

# SAMLET SAKSFRAMSTILLING

Arkivsak: 20/1362

Klageadgang: Nei

## REGIONAL TRANSPORTPLAN 2022 - 2033

Saksbehandler: Eli-Anne Hauknes

Arkiv: SARK 12-15/113

Saksnr.: **Utvalg**  
19/22 Kommunestyret

**Møtedato**  
30.03.2022

### Habilitet:

Ingen kjent administrativ inhabilitet.

### Bakgrunn:

Nordland fylkeskommune har sendt Regional transportplan (RTP) Nordland 2022 - 2033 med handlingsprogram (RTP), ut på høring og offentlig ettersyn.

Om RTP skriver fylkeskommunen: *RTP er innrettet med en strategisk del og et handlingsprogram. Gjennom den strategiske delen bestående av visjon, hovedmål, delmål og strategier, trekker transportplanen opp den langsiktige og overordnede transportpolitikken i Nordland. Den angir også prinsipper og legger føringer for handlingsprogrammet. Handlingsprogrammet er Nordland fylkeskommunes tiltaksdel for gjennomføring av regional transportplan og danner grunnlaget for de årlige budsjettprosessene, med prioriteringer av konkrete tiltak og prosjekter. Transportplanen har et tidsperspektiv på 12 år, men behovet for revisjon vurderes hvert fjerde år i forbindelse med regional planstrategi.*

### Om planen

Regional transportplan Nordland 2022 - 2033 (RTP) er en rullering av Regional transportplan Nordland 2018 - 2029.

RTP har følgende plantema og hovedmål:

Plantema	Hovedmål
Klima og miljø	Redusere klimagassutslipp og andre miljøkonsekvenser i transportsektoren i Nordland.
Fylkesvegnettet	Fylkesvegnettet skal være sikkert, pålitelig, effektivt og klima- og miljøvennlig, og legge til rette for bærekraftig samfunns- og næringsutvikling.
Næringstransporter	Øke konkurransevnen for næringslivet i Nordland.
Mobilitet og kollektivtransporter	Nordland skal ha et tilgjengelig, pålitelig, sikkert og bærekraftig mobilitetssystem for samfunns- og næringsliv.
Finansiering og sikre god samfunnsnytte	Nordland skal innrette ressursbruken i samferdselssektoren effektivt og gi god samfunnsnytte.
Nasjonale ansvarsområder	Nordland skal ha et helhetlig og miljøvennlig transportsystem som bidrar til god framkommelighet, trygg og effektiv mobilitet for samfunns- og næringsliv.

Gjennom den strategiske delen bestående av visjon, hovedmål, delmål og strategier trekker RTP opp langsiktig og overordnet transportpolitikk. Den strategiske delen angir prinsipper og legger føringer for prioriteringer i et handlingsprogram med konkrete tiltak og prosjekter.

RTP inneholder også en beskrivelse av status, utfordringer og utviklingstrekk innen demografi, bo- og arbeidsmarkedsregioner, næringsliv, transportsystem og trafikkutvikling, klimautslipp, trafikkulykker m.m.

Med RTP følger et handlingsprogram. Handlingsprogrammet er Nordland fylkeskommunes tiltaksdel for gjennomføring av regional transportplan og danner grunnlaget for de årlige budsjettprosessene.

Handlingsprogrammet tar utgangspunkt i de fem plantema med hovedmål og strategier fra RTP:

- Klima og miljø
- Fylkesvegnettet
- Næringstransporter
- Mobilitet og kollektivtransporter
- Finansiering og sikre god samfunnsnytte
- Nasjonale ansvarsområder

I handlingsprogrammet er det konkretisert tiltak i tråd med strategiene.

I 2021, da fylkeskommunen skulle utarbeide planen, ble kommunene involvert, blant annet med å gi tilbakemelding på flaskehalser for utvikling, og med å komme med innspill til løsninger. Formannskapet gav, den 03.03.2021 i sak 16/21, følgende innspill:

- *Lurøy kommunes sterke og unike næringsliv bidrar betydelig til verdiskaping, både lokalt, regionalt og fylkeskommunalt. Forutsigbarhet og kapasitet er kritisk i et av landsdelens viktigste kyst til marked korridorer*
- *Frekvens, regularitet, forutsigbarhet og korrespondanse i rutene må vektlegges og tilstrebes. Ved endring i anløp må reisende hjelpes med å finne alternativ*
- *Anbudskriterier for nye anbud må inneholde krav til reservefartøy, og til løsning som ivaretar de reisende og godsbeholdningen. Kvalitet på materiell og kontrakter som gir fleksibilitet er viktige stikkord*
- *Regional Transportplan for 2022 - 2033 må ha en løsning for:*
  - *Pendling inn, og innad, i Lurøy kommune for å sikre utvikling for næringsliv og for å ivareta tjenesteproduksjonen i kommunen*
  - *Dagens fergeproduksjon ivaretar Nova Seas nåværende produksjon. Den planlagte kapasitetsutvidelsen stiller fremtidige krav til:*
    - *Hurtigbåter/gods/personbefordring/anløpsstruktur generelt*
    - *Busstrukturer generelt*
    - *Ferge mellom Stokkvågen og Lovund:*
      - *Det fremtidige fergetilbudet må være forutsigbart, ha tilstrekkelig kapasitet og en frekvens som sikrer både havbruksslakteri og annet næringsliv på øyene.*

- *For å imøtekomme kapasitetsøkningen må fylkeskommunen ta høyde for en vesentlig økning i behov fra 2025*
- *Ved utarbeidelsen av nye anbudsdokumenter for sambandet må det dimensjoneres for kapasitet og frekvens for å sikre vekst og utvikling*
- *Veg mellom Stokkvågen og Mo i Rana*
  - *Kapasitetsutvidelsen til Nova Sea vil generere økt næringstrafikk og persontrafikk på veinettet i årene som kommer.*
  - *Fremkommeligheten vinterstid vurderes som utfordrende og kritisk*
  - *Fv810 ved Bustneslia i Rana kommune vurderes som den største flaskehalsen på veiene på Helgeland. Denne strekningen må utbedres snarlig*
  - *Nova Sea sin satsing på bærekraft gjennom å benytte tog fra Mo i Rana til Oslo stiller krav til at utfordringen med fremkommeligheten i Bustneslia blir løst*
- *Flyplass ved Mo i Rana*
  - *Realisering av ny lufthavn i Mo i Rana vil være viktig for næringsliv og for befolkningen i Lurøy. Flyplassen vil i fremtiden kunne betjene en av de største industri- og sjømatklyngene i Norge, og trolig gjøre det enklere i fremtiden å rekruttere nye lurøyfjerdinger*
- *Lurøy kommune sitter med lokal kompetanse og kunnskap innenfor samferdsel, ikke minst i forhold til behov. Når ruter planlegges, og anbud er under utarbeidelse, anbefales det at fylkeskommunen benytter seg av den lokale kompetansen for å ivareta en positiv utvikling i Lurøy, i regionene og i Nordland*
- *Lurøy kommune ønsker å bidra med:*
  - *Innspill om detaljerte forhold rundt enkeltruter*
  - *Anløpsstrukturer*
  - *Anbudskriterier*

I denne omgangen legger fylkeskommunen opp til at planforslaget skal behandles i Nordland fylkesting i juni, og har satt en svært kort høringsfrist. Saken har vært sendt til høring hos lokalutvalg, hos Lurøy Næringsforum og hos Lovund Industriforum. Innen høringsfristen. Alle som mottok høringen, har gitt innspill.

Lovund lokalutvalg skriver:

- *Bustneslia prosjektet ønskes løftet høyt i Fylkets prioriteringer slik at strekningen utbedres snarest mulig.*
- *Det ønskes en bedre regularitet for hurtigbåten og en mer universell utforming av hurtigbåt og flytekai -tibudet slik sikkerheten til havs forbedres.*
- *Det er viktig at fylket sørger for en tilstrekkelig fergekapasitet på strekningen Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund, som også tar høyde for den forventet økte transportbehovet. I dag er 2 ferger et minimum. I nærmeste fremtiden behøves det muligens å øke fergeantallet til 3 i stedet for å redusere det.*

Sørnesøy lokalutvalg skriver:

- *Bustneslia prosjektet ønskes løftet høyt i Fylkets prioriteringer slik at strekningen utbedres snarest mulig.*
- *Det ønskes en bedre regularitet for hurtigbåten og en mer universell utforming av hurtigbåt og flytekai -tibudet slik sikkerheten til havs forbedres. Ekspeditøren bør komme tilbake av samme grunn.*
- *Fraktkostnadene via hurtigbåten ønskes senket da det nå er forholdsvis dyrt og det er få andre alternativ.*

Hestmona lokalutvalg skriver:

- *Bustneslia - veien mellom Stokkvågen og Mo i Rana ønskes løftet høyt i Fylkets prioriteringer slik at strekningen utbedres snarest mulig.*
- *Røytvika-Liafjellet arbeidet ønskes fullført snarlig.*
- *Det ønskes en bedre regularitet for hurtigbåten og en mer universell utforming av hurtigbåt og flytekai -tibudet slik sikkerheten til havs forbedres. I tillegg har de ekspeditørløse anløp vist seg å være mindre trygge og det ønskes derfor at ekspeditøren kommer tilbake.*

Lurøy Næringsforum skriver:

- *Tunell gjennom Bustneslia må løftes høyere opp i fylkets prioriteringer. Denne strekningen er en stor flaskehals for godstransport fra kysten og inn til E6*
- *Nova Sea er i gang med bygging av nytt lakseslakteri som skal stå ferdig i 2024, kapasiteten vil da fordobles. Dette vil føre til stor økning i trafikk over fergesambandet Stokkvågen-Lovund. Det må sikres at fergekaier på begge sider har mulighet for å møte denne økte trafikken.*
- *Vi ønsker at hurtigbåter fortsatt anløper kaier som er velegnet til befording av gods og passasjerer, noe hverken flytekaier eller fendervegger er. For å sikre trygg og forsvarlig håndtering må vi ha ekspeditør til stede som tar seg av dette. Ekspeditøren sørger for nødvendig infrastruktur (Kai, brøyting, formidling av gods) som er uunnværlig for lokalt næringsliv. Kysten eksporterer varer til hele verden og ekspeditør er første og siste ledd i eksport og import av varer. Dette må styrkes og videreføres.*
- *Vi ønsker offentliggjort kunnskapsgrunnlag for næringslivets godsstrømmer i fylket. Et slikt grunnlag er et viktig verktøy i arbeidet for framtidige transportvurderinger ifølge RTP. Da er det desto viktigere at vi kan se dette grunnlaget. Framtidens sjøgodsruter må lages for dagens industri langs kysten basert på et reelt og oppdatert datagrunnlag.*

Lovund industriforum skriver:

*Som ytterste punkt i næringskorridoren Lovund - Mo i Rana har vi følgende innspill:*

1. *Bustneslia bes prioritert i programperioden.*
2. *Lovund Fergeleie vil ha behov for kapasitetstilpassing i programperioden, som følge av økt trafikk. (utvidelse av oppstillingsplass)*

Lurøy innland lokalutvalg skriver:

- *Bustneslia ønskes løftet høyt i Fylkets prioriteringer slik at strekningen utbedres snarest mulig.*
- *Røytvika-Liafjellet arbeidet ønskes flyttet til de prioriterte tiltak. Utbedring av Røytvik-Lia strekningen er planlagt mange år siden, og dessverre negativt påvirket av prosjektet Liafjell tunell, som har kostet nesten det dobbelte å få ferdigstilt en det ble budsjettert.*

- *Lokalutvalget mener at det er uheldig at utbedring av veien skrinlegges, spesielt med tanke på at veistandarden blir dårligere og dårligere hvert år. Veien burde utbedres snarest, spesielt sett i sammenheng med utbedring av veien til Tonnes, og åpning av ny tunellen.*
- *Det ønskes en bedre regularitet for hurtigbåten og en mer universell utforming av hurtigbåt og flytekai -tilbudet slik sikkerheten til havs forbedres.*
- *Vi ønsker videreføring med hurtigbåtanløp på kaier som er egnet til gods og persontransport og med ekspeditør til stede. Dette vil sørge for sikrere og bedre kommunikasjon.*
- *Lokalutvalget vil også gjøre oppmerksom på at den fremtidige trafikken vil øke betraktelig og det spørs om fergeleien på Stokkvågen har stor nok kapasitet.*

Sleneset lokalutvalg skriver:

- *Bustneslia ønskes løftet høyt i Fylkets prioriteringer slik at strekningen utbedres snarest mulig.*
- *Røytvika - Liafjellet arbeidet ønskes flyttet til de prioriterte tiltak.*
- *Det ønskes en bedre regularitet for hurtigbåten og en mer universell utforming av hurtigbåt og flytekai -tilbudet slik at sikkerheten til havs forbedres.*
- *Lokalutvalget ønsker også å beholde det tilbudet Sleneset har nå, som et minimum.*

Onøy/Lurøy lokalutvalg skriver (lokalutvalgets sitt vedtak er for langt til å kunne ta inn i sin helhet. Det er derfor sterkt forkortet):

- *Onøy/Lurøy Lokalutvalg mener klimatiltak og andre tiltak i handlingsplanen ikke må finansieres med høyere billettpriser og ikke gå på bekostning av ferge-, hurtigbåt og kystgodstilbudet*
- *Onøy/Lurøy Lokalutvalg minner om at ferge og hurtigbåt er vår vei*
- *Onøy/lurøy Lokalutvalg ser på det som en forutsetning for å kunne bo og drive virksomhet, at vi skal kunne sende og motta gods. Dette gjelder både å kunne motta og sende gods med alle hurtigbåtanløp, i hele kommunen.*
- *Reservefartøy som trer inn i sambandene må ha de samme kvalifikasjonene som hovedfartøyene, både når det gjelder motor-kapasitet og størrelse på båt, for å kunne oppnå den forventede regularitet.*
- *Onøy/Lurøy lokalutvalget mener at området rundt Onøy kai burde vært sett på i sin helhet.*
- *Onøy/Lurøy Lokalutvalg synes det er positivt at fylkes kommunen legger vekt på universell utforming i handlingsprogram. Lokalutvalget har forslag til alternativ til utforming*
- *På sikt kan man se på å binde sammen kretsene Onøy, Sleneset og Lovund, med tunnel/bro mellom Lovund og Sleneset, Sleneset og Onøy, og at fergeleiet flyttes fra Geitpina til Sjonøya. Dette vil kunne utløse fergeavløsningsmidler, det vil spare seiling på både ferger og hurtigbåter.*

### Vurdering:

Planen som nå foreligger, legger føringer for utviklingen transportnettet i Nordland fylke, mellom 2022 og 2033. Transportplanen har undertittel: «Fra kyst til marked», noe som forsterker det næringsrettede fokuset i planen.

Som vedtaket i samferdselsnemda fra 2021 viser, var også Lurøy kommune hovedfokus å ivareta fremtidig utviklingen av lokalt næringsliv.

Planens fokus på klima og miljø, som en av målene, er svært positivt! Å minske forbruk og bli mer bærekraftig, er viktig. Nordland er et langstrakt fylke med store interne avstander. Ofte ligger markedet geografisk langt fra produksjonssted, og det lave innbyggerantallet gjør at kollektivtilbudet ikke kan sies å være optimalt, noe som gjør det ekstra utfordrende. Nova Sea sitt samarbeid med Meyership, og deres mål om at en stor andel av laks skal fraktes med tog, er nettopp en slik ønsket satsing. For at dette skal være mulig må fylkeskommunen legger forholdene til rette gjennom tilpasning av fergeruter i sambandet mellom Stokkvågen, Onøy, Sleneset og Lovund, og sikre fremkommelighet på vegstrekningen mellom Stokkvågen og til Rana. Utbyggingen hos Nova Sea vil kreve et vesentlig løft i kapasitet på ferger i sambandet, og øke trafikken over Bustneslia betydelig.

Bustneslia har en høy trafikkmengde, noe godsstrømsanalysen som ble utarbeidet for Nord-Helgeland senhøst 2020, pekte på. Det er beklagelig, og svært uheldig, at fylkeskommunen ikke prioriterer utbedring av den største flaskehalsen for utvikling på Helgeland! Høringsinnspillene til kommunen forsterker denne opplevelsen. Fylkeskommunen må ta inn over seg viktigheten av at strekningen blir utbedret, ikke minst for å ivareta verdiskapingen som skjer i fylkets ytterdistriktet.

Behov for økt kapasiteten i fergesambandet mellom Stokkvågen og Lovund må planlegges for. Det økte volumet av produsert laks på Lovund vil føre til tilsvarende økning av volumet som skal fraktes med ferge til Stokkvågen. Det endrede behovet vil få konsekvenser og skape nye behov. Lovund lokalutvalg skriver: *Det er viktig at fylket sørger for en tilstrekkelig fergekapasitet på strekningen Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund, som også tar høyde for den forventet økte transportbehovet. I dag er 2 ferger et minimum. I nærmeste fremtiden behøves det muligens å øke fergeantallet til 3 i stedet for å redusere det.* I tillegg til økning i sambandet med flere/større ferger, må fylkeskommunen vurdere om oppstillingsplassene på Lovund og i Stokkvågen er tilstrekkelig til å kunne håndtere økningen. Både Lurøy Næringsforum og Lovund industriforum påpeker dette: *Nova Sea er i gang med bygging av nytt lakseslakteri som skal stå ferdig i 2024, kapasiteten vil da fordobles. Dette vil føre til stor økning i trafikk over fergesambandet Stokkvågen-Lovund. Det må sikres at fergekaier på begge sider har mulighet for å møte denne økte trafikken (Lurøy Næringsforum). Lovund Fergeleie vil ha behov for kapasitetstilpassing i programperioden, som følge av økt trafikk. (utvidelse av oppstillingsplass) (Lovund industriforum).*

I oppdrag 2, da RTP skulle utarbeides, pekte Lurøy kommune på at kommunen ønsket utredet flere prosjekt i kommunen, som ville gi besparelser på sikt. Det ble pekt på behov for fullføring av planarbeidet på fv. 17 mellom Røytvik og Liafjellet. Fv 17, Røytvik - Liafjellet, inngikk tidligere i RTP. Prosjektet inngår nå som et uprioritert delprosjekt, ett av mange, som det ikke er avsatt midler til å gjennomføre. Det ble også pekt på behov for gjennomføring av en konseptvalgutredning for transportkorridor, fra Lovund via mellomsteder, til Stokkvågen og videre til Mo i Rana. En konseptvalgutredning av transportkorridoren mellom Lovund og til Mo i Rana vil kunne gi en kvalitativ grunnlag for tiltak som kan gi fylkeskommunen, og lokalt næringsliv, en betydelig besparelse på tidsbruk og økonomi, på strekningen.

Ett av delmålene i Handlingsprogrammet, i kapittelet om fylkesvegnettet, omhandler universell utforming. Her pekes det på at *fylkeskommunen har satt som mål at infrastrukturen på fylkesvegnettet skal være universell utformet.* Dette står i kontrast til

utleggingen av den nye flytekaia på Lovund, som er konstruert slik at anløp av hurtigbåt vanskeliggjør muligheten for å gå på/av båten for sårbare grupper, som for eksempel; eldre, reisende med barn/barnevogner, etc. Flere lokalutvalg påpeker dette: *Det ønskes en bedre regularitet for hurtigbåten og en mer universell utforming av hurtigbåt og flytekai -tilbudet slik sikkerheten til havs forbedres.* Anløp uten ekspeditør, og på fendervegg i stedet for på hurtigkaier, er ikke i tråd med fylkeskommunens ønske om universell utforming. Reisende opplever stor utrygghet, i tillegg til at anløpsfrekvensen går vesentlig ned. Dette kan ikke være en ønsket utvikling. Lurøy næringsforum skriver: *Vi ønsker at hurtigbåter fortsatt anløper kaier som er velegnet til befordring av gods og passasjerer, noe hverken flytekaier eller fendervegger er. For å sikre trygg og forsvarlig håndtering må vi ha ekspeditør til stede som tar seg av dette. Ekspeditøren sørger for nødvendig infrastruktur (Kai, brøyting, formidling av gods) som er uunnværlig for lokalt næringsliv. Kysten eksporterer varer til hele verden og ekspeditør er første og siste ledd i eksport og import av varer. Dette må styrkes og videreføres.*

Handlingsprogrammet, kapittel 6, har fokus på mobilitet og kollektivtransport. Det er positivt med fokus på å tilpasse transportbehov til nye behov, og å se på nye, digitale løsninger. Lurøy kommune opplever en økende grad av pendling innad og inn/ut av kommunen, både for sysselsatte i privat og offentlig virksomhet. Kommunens geografi gjør at det, for mange, kun er mulig å pendle med bruk av hurtigbåt eller ferge. For å få en hensiktsmessig arbeidsdag må kollektivtransport mellom øyer i kommunen ivareta pendling. I handlingsplanen mangler dette fokuset.

I handlingsprogrammet pekes det på at godshåndtering på hurtigbåter er utfordrende, i fremtiden. Det foreslås at fylkeskommunen skal utarbeide en helhetlig plan for fremtidens sjøgodstransporter, som skal peke på *hvilke transporttjenester som skal tilbys bedrifter og befolkning i regi av fylkeskommunen.* En slik plan kan være positiv, dersom den kartlegger hva som sendes, og derigjennom synliggjør behov. Samtidig må den også ta inn over seg hvor mye som sendes via biler, og det må fremkomme at egne sjøgodstransporter vil gå ut over frekvens. Det meste av Nordland er kyst. Næringslivet, og befolkningen, er avhengig av å kunne få fraktet varer inn/ut. Å fjerne gods fra hurtigbåter vil ha store konsekvenser for næringslivet. En plan for håndtering av gods må ta inn over seg at levering og sending av gods er et kontinuerlig behov. Onøy/Lurøy lokalutvalg skriver: *ser på det som en forutsetning for å kunne bo og drive virksomhet, at vi skal kunne sende og motta gods. Dette gjelder både å kunne motta og sende gods med alle hurtigbåtanløp, i hele kommunen.* Siden handlingsprogrammet legger opp til å måle godsstrømmer i fylket, bes det om at denne informasjonen gjøres tilgjengelig også for kommunene i fylket.

#### **Vurdering av sakens påvirkning på folkehelse:**

Saken vurderes til å ha stor påvirkning på folkehelsen. En velfungerende samferdsel bidrar til en positiv utvikling av lokalt næringsliv, og gir sysselsettingsmuligheter. Fungerende korrespondanser gir mulighet for pendling og er en forutsetning for tjenesteproduksjon.

Næringsliv og innbyggere i Lurøy har flere flaskehalser som byr på store utfordringer. Ruteproduksjon må være i tråd med behov, og Bustneslia må løses, slik at et utviklingsorientert næringsliv, og økning i slaktekapasiteten som planlegges, sikre framtidig bolyst og bidrar til evne til å rekruttere sysselsatte.

**Vedlegg:** Høringsbrev, Høringsforslag: Regional transportplan Nordland 2022-2033 og Handlingsprogram 2022-2033. Innspill fra lokalutvalg, fra Lurøy næringsforum og fra Lovund industriforum

Utskrift til: Nordland fylkeskommune



**Saksbehandlerens innstilling:**

Det anbefales at Kommunestyret fatter følgende vedtak:

- Lurøy kommunes sterke og unike næringsliv bidrar betydelig til verdiskaping, både lokalt, regionalt og fylkeskommunalt. Forutsigbarhet og kapasitet er kritisk i et av landsdelens viktigste kyst- til markedskorridorer
- Utbedring av Bustneslia må inngå i handlingsprogrammet som en av strekningene med høyeste prioritet. Dette er kritisk for å løse transportbehovene til næringslivet på ytre deler av Helgeland
- I handlingsplanen må planlegging av løsninger for økt behov som vil følge av den planlagte utvidelsen av Nova Sea, inngå. Planen må inneholde plan for hvordan fylkeskommunen skal ta høyde for en vesentlig økning i behov fra 2025:
  - Den økte belastningen på transportkorridoren mellom Lovund og Rana
    - Økningen av trafikken på veg
    - Behovet for økning i frekvens på fergesambandet Lovund og Stokkvågen
    - Kapasitetsøkning i behovet for oppstillingsplasser på Stokkvågen og på Lovund
- Følgende prosjekt må inngå i handlingsprogrammet og utredes i planperioden:
  - Konseptvalgutredning for gjennomføres for transportkorridor fra Lovund, via mellomsteder, til Stokkvågen og videre til Mo i Rana
  - Planarbeidet for strekningen FV 17 Røytvika - Liafjellet må fullføres
- Ivaretagelse av universell utforming må være et absolutt krav ved nye installasjoner og løsninger. Dette må tydeliggjøres i handlingsplanen, og det må framkomme hvordan fylkeskommunen mener de reisende ivaretas, uten ekspeditører og der anløp flyttes bort fra hurtigbåtkaier
- Lurøy kommune er skeptisk til forslaget om å utarbeide en helhetlig plan for framtidig sjøgodstransport skal løse all transportbehov for gods. Dersom fylkeskommunen utarbeider denne er det ønskelig at:
  - Planprogrammet sendes til kommunene til høring
  - Når planen er utarbeides må kommunene gis tilstrekkelig høringstid til å gjennomgå den
  - Måling av godsstrømmer som skal planlegges må gjøres tilgjengelig for kommunene
- Lurøy kommune mener at handlingsprogrammet må ha fokus på trenden med økt pendling, og sikre at dette ivaretas i planperioden

Lurøy, 28.03.2022

Eli-Anne Hauknes, næringsleder

**Rådmannens innstilling:**

Det anbefales at Kommunestyret fatter følgende vedtak:

- Lurøy kommunes sterke og unike næringsliv bidrar betydelig til verdiskaping, både lokalt, regionalt og fylkeskommunalt. Forutsigbarhet og kapasitet er kritisk i et av landsdelens viktigste kyst- til markedskorridorer
- Utbedring av Bustneslia må inngå i handlingsprogrammet som en av strekningene med høyeste prioritet. Dette er kritisk for å løse transportbehovene til næringslivet på ytre deler av Helgeland
- I handlingsplanen må planlegging av løsninger for økt behov som vil følge av den planlagte utvidelsen av Nova Sea, inngå. Planen må inneholde plan for hvordan fylkeskommunen skal ta høyde for en vesentlig økning i behov fra 2025:
  - Den økte belastningen på transportkorridoren mellom Lovund og Rana
    - Økningen av trafikken på veg
    - Behovet for økning i frekvens på fergesambandet Lovund og Stokkvågen
    - Kapasitetsøkning i behovet for oppstillingsplasser på Stokkvågen og på Lovund
- Følgende prosjekt må inngå i handlingsprogrammet og utredes i planperioden:
  - Konseptvalgutredning for gjennomføres for transportkorridor fra Lovund, via mellomsteder, til Stokkvågen og videre til Mo i Rana
  - Planarbeidet for strekningen FV 17 Røytvika - Liafjellet må fullføres
- Ivaretagelse av universell utforming må være et absolutt krav ved nye installasjoner og løsninger. Dette må tydeliggjøres i handlingsplanen, og det må framkomme hvordan fylkeskommunen mener de reisende ivaretas, uten ekspeditører og der anløp flyttes bort fra hurtigbåtkaier
- Lurøy kommune er skeptisk til forslaget om å utarbeide en helhetlig plan for framtidig sjøgodstransport skal løse all transportbehov for gods. Dersom fylkeskommunen utarbeider denne er det ønskelig at:
  - Planprogrammet sendes til kommunene til høring
  - Når planen er utarbeides må kommunene gis tilstrekkelig høringstid til å gjennomgå den
  - Måling av godsstrømmer som skal planlegges må gjøres tilgjengelig for kommunene
- Lurøy kommune mener at handlingsprogrammet må ha fokus på trenden med økt pendling, og sikre at dette ivaretas i planperioden

Lurøy, 29. mars 2022

Karl-Anton Swensen, rådmann

**Behandling/vedtak i Kommunestyret den 30.03.2022 sak 19/22****Behandling:**Forslag fra SP/KP/FRP v/Nina Bentzen om endring av kulepunkt 6:

- Lurøy kommune er skeptisk til forslaget om å utarbeide en helhetlig plan for framtidig sjøgodstransport, som alternativ ønsker Lurøy kommune en styrking av eksisterende gods tilbud, ved at fylkets hurtigbåter må anløpe betjente kaier som er velegnet til befordring av gods og passasjerer.  
Dersom fylkeskommunen utarbeider plan er det ønskelig at:
  - Planprogrammet sendes til kommunene til høring
  - Når planen er utarbeidet må kommunene gis tilstrekkelig høringstid til å gjennomgå den
  - Måling av godsstrømmer som skal planlegges må gjøres tilgjengelig for kommunene

**Enstemmig vedtak:**

- Lurøy kommunes sterke og unike næringsliv bidrar betydelig til verdiskaping, både lokalt, regionalt og fylkeskommunalt. Forutsigbarhet og kapasitet er kritisk i et av landsdelens viktigste kyst- til markedskorridorer
- Utbedring av Bustneslia må inngå i handlingsprogrammet som en av strekningene med høyeste prioritet. Dette er kritisk for å løse transportbehovene til næringslivet på ytre deler av Helgeland
- I handlingsplanen må planlegging av løsninger for økt behov som vil følge av den påbegynte utvidelsen av Nova Sea, inngå. Planen må inneholde plan for hvordan fylkeskommunen skal ta høyde for en vesentlig økning i behov fra 2025:
  - Den økte belastningen på transportkorridoren mellom Lovund og Rana
    - Økningen av trafikken på veg
    - Behovet for økning i frekvens på fergesambandet Lovund og Stokkvågen
    - Kapasitetsøkning i behovet for oppstillingsplasser på Stokkvågen og på Lovund
- Følgende prosjekt må inngå i handlingsprogrammet og utredes i planperioden:
  - Konseptvalgutredning for gjennomføres for transportkorridor fra Lovund, via mellomsteder, til Stokkvågen og videre til Mo i Rana
  - Planarbeidet for strekningen FV 17 Røytvika - Liafjellet må fullføres
- Ivaretagelse av universell utforming må være et absolutt krav ved nye installasjoner og løsninger. Dette må tydeliggjøres i handlingsplanen, og det må framkomme hvordan fylkeskommunen mener de reisende ivaretas, uten ekspeditører og der anløp flyttes bort fra hurtigbåtkaier
- Lurøy kommune er skeptisk til forslaget om å utarbeide en helhetlig plan for framtidig sjøgodstransport, som alternativ ønsker Lurøy kommune en styrking av eksisterende gods tilbud, ved at fylkets hurtigbåter må anløpe betjente kaier som er velegnet til befordring av gods og passasjerer. Dersom fylkeskommunen utarbeider plan er det ønskelig at:
  - Planprogrammet sendes til kommunene til høring
  - Når planen er utarbeidet må kommunene gis tilstrekkelig høringstid til å gjennomgå den

- Måling av godsstrømmer som skal planlegges må gjøres tilgjengelig for kommunene
- Lurøy kommune mener at handlingsprogrammet må ha fokus på trenden med økt pendling, og sikre at dette ivaretas i planperioden