



Bindal Vevelstad Brønnøy Vega Sømna

Sør-Helgeland regionråd



BEHANDLET AV	MØTESTED/-DATO	SAK NR	SAKSBEHANDLER
Sør-Helgeland Regionråd	Telefonmøte, 22. nov 2019	77/2019	

Innspill- forslag til prioriteringer av investeringstiltak til kommende Nasjonal transportplan 2022-2033

Kort om regionen

Sør-Helgeland regionråd består av de fem kommunene Bindal, Sømna, Brønnøy, Vega og Vevelstad, alle langs Helgelandskysten lengst sør i Nordland fylke. Regionen har en betydelig landbruksproduksjon, med mye relatert næring, blant annet meieri og transport. Havbruksnæringen i området er stor og i sterk vekst, med store satsinger innen akvakulturutdanning, innovative løsninger og mange servicebedrifter. Reiselivs- og opplevelsesnæringen er voksende, og Nasjonal turistvei går gjennom de fire fastlandskommunene. Vega med sin verdensarvstatus og tilhørende senter er et av landsdelens største reisemål. Regionsenteret Brønnøysund huser Brønnøysundregistrene, og her er lufthavn og hurtigruteanløp. Brønnøy kalk er en stor mineralaktør. Verdiskapingspotensialet innenfor flere næringsveier er stort, og kanskje særlig innenfor fremtidens havbruk. Regionen er avhengig av en velfungerende infrastruktur for å utnytte potensialet i fremtiden, for å sikre konkurransedyktighet og et stabilt bosettingsmønster.

Til sjøs – Brønnøyleden

Regionrådet ber om at Brønnøyleden tas inn som tiltak i Nasjonal transportplan. Brønnøyleden var tidligere inne i Kystverkets handlingsprogram for planperioden 2010-2015, men ble ikke igangsatt. Brønnøyleden vil utgjøre forbindelsen mellom ytre og indre hovedled i transportkorridor 7 (Trondheim – Bodø). Prosjektet ligger innenfor virksomhetsområdet maritim infrastruktur, navigasjonsinstallasjoner. Prosjektet vil trygge nødvendig fremkommelighet og sikkerhet til sjøs. Leden er benyttet i generasjoner, også av større skip frem til 1995, da nye lospliktreger ble innført. Leden er i dag stengt for lospliktige fartøy. Brønnøyleden må prioriteres og dermed åpnes for lospliktige fartøy, både med hensyn til sikkerhet og miljø, og tidsbruk og økonomiske besparelser. Seilingstiden vil kortes ned med nærmere 2 timer hver vei, for skip som kommer sørfra og skal til Brønnøysund og Mosjøen, eller motsatt. For den faste skipstrafikken til Alcoa i Mosjøen, vil nedkorting gi betydelige innsparinger. Oppmerking av Brønnøyleden er også av stor betydning for cruisetrafikken, det vil gi kort og sikker vei til nødhavn og strandsettingsplasser, og vil kunne gi en positiv fiskeriutvikling i regionen.

Lufthavn og flytilbud

Brønnøysund lufthavn er svært viktig for regionen, og viser en stabil passasjerutvikling. Tilbudet har imidlertid blitt redusert gjennom færre avganger, og det er av vesentlig betydning for regionen at staten gjennom sine FOT-ruter øker frekvensen for å møte næringslivets behov. Brønnøysund lufthavn vil, sammen med resten av kortbanenettet i Nordland, utgjøre et viktig område for den kommende el-flysatsingen. Denne må prioriteres, og Bodø må utvikles som hub for el-fly i Nordland.

Næringstransportkorridorer – vei

Rapporten «Fra kyst til marked» beskriver de store transportutfordringene i Nord-Norge knyttet til særlig fiskeri og havbruk. Sør-Helgeland opplever mange av disse utfordringene, og denne regionen har ikke vært prioritert. Det meste av veinettet består av fylkesveier, men staten må ta sin del av ansvaret for etterslep, ras- og tunnelsikring og tilrettelegging for næringsvekst.

1. Tosenveien

Tosenveien (Fv 76) er den viktigste transportkorridoren vest-øst fra Brønnøy mot E6. Veien er i til dels svært dårlig forfatning, og utgjør en sikkerhetsrisiko for alle typer sjåførere og last store deler av året.

2. Kystriksveien

Kystriksveien (Fv 17) fra Trøndelagsgrensen og nordover til Alstahaug er en del av Nasjonal turistvei, og også en viktig næringsvei langs Helgelandskysten sør-nord. Veistrekningen må prioriteres som en egen transportkorridor, både av hensyn til store næringstransporter og reiselivsnæringene langs strekningen.

Ferjer og hurtigbåter – lav- og nullutslippsløsninger

Det er fire store ferjesamband i regionen, tre av dem inngår i strekningen Nasjonal turistvei. I tillegg er det hurtigbåtanløp i fire av fem kommuner. Staten må i sterkere grad støtte omlegging til lav- og nullutslippsløsninger, også gjennom nødvendig infrastruktur på land. Sør-Helgeland regionråd ønsker å få på plass fremtidsrettede løsninger i alle samband, men ser at fylkeskommunen trenger større overføringer fra staten for å kunne gjennomføre dette.

Vedtak

Regionrådet stadfester uttalelsen som ble oversendt Nordland fylkeskommune 01.11.2019.

Enstemmig

Rett utskrift fra protokoll.

Utskrift sendes: Kommunene på Sør-Helgeland
Nordland fylkeskommune, fylkesråd for samferdsel