



Møteinnkalling

Utvalg: Samferdsel
Møtested: Teams
Møtedato: 22.02.21 **Tid:** 13:00 – 15:00

Deltakere

NAVN	FUNKSJON	Til stede	Avbud
Ivan Haugland	Leder		
Britt Helstad	Medlem		
Torhild Haugann	Medlem		
Nils Olav Jenssen	Medlem		
Yngve Magnussen	Medlem		
Snorre Lund	Næringskonsulent/MoN		
Charlotte Olsen	Rådgiver		
Stig Sørra	Sekretariatsleder		

Saksliste

Saksnr.	Tittel
11/21	Referat fra forrige møte
12/21	RTP 2022-2033. Invitasjon til å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet
13/21	Utarbeidelse av satsingsområder for komite/utvalg for samferdsel
14/21	Eventuelt

Sandnessjøen, 18. februar 2021

Ivan Haugland (sign.)
Leder komite for samferdsel



Saksfremlegg

Utvalg:	Samferdsel
Møtedato:	22.02.21
Saksbehandler:	Stig Sørra

Saksnr.	Tittel
11/21	Referat fra forrige møte

Forslag til vedtak:
Referat fra møtet 11. februar 2021 godkjennes.

Vedtak:



Saksfremlegg

Utvalg:	Samferdsel
Møtedato:	22.02.21
Saksbehandler:	Snorre Lund

Saksnr.	Tittel
12/21	RTP 2022-2033. Invitasjon til å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet

Forslag til vedtak:

Fremlagte innspill, med de endringer som kom frem i møtet, oversendes Nordland fylkeskommune som Helgelandssrådet sitt innspilt til fylkeskommunenes videre arbeid med RTP 2022-2033.

Fylkeskommunen vil på bakgrunn av mottatte innspill invitere til digitale møter hvor alle innspill vil bli gjennomgått.

Vedtak:

Vedlegg: Innspill til RTP 2022-2033 fra Helgelandssrådet (utkast)

Saksutredning

Det vises til vedtak i sak 08/21 fra møtet 11. februar:

- Komité/utvalg for samferdsel utarbeider utkast til hovedutfordringene RTP 2022-2033 i løpet av uke 7. Utkastet sendes kommuner og næringsforeninger til gjennomlesing med frist for innspill medio uke 8.

Utkastet er sendt kommunen og næringsforeningene i vår region for gjennomlesning. Eventuelle tilbakemeldinger/merknader vil bli referert i møtet.

Saksutredning (sak 08/21)

Det vises til invitasjon fra Nordland fylkeskommune om å komme med innspill på hovedutfordringer på transportområdet i forbindelse med RTP 2022-2033. Brevet er datert 15. desember 2020 med frist 1. mars 2021.

Kommunene oppfordres til å gi felles innspill innen sin region gjennom sitt interkommunale politiske råd. Samferdselskomiteen ønsker i den forbindelse å samordne og gi en felles uttalelse på vegne av medlemskommunene. Komitéen har sendt ut en forespørsel til kommunene og næringsforeningene om å gi sine innspill til det kommende arbeidet med RTP 2022-2033 med frist 5. februar 2021.



Det ønskes innspill på hva vi 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

I samferdselskomitéens arbeidsmøte 11.-12. februar 2021 vil innspillene fra kommunene og næringsforeningene gås gjennom og bearbeides sammen med tidligere fylkeskommunale utfordringsdokument og kjente utfordringer innenfor Helgelandsrådet sitt virkeområde. Målet er å ha et første utkast til innspilldokument klart etter møtet.

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 - Svar på invitasjon Helgeland Interkommunalt politisk råd (Helgelandrådet)

Innledning - Sammendrag

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

- FV 76 Tosenveien. Mangler strekningsvise utbedringer. Trafikksikkerhet og tungtransport.
- FV 78 – FV 17 – Herøy/Dønna. Vekst, kjøretid, sikkerhet og myke trafikanter.
- RV73. Sikkerhet, tollkontor, smal, bratt med variabel standard og bru.
- E6 Helgeland sør. Ferdigstillelse, delvis smal og svingete, delvis dårlig dekke, delvis dårlig bæreevne, telehiv, spor, ujevnheter og fartsgrense.
- FV 17 Brønnøy – Vevelstad – Alstahaug og manglende fastlandsforbindelse.
- Bro Vevelstadlandet-Hamnøya
- Fergeleier langs FV 17; stort etterslep på vedlikehold, bygget for langt mindre ferger, og manglende oppstillingsplasser/infrastruktur for myke trafikanter.
- Herøy/Dønna -Alstahaug manglende fastlandsforbindelse.
- FV17 Kystriksveien. Økonomi til el-ferjer, vedlikehold, økende turisme, rasteplasser og toaletter.
- 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 arbeidsregion, miljø, parkering og lading på terminalene.
- Togtunnel mellom Elsfjord-Bjerka. Redusere transporttid, kostnader, vedlikehold, bo- og arbeidsregion og sikkerhet.
- Elektrifisering/delektrifisering av Nordlandsbanen. Redusere utslipp.
- Flere kryssningsspor på Nordlandsbanen. Redusere kjøretid og større fleksibilitet.
- Nord Norgebanen. Samfunnssikkerhet, beredskap, klima, miljø og Nordlandsbanen.
- Parkering og lademuligheter ved trafikknutepunkter. Mobilitet og det grønne skiftet.

- Farledsutbedring av Brønnøyleiden. Værutsatt, tid, kostnader, sikrere og konkurranseevne.
- Stamnetthavn status for Helgeland Havn IKS. Strategisk og økonomisk betydning.
- Flytting av ferjeleie i Mosjøen. Sikkerhet, grønn logistikk og myke trafikanter.
- Tilrettelegging for el-fly. Klima, kostnader og pilotområde.
- Tungtransport fra Træna/Lovund. Transporttid, kostnader, reduserte investeringer, klima og ulykker.
- Lang reisetid fra Træna for persontransport ved bruk av dagens fremkomstmiddel.
- Sykkelturisme; sommerruter og mulighet for å komme seg fra indre til ytre strøk i regionen.

Viktigste transportbehov.

Næringstransporter, Persontransport(arbeidspendling), pasienttransport.

Turisme?

Største utfordringer i dag og i fremtiden

- Fergekapasitet, dispensasjoner, stabilitet, frekvens, åpningstid og regularitet.
- Reserveløsning på fergemateriell.
- FV 76 Tosenveien. Mangler strekningsvise utbedringer. Lande – skogli og Håkaune – Nevernes kryss
- FV 17 og manglende fastlandsforbindelse Herøy/Dønna -Alstahaug.
- FV 17 Brønnøy – Vevelstad – Alstahaug og manglende fastlandsforbindelse.
- 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.
- **Det grønne skiftet; kapasitet, strøm og infrastruktur for ferjer, biler, tog og fly.**
- Trafikksikkerhet og myke trafikanter.
- Buss og offentlig transport nedprioriteres.
- Dårlig korrespondering mellom transportformene; ferje, tog, fly og båt.
- Dårlig korrespondanse mellom hovedfartsårene og «tilfartsårer»/bosetning langs hovedfartsårene.

Viktigste utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene i fremtiden

- Vekst i havbruk; i hav og på land. og oppdrettsnæringen (~~Landbasert oppdrett~~)
- Vekst i olje og gass?
- Etablering av vindmølleanlegg.
- Andre større industrietableringer.
- Ekstremvær; stengte fjelloverganger, eksempelvis Saltfjellet og kansellering av ferge/hurtigbåt. Behov for flerspråklig varslingstjenester og investeringer av digitale infotavler ved strategiske knutepunkt. ~~Varsling i god tid før man kommer frem til ferjeleie. Norsk og engelsk? Visit Norway? Helgeland Reiseliv, digitale Helgeland.~~
- ~~Stengte fjelloverganger (Saltfjellet)~~
- Utdatert fergemateriell fører til hyppige kansellerte fergeavganger. (~~Uvær og materiell~~)
- Pendling og regionforstyrrelse.
- **Betydelig vekst i reiseliv- og opplevelsesnæring og manglende sanitæranlegg. Økende på Helgeland.**
- **Økende vekst i ulike næringer må sees i sammenheng med samferdselsbehov for fastboende.**
- ~~Sykkelturisme og fastbeboende.~~

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.

Formålet

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 trafiksikkerhet, 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 som 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

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 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.

Helgelandsrådet mener det er viktig å se fremover og at **appellerer** Nordland fylkeskommune tar initiativ og går i **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 området Trollfjorden, hvor veistandarden er meget dårlig, svingene, smalt og lite fremkommelig. Her kan spesielt nevnes strekningen Årsandøy til og med Trollfjorden, hvor veistandarden er meget dårlig, svingete, smalt, bratt og lite fremkommelig, og realisering av broprosjekt i Vevelstad for å forenkle reisen langs FV17.**

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** forventet vekst, samt befolkningstetthet og **veiens beskaffenhet eksisterende infrastruktur.**

Ferge og hurtigbåtnettet på Helgeland

Ferge og hurtigbåtnettet på Helgeland er for Vega, Vevelstad, Herøy, Dønna, Bindalsfjorden og Træna eneste relevante transportalternativ. Stabil og forutsigbar ruteproduksjon tilpasset næringslivet og befolkningen er helt avgjørende for befolkningen og utviklingen av kysten. Det er for flere av fergerutene 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 region slik at det er mulig å gjøre deltagelse på dagsmøter, uavhengig av bosted, samt mulig å gjøre korresponderende transport med ferger, 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 og utviklingen av kystnære kommunene og de ressurser de representerer.

Fylkeskommunen har ved flere anledninger evaluert og gjort endring i seilingsmønster etter kriterier som fremstår som lite tilfredsstillende.

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

Alstahaug hadde tidligere fast anløp av denne ruten flere ganger i uken, men etter siste omlegging av seilingsmønstret endte rute på Nesna i sør.

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 med å bedre framkommeligheten og sikkerheten 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 skifte vil jernbane spille en viktig rolle i fremtiden. Helgelandsrådet håper Statens Vegvesen i sitt arbeid med KVVU for transportløsninger i Nord Norge klare å synliggjøre hvilken mulighet jernbanen har til å knytte regionene tettere sammen.

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

Helikopterruter

Siden 1993 har Lufttransport AS drevet Helikopterrute mellom Bodø – 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, men tanke på etablering av helikopterrute også for dette sambandet.

Utfyllende informasjon om transportbehov og utfordringer

FV 76 Tosenveien. Mangler strekningsvise utbedringer. Trafikksikkerhet og tungtransport.

Fylkesveg 76 (Tosenvegen). Veien er 88 km og går vest-øst mellom Brønnøysund i Brønnøy kommune og til E6 ved Vasselv i Grane kommune. Tosenvegen er en viktig tverrforbindelse mellom kysten (fylkesvei 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 tynge kjøretøy. I tillegg har strekningene enkelte svinger som må rettes ut. Hvis det er dårlig vær, og fergene ikke går, så er dette eneste transportåre ut av Brønnøy regionene.

Tilfredsstillers Tosentunellen dagens og fremtidens krav til tunellsikring?

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 Toven tunnelen. 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 Toventunellen 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: 1.500. Andel lange kjøretøy: 10%.

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, turisme og myke trafikanter.

Det mangler også gang og sykkelvei fra nordsiden av hjartåstunellen 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 fra Det Kongelige Norske Videnskabers Selskap og Norges Tekniske Vitenskapsakademi som 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, som 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).

Fylkesvei 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 turisme.

RV73. 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 net-work.

Finland og Sverige har vist økende interesse for tilgang til isfrie havner. Opprusting av transportkorridoren vil kunne bidra til større utnyttelse av allerede etablert 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 Hemnavan/Tærnaby).

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 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. Det må også legges til rette for bedre åpningstid på tollkontoret for enklere eksport av laks og andre varer. Det bør også bygges ny bru ved Fjellbekkmoen.

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 strekningen 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 strekningene var i utgangspunktet 160 millioner kroner.

ÅDT total på strekningene 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 strekningen er dårlig vegstandard som skaper problem i forhold til effektiv transport. Hovedproblemet er at E6 på disse strekningene er smal og svingete. I tillegg er også dekket dårlig på deler av strekningen 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 strekninger på E6 Helgeland. Et annet viktig element er trafiksikkerheten, og spesielt for disse strekningene er det standardsprang som oppstår ved at ny E6 er bygget i H3 standard med 90 km/t fartsgrense, mens de gamle strekningene har en helt annen standard som ikke er tilpasset dagens behov og sikkerhet.

FV 17/fastlandsforbindelse Brønnøy – Vevelstad – Alstahaug

Helgelandsrådet peker på behovet for at det gjennomføres en videreføring av KVV mellom Brønnøysund, Vevelstad og Sandnessjøen FV17. Behovet for å knytte våre kommuner/regioner tettere til hverandre vil ha avgjørende betydning for videreutvikling av regionen og av nasjonal betydning i forhold til utvikling av strategiske næringer som turisme, olje- og gassaktiviteten, samt fiskeri, oppdrett og andre næringer.

Fastlandsforbindelse mellom 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 turisme i regionen. Fastlandsforbindelsen vil muliggjøre mer rasjonell og raskere transporter også for Vega hvis en tenker en utvidelse av prosjektet.



Manglende fastlandsforbindelse Herøy/Dønna -Alstahaug. Regionforstørrelse, reisetid, næringstransporter, klima, turisme samt bo- og arbeidsregion.

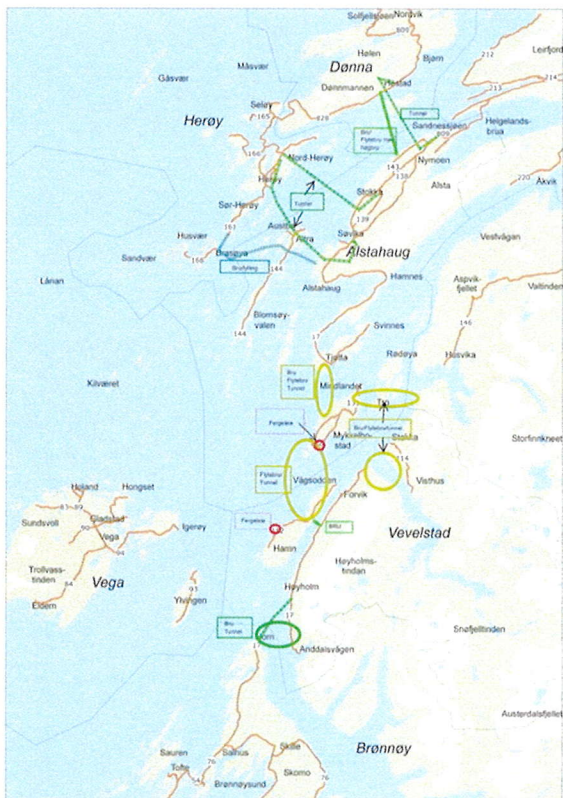
Helgelandrådet peker på behovet for at det gjennomføres en videreføring av KVV fastlandsforbindelse fra Herøy/Dønna til Alstahaug.

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

Herøy og Dønna fastlandsforbindelse – Fylkestingssak 092/2015. Fylkestinget ber om at det i forbindelse med rulleringen av regional transportplan blir vurdert mulige

finansieringsopplegg for tunnelkonseptet, som statlig medfinansiering, bompenger og fergeavløsningsmidler.

Dette er i hovedsak fylkesveier, som staten bør ta et større ansvar for i forbindelse med investering og driften da de er av avgjørende nasjonal betydning for utviklingen av landet og næringslivet.



Utfordring:

Veiene er ikke bygget for dagens og transporten og medfører store utfordringer i dag og 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 turisme i regionen. Fastlandsforbindelse fra Herøy/Dønna vil også muliggjøre mer rasjonell og raskere transport fra Lovund og Træna.

FV17 Kystriksveien. Økonomi til el-ferjer, 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 mellom E6 ved Asp, ca. 7 km nord for Steinkjer til Rv80 ved Tverlandet, ca. 18 km øst fra Bodø. Med unntak av fergestrekningene er veiens lengde mellom Asp og Løding 630,5 km, hvorav 173,9 km i Nord-Trøndelag og 456,6 km i Nordland.

Veien følger hovedsakelig kysten av Trøndelag og Nordland og er kjent for sine mange turistattraksjoner. Noen av attraksjonene i områdene der veien går er **fylkeskommuens betydelige kultursatsning** Skulpturlandskap Nordland, **som har fått internasjonal oppmerksomhet**. ~~Torghatten, Norsk Havbrukssenter, Vega Verdensarvområde, Petter Dass-museet, Herøy kirke, Træna, Hestmannen, Svartisen og Kjerringøy.~~ Store deler av strekningen har status som Nasjonal turistvei.

Utfordring:

NFK har ikke økonomi til utvikling og vedlikehold i forhold til behovet på strekningen. Det er mye nærings og persontransport på strekningen samt økende turisme. Stort behov for utbedringer når det gjelder ferjer (el-ferjer), 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 Saltfjellet. Utfordringer med spesielt godstransport pga. mye stengning av veien i forbindelse med snø og storm.

E6 over Saltfjellet er en av de viktigste godstransport korridorene nord – sør i Norge. For utenom jernbanen går en stor del 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 2 siste årene vært mye stengt i perioder på vinterstid, som har skapt store utfordringer både for persontransport og for godstransporten. Store utfordringer med snøforhold og stormer. Større fokus på oppetid på veien og tiltak i forkant for å unngå nedetid.

Pendlertog Trofors, Mosjøen og Mo i Rana, Helgelandspendelen. Bo- og arbeidsregion, 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.

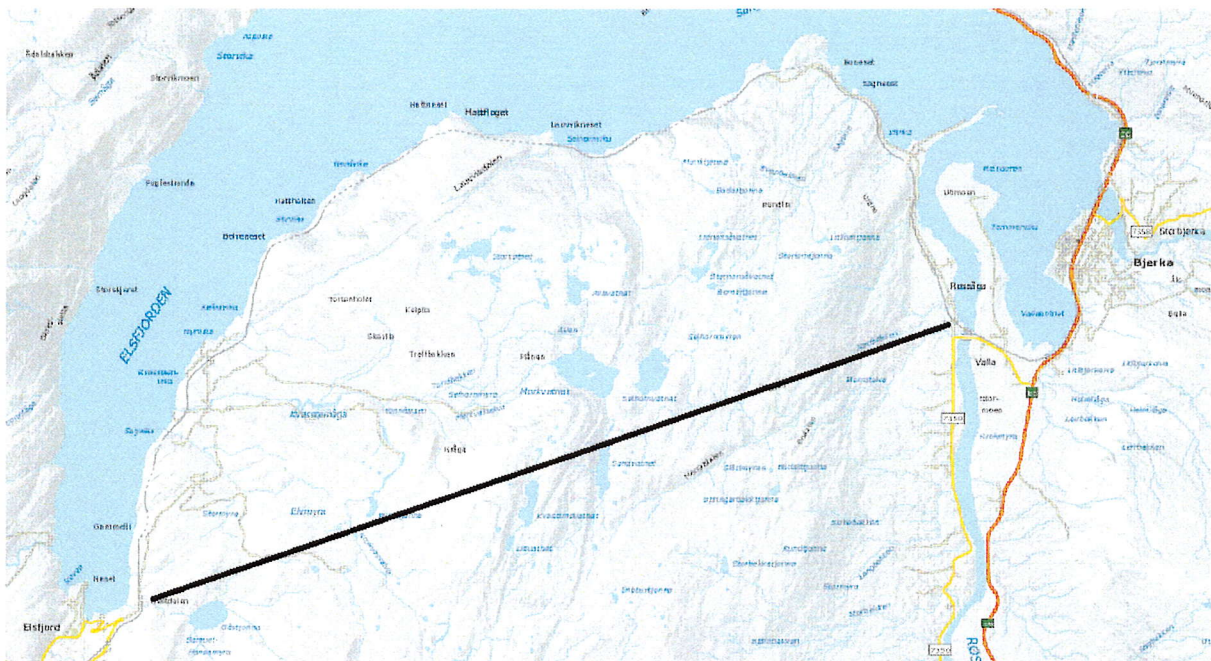
Utfordring:

For å knytte Helgeland bedre sammen i en bo- og arbeidsregion er vi avhengig av effektive og miljøvennlige transportmuligheter. En Helelandspendel 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 leges til rette for parkering og lading på terminalene.

Togtunnel mellom Elsfjord-Bjerka. Redusere transporttid, kostnader, vedlikehold, bo- og arbeidsregion og sikkerhet.

For Nordlandsbanen er det også 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 følsom for vann. Mer intens nedbør gjør at de gamle stikkerennene ikke har tilstrekkelig kapasitet og disse må byttes ut med større stikkerenner.

En delstrekning som er spesielt utfordrende i forhold til fyllinger og steinsprang, er strekningen Elsfjord-Bjerka. Fra 1.1.2011-31.12.2020 så 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:

- Kjøretidsgevinsten er beregnet til ca. 7,5 minutter
- Forkorter banen med 6 km
- Nedleggelse av 16 tunneller og flere rasfarlige partier
- Vedlikeholdskostnadene vil bli betraktelig redusert
- Miljø og sikkerhetsgevinster
- Utvidelse av bo- og arbeidsregionen 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 tunell på stekningen bidra til redusert transporttid, knytte regionene tettere sammen, bedre sikkerhet og reduserte utslipp.

Elektrifisering/deelektrifisering av Nordlandsbanen. Redusere utslipp.

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

Nordlandsbanen er derfor i den særstillingen 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. Mosjøen er 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 hydrogen tog. disse har 40 mil rekkevidde som vil si at Mosjøen ligger godt til rette for mottaksanlegg siden de allerede har infrastrukturen som vil være nødvendig. I tillegg planlegges det biogass anlegg i Sandnessjøen.

Utfordring:

Diesellokkene på Nordlandsbanen er gamle og forurensende. Det er behov for å ta i bruk ny teknologi på strekningen.

Om man velger konsepter med batteri, hydrogen, naturgass, biodiesel eller konvensjonell elektrifisering, eller en kombinasjon av disse har vi ikke tatt stilling til. Det som er viktigst er at det blir tatt en beslutning om fremtidig fremdriftsenergi for Nordlandsbanen.

Flere kryssningsspor 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. Også nye kryssningsspor på Støver, Valnesfjord og Setså vil spesielt 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 også nok er en fordel for trafikken til hele Helgeland.

Utfordring:

Det er behov for flere kryssningsspor 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 mere grønn mobilitet. Vi tenker da spesielt på trafikknutepunkter som hurtigbåt kaier, ferjeleier, jernbanestasjoner og flyplasser.

Farledsutbedring av Brønnøyleiden. Værutsatt, tid, kostnader, sikrere og konkurranseevne.

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

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

- Cruisetraffikk til Brønnøysund
- Godstraffikk 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, kostnadseffektive sjøtransporter i regionen. Oppmerking og åpning av Brønnøyleiden vil styrke sjøtransportens sikkerhet og konkurranseevne for regionen.

Stamnetthavn status 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.

Fra 01.02.2018 har Mosjøen Havn KF inngått 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 den nødvendig nasjonal og internasjonal fokus 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 transporten og myke trafikanter som oppholder seg på havneområdet i forbindelse med fergetrafikken. Det er derfor viktig å få flyttet dagens ferjeleie.

Tilrettelegging for el-fly. 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 el-flyene 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 el-fly, og ønsker at Avinor tilrettelegger infrastruktur for el-fly på kortbanenettet i Nordland.

Utfordring:

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

Tungtransport fra Træna/Lovund. Transporttid, kostnader, reduserte investeringer, klima og ulykker.

Tungtransport fra Træna/Lovund med fisk er spesielt utfordrende pga. veien over Bustneslia på FV12. Veien har ofte redusert fremkommelighet pga. trafikkulykker glatt føre og snø problemer.

Utfordring: FV12 er 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 rute en større del av tungtransporten fra Træna og Lovund inn med ferje til Levang, redusere belastningen og problemene noe. Denne løsningen gir en kortere total transporttid, enn dagens alternativ.

Lang reisetid fra Træna for persontransport ved bruk av dagens fremkomstmiddel.

Utfordring:

Sykkelturisme. Sommer ruter og mulighet for å komme seg fra indre til ytre strøk i regionen.

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

Utfordring: 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.

Med vennlig hilsen

Helgelandsrådet

Ivan Haugland (sign.)
Leder komite for samferdsel

Stig Sørre (sign.)
Sekretariatsleder



Saksfremlegg

Utvalg:	Samferdsel
Møtedato:	22.02.21
Saksbehandler:	Stig Sørra

Saksnr.	Tittel
13/21	Utarbeidelse av satsingsområder for komite/utvalg for samferdsel

Forslag til vedtak:

Vedtak:

Vedlegg: Utkast til satsingsområder for komite/utvalg for samferdsel

Saksutredning

Det vises til vedtak i sak 08/21 fra møtet 11. februar:

- På bakgrunn av diskusjon i komiteen/utvalget lager administrasjon utkast til satsningsområder for samferdselsrådet. Saken legges frem til behandling i neste møte.

Momenter som bør tas med:

- Målbare resultat på områder vi leverer på
- Ta initiativ til samhandling med andre regionråd for utredning av felles problemstillinger på Helgeland
- Fokuserer på overordnede saker innen RTP og NTP

Saksutredning (sak 09/21)

Den overordnede strategien for Helgelandssamarbeidsrådet ble vedtatt av Helgeladstinget 18. september 2020. I forbindelse med arbeidet med denne overordnede strategien ble Nordnorsk kommunikasjon AS leid inn som prosessveileder.

Strategien er laget med bakgrunn i følgende momenter:

- Samarbeidsavtalen og vedtekter (vedtatt av kommunene)
- Arbeidsmøte med arbeidsutvalget (rådets leder, nestleder og fire valgte representanter fra Helgelandssamarbeidsrådet, i tillegg til daglig leder)
- Innspill fra Helgelandssamarbeidsrådet (to representanter fra hver av deltakerkommunene, samt administrasjonen i Helgelandssamarbeidsrådet).

Strategien er knyttet til det samfunnsoppdraget Helgelandssamarbeidsrådet skal innfri. Dette er ikke en strategi for å «ta» et marked i kommersiell forstand, men skal tydeliggjøre hvorfor vi er til (vår eksistensberettigelse).

I arbeidet med strategien, er det valgt følgende struktur:

I arbeidet med strategien, er det valgt følgende struktur:

- Hvor står vi i dag? (Nå-analyse)
- Hvor ønsker vi å være i fremtiden? (Mål-analyse)
- Hvordan skal vi komme dit? (Strategi)

I strategidokumentets kapittel 7. Talspersoner og lederfunksjoner, fremgår det at lederne i utvalgene har ansvaret for å definere egne mål for arbeidene i komiteene/utvalgene.

Konklusjon

Med dette som bakgrunn er det tenkt at utvalgslederen nå skal stå for utarbeidelsen av del-strategiene (satsningsområder) for sitt ansvarsområde. For å lette dette arbeidet har vi fått utarbeidet en mal, samt at komite/utvalg for utdanning og kultur har utarbeidet en «pilotutgave» som kan benyttes som et eksempel for de andre komiteene/utvalgene.

Når komiteene/utvalgene har utarbeidet sine satsningsområder er ambisjonen å få presenter disse for det kommende Helgelandstinget i september 2021.

Komité/utvalg for samferdsel – satsingsområder 2021 - 2024

1. Bakgrunn

- Beskrive aktuelle satsingsområder og **hvorfor** dette er viktig å satse på, evt. hvem som er med i utvalget/komiteen. Avgrense omfanget, f.eks. til å gjelde videregående skoler ift utdanning.
- Komiteens/utvalgets sammensetning:
 - Ivan Haugland, Leirfjord kommune, leder
 - Britt Helstad, Bindal kommune
 - Torhild Haugann, Vevelstad kommune
 - Nils Olav Jenssen, Dønna kommune
 - Yngve Magnussen, Herøy kommune
- God infrastruktur (veier, havner, flyplasser, jernbane, ledningsnett mm) er en forutsetning for å kunne skape gode bo- og arbeidsmarkedsregioner og for å få regionenes produksjon av varer og tjenester ut til markedet.
- I vår region er vi helt avhengig av at de ulike delene av transportsektoren ses i sammenheng og utfyller hverandre og at disse imøtekommer de miljøkravene som kreves av et fremtidige lavutslippssamfunn.
 - Tverrforbindelsene innland kyst; FV76(-FV839), FV78(-FV828), E12/FV17 (-Nesna-/Lurøyene og Træna) og FV73
 - FV17 med ferje- og hurtigbåtkapasitet til øysamfunn (Trolldalen/Holm – Kilboghavn/Esøya/Glomfjord)
 - Elektrifisering av kortbanenettet
 - Ny teknologi på jernbane – Nordlandsbanen (hydrogen?)
 - Bredbåndskapasitet i hele regionen

2. Ståa i dag

- Konkret og kortfattet, men presis, beskrivelse av ståa for dette satsingsområdet per i dag. Hvordan ser det ut i våre 12 kommuner? (De store linjene, ikke alt for detaljert). Hva er vi fornøyd med, hva fungerer? Hva er vi ikke fornøyd med?
- Standarden på Tverrforbindelsene FV76 og E12/FV17 vanskeliggjør inn/ut transport for næringslivet på kysten. Må se lengere enn til ferjeleiene Horn, Søvik/Sandnessjøen og Stokkvågen.
- Reisetid/standard på FV17 med ferje- og hurtigbåtforbindelser hindrer god internkommunikasjon i regionen. Hindrer utviklingen av/etableringen av bo- og arbeidsmarkedsregioner.

- Tilbudet på kortbanenettet ble betraktelig dårligere etter siste anbudsrunde - ugunstige reisetider og færre avganger reduserer nytten av et samlet flytilbud i regionen
- Eldre terminalfasiliteter og manglende kryssningsspor hindrer effektiv og miljøvennlig godstransport
- Dagens infrastruktur hindrer befolkning og næringsliv til å ta del i den digitale utviklingen

3. Mål/ambisjoner

- **Hva vil vi? Hvilke ambisjoner har vi?**
- Større søkelys på aksene kyst – innland og på våre bo- og arbeidsregioner. **(Det å definere våre bo- og arbeidsmarkedsregioner slik vi opplever det kan også være en oppgave/øvelse)**
- Legge til rette for sømløse overganger mellom de ulike transportløsningene («vei, jernbane og skjøl»)
- Optimalisere og legge til rette for økt samhandling om transportløsningene. Økt søkelys på å utvikle gode og sterke bo- og arbeidsmarkedsregioner
- Effektive og miljøvennlige transportløsninger inn/ut av regionen
- Forurensningen/fotavtrykket fra vårt transportkonsum skal være bærekraftig og best i landet.
- **Hvor skal vi sette inn energien? Prioritere**
- Politikk!! 😊

4. Ønsket fremtidsbilde

- **Beskriv hvordan vi mener det skal være innen dette satsingsområdet – om 5 år, 10 år osv**
- En gradvis utvikling av regionens transportløsninger fører til utvikling av større geografiske bo- og arbeidsmarkedsregioner. Videre er transportløsningene inn og ut av regionen både miljø- og kapasitetsmessig tilpasset bærekraftmålene i et lokalt/regionalt perspektiv.

Dette resulterer igjen i økt attraktivitet og en positiv befolkningsutvikling i hele regionen. Helgeland er blitt «eksemplet å etterfølge»! Innland – kyst perspektivet og verdensarv – bærekraftig reiseliv og industri skaper et positivt omdømme.

5. Ønsket etterlatt inntrykk (det vi vil at omverden skal tenke om samferdsel i vårt område)

- **Hvordan ønsker vi at de som bor her skal oppfatte de lokale og regionale samferdselsløsningene?**
- Etter gode prosesser har regionen samlet seg og klart å prioritere slik at de ulike transportløsningene «spiller i lag». Dette har ført til sterkere regionsentra og økt aktivitet/næringsutvikling og bosetting i distriktene.

- Hvordan ønsker vi at de som flytter til/besøker Helgeland skal oppfatte lokale og regionale samferdselsløsningene?
- Tilreisende til Helgeland opplever et transportsystem som er tilpasset både besøkende og et aktivt lokalt/regionalt næringsliv. Ved å reise internt på Helgeland får tilreisende også et innblikk i regionenes mangfoldige samfunnsliv.

6. Tiltak

- Her beskrives hva vi må **gjøre** helt konkret for å oppnå målene og det ønska fremtidsbildet
- Politikk 😊
- Definere hvem som har ansvaret for å gjøre hva
-
- Tidsplan for «gjøreplanen»
-



Saksfremlegg

Utvalg: Samferdsel
Møtedato: 22.02.21
Saksbehandler: Stig Sørre

Saksnr.	Tittel
14/21	Eventuelt

Ingen innkomne saker.

Forslag til vedtak:

Vedtak:

Vedlegg: