

E6 gjennom Salten er det neste store samferdselsprosjektet i nord

Europavei 6 går gjennom hele Nordland, og binder landsdelen og landet sammen i retning nord-sør.

Senterpartiet har lenge kjempet for en gjennomgående god standard på E6 i hele fylket. Det store løftet som nå må til, er å gjøre E6 gjennom Salten til det neste store samferdselsprosjektet.

E6-flaskehalsen mellom Sørelva og Borkamo i Saltdal kommune mangler gul stripe og holder ikke samme standard som strekningene i nord og sør som har god standard og 90-sone. Særlig tunge kjøretøy har store utfordringer på strekningen både sommer og vinter, og den er en beredskapsmessig utfordring.

Det at E6 Sørelva-Borkamo som gryteklart prosjekt ble overført til Nye Veier AS i 2021, besluttet oppstartet og så stoppet, før strekningen ble tilbakeført til Statens Vegvesen i 2024, har ført til at en strekning med høy prioritet er kommet dårlig ut.

På 1980-tallet ble dagens fergefrie E6 gjennom Sørfold realisert. Kravene til tunnelsikkerhet og utfordrende flaskehals, sammen med en sterkt økt trafikk, har skapt behovet for ny vei. Sp/Ap-regjeringa har sørget for bevilgninger til prosjektet E6 Sørfoldtunnelene. Det fysiske arbeidet med første del fra Megården til Sommerset kommer endelig i gang i 2025. Det er en stor milepæl og seier. Vi vil selvsagt ikke stoppe der!

Allerede i Norsk veg og vegtrafikkplan på 1990-tallet var flere stigninger i Hamarøy omtalt, fordi de skapte problemer for tungtrafikken. Disse var Kråkmofjellet, Merkforbakkan og Ulvsvågskaret. Sistnevnte har ifølge vegvesenets omtale av prosjektet vært en utfordring for framkommelighet helt siden hest og kjerre ble erstattet av motorisert ferdsel. Utfordringene er der fortsatt, bare større.

Under Senterpartiets ledelse i Samferdselsdepartementet i perioden 2005-2013, med ministrene Liv Signe Navarsete, Magnhild Meltveit Kleppa og Marit Arnstad, ble det endelig bevegelse på E6-prosjektene i Nord-Salten. På slutten av perioden var mye av grunnlaget lagt for utbygging. Kråkmofjellet var planlagt utbedret både på nord- og sørsiden, og Ulvsvågskaret sto for tur. Oppstart av Kråkmofjellet nord med tunnel fikk sin første bevilgning i statsbudsjettet for 2013. Samme år ble også konseptvalgutredning (KVU) Mørsvikbotn-Ballangen godkjent i regjeringen, med trasévalg for E6 gjennom Hamarøy og tunnel under Ulvsvågskaret. Det skjedde samtidig med KVU for E10/RV. 85, det vi i dag kjenner som Hålogalandsveien og der arbeidet pågår for fullt.

Solbergregjeringen overtok høsten 2013 og tok æren for snorklipping på Kråkmofjellet nord, men valgte bort Kråkmofjellet sør. På den positive siden ble KVV Megården-Mørsvikbotn godkjent i 2015, og Sørfoldtunnelene kom inn i NTP 2018-2029. Kråkmofjellet sør da ble skjøvet ut til siste del av planperioden, sammen med Ulvsvågskaret.

Våren 2021 la Solbergregjeringen frem ny NTP 2022-2033. Den store nyheten var prioriteringen av Sørfoldtunnelene til en verdi av nær 10 milliarder i første del av planperioden. Det gikk på bekostning av Kråkmofjellet sør og Ulvsvågskaret som ble tatt ut av NTP. Likevel var det fortsatt bare ord og ingen handling. Det kom ingen penger til oppstart av Sørfoldtunnelene. Det ble først en realitet da Sp/Ap-regjeringen bevilget 4 mrd til del 1 av prosjektet.

Nordland Senterparti forventer at det nye Stortinget i kommende periode tar ansvar for å sikre prosjektets neste deler i Sørfold. Det må også skje for de øvrige prosjekter på E6 i Salten som ligger inne i NTP 2025-2036. Ulvsvågskaret og Sørrelva-Borkamo er gryteklare, med ferdige reguleringsplaner. Her står det i realiteten bare på vilje til å gjennomføre kvalitetssikring (KS2) før vedtak om bevilgninger kan gjøres i Stortinget.

Nordland Senterparti mener at:

- En sammenhengende vei oppgradert til dagens standard hele veien fra Saltfjellet til Bognes er nødvendig for å legge til rette for samfunnsutvikling, sikkerhet og beredskap, ikke bare i regionen, men også for hele fylket og landsdelen.
- E6 Salten må bli vårt neste store samferdselsprosjekt, der Sørfoldtunnelene, Ulvsvågskaret og Sørrelva-Borkamo realiseres fortløpende.
- Det må være rom for at mindre strekninger enn de som NTP omtaler også kan utbedres i samme tidsrom.
- Nødvendig planlegging av uprioriterte prosjekter, som E6 ut av Fauske sentrum, må settes i gang.