

Nordland fylkeskommune
Postmottak
Fylkeshuset
8048 Bodø

Deres ref.:
23/2351-1

Vår ref.:
SL/SS

Arkiv:

Dato:
20.04.2023

Nordland fylkeskommunes innspill til Nasjonal transportplan 2025-2036

Det vises til invitasjon fra Nordland fylkeskommune til å gi innspill til fylkeskommunens arbeid med høringsuttalelse til transportetatenes utredningsoppdrag og prioriteringsoppdrag til Nasjonal transportplan 2025-2036 (NTP).

Bakgrunn

Nordland fylkeskommune (NFK) ønske innspill til transportetatenes grunnlagsdokumenter og en rangering fra 1 til 4 innenfor hver av transportformene statlig veg, luftfart, jernbane og kystfart. Det bes også om innspill til vedlikehold, drift og statlig kollektiv/transporttilbud. Prioriteringene skal tydelig begrunnes.

Første del av vårt hørings svar er rangering-av investeringer og tiltak. Andre del er innspill til utredningsoppdraget som ble besvart 22 januar fra transportetatene, og siste del er innspill til prioriteringsoppdraget med svarfrist 31. mars fra transportetatene til Samferdselsdepartementet.

Del 1: Innspill til Nasjonal transportplan. Tiltak, prosjekter og rangering

Oppsummering: Rangering

Tiltak og prosjekt	Transportform	Annet	Rangering
Flere krysningsspor på Nordlandsbanen	Jernbane	Investering	1
Godstransport jernbane	Jernbane	Investering	2
Null- eller lavutslippsløsninger på jernbanen	Jernbane	Investering	3
Togtunnel mellom Elsfjord og Bjerka	Jernbane	Investering	4
Nord-Norgesbanen	Jernbane	Investering	5
Pendertog Trofors, Mosjøen og Mo i Rana, Helgelandspendelen	Jernbane	Statlig kollektivtransport	1

Togtilbudet mellom Bodø og Trofors	Jernbane	Statlig kollektivtransport	2
Fastlandsforbindelse Herøy – Dønna - Alstahaug	Statlig vei/Fylkeskommunal	Investering	1
Ferjefri kystvei Alstahaug – Vevelstad – Brønnøy	Statlig vei/Fylkeskommunal	Investering	2
Riksvei 73: Trofors – riksgrense Sverige	Statlig vei	Investering	3
Tilrettelegge for gående og syklende	Statlig vei	Investering	4
FV76, FV78, FV810: Tilslutningsveier til E6 - omklassifisering til statlig vei	Statlig vei/Fylkeskommunal	Drift	1
FV17 Omklassifisering til statlig vei	Statlig vei	Drift	2
E6 Saltfjellet. utfordringer med spesielt godstransport pga. mye stengning av veien i forbindelse med snø og storm	Statlig vei	Drift	3
Tilrettelegge for null- og lavutslipps fly	Luftfart	Investering	1
Tilrettelegge infrastruktur for bærekraftig flybensin	Luftfart	Investering	2
Frekvens/pris på kortbanenettet	Luftfart	Drift	1
Farledsutbedring Brønnøyleden	Kystfart	Investering	1
Statlig bidrag til havneutbygging for å ivareta det grønne skifte	Kystfart	Investering	2
Tilrettelegging av eksisterende og etablering av nye fiskerihavner	Kystfart	Investering	3
Stamnetthavnstatus Helgeland Havn IKS	Kystfart	Drift	1

JERNBANE

Flere kryssingsspor på Nordlandsbanen

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. Dette vil bidra til reduserte kjøretider og større fleksibilitet og kapasitet. Det bør også vurderes om det skal bygges nye kryssingsspor for persontrafikk eller godstog da det vil være forskjell i lengde og kostnad.

Godstransport jernbane

Bygg grønn godskorridor nord – sør der Nordlandsbanen og Helgeland inngår.

Nordlandsbanen har klart størst varevekst av alle norske banestrekninger med en dobling fra to til fire daglige godstog hver vei, og vekst på alle fire terminaler i Nordland.

Jernbanen bidrar til å styrke eksportnæringer som er viktig for landet, og som er i kraftig vekst i vår region. Det gjelder oppdrett av laks og annen sjømatnæring, samt metallproduksjon og ny grønn industri, som f.eks. hydrogen, e-fuel og battericeller. Samtidig gir jernbanen grønne transportmuligheter nordover, f.eks. dagligvarer, industrivarer og forsyninger til offshoreindustri utenfor Helgeland/Nordland.

Suksessen på Nordlandsbanen har nå ført til at Bane NOR har erklært jernbanekorridoren nord – sør for overbelastet. Det er derfor behov for raskt å bygge mer kapasitet. Tiltak for å utvikle grønne korridorer med båt og/eller bane nord – sør vil ha stor samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og gi mye verdiskaping igjen for investerte penger.

Helgelandsrådet forventer:

- En kraftig økt satsing på gods på bane i neste NTP, med betydelige og målrettede investeringer i økt kapasitet som vil gi bedre framkommelighet for både gods- og persontrafikk.
- Nord- sør – korridoren inkludert Nordlandsbanen har størst vekst og etterspørsel og må derfor prioriteres høyt. Det er behov for å øke kapasiteten fra 4 til 6 og deretter 8 daglige godstog de neste årene. Kryssingsspor plasseres der de gir størst nytte for logistikken.
- Tunnel mellom Bjerka og Elsfjord vil både bidra til å rassikre Nordlandsbanen og korte ned kjøretid for gods- og persontog.
- Gods på bane må prioriteres høyest på kvelder, natt og i helger. Dette gjelder også generelt for tog med tidskritisk gods.
- Miljøstøtteordningen må videreføres og gjøres langsiktig. Støtten betyr at jernbanen blir kompensert for å ha minimale eksterne kostnader og stor nytte for samfunnet.
- Bane NOR må fortsatt ha som oppdrag å utvikle effektive intermodale terminaler (båt, bane og bil) som vil styrke både jernbanen og næringslivets grønne konkurransekraft.

Null- eller lavutslippsløsninger på jernbanen

Nordlandsbanen er en av de gjenværende dieseldrevne togstrekningene i Norge. Nordlandsbanen er et særtilfelle sammenliknet med resten av Europa der de fleste person- og 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 nullutslippsteknologi, noe som har stort markedspotensial og som vil kunne få betydelig innvirkning på globalt nivå.

Det pågår en KVV for reduserte utslipp av klimagasser fra jernbanen som skal ferdigstilles og oversendes Samferdselsdepartementet innen medio september 2023. I den forbindelse vil vi spille inn hydrogenproduksjon i Mosjøen som vil ligge rett ved jernbanestasjonen. Mosjøen ligger godt til rette for fyllestasjon for hydrogen, biogass og biodiesel midt mellom Trondheim og Bodø.

Togtunnel mellom Elsfjord og Bjerka

Tunnelen vil redusere transporttid, kostnader og vedlikehold, samt påvirke bo- og arbeidsmarkedsregionen og sikkerheten. 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 togtunnel:

- 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 stekningen bidra til redusert transporttid, knytte regionene tettere sammen, forbedret sikkerhet og reduserte utslipp. Prosjektet vil også bedre kapasiteten på Nordlandsbanen.

Nord-Norgebanen

Nord-Norgebanen vil binde landet sammen på en mer helhetlig måte i forhold til person- og godstransport. Helgelandsrådet håper KVV for transportløsninger i Nord-Norge klarer å synliggjøre hvilken mulighet jernbanen har for å knytte regionene tettere sammen.

Tiltaket er relevant i alle politiske strategier og statlige ansvarsområder så vel innenriks- og utenrikspolitisk (nord-området) samt internasjonal forsvarsstrategi og politikk.

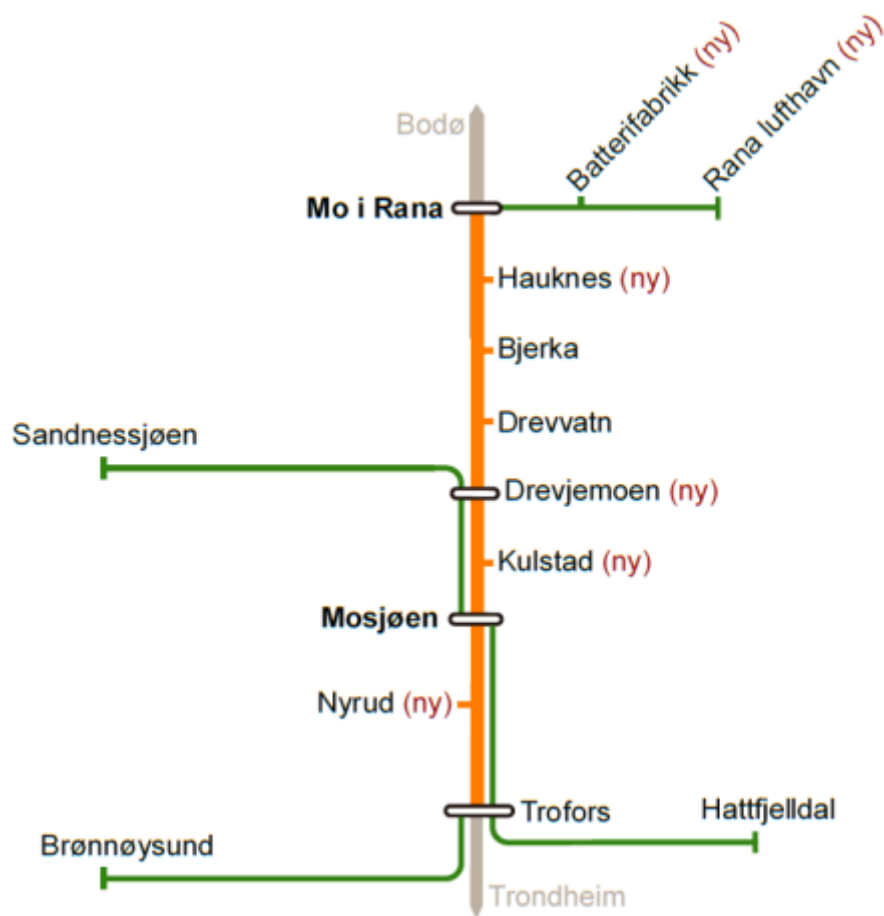
En forlengelse av Nord-Norgebanen fra Fauske til Tromsø vil bidra til å binde landet mer effektivt sammen, fremme regional og nasjonal utvikling samt bidra til en bedre utnyttelse av landsdelens ressurser.

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.

Pendlertog Trofors, Mosjøen og Mo i Rana, Helgelandspendelen.

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» og oppdatert rapport «Tilleggsutredning Helgelandspendelen – muligheter for forbedret togtilbud?» fra 2021.



Utfordring:

For å knytte Helgeland bedre sammen i en bo- og arbeidsmarkedsregion er vi avhengig av effektive og miljøvennlige transportmuligheter. Dette er også viktig for den økende turismen i regionen. 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 er viktig at kollektivtransporten videre til/fra f.eks. Sandnessjøen og Brønnøysund koordineres med videre ferjer og hurtigbåtruter til kommune Bindal, Vega, Vevelstad, Herøy, Dønna, Nesna, Lurøy, Træna og Rødøy.

Togtilbudet mellom Bodø og Trofors

Muligheten for hurtigtog mellom Trofors og Bodø bør utredes. Hurtigtog vil bidra til større utnyttelse av jernbanen og større fleksibilitet for reisende. Klimaendringer bidrar til dårligere regularitet for reisende med fly, og Bodø er for Helgeland et knutepunkt for videre reise, samt tilgang til sykehustjenester i Bodø og Tromsø.

STATLIG VEI

Ferjefri Helgeland

Fastlandsforbindelse (se punkt: Fastlandsforbindelse Alstahaug – Herøy - Dønna) og ferjefri kystvei (se punkt: Ferjefri kystvei Alstahaug – Vevelstad – Brønnøy) bør være prioriterte tiltak i uttalelsen om «NTP 2025-2036» fra kyst- og ferjefylket Nordland. Ferjeavløsningsmidler må kalkuleres og utredes i et framtidsrettet og langsiktig grønt perspektiv for alle ferjestrekningene som avløses med annen løsning enn ferjer. Prosjektene er nærmere beskrevet nedenfor.

Fastlandsforbindelse Alstahaug – Herøy - Dønna

Prosjektet ble grundig utredet 2006-2007 i regi av Alstahaug, Dønna og Herøy kommune. Asplan Viak var engasjert som konsulent. Det ble utredet kostnadsoverslag, trafikkanalyse og finansieringsanalyse. Konklusjonen sa at prosjektet var tilnærmet selvfinansierende gjennom fergeavløsningsmidler og bompenger.

Fylkestinget vedtok i 2015 en KVV for området. I vedtaket ble det fastlagt at fylket skulle videreføre utredningen av prosjektet. Dette ble ikke gjort og Helgeland Regionråd igangsatte i 2018 en ny utredning der landets og til dels verdens fremste konsulenter innenfor bru-, veg- og tunnelutbygging, trafikkanalyser og kostnadsanalyser ble engasjert. Det ble også gjort en grundig utredning av transportutviklingen knyttet til utviklingen innenfor den store havbruksvirksomheten i regionen.

Helgelandrådet la høsten 2021 fram en grundig bearbeidet rapport for fastlandsforbindelse Herøy/Dønna – Alstahaug og som ble spilt inn som grunnlag for behandling av regional transportplan (RTP).

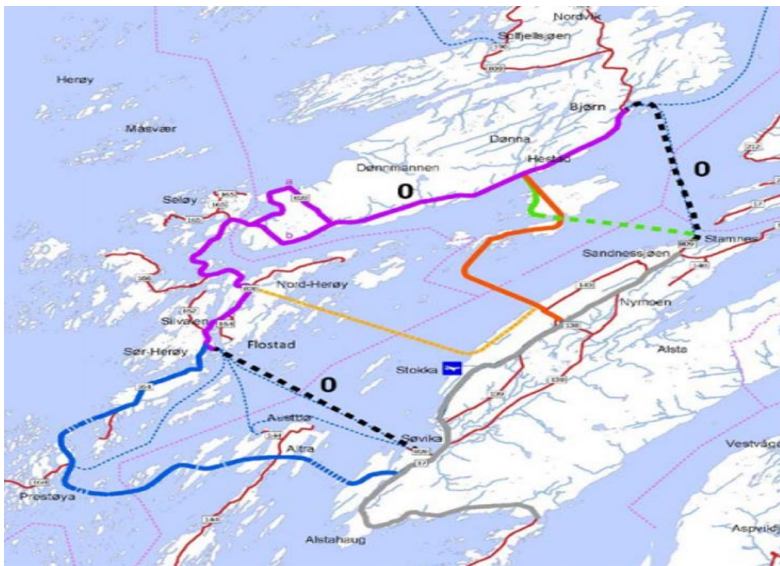
Prosjektet ble lagt inn i RTP under punktet 9.7. Større prosjekt som skal utredes i perioden før neste revisjon av RTP.

Rapporten vurderer at en tunnelloøsning inkludert utbedring av fv. 828 over Herøy og Dønna er selvfinansierende basert på ferjeavløsningsmidler og bompenger. En løsning med bygging av ny fv. 828 vil ha behov for finansiering fra fylkeskommune/stat på til sammen 520 mill., i tillegg til ferjeavløsningsmidler og bompenger. En bruløsning vil kreve 3 620 mill., i tillegg til ferjeavløsningsmidler og bompenger. Rapporten har en usikkerhet på +/- 40 prosent og bygger på en rekke forutsetninger, blant annet i utvikling i trafikk tall. Det er behov en grundig gjennomgang av rapporten for kvalitetssikring og modning, både med tanke på de forutsetninger som er lagt til grunn, samt de løsningene som er valgt. Prosjektet må gjennomgå med formål om at prosjektet eventuelt kan prioriteres ved neste rullering av regional transportplan og nasjonal transportplan. Fylkeskommunen har bedt Samferdselsdepartementet om en forhåndsavklaring på ferjeavløsningsmidler og forventer et svar senere i 2022 / 2023?

Utfordring:

Havbruksvirksomheten har vokst kraftig og er blitt den største næringen i regionen med ca. 5 milliarder i omsetning. Årlig vekst ligger på 5-7 % og sprenger stadig fergekapasiteten. Fergesambandet Herøy-Søvik og Dønna-Sandnessjøen er allerede blitt fylkets største fergesamband på høyde med E6-sambandet Bognes-Skarberget. Hvis utviklingen fortsetter slik transportanalysen viser vil en om 45 år måtte ha 9 store ferger i sambandet til en kostnad på 200-300 mill. kr. pr år. Fergerne er en alvorlig hindring for effektiv slakterivirksomhet pga. fergesambandets åpningstid og kapasitet. Dette kan true hele næringsvirksomheten i området.

Fastlandsforbindelse Alstahaug – Herøy – Dønna 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 transporter fra Lovund og Træna. En sammenknytting av Herøy/Dønna/Lovund/Træna/Sandnessjøen vil skape et av landets sterkeste havbruks- og fiskeriklustere i landet.



Ferjefri kystvei Alstahaug – Vevelstad – Brønnøy

Kunnskapsinnhenting for ferjefri kystvei Alstahaug – Vevelstad - Brønnøy er forankret i «KVU fylkesveg 17 Brønnøy – Vevelstad - Alstahaug med forbindelsene Herøy, Dønna og Vega, og valg av konsept aksene Brønnøysund – Vevelstad -Sandnessjøen». Tiltaket er nedfelt og beskrevet i fylkestingets vedtak (pkt. 3) i sak FT 010/2017 av 20.2.2017, og igangsettelse av kunnskapsinnhenting basert på bl.a. erfaringer fra ferjefri E39.

Behovet for å knytte kommuner/regioner tettere sammen vil ha avgjørende betydning for videre utvikling og verdiskaping i strategiske vekstnæringer som bl.a. havbruk, reiseliv, kulturnæringer og grønne energikilder samt ivaretagelse av omfattende nyinvesteringer i olje- og gassnæringen i Norskehavet. Kystveien er av nasjonal betydning for framtidig bosetting, vekst og utvikling av en framtidsrettet, produserende og verdiskapende region.



«Ferjefri Kystvei Helgeland» (FV17) er en sentral del av **Kystriksveien** mellom Steinkjer og Bodø. Det er tettsteder og byer langs hele denne kystveien, og strekningen med tverrforbindelser binder kyst- og øykommunene sammen. Strekningen er sentral næringsvei og transportåre for vekstnæringene i Norge, og ferjefrie løsninger gir økt bolyst og har stort potensial som framtidig pendlervei for arbeidstakere i både privat og offentlig sektor. Felles bo- og arbeidsmarkedsregioner gir ytterligere grunnlag for etablering og lokalisering av så vel private som offentlige tjenestetilbud.

En ferjefri Kystvei Helgeland vil for vårt område ivareta store deler av problembeskrivelsen i rapporten «Samfunnssikkerhet og beredskap» for KVVU for transportløsninger i Nord-Norge. Dette gjelder sikring av regularitet, samt redundans i forbindelse med de prognostiserte klimaendringene.

Et nytt kraftsenter på Helgeland

Regionsenter, kystbyer, tettsteder, kyst- og øy-kommuner som vekstkraft med både ferjefri KYSTVEI (nord-sør) og TVERRFORBINDELSER:

- Befolkning
- Sysselsetting og utdanning
- Logistikk- og transportknutepunkt
- Offentlige rutegående og kollektive transportmidler
- Produserende og verdiskapende region med vekstnæringer i Norge
- Redusere avstandsulempen

Vertskap for næringer og virksomheter:

- Offentlig sektor, utdanning og off. tjenestetilbud
- Havbruksnæringer
- Nye energikilder, olje og gassrelatert herunder baseselskapene i BRS og SSI
- Verkstedindustri, transport og logistikk
- Landbruksnæringer og kulturlandskap
- Reiselivs- og opplevelsesnæringer

Nøkkeltall:

- Dagens reisetid Brønnøysund – Vevelstad - Sandnessjøen: 3-4 timer pluss usikkerhet
- Framtidig reisetid: Ca. 1t 20 min.
- Folk i ny bo- og arbeidsregion langs denne kystveien: Ca. 27.500 nye naboer
- Produserende og verdiskapende region i Norge
- Regionen er vertskap for naturressurser og flere framtreddende vekstnæringer i Norge

Riksvei 73: Trofors – riksgrense Sverige

For Helgeland er RV73 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.

Helgelandrådet er kjent med at 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 kan komme til å gå via RV73.

Utfordring:

Veien er stedvis smal, bratt og med variabel standard. RV73 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.

Tilrettelegging for gående og syklende

Å legge til rette for gående og syklende har stor betydning for lokalbefolkning, turister, næringsvirksomhet, trafiksikkerhet og grønn mobilitet. Ved statlig overtakelse av Fv17 Kystriksveien og tverrforbindelsene er det viktig å ta tak i de store utfordringene som disse veiene har i forbindelse med økende næringstransport. Større og flere nyttekjøretøy samt større privatbiler påvirker trafiksikkerheten til myke trafikanter som syklende og gående langs veinettet.

Dette er en statlig oppgave og prioritering jfr. ambisjonene og annen tilrettelegging av vekstnæringer som f.eks. havbruk og reiseliv i Nordland og Helgeland.

Utfordring:

Regionen har mange utfordringer med tilrettelegging for grønn mobilitet. Vi vil spesielt nevne manglende gang- og sykkelvei i tettbygde og bynære områder, samt langs Kystriksveien og tverrforbindelsene mellom kysten og E6.

FV76, FV78, FV810: Tilslutningsveier til E6 - omklassifisering til statlig vei

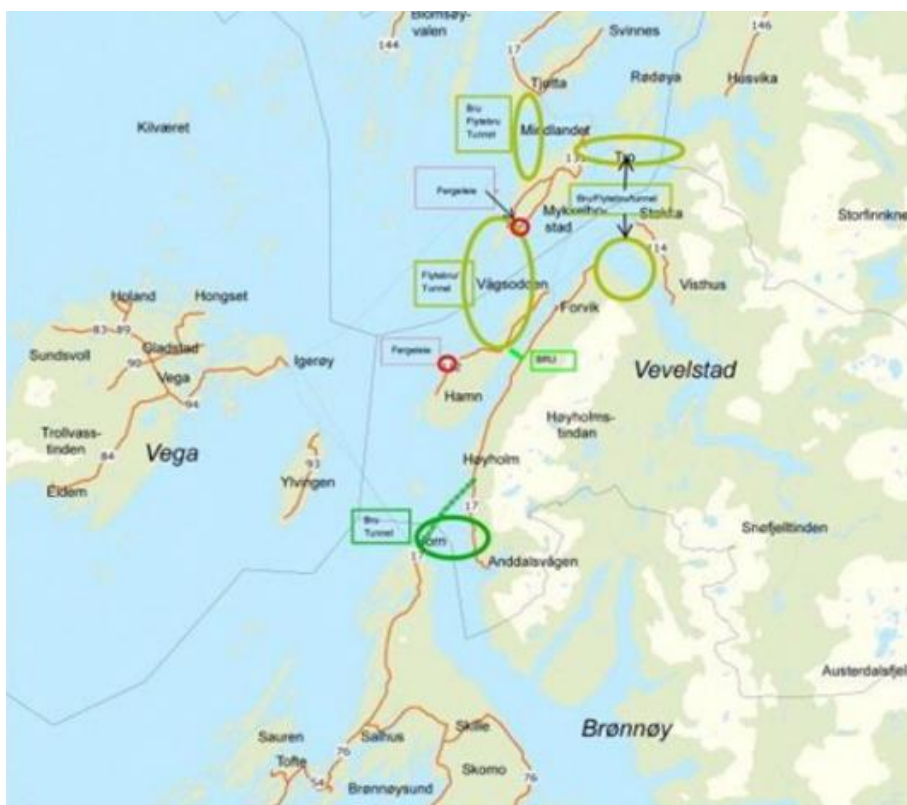
Helgeland har ingen tverrforbindelser som i dag er finansiert gjennom NTP og ligger under Vegdirektoratets ansvar. I forarbeidet til gjeldende NTP, foreslo Vegdirektoratet omklassifisering av FV17/FV78 fra E6 ved Ømmervatn til Sjøvik ferjeleie, samt FV12 Mo i Rana til FV17 Utskarpen. Helgelandrådet oppfordrer Nordland fylkeskommune til å gå i dialog med Vegdirektoratet for å omklassifisere begge disse tverrforbindelsene, samt FV76 Tosenveien.

FV17 omklassifisering til statlig vei

FV17 Kystriksveien er en viktig transportkorridor nord – sør og vil sikre en bedre logistikk mellom Trøndelag og Nordland. Veistandarden er i dag meget dårlig – den er svingete, smal, bratt og lite fremkommelig. Ferjemateriellets beskaffenhet og kostnadsdrivende ferjestrekninger utgjør sterkt økende barrierer for god logistikk, bo- og arbeidslust, pendling, nærings- og utdanningsveier samt tilgang til offentlige tjenestetilbud langs Kystriksveien.

Arbeidet med omklassifiseringer av FV 17 mellom Bodø og Steinkjær er en god start i denne NTP-perioden (fra fylkesvei til europavei), jfr. E39 fra Kristiansand – Trondheim.

Helgelandsrådet er av den oppfatning av at Nfk ikke vil få tildelt store nok statlige rammer og har derfor ikke økonomi til nødvendige investeringer, som er en forutsetning for en god og sikker samferdsel på FV17 gjennom Trøndelag og Nordland. Kystriksveien er å betrakte som en avlastningsrute for E6, samt del av nasjonal turistvei og samferdselsåre for næringslivet på kysten. Dette relaterer seg både til havbruk, olje og gass, energi, landbruk og reiseliv- og opplevelsesnæringer.



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 2022: 1.171. Andel lange kjøretøy: 35%.

Utfordring:

Vegen er periodevis mye stengt 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.

LUFTFART

Tilrettelegging for null- og lavutslippsfly

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

Innen 2030 må store deler av flyparken som betjener kortbanenettet byttes ut. Da vil det ikke være et alternativ for Widerøe å kjøpe konvensjonelle fossile fly.

Kortbanenettet i nord og vest er ideelt for testing av null- og lavutslippsfly-løsninger. 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 null- og lavutslippsfly, og ønsker at Avinor tilrettelegger infrastruktur for null- og lavutslipps fly på kortbanenettet i Nordland.

Widerøe planlegger å fase inn fossilfrie fly så raskt som mulig. Hvis ikke null- og lavutslippsfly er tilgjengelige og flyplassene er tilrettelagte for dette innen få år, vil det få store konsekvenser for flytilbudet i distriktene, samt klimautslippene.

Widerøe Zero har satt seg ambisiøse mål om å bli en av de første kommersielle operatørene av null- og lavutslippsfly for persontransport.

Utfordring:

Signalene per dags dato synliggjør at null- og lavutslippsfly-løsninger kan redusere kostnadene vesentlig på de distansene som vi har på dagens kortbanenett. Kortbanenettet i Nordland er godt egnet og må vurderes som pilotområde. Dette er også et viktig tiltak for å nå klimamålene.

Tilrettelegge infrastruktur for bærekraftig flybensin

Det bør etableres en blanding terminal (terminal for blanding av fossilt og bærekraftig flybensin) for SAF (bærekraftig flydrivstoff) i Bodø og omegn, basert på planlagt produksjon av SAF i Mosjøen. Dette vil bidra til at både stamrutenettet og FOT-rutene i nord får svært kostnadseffektiv tilgang på SAF i tråd med nasjonale og internasjonale krav. Da unngår man å måtte transportere SAF ned til Oslo for blanding før det transporteres nordover igjen. Med bygging av Ny By – Ny Flyplass er det svært gunstig å tilrettelegge for slik infrastruktur nå, samtidig som det tilgjengeliggjør SAF til nordnorske lufthavner og flyselskap.

Frekvens/pris på kortbanenettet

Innenfor Helgelandrådet sitt virkeområde er det tre flyplasser. Flyplassene er lokalisert i regionsentrene Alstahaug, Brønnøy og Vefsn, og alle betjener et stort omland. Det er økt behov for rutegående flytrafikk i både offentlig tjeneste, i pasientreiser og i ulike utadrettede næringer. Det nevnes særlig næringer og konkurranseutsatte virksomheter knyttet til havbruk, olje og gass, industri, turisme samt fremtredende logistiktjenester med så vel utstyr som mannskaper. Vi henviser til Hurdalsplattformen side 44: «Sikre lavere priser og flere avganger på kortbanenettet. Målet er en halvering av prisene på FOT-rutene.» Helgelandrådet mener at hvis Nordland skal bringes enda tettere sammen med resten av landet er kortbanenettet av avgjørende betydning. Total reisetid og frekvens er nøkkelen for utvikling og vekst i regionen.

Utfordring:

Mangel på- og tidligere endringer i frekvens har bidratt til merkostnader for lokalt og regionalt næringsliv. For aktører som opererer i kurs- og konferansemarkedet vanskeliggjør lav rutefrekvens mulighetene til å kunne tilby sine tjenester på Helgeland.

KYSTFART

Farledsutbedring Brønnøyleden

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:

- Cruisetrafikk til Brønnøysund
- Godstrafikk til/fra Helgeland (det grønne skiftet)
- 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. De samfunnsøkonomiske beregningene bør oppdateres med planlagte fabrikker i Mosjøen og i Holandsvika utenfor Mosjøen.

Statlig bidrag til havneutbygging for å ivareta det grønne skifte

Stortinget og regjeringen har vedtatt en taktendring i det grønne skifte. På Helgeland er det flere store prosjekt som er under realisering og felles for disse prosjektene er behov for tilrettelagte industrihavner. Finansiering av industrihavner er kostnadskrevene og uten statlig bidrag vanskeliggjør det etableringene.

Økonomisk bidrag vil bidra til å nå ambisjonene regjeringen har om å øke fastlandseksporten med 50% , samtidig som klimautslippene reduseres med 55% innen 2030.

Tilrettelegging av eksisterende og etablering av nye fiskerihavner

Fiskerihavner er selve grunnfundamentet for å ivareta og videreutvikle arbeidsplasser og bosetting i kystsamfunn. Hvis målet om flere arbeidsplasser, mer bearbeiding, større verdiskaping og økte eksportinntekter fra havbruksnæringen skal realiseres, må eksisterende fiskerihavner utbedres og videreutvikles, samt nye fiskerihavner etableres. Alle som har havet som arbeidsplass og investerer betydelige beløp i båt og annet utstyr, må være sikker på at grunnfundamentet, havnene, satses på.

Tilrettelegging av eksisterende og etablering av nye fiskerihavner bør prioriteres. De siste årene har vi i vårt område registrert økende aktivitet i kystfiske.

Stamnetthavnstatus for Helgeland Havn IKS

Denne statusen er av 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 stamnetthavnstatus 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.

Del 2: Svar på utredningsoppdrag til Nasjonal transportplan 2025-2036 med frist 22 januar fra transportetatene

<https://www.regjeringen.no/globalassets/departementene/sd/ntp/ntp-2025-2036/utredningsoppdraget-leveranse-januar-2023/utredningsrapport-endelig-l2254365.pdf>

Helgelandsrådets kommentarer til rapporten:

Innledning

Spesifikke utfordringer for transportformene

Luftfarten

Side 9: «På grunn av store geografiske avstander finnes det i mange tilfeller ikke alternativer til luftfart, og Norge er mer avhengig av flytransport enn de fleste andre land. Luftfarten bidrar derfor til å skape god tilgjengelighet for alle deler av landet og til resten av verden. Videre spiller luftfarten en viktig rolle i totalforsvaret».

Helgelandsrådets kommentar: Her bør rapporten vise til Hurdalsplattformen side 43: Luftfart: «Regjeringen vil legge til rette for et styrket flytilbud på kortbanenettet.»

1. Framtidig transportbehov

1.3. Godstransport

Side 16: «Selv om infrastrukturen på vei forbedres noe i perioden så beregnes det likevel høyere vekst i transportarbeid pr år for jernbanetransport eksklusiv malm enn for veitransport. En av årsakene til dette er at behov/etterspørsel etter transport øker for varegrupper og relasjoner der jernbane står sterkt, f.eks. forbruksvarer mellom de store byene».

«På jernbane er beregnet vekst i transportarbeid til 2060 på 35 pst. når alt gods er inkludert og 46 pst. når all malm ekskluderes.»

Helgelandsrådets kommentarer: Bør vurderes om man allerede her skal indikere behov for større investeringer i jernbanesektoren for å møte fremtidens behov. Kapasiteten på flere strekninger som f.eks. Oslo – Trondheim – Bodø er allerede nå sprengt. Viktige momenter er økt fokus på grønne transporter, det grønne skitet og vekst i havbruksnæringen.

2. utfordringer i korridorer, markeder og byområder

2.1. Overordnede utviklingstrekk

Side 24: Figur 2-1 Befolkning og forventet befolkningsvekst fra 2020 til 2060. Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Helgelandsrådets kommentarer: Figur 2-1 viser en forventet befolkningsnedgang for Nordland fylke. Dette blir for snevert å legge til grunn, da det ikke er tatt hensyn til effekten av at vi i dag har et betydelig kraftoverskudd i fylket. Kraftoverskuddet bidrar til at det i dag etableres og planlegges nye bedrifter som f.eks. batterifabriker, hydrogenproduksjon, syntetisk drivstoff, oppdrett, osv., som igjen vil gi befolkningsvekst.

2. utfordringer i korridorer, markeder og byområder

2.3. Overordnede utfordringer for transportsystemet

Utfordringer for transportformene

Jernbanetransporten

Side 29: «Det er liten eller ingen restkapasitet igjen der behovet for tilbudsutvikling er størst. Flere strekninger enn tidligere er erklært overbelastet, dvs. at etterspørselen etter ruteleier overstiger det som er mulig å tildele».

Helgelandsrådets kommentarer: Uten store tiltak/investeringer nås ikke målene om godsoverføring til jernbane eller klimamålene.

2. utfordringer i korridorer, markeder og byområder

2.4. utfordringer i korridorene

Korridor 6, Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

Side 36: «Det gjelder både gods og persontrafikk, og må ses i sammenheng med at det er forventet jevn årlig vekst på 1,2 pst. fram mot 2060 for godstransportarbeidet på jernbane i korridoren. Både Rørosbanen og Raumabanen er dieseldrevet».

Helgelandsrådets kommentarer: Uten store investeringer vil ikke kapasitetsmålene eller klimamålene nås.

2. utfordringer i korridorer, markeder og byområder

2.4. utfordringer i korridorene

Korridor 7, Trondheim–Bodø med armer til svenskegrensen

Side 36: «Etterspørselen av godstransport på Nordlandsbanen er større enn det er kapasitet til. Avstanden mellom kryssingsspor av tilstrekkelig lengde er lang, og medfører lav effektiv toghastighet og lange framføringstider».

«Muligheten for økt trafikk på vei og bane er begrenset, det er tilnærmet ingen restkapasitet inn mot de store byene».

«Kyststrekningen kjennetegnes av trange farleder og utfordrende navigering. Innseilingene til de større havnene i korridoren har begrensninger knyttet til skipsstørrelser».

«Lange distanser gjør også at flytrafikken er viktig for persontransport. Innfasing av null- og lavutslippsfly vil kunne redusere risikoen for manglende tilbud på dagens FOT-ruter ved utfasing av dagens flyflåte på disse rutene. I tillegg til å ha en sentral nasjonal funksjon, er korridoren også viktig for regional transport i Trøndelag og mellom Helgeland- og Saltenregionen».

Helgelandrådetts kommentarer: Som det er beskrevet i kapittelet er det store utfordringer innen alle samferdselsformene i Nordland. Nordland forventer store industrietableringer i årene fremover pga. det grønne skiftet og eksisterende kraftoverskudd. Manglende investeringer innen samferdsel vil kunne medføre at industrietableringer ikke blir realisert. Ingen bygger ny industri hvis man ikke har kapasitet innen samferdsel til å få inn råvarer og få ut ferdigvarer.

3. Klima og miljø

Side 41: «I løpet av første halvdel av denne NTP-perioden skal klimagassutslippene være kuttet med 55 pst. sammenlignet med 1990, og deretter gå mot null i 2050. De siste 30 årene er klimagassutslippene kuttet med 4,7 pst».

Helgelandrådetts kommentarer: Man bør ha større fokus på tiltak som faktisk reduserer klimautslipp i Norge, istedenfor å bruke strømmen til datasentre som ikke gir utslippskutt i Norge. Strøm blir en knapphetsfaktor fremover, og må brukes til de rette etableringene for å nå klimamålene. Det bør bli et større fokus på elektrifisering, hydrogen, e-fuel, batterier, osv. som bare kan oppnås ved en massiv kraftutbygging og tilrettelegging for den nye industrien, samt bygging av infrastruktur for disse.

4. Tilpasse lufthavnene til framtidige null- og lavutslippsfly

Side 48

Helgelandrådetts kommentarer: Når det gjelder FOT-ruter og kortbanenettet er det også store satsninger internasjonalt på hydrogendrevne fly med brenselceller, som vil passe godt på kortbanenettet. Det har nylig vært testflyginger hvor ZeroAvia har testfløyet Dornier 228, som er et

19-seters fly, i England i januar 2023. De planlegger å ha 9-19-seters fly klare i 2025, og 40-80-seters fly klare i 2027.

Universal Hydrogen testfløy nylig Dash-8 i 15 minutter med hydrogen brenselcellemotor. De håper på å ha alle godkjenninger på plass for passasjerflygninger innen 2025.

[https://www.engadget.com/a-dash-8-commuter-plane-flew-for-15-minutes-with-a-hydrogen-fuel-cell-engine-](https://www.engadget.com/a-dash-8-commuter-plane-flew-for-15-minutes-with-a-hydrogen-fuel-cell-engine-060607763.html?guccounter=1&guce_referrer=aHR0cHM6Ly93d3cuZ29vZ2xllmNvbS8&guce_referrer_sig=AQAAAJ6164BMdVCQEz_7t4cBoVIPi16XEtRutj_igik1c9R_NaVFX48ERFGOSOTLBkO3E_gMFnFKcAIPivkJIBHZAWP0v65cqAifeOP0LSVzxMal73ea5nzYfb5rzbDIA_drZps6rDt0BNsarY3p-X4zoqbM7O_huJhBht-hvbXFYST)

[060607763.html?guccounter=1&guce_referrer=aHR0cHM6Ly93d3cuZ29vZ2xllmNvbS8&guce_referrer_sig=AQAAAJ6164BMdVCQEz_7t4cBoVIPi16XEtRutj_igik1c9R_NaVFX48ERFGOSOTLBkO3E_gMFnFKcAIPivkJIBHZAWP0v65cqAifeOP0LSVzxMal73ea5nzYfb5rzbDIA_drZps6rDt0BNsarY3p-X4zoqbM7O_huJhBht-hvbXFYST](https://www.engadget.com/a-dash-8-commuter-plane-flew-for-15-minutes-with-a-hydrogen-fuel-cell-engine-060607763.html?guccounter=1&guce_referrer=aHR0cHM6Ly93d3cuZ29vZ2xllmNvbS8&guce_referrer_sig=AQAAAJ6164BMdVCQEz_7t4cBoVIPi16XEtRutj_igik1c9R_NaVFX48ERFGOSOTLBkO3E_gMFnFKcAIPivkJIBHZAWP0v65cqAifeOP0LSVzxMal73ea5nzYfb5rzbDIA_drZps6rDt0BNsarY3p-X4zoqbM7O_huJhBht-hvbXFYST)

7. Godstransport, eksport og industri

7.2. Muligheter og utfordringer for godstransporten

Lufttransport

Små volumer, høy verdi

Side 93/94: «Informasjon fra markedet indikerer større hybridelektriske fly, med kapasitet opp mot 30–50 seter, nærmere 2030.»

Helgelandsrådets kommentarer: Henviser til vårt innspill til kapittel 4 hvor fly i denne størrelsen kan være tilgjengelig mye tidligere enn 2030, spesielt med tanke på fly med hydrogen brenselcellemotorer.

Del 3: Svar på prioriteringsoppdrag til Nasjonal transportplan 2025-2036 med frist 31 mars fra transportetatene

Disse rapportene ble lagt ut på Samferdselsdepartementets sider 31. mars.

https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/ntp-20252036-prioriteringsoppdrag-svar-fra-transportvirksomhetene/id2969831/?utm_source=regjeringen.no&utm_medium=email&utm_campaign=nyhetsvarsel20230331

Statens vegvesen

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2025 - 2036

Prioritering av økonomiske rammer

<https://www.regjeringen.no/contentassets/f517f097ff11468fbb8087f6bc981c43/svv/ntp-2025-2036-prioriteringsoppdrag-310323.pdf>

Helgelandsrådets kommentarer: Det bør etableres hydrogen fyllestasjoner langs E6 i første omgang for muliggjøring av hydrogen som drivstoff for tunge kjøretøy, slik det etableres i store deler av EU. Enova bør støtte slike etableringer. Det samme bør gjelde for biogass og biodiesel.

Jernbanesektorens svar på

prioriteringsoppdraget

Nasjonal transportplan 2025-2036

<https://www.regjeringen.no/contentassets/f517f097ff11468fbb8087f6bc981c43/jbdir-bane-nor/prioriteringsoppdraget-hoveddokument.pdf>

2. Prioriteringer, side 11

Helgelandsrådets kommentarer: Strekningen Trondheim – Bodø må flyttes fra «Planlegging for videre utvikling» til «Bedre kapasitet for kombigods på strekningene», da strekningen allerede har kode rød og er overbelastet. Strekningen må få høyere prioritet for å nå de overordnede målene innen jernbanesektoren og klima.

3.3 Investering

Tilbudsutvikling gods

Prioritert tilbudsutvikling for godstransport

Effektpakke for økt kombitransport, side 27

Helgelandsrådets kommentarer: Vi viser til setningen «Trondheim – Bodø er aktuell for oppstart i andre periode». Strekningen er allerede overbelastet og må få prioritet i første 6-årsperiode av NTP.

Kystverkets forslag til prioritering av ressursbruk i perioden 2025-2036

<https://www.regjeringen.no/contentassets/f517f097ff11468fbb8087f6bc981c43/kystverket/svar-pa-prioriteringsoppdrag-ntp-2025-2036.pdf>

4. KYSTVERKETS FORSLAG TIL PRIORITERINGER

4.5 Investeringer, post 30, i ulike rammer

4.5.4 Prioriteringer i korridor 7: Trondheim – Bodø, side 57, 58 og 59

Helgelandsrådets kommentarer: Farledsutbedring av Brønnøyleden må inn igjen i NTP og prioriteres. 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. Utbedring av Brønnøyleden vil få forbedret samfunnsøkonomi og være av avgjørende betydning for industrietableringene i Mosjøen (hydrogen og e-fuel) og for etableringer i Sandnessjøen.

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

- De nye industrietableringene i regionen
- Cruisetraffikk til Brønnøysund
- Godstrafikk til/fra Helgeland (det grønne skiftet)
- 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. De samfunnsøkonomiske beregningene bør oppdateres med planlagte fabrikker i Mosjøen og i Holandsvika utenfor Mosjøen.

Med vennlig hilsen

Helgelandsrådet

Ivan Haugland (Sign.)
Leder samferdselsutvalget

Snorre Lund (Sign.)
Saksbehandler