

Miljøriktig nærtrafikk på Nordlandsbanen Saltendelen får stopp på Tverrlandet



Saltendelen på Nordlandsbanen slår ut buss og privatbil på reisetid og pris, men mangler stopp og frekvens for nærtrafikk. Her ved et av flere naturlige stoppesteder inn mot byen - ved Stille dal.

I forslaget til statsbudsjett for 2007 er det foreslått drøyt 115 millioner kroner til videre gjennomføring av fjernstyring av Nordlandsbanen.

Dette er et helt nødvendig tiltak for å drive banen i framtiden, men det gir også grunnlaget for satsing på kollektiv og effektiv samferdsel i Salten. I første runde tilgodeses godstrafikken, som fra før har god markedsandel. Men infrastruktursatsingen legger også grunnlag for en mer effektiv avvikling av persontrafikk i Salten, og for en bedre avvikling av fjernpersontrafikk på Nordlandsbanens 729 km lange strekning til Trondheim, Norges lengste enkeltbane. Skal dette tiltaket i statsbudsjettet 07 få effekt, er det imidlertid viktig at det også følges opp i lokalmiljøet og i Nordland fylke.

Men i Bodø er det vegpakker med "fri fartsgrense" og i kollektivplan "i sneglefart" som gjelder.

Prosjektet www.Bybane.no i Bergen er til sammenligning unikt og gir muligheter til miljømessig styring med samferdsel, men til en total pris på nærmere 4 mrd 2007-kroner, hvorav 500 millioner foreslått bevilget for 2007. I Bergen mangler infrastrukturen. Bodø har alle de tunge komponentene i bane-infrastrukturen, (Nordlandsbanen) og driftsorganisasjonen: Saltendelen for nær og mellomdistansetraffikk. Trafikken er økende. Bergen har til sammenligning et høyere folketall enn Bodø, men miljøpotensialet i Bodø er til gjengjeld stort kun med beskjeden oppgradering av jernbanens vekslingsspor og lokalstopp. Kost/nyttebruket må utredes. Men vil lokalpolitikere i

Bodø satse kollektivt?

På fjerntrafikk Bodø - Trondheim må moderne krentetog settes inn for økt komfort og kortere reisetid. Trafikknedgangen på fjerntrafikk i 2006 var drastisk.

Byen langs banen

I Bodø har vi en befolknings og bosettingsstruktur som er ideell for skinnegående trafikk på sørsiden. Byen har en perlebåndsstruktur med betydelige trafikantgrupper på Mørkved (6 min. med tog), **Tverrlandet (12,5min.)**, Oteråga/Vågan (14,5), Valnesfjord (28) og Fauske 37 min. Et naturlig omland langs Nordlandsbanen teller opp til 30.000 mennesker, alt etter hvordan en velger å telle. Et trafikkgrunnlag for en bybane som bygger på Saltendelen er derfor absolutt til stede. Tog er raskere, sikrere og miljømessig

det beste alternativet, og absolutt mest arealeffektivt. Dette er forspranget til jernbanen, som politikerne kan velge å bygge videre på. Eller de kan skusle det bort og gi grønt lys for en vegplan med 4 felt og kortere reisetid på veg parallellt med jernbanen- som favoriserer privatbilen.

Svensk suksess i tre punkter

Forskning fra Sverige viser at det ofte er tre faktorer som får folk til å velge kollektiv foran bil:

- 1: **Reisetid (hastighet tog 130+)**
- 2: **Pris**
- 3: **Frekvens.** Går det et tog?

Saltenpendelen har en av suksessfaktorene allerede på plass, (reisetiden). I tillegg til mosjon til og fra stasjonen eller stoppestedet, får trafikanten en betydelig tidsgevinst (Sentrum - Mørkved: Tog 6 min. Bil 12 - 15min. Buss 23 min. til Mørkved - mye mer i rushtiden). Sentrumsbussen og sykkel kan brukes til overgang til/fra tog i avvente av bedre løsninger.

Gir politikerne i Bodø (flertallet dvs. de rød/grønne) jernbanen i Bodø oppmerksomhet og støtte, utover godstransporten?

Skal kommunens administrasjon pålegges å effektivere utredningstakt og tilrettelegging for jernbane før alle vegpakkene sementerer *et privatisert reisemønster*, eller bare å sitte og vente, mens statens vegvesen planlegger 4-felt i ekspressfart? Gods på jernbane promoteres i ord. Persontrafikken på jernbanen forsømmes.

Hvem har ansvar for å følge opp de positive prioriteringene og vedtakene i kollektivsaken i Bodø bystyre 27.10.05 og tenke helhet i samferdselssektoren i Bodø?



Saltenpendelen går i 130 km/t deler av strekningen Fauske-Bodø og i tunnel fra Røvika til Valnesfjord. Det vil vegutbyggerne kopiere og konkurrere ut jernbanen i stedet for å satse på vegsikkerhet på ulykkesutsatte strekninger og RV 17. Foto: EK20©05

Lokalpolitikk og rikspolitikere.

Dersom lokalpolitikere hadde sentrale myndigheter og faginstanser mot seg, ville det være lett å forklare politisk tafatthet, manglende miljøbevissthet og fravær av miljøinitiativ i samferdselsplanleggingen i Bodø. Lokal flertallet i Bodø er nå det samme som i flertallsregjeringen (og fylket). Det gir mulighet til *ansvarlig handling og miljøprofil, totalplanlegging og langsiktighet*. Her ligger regjeringen foran med siste forslag satsing i budsjett med 110 mill kr til fjernstyringsprosjekt

på Nordlandsbanen i tillegg til forsøringsbevilgningen på 40 millioner i 2006. For 2007: 115 millioner.

Men det er svært mye forsømt å ta igjen. Hvorfor er Bodøs kollektivplan og bærekraftige alternativ parkert på et sidespor, fortrent av en veg-”pakke” som har koplet RV 17 med RV 80 - **To ikke sammenlignbare prosjekt.**

Er fylkespolitikere like tafatte? **Salten har en unik ressurs i Nordlandsbanen**, som effektivt kan løse mange av persontransportbehovene langs aksene Saltdal - Bodø.

Bystyret passer prinsippene; Bukken passer havresekken!

Er politikerne opptatt av kollektivtrafikk? Det “haglet” med benkeforslag som styrket jernbanen i bystyret 27.10.05. Hvem i Bodøs iverksettende administrasjon tar de lokale politikernes interesse i bystyret for jernbane eller den sentrale kollektivsatsing på Nordlandsbanen alvorlig, og følger dette opp?

Samme politikerne valgte i desember 06 endelig å slippe jernbaneverket inn i kollektivkomiteen, men mot kun *en*

stemme!? Er jernbanelinjen på plass i komiteen januar 07? Settes tiltakene som tar sikkerhets og kollektivhensyn først? Problemene med å tilrettelegge for vegtrafikk i trengselsoner er bare det at det kun fører til en ting: **Ytterligere økning i vegtrafikken.** Dette er en av de største sannheter i trafikkforskning med tilbakeblikk helt til 20-tallet, da amerikanske forstedsmiljø blei planlagt. Er dette en utvikling som alle politikerne virkelig ønsker lokalt? Avgifter virker først når det fins et alternativ. Hva mener ”miljøpartiene”? Skal kollektiv-

planen tas alvorlig og lokale tiltak treffes for jernbane før det er for sent, og bilen konkurrerer ut også fjerntrafikken på den eksisterende Saltenpendelen. Dette valget gjør i praksis politikerne gjennom at de kan velge å legge landet åpent for og privatbilisme. Formuleringer om kollektivtrafikk vil ikke kunne måle seg mot *trafikkant-adferd*. Miljøbelastning, trengsel, parkeringsproblemer og nye trafikklukker vil komme. Slik vegpakke Salten er nå, kan den komme til å bygge inn jernbanetraseen og umuliggjøre banebasert kollektivsatsning senere.

Oppgraderingen fra jernbanelinjen.

Det har vært svært lite oppmerksomhet og mangelfull informasjon lokalt om betydningen og potensialet i den infrastrukturelle oppgraderingen som foregår på Nordlandsbanen i dag. Opprinnelig et resultat av styrking av jernbanen i nasjonal transportplan for 2005-2015 og i statsbudsjettet. Fjernstyring, togradradio, rassikring, korte vekslingsspor i baneenden samt flere stoppeplasser er den infrastrukturen som skal til for å øke kapasiteten for lokal persontrafikk



Jernbanelinjen bygger nå et 1000 m langt vekslingsspor ved Eiterstraum/Eiteråga 17 km sør for Mosjøen. Dette og fjernstyringen styrker kapasiteten for godstrafikk på Nordlandsbanen. Foto: EK 20©05.

på Nordlandsbanen. Jernbanelinjen bygger lange vekslingsspor som en del av fjernstyringsprosjektet i midten av strekningen, en miljøriktig satsing - for lange godstog. Regjeringen vedtok forsering av fjernstyring på Nordlandsbanen i 2006. Hva med Bodø kommunes forpliktelser som vert for Nordlandsbanens endestasjon i nord? Viser Nordland fylke ansvar som det eneste og privilegerte av de tre nordligste fylkene - med jernbaneinfrastruktur?

Reisesentra

Plasseringen av buss/hurtigbåtterminal på kaia forvansket konsentrasjonen rundt de til da to eksisterende reisesentrene (jernbanen/hurtigruta og flyplassen). Er det et eksempel på manglende forståelse for vertsrollen for en så viktig infrastruktur som jernbanen? Opprusting av RV 17 er lett å argumentere for. Utbedringen av ulykkesstrekket i Mjøneskleiva (Kistrand) likeså. Hopenbrua for veg og jernbane samtidig.

Vegprosjekter med helt ulike miljøprofil er satt sammen i en vegpakke – kalt ”Forundringsspakke Salten”. Pakken kan pulverisere kundegrunnlaget for Saltenpendelen og lokaltrafikken ved å prioritere bilen på RV 80, **parallelt** med jernbanen, **i stedet for å trafikksikre vegen**. Og det før jernbanen har etablert lokaltrafikk som del av et totalt bærekraftig trafikksystem som ivaretar overgang, koordinering, helårs gangstier og bekvem, effektiv togpendling.

Satsing på lokaltog fortsatt mulig.

Hva kan lokalpolitikere, fylkespolitikere og Storting samt kommuneadministrasjon gjøre nå for å vise samferdselspolitisk ansvar og miljøpolitisk teft?

Jo, Hente fram kollektivplanen. Få planleggingen opp i krengetogs fart.

1. Satse først og fremst på jernbanen som rask, miljøriktig og kostnadseffektiv lokalpersontransport **der den fins før** vegprosjektene. Utsette den overdimensjonerte tunnelldelen av veipakke Salten RV80 Røvika. Prioritere kollektive løsninger, og vegsikkerhet. Korte reisetida på Saltenpendelen ved å fjerne overganger. Etablere flere stopp. Utrede bompenger til finansiering av raske kollektive baneløsninger, koordinering buss/tog, og kollektivfiler for ekspressbuss der det *ikke* er jernbane.

2. **Satse på statsfinansiert kystriksveg 17.** Bedre vegløsninger inkludert bedre buss i distriktet, og der det ikke er annen forbindelse eller trafikkgrunnlag for rutetransport med høy frekvens, spesielt i den nye bydelen Skjerstad.

3. Bygge helårs gang/sykelveger og parkeringsplasser og reisesentra. Finansierte overgangsordninger mellom ulike kollektive transportmidler *før* ”vegpakkene”. Subsidiere parkering og overgang bil ->tog på Tverland stasjon for reisende fra RV17 (bompengererefusjon). Sykkel og gangstier i et merket stjernenett rundt togstopp på strekningen Valnesfjord - Oteråga/Vågan/Reitan -Tverrlandet -Støver - Mørkved - Stille Dal - Rønvik -Sentrum.

4. Prøve ut gassdrevet hur-

tigbåt både mellom Skjerstad og Vågan/Oteråga/Reitan i tillegg rutene til fra øyene fra Bodø havn, og som tilførsel til en høyfrekvent lokal Saltenpendel **også i retning Skjerstad <-> Fauske. ”Motpendlingen”** fra øyene eller Skjerstad **til** Fauske er muligens like viktig som pendling fra Saltdal i retning **inn til** Bodø. Halv reisetid Skjerstad – Sentrum (drøyt 30 min inkl overgang) er i teorien den suksessfaktoren som skal til for å få folk til å velge hurtigbåt + lokaltog med Oteråga/Vågan som vekslingssted. (gamle fergeleiet)

Hvem burde utrede også persontrafikk på jernbane?

Hvor er TeamBodø når persontransport på jernbane diskuteres? I spørsmål om lokal utbygging av en infrastruktur som Nordlandsbanen (inkludert fjerntrafikk) kunne en forvente at TB og Salten Regionråd tilfører befolkningen informasjon, utredninger, ressurser og kunnskap. En kunne forvente informasjon om fjernstyring av Nordlandsbanen. **Jernbane over samme bru som veg Vikan-Løding (gir raskere tog og vekslingsspor for godstrafikk i Hopensvingen).** Kollektive banebaserte løsninger og overgangsordninger for persontrafikken - et ”bytog” under 30 min. Bodø - Fauske. En miljøriktig, komfortabel, langsiktig og bevisst satsing på regionforstørring for eksempel som effekten av Svealandsbanan, der trafikk-økningen var 800%, og **regionforstørringseffekten også for utkantkommunene (Eskilstuna)** formidabel. Tog er like viktig for Fauske og Saltdal som Bodø. Saltenpendelen har litt av de tre suksessfaktorene (**reisetid, pris, frekvens**) fra Svealandsbanen. der forkorting av reisetid fra 1t. 40 til 1 t. med jernbane førte til en kollektiv økning på **800%!**

Også *Jærbanen* har hatt suksess. Saltenpendelen leverer pene tall. Vegtunnel fra Røvika til Valnesfjord derimot vil konkurrere ut jernbanen på total reisetid.

Svenskene har fått det til

Suksessen med Svealandsbanan foregår i et land som satser 107 milliarder på jernbane i sin ”nasjonale transportplan” samme tidsrom som Norge satser 26 milliarder. Så gir det også resultater i Sverige; 109 prosjekter, 200 km i timen eller mer, på ca 650 kilometer jernbane.(Norge 94 kilometer) Botniabanan til Umeå åpner 2010 med 250 km/t. Så har de også en annen holdning til informasjon. Jernbanen har ved **elektrifisering** også potensial på å være ”rein” og bærekraftig transport”. Budsjetten for 2007 har mer til jernbane sentralt. **Nordlandsbanen må elektrifiseres, med start i Trøndelag nå.** Følger man utredningen av 1995 om elektrifisering av Nordlandsbanen til Steinkjer, gir det potensial for å utbedre og elektrifisere hele banestrekningen, et velkjent ordførerkrav fra tidlig 90-tall. At samme partiene har hånd om regjeringsmakt, og bystyremakt i Bodø, i flere kommuner langs banen og innflytelse i Nordland Fylkesting, gir **mulighet og ansvar** for miljøriktig – energisparende og bærekraftig satsing.

Politikerne **kan ta ansvar** for langsiktig handling og helhetlige samferdselstiltak. Det er en historisk sjanse lokalt til å vise politisk mot og miljøansvar for en kollektivsatsing. Det er mulig i Bergen og på Svealandsbanan. Det burde være mulig også i Bodø og Fauske som har infrastrukturen. Timingen teller. Toget er i rute! På tide å komme seg på? Også vegvesenet må ta kollektivansvar.