

Nordland fylkeskommune  
Postmottak  
Fylkeshuset  
8048 Bodø

Deres ref.:  
20/18087- 1

Vår ref.:  
SL/SS

Arkiv:

Dato:  
01.03.2021

## **RTP 2022-2033. Innspill om hovedutfordringer på transportområdet - Helgeland Interkommunalt politisk råd (Helgelandrådet)**

Det vises til invitasjon fra Nordland fylkeskommune datert 15. desember 2020 til å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet (RTP 2022-2033).

Helgelandrådet ved komité for samferdsel har utarbeidet dette innspillet etter å ha mottatt innspill og tilbakemeldinger fra våre medlemskommuner. Kommunenes innspill er vedlagt dette dokumentet.

### **Innledning - Sammendrag**

På bakgrunn av dokumentasjonen i dette dokumentet vil vi poengtere følgende utfordringer i uprioritert rekkefølge:

- Fv. 76 Toserveien. (Mangler strekningsvise utbedringer. Trafikksikkerhet og tungtransport.)
- Fv. 78 – fv. 17 – Herøy/Dønna. (Vekst, kjøretid, sikkerhet og myke trafikanter.)
- Rv. 73. (Sikkerhet, tollkontor, smal, bratt med variabel standard og bru.)
- Fv. 17. Årsandøy - (Trolldalen) Foldereid. Meget dårlig veistandard, svingete, smal, bratt og lite fremkommelig.
- Fv. 17/fastlandsforbindelse Brønnøy – Vevelstad – Alstahaug. (Bo- og arbeidsmarkedsregion, klima, reisetid, sikkerhet, næringstransporter, reiseliv og alternativ til E6.)
- Manglende fastlandsforbindelse Herøy/Dønna - Alstahaug. (Bo- og arbeidsmarkedsregion, klima, reisetid, sikkerhet, næringstransporter og reiseliv.)
- Fv. 17 Kystriksveien. (Økonomi til el ferjer, vedlikehold, økende turisme, rasteplasser og toaletter.)
- Realisering av bro Vevelstadlandet – Hamnøya. (delprosjekt fastlandsforbindelse Alstahaug- Vevelstad - Brønnøysund).
- E6 Helgeland sør. (Ferdigstillelse, delvis smal og svingete, delvis dårlig dekke, delvis dårlig bæreevne, telehiv, spor, ujevnheter og fartsgrense.)
- E6 Saltfjellet. (Utfordringer med spesielt godstransport pga. mye stengning av veien i forbindelse med snø og storm.)
- Pendlertog Trofors, Mosjøen og Mo i Rana, Helgelandspendelen. (Bo- og arbeidsmarkedsregion, miljø, parkering og lading på terminalene.)
-

- Togtunnel mellom Elsfjord og Bjerka. (Redusere transporttid, kostnader, vedlikehold, bo- og arbeidsmarkedsregion og sikkerhet.)
- Elektrifisering/deelektrifisering av Nordlandsbanen. (Redusere utslipp.)
- Flere kryssingsspor på Nordlandsbanen. (Redusere kjøretid og større fleksibilitet.)
- Nord-Norgebanen. (Samfunnssikkerhet, beredskap, klima, miljø og Nordlandsbanen.)
- Parkering og lademuligheter ved trafikkknutepunkter. (Mobilitet og det grønne skiftet.)
- Farledsutbedring av Brønnøyleiden. (Værutsatt, tid, kostnader, sikrere og konkurranseevne.)
- Stamnetthavnstatus for Helgeland Havn IKS. (Strategisk og økonomisk betydning.)
- Flytting av ferjeleie i Mosjøen. (Sikkerhet, grønn logistikk og myke trafikanter.)
- Tilrettelegging for elfly. (Klima, kostnader og pilotområde.)
- Person og godstransport fra/til Træna/Lovund. (Transporttid, kostnader, reduserte investeringer, klima og ulykker.)
- Sykkelturisme. (Sommerruter og mulighet for å komme seg fra indre til ytre strøk i regionen.)
- Tilrettelegging for gående og syklende. (Grønn mobilitet, folkehelse og sikkerhet.)

### De viktigste transportbehovene i dag og i framtiden

- Næringstransporter
- Persontransport (arbeidspendling)
- Pasienttransport
- Reiseliv

### De største utfordringene i dag og i framtiden

- Ferjekapasitet, dispensasjoner, stabilitet, frekvens, åpningstid og regularitet.
- Reserveløsning på ferjemateriell.
- Dyre ferge og hurtigbåt billetter, herunder forskuddsbeløp til Auto – pass. Dyre ferge og hurtigbåt billetter, herunder forskuddsbeløp til Auto Pass ferge
- Dårlig standard på fergeleier
- Fv. 76 Tosenveien. Mangler strekningsvise utbedringer. Lande – Skogli og Håkaune – Nevernes kryss.
- Fastlandsforbindelse fv. 17 Brønnøy – Vevelstad – Alstahaug. Jamfør Fylkestings sak 092/2015.
- Fv. 17 og manglende fastlandsforbindelse Herøy/Dønna -Alstahaug. Jamfør Fylkestings sak 092/2015.
- Fylkeskommunal økonomi. Nordland fylkeskommune har signalisert en hardere prioritering og vil i perioden 2021 - 2024 redusere investeringsrammen og øke satsningen på vedlikehold og klimavennlige transportløsninger.
- Manglende oppfølging av utviklingstrekk og tidligere vedtatte strategier. Fra kyst til marked.

- Det grønne skiftet; kapasitet, strøm og infrastruktur for ferjer, biler, tog og fly.
- Trafikksikkerhet og myke trafikanter.
- Manglende satsning på buss og offentlig transport. Dårlig korrespondering mellom transportformene. Ferje, tog, fly, båt, osv.
- Stengte fjelloverganger (Saltfjellet).

### **De viktigste utviklingstrekkene som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene i fremtiden**

- Vekst i havbruk og oppdrettsnæringen
- Vekst i olje og gass
- Vekst i industri og handel
- Etablering av vindmølleanlegg
- Andre større industrietableringer
- Ekstremvær
- Kansellerte ferjeavganger
- Pendling og regionforstørring
- Betydelig vekst i reiselivs- og opplevelsesnæring og manglende sanitæranlegg. Forbedret informasjon om avganger og rutetabeller/stengte veier, og annen nødvendig informasjon på norsk og engelsk
- Økende vekst i ulike næringer må sees i sammenheng med samferdselsbehov for fastboende
- Sykkelturisme og grønn mobilitet for fastboende

### **Bakgrunn**

Nordland fylkeskommune har startet arbeidet med rullering av RTP 2022-2033 og tilhørende handlingsprogram 2018-2021. Fylkestinget forutsetter at sluttbehandling av plan rundt årsskiftet 2021-2022. Kommunene er oppfordret til å gi felles innspill gjennom sine interkommunale politiske råd. Høringsfristen er satt til 1. mars 2021.

### **Formål**

Formålet med RTP er å sikre ønsket utvikling innen transportområdet i hele Nordland fylke, og vil gjelde både fylkeskommunens og statens ansvarsområder. RTP skal ivareta både innbyggere, arbeidspendling, øvrige reisende og næringslivet sinetransportbehov når det gjelder trafikksikkerhet, framkommelighet, beredskap, transportsikkerhet og mobilitet. RTP skal omhandle alle transportformer, det vil si myke trafikanter, buss, båt, bil, ferje, fly og bane.

Virkemidlene under de forskjellige transportformer skal sees i sammenheng og det skal settes søkelys på helhetlige transportkorridorer. Dette gjelder både drift, vedlikehold, investeringsprosjekter, tiltak og transportløsninger. RTP skal koordineres med prosessen knyttet til kommende Nasjonal transportplan 2026-2037 (NTP), og skal være en effektiv premissgiver for fylkeskommunens innspill til NTP.



Det ønskes innspill på hva vi regionalt ser på som de:

- Viktigste transportbehovene i dag og i framtiden
- Største utfordringene i dag og i framtiden
- Viktigste utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene i fremtiden

### **Fylkesveinettet på Helgeland**

Fylkesveinettet er eneste tverrforbindelse på Helgeland til transportkorridoren mellom Nord- og Sør- Norge (E6). Alle tverrforbindelsene trenger betydelig oppgradering for å kunne ivareta det økende transportbehovet vi i dag ser, og forventet vekst i fremtiden. Mer ekstremvær og stengte fjelloverganger påvirker næringslivet negativt og medfører økonomisk tap og omdømme.

Helgelandrådet appellerer Nordland fylkeskommune til dialog 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. Her kan spesielt nevnes strekningen Årsandøy til og med Trolldalen, hvor veistandarden er meget dårlig, svingete, smal, bratt og lite fremkommelig. Trolldalen til Årsandøy bør ses i sammenheng med Lakseveg nord-prosjektet i Trøndelag. Realisering av delprosjekt, f.eks. broprosjekt Hamnøya i Vevelstad, vil forenkle reisen langs fv. 17. Fv. 17 er også nasjonal turistveg (Nasjonal turistveg Helgelandskysten).

Utviklingstrekkene viser en betydelig økning av lange kjøretøyer på enkelte fylkesveistrekkninger, og da spesielt på tverrforbindelsene. Trafikksikkerhet må sees i sammenheng med utviklingstrekkene, markant økning innenfor havbruks-, landbruks- og reiselivsnæringen samt befolkningstetthet og eksisterende infrastruktur.

Helgeland har ingen tverrforbindelser som i dag er finansiert gjennom NTP og ligger under Vegdirektoratets ansvar. I forarbeidet til gjeldende Nasjonal transportplan (NTP), foreslo Vegdirektoratet omklassifisering av fv. 17/fv. 78 fra E6 ved Ømmervatn til Søvik ferjeleie, samt FV 12 Mo i Rana FV 17 Utskarpen. Helgelandrådet oppfordrer Nordland fylkeskommune til å gå i dialog med Vegdirektoratet for å omklassifisere begge disse tverrforbindelsene, samt Fylkesveg 76 Tosenveien. Ferjesambandet Søvik – Herøy bør inngå i omklassifiseringen.

### **Ferje- og hurtigbåtnettet på Helgeland**

Ferje- og hurtigbåtnettet på Helgeland er for Vega, Vevelstad, Herøy, Dønna, Bindal og Træna eneste transportalternativ. Stabil og forutsigbar ruteproduksjon tilpasset behovet til næringslivet og befolkningen er helt avgjørende for utviklingen av kysten. Det er for flere av ferjerutene på Helgeland registrert en betydelig andel avviksmeldinger i 2020, som medfører redusert ruteproduksjon med påfølgende store økonomiske tap for næringsaktører og i perioder ikke-eksisterende mobilitet for fastboende.

Rutetabeller må utarbeides for å binde sammen regionen slik at det muliggjør deltagelse på dagsmøter, samt muliggjør korresponderende transport med ferje, fly, tog og buss. Kapasitet og ruteproduksjon i turistsesongen må tilpasses registrert behov og iverksettes i rett tid før sesongen starter.

### **Kystgodsruta (Fjordlast)**

Fjordlast har gjennom mange år hatt stor betydning for leveranse av gods langs Helgelandskysten, utviklingen av kystnære kommuner og de ressurser de representerer. Fylkeskommunen har ved flere anledninger evaluert og endret seilingsmønster etter kriterier som fremstår som lite tilfredsstillende.

For Træna kommune er kystgodsruta særdeles viktig for inn transportering av hvitfisk til videreforedling ved lokale bedrifter. Alstahaug hadde tidligere fast anløp av denne ruta flere ganger i uka, men etter siste omlegging av seilingsmønstret endte sørligste punkt for ruta i Nesna.

Kriterier for Fjordlast bør fastsettes etter tidsaspekter/transporttid, økonomi (leverandør, kunde, fylkeskommune) miljø, samt vektlegging av anløpssteder der de fleste varer og tjenester tilbys.

Frakteskipet som i dag benyttes er bygget i 1978 og går med 11 knop fart. Det bør i fremtiden jobbes for et nytt fartøy inn i kystgodsruta som er moderne, tilpasset dagens miljøkrav og tilfredsstillende de krav som stilles for godset som fraktes.

### **Fiskerihavner og farleder**

Farledene er vegsystemet til sjøs, og hele norskekysten er i dag dekket av et nettverk av ulike farledskategorier. Utbedring av utsatte farleder som bidrar til økt framkommelighet og sikkerhet for ferdsel langs norskekysten er viktig og bør prioriteres. Helgelandskysten består av utallige holmer og skjær og er i så måte helt avhengig av godt tilrettelagte farleder. De siste årene har vi registrert økende aktivitet i kystfiske. Tilrettelegging av eksisterende og etablering av nye fiskerihavner bør prioriteres.

### **Jernbane/godstransport**

I det grønne skiftet vil jernbane spille en viktig rolle i fremtiden. Helgelandsrådet håper Statens vegvesen i sitt arbeid med KVVU for transportløsninger i Nord-Norge klarer å synliggjøre hvilken mulighet jernbanen har til å knytte regionene tettere sammen.

En forlengelse av Nord-Norgebanen fra Fauske til Tromsø vil bidra til å binde landet mer effektivt sammen, fremme regional og nasjonal utvikling samt bidra til en bedre utnyttelse av landsdelens ressurser.

### **Helikopterruter**

Siden 1993 har Lufttransport AS drevet helikopterrute mellom Bodø og Værøy. I starten var ruten i samarbeid med Nordland fylkeskommune og ble senere en del av FOT-rutenettet i Norge.

I 2007 ble det på oppdrag fra Kystinkubatoren AS på Lovund utarbeidet en rapport for å synliggjøre trafikkpotensiale for en lignende rute mellom Træna og Bodø. I forbindelse med at FOT-rutene overtas av Nordland fylkeskommune i 2021 bør behovet utredes på nytt, med tanke på etablering av helikopterrute også for dette sambandet.

### **Flyplass-struktur**

Helgelandrådet forutsetter at dagens lufthavnstruktur skal bestå ved en eventuell realisering av ny lufthavn i Mo i Rana. Jamfør tidligere vedtak i fylkestinget

## **Utfyllende informasjon om transportbehov og utfordringer**

### **Fv. 76 Tosenveien. Mangler strekningsvise utbedringer. Trafikksikkerhet og tungtransport.**

Fylkesveg 76 (Tosenveien). Veien er 88 km og går vest-øst mellom Brønnøysund i Brønnøy kommune og E6 ved Vasselv i Grane kommune. Tosenveien er en viktig tverrforbindelse mellom kysten (fv. 17) og E6. Det er særlig to parseller Lande – Skogli og Håkaune – Nevernes kryss som har store utfordringer. ÅDT total 2019: 470. Andel lange kjøretøy: 18%.

#### **Utfordring:**

Parsellene har dårlig grunnforhold - noe som gjør at kantene er farlig for tyngre kjøretøy. I tillegg har strekningene enkelte svinger som må rettes ut. Hvis det er dårlig vær og ferjene innstilles, så er dette eneste transportåre ut av Brønnøy-regionen.

Tilfredsstillers Tosen tunnelen dagens og fremtidens krav til tunnelsikring?

### **Fv. 78 – fv. 17 – Herøy/Dønna. Vekst, kjøretid, sikkerhet og myke trafikanter.**

Strekningene (korridoren) er en tverrforbindelse mellom indre og ytre deler av Helgeland. Veien går gjennom den 10,7 km lange Tøventunnelen. Fra krysset ved E6 i den nordlige bydelen Halsøya i Mosjøen til den møter fv. 17 i Leirfjord kommune og videre via Alstahaug med ferje til Herøy og Dønna.

ÅDT total Tøventunnelen i 2019: 1.300. Andel lange kjøretøy: 21%.

ÅDT total inn til Leland i 2019: 2.050. Andel lange kjøretøy: 10%.

ÅDT total Helgelandsbrua i 2019: 2.560. Andel lange kjøretøy: 13%.

ÅDT total fv. 828 mellom Herøy og Dønna i 2019: 380. Andel lange kjøretøy 10%.

#### **Utfordring:**

Leland sentrum, sikkerhet, tid, vekst, ferje, smal vei og lite egent for tungtransport, reiseliv og myke trafikanter. Det mangler også gang- og sykkelvei fra nordsiden av Hjartåstunnelen til Skaland. Dette er en forutsetning for bedre transport og sikkerhet for gående og syklende.

For å illustrere dette nærmere henviser vi til en rapport av Transportutvikling (mars 2019) – «Vurdering av fremtidig vekst i havbrukstrafikken mellom Herøy/Dønna og Alstahaug». Den anslår at omsetningen i sjømatnæringen vil kunne seksdobles innen 2050 – til ca. 550 milliarder kroner. Mye av veksten vil i så fall skje innen havbruk. Rapporten anslår at havbruksproduksjonen totalt vil være på rundt 5 millioner tonn i 2050.

Herøy har en stor oppdrettsvirksomhet som er ventet å øke kraftig i årene som kommer. Dette vil legge ytterligere press på transportkorridoren. Dagens laksetransporter fra Herøy består nå årlig av 8.000 trailerturer (4.000 til Herøy og 4.000 fra Herøy). Fv. 828 er en næringsmessig viktig tverrforbindelse mellom Herøy og Dønna. Veistrekningen er smal og lite egnet for dagens tungtransport og for ferdsel av myke trafikanter, samt reiseliv.



### **Rv. 73. Sikkerhet, tollkontor, smal, bratt med variabel standard og bru.**

For Sør- og Midt-Helgeland er rv. 73 koblet sammen med E12 som er en viktig korridor for godstransport og persontransport. Korridoren E12 fortsetter over Bottenviken til Wasa og videre sørover til Helsinki. E12 inngår i EUs TEN-T comprehensive network.

Finland og Sverige har vist økende interesse for tilgang til isfrie havner. Opprusting av transportkorridoren vil kunne bidra til større utnyttelse av allerede etablerte ukentlige containerruter fra Mosjøen til Rotterdam, godstog og for logistikkterminalen.

Dagens næringstransporter langs korridoren består for det meste av mat- og forbruksvarer, tre- og byggevarer og innsatsvarer til næringslivet. For Alcoa Mosjøen og oljerelatert virksomhet i Sandnessjøen er korridoren av stor betydning. Økende oppdrettsvirksomhet på Helgeland medfører at en større andel av transporten av laks kommer til å gå via rv. 73.

Korridoren har betydning for den regionale reiselivsnæringen på begge sider av grensen (Helgelandskysten og Hemavan/Tärnaby). ÅDT total på strekningen i 2019: **860** fra Trofors til **250** ved grensen til Sverige. Andel lange kjøretøy: 16-20%.

#### **Utfordring:**

Veien er stedvis smal, bratt og med variabel standard. Rv. 73 mellom E6 Helgeland (i Grane kommune) og E12 i Sverige må oppgraderes til samme standard som E6 Helgeland med H3-standard med 90 km/t fartsgrense på norsk side. Fjellbekkmoen bro er i dårlig forfatning og tilfredsstillende ikke dagens krav. Det må også legges til rette for bedre åpningstid på tollkontoret for enklere eksport av laks og andre varer.

### **Fv. 17/fastlandsforbindelse Brønnøy – Vevelstad – Alstahaug. Bo- og arbeidsmarkedsregion, klima, reisetid, sikkerhet, næringstransporter, reiseliv og alternativ til E6.**

Helgelandrådet peker på behovet for at det gjennomføres en videreføring av KVV (Fylkestingssak 092/2015) mellom Brønnøysund, Vevelstad og Sandnessjøen fv. 17.

Behovet for å knytte våre kommuner/regioner tettere til hverandre vil ha avgjørende betydning for videreutvikling av regionen og nasjonal betydning i forhold til utvikling av strategiske næringer som reiseliv, olje- og gass samt fiskeri, oppdrett og andre næringer.

Fastlandsforbindelse mellom de tre kommunene er et omfattende prosjekt, og det er hensiktsmessig å starte med delprosjekt «broforbindelse mellom Vevelstadlandet og Hamnøya». Realisering av broprosjektet er å anse som en viktig del av det større fastlandsprosjektet.

#### **Utfordring:**

Ferjefri fv. 17 Brønnøysund – Vevelstad - Sandnessjøen er av avgjørende betydning for utvikling av næringsliv, bosetting, pendling og reiseliv i regionen. Fastlandsforbindelsen vil muliggjøre mer rasjonell og raskere transport også for Vega hvis en tenker en utvidelse av prosjektet. Dette er i hovedsak en fylkesvei hvor staten bør ta et større ansvar i forhold til investering og drift da den er av avgjørende nasjonal betydning for utviklingen av landet og næringslivet.



**Manglende fastlandsforbindelse Herøy/Dønna - Alstahaug. Bo- og arbeidsmarkedsregion, klima, reisetid, sikkerhet, næringstransporter og reiseliv.**

Helgelandrådet peker på behovet for at det gjennomføres en videreføring av KVVU (Fylkestingssak 092/2015) fastlandsforbindelse fra Herøy/Dønna til Alstahaug. «Fylkestinget ber om at det i forbindelse med rulleringen av regional transportplan blir vurdert mulige finansieringsopplegg for tunnelkonseptet, som statlig medfinansiering, bompenger og fergeavløsningsmidler».

Behovet for å knytte våre kommuner/regioner tettere sammen vil ha avgjørende betydning for videreutvikling av regionen og nasjonal betydning i forhold til utvikling av strategiske næringer som reiseliv, olje- og gass samt fiskeri, oppdrett og andre næringer. Dette er i hovedsak fylkesveier hvor staten bør ta et større ansvar i forhold til investering og drift da de er av avgjørende nasjonal betydning for utviklingen av landet og næringslivet.

**Utfordring:**

Veiene er ikke bygget for dagens transport og medfører store utfordringer i dag. De vil skape større utfordringer i fremtiden med økende transport.

Ferjefri fv. 17 og fastlandsforbindelse Herøy/Dønna – Alstahaug er av avgjørende betydning for utvikling av næringsliv, bosetting, pendling og reiseliv i regionen. Fastlandsforbindelse fra Herøy/Dønna vil også muliggjøre mer rasjonelle og raskere transport fra Lovund og Træna.







**Fv. 17 Kystriksveien. Økonomi til elferjer, vedlikehold, økende turisme, rasteplasser og toaletter.**

Fylkesvei 17, også kalt Kystriksveien, er en vei som går mellom Bodø og Steinkjer. Mer presist går fylkesvei 17 fra E6 ved Asp, ca. 7 km nord for Steinkjer, til rv. 80 ved Tverlandet, ca. 18 km øst fra Bodø. Med unntak av ferjestrekningene er veiens lengde mellom Asp og Løding 630,5 km, hvorav 173,9 km i Trøndelag og 456,6 km i Nordland.

Veien følger hovedsakelig kysten av Trøndelag og Nordland, er en viktig samferdselsåre og er kjent for sine mange turistattraksjoner. Noen av attraksjonene langs veien er fylkeskommunens betydelige kultursatsning - Skulpturlandskap Nordland - som har fått internasjonal oppmerksomhet. Strekingen har status som nasjonal turistveg (Nasjonal turistveg Helgelandskysten).

**Utfordring:**

NFK har ikke økonomi til utvikling og vedlikehold i forhold til behovet på strekingen. Det er mye nærings- og persontransport på strekingen samt økende turisme. Stort behov for utbedringer når det gjelder ferjer (elferjer), rasteplasser, toaletter og generelt vedlikehold på veien. Med økende turisme vil utfordringen med myke trafikanter øke fremover. Det bør vurderes om staten skal overta ansvaret for fv. 17.

**E6 Helgeland sør. Ferdigstillelse, delvis smal og svingete, delvis dårlig dekke, delvis dårlig bæreevne, telehiv, spor, ujevnheter og fartsgrense.**

E6 Helgeland har fått en betydelig oppgradering og er nesten ferdigstilt. E6 på Helgeland er en viktig del av transportkorridoren mellom Nord- og Sør-Norge samtidig som den er viktig for Helgeland. Korridoren er viktig for næringslivet, og tungtrafikkandelen på strekingen er høy - ca. 35%.

**Utfordring:**

E6 hvor opsjonsparsellene ikke er finansiert. Trøndelag grense – Majahaugen 4,1 km og Flyum – Kappfjelli 5,1 km. Prislappen på de to strekingene var i utgangspunktet 160 millioner kroner. ÅDT total på strekingene i 2019: 1.236. Andel lange kjøretøy: 35%.

I tillegg må de gamle parsellene med 80-sone mellom Mosjøen og Trøndelagsgrensen oppgraderes til 90-sone i NTP-perioden. Utfordringen på nevnte strekning er dårlig vegstandard som skaper problem i forhold til effektiv transport. Hovedproblemet er at E6 på disse strekingene er smal og svingete. I tillegg er også dekket dårlig på deler av strekingen og vegen har stedvis for dårlig bæreevne. Flere partier har telehiv, spor og ujevnheter.

Den dårlige vegstandarden gir kraftig redusert kjørehastighet, spesielt for næringstransporter, dårlig trafiksikkerhet og ulemper for naboer langs vegen. Med bakgrunn i dette er det et stort behov for utbedring og ombygging av disse strekingene på E6 Helgeland. Et annet viktig element er trafiksikkerheten. Spesielt for disse strekingene er det standardspranget som oppstår ved at ny E6 er bygget i H3-standard med 90 km/t fartsgrense, mens de gamle strekingene har en helt annen standard som ikke er tilpasset dagens behov og sikkerhet.

### **E6 Saltfjellet. utfordringer med spesielt godstransport pga. mye stengning av veien i forbindelse med snø og storm.**

E6 over Saltfjellet er en av de viktigste godstransportkorridorene mellom Nord – og Sør-Norge. For utenom jernbanen går en stor andel av import og eksport samt transport innad i fylket over Saltfjellet. ÅDT total på strekningene i 2019: 1.103. Andel lange kjøretøy: 35%.

#### **Utfordring:**

Vegen har spesielt de to siste årene vært mye stengt i perioder på vinterstid som følge av snøforhold og storm. Dette har skapt store utfordringer både for persontransport og godstransport. Det er behov for større fokus på oppetid på veien og tiltak i forkant for å unngå nedetid.

### **Pendlertog Trofors, Mosjøen og Mo i Rana, Helgelandspendelen. Bo- og arbeidsmarkedsregion, miljø, parkering og lading på terminalene.**

Helgelandspendelen vil gi et etterlengtet pendlertilbud mellom Mo i Rana, Mosjøen og Trofors. En Helgelandspendel kan sammenlignes med Saltenpendelen som har vist en fantastisk utvikling. Prosjektet er utredet og beskrevet i rapport «Forbedret togtilbud for pendling på Helgeland – 2016». Rapporten er laget av Rejlers Norge AS, på oppdrag fra Nordland fylkeskommune.

#### **Utfordring:**

For å knytte Helgeland bedre sammen i en bo- og arbeidsmarkedsregion er vi avhengig av effektive og miljøvennlige transportmuligheter. En Helgelandspendel vil være et godt bidrag for å knytte regionen bedre sammen, slik som Saltenpendelen har gjort i Salten. Med nye og tilpassede togstopp vil den også gi et tilbud til større deler av Helgeland. Det må også legges til rette for parkering og lading på terminalene.

### **Togtunnel mellom Elsfjord og Bjerka. Redusere transporttid, kostnader, vedlikehold, bo- og arbeidsmarkedsregion og sikkerhet.**

For Nordlandsbanen er det svært viktig å gjøre banen mer robust mot ras og flom for å hindre stopp i trafikken. Veldig mange av fyllingene på Nordlandsbanen er bygget med dårlige masser som er følsomme for vann. Mer intens nedbør gjør at de gamle stikkerennene ikke har tilstrekkelig kapasitet og må byttes ut med større stikkerenner.

En delstrekning som er spesielt utfordrende i forhold til fyllinger og steinsprang er strekningen Elsfjord - Bjerka. Fra 1.1.2011 til 31.12.2020 har det vært 15 rashendelser på strekningen Drevvatn - Bjerka. Her bør det utredes tunnel, jfr. rapporten «Elektrifisering og modernisering av Nordlandsbanen» fra 1994.



#### Positive effekter ved tog tunnel:

- Kjøretidsgevinsten er beregnet til ca. 7,5 minutter
- Forkorter banen med 6 km
- Nedleggelse av 16 tunneler og flere rasfarlige partier
- Vedlikeholdskostnadene vil bli betraktelig redusert
- Miljø- og sikkerhetsgevinster
- Utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregionen på Helgeland

#### Utfordring:

Strekningen Elsfjord – Bjerka er sterkt utsatt for steinsprang, ras og utglidning av fyllinger. Dette medfører ofte stopp eller brudd på linjen i perioder og bidrar ikke til å styrke togtransporten på Nordlandsbanen. I tillegg vil en tunnel på strekningen bidra til redusert transporttid, knytte regionene tettere sammen, forbedret sikkerhet og reduserte utslipp.

#### Elektrifisering/deelektrifisering av Nordlandsbanen. Redusere utslipp.

Nordlandsbanen er en av de gjenværende dieseldrevne togstrekningene i Norge. Nordlandsbanen er et særtilfelle sammenliknet med Europa der de fleste godstog kjører på strøm. Den unike kombinasjonen av lange avstander og lav befolkningstetthet gjør Nordlandsbanen til en av få baner i Europa der person- og godstrafikk fremdeles skjer med diesellokomotiver.

Nordlandsbanen er i en særstilling til å kunne prøve ut ny 0-utslippsteknologi med stort markedspotensial som vil kunne få betydelig påvirkning på globalt nivå. Mosjøen er den eneste lokasjonen på Helgeland som har mottak av LNG-gass og blant de største mottagerne av LNG-gass i landsdelen, dette pga. Alcoa Mosjøen. Dette kan utvides til mottak av hydrogen som produseres i Glomfjord. Stortinget har vurdert Nordlandsbanen som forsøksbane for hydrogentog. Disse togene har 40 mil rekkevidde, noe som betyr at Mosjøen



ligger godt til rette for mottaksanlegg siden byen allerede har infrastrukturen som vil være nødvendig. I tillegg planlegges det biogassanlegg i Sandnessjøen.

**Utfordring:**

Diesellokomotivene på Nordlandsbanen er gamle og forurensende. Det er behov for å ta i bruk ny teknologi på strekningen. Vi har ikke tatt stilling til valg av konsept med enten batteri, hydrogen, naturgass, biodiesel eller konvensjonell elektrifisering, eller en kombinasjon av disse. Det som er viktigst er at det blir tatt en beslutning om fremdriftsenergi for Nordlandsbanen.

**Flere kryssingsspor på Nordlandsbanen. Redusere kjøretid og større fleksibilitet.**

Sukkertoppen kryssingsspor på Saltfjellet er et av de viktigste tiltakene for å få økt kapasitet for lange godstog. Nye kryssingsspor på Støver, Valnesfjord og Setså vil være gunstig for Saltenpendelen, men også for resten av trafikken på Nordlandsbanen. Flere kryssingsspor vil også medføre at det er mulig å kjøre regiontog Bodø - Mosjøen tidligere fra Bodø om morgenen - noe som er en fordel for trafikken til hele Helgeland.

**Utfordring:**

Det er behov for flere kryssingsspor på Nordlandsbanen for å redusere kjøretiden og få en mer fleksibel trafikkavvikling.

**Nord-Norgebanen. Samfunnssikkerhet, beredskap, klima, miljø og Nordlandsbanen.**

Nord-Norgebanen vil binde landet sammen på en mer helhetlig måte i forhold til person- og godstransport.

**Utfordring:**

Nord-Norgebanen må ses i sammenheng med Nordlandsbanen og Ofotbanen. Nordlandsbanen har behov for større vedlikehold og tiltak for å gjøre banen mer robust mot ras og flom (klimaendringer/ekstremvær) samt et stort etterslep i fornyelse av tekniske anlegg. Hvis Nord-Norgebanen skal bygges må også jernbaneinfrastrukturen videre sørover i Norge ses i sammenheng med dette.

**Parkering og lademuligheter ved trafikknutepunkter. Mobilitet og det grønne skiftet.**

**Utfordring:**

Det er behov for lademuligheter for elbiler ved trafikknutepunkter for å legge til rette for økt grønn mobilitet. Vi tenker da spesielt på trafikknutepunkter som hurtigbåtkaier, ferjeleier, jernbanestasjoner og flyplasser.

**Farledsutbedring av Brønnøyleden. Værutsatt, tid, kostnader, sikrere og konkurransevne.**

Oppmerking og åpning av Brønnøyleden er et godt prosjekt både med hensyn til investeringskostnader og samfunnsøkonomi. Ref. Kystverkets svar på oppdrag 1 i NTP 2022 - 2033 datert 1. oktober 2019.



Oppmerking og åpning av Brønnøyleden er først og fremst av stor betydning for:

- Cruisetraffikk til Brønnøysund
- Godstrafikk til/fra Mosjøen
- Service og sikkerhet for skipstrafikken
- Kort og sikker vei til nødhavn og strandsettingsplasser
- Miljøvern, miljøhensyn og økonomiske besparelser
- En positiv fiskeriutvikling

**Utfordring:**

Dagens farleder er værutsatte og medfører lang transporttid og høye kostnader. Det er behov for raskere, sikrere og mer kostnadseffektive sjøtransporter i regionen. Oppmerking og åpning av Brønnøyleden vil styrke sjøtransportens sikkerhet og konkurransevne for regionen.

**Stamnetthavnstatus for Helgeland Havn IKS. Strategisk og økonomisk betydning.**

Fylkestinget i Nordland har tidligere gjort vedtak om at Mosjøen Havn KF bør være stamnetthavn. Videre har Kystverket i Nordland uttrykt det samme.

01.02.2018 gikk Mosjøen Havn KF inn i Helgeland Havn IKS sammen med Leirfjord kommune, Alstahaug havnevesen KF og Dønna kommune. Denne sammenslutningen bør styrke argumentene for stamnetthavn for Helgeland Havn IKS.

**Utfordring:**

Helgeland Havn IKS må få status som stamnetthavn for å få det nødvendige nasjonale og internasjonale fokuset på den strategiske betydningen den har for næringslivet.

**Flytting av ferjeleie i Mosjøen. Sikkerhet, grønn logistikk og myke trafikanter.**

**Utfordring:**

Fv. 7272 deler Mosjøen indre havn i to. Dette skaper store problemer i forbindelse med utvikling av et grønt logistikkutepunkt for vei, båt og bane i Mosjøen. Videre skaper det sikkerhetsproblemer med kryssende transport og myke trafikanter som oppholder seg på havneområdet i forbindelse med fergetrafikken. Det er derfor viktig å få flyttet dagens ferjeleie.

**Tilrettelegging for elfly. Klima, kostnader og pilotområde.**

Kortbanenettet er distriktenes «busselskap». Kortbanenettet er en avgjørende faktor for et desentralisert næringsliv og bosetting, og en forutsetning for regionssykehusordningen i Norge.

Innen 2030 må store deler av flyparken som betjener nettet byttes ut. Da vil det ikke være et alternativ for Widerøe å kjøpe konvensjonelle fossile fly. «Vi har fem–sju år på oss for å løse elektrifisering av kortbanenettet i Norge». «Greier vi det ikke, står kortbanenettet, slik vi kjenner det, i fare. Widerøe må bytte ut mesteparten av dagens flåte innen 2030. Er ikke elflyene klare, kan det få store konsekvenser for tilbudet i distriktene.»

Kortbanenettet i nord og vest er ideelt for testing av elektrifisering av kortbanenettet.



Avinor må lage et program med tanke på infrastrukturen, og Luftfartstilsynet har inngått et europeisk samarbeid for å få på plass nødvendige standarder og regelverk. Vi støtter Nordland fylkeskommunes initiativ for at Nordland skal bli testregion for utrulling av elfly, og ønsker at Avinor tilrettelegger infrastruktur for elfly på kortbanenettet i Nordland.

#### **Utfordring:**

Signalene per dags dato synliggjør at elfly og hybridfly vil kunne redusere kostnadene vesentlig på de distansene som vi har på dagens kortbanenett. Kortbanenettet mellom Bodø og Trondheim lufthavn er godt egnet og må vurderes som pilotområde for elfly. Dette vil i tillegg til reduserte kostnader bidra til reduserte klimautslipp.

#### **Person- og godstransport fra/til Træna/Lovund. Transporttid, kostnader, reduserte investeringer, klima og ulykker.**

Person- og godstransport fra/til Lovund/Træna er meget tidskrevende og kostbart. Tungtransport fra Træna/Lovund med fisk er spesielt utfordrende pga. veien over Bustneslia på fv. 810. Veien har ofte redusert fremkommelighet pga. trafikkulykker, glatt føre og snø problemer.

**Utfordring:** Fv. 810 over Bustneslia har store utfordringer på vinterstid med mange ulykker og lastebiler som står fast. I påvente av investeringsmidler til å ruste opp veistrekningen kan en ved å sette inn ekstra ferge, rute en større del av tungtransporten fra Træna og Lovund inn til Levang. Denne løsningen kan redusere problemene noe og vil gi en kortere total transporttid enn dagens alternativ hvis transport går langs vei.

I forbindelse med at FOT-rutene overtas av Nordland fylkeskommune i 2021 bør behovet for helikoptertransport mellom Træna/Lovund og Helgeland/Bodø utredes på nytt.

#### **Sykkelturisme. Sommerruter og mulighet for å komme seg fra indre til ytre strøk i regionen.**

Det er en nasjonal og internasjonal trend med sykkelturisme. Helgeland ligger godt til rette for økende sykkelturisme, med noen justeringer.

#### **Utfordring:**

Det er behov for tilrettelagte ferje- og hurtigbåtruter for sykkelturisme i regionen. Det må legges til rette slik at man kan sykle fra indre til ytre strøk av Helgeland. Det bør derfor vurderes om man bedre kan legge til rette for transport som er tilrettelagt for sykkelturisme i sommerperioden med ferje fra Mosjøen til Hundåla med videre transport fra Husvika til Vevelstad og Tjøtta.

#### **Tilrettelegging for gående og syklende. Grønn mobilitet, folkehelse og sikkerhet.**

Å legge til rette for gående og syklende har stor betydning for folkehelse, sikkerhet og grønn mobilitet.

#### **Utfordring:**

Regionen har mange utfordringer med tilrettelegging for grønn mobilitet. Vi vil spesielt nevne manglende gang- og sykkelveier i tettbygde og bynære områder. Dette er spesielt viktig for å legge til rette for tur, mosjon og trygg skolevei for barn.

## Avslutning

Helgelandrådet ved komité for samferdsel håper dette innspillet svarer til de forventninger som fylkeskommunen har for det videre arbeidet med RTP 2022-2033.

Vi ser frem til videre samarbeid og til avtalt møte 17. mars hvor de skriftlige innspillene skal gjennomgås.

Med vennlig hilsen

Helgelandrådet

Ivan Haugland (sign.)  
Leder komité for samferdsel

Snorre Lund (sign.)  
Saksbehandler – komité for samferdsel

Vedlegg:

- RTP 2022-2033 - Innspill hovedutfordringer – Alstahaug kommune
- RTP 2022-2033 - Innspill hovedutfordringer – Bindal kommune
- RTP 2022-2033 - Innspill hovedutfordringer – Brønnøy kommune
- RTP 2022-2033 - Innspill hovedutfordringer – Dønna kommune
- RTP 2022-2033 - Innspill hovedutfordringer – Herøy kommune
- RTP 2022-2033 - Innspill hovedutfordringer – Sømna kommune
- RTP 2022-2033 - Innspill hovedutfordringer – Træna kommune
- RTP 2022-2033 - Innspill hovedutfordringer – Vevelstad kommune
- RTP 2022-2033 - Innspill hovedutfordringer – Alstahaug næringsforening
- RTP 2022-2033 - Innspill hovedutfordringer – Herøy næringsforening
- RTP 2022-2033 - Innspill hovedutfordringer – Vefsn næringsforening

Helgeland Interkommunalt Politisk Råd  
Postboks 405  
Torolv Kveldulvsens gt. 5/7  
8801 SANDNESSJØEN

## **Innspill til RTP 2022 – 2033 fra samferdselsutvalget i Alstahaug kommune**

### **Hovedutfordringer i Alstahaug kommune RTP 2022-2033.**

Alstahaug kommune har ansvaret for gode levekår, god folkehelse og en bærekraftig areal- og næringsutvikling. Transportsystemet er ett av flere viktige områder som må forvaltes i samarbeid med Nordland fylke.

Effektiv og sikker transport er en forutsetning for en bærekraftig regional utvikling. Samtidig gir transport utfordringer i form av globale klimagassutslipp, lokal luftforurensning, ulykker og støy. Styrkene og svakhetene med transportsystemet, og bruken av det, må ses i sammenheng for å skape en robust, effektivt og bærekraftig mobilitet.

En forutsetning for en bærekraftig mobilitet er mindre bruk av fossilt brennstoff.

Utfordringen er å skape god effektivitet og tilgjengelighet, samtidig som bruken av privatbil reduseres. Da må kollektivtrafikken og det å gå og sykle bli mer attraktivt gjennom et bedre tilbud og mer effektive forbindelser. Å gå og sykle er tilgjengelig for alle befolkningsgrupper, og har en positiv effekt for folkehelsen. Å skape et mer effektivt, sikkert og bærekraftig transportsystem er ikke noe fylkeskommunen kan klare alene. Mange aktører - både offentlige og private - må samarbeide for å nå målene.

Hovedutfordringene for utvikling av transportsystemet i Alstahaug kommune kan knyttes til flere perspektiver:

- Alstahaug er regionsenter og knutepunkt for Ytre Helgeland. Dette må hensyntas i utviklingen av samferdsel i regionen. Lokalisering av nytt hovedsykehus spiller også en sentral rolle her.
- Videre er det viktig å knytte regionsentrene tettere sammen og styrke aksene sør og nord, FV 17.
- For øvrig er følgende punkter av viktighet (ikke i rangert rekkefølge);
  - Det Grønne skiftet/Et mer effektivt, miljøvennlig og sikkert transportsystem
  - Reduserte negative virkninger fra transport
  - Tilstrekkelig med midler til å utvikle transportsystemet
  - Utbygging av fibernett og trådløst bredbånd
  - Sikre gode flyforbindelser med lavest mulig CO2 avtrykk
  - Teste ut autonome samferdselsløsninger i de mindre bysentra
  - Øke tilgjengeligheten til de ulike samferdselsløsninger gjennom satsning på intelligente informasjonstavler.

Effektiv og god mobilitet er nødvendig for å sikre utvikling av næringslivet, arbeidsplasser og bosetting i Alstahaug kommune. Gjennom utbygging og vedlikehold av Fv 76 og Fv 17, må det legges til rette for effektiv og trygg transport mellom byene i fylket og mot naboregioner. En utvikling av fylkesveinettet mellom byer og tettsteder vil styrke lokalsamfunnene.



I byområdet kan god mobilitet for alle skapes gjennom et godt kollektivtilbud og god tilrettelegging for gående og syklister. Med bruk av ny teknologi, bevisst arealplanlegging og utvikling av kollektivtilbud og knutepunkter, kan reisende med alternativ transport til bilen i tiden fremover bli mer sømløse og effektive. Det må legges til rette for effektiv, sikker og brukervennlig transport. Næringslivets behov er spesielt viktig i denne sammenheng. God og miljøvennlig mobilitet gjør byer og tettsteder mer attraktive både som bosted, besøkssted og lokaliseringssted for næringsliv og arbeidsplasser. God kommunikasjon mellom byer og tettsteder, mot omkringliggende kommuner og nabofylker er viktig for regionforstørring og vekst. Det må utvikles et helhetlig transportsystem for gods og personer som binder sammen regionen og omverden på tvers av transportløsningene på vei, sjø og luft. Å øke andelen som reiser kollektivt, går og sykler vil frigjøre veikapasitet for næringstrafikken og de som er avhengig av bil i forbindelse med arbeid eller andre gjøremål.

#### Flere skal gå, sykle og reise kollektivt

Fremkommelighet for kollektivtrafikken er det viktigste tiltaket for å øke konkurransekraften vis a vis bil. I dag står bussene de fleste steder i de samme køene som bilene, her blir det viktig å få god trafikkflyt inn og ut av byene og tettstedene. Videre er andelen som sykler og går altfor lav. Dette er uheldig fordi aktiv transport er helsefremmende, miljøvennlig og sosialt utjevnende. Utfordringen er å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt, sykle og gå sammenlignet med det å kjøre privatbil.

I Nasjonal transportplan er det forutsatt at reduksjonen i klimagassutslipp skal skje gjennom teknologi- og drivstofftiltak og redusert persontransport med bil i byområdene. I tillegg vil en byutvikling som hindrer arealspredning, og som legger til rette for fortetting og lokalisering i bysentraene, være et bidrag til å redusere biltrafikk og klimautslipp. Endringer i klima medfører mer nedbør og økt behov for drift, vedlikehold og utbedringer av veinettet og annen infrastruktur. Det er behov for investeringer i eksisterende anlegg og strengere krav til ny infrastruktur for å sikre at ikke transportsystemet bryter sammen under ekstremvær. Klima vil kunne stille enda sterkere krav til areallokasjon, soliditet og beredskap.

Ny teknologi og energiformer som elektrisitet og biogass gir nye muligheter for et mer bærekraftig transportsystem. Både privatbiler og busser utvikles med elektriske motorer og automatiske systemer. Det gir nye muligheter for å betjene bysentrene på en bærekraftig måte med kollektivtrafikk, og vil gi mindre miljøutslipp fra private kjøretøy. Det er behov for å teste ut ny teknologi og se dette i sammenheng med "smartby-konsepter", slik at autonome kjøretøy og MaaS (Mobility as a service) kan bli en del av transportsystemet i Alstahaug. Ferjesamband må også ses på i forbindelse med autonomitet, her er flere samband som kan testes ut.

Ny teknologi utfordrer også dagens tradisjonelle tenkemåte for erstatning for ferjer, flytebruer blir viktig for å korte ned reisetiden og åpner muligheten til å få faste forbindelser til en langt lavere pris.

Nye former for sykler gir muligheter for lengre reiser og høyere fart, men er også en utfordring med tanke på syklister med lavere hastighet og ferdigheter, samt de gående. For å unngå økte konflikter mellom gående og syklister, er det fremover behov for i større grad å skille de to trafikantgruppene.

Ny teknologi utvider også begrepet «gående» og gjør det enklere for folk med ulike funksjonsnedsettelse å ta del i arbeidsliv, byliv og friluftsliv. Trafikksikkerhet Nullvisjonen for hardt skadde og drepte må ligge til grunn.

Det er behov for å utbedre en del strekninger på fylkesveinettet for å ivareta både trafikksikkerhet og klima/klimatilpasning. Trafikksikkerheten for myke trafikanter er spesielt viktig å ivareta når det skal tilrettelegges for økt andel syklister og gående.

Det er kamp om arealer, særlig i byene. Arealutviklingen er en av de viktigste faktorene som vil påvirke fremtidens transportbehov og transportløsninger. Befolkningsvekst, utbyggingspress og byspredning påvirker transportbehovet og muligheten for å kunne tilby en mer biluavhengig mobilitet. Et sterkere hensyn til jordvern har blitt en styrende faktor for arealutviklingen. Det er stort behov for å samordne areal- og transportplanleggingen for å ivareta alle viktige samfunnshensyn.

Kommunale midler strekker ikke til for å møte morgendagens behov for effektiv, miljøvennlig og sikker transport. De fleste større investeringer lar seg muligens ikke løse uten innføring av bompenger.

Med vennlig hilsen

David Naustvoll Jakobsen  
Formannskapssekretær

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke signatur.*

Kopi til:  
Stig Sørra

Vedlegg:



---

Helgelandsrådet

8800 SANDNESSJØEN

**Vår ref:**  
2015/2394-20

**Arkivkode**  
N10

**Saksbehandler**  
Astri Helen Busch

**Dato**  
05.02.2021

## **RTP 2022-2033 Innspill om hovedutfordringer på transportområdet - Bindal kommune**

Brev fra Helgelandsrådet med invitasjon til å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet ble referert i formannskapets møte 04.02.2021, hvor det ble fattet følgende enstemmige vedtak:

«Ordføreren gis fullmakt til å sende innspill til RTP 2022-2033.»

-----

### **Innspill til RTP 2022-2033 om hovedutfordringer på transportområdet.**

Nordland Fylkeskommune har sendt ut invitasjon til å komme med innspill på hovedutfordringer innen transportområdet RTP 2022-2033.

Kommunene oppfordres til å gi felles innspill innen sin region gjennom sitt interkommunale politisk råd. Samferdselskomiteen i Helgelandsrådet ønsker i den forbindelse å samordne og gi en felles uttalelse på vegne av medlemskommunene.

Innspill fra Bindal kommune på hva vi ser på som regionale utfordringer nå og i framtiden:

- **Viktigste transportbehovene i dag og i framtiden:**

Gode veier, jernbane, båt og fly. Offentlig kommunikasjon.

- **Største utfordringene i dag og i framtiden:**

Veistandarden er en utfordring med manglende veivedlikehold, rassikring og mulighet for gående og syklende utenfor trafikkert vei. Parkeringsmuligheter/stoppemuligheter langs fylkesvei. Brøyting av eksisterende rasteplasser langs fylkesveier.

Oppgradering av veier utenfor tunneller for gående og syklende langs fv. 17.

Utbedring av eksisterende tunneller som tilfredsstillende dagens behov med stadig større vogntog.

- **Viktigste utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene i fremtiden:**

Turismen vil bare øke og behovene for større kapasitet på vei, ferjer og kollektivtrafikken er og blir en utfordring.

Stor utvikling innen havbruk gir større trafikk av trailere som frakter fisken ut til markedet.

Ladestasjoner viktig.

Dimensjonere veger etter framtidens behov, jfr. modulvogntog.

Bergverk gir utfordringer på vei og innen sjøtransport.

Elementproduksjon gir utfordring for transport av store element.

Med hilsen

Britt Helstad  
ordfører

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.*

Ekstern kopi til:  
Ivan Haugland

## Hovedutfordringer i Brønnøy kommune RTP 2022-2033.

Brønnøy kommune har ansvaret for gode levekår, god folkehelse og en bærekraftig areal- og næringsutvikling. Transportsystemet er ett av flere viktige områder som må forvaltes i samarbeid med Nordland fylke.

Effektiv og sikker transport er en forutsetning for en bærekraftig regional utvikling. Samtidig gir transport utfordringer i form av globale klimagassutslipp, lokal luftforurensning, ulykker og støy. Styrkene og svakhetene med transportsystemet, og bruken av det, må ses i sammenheng for å skape en robust, effektivt og bærekraftig mobilitet.

En forutsetning for en bærekraftig mobilitet er mindre bruk av fossilt brennstoff. Utfordringen er å skape god effektivitet og tilgjengelighet, samtidig som bruken av privatbil reduseres. Da må kollektivtrafikken og det å gå og sykle bli mer attraktivt gjennom et bedre tilbud og mer effektive forbindelser. Å gå og sykle er tilgjengelig for alle befolkningsgrupper, og har en positiv effekt for folkehelsen. Å skape et mer effektivt, sikkert og bærekraftig transportsystem er ikke noe fylkeskommunen kan klare alene. Mange aktører - både offentlige og private - må samarbeide for å nå målene.

Hovedutfordringene for utvikling av transportsystemet i Brønnøy kommune kan knyttes til flere perspektiver:

- Det Grønne skiftet/Et mer effektivt, miljøvennlig og sikkert transportsystem
- Reduserte negative virkninger fra transport
- Tilstrekkelig med midler til å utvikle transportsystemet
- Bedre tilgang til E6-FV76
- Utbygging av fibernett og trådløst bredbånd
- Knytte regionsentrene tettere sammen/Styrke aksene sør og nord FV 17
- Sikre gode flyforbindelser med lavest mulig CO2 avtrykk
- Teste ut autonome samferdselsløsninger i de mindre bysentra
- Øke tilgjengeligheten til de ulike samferdselsløsninger gjennom satsning på intelligente informasjonstavler.

Effektiv og god mobilitet er nødvendig for å sikre utvikling av næringslivet, arbeidsplasser og bosetting i Brønnøy kommune. Gjennom utbygging og vedlikehold av Fv 76 og Fv 17, må det legges til rette for effektiv og trygg transport mellom byene i fylket og mot naboregioner. En utvikling av fylkesveinettet mellom byer og tettsteder vil styrke lokalsamfunnene.

I byområdet kan god mobilitet for alle skapes gjennom et godt kollektivtilbud og god tilrettelegging for gående og syklist. Med bruk av ny teknologi, bevisst arealplanlegging og utvikling av kollektivtilbud og knutepunkter, kan reisende med alternativ transport til bilen i tiden fremover bli mer sømløse og effektive. Det må legges til rette for effektiv, sikker og brukervennlig transport. Næringslivets behov er spesielt viktig i denne sammenheng. God og miljøvennlig mobilitet gjør byer og tettsteder mer attraktive både som bosted, besøks sted og lokaliseringssted for næringsliv og arbeidsplasser. God kommunikasjon mellom byer og tettsteder, mot omkringliggende kommuner og nabofylker er viktig for regionforstørring og vekst. Det må utvikles et helhetlig transportsystem for gods og personer som binder sammen regionen og omverden på tvers av transportløsningene på vei, sjø og luft.

Å øke andelen som reiser kollektivt, går og sykler vil frigjøre veikapasitet for næringstrafikken og de som er avhengig av bil i forbindelse med arbeid eller andre gjøremål.

Flere skal gå, sykle og reise kollektivt

Fremkommelighet for kollektivtrafikken er det viktigste tiltaket for å øke konkurransekraften vis a vis bil. I dag står bussene de fleste steder i de samme køene som bilene, her blir det viktig å få god trafikkflyt inn og ut av byene og tettstedene. Videre er andelen som sykler og går altfor lav. Dette er uheldig fordi aktiv transport er helsefremmende, miljøvennlig og sosialt utjevne. Utfordringen er å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt, sykle og gå sammenlignet med det å kjøre privatbil.

I Nasjonal transportplan er det forutsatt at reduksjonen i klimagassutslipp skal skje gjennom teknologi- og drivstofftiltak og redusert persontransport med bil i byområdene. I tillegg vil en byutvikling som hindrer arealspredning, og som legger til rette for fortetting og lokalisering i bysentraene, være et bidrag til å redusere biltrafikk og klimautslipp. Endringer i klima medfører mer nedbør og økt behov for drift, vedlikehold og utbedringer av veinettet og annen infrastruktur. Det er behov for investeringer i eksisterende anlegg og strengere krav til ny infrastruktur for å sikre at ikke transportsystemet bryter sammen under ekstremvær. Klima vil kunne stille endra sterkere krav til areallokasjon, soliditet og beredskap.

Ny teknologi og energiformer som elektrisitet og biogass gir nye muligheter for et mer bærekraftig transportsystem. Både privatbiler og busser utvikles med elektriske motorer og automatiske systemer. Det gir nye muligheter for å betjene bysentrene på en bærekraftig måte med kollektivtrafikk, og vil gi mindre miljøutslipp fra private kjøretøy. Det er behov for å teste ut ny teknologi og se dette i sammenheng med "smartby-konsepter", slik at autonome kjøretøy og MaaS (Mobility as a service) kan bli en del av transportsystemet i Brønnøy. Ferjesamband må også ses på i forbindelse med autonomitet, her er flere samband som kan testes ut.

Ny teknologi utfordrer også dagens tradisjonelle tenkemåte for erstatning for ferjer, flytebruer blir viktig for å korte ned reisetiden og åpner muligheten til å få faste forbindelser til en langt lavere pris.

Nye former for sykler gir muligheter for lengre reiser og høyere fart, men er også en utfordring med tanke på syklisters med lavere hastighet og ferdigheter, samt de gående. For å unngå økte konflikter mellom gående og syklisters, er det fremover behov for i større grad å skille de to trafikantgruppene.

Ny teknologi utvider også begrepet «gående» og gjør det enklere for folk med ulike funksjonsnedsettelse å ta del i arbeidsliv, byliv og friluftsliv. Trafikksikkerhet Nullvisjonen for hardt skadde og drepte må ligge til grunn.

Det er behov for å utbedre en del strekninger på fylkesveinettet for å ivareta både trafikksikkerhet og klima/klimatilpasning. Trafikksikkerheten for myke trafikanter er spesielt viktig å ivareta når det skal tilrettelegges for økt andel syklisters og gående.

Det er kamp om arealer, særlig i byene. Arealutviklingen er en av de viktigste faktorene som vil påvirke fremtidens transportbehov og transportløsninger. Befolkningsvekst, utbyggingspress og byspredning påvirker transportbehovet og muligheten for å kunne tilby en mer biluavhengig mobilitet. Et sterkere hensyn til jordvern har blitt en styrende faktor for arealutviklingen. Det er stort behov for å samordne areal- og transportplanleggingen for å ivareta alle viktige samfunnshensyn.

bompenger. Kommunale midler strekker ikke til for å møte morgendagens behov for effektiv, miljøvennlig og sikker transport. De fleste større investeringer lar seg muligens ikke løse uten innføring av

# Saksprotokoll

---

**Utvalg:** Formannskap  
**Møtedato:** 19.01.2021  
**Sak:** 7/21

---

**Resultat:** Annet forslag vedtatt

**Arkivsak:** 21/32

**Tittel:** **SAKSPROTOKOLL - REGIONAL TRANSPORTPLAN 2022 – 2033 - UTFORDRINGSINNSPILL**

**Behandling:**

H/SV/SP v/Trine Sivertsen Hjortdahl fremmet følgende forslag til vedtak:

*Dønna kommunes innspill til utfordringer innen transportplan tidlig fase med RTP arbeidet, oppsummert i punkter.*

1. Kryssing av Alstenfjorden
2. Internkommunikasjon Dønna-Vandve og Dønna-Løkta
3. Utbedring av Bjørn ferjeleie (Fv. 809), jamfør handlingsplanen, RTP 22-29
4. Utbedre standard på Fv. 828 og Fv. 809
5. Korrespondanse ferje med fly, tog, hurtigrute, NEX og buss.

Rødt v/Leonid Rødsten fremmet følgende forslag til vedtak:

*Dønna kommunes innspill til utfordringer inne transportplan tidlig fase med RTP:*

1. Utbedring av fv 828
2. Utbedring av Bjørn ferjeleie
3. Kryssing av Alstenfjorden
4. Internkommunikasjon Dønna-Vandve og Dønna-Løkta
5. Korrespondanse ferje med fly, tog, hurtigrute, NEX og buss

Forslagene ble satt opp mot hverandre. Forslaget fra H/SV/SP v/Trine Sivertsen Hjortdahl ble vedtatt med 4 stemmer (H/SV/SP). Forslaget fra Rødt v/Leonid Rødsten fikk 3 stemmer (Rødt og AP).

**Vedtak:**

Dønna kommunes innspill til utfordringer innen transportplan tidlig fase med RTP arbeidet, oppsummert i punkter.

1. Kryssing av Alstenfjorden
2. Internkommunikasjon Dønna-Vandve og Dønna-Løkta
3. Utbedring av Bjørn ferjeleie (Fv. 809), jamfør handlingsplanen, RTP 22-29
4. Utbedre standard på Fv. 828 og Fv. 809
5. Korrespondanse ferje med fly, tog, hurtigrute, NEX og buss.



Nordland fylkeskommune  
Fylkeshuset

8048 BODØ

Vår ref.  
20/1000-8/ELA

Arkivkode  
N00

Deres ref

Dato.  
22.02.2021

### **Melding om politisk vedtak - RTP 2022-2033 Høringsuttalelse om hovedutfordringer på transportområdet fra Herøy kommune.**

Herøy formannskap har i møte 22.02.2021 drøftet hovedutfordringer på transportområdet i forhold til RTP 2022-2033 og kommer med følgende uttalelse:

#### **1. Viktigste transportbehov i dag og i framtiden**

Næringsveier

Pendlerruter

Turistveier

Herøy og Dønna er sammen et av de største øysamfunnene i landet uten fastlandsforbindelse. I Herøy er et av de største lakseslakteriene i Nord-Norge lokalisert. Næringen har vokst med ca. 6 % pr. år de siste 10 årene.

Det er svært viktig å følge opp hovedstrategien «Fra kyst til marked» der hovedmålet er å tilrettelegge for en sterkt voksende sjømatnæring som er blitt fylkets hovednæring. For å unngå at næringslivet blir skadelidende bør Nordland Fylke søke omklassifisering av alle FV-samband (veger og ferger) som har store næringstransporter til RV-samband for å søke raskere realisering av hovedutfordringer i RTP. I det minste må fylket søke en stor andel statlig medfinansiering.

#### Innspill fra Husvær og Brasøy grendeutvalg:

Transportbehov i dag: Ferge og båtruter må tilpasses pendlere, skolebarn, hjemmesykepleie og vareleveranse. I tillegg er ikke båt og fergeruter tilpasset kulturarrangement, legetimer, tannlege frisør osv. Manglende korrespondanse inn til fastlandet og buss, fly og tog. Brannberedskap er et kritisk punkt  
Framtidig: Broløsning fra Brasøy til Tenna. Dette aktualiseres ytterligere, og er en forlengelse av fastlandsforbindelse mellom Herøy/Dønna og Alstahaug.

#### **2. Største utfordringer i dag og i framtiden**

**Kort sikt:** Regularitet og sikkerhet på de transport ruter / korridorer vi har i dag. Det må legges opp til fergeavganger som korresponderer med flyruter fra Sandessjøen/Stokka lufthavn som er av stor betydning for næringsaktører, timer til sykehus og spesialisthelsetjeneste og dagsmøter i Bodø og Trondheim. I dag er det en utfordring at det må regnes med en overnatting pga dårlig koordinering av ruter.

---

Brev, sakskorrespondanse og e-post til Herøy kommune bes ikke adressert til avdeling eller enkeltperson.

**Postadresse**  
Silvalveien 1  
8850 Herøy

**Besøksadresse**  
Silvalveien 1  
8850 Herøy

**Telefon**  
75 06 80 00

**E-postadresse**  
post@heroy-no.kommune.no  
**Hjemmeside**  
www.heroy-no.kommune.no

**Bankkontonr.**  
4533.06.01462  
**Organisasjonsnr.**  
872 417 982



### **Lengre sikt: Fastlandsforbindelse**

Dagens fergeløsning har allerede kapasitetsproblemer. Det vil i løpet av få år være behov for å sette inn mer fergekapasitet og på lengre sikt vil øningen på 500-900% (2060) gjøre det svært vanskelig og forholdsmessig kostbart å betjene transportbehovet med ferger. En fastlandsforbindelse vil presse seg fram.

For liten åpningstid skaper for store utfordringer for rasjonell produksjon i næringslivet og framtvinger store logistikkutgifter. Dette setter utviklingen i næringslivet i fare og kan dermed være en trussel for mange arbeidsplasser.

Liten åpningstid skaper også vanskeligheter for å innbyggerne å utnytte tjenestebehovet i regionsenteret. Dette skaper utfordringer for bolyst i øykommunene.

Innspill fra Brasøy og Husvær grendeutvalg: Utfordringer i framtiden vil være at uten en broløsning over til Herøy/Tenna, vil øysamfunnene bli fraflyttet.

### **3. Viktigste utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene i framtiden**

Økt satsing og investeringer i havbruksnæringen.

Reiselivsnæringene vil øke

Ny sykehusstruktur og infrastruktur rundt dette

De viktigste utviklingstrekkene er beskrevet i punkt 1 ang økning. Utviklingen i havbruksnæringen som beskrevet i Transportutviklings AS 's rapport «Vurdering av framtidig vekst i havbrukstrafikk mellom Herøy/Dønna og Alstahaug» fra 2019 dokumenterer den utviklingen som vil være avgjørende for disse kommunene.

Med hilsen

Elbjørg Larsen  
Ordfører

*Dokumentet er elektronisk godkjent.*

Vedlegg:

Uttalelse fra Herøy Næringsforening og MOWI ASA

Arkiv:

Arkivsaksnr: 2021/76-2

Saksbehandler: John Arne Andersen

**Saksfremlegg**

Utv.saksnr.	Utvalg	Møtedato
	Råd for personer med funksjonsnedsettelse	
	Sømna Eldreråd	
	Sømna formannskap	
	Sømna kommunestyre	

**Innspill til rullering av Regional transportplan Nordland**

## Vedlegg

- 1 Brev fra Helgelandrådet - samferdselskomiteen vedr. innspill til RTP

**Kommunedirektørens innstilling**

Sømna kommune gir følgende innspill på hovedutfordringer på transportområdet i oppstarten av planprosessen med rullering av Regional transportplan Nordland 2022 – 2033:

**Hovedutfordringer**

- Vegnettet inn og ut fra kysten til stamveinettet (E6) er utfordrende
- Sømløse kommunikasjoner og samband på langs etter veinettet på Helgeland – tilknytning til Fv17
- Åpningstidene på fergesambandene
- Regionsentra seg imellom har dårlige kommunikasjoner – veinett og ferger
- Samhandling mellom fylkene for utbedring av veinettet inn og ut av deler av Nordland (Trøndelag)
- Sikkerhet for myke trafikanter

**Prioriteringer i kommende RTP:**

- A Bygging av gang- og sykkelveier i tettsteder og bygder, som har stor trafikk og er vertskommune for Fv17, må tas inn i RTP. Kommunen må kunne være delfinansiør på slike tiltak.
- B Det må fra Nordland fylke etableres kontakt med Trøndelag fylkeskommune for pådrivelse, samordning og prioritering av utbygging av veinettet ut og inn fra Nordland sør for Bindal.



C Øvrige innspill:

- Fv 17 Brønnøysund – Sandnessjøen – ny fast forbindelse (over Velfjorden). Utrekes å sette inn direkteferge på forbindelsen Horn – Tjøtta inntil fastforbindelse er realisert. Dette for å knytte regionsentrene nærmere sammen.
- Fv17 Oppgradering Trolldalen  
Nordland fylkeskommune må kontakte Trøndelag og være pådriver for utbedring av veinettet sør for Bindal og fram til E6.
- Fv 17 Vennesund – Utbedring av infrastruktur  
Nytt fergeleie på Vennesund følges opp og gjenspeiles i planen.
- Utbedring av Toserveien Fv76 gis framdrift i henhold til tidligere vedtak og bevilling.

### Saksopplysninger

Sømna kommune er, på likhet med alle andre kommuner i fylket, invitert til å komme med innstill om hovedutfordringer på transportområdet. Dette skjer ved rullering av Regional transportplan Nordland 2018-2029, og tilhørende handlingsprogram 2018.2021. Ny transportplan (RTP) vil gjelde for perioden 2022-2033. Den skal etter planen behandles i fylkestinget av årsskiftet 2021/2022.

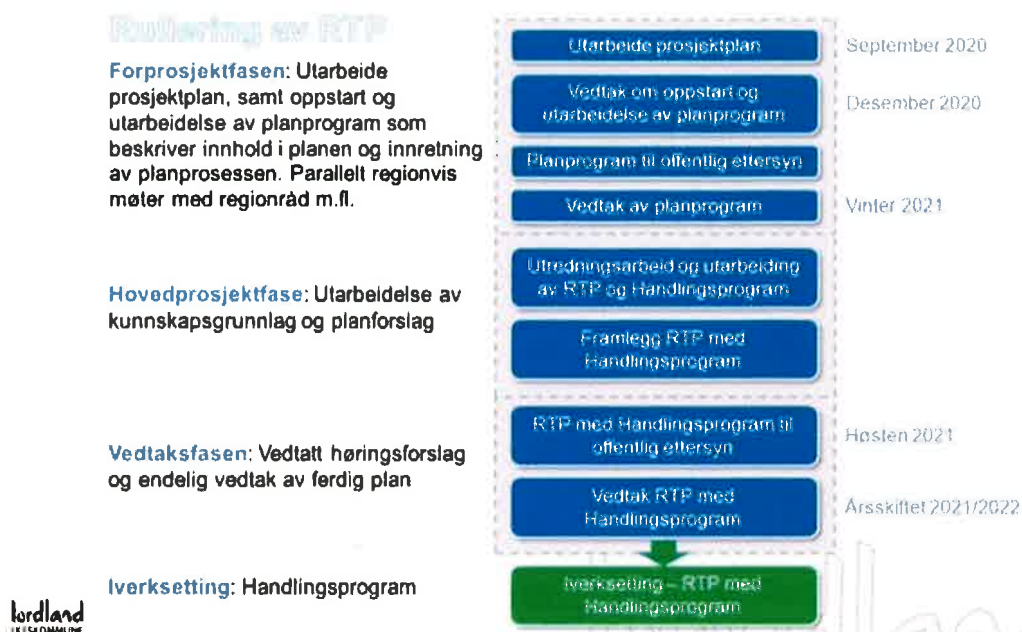
Transportplanen skal være den øverste strategiske plan for hele samferdselsområdet i Nordland fylke, og gir retning for alle temaer innen mobilitet og transportinfrastruktur i planperioden 2022-2033. Planprosessen skal sikre god forankring gjennom en bred samarbeids- og medvirkningsprosess, både internt i fylkeskommunen og eksternt i Nordlandssamfunnet som planen får konsekvenser for.

Hovedformålet med RTP er å etablere en strategisk overbygning for å samordne Nordlands ansvarsområder i en felles plan, og å kunne se virkemidlene under de forskjellige transportformer i sammenheng. Videre å utvikle de viktigste prioriteringene og tiltakene som må gjøres i fylket for å løse dagens og fremtidens transportbehov og transportløsninger.

Planen skal omhandle hele transportsystemet i fylket og i tillegg temaer utenfor fylkeskommunens sine ansvarsområder.

Finansiering av tiltakene vurderes årlig i behandlingen av fylkeskommunens økonomiplan og årsbudsjett.

Følgende framdriftsplan for prosessen er skissert slik:



Nordland fylkeskommune skriver i invitasjonsbrevet av 15.12.2020 at formålet med RTP er å sikre ønsket utvikling innen transportområdet i hele Nordland fylke, og vil gjelde både fylkeskommunens og statens ansvarsområder. RTP skal ivareta både innbyggere, arbeidspendling, øvrige reisende og næringslivet sine transportbehov når det gjelder trafiksikkerhet, framkommelighet, beredskap, transportsikkerhet og mobilitet et. RTP skal omhandle alle transportformer, inkludert myke trafikanter, buss, båt, bil, ferje, fly og bane. Regional transportplan skal koordineres med prosessen knyttet til kommende Nasjonal transportplan 2026-2037 (NTP), og skal være en effektiv premissgiver for fylkeskommunens innspill til NTP.

Nordland fylkeskommune ber om å komme med skriftlig innspill om hovedutfordringer på transportområdet innen 1. mars 2021. Det legges videre opp til å invitere til digitale møter i etterkant av skriftlig innspill for en nærmere gjennomgang av disse. Det er ønskelig med kortfattede skriftlig innspill, og gjerne med oppsummering i punkter. Evt. mer utfyllende kommentarer kan benyttes som vedlegg til innspillene.

Kommunene oppfordres til å gi felles innspill innen sin region gjennom sitt Interkommunale politiske råd.

Det understrekes at fylkeskommunen nå ønsker få innspill på utfordringer, og at mål, løsninger og prioriteringer av konkrete tiltak ikke vil være tema i denne tidlige fasen av arbeidet. Detaljerte ruteplaner/-tider for kollektivtransporten inngår heller ikke i arbeidet med RTP, men tas opp i de regionale rutemøtene mellom fylkeskommunen og kommunene/Interkommunalt politisk råd.

### Vurdering

Helgelandsrådet, ved leder av komite/utvalg for samferdsel Ivan Haugland, har i brev av 28.2.2021 informert kommunene at samferdselsutvalget vil jobbe med henvendelsen fra fylkeskommunen, og vil søke å samordne og gi en felles uttalelse på vegne av medlemskommunene. I dette skrevet presiseres det fylkeskommunen sier at det er utfordringene,

og ikke mål, løsninger og prioriteringer av konkrete tiltak, skal være tema i denne delen av arbeidet. Første arbeidsmøte er 11. – 12. februar.

Det ønskes innspill på hva man regionalt ser på som:

- *Viktigste transportbehovene i dag og i framtiden*
- *Største utfordringene i dag og i framtiden*
- *Viktigste utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene i fremtiden*

Tidsfristen for å fram innspill til samferdselskomiteen i Helgelandrådet til 5. februar, som også er politisk forankret og behandlet i Sømna kommune, er for kort og man må heller satse på å gi tydelige signaler, som blir med videre i planarbeidet.

Kommunestyret i Sømna behandlet 6.4.2017 i sak 14/17 «Høring regional transportplan - handlingsprogram 2018-2021» og fattet følgende vedtak i saken:

1. *Sømna kommune er skuffet over at få tiltak fra Sør-Helgeland har kommet med i regional transportplan for perioden 2018-2021. Regionen representerer stor verdiskaping innenfor en rekke viktige næringer som havbruk, landbruk og petroleumsrelatert virksomhet. Fortsatt vekst i regionen forutsetter at det tilføres midler til nødvendig styrking av infrastrukturen i regionen.*
2. *Sømna kommune ber om at følgende prosjekter tas inn i regional transportplan:*  
*Vei:*
  - *Fv 17 Holm - oppstillingsplass (er allerede tatt inn i høringsdokumentet)*
  - *Fv 17 Brønnøysund - Sandnessjøen - ny fast forbindelse (Velfjorden)*
  - *Fv 17 Fra Holm til Nordlandskrysset*
  - *Fv 76 Utbedring/rassikring*
  - *Fv 17 Planlegge innfart til Brønnøysund*
  - *Fv 17 Vennesund - Utbedring av infrastruktur*
  - *Gang og sykkelvei fra Vennesund til Berg (hele kommunen)*
  - *FV omgjøres til RV*  
*Luftfart:*
  - *Forlengelse rullebanen i Brønnøysund til 1600 meter.*
3. *Ordfører og rådmann bes medvirke til at Sør-Helgeland regionråd prioriterer arbeidet med å øke regionens gjennomslagskraft gjennom felles prioriteringer og faglige ressurser til dette arbeidet.*

Siden forrige kommunestyrebehandling av RTP (2017) har fylkeskommunen fått flere oppgaver tildelt, som følge av forvaltningsreformen. Dette gjelder bl.a. ansvaret for innkjøp av innenlandske flyeruter (FOT-ruter). Man overtar ansvaret med regionale flyeruter 1. april 2022.

Samferdsel er alfa og omega for næringslivet i regionen. Fylkeskommunen må gjennom sine prioriteringer sikre at ferdselsårene på sjøen og på land, samt i lufta, er gode for transport av gods og mennesker. På sjø og land må de føre inn til stamveinettet, som for oss er E6.

Flere av innspillene fra Sømna kommune i 2017 er ikke realisert ennå og prioriteringene den gangen var bygget på en omforent avtale kommunene seg imellom - daværende regionråd.

## **Hovedutfordringer**

I RTP for Nordland er det flere utfordringer som bør belyses og settes inn tiltak på, for å få en god transportplan som imøtekommer brukerne og innbyggerne.

### **Vegnettet inn og ut fra kysten til stamveinettet (E6) er utfordrende**

Felles adkomst til E6 for de fleste kommunene på Sør-Helgeland er via Tosenveien Fv 76. Veien fikk i 2019 bevilling fra fylkeskommunen (i tråd med RTP 2018-2029). Det er i senere tid gitt informasjon om at utbygging er forsinket grunnet økonomiske omdisponeringer i fylkeskommunen, men at midlene står i budsjettet framover. Det er viktig at prosjektet får framdrift og at midlene som er avsatt til utbedringen benyttes til formålet.

### **Sømløse kommunikasjoner og samband på langs etter veinettet på Helgeland – tilknytning til Fv17**

Fv 17 Vennesund – Utbedring av infrastruktur

Nordland fylkeskommune har forpliktet seg til å bygge nytt fergeleie i Vennesund i denne perioden. Det er viktig at dette følges opp og gjenspeiles i planen.

### **Åpningstidene på fergesambandene**

Fergetidene og åpningstidene i sambandene på Sør-Helgalan er begrenset og dette gjør transport og reiser utfordrende for befolkning og næringsliv i regionen. Man bør bestrebe seg på større åpningstider og innta dette som punkt i RTP

### **Regionsentra seg imellom har dårlige kommunikasjoner – veinett og ferger**

Man bør vurdere å trekke med seg videre i denne innspillsrunden tiltak fra behandlingen for snart fire år siden. Fv 17 Brønnøysund – Sandnessjøen – ny fast forbindelse (Velfjorden). Det vil ta lang tid å realisere en fastlandsforbindelse over Velfjorden enten som flytebru eller tunell. I mellomtiden bør det utredes å sette inn direkteferge på forbindelsen Horn – Tjøtta. Dette for å knytte regionsentrene nærmere sammen.

Dette gjelder både transport av varere og tjenester, men også pasientreiser til og fra sykehuset.

### **Samhandling mellom fylkene for utbedring av veinettet inn og ut av deler av Nordland (Trøndelag)**

Fv17 Oppgradering Trolldalen

Her bør Nordland fylkeskommune kontakte Trøndelag for om mulig å få nabofylket til å prioritere veinettet sørover fra Bindal fram til E6. Dette er innfartsåra for turister om sommeren og frakt til næringslivet går denne veien. Dette gjelder også spesielt for bønder i kommunen.

### **Sikkerhet for myke trafikanter**

Fylkeskommunen har i formuleringene i nåværende RTP hensyntatt både sikkerhet, folkehelse og miljø i sitt vedtak. Her kommer også ønske om økning av sykkelturen inn, og bruk av sykkel blant innbyggerne. For at dette skal få effekt rundt om i fylket (der folk bor) er det viktig at det iverksettes tiltak lokalt, og bygges ut infrastruktur for dette. Nordland fylke argumenterer for dette i nåværende tiltaksplan. Det er spesielt utpekt by – og regionsentrene til slike tiltak, men man mener dette bør utvides til også å omfatte tettsteder og trafikkerte områder, som er vertskap for fylkesveier (Fv 17). Dette ut fra et trafiksikkerhetsmessig ståsted spesielt, men også folkehelse og miljø generelt.

Sømna kommune har gjennom politiske debatter signalisert at man kan tenke seg å gå inn som delfinansør på gang- og sykkelveier sammen med fylkeskommunen, med bl.a. midler fra salg av aksjer.

Sømna kommune mener denne satsingen må videreføres i kommende RTP

Regional transportplan Nordland 2018-2029, inkludert handlingsprogram 2018-2021, har et kapittel som gjelder gang- og sykkelvei. Dette er svært viktig for Sømna kommune, og det er tidligere gitt politiske signaler i form av innspill til fylkeskommunen til RIP i 2017, og er videre behandlet i kommunens trafikksikkerhetsplan høsten 2020.

Nordland fylkeskommune har, i sin nåværende RTP kapittel 4, trafikksikkerhet, som visjon og mål:

*«Nullvisjonen er styrende for utformingen av handlingsprogrammet for trafikksikkerhet. Hovedmålet i Regional Transportplan følger Nasjonal Transportplan om 26 eller færre hardt skadde og drepte i trafikken i Nordland innen 2024. Det tverrsektorielle samarbeidet er essensielt for å kunne nå dette målet.»*

*Fylket som ansvarlig for folkehelse*

- *Utvikle et samfunn der folk tar positive og trygge helsevalg. Det innebærer at forebygging av trafikkulykker bør inngå i fylkeskommunens folkehelseplaner.*

*Trafikksikkerhet i kommunene*

- *For å bevisstgjøre, utfordre og stimulere til økt innsats er kommunalt trafikksikkerhetsarbeid pekt ut som et hovedsatsingsområde i Nordland fylkes handlingsprogram for trafikksikkerhet i perioden 2018-2021. Det er viktig å utvikle trafikksikre lokalsamfunn, og derfor vil fylkeskommunen bidra til at kommunene i fylket blir godkjent som trafikksikker kommune.»*

Fra kapittelet om «Gåing og sykling» siteres følgende:

*«Dette området i RTP knyttes opp mot vedtatt Regional plan for by- og regionsenterpolitikk der de ti bykommunene Bodø, Fauske, Mo i Rana, Mosjøen, Brønnøysund, Sandnessjøen, Leknes, Svolvær, Sortland og Narvik får spesiell fokus. Hovedinnsatsen knyttet til økt andel syklende og gående må tas i disse definerte byene.»*

*Hverdagssykling og gåing er en enkel og lite kostnadskrevende aktivitet som er både helsefremmende og utjevne i forhold til sosiale ulikheter i samfunnet.*

*Statens anbefalinger om fysisk aktivitet på 30 minutter pr. dag kan lett oppnås med å sykle eller gå til jobb, skole osv. Sykling og gåing er gode folkehelse tiltak.*

*Sykling og gåing har tilsvarende krav til framkommelighet som biltransport. Skal andelen økes må Nordland fylkeskommune sitt prioriteringsprinsipp ligge som et grunnlag ved planlegging av nye anlegg:*

1. *Gående*
2. *Syklende*
3. *Kollektivtransport*
4. *Bil*

*Vi vet at gode og sammenhengende sykkel- og gangvegnett er en av de viktigste faktorer for at flere skal bruke sykkel eller gå. Ettersom antallet syklende er økende er det viktig å separere gående og syklende ved bygging av nye anlegg i byer og tettsteder.*

*Det vil også være nødvendig at sykling og gåing innarbeides som en naturlig del av fylkeskommunenes samarbeidsavtale med kommunene om folkehelsearbeidet i fylket. God tilrettelegging for sykling og gåing er gode trafiksikkerhetstiltak. Ofte er det stor trafikk av biler rundt og i tilknytning til skoler. Det bør derfor jobbes med å begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og at tilgjengeligheten for å gå eller sykle til skolen bedres.*

*Nordland fylkeskommune deltar i flere prosjekter som fremmer sykkelturisme. Dette vil kunne styrkes i årene fremover, gjennom samarbeid med kommuner og private aktører.»*

Fra tiltaksmatrisen i RTP:

*17 Det skal bygges flere gode fysiske anlegg i Nordland*

*18 Videreutvikling av kommunikasjon og opplæring på feltet sykling og gåing*

*19 Det skal være enkelt og sikkert å bruke sykkel i alle fylkets byer og tettsteder*

#### Vedtak av Trafiksikkerhetsplan 2020-2024 for Sømna kommune

*Trafiksikkerhetsplan for perioden 2020-2024 for Sømna kommune vedtas slik:  
Oversikt over trafiksikkerhetsprosjekter som anbefales prioritert, og som er realistiske å få gjennomført i kommende planperiode med bakgrunn i kommunens økonomiske rammer.*

- 1. Innspill til regional transportplan, gang og sykkelvei langs FV 17*
- 2. Gang og sykkelvei langs havnegaten på Berg*
- 3. 60 sone fra Fv 17 Lysingen til Brekkeidet*
- 4. Bussoppstillingsplass Vik skole og Berg skole*
- 5. Utbedring av buss stopp og kryss Sømnesåsen og Fv 37.*
- 6. Rydding vegetasjon*
- 7. Fartsgrense tiltak Gamle Berg*
- 8. Parkering Berg Barnehage*
- 9. Buss-skur «Navlen»*
- 10. Vurdere fartsreduserende tiltak Gamle Vik*

#### **Langsiktige trafiksikkerhetsprosjekter**

- 1. Gang og sykkelvei Vik – Lysingen*
- 2. Gang og sykkelvei Vik – Sand*
- 3. Buss stopp Fv 17 Brekkeidet*
- 4. Sentrumstiltak Berg, Vik - Vennesund*
- 5. Belysning langs Fv. 34 rundt Viksjøen*
- 6. Belysning til Halvvegan langs kjørevei*
- 7. Utbedring av biloppstilling ved Vennesund ferjeleie*
- 8. Rekkverk langs Fv. 17*
- 9. Nivå utjevning av kryss Fv 17 og Fv 37 Baustad, der kan man også vurdere flere kryss i Sømna*
- 10. Kryssing av Fv 17 ved buss-skur Sund*
- 11. Trafikksikkerhetsprosjekt Sund – Vennesund. Utrede utkjørsler for bedre forbikjøringsmuligheter.*



Sømna kommunes behandling av trafikksikkerhetsplanen høsten 2020, inneholder flere punkter der man tar med gang- og sykkelveier som tiltak i forbindelse med trafikksikring. Her er også besluttet at gang og sykkelveier skal spilles inn til RTP i Nordland, som del av tiltakene lokalt i Sømna.

## **Oppsummert**

For innbyggerne i kommunen og regionen, er det svært viktig at Nordland fylkeskommune prioriterer sikkerhet og heldøgnskontinuerlig veier inn til sykehusene. For næringslivet er transportårer ut fra og fram til stamveinettet (E6) av største viktighet.

Det er viktig å knytte «Helgeland» tettere sammen og det må gjøres gjennom samferdsel og gode kommunikasjoner spesielt med ferger, veier i tillegg til lufttransport generelt.

Sømna kommune vil med utgangspunkt i utfordringer gi innspill til Regional transportplan Nordland 2022 – 2033:

## **Hovedutfordringer**

- **Vegnettet inn og ut fra kysten til stamveinettet (E6) er utfordrende**
- **Sømløse kommunikasjoner og samband på langs etter veinettet på Helgeland – tilknytning til Fv17**
- **Åpningstidene på fergesambandene**
- **Regionsentra seg imellom har dårlige kommunikasjoner – veinett og ferger**
- **Samhandling mellom fylkene for utbedring av veinettet inn og ut av deler av Nordland (Trøndelag)**
- **Sikkerhet for myke trafikanter**

## **Prioriteringer i kommende RTP:**

- A Bygging av gang- og sykkelveier i tettsteder og bygder, som har stor trafikk og er vertskommune for Fv17, må tas inn i RTP. Kommunen må kunne være delfinansiør på slike tiltak.
- B Det må fra Nordland fylke etableres kontakt med Trøndelag fylkeskommune for pådrivelse, samordning og prioritering av utbygging av veinettet ut og inn fra Nordland sør for Bindal.
- C Øvrige innspill:
- Fv 17 Brønnøysund – Sandnessjøen – ny fast forbindelse (over Velfjorden). Utrede å sette inn direkteferge på forbindelsen Horn – Tjøtta inntil fastforbindelse er realisert. Dette for å knytte regionsentrene nærmere sammen.

- Fv17 Oppgradering Trolldalen  
Nordland fylkeskommune må kontakte Trøndelag og være pådriver for utbedring av veinettet sør for Bindal og fram til E6.
- Fv17 Vennesund – Utbedring av infrastruktur  
Nytt ferjeleie på Vennesund følges opp og gjenspeiles i planen.
- Utbedring av Tosenveien Fv76 gis framdrift i henhold til tidligere vedtak og bevilling.



## Træna kommune

Nordland fylkeskommune  
postboks 1485

8048 BODØ

Saksnr.	Arkivkode	Sektor/Saksb	Deres ref.	Dato
20/286-5	120 N00	RÅDM/GE/ Tlf. 750 95 811		Træna, 15.02.2021

### MELDING OM POLITISK VEDTAK

**Træna Formannskap behandlet i møte 10.02.2021 sak 9/21 – Regional transportplan 2022 – 2033 – innspill fra Træna**

Følgende vedtak ble fattet:

*Træna kommune har prioritert sine innspill på transportområdet i Formannskapets sak 67/20, jfr. oversendte ruteforslag med følgebrev til saken datert 08.12.20.*

*Træna kommune er positiv til en helikopterrute mellom Bodø – Træna/Lovund. Et slikt nytt rutetilbud må ikke komme til fortrengsel eller sette dagens rutetilbud i fare og må i tilfelle komme som et godt supplement.*

*Tunell gjennom Bustneslia er viktig at det prioriteres så raskt som mulig. Dette er viktig både privat og for å få sikker transport frem både for gods / fiske og tjenester.*

*Det må i fremtiden være minst 3 ferger som trafikkerer Lurøy/Træna-sambandet.*

Med vennlig hilsen  
**Træna kommune**

Gunn Eliassen  
Ass. Rådmann /  
Formannskapssekretær

*Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten håndskrevet underskrift*

Vedlegg:  
Følgebrev til formannskapets sak 67/20

Kopi til:  
Helgelandsrådet, postboks 405, 8801 SANDNESSJØEN

Postadresse:  
8770 TRÆNA

Sentralbord:  
750 95 800

Organisasjonsnr.:Bankkonto:  
940.192.692 4625.07.00008

E-post:  
post@trana.kommune.no



# Træna kommune

Nordland fylkeskommune  
Samferdselsavd.

8048 BODØ

<i>Sektor/Saksb</i>	<i>Deres ref.</i>	<i>Dato</i>
---------------------	-------------------	-------------

08.12.20

## Følg brev til formannskapsak 67/20

Viser til vedlagt ruteplan for Træna lokal – rute 18-195, Helgelandspendelen – rute 18-191, ferge – rute 18-192 og NEX 1 – rute 23-731.

Tidligere i høst ble Træna kommune oppfordret av Fylkesråden for transport og infrastruktur til å sende inn et eget ruteforslag fra kommunen. Ruteforslaget skulle være hensiktsmessige, fremme bolyst for kommunens innbyggere, og gi næringslivet og turismen i kommunen mulighet for fortsatt utvikling.

I arbeidet med ruteforslagene ble det satt ned en gruppe som var sammensatt av politikere, næringsliv og administrasjon fra kommunen. Vårt forslag ble så sendt ut til næringslivet i kommunen og Selvær bygdeutvikling for eventuelle uttalelser.

Våre prioriteringer er som følger:

1. Hurtigbåt og ferge skal være hjemmehørende i kommunen (start og ende på ruten). Primært skal begge fartøyene i fremtiden ligge i Selvær. Er dette ikke mulig i dag, så bør utbedringer av fergeleie og kai prioriteres slik at det i fremtiden er Selvær som er start og avslutning på Helgelandspendelen.
2. Fergeavgang fra Træna på hverdager senest kl 16.00 – dette er det seneste man kan ha avgangen for at fisken skal rekke fram tidsnok.
3. Reserveløsning med ferge også for Selvær når Helgelandspendelen er innstilt pga dårlig vær.
4. Behovstur med MS Sanna til Sanna, Holmen og Sandøy når Helgelandspendelen er innstilt pga dårlig vær. Slik at denne kan korrespondere med ferge.
5. Træna lokal, rute må tilpasses etter behov.
6. Knutepunktet flyttes til Onøy, på denne måten så vil man få en senere avgang fra Træna på morgnen. Reserveløsning med fergen i dårlig vær kan også rekke NEX 1
7. Busskorrespondanse ved alle anløp av Stokkvågen til Mo i Rana, unntaksvis på Nesna som i dag kl. 20.40. Fredag korrespondanse både på Stokkvågen og Nesna.

8. Rutene må legges opp slik at man kan rekke buss fra Mo i Rana når man kommer med sørgående tog kl. 15.40 fra Bodø.
9. Helgelandspendelen og MF Husøy skal ha tilnærmet lik avgang fra Stokkvågen på ettermiddag slik at når hurtigbåten ikke kan anløpe pga. uvær eller ved bruk av reservefartøy så kan man bruke MF Husøy som en reserveløsning.
10. En løsning med buss fra Levang til Sandnessjøen må på plass. I fremtiden så vil sykehuset for Helgeland ligge i Sandnessjøen.
11. Sommerrute: bestillingsturer, dagen før må bort, ruta må tilpasses den økte turismen, slik at det går å reise alle dager, uten at man må bruke hele dagen.
12. Træna Kommune har valgt å kutte Lovund og Sleneset på hurtigbåtens retur fra Træna på kvelden, dette fordi det vil gi en mye langt bedre regularitet for reisende i dårlig vær og ved bruk av reservefartøy.
13. Træna Kommune har ikke inne behovsanløp av Indre Kvarøy man, ons, og fredager på ferger, dette fordi vi vil betjene Selvær ved behov på morgen.



## **Sak 16/2021 - Tilleggssak til kommunestyremøtet 11.02.2021 – RTP 2022-2033 - Innspill om hovedutfordringer på transportområdet**

### **Vedtak**

1. Kommunestyret i Vevelstad stiller seg bak fremlagte dokument til innspill RTP 2022-2033.
2. Ordfører innarbeider forslag fremmet i møte, og oversender dokumentet med vedlegg til Helgelandsrådets samferdselsesutvalg.
3. Når ordfører mottar fellesdokument fra forannevnte utvalg, kalles det inn til et Teams-møte slik at kommunestyret kan gjennomgå dokument som sendes fra utvalget.
4. Kommunestyret mener at kommunens innspillsdokument må sendes som vedlegg fra Helgelandsrådet til Nordland fylkeskommune.

### **Saksopplysninger**

Nordland fylkeskommune sendte ut invitasjon til å komme med innspill på hovedutfordringer innen transportområdet RTP 2022-2033. kommunene oppfordres til å gi felles innspill innen sin region gjennom sitt interkommunale politiske råd. Samferdselskomiteen i Helgelandsrådet ønske ri den forbindelse å samordne og gi en felles uttalelse på vegne av medlemskommunene. Det understrekes i skriv fra NFK at det er ønskelig med kortfattede innspill, gjerne med oppsummering i punkter. Hvis ønskelig kan utfyllende kommentarer sendes som vedlegg. I denne runden ønskes kun innspill på utfordringer, og at mål, løsninger og prioriteringer av konkrete tiltak ikke vil være tema i denne tidlige fasen av arbeidet.

Transportplanen skal være den øverste strategiske plan for hele samferdselsområdet i Nordland fylke, og gir retning for alle temaer innen mobilitet og transportinfrastruktur i planperioden 2022-2033. planprosessen skal sikre god forankring gjennom bred samarbeids- og medvirkningsprosess, både internt i fylkeskommunen og eksternt i Nordlandssamfunnet som planen får konsekvenser for.

Hovedformålet med RTP er å etablere en strategisk overbygning for å samordne Nordlands ansvarsområder i en felles plan, og å kunne se virkemidlene under de forskjellige transportformer i sammenheng. Videre å utvikle de viktigste prioriteringene og tiltakene som må gjøres i fylket for å løse dagens og fremtidens transportbehov og transportløsninger.

Plan skal omhandle hele transportsystemet i fylket, og i tillegg temaer utenfor fylkeskommunens sine ansvarsområder.

Finansiering av tiltakene vurderes årlig i behandling av fylkeskommunens økonomiplan og årsbudsjett.

## **Innspill fra Vevelstad kommune vedrørende våre utfordringer i dag og fremtiden:**

Vevelstad kommune viser til fylkeskommunens ambisjoner som regional utviklingsaktør, som presentert ved orientering om rullering av RTP. Her står det at fylkeskommunen skal:

Bidra til å styrke regionens konkurransekraft og attraktivitet for bosetting og næringsutvikling. Videre, tilrettelegge for bærekraftig vekst, livskvalitet og folkehelse samt videreutvikle robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner som innebærer regional utvikling og regionforstørring. Et fylke med høy verdiskaping, økonomisk aktivitet og positiv samfunnsutvikling – vi har en styrket nasjonal betydning for Norge.

Dette er punkt som er passende og viktige også for Vevelstad kommune, og det er viktig at våre innspill ses i sammenheng med en helhetlig, nødvendig satsing på Helgeland. Vevelstad har ikke veiforbindelse til resten av regionen. Det er ferjeforbindelse sørover til Brønnøy, ferjeforbindelse nordover til Alstahaug, og hurtigbåtforbindelse til Vefsn og Alstahaug. Det er fire ferjeanløpssteder og 8 hurtigbåtforbindelsessteder i kommunen.

### **Viktigste transportbehov i dag og i fremtiden**

1. Broforbindelse mellom Vevelstadlandet og Hamnøya.
  - Vanskelige forhold og svært mange kanselleringer av anløp til Vågsodden, Hamnøya.
  - Utbedringer på fergeleiet er nødvendig.
  - Betydelig bærekraftig og innovativ næringsinvestering på Hamnøya (investering MNOK 158,5 og årlig omsetning MNOK 125, men ønsker videre bedriftsutvikling).
2. God korrespondanse mellom sambandene Forvik-Tjøtta med mellomsteder og Horn-Andalsvågen samt korrespondanse mellom hovedfartøyet (såkalt lokalrute) og buss. Både hovedfartøyet og direkteferge i Forvik-Tjøtta-sambandet må korrespondere med bussruter.
3. Videreføre dagens to fergesamband som berører Vevelstad kommune; Forvik-Tjøtta og Horn-Andalsvågen.
  - Det er gjort betydelige investeringer av NFK tilpasset dagens to fergesamband; oppbygd ladestruktur til elektriske ferger, utsprenging Mindtangen, nytt fergeleie samt gang- og sykkelsti i Forvik – anslagsvis MNOK 250.
  - Bortfall av dagens to fergesamband vil ha enorme negative konsekvenser for næringsliv, arbeidspendlere, tilgjengelighet for diverse tjenester, pasienttransport og andre tilbud i regionsentrene Brønnøysund og Sandnessjøen.
4. Opprettholde dagens hurtigbåttilbud på sambandet Forvik-Vistensteder-Tjøtta.
5. Åpningstider på fergesambandene må utvides. Særlig viktig i helger som har meget begrenset åpningstid og hemmer deltakelse blant annet på idretts og kulturarrangement.
6. Etablere fastlandsforbindelse over Velfjorden. Nødvendig for utvikling og samhandling i en større BAS-region.

## Største utfordringer i dag og i fremtiden

- Dagens fergetider er innrettet slik at reisende, næringsaktører og innbyggere, fra steder langs Forvik-Tjøtta-sambandet ikke har mulighet til å benytte offentlig transport (buss). I tillegg er det ikke lagt opp til korrespondanse med ferger mellom sambandene Forvik- mellomsteder-Tjøtta og Andalsvågen-Horn.
- Hyppige og langvarige kanselleringer fører til høy uforutsigbarhet for næringsdrivende og fastboende på Hamnøya, Vevelstad kommune. Det er svært krevende at det går flere dager før erstatningsferge blir satt inn på sambandet.
- Det uholdbart at direktefergen ikke betjener mellomstedene ved kansellering av hovedfartøyet (lokalruten).
- Det er uholdbart at operatør ved fergekansellering på sambandet Horn-Andalsvågen ikke kan trafikkere Horn-Forvik.
- I veiløse samfunn er hurtigbåt og ferge eneste fremkomstmiddel, og et godt basistilbud må ligge fast for å kunne drive næring og sørge for fast bosetning.
- I veiløse samfunn er hurtigbåten eneste fremkomstmiddel, og et godt basistilbud må ligge fast for å kunne drive næring og sørge for fast bosetning.
- Lav standard og dårlig infrastruktur på fergeleiet i Andalsvågen. Kombinasjonen økt trafikkvolum og økning av myke trafikanter skaper negative trafikksituasjoner på fergeleiet. *Se vedlegg fra TTS*

**Viktigste utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene i fremtiden**  
Sjømat-, landbruk- og reiselivsnæringen er i stadig vekst i kommunen, og for samtlige næringsaktører er et godt, forutsigbart og stabilt samferdselstilbud helt avgjørende for styrking av eksisterende næringer samt nyetablering.

### *Vedlegg:*

*Dokument «Bro til Hamnøya\_samferdsel og næring 2021*

*Dokument «Notat trafiksikkerhetstiltak Andalsvåg ferjekai»*





### Forvik-Tjøtta-sambandet

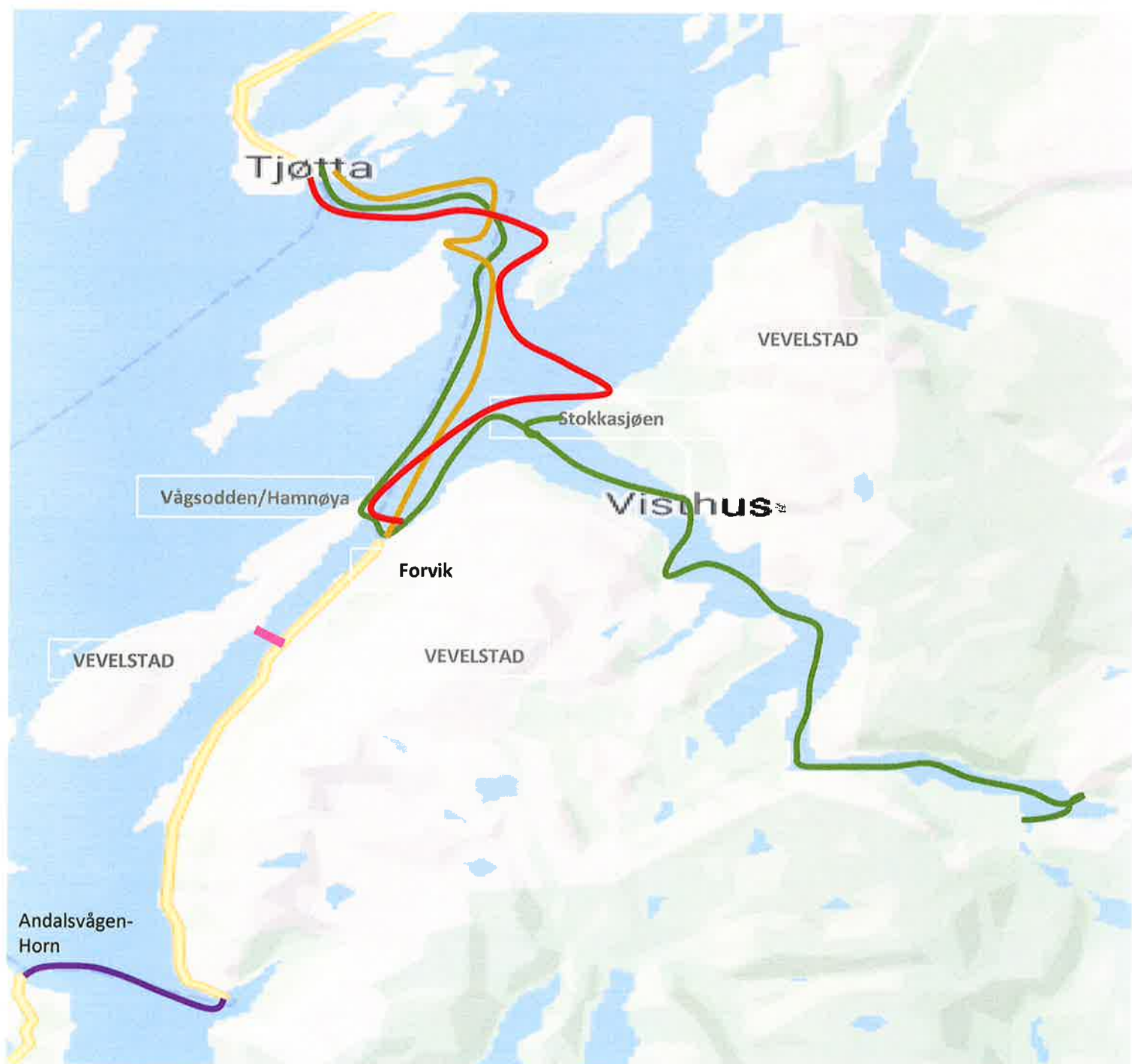
-  Direkteferge
-  Hovedfartøy

### Horn-Andalsvågen-sambandet

-  Ferge

### Forvik-Vistensteder-Tjøtta-sambandet

-  Hurtigbåt
-  Bro til Hamnøya - innspill prosjekt i RTP





## Notat trafiksikkerhetstiltak Andalsvåg ferjekai

Torghatten trafikksekskap AS har gjennom mange år betjent Andalsvåg ferjekai. Selve ferjekaia med fendervegg og ferjebra har behov for en større fornyelse, selve ferjebra er 4,5 meter bred og 18 meter. Dette gjør at ved mye lavvann så har vi problemer med å losse store kjøretøy.

Angående oppstillingsplasser, så støtter vi Vevelstad kommunes vurderinger som går på:

- Smal vei
- Uoversiktlig kø
- Farlige situasjoner kan oppstå for Myke trafikanter

### 1. Utvide oppstillingsarealet

Det bør utvides oppstillingsplass til 50 PBE som er kravet for største ferje fra Tjøtta-Forvik, dette bør gjøres med å opprette 2 oppstillingsfiler.

Videre bør det utvides bredere veibane opp til sving ved ferjekai. Som kommunen sier så er dette svært trafikkfarlig område når biler kjører av ferjen på vei mot Forvik.

Oppstillingsplassen må få belysning på hele området

Det bør opprettes bussholdeplass/snuplass for buss

### 2. Tydelig opptegning for oppstillingsplasser

TTS er enig i dette

### 3. Tydelig markering av parkeringsplasser

Hvis det opprettes parkeringsplasser, bør kanskje lading for EL biler vurderes.

### 4. Tydelig oppmerking for mye trafikanter

TTS er enig i dette

Vedlegg:

## 5. Forbedringer ferjekai/bru

Få ny ferjebbru som tilfredsstillers Statens Vegvesens krav. Det vil si ferjebbru på 6,5 meter, dette for å øke sikkerheten under laste losse operasjoner.





Forankret i Vevelstad kommunestyre, Teamsmøte 26. februar kl. 08.00.

Respons på dokument mottatt 23. februar 2021 «RTP 2022-2033. Innspill om hovedutfordringer på transportområdet - Helgeland Interkommunalt politisk råd (Helgelandsrådet)».

**Under «Innledning – Sammendrag»**

- Tilføyelse med eget kulepunkt «Realisering av bro Vevelstadlandet – Hamnøya». Settes inn mellom dagens femte og sjette kulepunkt.

**Under «De største utfordringene i dag og i framtiden»**

- Endre formuleringen «Buss og offentlig transport nedprioriteres» til «Manglende satsning på buss og offentlig transport».
- Føre inn nytt punkt: «Høyt forskuddsbeløp til AutoPass-ferje».
- Føre inn nytt punkt: «Dyre ferge- og hurtigbåtbilletter».
- Føre inn nytt punkt: «Dårlig standard på fergeleier».

**Tillegg**

I forbindelse med/tilknytning til Helgelandsrådets felles høringsdokument RTP 2022-2033 oversendes NFK utarbeides en vedleggsoversikt slik at samtlige innspillsdokument fra kommunene vises.

**Til: Helgelandsrådet**

## **RTP 2022-2033. Innspill om hovedutfordringer på transportområdet**

Alstahaug Næringsforening (ANF) er en aktiv interesse- og medlemsforening for industri- og næringsaktører i Alstahaug kommune, og har pr. d.d. 140 medlemmer. Foreningen har gjennom 100 år vært talerør, representert og vært ombudsmenn og -kvinner for sine medlemmer. Foreningen har utstrakt og nært samspill med både private og offentlige aktører, fag- og forretningsmiljø både i og utenfor regionen.

Effektiv og sikker transport er en forutsetning for bærekraftig utvikling i en verdiskapende og produserende region med flere øykommuner og komplekse samband. Samferdsel og effektive transportløsninger må underbygges i nært samspill med ønsket utvikling i offentlig infrastruktur og tjenestetilbud som fremmer industri, næringsvirksomhet, nyetableringer, bosetting og rekruttering i hele regionen.

Transport har utfordringer i form av globale klimagassutslipp, lokal luftforurensning, ulykker og støy. Styrkene og svakhetene med transportsystemet, og bruken av det, må ses i sammenheng for å skape en robust og effektiv mobilitet som gir grunnlag og incentiver for å innfri overordnede målsettinger om konkurransedyktige og bærekraftige regioner og kommuner.

Alstahaug Næringsforening ønsker i denne fasen av arbeidet med RTP å peke på følgende utfordringer:

- Samferdselsløsninger og transportsystemer må i prioritert rekkefølge, sørge for å utløse de største potensialene med å redusere og effektivisere reisetid og mobilitet mellom byene i regionen samt koordinere de ulike transportsystemene som fremmer sambandene på kysten, i og mellom øykommunene.

Gode veiløsninger er positivt på plass mellom byene Sandnessjøen, Mosjøen og Mo. Disse byene utgjør i større og større grad felles hjemmemarked og konkurransekraft, sammen med attraktive industrietableringer og framtidsrettede næringsveier i nabokommunene langs kysten og i innlandet.

*Konkret utfordring er å redusere reisetiden tilsvarende mellom de to kystbyene og regionsentrene SSJ og BRS. Reisetiden er i dag 3-4 timer og består av et svært komplisert ferjesamband mellom Tjøtta – Forvik og mellomsteder. Nordland Fylke peker i KVU FV17 bl.a. på ferjefri løsning mellom disse byene samt behov for mer kunnskap om nye teknologiske løsninger og ulike finansieringsmodeller som kan utløse arbeidet med ferjefri forbindelse og reduksjon av dagens reisetid fra hele 180-240 minutter til 86 minutter.*

En slik løsning vil bidra til å ta ut det største potensialet for rekruttering, effektivitet og attraktivitet i denne kystregionen med rundt 27 000 innbyggere herunder bedre tilgjengelighet og effektiv utnyttelse av alle offentlige tjenestetilbud og annen infrastruktur, industri—og næringsetableringer, herunder bl.a. betydelig reduksjon i effektiv reisetid til/fra det nye hoved-sykehuset i Sandnessjøen, til camperer for videregående skoler, fagskoler og høyere profesjonsutdanninger i byene og innad i regionen samt pendleravstand og utvidelse av felles bo- og arbeidsmarkedsregion.

- Kystregionen og byene Sandnessjøen og Brønnøysund er regionsenter for nærmeste omland og vertskommuner for arbeidsplasser i varehandel og servicenæringene, maritime industri og marine næringer samt offentlig forvaltning og videregående skoler, og består av attraktive bokommuner med verdiskapende og produserende næringer som har avhengighet til rutegående ferjer, båter og busser.

Utfordringene er å sikre bærekraftige, effektive, forutsigbare og trygge transport- og veiløsninger for alle trafikanter, passasjerer og gods samt sikre pendleravstand innad i regionen og i kommunene herunder forbedre informasjon og skilting, sikre utvikling av moderne fasiliteter med bl.a. terminalløsninger ved alle adkomst- og avgangsteder.

- Gang- og sykkelstier, rasteplasser og avfallshåndtering innad i alle kommunene og langs offentlig veinett nord – sør, må være prioriterte tiltak og ha konkrete incentivordninger i den kommende RTP.

Utfordringene øker betydelig ved hyppige endringer av transportører og materiell. Manglende lokalkunnskap, avvik hos transportører og mangler ved offentlig infrastruktur, kompliserer og forlenger reisetider, gir uforutsigbarhet og avvik i rutegående og korresponderende transport.

Innfasing av materiell og nye teknologiske løsninger må være uttestet og inkludere finansiering av nødvendige utbedringer av all infrastruktur og tilpasninger ved ferjekaier og kaianlegg.

Infrastruktur, fasiliteter og transportløsninger må være forutsigbar for industri og næring, fastboende, pendlere og besøkende.

- «Det grønne skiftet» - grønne og miljøvennlige sør- og nordgående transportløsninger må flytte transport fra bil og vei til båt og bane. Ønsket endring og framgang i dette arbeidet trenger langt flere insentiver og konkrete handlinger i RTP samt piloter og samspill mellom ulike offentlige aktører og infrastruktureiere, havneanleggene, vareeierne, industri og næringsaktørene.

Regionen har allerede pågående tiltak som må forsterkes, utredes og videreutvikles herunder operasjonalisering og revitalisering av eksisterende planer og KVVU'er.

Felles infrastruktur- og havneselskap mellom Alstahaug, Vefsn, Dønna og Leirfjord er en målrettet og robust organisering for å videreutvikle og igangsette flere infrastrukturtiltak og piloter som fremmer grønnere varetransport til og fra markedene.

- Kollektive transportløsninger og bærekraftig infrastruktur nord-sør, i regionen og i hele landsdelen må bygges ut og videreutvikles. Dette gjelder både FOT-ruter for fly og jernbane.

«NordNorgebanen» vil binde hele landsdelen sammen og forløse verdiskaping og bærekraftig transport av både gods og passasjerer. Utvikling av eksisterende infrastruktur og fasiliteter på Nordlandsbanen (BDO-TrH) er også helt sentral for fremme og utløse potensialet og et «grønt skifte» i regionen.

- Besøksindustri og reiselivsrelatert infrastruktur og bærekraftige transportløsninger som ivaretar både helårlige og sesongvariasjoner er allerede en utfordring, og vekstscenarier må utredes og legges til grunn for framtidige og framtidsrettede infrastrukturtiltak.

Denne regionen er i gjeldende fylkeskommunale næringsplaner utpekt som vekstområde for bl.a. disse næringsveiene og potensiell vekst må speiles i prioriterte tiltak i kommende RTP.

Oppsummert er samferdsel, transportløsninger, yrkesrettet utdanning og profesjonsutdanning sammen med offentlige infrastruktur og tjenestetilbud, de mest avgjørende for fortsatt videreutvikling, rekruttering og vekst i industri- og næringsveiene i regionen.

Alstahaug Næringsforening slutter seg for øvrig til de innspill som er gitt fra Alstahaug kommune og Helgelandsrådet samt NHO avd Nordland, og ser fram til prioriteringer og konkretiseringer av mål- og framtidsrettede tiltak i RTP.

Sandnessjøen 26. februar 2021

for Alstahaug Næringsforening

Kalle Tysnes  
Styreleder

## **Regional Transportplan 2022-2033. Innspill om hovedutfordringer på transportområdet.**

Regional transportplan bør være en overbygning som legger til rette for vekst og utvikling i Nordland. Skal man nå dette målet må samferdsel og næring ses mer i sammenheng. Alt for ofte ser man samferdsel kun med bakgrunn i økonomi, ikke i lys av den merverdien man får i form av næringsutvikling. For i større grad fremme vekst og utvikling burde samferdsel og næring vært samlet i en plan, nærings- og samferdselsplan.

I rapporten «Nytt ferge- og hurtigbåtkart for Nordland» fokuserer fylkestinget på begrepet «fra kyst til marked». I tillegg settes det fokus på at transporten fra de fire lakseslakteriene på Skrova, Sør-Arnøy, Lovund og Herøy skal gis særskilt oppmerksomhet. Etter vårt syn innebærer dette en styrking av transport-årene til disse stedene, ikke en nedbygging.

For næringslivet i Herøy er fastlandsforbindelse det eneste tiltaket som sikrer næringslivet et tilfredsstillende transporttilbud. I følge rapport utarbeid av Transportutvikling AS, viser framskrivning av næringstransporter i Herøy at ferge ikke vil være bærekraftig på sikt.

I konseptvalgutredningen, vedtatt av fylkestinget og de berørte kommuner, skisseres det en kortsiktig og en langsiktig samferdselsløsning. Den kortsiktige innebærer en opprustning av fv 828 med «hovedsamband» Bjørn - Sandnessjøen og den langsiktige, tunnel under Alstenfjorden.

Mowi ASA er den desidert største transportbrukeren på ytre Helgeland og er helt avhengig av forutsigbare transportløsninger. Hverken Mowi eller det øvrige næringslivet i Herøy vil akseptere at den kortsiktige forbindelsen opprettes uten at man opprunder fv 828 i tråd med KVUen som forutsetter en fastlandsforbindelse.

På kort sikt vil den største transportbarrieren i Herøy være historie da ny bru over Herøysundet er vedtatt bygd. Da vil det være lite gjennomtenkt å sende tungtrafikken på en vei som ikke er rustet til å bære en slik transport.

I forarbeidene til gjeldende Nasjonal Transportplan foreslo Vegdirektoratet omklassifisering av fv 78/fv 17 fra E6 ved Ømmervatn til Sjøvik fergeleie fordi denne transport-åre er meget viktig for næringslivet. Med tanke på finansiering av fastlandsforbindelsen bør denne omklassifiseringen også innbefatte fergesambandet Sjøvik – Herøy. Dette vil være en løsning som kan virkeliggjøre fastlandsforbindelsen fordi fylkeskommunens finansielle styrke er mye svakere enn statens.

For å underbygge omklassifiseringen vedlegges Vegdirektoratets forslag.

Herøy 18.02.21

Herøy Næringsforening

Arnt Frode Jensen





Statens vegvesen



Dobbeltrykk for å legge til tekst

## Mulig omklassifisering av fylkesveg

- I grunnlagsdokumentet for NTP foreslås to strekninger på Helgeland omklassifisert (fv 17)



## Stig Sørra

---

**Til:** Mosjøen Næringsforening  
**Emne:** SV: Vedrørende Helgelandsrådet sitt arbeid med innspill til RTP 2022-2033 - hovedutfordringer på transportområdet

**Fra:** Mosjøen Næringsforening <post@mosjoennf.no>

**Sendt:** fredag 26. februar 2021 15:41

**Til:** Stig Sørra <stig.sorra@hel.no>;

**Kopi:** snorre.lund <snorre.lund@mon.no>; 'johnny.hanssen@bronnoy.kommune.no' <johnny.hanssen@bronnoy.kommune.no>; Stig-Gøran Olsen <stig-goran.olsen@alstahaug.kommune.no>; Charlotte Grøtheim Olsen <Charlotte.Olsen@hel.no>

**Emne:** Re: Vedrørende Helgelandsrådet sitt arbeid med innspill til RTP 2022-2033 - hovedutfordringer på transportområdet

Hei.

Vi beklager den alt for korte tidsfristen det er satt på høringen av denne viktige saken. Det er vanskelig å få en ordentlig behandling i noen av våre organer med slike tidsfrister. Høringssvaret er stort, innholdsrikt, langt, og det ser ut til at det aller meste er tatt med.

Jeg har følgende innspill/kommentarer:

### 1. Upprioritert rekkefølge av utfordringene

Dette er en gavepakke for fylkeskommunen. Når ikke vi som bor og virker i vår region tør å gjøre en prioritert rekkefølge, så overlater vi til noen andre å gjøre disse prioriteringene. Eller å prioritere bort. Dette har fylkeskommunen selv gjort i innspill til Samferdselsdepartementet (SD) tidligere, og SD takket og bukket i media for at de da selv kunne prioritere.

Man kunne i det minste fordelt utfordringene i grupper, og prioritert innad i gruppene. Da slipper man å sette viktige vegprosjekt opp imot viktige jernbaneprosjekt osv.

### 2. Lufthavnstruktur

I høringen har man valgt å dekke de fleste områder, inkl. områder som ikke fylkeskommunen har ansvar for. Dette for å fremheve viktigheten av disse problemstillingene. Men har valgt å se helt bort fra lufthavnstruktur. Dette er et område som 12 kommuner og 50 politiske partier (på tvers av partigrænser) har vært helt klare på tidligere. Da i forbindelse med behandlingen av gjeldende NTP for 4 år siden.

Det hadde vært på sin plass og minnet på om vedtaket om at øvrig lufthavnstruktur skal bestå, ved en eventuell realisering av ny lufthavn i Mo i Rana. Faktum er at alle beregninger av passasjergrunnlag inkluderer alle passasjerene fra Mosjøen Lufthavn, og nesten alle fra Sandnessjøen lufthavn.

Skulle bygging bli en realitet, vil det bli lagt enormt press på øvrig lufthavnstruktur, og ikke minst annen infrastruktur som lokalisering av hovedsykehus ol.

Med vennlig hilsen

Mosjøen Næringsforening

Bjørn Larsen

Daglig leder

[post@mosjoennf.no](mailto:post@mosjoennf.no)

Kontor: +47 976 79 375