



Møtereferat

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

Deltakere

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

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, 23. februar 2021

Stig Sørra (sign.)
Referent



Helgelandssrådet



Saksfremlegg

Utvalg:	Samferdsel
Møtedato:	22.02.21
Saksbehandler:	Stig Sørre

Saksnr.	Tittel
11/21	Referat fra forrige møte

Forslag til vedtak:

Referat fra møtet 11. februar 2021 godkjennes.

Vedtak:

Referat fra møtet 11. februar 2021 godkjennes.



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 Helgelandssamarbeidet 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:

Fremlagte innspill, med de endringer som kom frem i møtet, oversendes Nordland fylkeskommune som Helgelandssamarbeidet 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.

Vedlegg: Innspill til RTP 2022-2033 fra Helgelandssamarbeidet (utkast per 23.02.21)

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 gjennomlesning 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 - Helgeland Interkommunalt politisk råd (Helgelandssrådet)

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

Helgelandssrådet 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 Tosenvæien. (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.)
- E6 Helgeland sør. (Ferdigstillelse, delvis smal og svingete, delvis dårlig dekke, delvis dårlig bæreevne, telehiv, spor, ujevnheter og fartsgrense.)
- 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 elferjer, 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, Helgelandsspendelen. (Bo- og arbeidsmarkedsregion, miljø, parkering og lading på terminalene.)
- Togtunnel mellom Elsfjord og Bjerka. (Redusere transporttid, kostnader, vedlikehold, bo- og arbeidsmarkedsregion 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.)

Side 1 av 14



- 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

- Fergekapasitet, dispensasjoner, stabilitet, frekvens, åpningstid og regularitet.
- Reserverløsning på fergemateriell.
- Fv. 76 Toserveien. Mangler strekningsvise utbedringer. Lande – Skogli og Håkaune – Nevernes kryss.
- Fastlandsforbindelse fv. 17 Brønnøy – Vevelstad – Alstahaug. Jamfør Fylkestingssak 092/2015.
- Fv. 17 og manglende fastlandsforbindelse Herøy/Dønna -Alstahaug. Jamfør Fylkestingssak 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.
- Buss og offentlig transport nedprioriteres.
- Dårlig korrespondering mellom transportformene. Ferje, tog, fly, båt, osv.
- Stengte fjelloverganger (Saltfjellet).

De viktigste utviklingstrekkene som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene i framtiden

- Vekst i havbruk og oppdrettsnæringen
- Vekst i olje og gass
- Vekst i industri og handel



- Etablering av vindmølleanlegg
- Andre større industrietableringer
- Ekstremvær
- Kansellerte fergeavganger
- 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 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 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 Trollfjorden, hvor veistandarden er meget dårlig, svingete, smal, bratt og lite fremkommelig. Trollfjorden 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, vekst, 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 fergeterminal. Helgelandrådet oppfordrer Nordland fylkeskommune til å gå i dialog med Vegdirektoratet for å omklassifisere denne tverrforbindelsen, samt innbefatte fergesambandet Søvik – Herøy.

Ferge- og hurtigbåtnettet på Helgeland

Ferge- 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 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 regionen slik at det muliggjør deltagelse på dagsmøter, samt muliggjør 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, utviklingen av kystnære kommuner og de ressursene de representerer. Fylkeskommunen har ved flere anledninger evaluert og endret 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 ruta flere ganger i uka, men etter siste omlegging av seilingsmønstret endte sørligste punkt for ruta i Nesna.



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. Helgelandrådet håper Statens vegvesen i sitt arbeid med KVV 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 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 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, 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 (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 fergene innstilles, så er dette eneste transportåre ut av Brønnøy-regionen.

Tilfredsstiller Tosentunnelen 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 Tøntunnelen 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 egnethet for tungtransport, reiseliv 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 av Transportutvikling (mars 2019) - *Vurdering av fremtidig vekst i havbruks trafikken 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.



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 strekning 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 strekningene på E6 Helgeland. Et annet viktig element er trafiksikkerheten. Spesielt for disse strekningene er det standardspranget 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. Bo- og arbeidsregion, klima, reisetid, sikkerhet, næringstransporter, reiseliv og alternativ til E6.

Helgelandssrådet peker på behovet for at det gjennomføres en videreføring av KVVU (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 som staten bør ta et større ansvar for i forbindelse med 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.

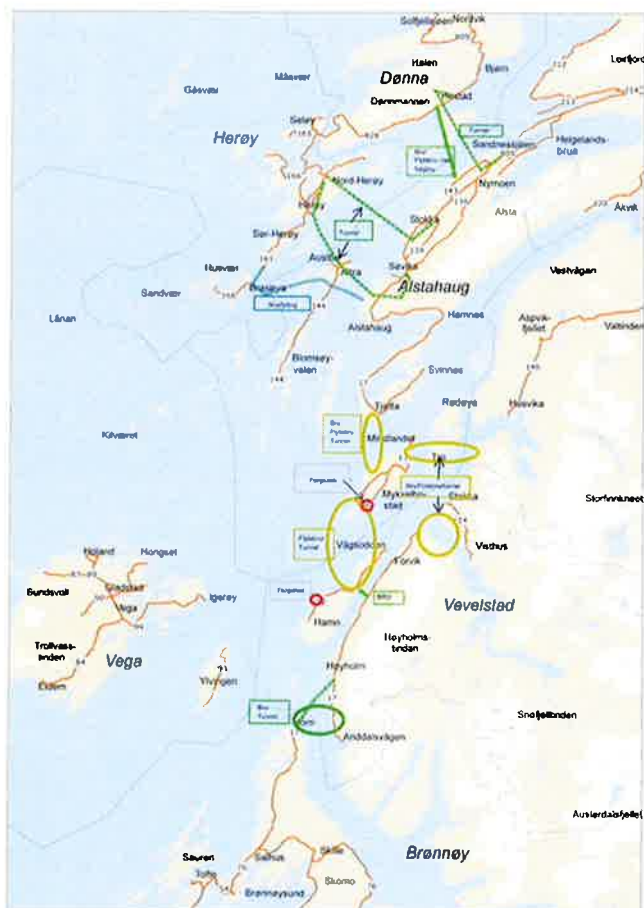
Helgelandrådet peker på behovet for at det gjennomføres en videreføring av KVV (Fylkestingssak 092/2015) fastlandsforbindelse fra Herøy/Dønna til Alstahaug. «Fylkestinget ber om at det i forbindelse med rulleringen av regional transportplan blir vurdert mulige finansieringsopplegg for tunnelkonseptet,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

Behovet for å knytte våre kommuner/regioner tettere 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. Dette er i hovedsak fylkesveier, som staten bør ta et større ansvar for i forbindelse med investering og drift da de er av avgjørende nasjonal betydning for utviklingen av landet og næringslivet.

Utfordring:

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

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 transporter fra Lovund og Træna.





Fv. 17 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 rv. 80 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 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. Strekningen har status som nasjonal turistveg (Nasjonal turistveg Helgelandskysten).

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 godstransportkorridorene mellom Nord – og Sør-Norge. For utenom jernbanen går en stor andel av import og eksport samt transport innad i fylket over Saltfjellet. ADT 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, noe som har skapt store utfordringer både for persontransport og godstransport. Snøforhold og storm skaper store utfordringer. 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 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 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:

- 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 den 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 derfor i 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. 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 hydrogentog. Disse har 40 mil rekkevidde som vil si 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:

Diesellokene 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 fremdriftsenergi for Nordlandsbanen.

Flere kryssningsspor på Nordlandsbanen. Redusere kjøretid og større fleksibilitet.

Sukkertoppen kryssningsspor 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 kryssningsspor 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 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 økt grønn mobilitet. Vi tenker da spesielt på trafikknutepunkter som hurtigbåtaier, ferjeleier, jernbanestasjoner og flyplasser.

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

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

- Cruisetrafikk 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 Brønnøyleiden vil styrke sjøtransportens sikkerhet og konkurranseevne 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.

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 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 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. Kortbanenettet mellom Bodø og Trondheim lufthavn er godt egnet og må vurderes som pilotområde for el-fly. 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. 12. Veien har ofte redusert fremkommelighet pga. trafikkulykker, glatt føre og snøproblemer.

Utfordring: Fv. 12 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.

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

Helgelandsrådet 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

Helgelandsrådet

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 – Sømna kommune
- RTP 2022-2033 - Innspill hovedutfordringer – Træna kommune
- RTP 2022-2033 - Innspill hovedutfordringer – Herøy næringsforening



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:

Fremlagte utkast danner grunnlaget for det videre arbeidet med satsningsområdene for komité/utvalg for samferdsel. Arbeidet videreføres i neste møte.

Vedtak:

Fremlagte utkast danner grunnlaget for det videre arbeidet med satsningsområdene for komité/utvalg for samferdsel. Arbeidet videreføres i neste møte.

Vedlegg: Utkast til satsingsområder for komité/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 Helgelandssrådet 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 Helgelandssrådet, i tillegg til daglig leder)
- Innspill fra Helgelandssrådet (to representanter fra hver av deltakerkommunene, samt administrasjonen i Helgelandssrådet).



Strategien er knyttet til det samfunnsoppdraget Helgelandrådet 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:

- 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 delstrategiene (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

To saker til orientering innsendt av sekretariatet.

Se vedlagt e-post.

Forslag til vedtak:

Orienteringen om prosjektene STIMS og Arktis 2030 tas til orientering. Komitéen holdes orientert om det videre arbeidet i prosjektene.

Vedtak:

Orienteringen om prosjektene STIMS og Arktis 2030 tas til orientering. Komitéen holdes orientert om det videre arbeidet i prosjektene.

Emne: VS: Vedr. møte i komité/utvalg for samferdsel - To saker til sak 14/21 Eventuelt

Vedlegg: Søknad - NFK.pdf; Søknad-2020-0452_Arktis2030 - regionalforvaltning.pdf

Fra: Stig Sørra

Sendt: mandag 22. februar 2021 10:00

Til: Ivan Haugland <Ivan.Haugland@leirfjord.kommune.no>; Britt Helstad <britt.helstad@bindal.kommune.no>; Torhild Haugann <Torhild.haugann@vevelstad.kommune.no>; Nils Olav Jenssen <Nils.Olav.Jenssen@donna.kommune.no>; Yngve Magnussen <yngve.magnussen@mowi.com>

Kopi: Charlotte Grøtheim Olsen <Charlotte.Olsen@hel.no>; Peter Arne Talseth <Peter.Talseth@alstahaug.kommune.no>

Emne: Vedr. møte i komité/utvalg for samferdsel - To saker til sak 14/21 Eventuelt

Hei,

Sender der kort info om to saker (prosjektsøknader) som jeg ønsker å ta opp i dag under sak 14/20 Eventuelt.

Sekretariatet har stilt seg positiv til deltagelse i nevnte prosjekter men ønsker å forankre dette i komité/utvalg for samferdsel.

- Sustainable Transport in Midtskandia Region (STIMS)

- **Kort prosjektbeskrivelse:** Hovedmålet med prosjektet er å utvikle metoder for rask kommersialisering av ny teknologi for fossilfri luftfart og fossilfri godstransport i BA-regionen. Hovedresultatet av prosjektet er en metodikk som beskriver hvordan en kommersialisering av el-fly og fossilfri godstransport kan utføres på en rask og effektiv måte i grenseregionen. Prosjektet kartlegger mulighetene som teknologiutvikling gir, og hvordan regionens aktører bør agere for å utnytte identifiserte muligheter.
- Prosjektledelse er sekretariatet for Midtskandia (RU) og Kvarkenrådet. Prosjektet dels i to hvor ett prosjekt har fokus på fly og ett prosjekt har fokus på «fossilfrie tungtransporter»
- Helgelandsrådet sin deltagelse i prosjektene har en kostnad på ca kr. 30 000 over to år. Kostnadens tas administrativt. For øvrig deltar også IHR og Alstahaug kommune, Brønnøy kommune, Hattfjelldal kommune og Rana kommune.
- Sekretariatet vurderer dette som et viktig prosjekt å engasjere seg i. Videre etableres det en relasjon til Midtskandia og IHR som vil kunne utvikles mht overordnede problemstillinger innenfor samferdsel på Helgeland. Videre anses kostnadene for deltakelse som relativ beskjedne.

- Samordning av lokal og turistrelaterte transportbehov (Arktis 2030)

- **Kort beskrivelse:** Dette er et forprosjekt som vil bidra med kunnskap om muligheter og utfordringer for samordning av lokale og turistrelaterte transportbehov i Nordland og Arkhangelsk region i Russland. Slikt kunnskapsgrunnlaget vil bidra til bedre samordning av transportbehov, reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektor og bidra til bærekraftig utvikling av lokalsamfunn og reiselivsnæring. Kunnskapen skal brukes av forskningsmiljøer og partnere for å utvikle en FOU-søknad.
- Prosjektet ledes av Nordlandsforskning.

- Helgelandsrådet sin deltakelse i prosjekt har en kostnad på kr. 35 000 som organiseres som arbeidsbidrag fra sekretariatet inn i prosjektet. Av andre kommunale aktører deltar Lofotrådet og Destinasjon Lofoten. Har vært i dialog med Helgeland Reiseliv men de hadde ikke kapasitet til å delta i denne fasen.

Se vedlegg.

Spørsmål og oppklarende spørsmål besvares etter beste evne i dagens møte.

Med vennlig hilsen
Helgelandsrådet

Stig Sørra
Sekretariatsleder
Tlf. 902 14 433



Helgelandsrådet



Søknad - Interreg Botnia Atlantica

Søknadsnr.	2021-0036	Søknadsår	2021	Arkivsak	21/3954
Støtteordning	Interreg Botnia-Atlantica				
Prosjektnavn	Sustainable Transports in Midtskandia Region (STIMS)				
Innsatsområde	1.0-Innovasjon				

Kort prosjektbeskrivelse

Hovedmålet med prosjektet er å utvikle metoder for rask kommersialisering av ny teknologi for fossilfri luftfart og fossilfri godstransport i BA-regionen. Hovedresultatet av prosjektet er en metodikk som beskriver hvordan en kommersialisering av el-fly og fossilfri godstransport kan utføres på en rask og effektiv måte i grenseregionen. Prosjektet kartlegger mulighetene som teknologiutvikling gir, og hvordan regionens aktører bør agere for å utnytte identifiserte muligheter.

Merverdi for prosjektet av å samarbeide over grensen

MidtSkandia som et grenseregionalt samarbeidsforum (et av Nordisk ministerråds grensekomiteer) har en lang tradisjon for grenseoverskridende samarbeid i Botnia Atlantica-regionen. Gjennom tidligere fullførte prosjekter både som prosjektleder og som deltaker har organisasjonen opprettet nettverk som gir muligheter for både samarbeid og kunnskapsutveksling på tvers av landegrensene. Basert på disse etablerte kontaktene har MidtSkandia nå dannet et partnerskap som er erfarne på grenseoverskridende problemløsning.

Både varer og mennesker trenger å kunne bevege seg over landegrensene. Ved å legge til rette for disse strømmingene skaper man muligheter for regionens næringsliv til å øke sin konkurransekraft og nå ut til større markeder. De administrative grensene kan potensielt utgjøre store grensehindre på grunn av ulike standarder, lovgivning og økonomiske virkemidler. For både luft- og godstransport er det også en klar tendens til at forholdet mellom nord og sør - til og fra nasjonenes hovedsteder blir belønnet, fremfor mulighetene som finnes i øst-vestlig-retning over landegrensene. Tidligere prosjekter innen Botnia Atlantica-programmet har identifisert de negative effektene dette kan ha på regionens utvikling. Hvordan de administrative grensene kan berøre grenseregionene har ikke minst blitt tydelig under Covid-19-pandemien.

På tvers av landegrensene i Botnia Atlantica-regionen ser vi liknende utfordringer. Et eksempel er den anstrengte økonomiske situasjonen til regionale (ofte kommunaleide) flyplasser. En annen er de lange avstandene for transport, som medfører både høye kostnader for næringslivet og en negativ miljøpåvirkning. Derfor er dette prosjektet en flott mulighet til å samarbeide på tvers av landegrensene for å utvikle felles strategier. Samarbeid vil være en ressurs for å redusere grensebarrierer, noe som igjen vil gi større tyngde i kommunikasjonen med både nasjonalstater og EU.

Basert på lignende forhold og utfordringer, vil partnerskapets aktører samarbeide i prosessen med å utvikle handlingsplaner i prosjektet. Dette gjøres gjennom felles arbeidsmøter, felles workshops og konferanser. De ulike kompetansene som finnes på hver side av riksgrensen, vil gi en merverdi som ikke kan oppnås i ettlandsprosjekter.

Prosjektet reduserer også risikoen for at man benytter seg av forskjellige standarder eller planstrategier i de tre nasjonene. Spesielt er det viktig at man arbeider ut ifra de samme standardene, når det gjelder fremtidige effektive transportsystemer, både elektriske flyvninger og godstransport. Partnerskapets lange historie med grenseoverskridende samarbeid, lignende spørsmål og utfordringer, samt differensiert kompetanse på tvers av landegrensene er klare grenseoverskridende tilleggsverdier i prosjektet. Samlet sett er dette sentrale faktorer for å oppnå prosjektets overordnede mål - om å lage en metode for kommersialisering av elektriske fly og fossilfri godstransport. Kommersialisering kan igjen skape stor fremtidig merverdi gjennom muligheten for økt utveksling i øst-vest retning over landegrensene.

Kontaktopplysninger

Funksjon	Navn	Adresse/poststed	Mobil
Norsk prosjekteier	MidtSkandia Org.nr:993839922	-	48243033
Lead partner	MidtSkandia Sverige	Västra Strandvägen 11 92064 Tärnaby	004670249228

Spesifikasjon

Bakgrunn

Visjon og mål i trafikkstrategien for E12-regionen er utgangspunktet for prosjektsøknaden. I trafikkstrategien har regionen og deltakerne i partnerskapet blitt enige om et behov for klimanøytral transport, samt utvikle øst-vest-flyforbindelser. Basert på denne etterspørselen har STIMS satt som mål å undersøke og spesifisere tiltak som støtter tidlig implementering av innovative teknologier i transportsektoren, som igjen vil bidra til å oppfylle målene i trafikkstrategien. Eksempler på innovative teknologier på drivstoffsidene er biodrivstoff, batteridrift, grønt hydrogen og, i et lengre perspektiv, elektriske drivstoff.

Teknologisk utvikling innen trafikksektoren og fornybare drivstoff utvikler seg raskt, og betyr helt nye muligheter for å håndtere en overgang til det fossilfrie samfunnet. Botnia Atlantica-regionen er i forkant i utviklingen av fornybare drivstoff basert på virksomheter som Hydrogen Hub Mo, Freyr batterifabrikk i Mo i Rana og Northvolt Ett i Skellefteå. Regionene følger også aktivt med på bruk av den nye teknologien, blant annet innenfor rammen av FAIRs el-fly prosjekt. Samlet sett er regionene i forkant med fornybare drivstoff og er nå klar til også å forberede seg på en bred implementering av fossilfrie transportsystemer.

STIMS gjør at regionene i tillegg til produksjon også kan kommersialisere teknologien i regionens transportsystem. Tidlig implementering av elektriske flyruter og fossilfri godstransport i BA-regionen kan bidra til å raskt møte noen av regionens største utfordringer, som demografiske endringer og urbanisering i regionene. Disse tendensene svekker regionens attraktivitet og reduserer muligheten til å bygge opp et velfungerende offentlig tjenestetilbud. Regionens manglende kommunikasjon i øst-vest-retning kompliserer også det grenseoverskridende samarbeidet. Samtidig har det globale behovet for å redusere klimagassutslipp raskt skapt en stor etterspørsel (blant offentlige og private aktører) etter effektiv og bærekraftig kommunikasjon i grenseregionene. Nordisk Ministerråd sin visjon understøtter dette, med at «Norden skal bli verdens mest integrerte og bærekraftige region innen 2030».

Det kan være store gevinster for BA-regionen å involvere seg tidlig i transformasjonen av transportsektoren. Det vil skape nye muligheter i form av lavere kostnader og oppfyllelse av nullutslippsmålene. Det vil danne grunnlag for helt nye ruter for regionale flyvninger i øst-vest retning, nye bærekraftige og kostnadseffektive transportalternativer for regionens virksomheter og ikke minst muligheter for å drive fossilfri togtrafikk. Dette krever nye produksjonsanlegg, distribusjonssystemer, nettverk av ladestasjoner og fyllestasjoner for fornybart drivstoff, samt kjøretøy som kan bruke disse. Alt i alt handler det strategiske valget om å implementere fornybare drivstoff på et tidlig stadium, samt muligheter for regionens næringsliv til å utvikle nye regionalt forankrede aktiviteter innen produksjon av varer og tjenester.

Gjennom de offentlige aktørenes rolle i prosjektet, øker offentlig sektors evne til å etterspørre og utvikle innovative tiltak, som vil forsterke samfunnsnyttene skapt av teknologisk utvikling. STIMS vil arbeide kostnadseffektivt ved å tilegne seg og overføre allerede ervervet kunnskap fra FAIR. På den måten reduseres sjansen for mulige feilsteg, knyttet til en relativt kort gjennomføringsperiode. Dette vil gi to viktige synergieffekter; et enhetlig bilde av hvordan en kommersialisering av elektriske fly skal gjennomføres i hele grenseregionen og en økt innovasjonshøyde i FAIR gjennom norsk deltakelse.

Prosjektmål

Hovedmålet med prosjektet er å utvikle metoder for rask kommersialisering av ny teknologi for fossilfri luftfart og fossilfri godstransport i Botnia Atlantica-regionen. Prosjektets mål er basert på en ambisjon om klimanøytral gods- og persontransport i E12-ruten innen 2030, som er vedtatt i "Trafikkstrategi for E12-regionen" (utviklet i Botnia Atlantica Interreg-prosjektet E12 Atlantica Transport). I strategien er nye investeringer som ladestasjoner for strøm, samt fyllestasjoner for alternativt drivstoff langs hele E12 ved terminaler, rasteplasser osv. konkretisert.

STIMS har som formål å styrke grenseregionens konkurransekraft gjennom å raskt realisere de samfunnsmessige fordelene prosjektet identifiserer. I tillegg forsterke ønskelige effekter gjennom å inspirere til implementering av (relevante) innovasjoner i privat og offentlig sektor.

Prosjektet jobber mot to delmål som også er foreslåtte tiltak i E12-regionens Trafikkstrategi:

1. Kartlegge behovet for tiltak for å muliggjøre elektriske regionale flyreiser
2. Identifisere behovet for tiltak for å muliggjøre innovativ fossilfri teknologi for godstransport

Prosjektets metodikk arbeider for å møte det programspesifikke målet; introdusere innovativ teknologi for elektrisk luftfart og fossilfri godstransport i regionen.

Metodikkens retningslinjer angir forutsetninger for at regionens aktører skal kunne iverksette nødvendige tiltak, slik at implementering kan skje raskt og effektivt, og for at samfunnsnyttene kan komme regionen til gode på et tidligere tidspunkt enn det som ellers ville ha vært mulig. Metodikken fremmer også kommersialisering av produkter relatert til elektrisk luftfart og fossilfri godstransport i regionen.

En rask implementering av fossilfrie teknologier innen luftfart og godstransport støtter konkurransekraften til regionale virksomheter gjennom; nye grenseoverskridende kommunikasjonsmuligheter i øst-vest retning, og tilegnelse av ny kunnskap og nye nettverk i

regionens næringsliv som er i fremkant av teknologiutviklingen. Innføringen av fossilfrie teknologier kan også gi konkurransefortrinn ved å skape synergier basert på viktige investeringer som er gjort og for tiden er planlagt i regionen innen fossilfri drivstoffteknologi (biodrivstoff, batterier og produksjon av grønt hydrogen).

Aktiviteter

Se vedlagt fullstendig tids- og aktivitetsplan for prosjektet.

Aktivitet 1: Kommunikasjon

Kommunikasjon internt i prosjektorganisasjonen og det utvidede partnerskapet er avgjørende for en velfungerende gjennomføring av prosjektet, samt for å oppnå høy kvalitet på prosjekresultatene. Kommunikasjonsaktiviteten inkluderer kostnader for personell, reise, utstyr, eksterne tjenester og standardkostnader og er delt inn i delaktivitetene; Ekstern kommunikasjon, Kommunikasjonsmateriell og Demonstrasjonsaktiviteter.

Aktivitet 2: Prosjektledelse

MidtSkandia har ansvar for å utnevne prosjektledere og styringsgrupper. Den utnevnte prosjektlederen har ansvar for prosjektets gjennomføring, kommunikasjon, rapportering og koordinering av arbeidsgrupper. Prosjektledelsesaktiviteten inkluderer kostnader for personell, reise, utstyr, eksterne tjenester og standardkostnader og er delt inn i delaktivitetene Oppstart av prosjektet, Pågående møter, Sosial bærekraft og kjønnsintegrering, Administrasjon og statusrapportering, Sluttkonferanse og sluttrapport.

Aktivitet 3: FAIR MidtSkandia

Aktiviteten tar sikte på å kartlegge tiltak som støtter en tidlig kommersialisering av elektriske fly i grenseregionen, samt å utvikle retningslinjer for en effektiv implementering av elektriske fly i regionen.

Aktiviteten skal svare på bl.a. følgende spørsmål:

- I hvilke sammenhenger vil elektriske fly bli teknisk mulig og konkurransedyktig i forhold til andre transportmåter?
- Finnes det grunner for offentlig anskaffelse av elektriske fly på noen ruter, som en del av et regionalt kollektivtransportsystem?
- Hvordan skal strategiske noder og aktører som kan inngå i et elektrisk regionalt luftfartssystem forberede seg på dette, og hvordan kan de nødvendige investeringene og andre tiltak forberedes?

For å svare på disse spørsmålene gjennomføres delaktivitetene Markedsanalyse og Retningslinjer for implementering.

Aktivitet 4: Fossilfrie godstransporter i E12-korridoren

Aktiviteten tar sikte på å skape gode forutsetninger for fossilfri godstransport i grenseregionen.

Teknologisk utvikling innen fornybare drivstoff åpner muligheten for For at regionen skal kunne dra nytte av den nye teknologien på et tidlig stadium i form av lavere transportkostnader og reduserte utslipp, må det utføres forberedende arbeid. Det handler dels om å analysere og forstå utviklingen i verden rundt oss, og dels om å utvikle en handlingsplan med konkrete investeringer som må gjøres i regionen, når og hvilken aktører.

Resultat

Prosjektets hovedresultat er en metodikk som beskriver hvordan kommersialisering av elektriske fly og fossilfri godstransport kan utføres på en rask og effektiv måte i grenseregionen. Prosjektet kartlegger hvilke muligheter teknologien gir og hvordan regionens aktører skal ta skritt for å utnytte identifiserte muligheter. Metodikken skal utformes slik at partnerskapets aktører kan muliggjøre en tidlig og inkluderende kommersialisering av teknologien i regionen.

Metodikken består av følgende deler:

1. Markedsanalyse for el-fly i samarbeid med FAIR
2. Retningslinjer for implementering av elektriske fly i samarbeid med FAIR
3. Nåværende situasjon og ekstern analyse av fossilfri teknologi for godstransport
4. Handlingsplan for å muliggjøre kommersialisering av fossilfri godstransport

I samarbeid med FAIR jobber STIMS for en enhetlig metode for implementering av teknologi for elektriske fly og fornybare drivstoff i hele Botnia Atlantica-regionen. STIMS vil kunne heve innovasjonshøyden i FAIR ved at prosjektet vil bidra med den kompetansen som finnes på elektrisk luftfart i Norge, som også er i forkant. Et direkte resultat av prosjektet er å legge til rette for en tidlig kommersialisering og bruk av batterier, samt grønt hydrogen, til bruk i luftfart og godstransport.

Markedsanalysen for elektrisk luftfart og den eksterne analysen for fossilfri godstransport vil være viktige pilarer for å identifisere tiltakene som må implementeres forskjellige steder.

De retningslinjene og handlingsplanen som prosjektet leverer vil inneholde konkrete og prioriterte tiltak som må iverksettes i identifiserte noder og nettverk for at vi skal oppnå en effektiv implementering av el-fly og fossilfri tungtransport i regionen. Tiltakene skal være på et så konkret nivå som mulig, med en beskrivelse av hvilke investeringer som trengs og hvem som er ansvarlig for gjennomføringen. I tillegg til tiltakene, vil man se på mulige finansieringsløsninger for investeringene. I tilfeller der finansiering mangler, vil prosjektet føre en dialog på regionalt, nasjonalt og europeisk nivå om behovet for finansieringskilder.

I tillegg til disse resultatene forventes prosjektet også å bidra til økt bevissthet og kunnskap om batteridrift og grønt hydrogen, innenfor næringslivet, offentlig sektor og allmennheten. Økt bevissthet og kunnskap forventes igjen å stimulere en større etterspørsel etter den nye teknologien. Prosjektet forventes også å bidra til at regionens aktører får tilgang til nye nasjonale og internasjonale nettverk, forsterke relasjonene mellom aktører i regionen i ulike bransjer og sektorer, og formidle kunnskap og erfaringer til andre regioner, nasjonalstater, EU og luftfartsindustri.

MidtSkandia, Blå Vägen og Kvarkenrådet er eierne av "Trafikkstrategi for E12-regionen" som er grunnlaget for dette prosjektet. Dermed er disse tre organisasjonene naturlige mottakere og sentrale

Iedere av resultatene. Hele STIMS "partnerskap danner en bredere gruppe aktører som styrer prosjektsresultatene. Sammen tar de resultatene videre basert på retningslinjene og handlingsplanene levert av prosjektet.

Effekter

Dersom prosjektet ikke gjennomføres, er det en risiko for at implementering av ny fossilfri teknologi i regionen strekker seg langt ut i tid. Dette betyr i seg selv at positive miljø- og samfunnseffekter ikke vil være til nytte for regionen like raskt eller i samme grad, dersom prosjektet ikke iverksettes. Dette vil gjøre det vanskeligere for regionen å oppnå målene om å redusere klimagasser og møte utfordringene regionen står overfor når det gjelder kommunikasjon og demografi. Likeledes, vil det å vente på statlige infrastrukturinvesteringer i det øst-vestlige veinettet eller jernbanenettet, innebære risiko for lange tidskrevende prosesser og at prosjektene uteblir.

Prosjektorganisering

Målgruppe:

MidtSkandia og prosjektets partnerskap er mottakere av prosjektets resultater. Prosjektet vil gi grenseregionen og andre aktører i offentlig sektor veiledning og beslutningsmateriale for den kommende introduksjonen av elektriske fly og fossilfri landbasert godstransport (forkortet godstransport i applikasjonen) i grenseregionen. Viktige offentlige aktører inkluderer regionale foreninger, kommuner, flyplasser / Avinor, trafikkmyndigheter og grenseoverskridende organer. Det er disse aktørene som skal styre prosjektsresultatene og være ansvarlige for implementeringen i neste trinn. I tillegg til offentlig sektor er næringslivet en viktig målgruppe. Prosjektets ambisjon er at representanter fra næringslivet skal inkluderes i referansegrupper. Næringslivsrepresentanter er garantister for at næringslivets kunnskap om markedsforhold og behov er inkludert i prosjektet og at prosjektets resultater vil komme næringslivet til gode. Prosjektet vil også bidra til økt kunnskap, innovasjonskraft og utviklet konkurransekraft i regionens næringsliv gjennom aktørenes mulighet til å delta aktivt i prosjektets aktiviteter og formidling av resultater.

Samarbeid med øvrige instanser:

STIMS er en naturlig videreføring av Botnia Atlantica-prosjektet E12 Atlantica Transport, som utarbeidet en systemanalyse for transportsystemet og en trafikkstrategi for E12-regionen. Trafikkstrategien er grunnlaget for bestilling av prosjektet og systemanalysen utgjør et viktig kunnskapsgrunnlag for nåværende og ekstern analyse av fossilfri teknologi for godstransport. Systemanalysen rapporterer blant annet godstrømmer, flyforbindelser og prioriteringsrekkefølge for veisystemet.

FAIR (Finne innovasjoner for å akselerere implementering av elektrisk regional luftfart):

STIMS har til hensikt å samarbeide med Interreg Botnia Atlantica-prosjektet FAIR i implementeringen av markedsanalyse, regionale effekter og retningslinjer. Ambisjonen er å videreutvikle gjennomføringen av prosjektet, ved å inkludere norsk geografi og styrke samarbeidet mellom Umeå, Vaasa og Nord universitet. Den foreslåtte arbeidsmetoden anses som svært kostnadseffektiv og betyr at allerede utarbeidet kunnskap og møtestrukturer fra FAIR kan gjenbrukes og videreutvikles ved hjelp av norske partnere og nye tilnærminger. Norge er også i forkant når det gjelder elektrisk luftfart, for eksempel i form av ambisiøse mål der Avinor har et mål om å elektrifisere alle innenlands flyvninger innen 2040. Utvidelse av det geografiske området har som mål å fremme og koordinere

gjennomføringen av elektriske flyreiser i hele Botnia Atlantica regionen. FAIR har bygget et kompetansenettverk med deltakere fra flere land og organisasjoner som på ulike måter blir berørt av el-fly spørsmålet. Av effektivitetsgrunner inviteres STIMS-partnerskap til FAIRs kompetansenettverk. Samme resonnement gjelder den grenseoverskridende innovasjonsprosessen i FAIR.

Nordic Battery Belt:

Kvarkenrådet søker om midler fra Interreg Botnia Atlanticas satsingsområde Transport for å undersøke logistikkstrømmer som et resultat av etableringen av batterifabrikker i regionen. STIMS kan gi verdifull kunnskap til NOBEL om fossilfri transport til og fra batterifabrikkene. Samtidig kan NOBEL frembringe kunnskap for STIMS ved å kartlegge ny varestrøm som oppstår som et resultat av etableringene.

Hydrogen Hub Mo:

Skal utvikle elektrolysebasert hydrogenproduksjon ved Mo industripark. Prosjektet jobber for å skape etterspørsel etter hydrogen som drivstoff og i industrielle prosesser. STIMS har til hensikt å samarbeide aktivt for å dele kunnskap og erfaringer.

Rana Gruber:

Arbeider for å elektrifisere virksomheten ved å oppgradere hele maskineriet. Rana Gruber deltar også i et pilotprosjekt for hydrogenrevne lokomotiver. STIMS vil samarbeide med Rana Gruber om kunnskap og erfaring.

Fossilfri transport i nord:

Prosjektet vil kunne gi verdifulle innspill til STIMS via det nettverket og den kunnskapen som er etablert, blant annet forutsetninger for en utvidelse av offentlig ladeinfrastruktur langs vei E12. Samtidig vil STIMS skape merverdi ved å legge til et grenseoverskridende perspektiv for godstransport, når det gjelder ladeinfrastruktur av fossilfrie drivstoff langs E12-ruten. STIMS vil samarbeide med prosjektet om å gjennomføre en demonstrasjonsaktivitet for fossilfri godstransport.

STIMS vil samarbeide med prosjektene Green Airport, Green Flyway, Future Cleantech Solutions, Renewable in the tank, Post for city and country in central Norrland and Hydrogen inland.

I løpet av prosjektets varighet planlegges pågående avstemming med planlagte prosjekter for å dele resultater og finne samarbeid. Resultater fra pågående prosjekter vil bli brukt som innspill til prosjektet, noe som tilrettelegges av at Umeå universitet og BioFuel Region allerede er inkludert i flere av prosjektene som STIMS har til hensikt å samarbeide med. Samarbeidsprosjekter / organisasjoner vil også bli invitert til aktiviteter organisert i løpet av prosjektperioden.

Mottatt offentlig støtte tidligere: Ja

Mottatt støtte til forprosjekt:

- Plast i sirkulær økonomi

- Arktisk Matakademi

- Smart Tourism

Tids- og milepælsplan

Tidsplan

Startdato: 01.05.2021

Sluttdato: 31.10.2021

Se vedlegg.

Økonomi

Kostnadsoverslag

Tittel	2021	2022	2023	2024	SUM
Eksterne tjenester	146 877	220 315			367 192
Materiell	2 917	4 376			7 293
Personal	466 521	699 782			1 166 303
Reise og losji	17 907	26 860			44 767
Schablonkostnader	69 978	104 967			174 945
Sum kostnad	704 200	1 056 300			1 760 500

Finansieringsplan

Tittel	2021	2022	2023	2024	SUM
*Regionale Interreg midler	176 050	264 075			440 125
*Statlige Interreg midler	352 100	528 150			880 250
Alstahaug kommune	20 120	20 120			40 240
Brønnøy kommune	20 120	20 120			40 240
Hattfjelldal	8 048	12 072			20 120
Helgeland Regionråd	12 072	18 108			30 180
Indre Helgeland Regionråd	12 072	18 108			30 180
Midtskandia	23 138	64 887			88 025
Nord Universitet	60 360	90 540			150 900
Rana kommune/ v Rana Utvikling	20 120	20 120			40 240
Sum finansiering	704 200	1 056 300			1 760 500

Geografi

1892-Indre Helgeland, 1812-Sømna, 1813-Brønnøy, 1816-Verelstad, 1820-Alstahaug, 1825-Grane,
1826-Hattfjelldal, 1828-Nesna, 1832-Hemnes, 1833-Rana, 1834-Lurøy

Vedleggsliste

Dokumentnavn

Filstørrelse Dato

E12 AT Trafikstrategi 180312_endelig versjon.pdf	2 641 514	02.02.2021
FNs bærekraftsmål.pdf	72 165	29.01.2021
Letter of intent Nord universitet STIMS.docx.pdf	24 811	28.01.2021
Letter of support Meyership.pdf	27 489	28.01.2021
Letter of Support Nova Sea.pdf	576 169	28.01.2021
Letter of Support_AVINOR.pdf	124 235	28.01.2021
SustainableTransportinMidtSkandiaSTIMS ansökan BA.pdf	61 684	28.01.2021
Tids-og aktivitetsplan.pdf	144 987	29.01.2021

Søknad

Søknadsnr.	2020-0452	Søknadsår	2020	Arkivsak
Støtteordning	Arktis 2030			
Prosjektnavn	Samordning av lokale og turistrelaterte transportbehov			

Kort beskrivelse

Dette er et forprosjekt som vil bidra med kunnskap om muligheter og utfordringer for samordning av lokale og turistrelaterte transportbehov i Nordland og Arkhangelsk region i Russland. Slikt kunnskapsgrunnlaget vil bidra til bedre samordning av transportbehov, reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektor og bidra til bærekraftig utvikling av lokalsamfunn og reiselivsnæring. Kunnskapen skal brukes av forskningsmiljøer og partnere for å utvikle en FOU-søknad.

Forankring (se hjelpetekst)

I tråd med nasjonale og regionale føringer av regjeringens nordområdestrategi skal forprosjektet sette søkelys på samfunnsutviklingen i Nordland (også case i Nord-Russland) og vil bidra med ny samprodusert kunnskap om:

Hvordan kan bedre samordning av transportplanleggingen bidra til utvikling av lokalsamfunnene og reiselivsnæringen i nord, samt bidra til reduksjon av klimagassutslipp?

Prosjektet er relevant til flere målsetninger i Arktis 2030:

Nordområdeperspektivet. Forprosjektet dekker flere innsatsområder og mål i regjeringen sin Nordområdestrategi (21.april 2017). Prosjektet adresserer regjeringens mål om at «Nord-Norge skal ha en effektiv og sammenhengende infrastruktur som bidrar til bærekraftig utvikling» og «styrke bærekraftig utvikling og vekst i nord gjennom internasjonalt samarbeid» mellom Norge og Russland (Nordområde strategi 2017, s. 15 og s. 43).

Nyutviklet samprodusert kunnskap og regional relevans. Kunnskap som produseres i prosjektet skal bidra til en bedre planlegging og samordning av eksisterende og nylig etablert transportruter. Slik kunnskap har regional relevans for Nordland og støtter fylkets visjon om «effektiv» og «bærekraftig» transportløsning (Nordland Fylkeskommune, 2016). Resultater av forprosjektet i form av sluttrapport skal blant annet presentere forslag til anbefalinger for samferdselsplanlegging og virkemidler. Kunnskapen skal samproduseres med prosjektpartnere gjennom hele prosjektet. Allerede i initieringsfasen ble problemstillingen diskutert og utformet gjennom dialog med prosjektpartnere i Norge og Russland.

FNs bærekraftsmål. Resultatene av prosjektet vil støtte regjeringens visjon om å bruke kunnskapsgrunnlaget for å bidra til bærekraftig utvikling i nordområdene (økonomisk, samfunnsmessig og miljømessig bærekraft). Særlig tre av FNs bærekraftsmål vil bli adressert, både positive og negative effekter (konfliktene mellom mål) skal gjøres rede for i sluttrapporten:

Mål 9: Industri, Innovasjon og Infrastruktur; og Mål 17: Samarbeid for å nå målene.

For å adresse disse målet samarbeider vi med partnere i transport- og industrinæring og forvaltning for å øke kunnskap om hvordan bruk av eksisterende transportinfrastruktur kan effektiviseres for å bidra til bærekraftig utvikling av næring og kystsamfunn.

Mål 11: Bærekraftige byer og lokalsamfunn: For å adresse dett målet skal vi kartlegge lokale og turisme-relaterte transportbehov i dialog med representanter fra lokalsamfunn (e.g. Lofotrådet, Helgelandsrådet og Arkhangelsk RechPort). Delmål 11.2 blir særlig viktig. Den sier at man «innen 2030 skal sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige bærekraftige transportsystem til en overkommelig pris, bedre trafiksikkerheten på vegene, særlig ved å legge til rette for kollektivtransport og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne og eldre»

Mål 13: Stoppe klimaendringer: Norge har allerede forpliktet seg om å redusere utslippene med minst 40 prosent innen 2030. Dette målet blir adressert i prosjektet med implikasjonen for transport via synergi med «De grønne øyene»-et pågående prosjekt i regi av Lofotrådet som skal undersøke på hvordan man kan reise til/fra og på langs i Lofoten med minimalt utslipp og slitasje i naturen.

Kontaktopplysninger

Funksjon	Navn	Adresse/poststed	Mobil
Prosjekteier	Nordlandsforskning AS Org.nr:989714309	Universitetsalleen 11 8049 BODØ	40408365
	Antall årsverk (heltid/deltid): /		
Kontakt	Julia Olsen	Universitetsalleen 11	75411857
Prosjektleder	Julia Olsen	Universitetsalleen 11 8049 BODØ	75411857

Prosjektbeskrivelse

Bakgrunn

Nord-Norge og Nord-Russland dekker store forholdsvis tynt befolkede arealer. Bosetningene er spredt og en stor del av befolkningen bor i små øy- og kystsamfunn. Godt planlagte og velfungerende transportsystemer som dekker de lokale mobilitetsbehovene, er beskrevet som avgjørende for å kunne opprettholde livskraftige lokalsamfunn (e.g. Nordland Fylkeskommunes Transportplan 2016; Olsen et al. kommende, Nordområdestrategi, 2017). Gode transportsystemer er også kritisk for å kunne ivareta reiselivsnæringens behov og transportbehovene til det økende antallet besøkende til nordområdene. Dette fordi de besøkende i stor grad benytter ferger, busser og lokalbåter, samt ferdes på veiene. Lofoten, for eksempel, har siden 2010 hatt en vekst i antallet kommersielle gjestedøgn (hotell og camping) på over 30 prosent; fra ca. 370000 til nesten 560000 i 2019. I tillegg vet vi at det i 2019 var over 209000 gjestedøgn på AirBnB, ca. 50000 gjestedøgn i fritidsboliger og et ukjent antall besøkende som 'villcampet' og bodde hos familie og venner (Antonsen 2020). I tillegg opplevde flere destinasjoner i Nordområdene vekst i antall cruiseturister (før Covid-19). Ifølge NHO Reiseliv (2019), kan bærekraft bl.a. oppnås ved å tilby gjestene opplevelser på land som baseres på kollektivtransport.

Opplevelsesbasert reiseliv er ikke bare et sommerfenomen. Gjester besøker i økende omfang nordområdene på vinterstid for å oppleve nordlys, gå toppturer på ski, fiske eller oppleve andre naturfenomener og aktiviteter. I Nordland er det kanskje først og fremst Lofoten som hittil har opplevd betydelig vekst i vinterturismen (før Covid-19), men vekst i helårsturismen er en ønsket strategi i hele fylket for å sikre livskraftige lokalsamfunn og helårslige arbeidsplasser (Regionalplanstrategi for Nordland 2016-2020). Økt helårsturisme kan bidra til et bedre samferdsels- og kollektivtransporttilbud for lokalbefolkningen fordi kundegrunnlaget øker. Dette kan gjøre det mulig å opprettholde sesongbaserte ruter også utenfor høysesong, eller å etablere nye ruter til gode for både turister og den fastboende befolkningen. Videre finnes det eksempler, både i Norge og Nord-Russland, hvor reiselivsbedrifter har etablert transportruter som også tilbyr transporttjenester til lokalbefolkningen (Lofotposten 2020, Olsen et al. 2020 a, b). Slike etableringer kan ha økonomiske, sosiale og miljømessige fordeler ved at flere får et utvidet kollektivtransporttilbud.

Sommeren 2020 erfarte man at økningen i antall norske bilturister førte til lange køer på enkelte fergesamband, så vel som langs veiene i Nordland (NRK.no, 2020). Det ble også rapportert om utfordringer knyttet til tilstrekkelig ladekapasitet for elbiler. Det hersker stor usikkerhet om hvorvidt sommeren 2020 var begynnelsen på en varig endring med økning av innenlands og kortreiste ferieturer, eller om veksten av norske feriegjester utelukkende skyldtes manglende muligheter for å reise utenlands. Trolig ligger svaret et sted midt mellom. Usikkerheten med tanke på fremtidig planlegging av transport som dekker lokale så vel som besøkendes behov, har uansett økt som følge av Covid-19. Klimaendringer og demografiske endringer gjør også at planleggingen må forholde seg til større usikkerhet.

I praksis betyr dette at det er behov for å fortsette å jobbe systematisk med planlegging og koordinering av ulike transporttilbud og samtidig adressere regjeringens grønne skipsfart- satsing. Dette kan blant annet innebære å se på mer fleksible transportløsninger og undersøke muligheter for enda bedre samordning mellom private og offentlige tiltak.

Samordning studeres og nevnes i andre arktiske studier og prosjekter (se for eksempel vårt eget studie fra Barents regionen Olsen et al. 2020 a, og kommende) hvor eksisterende transportinfrastruktur dekker flere behov, som for eksempel lokal mobilitet, turisttransport, cargo og beredskap. Slik samordning kan bidra til et bedre transporttilbud som igjen kan bidra til økonomisk stabilitet og vekst, økt trivsel i små samfunn og reduksjon i klimagassutslipp.

Vi anvender samproduksjon av kunnskap som metode. Samproduksjonsprosessen startet i initieringsfasen ved at vi har utformet problemstillingene i samarbeid med en rekke lokale, regionale, nasjonale og internasjonale aktører. Dette vil videreføres gjennom hele forprosjektet gjennom videreutvikling av nettverket, fasilitering av kunnskapsutveksling, for å kartlegge behovet for tiltak, samt temaer det er interessant å samarbeide videre om. Vi vil bruke områdene Lofoten, Helgeland og Arkhangelsk (Russland) som case-områder for å undersøke om de har like utfordringer, hvilke virkemidler de tar i bruk og om de er typiske for andre områder i nordområdene.

I tråd med nasjonale og regionale føringer av regjeringens nordområdestrategi skal forprosjektet sette søkelys på samfunnsutviklingen i Nordland (også case i Nord-Russland) og vil bidra med ny samprodusert kunnskap om:

Hvordan kan bedre samordning av transportplanleggingen bidra til utvikling av lokalsamfunnene og reiselivsnæringen i nord, samt bidra til reduksjon av klimagassutslipp?

Prosjektmål

Målet med forprosjektet er å kartlegge behov, utfordringer og muligheter knyttet til kollektivtransport i Nord-Norge og Nord-Russland og hvordan samspillet mellom private og offentlige tiltak kan bidra til å løse noen av utfordringene. Delmålene med prosjektet er: 1) å etablere et nettverk av aktører som gjennom samskaping av kunnskap vil kunne bidra til å finne nye samordnede kollektivtransportløsninger, og 2) å kartlegge, analysere og publisere noen virkemidler som kan bidra til mer bærekraftige transportløsninger for befolkningen og reiselivet i nord. Resultatene fra forprosjektet skal publiseres i form av en rapport som kan brukes:

Av relevante aktører for å vurdere og iverksette nødvendige transporttiltak og tiltak for reduserte klimautslipp.

Av forskere og partnere for å utvikle en FOU-søknad.

Effekt- og resultatmål

Effektmål:

- Langsiktige virkninger av prosjektet:
- Mulighet for iverksetting av samordningstiltak som bidrar til å opprettholde bærekraftige og livskraftige lokalsamfunn (se også forankring "FNs bærekraftsmål");
- Mulighet til iverksetting av tiltak som bidrar til reduksjon av klimagassutslipp for å møte klimamålene som er satt på nasjonal (via Paris-avtalen), regional og lokale nivå.
- Mulighet for iverksetting av samordningstiltak som støtter turistveksten i Nordland og Nord-Russland.
- Stimulering av internasjonalt samarbeid.
- Bidra indirekte, til realisering av Lofotrådets prosjekt «Lofoten 2030- De grønne øyene», gjennom at rapporten gir et kunnskapsgrunnlag som bidrar til bedre samferdselstilbud og økt elektrifisering, og lavere klimagassutslipp i Lofoten som region.

Resultatmål:

- Etablere et nettverk med relevante aktører
- Utarbeide en rapport basert på innsamlede data og workshop-resultater

Måleindikatorer

1. Sluttrapport med forslag til virkemidler, samt med analysen av mulighet og utfordringer for implementering.
2. Etablert nettverk og resultater i prosjektet skal brukes for å utvikle en FoU- søknad til Forskningsrådet.

Aktiviteter

Prosjektet vil bestå av fire arbeidspakker (AP1-AP4):

AP1: Prosjektledelse (ledes av Nordlandsforskning). Prosjektaktivitetene skal koordineres for å danne og videreføre et nettverk mellom aktørene (for å sikre effektiv kunnskapsutveksling mellom partnere) og for å gjennomføre forprosjektet i oppgitt tidsperiode og innenfor økonomiske rammer. Forprosjektet krever tett dialog med offentlige aktører og næringsaktører, samt andre kunnskapsmiljø som jobber med relevante problemstillinger. Forprosjektet knyttes til andre pågående prosjekter hos partnere for å styrke samarbeidet og synergier.

AP2: Innsamling av data og kartlegging av transportbehov (ledes av Nordlandsforskning, partnere bidrar). Alle partnere bidrar med sin kunnskap og relevant informasjon om transportordninger og eksisterende initiativer for samordning. Nord (sammen med NF) og NARFU gjennomfører intervju med utvalgte aktører (e.g. transportbedrifter i Nord-Norge og Nord-Russland Boreal, Torghatten, RechPort; lokale reiselivsaktører, cruise-networks, ordførere i utvalgte kommuner i case-områdene). AP2 skal gi grunnlag for workshop (AP3).

AP3: Workshop (ledes og organiseres av NF, partnere bidrar og deltar). Relevante interessenter i caseområdene, transportselskaper og reiselivsnæringen vil inviteres til å delta. Denne vil bli organisert fra Bodø og skal kjøres delvis digitalt av klimahensyn og for å sikre deltagelse av en bred gruppe av interesserte aktører, partnere fra Russland og andre interesserte som ikke har mulighet til å være fysisk i Bodø. Også av hensyn til Covid-19-sitasjonen ser vi det mest hensiktsmessig å gjennomføre halv-digital workshop. Linken til workshopen distribueres via partnere.

AP4: Rapportering og formidling (ledes av Nordlandsforskning). Data samlet i prosjektet samt resultater fra workshop, skal dokumenteres i form av en sluttrapport. Sluttrapporten skal distribueres mellom partnere og workshopdeltakere før publiseringen slik at de som ønsker det kan komme med innspill/kommentarer. Rapporten skal også gi grunnlag for å søke et forskningsprosjekt via Norges Forskningsråd i 2021-2022 og/eller i andre aktuelle finansieringskilder utenfor Norge (e.g. EU, Russisk Forskning).

Målgrupper

Målgrupper for prosjektet er i første omgang de aktører som kan inngå i nettverket: Offentlig forvaltning, transportbedrifter, reiselivsbedrifter/bransjeorganisasjoner og forskningsmiljø.

Videre er det sentralt i dette prosjektet at vi får med deltagere fra lokalsamfunn (ordførere, lokale reiselivsaktører).

I tillegg vil prosjektet være relevant for andre Arktiske land (Russland, Canada, USA, Sverige, Finland, Island og Grønland). Prosjektleder og prosjektdeltakere har et bredt nettverk i Arktiske land som vil sikre kunnskapsutveksling med andre pågående prosjekter som prosjektdeltakere og partnere er involvert i.

Forankring

Prosjektet er relevant til flere målsetninger i Arktis 2030:

1. Nordområdeperspektivet. Forprosjektet dekker flere innsatsområder og mål i regjeringen sin Nordområdestrategi (2017, s. 15 og s. 43):

«Nord-Norge skal ha en effektiv og sammenhengende infrastruktur som bidrar til bærekraftig utvikling»

«Styrke bærekraftig utvikling og vekst i nord gjennom internasjonalt samarbeid» mellom Norge og Russland.

2. Nyutviklet samprodusert kunnskap og regional relevans. Kunnskap som produseres i prosjektet skal bidra til en bedre planlegging og samordning av eksisterende og nylig etablert transportruter. Slik kunnskap har regional relevans for Nordland og støtter fylkets visjon om «effektiv» og «bærekraftig» transportløsning (Nordland Fylkeskommune, 2016). Resultater av forprosjektet i form av sluttrapport skal blant annet presentere forslag til anbefalinger for samferdselsplanlegging og virkemidler. Kunnskapen skal samproduseres med prosjektpartnere gjennom hele prosjektet.

3. FNs bærekraftsmål. Resultatene av prosjektet vil støtte regjeringens visjon om å bruke kunnskapsgrunnlaget for å bidra til bærekraftig utvikling i nordområdene. Særlig fire av FNs bærekraftsmål vil bli adressert, både positive og negative effekter (konfliktene mellom mål) skal gjøres rede for i sluttrapporten: Mål 9: Industri, Innovasjon og Infrastruktur; Mål 17: Samarbeid for å nå målene; Mål 11: Bærekraftige byer og lokalsamfunn; Mål 13: Stoppe klimaendringer.

Prosjektorganisering

Prosjektleder er seniorforsker Julia Olsen, Nordlandsforskning (NF). NF leder alle AP og har hovedansvar for prosjektledelse (AP1) og rapportering (AP4), mens alle partnere deltar i data innsamling og kartlegging (AP2) og stakeholder workshop (AP3). Prosjektleder og prosjektdeltakere har et bredt nettverk slik at det blir lettere å rekruttere relevante aktører for å delta i intervju og i workshop. Alle partnere blir spurt om å revidere og kommentere på sluttrapport.

Prosjektgruppa på NF: Julia Olsen, Karin M. Antonsen, Grete K. Hovelsrud, Kjersti Granås Bardal. Alle er seniorforskere som har god kunnskap, bredt nettverk og lang erfaring med forskning som dekker nordområdespørsmål, samfunnsutvikling, samferdsel, klima og miljø og reiseliv. De skal bl.a. fasilitere synergi med flere prosjekter.

Hin Heemstra og Karin Wigger fra Nord universitet skal bidra med sin kunnskap om hvordan cruiseindustrien kan bidra lokalt og om/hvordan forskjellige typer cruiseturisme kan brukes til å dekke lokale behov.

Marina Nenasheva (NARFU) skal gjennomføre forskningsaktiviteter i Nord-Russland. Nenasheva skal dele relevant data med prosjektgruppa som hun samler i Arkhangelsk.

Alle partnere har forpliktet seg i å delta i intervju og workshop (rekruttere andre interesserte), kommentere på sluttrapporten før publisering, samt fasilitere synergier med pågående arbeid og prosjekter. Lofotrådet skal også bidra med kompetanse på prosjektet Lofoten 2030 - de grønne øyene.

Samarbeidspartnere

Nord Universitet, 970940243 v/Hin Hoarau Heemstra hin.h.heemstra@nord.no; Mob:45778778

Nordland Fylkeskommune 964982953 v/Marthe Andersen; marand2@nfk.no Mob:91103484

Destination Lofoten: 964203660 v/ Line Renate Samuelsen line@visitlofoten.no 76 06 98 00

RF13.50 – www.regionalforvaltning.no

Lofotrådet: 971396679 v/ Hanne Ulrichsen; Hanne.ulrichsen@lofotradet.no; Mob: 900 65 064

Helgelandsrådet (finner ikke organisasjonsnummer)v/Stig Sørre; stig.sorre@hel.no, Mob:902 14 433

Northern (Arctic) Federal University v/Marina Nenasheva; m.nenasheva@narfu.ru;
Mob:+79216792777

Arkhangelsk River Port v/ Andrey Koznev; office@arpnet.ru +7(8182)42-02-84

Tids-/milepælsplan

Startdato: 01.03.2021 Sluttdato: 31.12.2021 Milepælsplan vedlagt søknad: Ja
Vi legger opp til oppstart av arbeidet rett etter kontraktinngåelse.

03.21-12.21 AP1: Prosjektkoordinering

03.21-03.21 AP2: Kartlegge og gjennomgå relevant litteratur og policydokumenter

04.21-05.21 AP2: Intervju med utvalgte bedrifter og forvaltningsorganer

06.21-07.21 AP2: Data analyse og forberedelse til workshop

07.21-08.21 AP3: Workshop

10.21-11.21 AP3 og AP4: Data analyse og første utkast av rapport sendes til partnere

11.21-12.21 AP4: Sluttrapport

Endelig rapport leveres mot slutten av 2021. Selv om forprosjektet avsluttes i 2021 skal resultatene og det etablerte nettverket brukes i utviklingen av en søknad til Norges Forskningsråd eller andre finansieringskilder med hovedformål om å forske videre på hvordan de foreslåtte samordningstiltakene kan iverksette.

Kostnad-/finansieringsplan

Mottatt offentlig støtte tidligere:Ja

Vi har mottatt bagatellmessig støtte: 50 000 kroner i 2020 fra Forskningsrådet. Vi har ikke mottatt offentlig støtte ut over det.

Mottatt bagatellmessig støtte de tre siste regnskapsårene:Ja

Vi har mottatt bagatellmessig støtte: 50 000 kroner i 2020 fra Forskningsrådet

Kostnadsplan

Tittel	2020	2021	2022	2023	2024	SUM
Arkhangelsk River Port (personell)		7 000				7 000
Destinasjon Lofoten (personell)		28 000				28 000
Helgelandsrådet (personell)		35 000				35 000
Lofotrådet (personell)		35 000				35 000
NARFU (personell)		50 000				50 000
Nord (personell)		100 000				100 000
Nordland Fylkeskommune (personell)		26 250				26 250
Nordlandsforskning (personell)		350 000				350 000
Workshop (reise+ opphold)		50 000				50 000
Sum kostnad		681 250				681 250

Alle partnerne bidrar med personell som tilsvarer beløpet indikert i tabellen.

Kostnadene på workshop er knyttet til reise og opphold av deltakere.

Finansieringsplan

Tittel	2020	2021	2022	2023	2024	SUM
*Arktis 2030		340 625				340 625
Egen innsats (timer)		340 625				340 625
Sum finansiering		681 250				681 250

Alle partnere bidrar med egen innsats i form av personell. Nordlandsforskning dekker mesteparten av indirekte kostnader som egen innsats.

Se spesifikasjon i vedlegg.

Geografi

1800-Nordland

Vedleggsliste

Dokumentnavn	Filstørrelse	Dato
Antonsen cv sept 2020.pdf	227 671	15.09.2020
Arktis 2030 Letter of intent_Lofotrådet.pdf	98 784	15.09.2020
Arktis 2030 LOT Helgelandsrådet - signert.pdf	44 526	15.09.2020
Arktis 2030_budsjett,milipæl, kommunikasjon.pdf	110 438	18.09.2020
Confirmation ArkRechPort.pdf	198 164	15.09.2020
CV Kjersti sep 2020 norsk - 4 sider.pdf	197 929	15.09.2020
CV_GreteHovelsrud project participant Arktis 2030.pdf	200 244	15.09.2020
CV_Julia Olsen_Nordlandsforskning_2020.pdf	30 368	15.09.2020
Letter of support NARFU.pdf	163 749	15.09.2020
LOI_DestinasjonLofoten.pdf	715 777	15.09.2020
LOI_NFK.pdf	30 909	15.09.2020

