
Fra: noreply@regjeringen.no
Sendt: 30. juni 2016 14:16
Til: postmottak SD
Emne: Nytt høringssvar til 16/485 - Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
Vedlegg: særutskrift IHR sak16_2016 NTP.pdf

Referanse: 16/485
Høring: Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
Levert: 30.06.2016 14:15
Svartype: Med merknader
Kontakt avsender: Indre Helgeland Regionråd
Kontaktperson: Arne Langset
Kontakt-e-post: langset@ihr.no
Tittel: Innspill fra Indre Helgeland Regionråd til NTP-grunnlagsdokument

Uttalelse:

Indre Helgeland Regionråd (IHR) har behandlet saken i møte den 16. april 2016 og vil gi følgende uttalelse:

Nordland blir et stadig viktigere fylke for norsk økonomi. Veksten i nord er for første gang i moderne tid større enn i landet for øvrig. Helgeland er landsdelens største eksportregion med en av de største industriklyngene og sjømatklyngene i Norge og en stor offshoreklynge.

Målrettede satsinger på sentrale transportkorridorer og knutepunkter i vår region kan derfor gi store effekter i form av regionfortetting og vekstimpulser som styrker Helgelands og Nordlands konkurransekraft.

Indre Helgeland Regionråd har ifbm gjeldende NTP spilt inn viktige regionale fellestiltak som helt eller delvis er kommet inn i gjeldende planer og som er under bygging-, eller står foran snarlig gjennomføring.

E6

Utbygging av E6 Helgeland er i gang og forventer framdrift i tråd med vedtak og ambisjoner om lengre strekninger med 90 km/t. Det vil bidra til den regionfortettingen som gir grunnlag for økt vekst i vår region.

Indre Helgeland Regionråd forutsetter at framdriften for ny E6 gjennom Helgeland sikres slik at hele strekningen ferdigstilles 2020 i tråd med inngått avtale med kommunene.

Ny regional lufthavn.

Stortinget besluttet i behandlingen av gjeldende NTP/ Avinor-melding «planlegging med sikte på investering» i ny lufthavn på Helgeland ved Mo i Rana. Avinor er ferdig med planlegging og konsesjonssøknad. Prosjektet er nå i en iverksettingsfase. Ny lufthavn er vekstskapende for vår region fordi den bidrar til bedre tilgjengelighet til resten av Norge og verden.

For planperioden 2018 – 2029 vil vi løfte fram følgende prioriteringer:

a.) Jernbanesatsing

Det er stort potensial i overføring av gods fra vei til Nordlandsbanen. Det betinger at den lengste strekningen på det norske jernbanenettet får økt oppmerksomhet får høyere prioritering en i plangrunnlaget fra Transportetatene. Å frakte containere på Nordlandsbanen i stedet for på E6 reduserer CO2-utslippene med 70 % og øker trafikksikkerheten betydelig.

Indre Helgeland Regionråd mener for øvrig at videreutvikling av Nordlandsbanen generelt har fått for liten oppmerksomhet i planutkastet. Bl.a. ønsker vi at det iverksettes arbeid for å kunne innføre alternative miljøvennlige drivstoff som alternativer til dagens dieseldrift på Nordlandsbanen, noe som vil kunne sikre jernbanen som miljøvennlig transportkorridor på lang sikt.

IHR vil påpeke behovet for å øke de målrettede investeringene i kryssingsspor og fornyelse av infrastruktur de neste fire årene. Til neste rullering av NTP bør det utarbeides en strategisk plan for Nordlandsbanen. Vi støtter også tiltak på det øvrige jernbanenettet som bidrar til å styrke godstrafikken på Nordlandsbanen.

Nye regiontog: Agendatogene som trafikkerer strekningen Trondheim – Mo i Rana og Mosjøen – Bodø tilbyr ikke den kvaliteten som passasjerene fortjener.

Det bør derfor i nær framtid bestilles inn nye, moderne tog til å avløse Agenda-settene på Nordlandsbanen.

Helgelandsspendel: Saltenpendelen Bodø – Rognan har vært en suksess. Det naturlige neste steg er å utvikle en togpendel på Helgeland. IHR ønsker et samarbeid mellom statlige og regionale myndigheter om å utvikle en Helgelandsspendel mellom Trofors og Mo i Rana. Samtidig bør det også vurderes tiltak på infrastrukturen for å redusere kjøretidene på strekningen.

Tiltak for å redusere viltpåkjørslar

Det er svært mange påkjørsler av dyr på Nordlandsbanen. Selv om problemet har fått mye oppmerksomhet er ikke antallet påkjørsler gått ned. Dyrevelferd må tas på alvor. IHR forventer at det i neste NTP settes av ressurser til å settes i verk målrettede tiltak for å oppnå en kraftig reduksjon av viltpåkjørslar. Det bør etableres en nullvisjon også på dette området.

b.) Riksveier

E6 gjennom Helgeland

Vi viser til våre uttalelser ang. prosjekter i eksisterende planperiode og forutsetter at E6 fullføres i henhold til opprinnelig plan.

Statens vegvesen anbefaler i sin korridorutredning for Trondheim – Bodø (E6/Rv80 - rute 7) en konseptvalgutredning (KVU) for Mo i Rana og omegn, blant annet begrunnet i trafikale utfordringer og ny lufthavn ved E12.

Rana kommune ønsker å gjennomføre en KVU som omfatter framkommelighet for alle trafikantgrupper og som inkluderer fase 2 for E6 Helgeland nord og sør for Mo i Rana. Det ønskes støtte til god framdrift for oppstart og gjennomføring av en KVU.

Indre Helgeland Regionråd støtter dette.

E12/73 som prioritert utlandsforbindelse

Transportetatene anbefaler i plangrunnlaget at E12 prioriteres som en av utlandsforbindelsene i neste Nasjonal transportplan (2018 – 2029).

E12 har oppnådd TEN-T status som en del av det transeuropeiske transportnettet.

Statusen omfatter også Atlanterhavshavnen Mo i Rana og Kvarken Ports med sine havner i

Umeå og Vasa. Det pågår et omfattende felles utviklingsarbeid langs korridoren. Det er blant annet gjennomført en felles konseptvalgutredning («ÅVS») for E12 med deltakelse fra myndigheter og næringsliv både fra Sverige, Finland og Norge.

Samarbeidet har avdekket stor interesse på svensk side både for den nye regionale flyplassen og havner på norsk side. Et prosjekt av stor betydning for hele E12-korridoren handler om å etablere en moderne, innovativ og effektiv ferjeforbindelse mellom Umeå og Vasa. Planene nærmer seg beslutning, og EU vil bidra med betydelig finansiering. Det nye ferjekonseptet vil gi økte muligheter også for Nordland.

Indre Helgeland Regionråd støtter arbeidet for å videreutvikle E12 innenfor TEN-t og EUs «Grønne korridorer» og vil samtidig vise til at Rv.73 til Hattfjelldal bør rustes opp som stamvei. c.) Farleder

Indre Helgeland Regionråd viser til at Mo i Rana i dag er en av landsdelens viktigste trafikknutepunkt for gods. Mo i Rana har i følge NTP godsanalyse den største stykkgodshavnen i Nord-Norge og et godsslag på nær 5 mill. tonn i 2015. Den gode retningsbalansen i havnen er et fortrinn for å tilby kostnadseffektiv sjøtransport til vareeiere.

Ny dypvannskai som prioritert farledstiltak

Investering i dypvannskai/ tungløftskai et svært viktig tiltak for å legge til rette for nye leveranser offshore, for vekst i metallindustrien og som effektiv utskipingshavn for næringsliv i en større region, blant annet som TEN-T- havn på det europeiske transportnettet (E12) mot Sverige og Finland. Terminalen skal bygges med høy miljøstandard, blant annet landstrømforsyning for skip. Tiltaket er planlagt finansiert i et spleiselag mellom industri/ næringsliv og myndighetene. Det statlige «stamnettansvaret» vil bli farledsutbedring/ mudring, en mindre del av en samlet investering som er beregnet til om lag 250 mill. kroner.

d.) Samordning med regionale planer

Plangrunnlaget har tatt med en gjennomgang av fylkeskommunal samferdsel uten å foreslå rammer eller prioriteringer. Det konstateres at 50 % av fylkesvegnettet har tilfredsstillende dekketilstand, men tilsvarende tall for riksvegnettet er om lag 80 prosent. Behovet for å fornye gamle bruer, tunneler og rette på flaskehalser er stort. Fylkeskommunene bruker mer penger på veiene etter overtakelsen av «øvrigt riksveier» i forbindelse med regionreformen i 2010.

Likevel har transportetatene beregnet en årlig underfinansiering av drift og vedlikehold av fylkesvegnettet til om lag 1,5 – 2 mrd. kroner. Etterslepet er beregnet til om lag 62 mrd. 2016-kr.

Videre står det i plangrunnlaget at utgiftene til kjøp av ferjetjenester på fylkeskommunenes samband har økt med 17 prosent fra 2010 til 2014 uten tilbudsforbedringer av betydning.

Overføringen fra staten til fylkeskommunene reflekterer ikke denne kostnadsøkningen.

Forvaltningsreformen i 2010 overførte ansvaret for større deler av riksveinettet (17 000 km) fra staten til fylkeskommunene. Transportetatene er bedt om å vurdere om enkelte fylkesveier burde omklassifiseres til riksveier. Det foreslås å tilbakeføre i alt 753 km fylkesvei til staten, deriblant Fv12/ Fv 17 Mo i Rana – Stokkvågen, begrunnet i at strekningen har stor regional betydning for næringstransport.

Vedlegg: særutskrift IHR sak16_2016 NTP.pdf (260,56 KB)