiktsmessige transportløsninger i kommunene.
- For å bedre legge til rette for funksjonelle BAS regioner bør kollektivtilbudet, i størst mulig grad, tilpasses befolkningen og næringslivets behov, eksempelvis har Steigen kommune argumentert for pendlerrute mellom Bodø og Steigen.
- Tilrettelagte takster/rabattordninger (skoleelever/pendlere og andre) for kollektivtrafikken.
- Det forutsettes at RTP blir tilpasset kommunenes transportbehov/transportkorridorer, og ikke kun blir en "overordnet" plan.
- Kommunene ved Salten Regionråd ønsker å være involvert i den videre prosess og ber derfor om å bli holdt løpende orientert/involvert.

Følgende dokumenter vedlegges til innspillet fra Salten Regionråd:

- ✓ Innspill fra kommunene og andre aktører
- ✓ Tidligere vedtak fra Salten Regionråd
- ✓ Tunnel gjennom Kjernfjell på RV77 mellom Saltdal og Sverige (Salten Regionråd)
- ✓ Transportplan For Salten 2015 (Sammendrag av plan vedtatt i Salten regionråd 22.04.02)
- ✓ Bodø – det komplette knutepunkt i nord (oktober 2010)
- ✓ Båtpakke Salten II
- ✓ Godstransport og ny kystgodsrute (Bodø-Sandnessjøen)
- ✓ Transportplan Nord Salten
- ✓ Godstransport til og fra Nord-Norge med Tog og skip (LU-rapport november 2011)