



Møtereferat

Utvalg: Samferdsel
Møtested: **Vevelstad gjestegård, Vevelstad kommune**
Møtedato: 28. – 29. mars **Tid:** 12:00 – 12:00

Deltakere

NAVN	FUNKSJON	Til stede	Avbud
Ivan Haugland	Leder	x	
Britt Helstad	Medlem		x
Ken-Richard Hansen	Medlem (vara)	x	fredag
Nils Olav Jenssen	Medlem	x	fredag
Yngve Magnussen	Medlem	x	fredag
Snorre Lund	Næringskonsulent/MoN	x	
John Arne Warholm	Brønnøy næringsforum	fredag	
Charlotte Olsen	Rådgiver		x
Stig Sørra	Sekretariatsleder	x	

Saksliste

Saksnr.	Tittel
01/22	Referat fra forrige møte
02/22	Arbeidsmøte RTP 2022-2033
03/22	Eventuelt

Sandnessjøen, 5. april 2022

Stig Sørra (sign.)
Referent/Sekretariatsleder



Protokoll

Utvalg: Samferdsel
Møtedato: 28.03.22
Saksbehandler: Stig Sørra

Saksnr. **Tittel**
01/22 Referat fra forrige møte

Forslag til vedtak:

Referat fra møtet 21. oktober 2021 godkjennes.

Vedtak:

Referat fra møtet 21. oktober 2021 godkjennes.



Protokoll

Utvalg: Samferdsel
Møtedato: 28.03.22
Saksbehandler: Stig Sørra

Saksnr. **Tittel**
02/22 Arbeidsmøte

Saken fremmes uten innstilling.

Forslag til vedtak:

Utkast til hørings svar sendes Helgelandsrådet sine medlemmer, samt aktuelle nærings- og utviklingsselskaper/-foreninger med innspillsfrist 20. april.

Vedtak:

Utkast til hørings svar sendes Helgelandsrådet sine medlemmer, samt aktuelle nærings- og utviklingsselskaper/-foreninger med innspillsfrist 20. april.

Vedlegg: Utkast til hørings svar RTP 2022 – 2033

Vedlegg sak 02/22 - Utkast til hørings svar RTP 2022 – 2033

Nordland fylkeskommune
Postmottak
Fylkeshuset
8048 Bodø

Deres ref.:
22/3262- 1

Vår ref.:
SL/IH

Arkiv:

Dato:
22.04.2022

Høringsuttalelse - Regional transportplan 2022-2033 med handlingsprogram

Det vises til invitasjon fra Nordland fylkeskommune til å komme med uttalelse på høringsforslag til Regional transportplan 2022-2033 med handlingsprogram. Helgelandssrådet ved samferdselsutvalget har utarbeidet høringsuttalelsen på bakgrunn av tidligere innspill på oppdrag 1 Hovedutfordringer og 2 Prioriteringer, samt innspill fra våre tolv medlemskommuner.

Helgelandssrådet berømmer fylkeskommunen for gjennomføringen av prosessen og kvaliteten på underlagene i forbindelse med rullering av Regional transportplan.

Generell kommentar:

Det brukes Mosjøen og Vefsn om hverandre gjennom dokumentene. Vi foreslår at det konsekvent brukes Mosjøen istedenfor Vefsn, da flere vet hvor dette er.

Regional transportplan Nordland 2022-2033 «Fra kyst til marked» - Høringsforslag

3.5 Regionale føringer

På side 10 står det:

«Et av målene som berører transport er at klimagassutslippene i Nordland fylke skal reduseres med 60 % fram mot 2030, sammenliknet med 2009.»

På side 33 i punkt 4.6 Klimaregnskap i Nordland står det:

«Nordland fylkeskommune skal redusere sine samlede klimagassutslipp med 60 prosent innen 2030, sammenliknet med 2016 (referanseår).»

Bruk av ulike sammenligningsår og referanseår kan skape noe uryddig inntrykk. Man burde også ha med en oversikt som viser status for klimagassreduksjoner i forhold til sammenligningsår eller referanseår.

4 Transport – status, utfordringer og utvikling

Generell kommentar: Dokumentasjonen av demografi, næringsliv og trafikk er godt beskrevet frem til i dag, men man burde ha med noen scenarier for mulig fremtidig utvikling og hvordan dette kan påvirke demografien, bo- og arbeidsmarkedsregioner, næringsliv og trafikk fremover. Dette er spesielt viktig for raskt voksende transportintensive næringer som havbruk, reiseliv og etableringer i forbindelse med det grønne skiftet. En plan som omhandler transportløsninger 12 år fram i tid må ha vurdering av utvikling minst i denne perioden, helst lengre.

4.1 Demografi

På grunn av den forventede økningen i aktiviteten som følge av blant annet det grønne skiftet, kan man ikke legge for stor vekt på befolkningsframskrivingen fra SSB.

I siste avsnitt i punkt 4.1 bør det også nevnes etableringer av fabrikker for produksjon av e-fuel og karbon nanofiber (CNF) i Mosjøen, i tillegg til hydrogenfabrikker.

4.3 Næringsliv

Nærings- og godsstrømsanalyse Nordland bør oppdateres jevnlig, da den blant annet ikke fanger opp at det har vært en dobling av gods på jernbane i perioden 2020 til 2022, og det planlegges ytterligere økning.

4.3.1 Sjømatnæringen

Sjømatnæringen er en sterk voksende og transportintensiv næring i årene fremover, og samferdsel må dimensjoneres ut ifra fremskrevet behov. Dette gjelder spesielt ferjesamband og fylkesveier.

Her bør man også få frem at i nordre del av Nordland består tverrforbindelsene kyst-innland av riksveger/europaveger mens i sørfylket er det kun fylkesveger som ivaretar denne funksjonen inn til E6.

På Helgeland er det tre tverrgående transportkorridorer:

Sør-Helgeland: fv. 76 - E6

Midt-Helgeland (Herøy/Dønna/Alstahaug): fv. 828 – fv. 17 – fv. 78 - E6

Nord-Helgeland: fv. 810 - E6

Disse korridorene er helt avgjørende for havbruksnæringen og fremtidig økning i produksjonen. Korridorene krever store investeringer og driftskostnader. Fylket må intensivere samhandling med staten for å realisere disse investeringene. Hvis en ikke lykkes med dette må disse korridorene søkes omklassifisert til RV-samband. Alternativt vil næringen få problemer med fremskrevet vekst, noe som vil påvirke bosetting og den generelle samfunnsutviklingen på Helgeland.

4.3.2 Kraftforedlende industri

Man bør også ta med at Alcoa Mosjøen er Nord-Norges største eksportbedrift med over 450 ansatte i Mosjøen. Inkludert lokale underleverandører sysselsetter bedriften i overkant av 700 personer. Alcoa Mosjøen bruker i dag ca. 2,5% av Norges totale strømforbruk.

4.3.4 Reiselivsnæringen

Veksten i reiselivsnæringen ved privat utleie via den nettbaserte markedsplassen Airbnb fremkommer ikke.

Ifølge rapport fra Menon Economics publikasjon 35/2022 som er utarbeidet i forbindelse med Herøy og Dønnas fastlandsforbindelse, har antall gjestedøgn ved privat utleie har økt fra knappe 550 gjestedøgn i 2016 til 5 200 gjestedøgn i 2020.

4.4.1 Ferjesamband

Vi ber om at tallene i figur 21 side 27 oppdateres og ikke bare viser 2015 – 2019. Tallene bør oppdateres slik at også tallene for 2021 kommer med.

På grunn av innføring av nytt billettsystem og bytting av transportleverandører (rederier), ble ikke statistikken på Helgeland korrekt, grunnet manglende registrering. Ref. 2 år i perioden 2015-2019. Stor usikkerhet i henhold til statistikken som brukes.

Det bør også tas med kvalifiserte vurderinger av framtidig trafikkutvikling. Dette er spesielt viktig for raskt voksende transportintensive næringer som havbruk og reiseliv. Vi kommer stadig på etterskudd med fergekapasitet i transportkorridorene disse benytter. En plan som omhandler transportløsninger 12 år fram i tid må inkludere en vurdering av trafikkutviklingen i denne perioden minimum, helst lengre.

Større investeringer må kunne planlegges over lengre perioder; 20 år for bompengefinansiering og 45 år for der fergeavløsningsmidler er en del av finansieringen.

Det finnes gode underlag for slike langsiktige vurderinger både på nasjonalt og lokalt nivå. For havbruksnæringen foreligger «*Trafikklyssystemet*» av 15.10.2017 som styrer veksten i norsk laks- og ørretproduksjon samt «*Vurdering av framtidig vekst i havbrukstrafikken mellom Herøy/Dønna og Alstahaug*», utarbeidet av Transportutvikling AS mars 2019. Veksten er hittil høyere enn den gjennomsnittlige veksten som er antydnet på kort sikt.

Videre viser vi til rapporten «*Fastlandsforbindelse til Dønna og Herøy – En analyse av effektene på reiselivsnæringen*» fra Menon mars 2022.

Rulleringen av RTP må inneholde vurderinger av framtidig vekst i transportkorridorene. Neste revisjon bør også beskrive et bilde av verdiskapningen og sysselsettingen i alle næringer.

Beskrivelsen av fergetrafikken (side 25) bør framstille fergesambandet Søvik- Herøy og Sandnessjøen-Dønna-Løkta samlet som *Herøypakken* (Herøy/Dønna – sambandet). I statistikken er disse sambandene delt i to strekninger. Disse to strekningene utgjør

Herøy/Dønnas kommunikasjon til fastlandet, og er til sammen Nordlands største fylkesferjesamband.

4.4.3 Havner og kaianlegg

Figur 24 Totale tonn over kai ved havner i Nordland, 2020 (Kilde: SSB), side 29:

Det ser ut til at tallene for Helgeland Havn IKS bare gjelder for først halvår 2020. Helgeland Havn IKS har rapportert inn 1.462.935 tonn for hele 2020.

4.6 Klimaregnskap i Nordland

Her bør man ta med statistikk pr. år innen de aktuelle gruppene når det gjelder klimautslipp, for å synliggjøre status og resultater.

5 Infrastruktur og visualiseringer

Modulvogntogstrekninger

Ifølge linken er strekningen Grane – Mosjøen – Rana ikke godkjent for modulvogntog. Strekningen Mosjøen – Sandnessjøen er heller ikke godkjent for modulvogntog. Dette er nybygde veier så det er usikkert om det er oppdatert data på disse veiene eller om fylkeskommunen bør ta opp dette med Statens vegvesen for å få de nødvendige godkjenningene og oppdatering av veglistene.

Nye veglister har ikrafttredelse 2. mai 2022.

På Statens vegvesen sin hjemmeside fremgår det hvilke begrensninger som gjelder for riks-, fylkes- og kommunale veier og for spesialtransport:

<https://www.vegvesen.no/kjoretoy/yrkestransport/veglister-og-dispensasjoner/>

På sidene for modulvogntog står det blant annet, under overskriften «Modulvogntog og 24-metersvogntog på tømmernett»:

Fra 21. desember 2020 er det tillatt å benytte modulvogntog type 1 og 2 og 24-metersvogntog på et utvalg av veier som er tillatt for 24 m tømmervogntog. Hvilke veier dette gjelder, fremgår av den nye kolonnen "Tillatt for modulvogntog" i veglistene for tømmertransport, hvor «JA» betyr at vegen også er tillatt å kjøre med modulvogntog type 1 og 2 og 24-metersvogntog. Tillatt aksellast og totalvekt i kolonnen «Bk/totalvekt» gjelder også for modulvogntog og 24-metersvogntog.

Modulvogntog type 1 og 2 skal oppfylle samme sporingskrav som tømmervogntogene. Modulvogntog type 1 og 2 som ikke oppfyller dette kravet, og modulvogntog type 3, kan kun kjøre på vegene som står i vegliste for modulvogntog.

Regelverket for modulvogntog og 24-metersvogntog finnes i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-5. Det er gjort endringer i § 5-5 nr. 2 (modulvogntog) og nr. 7 (24-metersvogntog).

Det står videre opplyst om saksgang for søknad om nye strekninger for type 3/linkmodulvogntog, og informasjon om hva som regnes som modulvogntog.

Det står videre opplyst om saksgang for søknad om nye strekninger for type 3/linkmodulvogntog, og informasjon om hva som regnes som modulvogntog.

I dagens vegliste for Tømmertransport fremgår det at E6 «Trøndelag gr. Smalvatnet – Straumen S x fv. 7502» har Bk10/60, 24,0 m og Ja til modul 1 og 2 med sporingskrav, og i tillegg har fv. 78 «Kulstad (Mosjøen) x E6 – Leirosen x fv. 17» og fv. 17 «Sandnessjøen rkj. fv. 809 – Leirosen x fv. 78» også Bk10/60 24,0 m og Ja til modul 1 og 2 med sporingskrav. **For modulvogntog type 1 og 2 gjelder maks vogntoglengde 25,25 m, som fremgår av figurer på side for modulvogntog.** (Selv om det i tømmerlisten står maks 24,0 m).

Dette regner vi med er høyst forvirrende for de fleste. Vi anbefaler fylkeskommunen å gå i dialog med Statens vegvesen for eventuelt å oppdatere strekninger for modulvogntog. Vi tenker da spesielt på strekningene Grane – Mosjøen – Rana og Mosjøen – Sandnessjøen.

6.6 Næringstransporter

2. avsnitt side 42:

Ta med produksjon av e-fuel.

6.9 Nasjonale ansvarsområder

Side 48 Luftfart:

Istedenfor å skrive om elektriske fly bør man heller fokusere på null- og lavutslippsfly og nevne batteri, hydrogen, e-fuel og andre null- og lavutslippsalternativer.

8.2 Kraftforedlende industri

Side 60:

Her bør det også tas med at Alcoa Mosjøen er Nord-Norges største eksportbedrift med over 450 ansatte i Mosjøen. Inkludert lokale underleverandører sysselsetter bedriften i overkant av 700 personer. Alcoa Mosjøen bruker ca. 2,5% av Norges strømforbruk.

Regional Transportplan Nordland, Handlingsprogram 2022-2033 - Høringsforslag

3.2.3 Strategi: Arbeide for at kollektivtjenestene baserer seg på klimavennlige løsninger og bidra til å redusere bilbruk:

Redusere CO2-utslipp:

Endre fra elektrifisering til lav- eller nullutslippsferger.

3.3 Delmål: Nordland fylkeskommune skal redusere sine samlede klimagassutslipp med 60 % innen 2030, sammenliknet med 2016 (referanseår).

Se våre kommentarer til Regional transportplan Nordland 2022-2033 «Fra kyst til marked» - Høringsforslag, punkt 3.5 Regionale føringer, tidligere i dette dokumentet.

4.4 Delmål: Fylkesvegnettet skal planlegges, bygges, driftes og forvaltes på en måte som tar hensyn til trafiksikkerhet, klima, miljø og natur

Kommunene og næringslivet bør involveres tidlig i prosessen sammen med fylkeskommunen og rederier når det gjelder ruteplanlegging. Enhver endring i rutetilbudet bør være ute på høring i minimum 3 uker.

5.1 Hovedmål: Øke konkurransevnen for næringslivet i Nordland

I andre avsnitt bør man også nevne e-fuel.

5.2 Delmål: Nordland skal ha et funksjonelt, fremtidsrettet og bærekraftig transportsystem som stimulerer til næringsutvikling

5.2.1 Felles for alle strategier:

Tiltak: Oppdatere Nærings- og godsstrømsanalyse for Nordland

Beskrivelse av tiltak endres til:

Kartlegge næringsstruktur og godsstrømmer **nå og på lang sikt (min. 12 år)** basert på offentlig tilgjengelig statistikk, kunnskapsgrunnlag og intervju med næringsaktører, distributører, transportører m.m. **Flaskehalses kartlegges på kort og lang sikt.**

6.2 Delmål: Sikkert, tilgjengelig og pålitelig mobilitet i hele Nordland

6.2.1 Strategi: Tilrettelegge for et pålitelig, sikkert og tilpasset kollektiv- og skoleskysstilbud til brukernes behov:

I kapasitetsberegninger og samfunnsnytte bør man også ta hensyn til gjenstående trafikk på ferjeleier som ikke kommer med ferjen pga. kapasitet. Dette medfører store kostnader for næringslivet og ulemper for alle reisende.

6.2.2 Strategi: Bedre samordning av mobilitetstjenester mellom ulike offentlig kollektivtilbud og private transporttjenester, samt å legge til rette for sømløse reiser:

Tiltak: Ny billetteringsløsning for buss og hurtigbåt:

Ny billetteringsløsning bør også gjelde for ferjer.

7.3 Delmål: Øke statens bidrag til transportsektoren i Nordland

Kommunene må inviteres til å delta i prosessen med statlige myndigheter.

7.4 Delmål: Igangsette selvfinansierende prosjekter.

7.4.1 Strategi: Utrede og ta i bruk brukerfinansiering, fergeavløsningsmidler, annen statlig finansiering og andre finansieringskilder der dette gir raskere realisering av prosjekt som bygger opp under RTPs målsettinger:

Prosjekter som gjennom +/- 40 % usikkerhet i utredninger og kvalifiserte finansieringsanalyser er dokumentert selvfinansierende, skal umiddelbart utredes videre med sikte på rask realisering. Videre bør andre prosjekter med stor grad av selvfinansiering umiddelbart vurderes.

9.4 Ekstern medfinansiering

Her må *Fastlandsforbindelse Herøy/Dønna - Alstahaug* legges inn på lik linje med fv. 17 Ørnes - Glomfjord og utbedring av fv. 810 Bustneslia i beskrivelsen. Alle disse prosjektene er listet opp under punkt 9.7 Større prosjekter som skal utredes i perioden.

Prosjektet *Fastlandsforbindelse Herøy/Dønna - Alstahaug* må av samme grunn legges inn i tabell 9.15 Prioriterte tiltak - Porteføljeramme, viktige næringsveger med 20 mill. kr. til utredningsmidler i perioden 2022-2027. For perioden 2028-2033 føres det inn følgende: Bompenger, fergeavløsningsmidler og statlige bidrag avklares.

9.7 Større prosjekter som skal utredes i perioden

Herøy/Dønna – fastlandsforbindelse

Endres til: Høsten 2021 ble det i regi av Helgelandsrådet med basis i grundige utredninger fra Aas-Jakobsen og Norconsult lagt fram en rapport om fastlandsforbindelse til Herøy/Dønna. Rapporten viser at en tunnelløsning inkludert utbedring av dagens fv. 828 er selvfinansierende (7.4.1), tunnelløsning med ny fv. 828 vil ha behov for finansiering fra

fylkeskommunen/staten på 520 mill. kr. i tillegg til fergeavløsningsmidler og bompenger. En bruløsning vil kreve 3.620 mill. kr. i tillegg til fergeavløsningsmidler og bompenger.

Da prosjektet forutsetter stor statlig deltakelse bør videre utredning gjøres i 2022-23 slik at statens andel kan komme med i revisjonen av NTP i 2024-2026.

Fastlandsforbindelse fv. 17 Vevelstad – Hamnøya

Prosjektet bør utredes i forhold til ferjeavløsningsmidler, totalrenovering av ferjeleie og ses i sammenheng med prosjektet *Fastlandsforbindelse Brønnøy – Vevelstad – Alstahaug*. Jf. KVVU 9. februar 2015, konseptvalgs utredning.

9.14 Miljøtiltak i samferdselssektoren

Når man vurderer elektrifisering av ferjesamband må man også ta med i vurderingene om man da bruker opp «kraftoverskuddet» i en kommune, slik at man ikke har ledig kraft for nye industrietableringer. Som eksempel kan nevnes at elektrifiseringen av ferjesamband i Vevelstad har medført at overføringskapasiteten til kommunen er brukt opp, og nye industrietableringer dermed må betale store anleggsbidrag for å få tilført ny nettkapasitet.

Når det gjelder miljøtiltak i samferdselssektoren kan man også nevne en ny studie fra Statens vegvesen vedrørende E39 Hordfast. Studiet viser at motorvegbrua over Bjørnafjorden er utredet til å være mer klimavennlig enn elferjer.

9.15 Prioriterte tiltak

Større utbyggingsprosjekt (over 100 mill. kr) - Porteføljeramme, viktige næringsveger:

For prosjektet *Fastlandsforbindelse Herøy/Dønna - Alstahaug* bør det settes av 20 mill. kr. til utrednings- og planleggingsmidler i perioden 2022-2027. For perioden 2028-2033 føres det inn følgende: Bompenger, fergeavløsningsmidler og statlige bidrag avklares. Eventuelt legges det inn 400 mill. kr. i startbevilgning for perioden 2028-2033.

Prioriteringen av fv. 76 Tosenvegen, som tidligere har vært prioritert og avsatt midler til (Fylkestingssak 99/2019), framskyndes til 2022-2027. Eventuelt deles prosjektet mellom første og andre periode i handlingsprogrammet. Dette er spesielt viktig med hensyn til den fremtidige utviklingen av havbruks- og reiselivsnæringen på Sør-Helgeland.

Bru til Hamnøya (Vevelstad) bør inn i planen. Dette må ses i sammenheng med rehabilitering av ferjeleiet på Vågsodden. Se vårt innspill til oppdrag nr. 2 til Regional transportplan Nordland for mer utfyllende argumentasjon. Dette bør også vurderes mot fergeavløsningsmidler. Punkt 9.7.

Infrastruktur samferdsel:

Flytting av ferjeleie i Mosjøen bør inn i handlingsprogrammet.

Det bør komme frem hvilke prosjekter som ligger inne her, som ikke er bundne prosjekter.

Gang/sykkelveger og øvrig trafikksikkerhet:

Det bør være en sammenheng mellom prioriterte prosjekter i NFK trafikksikkerhetsutvalg og prioriterte prosjekter i RTP.

Her bør utbedring av gang/sykkelveg Leland – Slettan inkluderes. Reguleringsplan er utarbeidet og prosjektet har fått planleggingsmidler fra NFK trafikksikkerhetsutvalget.

Miljøtiltak i samferdselssektoren:

Endre fra elektrifisering til lav- eller nullutslippsferger.

9.16 Øvrige aktuelle prosjekt for realisering ved endring i rammebetingelser/prioriteringer (Marginalliste)

Vi henstiller fylkeskommunen til å starte dialogen med Trøndelag fylkeskommune angående utbedringer av fv. 17 i planperioden. Videre appellerer vi til å starte dialogen med interkommunale politiske råd og Trøndelag fylkeskommune for å utvikle fv. 17 Kystriksveien som alternativ transportkorridor nord – sør, samt å sikre en bedre logistikk innad i vår region. Strekingen har status som Nasjonal turistveg.

Helgelandrådet ved samferdselsutvalget takker for muligheten til å komme med høringsuttalelse på forslag til Regional transportplan 2022-2033 med handlingsprogram. Vi har tro på at innspillene våre, som er forankret i rådets 12 medlemskommuner, vil bidra til viktige og riktige samferdselsprioriteringer for Nordland i årene fram til 2033.

Med vennlig hilsen

Helgelandrådet

Ivan Haugland (sign.)
Leder samferdselsutvalget

Stig Sørø (sign.)
Sekretariatsleder



Protokoll

Utvalg: Samferdsel
Møtedato: 28.03.22
Saksbehandler: Stig Sørra

Saksnr.	Tittel
03/22	Eventuelt

Ingen innkomne saker.

Forslag til vedtak:

Vedtak:
