



Møteprotokoll

Utvalg: Vesterålen regionråds arbeidsutvalg
Møtested: E-postbehandling
Dato: 01.03.2021
Tidspunkt: Kl 13:00

Saker til behandling: 020/21

Tilstede faste medlemmer

Knut A Nordmo
Sture Pedersen
Lena Arntzen
Hugo Jacobsen
Karl-Erling Nordlund
John Danielsen

Rolle

Ordfører Andøy kommune
Ordfører Bø kommune
Fungerende ordfører Hadsel kommune
Ordfører Lødingen kommune
Ordfører Sortland kommune
Ordfører Øksnes kommune

Bianca Maria Johansen (sign.)
sekretariatsleder

SAKLISTE

Saksnummer	Innhold	
020/21	Innspill RTP 2022 - 2033 Oppdrag 1	

020/21: INNSPILL RTP 2022 - 2033 OPPDRAG 1

Innstilling

Vesterålen regionråds arbeidsutvalg vedtar høringsinnspill som vedlagt.

01.03.2021 Vesterålen regionråds arbeidsutvalg

BEHANDLING I MØTE

Saken ble sendt ut som e-postbehandling med svarfrist 1. mars 2021 kl 13:00.

Under behandling av saken fikk Arbeidsutvalget forelagt spørsmål som skulle besvarer med ja/nei:

1. Godtar du e-postbehandling?
2. Godtar du følgende vedtak:?

Vesterålen regionråds arbeidsutvalg vedtar høringsinnspill som vedlagt.

Alle medlemmene i Arbeidsutvalget besvarte med ja på begge spørsmål.

AU- 020/21 VEDTAK:

Vesterålen regionråds arbeidsutvalg vedtar høringsinnspill som vedlagt.

REGIONAL TRANSPORTPLAN 2022 - 2033 NORDLAND FYLKE

Kommunene bedt om å gi innspill på følgende punkter:

- Viktigste transportbehovene i **dag og i fremtiden**
- Største utfordringene **nå** og i **fremtiden**
- Viktigste utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene i **fremtiden**

Kommunene er videre bedt om å kanalisere sine innspill gjennom interkommunalt politisk råd i sine regioner.

Innspill fra Vesterålen regionråd

Oppsummering:

Viktigste transportbehov i dag og i fremtiden:

- Næringslivet i distriktene sine behov for effektiv, rask og sikker transport, for eksempel «fra kyst til marked»
- Økte volumer og økt trafikk fremover betyr krav om økt kapasitet og bedre sikkerhet til transportsystemene
- Trafikksikkerhet er essensielt
- Utbedring av farleder og finansiering av fiskerihavner
- Kollektivtilbud (buss, ferge/hurtigbåt, fly) tilpasset etterspørselen, og som er stabilt og forutsigbart over tid
- Transportsystemer som er tilpasset økningen i reiselivsnæringa
- Tilrettelegging av ladestasjoner for el-biler med spesielt fokus på hurtigladere
- Flyruter i distriktene (FOT) som gir likeverdige tilbud mht billettpriser og rutetilbud

Største utfordringene nå og i fremtiden:

- Et vegnett med bredde, kurvatur o.l som er i tråd med både dagens og fremtidens vogntogstørrelse
- Vi må ha en raskest mulig modernisering av dagens transportnett og -systemer (kapasitet, kvalitet og sikkerhet)
- Ladeinfrastruktur
- Flytting av gods fra veg, over til bane og kjøl
- Sikring av tunneler og rasfarlige områder
- Økning i Co2 avgift uten synlige kompensierende tiltak – teknologien følger ikke visjonene.
- Befolkningsnedgang og endringer i demografi må motvirkes på alle mulige måter. Kjapp, sikker og god internkommunikasjon gjør regionen mer attraktiv å jobbe/pendle og bo i, og er ett av flere svar på denne problemstillinga.
- Lufthavnstruktur og ivaretagelse av kortbanenettet som sikrer miljøtilpasninger og et vitalt kollektivtilbud

- Sikre at nye større næringsetableringer i regionen har transport/veiløsninger som ivaretar deres behov

Viktigste utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene i **fremtiden**

- Overgangen til miljø- og klimavennlige transportløsninger
- Vekst i eksportvarer fra regionen
- Vekst i regionens reiseliv
- Ivaretagelse av trafikksikkerhet. Det innebærer styrket vedlikehold av vei, belysning, vegbredde og gang- og sykkelveier
- Gode internveger som gjør det enklere å reise internt i regionen, og som vil gjøre regionen mer attraktiv å jobbe/pendle og bo i.
- Behov for å knytte regioner tettere sammen

Bakgrunn for innspillene:

I store deler av Nordland opplever man at folketallet går ned, og at unge mennesker flytter fra landsdelen eller til byene. Det er nok ingen enkel formel eller løsning på hvordan man kan snu denne trenden, men NFK bør drøfte:

- Hvordan kan moderne transportløsninger bidra til at det blir mer attraktivt å bli boende i, - eller flytte tilbake til distriktene?
 - o Skape attraktive og **effektive** bo- og arbeidsmarkedsregioner
 - o Korte og effektive vegforbindelser innad i regionen
 - o Godt tilpassede kollektiv-løsninger

Verdiskapningen i distriktene i Nordland er stor, særlig det som skjer innen fiskeri og havbruk. Økning i volumene av oppdrettslaks, (antall konsesjoner og MTB), - noe som betyr økte transportbehov. Mye av aktiviteten her foregår i vinterhalvåret, hvor man har de største utfordringene mht rask og sikker transport fra produksjonsstedene inn mot markedene.

Det gjenstår fortsatt en rekke store prosjekter og utfordringer på statlig plan:

- Europaveg- og riksvegforbindelser
- Jernbane, med oppgradering Nordlandsbanen og Ofotbanen (dobbeltspor)
- Gods- og varetransport til sjøs
- Havner, med tilstrekkelig kapasitet og sikkerhet, tilpasset dagens og fremtidens kystflåte og fraktflåte behov
- Fiskerihavner- finansiering av drift, vedlikehold og etablering

Nordland fylkeskommune må holde sterkt søkelys på at de store prosjektene i fylket blir prioritert i kommende NTP, herunder følgende prosjekter i vår region (nord-fylket):

- **E10/Hålogalandsvegen (helt frem til og med Sortland bru)**
- **FOT-ruter**
- **Ivaretagelse og opprettholdelse av dagens infrastruktur for store fly og flygodstrafikk på Andøy**
- **Jernbane - oppgradering Nordlandsbanen og Ofotbanen (dobbeltspor)
Forlenging Ofotbanen fra Narvik til vestsiden av Hinnøya**

Reiseliv/næringsliv

Reiselivsnæringa er en næring i sterk vekst, og med stort potensial for utvikling i årene fremover. Det bør derfor vurderes å ta inn egne målformuleringer om satsing og tilrettelegging for reiseliv og turisme, og hvordan transportsektoren må være en aktiv bidragsyter gjennom å tilrettelegge gode trafikale løsninger for norske og utenlandske turister og besøkende. Herunder godt tilrettelagt nett av ladestasjoner for el-biler, gode rasteplasser og toalett- og søppelhåndteringsfasiliteter langs veg.

Nye større næringsetableringer i regionen må sikres transportløsninger som ivaretar deres behov.

Luffart

Etablere FOT-ruter på hele kortbanenettet, som sikrer distriktene likeverdige tilbud mht billettpriser og rutetilbud/-frekvens. Og enda mer konkret: Stokmarknes lufthavn Skagen (som eneste lufthavn i Hålogalandsregionen uten FOT-ruter) må ha FOT-ruter, og dette er et ufravikelig krav fra Vesterålen. Stat og fylke skal ikke være pådrivere for konkurransevridende tiltak – noe fot-rutene utilsiktet representerer så lenge Stokmarknes lufthavn Skagen ikke inngår med FOT-ruter.

Transport av sjørelatert gods med fly

Nye utviklingstrekk viser at ferskfiskmarkedet stadig utvides til også å gjelde Asia, Amerika osv.

Som den største hvitfisk - og rødfiskregionen i Nordland er det viktig at vi er i førersetet for flyfrakt av ferske sjømatprodukter. Regionrådet anbefaler igangsetting av et forprosjekt som ivaretar fremtidige behov for å nå nye markeder.

Næringstransport på Vei

Regionrådene har ved flere anledninger påpekt viktighet av nye fremtidsrettede transportårer fra den enkelte fiskeri- og industrikommune til statlige og fylkesveisamband.

Det alt vesentligste av fiskeproduktene eksporteres ut av Lofoten og Vesterålen. De fleste bilpasseringene ut av Lofoten og Vesterålen fordeler seg over E10 Bjørnfjell, tog fra Narvik og noe går videre langs E6, og noe transporteres med ferge mellom Moskenes - Bodø og Lødingen – Bognes og videre med tog eller bil fra Fauske og Bodø.

Bruk av næringstransport på vei foretrekkes av flere aktører på grunn av:

- pris
- fleksibilitet
- mindre omlastinger, mindre brekkasje
- tid (særdeles ferske produkter)

Behov for transport av gods på veier er belyst gjennom godstrømanalysen fra 2017. Denne viser at Vesterålen og Lofoten er den største sjømatregionen i Nord- Norge.

Transportanalyse fra 2017 viser videre en betydelig internttransport i Lofoten og Vesterålen. Rapporten har synliggjort en omfattende og økende internttransport på vei internt i, og mellom regionene, særlig knyttet til marine produkter. Dette er forsterket ved at fiskerinæringen har utviklet seg gjennom fleksibel spesialisering som har gitt økt verdiskapning og sysselsetting.

Regionen Vesterålens største utfordring;

- Veistandarden ut fra den enkelte kommune og «påkobling» på Hålogalandsveien (E10 og RV85) – RTP
- Oppstart og gjennomføring av ny Hålogalandsveien (Langvassbukt-Tjeldsund bru) NTP

Fiskerihavner og farleder

Vesterålen er veldig sterk innenfor fiskeri og man må ha utbygging og utvikling av farleder og fiskerihavner med tilstrekkelig kapasitet og sikkerhet tilpasset kystflåtens behov i samtlige kommuner i Vesterålen.

Gode havner, havneforhold i tråd med næringslivets behov er særdeles viktig i arbeidet for å realisere overføring av mer gods fra vei til sjø. Noen havner vil kunne spesialisere seg på tjenester i et område mens andre havner er mer fleksible.

- Spesialiserte havner menes eksempelvis containertrafikk, ro-ro, cruise o.l.
- Fleksible havner menes her industri-og fiskerihavner som er avhengig av råstoff inn og ferdigvarer ut.

Kollektivtransport

Kollektivtransporten er viktig i Nordland fylke, og utgjør for mange brukergrupper det eneste eller viktigste transportmidlet for å komme seg inn til et regionsenter, eller ved reiser inn eller ut av regionen, for eksempel i tilknytning til togreiser. Det er viktig at rutetilbudet er utformet slik at det oppleves attraktivt av brukerne. Tilbudene må korrespondere og samkjøres både internt i kommunene og mellom fylkene og billett kjøp må harmoniseres med en form for felles systemer.

Ferger og hurtigbåter har fått stor nasjonal oppmerksomhet rundt billettpriser og Vesterålen interkommunale politiske råd ønsker en reduksjon i billettprisene velkommen. Det viktigste er imidlertid å ikke miste fokus på at ferger og hurtigbåter MÅ ha en frekvens og avgangstider som er tilpasset innbyggernes, kommunens og næringslivets behov.

Vi vil også understreke betydningen av å ha et (kollektiv-) tilbud som dekker behov for skoleskyss i distriktene, eksempelvis for å gi ungdom som begynner i videregående skole muligheten til å bo hjemme i stedet for å flytte på hybel i ung alder. Et viktig bidrag til at påbegynt skoleløp gjennomføres, samt til å opprettholde bosetting i distriktene.

Fremtidens kollektivtilbud må ha et større innslag av fleksibilitet enn dagens. Dette for bedre ivareta behovet for transport for arbeidspendling, skoleelever, transport mellom kommunesenter og omland i de ulike kommunene og mellom distrikt/bosted og regionsentra. Sortland er et knutepunkt for kollektivtrafikk og bussterminalen er i så måte svært viktig.

Avgifter:

Den nylig fremlagte klimaplanen varslet store økninger i Co2-avgifta innen 2030, noe som vil gjøre det svært mye dyrere å fly og å kjøre fossildrevne kjøretøy. I Nord er ladeinfrastrukturen ikke tilpasset den store økningen i el-bilsalg som man legger opp til, og teknologien knyttet til el-fly er heller ikke på plass. Det er derfor viktig at også NFK bidrar til å sende tydelige signaler om at distriktene ikke skal bli skadelidende på bakgrunn av tiltakene i klimaplanen. Vi skal alle ta del i det grønne skiftet, og vil bidra med vårt. Men vi må også bli gitt reelle alternativer til fossildrevne løsninger, og det har man ikke tilgjengelig per i dag.

Regionforstørring og regionsammenknytning:

NFK målbærer at vi trenger en regionforstørring og dette er noe vi stiller oss bak. Denne regionforstørringa krever bedre veinett, et godt hurtigbåt og fergetilbud og at fylket aktivt søker på, og legger til rette for at vår region prioriteres for nye fergeløsninger og for fergeavløsningsmidler for sammenbinding av Lofoten og Vesterålen i tunnel.

)