



Høring av transportetatenes og Avinors grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan for 2018-2029.

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskapet	31/16	19.04.2016

Rådmannens innstilling

1. Saksutredning nedenfor med tiltak som der redegjøres for, er Rana kommunes innspill med prioriteringer til Nordland fylkeskommunes arbeid med neste Nasjonal transportplan (2018 – 2029), herunder fylkeskommunens behandling av transportetatenes (Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor) sine planforslag for kommende NTP.
2. Rana kommune peker i uttalelsen på viktige oppgaver og utfordringen innenfor de tre sektorene havn/farled, stamveg/riksveger, og jernbane som kommunen mener har stor regional betydning. Kommunen forventer at fylkeskommunen i sin høringsuttalelse vil løfte fram disse.
3. Rana kommune vil spesielt løfte fram behovet for raskest mulig å få realisert bygging av ny dypvannskai/ tungløftskai i Mo i Rana havn. Dette er en særdeles viktig strategisk investering for å skape vekst i en av landets største industriklynger og utvikle regionalt næringsliv inn i det grønne skiftet. Lokal industri vil yte betydelige bidrag til gjennomføring av dette konkrete tiltaket dersom en får til et samarbeid med Kystverket om å gjennomføre en slik utbygging av Mo i Rana havn.

Rådmannen i Rana.

Saksutredning

Bakgrunn

Transportetatene og Avinor (heretter omtalt som Transportetatene) la 29. februar i år fram plangrunnlaget for neste Nasjonal transportplan (NTP). Plandokumentet er sendt på høring til fylkeskommunene, de fire største byene og andre som ønsker å gi innspill. Regjeringen vil ventelig legge fram forslag til stortingsmelding om Nasjonal transportplan (2018 – 2029) på nyåret i 2017. Stortinget vil behandle NTP i vårsesjonen i 2017.

Nordland fylkeskommune skal behandle og vedta høringsuttalelse til NTP i Fylkestinget 6 – 8. juni i Mo i Rana. Fylkeskommunen har invitert kommunene i Nordland til å gi innspill til fylkeskommunens arbeid med frist 20. april. Høringsbrevet fra fylkeskommunen (epost dat.26.02.16) følger saken som trykt vedlegg.

Rana kommune oversendte i september 2015 innspill til Nordland fylkeskommunes arbeid med regional transportplan Nordland (RTP) som også inneholder viktige NTP-saker for Rana. Hoveddokumentet (brev fra ordføreren dat.30.09.15) følger denne saken som trykt vedlegg.

Formannskapet er delegert myndighet til å avgi høringsuttalelse på kommunens vegne. Denne uttalelse fra kommunen oppdaterer og konkretiserer Rana kommunes prioriteringer til neste Nasjonal transportplan og bygger på tidligere vedtak, herunder blant annet Strategisk næringsplan. Gode samferdselsløsninger kjenner ikke kommune- eller landegrenser. Derfor er det fokus på regionalt samarbeid og næringslivets transportveier til og fra markedene.

Uttalelse fra Rana kommune til Nasjonal transportplan (2018 – 2029)

Generelt

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 industri- og sjømatklynger som er blant de største i Norge, samt en stor offshoreklynge. Samtidig har Helgeland en langvarig nedgang i befolkningen – den viktigste ressursen i all verdiskaping. Dette begrenser de langsiktige vekstmulighetene. For å utløse et stort potensial må regionen bli mer attraktiv for bosetting og næringsutvikling.

Bedre transportløsninger både innad i regionen og mot resten av Norge og verden er en del av svaret på utfordringene. Måltrettede satsinger på sentrale transportkorridorer og knutepunkter i vår region kan derfor gi store effekter i form av regionfortetting og vekstimpulser som styrker regionens og Nordlands konkurransekraft inn i det grønne skiftet.

Rana kommune forventer at transportbehovene til viktige industri- og næringsklynger får stor oppmerksomhet i neste Nasjonal transportplan. Dette anbefales også av transportetatene i den faglige hovedrapporten for Nasjonal godsstrategi (NTP godsanalyse).

Industriklynge og knutepunkt

Industri- og sjømatklyngene i Rana og regionen videreutvikler seg gjennom tøff konkurranse i globale og nærere markeder. Bedre transportløsninger vil bidra til å øke vekstkraften for bedrifter som står for en betydelig del av Nordlands eksportverdier.

Mo i Rana er et regionsenter i vekst og et knutepunkt for varetransport og persontrafikk i både nord – sørlig retning (E6 og Nordlandsbanen) og øst- vestlig- retning (E12, Fv12/ Fv17). Godsmengdene over Mo i Rana havn er stamnetthavn og TEN-T-havn ved enden av E12 som en del av det europeiske transportnett (TEN-T). Mo i Rana har i følge NTP godsanalyse den største stykkgodshavnen i Norge. Godsslag var på nær 5 mill. tonn i 2015. Den gode retningsbalansen i havnen er et fortrinn for å tilby kostnadseffektiv sjøtransport til næringslivet.

Rana kommune forventer at utlandsforbindelsene får oppmerksomhet i neste NTP på grunn av økt strategisk betydning i en stadig mer globalisert økonomi.

Prosjekter forankret i gjeldende nasjonale transportplan (NTP)

Rana kommune setter stor pris på at 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.

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.

Rana kommune forutsetter også at to andre prosjekter som ble prioritert i handlingsprogram i forrige NTP realiseres i tråd med planene. Dette gjelder oppgradering av Dunderlandsbanen for å styrke mineralnæringen og Nordlandsbanen, samt farledsutbedring i og til Mo i Rana havn – Toraneskaia.

Prioritering av nye tiltak i NTP 2018-2029.

Rana kommune vil prioritere følgende tiltak til neste Nasjonal transportplan:

1. 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.

Følgende beslutninger er viktige:

- At det statlige stamnettsansvaret i Mo i Rana havn utvides til også å omfatte farleden inn til ny dypvannskai/Rana Industriterminal i tillegg til Toraneskaia. Andre stamnetthavner har stamnettilknytning til flere terminaler. NTP godsanalyse anbefaler en slik utvidelse for terminaler i stamnetthavner som har stor økonomisk og industriell betydning.
- At farledsutbedring/ mudring til ny dypvannskai blir et prioritert prosjekt i Kystverket.

2. Stamveger og Riksveger

Planlegging: E6 fase 2 – KVVU for Mo i Rana som grunnlag for mulig bypakke:

Riksveinet i Mo i Rana ble planlagt på 1980-tallet og bygd i første halvdel av 1990-tallet. Det er allerede trengselsproblemer i trafikken, blant annet 13 000 kjøretøyer i døgnet på E6 gjennom sentrale Mo i Rana. Utfordringene er økende, både for persontrafikken, gjennomfartstrafikken og tungtrafikk til og fra havna og industrien. En særlig utfordring er knyttet til at ny dypvannskai skal ha adkomst fra E6. Adkomsten er ikke planlagt.

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

Rana kommune ønsker at det snarest mulig iverksettes en KVVU som omfatter framkommelighet for alle trafikantgrupper og som inkluderer fase 2 for E6 Helgeland, nord, gjennom og sør for Mo i Rana, med tilknytninger til stamnetthavn og industriklyngen Mo Industripark. Det ønskes god framdrift og prioriterte resurser for oppstart og gjennomføring av en KVVU.

E12 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.

Rana kommune anbefaler at nabolandene følger opp samarbeidet om strategisk planlegging av E12 med tilknyttet veinett. E12 har nokså høy grensekryssende trafikk (900 – 1000 kjøretøy i døgnet) og er åpnet for modulvogntog (25,25 meter). På norsk side er det de neste årene behov for utbedring av noen punkter med svingete og bratt kurvatur samt tiltak på innfarten til Mo i Rana.

Rana kommune viser til at Transportetatene ønsker å tilbakeføre Fv.12 og Fv.17 Mo i Rana – Stokkvågen til staten begrunnet i at strekningene har stor betydning for næringstransporter.

3. Løft for Nordlandsbanen

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 og høyere prioritering enn i plangrunnlaget fra Transportetatene. Å frakte containere på Nordlandsbanen i stedet for på E6 reduserer CO2-utslippene med 70 % og øker trafikksikkerheten betydelig.

Rana kommune 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.

Godstrafikk

Meyership, Posten Bring og Postnord investerer nå mer enn 200 mill. kroner i et nytt terminalbygg med moderne løsninger ved Mo i Rana godsterminal. Samlokalisering og moderne løsninger vil effektivisere håndteringen av gods til og fra jernbane og vil bidra til bedre løsninger for næringslivets varetransporter..

Rana kommune forventer at Jernbaneverket prioriterer målrettede tiltak på godsterminalene. Investeringer i Nordlandsbanen må støtte opp om næringslivets og samlasternes strategiske satsinger på effektive terminalløsninger. Det er en betingelse for å nå målet om vekst for gods på bane i Nordland.

Videre bør den planlagte insentivordningen for miljøvennlig godstransport også omfatte tiltak som overfører gods fra vei til bane og ikke bare fra vei til sjø. Et godt eksempel på gode

initiativer er et spennende samarbeid om å øke godstrafikken på Nordlandsbanen kombinert med en ny godsbåtrute mellom Bodø og Tromsø («Nord-Norge-linjen»).

Tiltak for å forbedre og øke persontrafikken - nye regiontog:

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

Rana kommune vil vise til at NSB har store bestillinger av nye tog fra sveitsiske Stadler Flirt, og at denne produsenten også tilbyr hybrid-tog (el og diesel) som vil være godt egnet på Nordlandsbanen (når Trønderbanen er elektrifisert nord til Steinkjer). Det bør derfor i nær framtid bestilles nye, moderne tog til å avløse Agenda-settene på Nordlandsbanen.

Tiltak for å forbedre og øke persontrafikken - Helgelandsspendel:

Saltenpendelen Bodø – Rognan har vært en suksess. Det naturlige neste steg er å utvikle en togpendel på Helgeland. Rana kommune 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.

Fra diesel til miljøvennlige drivstoff:

Jernbaneverket har i oppfølgingen av forrige NTP, utredet elektrifisering/miljøvennlige drivstoff på gjenværende dieselstrekninger, deriblant Nordlandsbanen. Utredningen viser at elektrifisering av Nordlandsbanen (med kontaktledning) vil kreve betydelige investeringer (9,8 mrd. kroner), men vil som eneste strekning ha samfunnsøkonomisk lønnsomhet (+ 3 mrd. kroner). Utredningen viser at tiltaket vil gi «en meget stor reduksjon i klimautslipp fra jernbanen i Norge.». I tillegg vil elektrifisering redusere kjøretida med en halvtime og bidra til å øke godstrafikken vesentlig. Utredningen anbefaler at det vurderes aktuelle elektrifiseringsløsninger eller eventuelt andre ordninger som hydrogen/ batteri i forbindelse med neste rullering av Nasjonal Transportplan. Dette forslaget er ikke fulgt opp av transportetatene.

Rana kommune anbefaler at arbeidet med miljøvennlig driftsløsninger for Nordlandsbanen følges opp i NTP.

Tiltak for å redusere viltpåkjørslar:

Det er svært mange påkjørslar av dyr på Nordlandsbanen. Selv om problemet har fått mye oppmerksomhet har det vist seg krevende å finne tiltak som gir stor effekt. Dyrevelferd må tas på alvor. Rana kommune forventer at det i oppfølgingen av NTP settes av tilstrekkelige ressurser til å utvikle og iverksette gode tiltak for å få en betydelig reduksjon av antall påkjørslar.

Kort om Nasjonal transportplan.

Nasjonal transportplan er en stortingsmelding med 12- års planhorisont som sammenfatter kunnskap og vedtar strategier og prioriteringer på samferdselsnettet. Planen rulleres hvert fjerde år.

De statlige bevilgningene til samferdsel er i flere etapper trappet kraftig opp det siste tiåret. Det har gitt en stor aktivitetsvekst til både utbygging av veier, jernbane, fiskerihavner og farleder.

De siste årene er spesielt bevilgningene til drift og vedlikehold av infrastruktur økt mye. Til neste NTP har regjeringen gitt retningslinjer og bestillinger knyttet til plangrunnlaget, blant annet utarbeidelse av nasjonal godsstrategi, grunnlag for klimastrategi, underlag for

jernbanestrategi, motorveiplan og framdriftsplaner for store satsinger som ferjefri E39 og Intercity-strekningene på Østlandet.

Regjeringen har også gitt transportetatene i oppdrag å planlegge og prioritere innenfor fire alternative økonomiske rammenivåer; «lav», «basis», «middels» og «høy». De endelige rammer og prioriteringer vedtas politisk av Stortinget. Bevilgninger skjer i de årlige statsbudsjetter.

Utfordringer

Det er en stor utfordring at mye ressurser allerede er bundet opp i igangsatte prosjekter (for eks. E6 Helgeland) eller investeringer som er forutsatt igangsatt tidlig i perioden. Disse bindingene og føringene omfatter også veiprosjektene som inngår i veiselskapet «Nye veier» og bymiljøavtaler/ belønningsordning for kollektivtrafikk i de største byene samt et høyt nivå på drift og vedlikehold i alle alternativene.

Bindinger og føringer innebærer i følge planforslaget at det er svært begrenset rom for nye store prosjekter i første 6-årsperioden (2018 -2023) selv ved et «høyt» satsingsnivå.

Alternative rammer over 12 år	Nivå NTP 2014 - 2023	Basis	Middels	Høy
Økonomisk ramme (mrd.)	664	716	860	932
Rom for nye investeringer (mrd.)	-	13	79	139

«Lavt nivå» er ikke tatt med fordi det anses som lite aktuelt.

En stor andel av bindinger/ føringer er knyttet til veiselskapet «Nye veier AS» (62 mrd.) der alle prosjektene er i Sør-Norge og bymiljøavtalene (47-66 mrd.) der kun ett av 10 byområder (Tromsø) er i Nord-Norge. Det gir en risiko for regional skjevfordeling av samferdselsinvesteringene framover.

I retningslinjene fra Samferdselsdepartementet er det lagt stor vekt på at ressursbruken skal baseres på samfunnsøkonomiske analyser. Dette er fulgt opp i transportetatenes plangrunnlag. Alle investeringsprosjekter er rangert og prioritert etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet, samt etter betydning for samfunnssikkerhet og sammenhengende standard og utbygging. En slik rangering innebærer at høyt trafikkerte veier kommer høyere på prioriteringslista enn mindre trafikkerte veier i distriktene.

Fylkeskommunal samferdsel

Plangrunnlaget har også 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 «øvrige 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 betydning for næringstransport.

Mo i Rana 11.04.16

Jan Erik Furunes
Teknisk sjef

Reidar Ryssdal
Prosjektleder

- 1 Høring av transportetatene og Avinors grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan for 2018-2029
 - 2 Uttalelse fra Rana kommune til «Oppstart av arbeid med Regional transportplan Nordland – høring av planprogram».
-
- 1 Høring av transportetatene og Avinors grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan for 2018-2029
 - 2 Uttalelse fra Rana kommune til «Oppstart av arbeid med Regional transportplan Nordland – høring av planprogram».
-
- 1 Høring av transportetatene og Avinors grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan for 2018-2029
 - 2 Uttalelse fra Rana kommune til «Oppstart av arbeid med Regional transportplan Nordland – høring av planprogram».