

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Attn: Signe Eikenes

Sandnessjøen, 09.11.2022

KVU for transportløsninger i Nord-Norge og KVU for Nord-Norgebanen – tilbakemelding på rapporter etter møte i politisk samrådsgruppe, Svolvær 11.10.2022

Helgelandsrådet setter stor pris på måten SVV legger opp arbeidet med tilretteleggelse for politisk deltagelse i arbeidet med KVU Nord- Norge.

Siden Helgelandsrådet har som oppgave å sammenfatte og uttale seg på vegne av 12 kommuner, er det et sterkt ønske at dokumentene blir sendt ut i god tid før samrådsgruppemøtene. I siste møte, 11.10.22, kom underlagsdokumentene like før samlingen, og vår korte presentasjon samt problemstillinger var derfor ikke fremlagt for medlemskommunene i forkant.

I Samferdselsdepartementets oppdragsdokument vektlegges fokus på utvikling av en moderne, sammenhengende infrastruktur som gir gode bo- og arbeidsmarkedsregioner samt kobling av vareproduksjon og tjenester til markeder. Videre må gjennomførte utredninger og regionale strategier sees i sammenheng.

Helgelandsrådet mener rapportene «Næringstransporter i Nord-Norge» (Transportutvikling AS) og «Delrapport - Samfunnssikkerhet og beredskap» (KVU NN prosjektgruppe) har lite søkelys på regionale strategier som f.eks. fra «Kyst til Marked» og på fylkeskommunens viktigste transportforbindelser.

KVU Nord-Norge er en langsiktig plan. Det er viktig at det utarbeides prognoser (25 år) for framtidig utvikling av de sterkest voksende transportintensive næringene som f.eks. havbruk/oppdrett, spesielt der slakteriene ligger på øyer med overbelastede fergesamband.

KVU Nord-Norge må danne grunnlag for beslutning om framtidige løsninger som alternativ til fergesamband der eksisterende finansieringsordninger som bompenger og fergeavløsningsmidler kan være et økonomisk bidrag. Viser her til «KVU FV 17 Brønnøy-Alstahaug, forbindelse Dønna, Herøy og Vega» (Statens vegvesen / Nordland fylkeskommune, 2015), rapport «Vurdering av framtidig vekst i havbrukstrafikken mellom Herøy/Dønna og Alstahaug» (Transportutvikling AS, 2019) og sluttrapport forprosjekt «Fastlandsforbindelse Dønna/Herøy – Alstahaug» (Helgelandsrådet, 2021).

Rapport «Næringstransporter i Nord-Norge». Utarbeidet av Transportutvikling AS. Versjon 13. mai 2022 / justert 3. juni 2022

Sjømatnæringen

Figur 3-5: Noen utvidelser og nyetableringer på side 12 i rapporten er basert på generisk vekst fra eksisterende slakterier i alle regioner. Slakteriet i Herøy kommune har hatt en økning i volum fra 65 000 tonn i 2019 til 80 000 tonn i 2021 (23 % vekst). Går vi tilbake til volumet i 2018 er økningen på ca. 45%. Totalkapasitet på fabrikken er ca. 100 000 tonn. **Helgelandsrådet mener at det bør tas med en «generisk» forventet vekst basert på % tall, om bildet skal bli helhetlig.**

Vei

- Rapporten har lite søkelys på fremtiden.
- Det må utarbeides prognoser (neste 25 år) for de raskest voksende transportintensive næringene og hvilke konsekvenser dette har for veiene/fergesambandene.
- I rapporten fremkommer det ikke at Helgeland ikke har riksveiforbindelse til kyst (statlig finansiert veiforbindelse). Statens bevilgning til Nordland fylkeskommune er avgjørende for å utvikle gode transportårer fra kyst til marked.
- Pågående utredningsprosjekt for fremtidig fastlandsforbindelse, eksempelvis Alstahaug-Herøy/Dønna og Alstahaug-Verelstad-Brønnøy er ikke omtalt.
- Ifølge rapporten benytter ca. 39% av uttransportene fra sjømatnæringen ett eller flere fergesamband. I 2021 gikk den største trafikken over Herøy-Søvik, Arnøya-Storstein og Lovund-Stokkvågen. Stor økning av kansellerte fergeavganger på Helgeland er ikke omtalt i rapporten.
- Opplevelsesindustrien synes ikke vektlagt på lik linje som andre næringer. Dette er en næring i vekst, og behov samt utfordringer bør synliggjøres.
- ÅDT-tabellene er knyttet opp mot hav, sjømatnæringen samt dagligvarens transport langs vei. Rapporten skulle også innehatt ÅDT-tabell som tar utgangspunkt i SVV sine trafikktegnninger i knutepunkt.
- Behov for lade-/fyllestasjoner med omlegging til nullutslippsløsninger for kjøretøy er ikke omtalt i rapporten.

Sjøtransport

- Pågående utredningsprosjekt av Asko marine, i form av to containerbåter Bodø-Harstad-Tromsø er ikke omtalt.
- Brønnøyleiden bør ses på med nye øyne med tanke på planlagte industrietableringer i regionen.

Jernbane

- Rapporten omtaler at togtransporten av gods på jernbanen kan øke, spesielt hvis kapasitet/frekvens forbedres og at regulariteten blir oppfattet som pålitelig og forutsigbar.

Siden 2019 er godstransporten økt fra 2 til 4 godstog pr dag. Avhengig av ETRMS kan dette muligens økses til 5 godstog. Utviklingstrekkene for ytterligere vekst samt behov for kryssningsspor bør tydeligere fremkomme. Kapasiteten som det legges opp til nå ivaretar ikke den fremtidige veksten og etterspørselen fra dagens næringer og fremtidige industrietableringer.

- Viktigheten av jernbane i form at persontransport er lite belyst. Helgelandspendelen bør videreutvikles og ha start/slutt på Trofors.

Lufttransport

- FOT-rutene på Helgeland fikk under pandemien betydelig reduksjon i frekvens. Dagens etterspørsel og vekst er mye større enn hva denne frekvensen tilsier.
- Rapporten har lite fokus på økning i reiseliv og økende behov for flytransport for de nye industrietableringene i regionen, samt for «pendlerkrevende» næringer som for eksempel har behov for mannskapsbytte på Helgeland.

Delrapport «Samfunnssikkerhet og beredskap». Utarbeidet av KVV NN prosjektgruppe. Del 1: Problembeskrivelse

Vegnettet

- Fv. 17 er den andre langsgående veiforbindelsen gjennom Helgeland og kan ved nødvendig oppgradering i gitte tilfeller bidra til redundans. Helgelandsrådet mener at Fv. 17 bør omklassifiseres tilbake til riksveisamband og utredes i sin helhet fra Trøndelag til Salten.
- Manglende sammenheng mellom stengte fjelloverganger, eksempelvis E6 Saltfjellet og tur/returlaster. Lite returlast til Nord-Norge bidrar til at vogntog som må krysse fjellet for lossing blir stående i kolonne på tur og retur før de kan laste på Helgeland.
- Problembeskrivelsen skulle hatt større søkelys på kritisk infrastruktur og vedlikeholdsetterslep.

Elektrifisering

- Problembeskrivelsen tar ikke inn utfordringen knyttet til kapasitet i strømmettet. Elektrifisering av samferdselssektoren vil kunne ta bort næringslivets utviklingsmuligheter.
- I problembeskrivelsen skulle man benyttet begrepet «lav- og nullutslippsteknologi» i stedet for «elektrifisering». I tillegg skulle beskrivelsen ha problematisert manglende strategi på valg av energikilde i samferdselssektoren.

IKT

- Det fremkommer ikke at fragmenterte eierskap av nett bidrar til manglende samordning og stabilitet (redundans).
- Beredskap og nødetatenes rolle og utfordringer er lite belyst.

Ferge og hurtigbåt

- Endrede forutsetninger/ retningslinjer og økning i kansellerte avganger er lite belyst.

Felles

- Utfordring i forhold til investeringer i infrastruktur hvor samfunnsøkonomiske lønnsomhetsmodeller i stor grad legger vekt på antall reisende/kjøretøy og tidsinnkorting. Befolkningssvake områder i Nord-Norge vil bli tapere i denne modellen.
- Lite fokus på økt skipstrafikk og aktivitet i kyst- og havområdene som utfordrer sjøsikkerhet/overvåkning/beredskap m.m. Særlig med tanke på klimaendringer og mer ekstremvær.

Med vennlig hilsen
Helgelandsrådet

Ivan Haugland (Sign.)
Leder