



NORDLAND FYLKESKOMMUNE

Postboks 1485, fylkeshuset,
8048 Bodø

Mo i Rana 22.04.2022

Att: «RTP 2022-2033».

Høring - Regional transportplan 2022-2033 med handlingsprogram

Indre Helgeland Regionråd behandlet saken på regionrådsmøte den 22. april 2022 på Nesna.

Vedtak og saksutredning:

R- 18/22 Høring - Regional transportplan 2022-2033 med handlingsprogram

Indre Helgeland Regionråd har over flere år gitt detaljerte innspill til RTP. Vi har også vært tydelige på hvilke prioriteringer som har stått fast. I forkant av kommende planperiode har vi også sagt en del om prioriteringene i flere møter med fylkesrådet og konkrete innspill til Fylkestinget og Fylkesrådet om Fv810 Bustneslia.

Planforslaget skal behandles i Nordland fylkesting i juni, og har satt en svært kort høringsfrist. Saken er også sendt til høring i kommunen, og det er gitt en uttalelse fra Hemnes Kommune og Lurøy Kommune.

Det er svært viktig at Nordland fylkeskommune bidrar til vekstmobiliseringen i Rana og Nord-Helgeland og behovene for å forbedre veier og grønne transportløsninger.

IHR registrerer at flere prosjekter og tiltak som Regionrådet spilte inn ikke er prioritert i RTP-handlingsplanen de neste 12 årene.

IHR har forståelse for anstrengte økonomiske rammer. Det forventes derfor at prosjekter som bidrar til vekst i grønn næringsutvikling og folketall, og som i tillegg bidrar til den største eksportregionen i nord, prioriteres på topp i RTP handlingsprogram. Dette vil også være i tråd med de mål og strategier om viktige næringskorridorer og grønn vekst som er nedfelt i RTP strategisk del.

R- 18/22 Høring - Regional transportplan 2022-2033 med handlingsprogram

Vedtak:

- 1. Indre Helgeland regionråd viser til sine tidligere innspill som fortsatt er prioritert fra regionrådet og ber om at disse innarbeides i RTP 2022-2033.**

Veier

Fv 810 Bustneslia

Fv 806 Korgen – Bleikvassli (+ Hattfjelldal)

Fv 17 Røytvika – Liafjellet

Fv 17 Sjonfjellet

Ferger

Økt kapasitet og frekvens på samband Stokkvågen – Lovund

Bedre ferjemateriell Nesna – Nesnaøyene og Nesna – Levang.

Statlig vei/ transportsystem

Konseptvalgutredning Mo i Rana og gjenstående E6 med utbedringsbehov

E6/ Nordlandsbanen – stamnetttilknytninger til Mo i Rana havn (RIT)

E12-korridoren, grenseoverskridende transportutvikling.

Jernbane

Nordlandsbanen som miljøvennlig godsbane

Tog pendel på Helgeland

- 2. Fv 810 Bustneslia må prioriteres**

Utbedring av Bustneslia må inngå i handlingsprogrammet som en av strekningene med høyeste prioritet. Dette er kritisk for å løse transportbehovene til næringslivet.

IHR viser til alternativ løsning uten tunnel etter forslag fra lokal entreprenør som er oversendt fylkeskommunen.

IHR ber om at denne løsningen blir prioriterte i første periode i Handlingsplan 2022-2027 med en ramme på 400 mill.kr.

Forslaget og kostnadskalkyler må utredes videre frem til økonomiplanbehandlingen høsten 2022 slik at denne kan prioriteres i kommende økonomiplan.

3. NYE Innspill til Regional Transportplan 2022-2033

- I) Fylkeskommunen må garantere for at de midlertidige tiltakene for å bedre vintervedlikeholdet over Bustneslia må videreføres inntil en varig utbedring av Bustneslia er på plass.
- II) Det må etableres tett samarbeid mellom Nordland fylkeskommune, kommunene, og industrien om å utvikle kollektivtilbud og fremme grønne mobilitetsløsninger for å møte den kraftige veksten i Ranaregionen.
- III) 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 og godshåndtering skal ivaretas, uten ekspeditører og der anløp flyttes bort fra hurtigbåtkaier.
- IV) Indre helgeland Regionråd er fornøyd med at strategidokumentet omhandler rassikring, men det må gis større fokus på kontroll av rasutsatte vegstrekninger. Hemnes har hatt flere ras på veg de senere årene, det er viktig at det utføres løpende kontroll av rasfaren.
- V) Samarbeid med Rana kommune om etablering av sammenhengende sykkelvei langs Fv 810 mellom Alteren og Båsmoen med trygg G/S- trase på Gamle Nesnavei. Dette er en viktig skolevei mellom Alterneset/ Storalteren og Båsmoen og knytter også sammen tettsteder
- VI) Det er nødvendig å dimensjonere fergetilbudet til og fra Lovund slik at det er i tråd med næringslivets behov og investeringsplaner
- VII) IHR ber om at Elektrifiseringen av Nesnafergene prioriteres i første periode.
- VIII) Elektrifisering av samferdsel på kysten er positivt. Kapasiteten som blir benyttet til dette formålet må erstattes med tilsvarende kapasitet, som bidrar til videre utvikling av bosetting og næringsaktivitet på kysten.

Bakgrunn:

Høring - Regional transportplan 2022-2033 med handlingsprogram

Nordland fylkeskommune legger med dette forslag til Regional transportplan Nordland 2022-2033 med handlingsprogram (RTP), ut på høring og offentlig ettersyn.

Høringsfristen settes til 22. april 2022. Planforslaget behandles i Nordland fylkesting i juni. Det vil på grunn av videre behandling ikke bli gitt utsettelse på denne fristen.

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.

Regional transportplan vil ikke legge direkte føringer for konkret arealbruk, og vil dermed heller ikke utløse krav om konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven § 8-3.

Regional transportplan (RTP) skal bidra til å nå målene til Regional planstrategi for Nordland, og legger dette til grunn for arbeidet sammen med FN sine bærekraftsmål, felles Nordnorsk strategi «Fra kyst til marked», det grønne skiftet i kollektivsektoren og fylkeskommunens arbeid med innspill til Nasjonal transportplan (NTP).

RTP skal angi retningene for hvor vi ønsker å ta samferdselsatsingen inn i framtiden. Gjennom den strategiske delen bestående av visjon, hovedmål, delmål og strategier trekker RTP opp den langsiktige og overordnede transportpolitikken.

Den strategiske delen angir prinsipper og legger føringer for prioriteringer i handlingsprogrammet med konkrete tiltak og prosjekter.

Disse planene vil i sum vise både det overordnede grunnlaget for prioriteringene (strategi) og de konkrete fylkeskommunale prioriteringene (handlingsprogram).

Visjonen for Transportplan Nordland 2022-2033 er:

Samferdsel skal på en sikker, effektiv og bærekraftig måte binde sammen Nordland, og Nordland med resten av verden.

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 konkurranseevnen 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.

Demografi:

SSBs [befolkningsframskrivinger](#) viser at innbyggertallet i Nordland vil være omtrent det samme i 2040 som i dag, mens landet som helhet vil ha en vekst på 8,4 prosent.

Fram mot 2040 ventes det at befolkningsnedgangen i Ofoten, Vesterålen og Helgeland vil fortsette. SSBs prognose tilsier fortsatt befolkningsvekst i Lofoten og Salten.

Den generelle nedgangen i innbyggertall har sammenheng med at befolkningen i fylket blir stadig eldre. Fra 2012 til 2020 gikk andelen barn og unge i aldersgruppen 0-19 år ned med 9 prosent. Mens andelen eldre (65 år og oppover) økte med 19 prosent. Resten av befolkningen har hatt en økning på i snitt 1 prosent. Dette er en trend som vil forsterkes framover.

For Helgeland og vår region vil flere forhold påvirke SSBs skisserte befolkningsutvikling i positiv retning. Ny Flyplass, dypvannskai og mange store næringsprosjekter i regionen, blant annet Freyrs bygging av battericellefabrikk vil gi en betydelig befolkningsvekst i Rana og kommunene rundt.

Bo- og arbeidsmarkedsregion:

Vår region har også stor inn- og utpendling, tall for 2020 viser at Rana er den nest største innpendlingskommunen (etter Bodø), og Hemnes er den fjerde største utpendlerkommunen i Nordland. Dette må også vektlegges når man både planlegger infrastrukturtiltak og tilrettelegging for kollektivtilbud. I dag er kollektivtilbudet til/fra regionsentret Rana og innad i kommunen nesten fraværende foruten skolebusstilbudet.

Det er urovekkende at omleggingen av kollektivtilbudet i Mo i Rana til to bybusslinjer på ingen måte ser ut til å ha gitt de ønskede resultater. Som det framgår av RTP strategidel (s 31) gikk antall passasjerer ned med 6% etter omleggingen. En omlegging i Narvik resulterte i vekst på 33 %. Rana og kommunen i IHR-kommunen

har også svært små kollektivandeler i dag, som bør kunne løftes betydelig gjennom en offensiv tilnærming og godt samarbeid mellom kommune, fylke og stat.

Næringsliv:

Strategidokumentet Viser også til viktige næringer i vår region som Sjømatnæringen, kraftforedlende Industri, landbruk og skogbruk, og reiselivsnæringen. Alle disse har et potensiale for en stor vekst på Helgeland.

Menon Economics publikasjon nr. 76/2021 Helgelandregionen – En mulighetsstudie frem mot 2035 viser til et enormt potensial i Næringslivet på Helgeland. Dersom potensialet for sjømat-, reiselivs- og kraftforedlende industri realiseres frem mot 2035 vil dette kunne føre til en økning i antall sysselsatte på over 9000 innen kraftforedlende industri, sjømat og reiseliv. Dette vil kunne føre til en samlet sysselsettingseffekt på 15 750 arbeidsplasser på Helgeland og nær 40 milliarder i økt omsetning.

Denne rapporten forsterkes med Menon Economics rapport Ringvirkninger og samfunnseffekter av Freyrs etablering i Mo i Rana, som ble utarbeidet på oppdrag fra Nordland Fylkeskommune, Rana Kommune og Rana Utvikling. Menons anslag er at Freyr innen få år vil gi økt årlig verdiskaping på nær 11 milliarder kroner, vekst i lokal sysselsetting på 3000 og en vekst i folketallet i Rana på 5000, eller mer.

Det lokale «vekstsjokket» vil også forsterke gryende trafikale utfordringer de neste årene.

Handlingsprogram:

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 og regionrådene involvert, blant annet med å gi tilbakemelding på flaskehals for utvikling, og med å komme med innspill til løsninger.

Tidligere innspill fra IHR:

IHR ga da følgende innspill i september 2021:

Vedtak IHR 01.09.21 Prosjekter av stor regional betydning:

Veier

Fv 810 Bustneslia

Fv 806 Korgen – Bleikvassli (- Hattfjelldal)

Fv 17 Røytvika – Liafjellet

Fv 17 Sjonfjellet

Ferger

Økt kapasitet og frekvens på samband Stokkvågen – Lovund

Bedre ferjemateriell Nesna – Nesnaøyene og Nesna – Levang.

Statlig vei/ transportsystem

Konseptvalgutredning Mo i Rana og gjenstående E6 med utbedringsbehov

E6/ Nordlandsbanen – stamnettilknytninger til Mo i Rana havn (RIT)

E12-korridoren, grenseoverskridende transportutvikling.

Jernbane

Nordlandsbanen som miljøvennlig godsbane

Tog pendel på Helgeland

Innspill fra IHR til RTP – og status:

IHR registrerer at flere prosjekter og tiltak som Regionrådet spilte inn ikke er prioritert i RTP-handlingsplanen de neste 12 årene.

Tiltak	Prioritet	Type tiltak	2022 -2027	2028 - 2033
Fv 810 Bustneslia	1	Større prosjekt	100 mill.	400 mill.
Fv 806 Korgen - Bleikvassli (- Hattfjelldal)	2	Større prosjekt	Ikke nevnt i planforslaget	
Fv 17 Røytvika - Liafjellet	3	Større prosjekt	Nevnt, men ikke plass de neste 12 år	
Fv 17 Sjonfjellet	4	Større prosjekt	Nevnt, men ikke plass de neste 12 år	
Fv 7362 Ny bru Skonseng	1	Mindre prosjekt	Nevnt, men ikke plass de neste 12 år	
Fv 810 Sykkelvei langs gamle Nesnavei (Båsmoen - Alteren)	1	Gang og sykkel	Parsell til Sletten tatt inn, men uvisst når pga. porteføljestyring. Sykkelvei på Gamle Nesnavei i samarbeid med Rana kommune ikke nevnt.	
Konseptvalgutredning (KVU) E6 og Mo i Rana	1	Planprosess	Vedtak i Fylkestinget	

Økonomiske rammer og handlingsrom:

Det er forutsatt ei investeringsramme for hele planperioden på i underkant av 10 mrd. kr. I perioden 2022-27 er imidlertid 2,2 mrd. kr bundet opp til igangsatte tiltak.

Prosjekt som er inne i Handlingsplan fra IHR kommunen i RTP 2022-2033:

Prosjekt	Kommune	2022-2027 mill.kr	2028-2033 mill.kr
Fv. 7374 Ny Nevernes bru	Rana	132	
Fv. 810 Bustneslia	Rana	100	400 (+ekstern finans, bompoeng)
Fv. 7419 Tonnes	Lurøy	143	
Fv. Liafjell og Olvikvatnet	Lurøy	32	
Fv. 810 Båsmo-Lillealteren (parsell2) G/S	Rana		Portefølje 250
Nesna-Levang	Nesna	Portefølje 550 7 prosjekt	Elektrifisering Portefølje 500
Nesna-Nenaøyene	Nesna		
Portefølje bru		170	250
Portefølje tunnel		300	350
Portefølje utbedring fylkesveg		450	350
Portefølje øvrig sikkerhetstiltak		240	210
Portefølje infrastruktur samferdsel		325	400

Planforslaget i pluss og minus:

Pluss: Beskrivelser, mål og noen tiltak

1. Gode beskrivelser, mål og strategier – transport kobles til klima og bærekraftig vekst
2. Tenker bedre om korridorer og næringsutvikling, noe vi har etterlyst.
3. Beskriver den store veksten med grønn industri og sjømat. Eksemplifisert med Freyr flere ganger.
4. Permanent bru til Grønfjelldalen etter ekstremværet Sally høsten 2020
5. Gir drahjelp til gjennomslag for statlige investeringer og tiltak for vår region.
6. Fortsetter et mindre skredsikringstiltak i første 6 årsperiode, fv. 7366 Storbekken – Aven mot Langvassgrenda (vedtatt fra før)
7. Ferjeleie i Tonnes og utbedring av Fv7410 til Tonnes (vedtatt fra før)

8. Elektrifisering av ferjer planlagt for Nesna - Levang/ Nesna – Øyene i første seksårsperiode. Blant 8 som tas. Øvrige samband i IHR blant de 15 gjenværende.

Minus: Store og viktige tiltak mangler

1. FV 810 Bustneslia i det uvisse.
2. Prioriterer heller ingen andre større vegutbedringer i vår region de neste årene.
3. Burde tilrettelegge og mobilisere bedre for historisk vekst med ny, grønn industri, sjømatnæring og ny flyplass med ringvirkninger.
4. Savner konkrete ambisjoner og tiltak for å snu fra fall til vekst i bybusser og kollektivtrafikk i Mo i Rana (og det regionale tilbudet).
5. Følger ikke opp innspill om sykkelvei Alterneset – Båsmoen (Gamle Nesnavoi) i samarbeid med Rana kommune

Nye innspill fra Indre Helgeland Regionråd:

Fylkevei 810 Bustneslia – Nordlands største flaskehals må løses snarest.

Indre Helgeland Regionråd har prioritert Fv810 Bustneslia høgest av sine prosjekt da dette er den største flaskehalsen i vår region, som har stor betydning for både nærings- og persontransport.

Det er ikke akseptabelt at Fv 810 Bustneslia skyves ut i det uvisse etter tydelige politiske løfter fra Fylkesrådet og Fylkestinget helt fra 2015 om raskest mulig gjennomføring.

I utkast til handlingsplan er Bustneslia inne med 100 mill.kr. i første periode 2022-2027 og 400 mill.kr. i siste periode 2028-2033.

Videre er følgende omtalt om Bustneslia i handlingsplan under større utbedringsprosjekt

fv. 810 Bustneslia

fv. 810 er eneste reelle ferdselsåre mellom kysten og E6 på Nord-Helgeland. Det bratteste partiet i Bustneslia har en stigning på ni prosent kombinert med kurvatur og skaper særlig problemer for tyngre kjøretøy vinterstid. I FT-sak 21/18 ble det sett på mulige alternative løsninger, hvor fylkestinget vedtok at det skulle jobbes videre med to mulige tunellalternativ. Det er behov for en grundig gjennomgang av de ulike alternativene som tidligere er anbefalt og prosjektet må utredes før man vedtar en konkret løsning. Dersom det skal bygges tunell gjennom Bustneslia, vil dette være et stort og omfattende prosjekt, som vil kreve egenfinansiering/bompengefinansiering og/eller annen ekstern finansiering.

Fv 810 Bustneslia er både arbeidsvei for mange og den eneste forbindelsen for andre gjøremål mellom kyst og regionscenter/ knutepunkt. Fv 810 er også lakseveien fra Lovund til jernbanen i Mo i Rana og videre til verdensmarkedet. Strekningen er høyt trafikkert i

nordnorsk sammenheng.

Bustneslia er en alvorlig flaskehals for å nå målet i den regionale «kyst-til-marked» strategien. Nova Sea sitt slakteri vil mer enn doble produksjonen av laks i årene som kommer på Lovund der Fv 810/ Fv 17 sammen med ferjesambandet er den trafikale livsnerven. I tillegg vil grønn industriutvikling på Nesna, Campus Nesna og veksten i Rana skape ringvirkninger som gjør en utbedring av FV810 enda mer kritisk en tidligere kartlagt.

Det er derfor avgjørende å finne en snarlig løsning for Bustneslia for å unngå at manglende samferdsels-investeringer blir en flaskehals for vekst og utvikling.

En varig og fremtidsrettet Løsning på problemene må inn i handlingsprogrammet første periode 2022-2027 med beslutning om bygging i neste økonomiplan.

Fylkeskommunen er kjent med et nytt forslag til utbedring uten tunnel, som er utviklet av daglig leder i entreprenørselskapet Ospas. IHR ber om at dette forslaget innarbeides i Handlingsplans første del 2022-2027 med en foreløpig ramme på 400 mill.kr. og at dette alternativet utredes videre slik at Fylkestinget kan ta stiling til en prioritering tidlig i kommende økonomiplan.

Økt vintervedlikehold Bustneslia

Fylkeskommunen skal ha honnør for de tiltak som er gjennomført i Bustneslia vinteren 2021 – 2022. Det må besluttes at disse videreføres inntil flaskehalsen er utbedret. Samtidig er det viktig å poengtere at dette er en midlertidig løsning, og det er svært viktig å få vedtatt og finansiert en varig utbedring av Bustneslia.

Fylkeskommunen må garantere for at de midlertidige tiltakene for å bedre vintervedlikeholdet over Bustneslia må videreføres inntil en varig utbedring av Bustneslia er på plass.

Sammenhengende sykkelvei FV 810 Alteren – Båsmoen.

Parsell 2 på sykkelvei langs Fv 810, Storealteren – Lillealteren er blant tiltakene i NTP Rana kommune har i lang tid invitert fylkeskommunen til et samarbeid om å etablere sykkelfelt langs gamle Nesnavoi. Dette følges ikke opp i RTP handlingsprogram. Dette er en viktig skolevei mellom Alterneset/ Storealteren og Båsmoen og knytter også sammen tettsteder

IHR vil derfor ha følgende punkt inn i RTP handlingsprogram:

Samarbeid med Rana kommune om etablering av sammenhengende sykkelvei langs Fv 810 mellom Alteren og Båsmoen med trygg G/S- trase på Gamle Nesnavoi.

Utvikle kollektivtilbud og fremme grønne mobilitetsløsninger

Freyr har nå startet byggingen av Norges første giga batterifabrikk i Mo i Rana. Ringvirkninger og konsekvenser er dokumentert i samfunnsanalysen fra Menon Economics på oppdrag fra Nordland fylkeskommune, Rana kommune og Rana

Utvikling. Menons anslag er at Freyr innen få år vil gi økt årlig verdiskaping på nær 11 milliarder kroner, vekst i lokal sysselsetting på 3000 og en vekst i folketallet i Rana på 5000, eller mer.

Det lokale «vekstsjokket» vil også forsterke gryende trafikale utfordringer de neste årene.

Menons rapport har blant annet følgende beskrivelser:

«Langs E6 fra Langneset til E6 møter E12 er beregnet ÅDT mellom 11 000 og 14 000, som innebærer et press på kapasiteten, og det vil være betydelige kødannelser på tidspunkter med høy pågang.»

«Med etableringen av Freyr på Langneset og i Mo Industripark forventes det betydelig økt trafikk. Dette gjelder særlig i rushtiden.» «I sum anslår vi en trafikkøkning på E6 på 15-25 prosent som følge av Freyrs etablering, ekskludert mertrafikk som følge av flyplassen.»

«Kapasiteten er også utfordret langs Fv. 810 vestover mot Nesna med ÅDT på 11 000-14 000.» Trafikken på E12 vil øke med 40 % på grunn av ny flyplass, og vekst langs aksene sentrum, Gruben, ny flyplass.

Menon trekker fram opprustning av kollektivtilbudet som ett av to viktige tiltak for å unngå store trafikale problemer og skape et grønt transportsystem. Det andre er en statlig transportutredning av E6 og transportsystemet i Mo i Rana som grunnlag for tiltak.

Det er urovekkende at omleggingen av kollektivtilbudet i Mo i Rana til to bybusslinjer på ingen måte ser ut til å ha gitt de ønskede resultater. Som det framgår av RTP strategidel (s 31) gikk antall passasjerer ned med 6% etter omleggingen. En omlegging i Narvik resulterte i vekst på 33 %. Rana og Narvik har også svært små kollektivandeler i dag, som bør kunne løftes betydelig gjennom en offensiv tilnærming og godt samarbeid.

Nordland fylkeskommune har ansvaret for kollektivtilbudet. Rana kommune og staten har et medansvar for infrastruktur. Kommunen har myndighet og ansvar.

Derfor ønsker IHR et punkt inn i RTP:

Det må etableres tett samarbeid mellom Nordland fylkeskommune, kommunene, og industrien om å utvikle kollektivtilbud og fremme grønne mobilitetsløsninger for å møte den kraftige veksten i Ranaregionen.



Universell utforming

utleggingen av den nye flytekaia blant annet 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 i Lurøy påpeker dette: «Det ønskes en bedre regularitet for hurtigbåten og en mer universell utforming av hurtigbåt og flytekaia-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.»

Derfor ønsker IHR et punkt inn i RTP:

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.

Rassikring

Indre helgeland Regionråd er fornøyd med at strategidokumentet omhandler rassikring, men det må gis større fokus på kontroll av rasutsatte vegstrekninger. Hemnes har hatt flere ras på veg de senere årene, det er viktig at det utføres løpende kontroll av rasfaren.

Økt kapasitet / frekvens på ferjesambandet Stokkvågen / Lovund

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

Det begrensede fergetilbudet, spesielt på strekningen Stokkvågen / Lovund, er en utfordring for havbruksnæringen. Nova Sea kommer til å doble kapasiteten på sin produksjon når de bygger nytt lakseslakteri på Lovund.

Derfor ønsker IHR et punkt inn i RTP:

Det er nødvendig å dimensjonere fergetilbudet til og fra Lovund slik at det er i tråd med næringslivets behov og investeringsplaner

Mo i Rana 22.04.2022

Indre Helgeland Regionråd

Kjell-Idar Juvik
Sekretariatsleder