

Transportanalyse – Helgeland med fokus på Hemnes

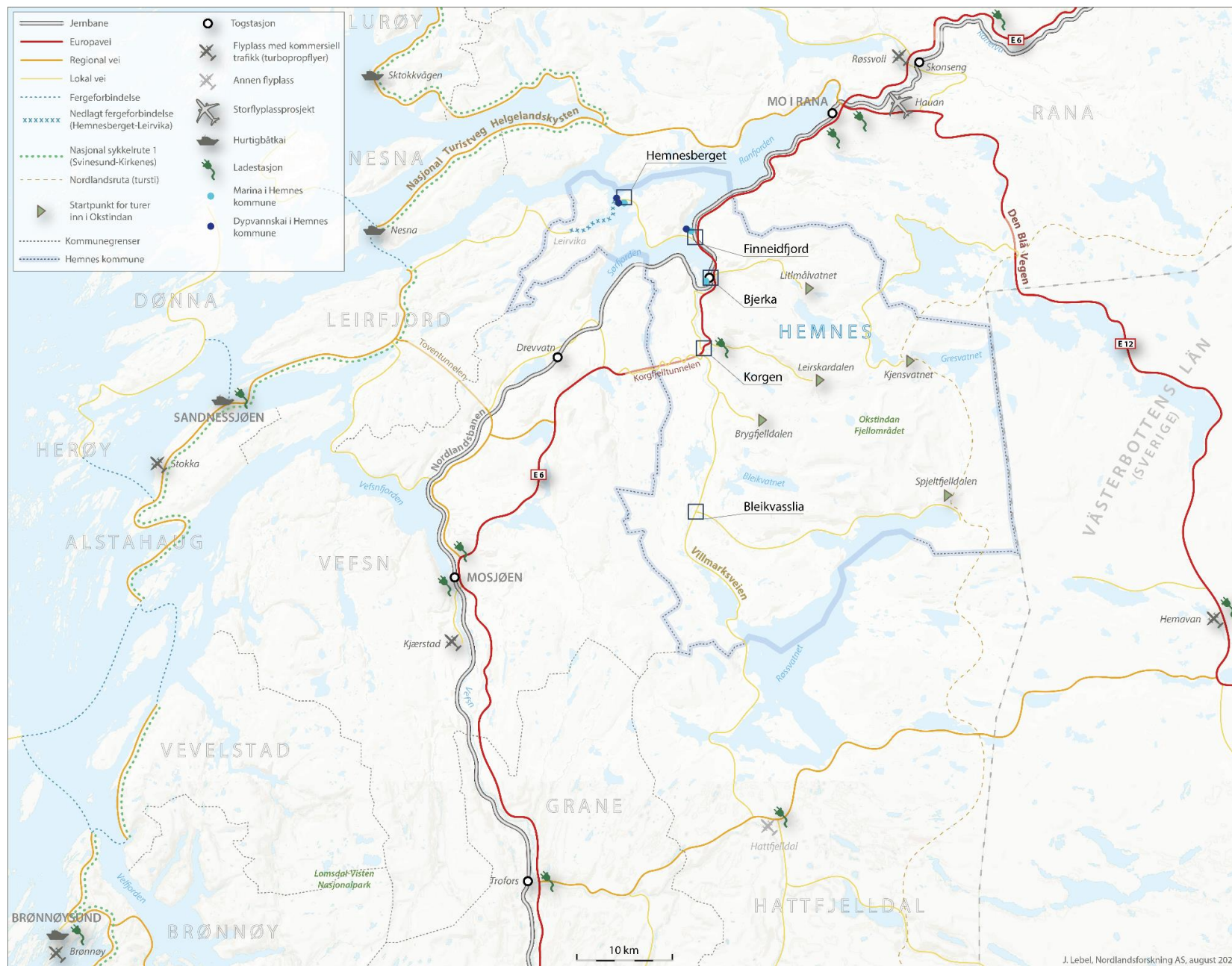
Hemnes kommune ligger sentralt på Helgeland og langs Ranfjorden, noe som gir gode muligheter når det gjelder utviklingen av transportforbindelser. Både den Europavei 6 (E6) og Nordlandsbanen går gjennom kommunen og gir direkte tilgang til to viktige byer i regionen, nemlig Mo i Rana i nord og Mosjøen i sør. På nasjonalt nivå er i tillegg disse to ruter av stor betydning med hensyn til kommunikasjon mellom Nord- og Sør-Norge.

Samtidig er Hemnes kommune preget av utfordrende geografi/topografi, noe som betyr at det finnes naturlige grenser som hindrer god landkommunikasjon til bestemte områder, først og fremst til Sverige, men også til Helgelandskysten fra Hemnesberget for eksempel. Ranfjorden og Sørfjorden, samt noen fjellkjeder er tydelige barrierer i forskjellige deler i kommunen. Korgfjelltunnelens åpning på E6 har bidratt til å gjøre det enklere å dra til og fra Mosjøen, mens nedleggelsen av fergeforbindelsen til og fra Leirvika i 2014 har begrenset tilgangen mellom Hemnesberget og Helgelandskysten. Dette skyldes Toventunnelens åpning som har forkortet reisetiden mellom E6 og kysten, noe som likevel har flyttet en del trafikk fra veien som går gjennom Hemnesberget og gjør at tettstedet står i dag på en blindvei.

Hovedårer for transport

Både E6 og Nordlandsbanen er avgjørende for å garantere gode forbindelser med resten av regionen og hele Norge, i tillegg til Villmarksveien som går fra Majavatn i sør til Korgen i nord (gjennom Fiplingdalen, mot Hattfjelldal og forbi Røssvatnet) og utgjør en alternativrute mot sør fra Hemnes. Andre samferdselsinfrastrukturer i regionen bør også nevnes, spesielt flyplassene som ikke finnes i Hemnes selv, men i andre kommuner omkring. Både Røssvoll, Kjærstad og Stokka kortbaneflyplassene er de nærmeste og enkleste å dra til/fra med privatbil. I tillegg kan man legge til Hemavan flyplassen i Sverige, samt E12 som også kalles Den Blå Veggen og utgjør en av de viktigste veiene mellom Nordland og Sverige, spesielt til/og fra Umeå. Riksvei 73 er dessuten en annen mulig rute for å dra mellom Helgeland og Sverige. Veien binder Trofors og Tärnaby sammen, via Hattfjelldal som også var kjent som mellomlandingsplass for flygninger mellom Sør- og Nord-Norge. Likevel er den korte rullebanen bare brukt av en lokal flyklubb i dag. Når det gjelder båtforbindelser av regional og nasjonal betydning er både Hurtigruten (nærmeste anløp i Sandnessjøen og Nesna) og Nordlandsekspressen (NEX) til/fra Bodø (nærmeste anløp i Sandnessjøen, Nesna og Stokkvågen) viktige tjenester langs Helgelandskysten og videre.

Disse transportinfrastrukturene og -forbindelsene er avgjørende for turistene som ønsker å reise til/fra/gjennom Hemnes kommune, og særskilt for å nå bestemte naturområder. Mens den nasjonale sykkelruten som strekker seg fra Svinesund ved grensen med Sverige i Sør-Norge til Kirkenes følger Helgelandskysten, går Nordlandsruta (en velkjent tursti i Nord-Norge) gjennom Hemnes kommunes østdel. Altså er Helgeland krysset av ulike transportforbindelser og noen viktige turistiske ruter som ikke nødvendigvis innebærer bruk av fartøy. I mange tilfeller kan Hemnes dra nytte av disse rutene som går gjennom kommunens grenser, noe som gir gode muligheter for å forsterke Hemnes som et turistisk knutepunkt på Helgeland. I andre tilfeller bør utviklingen av bedre transportforbindelser vurderes for å håndtere et manglende eller for fragmentert kollektivtilbud til/fra bestemte områder.



Figur 1. Transportinfrastruktur både i og rundt Hemnes kommune

Transporttilbud til og fra Hemnes kommune

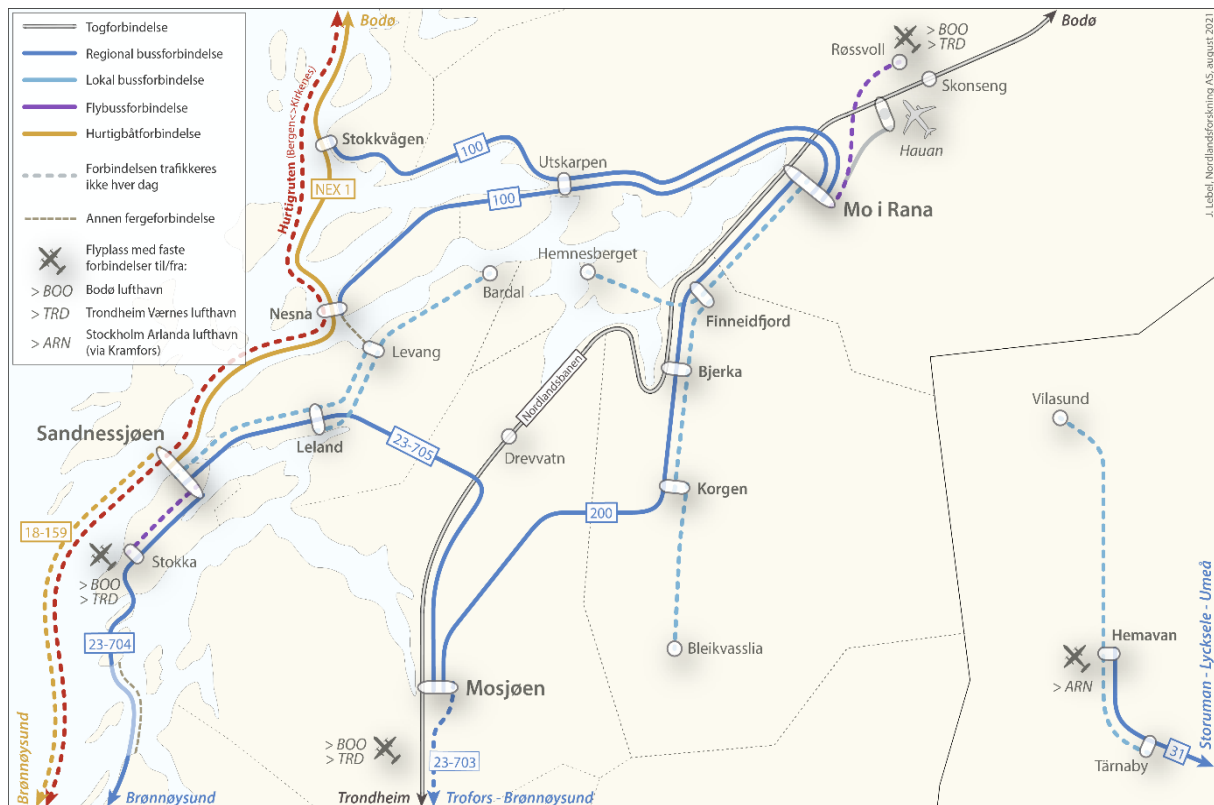
Det finnes fem viktige tettsteder i Hemnes kommune, og man kan legge merke til at de har forskjellige roller i det eksisterende samferdselsnettverket, i tillegg til at de tilbyr ulike tjenester.

- Hemnesberget ligger på ei halvøy midt i Ranfjorden, noe som gjør at de lokale aktivitetene er særskilt rettet mot havet, i tillegg til at det finnes gode muligheter for å utvikle reiselivsektoren. Man kan understreke at tettstedet omfatter en marina og 2 dypvannskaier, slik at fjorden kan brukes som inngangsveien for turistene.
- Veien fra Hemnesberget møter E6 i Finneidfjord som derfor fremstår som et veiovergangspunkt til og fra Hemneshalvøya. Selv om Nordlandsbanen går gjennom tettstedet, finnes det ingen togstasjon der.
- Noen kilometer mot sør langs E6 og Nordlandsbanen finner man Bjerka, hovedsakelig kjent for sin togstasjon, den eneste i kommunen. Her stopper togene mellom Trondheim og Bodø samt få andre togtjenester. Tettstedet kunne utvikles for å bli et effektivt inn- og utgangspunkt for turistene som ønsker å besøke Hemnes uten privatbil. Dessuten finnes det en marina sør for Bjerka.
- Rådhuset står i Korgen, noe som gjør at tettstedet er det administrative sentrumet i kommunen, like før at E6 går videre mot Mosjøen via Korgfjelltunnelen. Den gamle E6 veien som går over Korgfjellet brukes fortsatt både som turistvei og omkjøring ved ulykker/stenging i tunnelen. I Korgen begynner også Villmarksveien som brukes for å nå sørdelen av kommunen. Tettstedet er altså et viktig overgangspunkt for turistene som drar til Okstindan fjellområdet, selv om mange besøkende bruker også veien som går fra E12 til Kjensvatnet.
- Bleikvasslia utgjør det sørlige inn- og utgangspunktet til og fra Hemnes kommune når man drar på Villmarksveien, en alternativ rute mellom Korgen og Majavatn. Fra tettstedet kan man i tillegg dra til sørdelen av Okstindan.

Selv om disse tettstedene kunne anses som komplementerende med hverandre på grunn av deres ulike tjenester og posisjoner på samferdselsnettverket, er transporttilbudet ganske fragmentert. Når man reiser uten privatbil blir det faktisk vanskelig å kombinere tjenestene mellom disse tettstedene, i tillegg til at det ikke er mulig å reise med direkte kollektivforbindelser fra Bjerka (der togstasjonen ligger) til Hemnesberget eller Bleikvasslia. Man kan også understreke at busstjenestene stopper ikke foran Bjerkas togstasjon, noe som gjør det enda vanskeligere å kombinere tog og buss.

Det finnes likevel store muligheter for å støtte utviklingen av lokalt næringsliv og reiseliv på en miljøvennlig måte ved å omorganisere transporttilbudet i kommunen, spesielt ved å gi en mer sentral posisjon til Bjerkas togstasjon i bussnettverket og opprette en bussforbindelse som kunne binde alle fem tettsteder sammen, uten bytte. Både begrenset etterspørsel og store sesongvariasjoner utgjør tydeligvis en utfordring for å etablere en slik bussforbindelse som kunne tilby god tilgang til og fra Bjerkas togstasjon, Hemnesberget og noen startpunkter av turstier i Okstindan fjellområdet. Man kan også peke på at Trofors togstasjon er et mulig overgangspunkt for å nå sørdelen av Okstindan via Riksvei 73 til Hattfjelldal og da en del av Villmarksveien til Bleikvasslia.

Bestillingstransport kunne være her en løsning som bør vurderes, i likhet med andre områder i Norge som har utviklet et slikt tilbud der etterspørselen er begrenset på grunn av lavt befolkningstall. Dessuten er det viktig å tilby gode transportløsninger til turistene, slik at reiseliv kan utvikles på en miljøvennligere måte, uten at dette fører til økende bruk av privatbil og unødvendige belastninger på noen veistreknings i bestemte årstider.

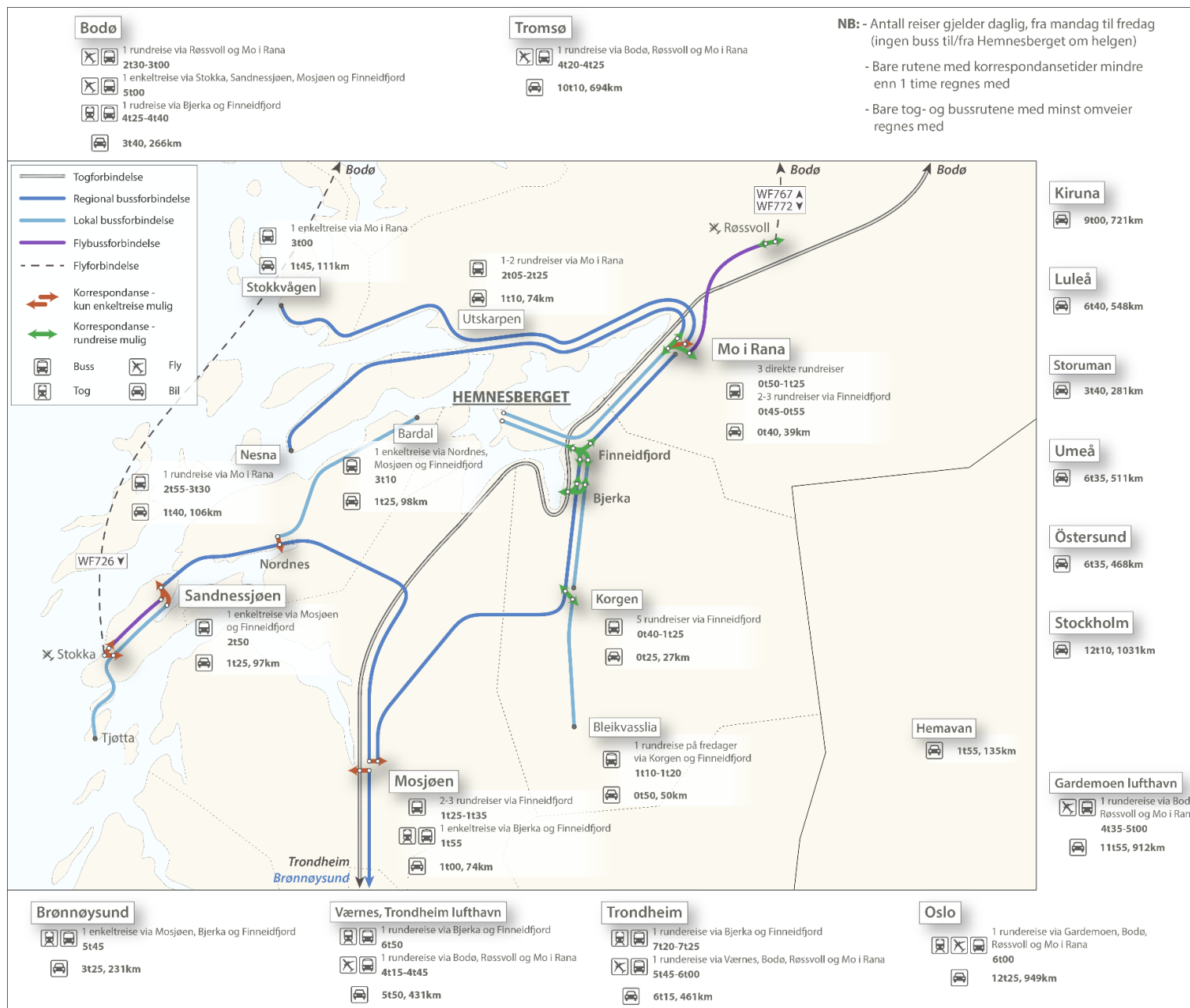


Figur 2. Transporttilbud til og fra Hemnes kommune, samt viktige forbindelser i nabokommuner

Når det gjelder transportforbindelsene for å kunne reise utenfor kommunen er tilbudet også ganske fragmentert. Både Mo i Rana og Mosjøen er viktige overgangspunkter i bussnettverket, noe som kan lede til store omveier og flere bytter hvis man vil reise videre. I tillegg gjør slike hindringer det enda mer utfordrende for personene med funksjonsnedsettelse som ønsker å dra til og fra Hemnes med kollektivtransport.

Man kan her understreke et manglende transporttilbud mellom Hemnesberget og andre områder langs Ranfjorden, spesielt siden nedleggelse av fergeforbindelse til Leirvika. Dette har forsterket posisjonen av Mo i Rana og Mosjøen som overgangspunkter, noe som skaper store omveier når man vil dra for eksempel til Nesna eller Sandnessjøen og er altså nødt til å bytte buss flere ganger. Det er også viktig å legge til at ingen buss kjører fast om helgen mellom Hemnesberget og Finneidfjord, ettersom kollektivtjenestene er først og fremst tilpasset med skoledagene. Derfor er dagens busstilbud ikke egnet for å bidra til reiselivs utvikling på en miljøvennlig måte i kommunen.

Direkte transportforbindelser mellom Hemnesberget og både Sandnessjøen og Nesna kunne gi gode muligheter for turistene som ønsker å reise til og fra Helgelandskysten, og særskilt når de kommer til Helgeland med Hurtigruten eller Nordlandsekspressen. I tillegg til store omveier til og fra Hemnesberget er rutetabellene ikke koordinert med hverandre, noe som gjør det vanskelig i dag å kombinere buss- og båtjenestene på en effektiv måte. Hemnesberget kunne likevel stå sentralt på veien mellom Mo i Rana og Sandnessjøen, og gjenetablering av fergeforbindelsen til og fra Leirvika kunne gå sammen med opprettelsen av en direkte bussforbindelse mellom Mo i Rana og Sandnessjøen.



Figur 3. Transportruter til og fra Hemnesberget med gode korrespondansetider

På grunn av gode muligheter for å utvikle reiseliv i regionen, kunne det også være aktuelt å vurdere opprettelsen av en båtforbindelse i Ranfjorden, noe som kunne bidra til å utvikle Hemnesberget som et havnknutepunkt midt i fjorden, for eksempel for å nå Utskarpen, Bardal og Nesna. Samtidig kunne en slik tjeneste være godt koordinert med både Hurtigrutens og Nordlandsekspressens rutetabeller. Dersom det hele tilbudet blir bedre samordnet, kunne konkurranseevnen av kollektivtransport forsterkes i forhold til privatbilen, særskilt med hensyn til reisetider. Dagens transporttilbud gjør at det tar omtrent dobbelt så lenge tid for å reise til stedene langs Helgelandskysten med kollektiv istedenfor privatbil fra Hemnesberget. Høyt antall av overganger innebærer dessuten større utfordringer til turistene når det gjelder å planlegge og utføre en reise.

Det er også viktig å understreke at det finnes ingen faste grensekryssende bussforbindelser på E12, noe som fører til at privatbil er det eneste aktuelle transportmiddel mellom Sverige og Helgeland. Selv om det finnes busstjenestene fra Hemavan til Storuman og videre til Umeå, mangler det et kollektivtilbud mellom Hemavan og Mo i Rana. Forlengelsen av dagens bussruter til og fra Mo i Rana kunne bidra til å gjøre det enklere for turistene å reise mellom Sverige og Hemnes kommune. Dette krever likevel at rutetabellene blir godt koordinert med hverandre i Mo i Rana, slik at overgangene skjer uten å tappe for mye tid, i tillegg til at frekvensene blir tilstrekkelige nok i uken. Dessuten bør anskaffelsen av billetter som dekker hele reisen bli mulig samt garantere byttene fra en rute til en annen, for eksempel i tilfelle forsinkelser på en strekning. Disse forutsetningene er mulige forklaringer på at tidligere forsøk på å tilby busstjenester mellom Mo i Rana og Tärnaby ikke har lokket mange reisende og derfor ikke har ført til innføring av et fast tilbud hittil.

God samordning mellom buss-, tog- og flytjenestene er også nødvendig for å kunne tilby effektive alternativer til privatbil når man ønsker å reise til og fra Hemnes kommune. Selv om det finnes fire flyplasser omkring kommunen som har faste og direkte forbindelser til Bodø, Trondheim og Stockholm, er dagens busstilbud til og fra Hemnesberget bare godt samordnet med en flyavgang til Bodø (på Røssvoll) og to flyankomster fra Bodø (i Stokka og på Røssvoll) hver dag, fra mandag til fredag. Kjærstad flyplassen trafikkeres ikke med kollektiv, mens Hemavan flyplassen trafikkeres bare med noen bussforbindelser innenfor Sverige. Altså blir man nødt til å reise med fly først til Bodø for å kunne nå andre steder hvis man ønsker å bruke kollektiv fra Hemnesberget, uten å tappe for mye tid i overgangene. Tromsø, Trondheim (Værnes) og Oslo (Gardemoen) er reisemål man kan reise til og fra Bodø med gode overgangstider mellom flygningene.

I forbindelse med en økende interesse for langavstandstogreiser gjennom flere land i Europa blir det også fornuftig å ta hensyn til tog som et transportmiddel for reisende som kommer fra både Sør-Norge og utenfor landet. Togstasjonen i Bjerka er en tydelig fordel for å fremme denne miljøvennligere løsningen til turistene, spesielt i sammenheng med en mulig oppgradering av Nordlandsbanen fremover. Dagens togtjenester er likevel begrenset til Trondheim der man må bytte tog for å kunne reise videre, for eksempel til Oslo. Ettersom overgangstiden er mer enn en time i begge veier tapper man tid under en slik togreise. Altså ville direkte togtjenester frem til Gardemoen og Oslo forsterke konkurranseevnen av dette transportmiddelet. Man kan her understreke at den lange togforbindelsen som finnes mellom Stockholm og Narvik er en veldig populær rute blant turistene. Samtidig kunne utviklingen av togtjenester mellom Trondheim og Sverige (for eksempel med en direkte forbindelse til Östersund og Stockholm) gi nye muligheter, dersom det skulle finnes en god samordning med togtjenestene på Nordlandsbanen.

Ny flyplass på Hauan

I august 2021 har Avinor fått oppdrag fra staten å bygge en storflyplass på Hauan, utenfor Mo i Rana. Prosjektet er ment til å erstatte kortbaneflyplassen som finnes på Røssvoll, og så gi muligheter for å støtte utviklingen av lokalt næringsliv samt reiseliv ved å forbedre luftinfrastruktur på Helgeland. Den nye flyplassen på Hauan, som skulle åpne i 2025 etter planen, vil utgjøre den eneste av en slik størrelse i regionen og står sentralt mellom Bodø og Trondheim.

Det forventes altså at infrastrukturen gir raskere tilgang til andre flyplasser med jetfly som ikke kan brukes i dag på Røssvoll på grunn av for kort rullebane. Flypassasjerene må faktisk fly først til Bodø eller Trondheim, derifra de får reise videre til andre steder. Med nye direkte flyforbindelser kunne lufthavnen på Hauan bidra til å begrense omveiene for flypassasjerene og samtidig tilby et utvidet valg av flyruter. I tillegg står den nærmere til Mo i Rana sentrum, på den venstre siden av Ranelva, noe som gir mulighet til en god kobling med E12 for å dra til og fra Sverige. På denne måten kunne flyplassen på Hauan utgjøre et alternativ til Hemavan lufthavn som ofte er påvirket av dårlig værforhold om vinteren. Man kan også understreke at Nordlandsbanen går i nærheten av terrenget der den nye flyplassen bygges, noe som kunne føre til å utvikle effektive overgangsmuligheter mellom tog og fly for å nå andre steder på Helgeland. Det finnes likevel per i dag ingen togstasjon i Hauans område.

Bygningen av en storflyplass bærer imidlertid noen utfordringer, først og fremst på grunn av økende flytrafikk som forventes. Dessuten er den nye flyplassen ment å trafikkeres med jetfly, noe som ikke fremstår som en miljøvennlig løsning på grunn av større klimagassutslipp. Med hensyn til utviklingen av elektriske fly i Norge i de neste årene er dessuten den eksisterende luftinfrastrukturen på Røssvoll egnet for en slik flytype, ettersom det handler om små fly som har begrenset rekkevidde og ikke trenger en lang rullebane. Utviklingen av en storflyplass på Hauan kan også fremstå som en trussel mot de andre kortbaneflyplassene på Helgeland, fordi det kunne bli mer attraktivt å reise med privatbil eller kollektiv (dersom et godt tilbud finnes) til den nye infrastrukturen på Hauan for å ta en direkte fly. Kortbaneflyplassene er likevel viktige infrastrukturer i forhold til utviklingen av elektriske fly, noe som skal bidra til å fremme miljøvennligere transportløsninger til og fra Helgeland. I tillegg ser det fornuftig ut at flytrafikken ikke konsentreres på en eneste flyplass, noe som ville medføre større belastninger i området omkring.

Hemnes kommune er godt plassert i forhold til ulike transportinfrastrukturer som allerede finnes på Helgeland, enten man tenker på veier, jernbane eller flyplasser. Det finnes likevel store muligheter for et bedre lokalt transporttilbud som kunne bidra til å utvikle lokale aktiviteter og særskilt reiseliv i kommunen samt miljøvennligere transportløsninger. De fleste rutene trafikkeres ikke ofte nok for å tilby et effektivt nettverk med gode samordningsmuligheter mellom forskjellige linjer eller midlene. I Hemnes er det dessuten vanskelig å nå noen naturområder, mens togstasjonen i Bjerka ikke fremstår som et attraktivt inn- og utgangspunkt for å besøke kommunen.

Det ser fornuftig ut at infrastruktur av nasjonal og internasjonal betydning som finnes på Helgeland tas bedre hensyn til når det lokale transporttilbudet utformes. Altså kunne det gjøre det enklere for de fleste å bruke miljøvennligere transportløsninger, spesielt i den siste delen av reisen for å nå reisemålet. Her kan man tenke på mer attraktive korrespondansetider, færre overganger mellom forskjellige linjer eller midler, samt utviklingen av gode transportmuligheter som skulle gjøre det mulig å reise videre. Fra Hemnesberget fremstår Mo i Rana og Mosjøen som de viktigste reisemålene i dagens transporttilbud. Likevel mangler turistene forbindelsene til og fra Sverige eller Helgelandskysten der Hurtigruten og Nordlandsekspressen har anløp. Til slutt ser det interessant ut å vurdere nye løsninger,

lik som bestillingstransport, som bedre kunne møte behovene og samtidig ta hensyn til bestemte utfordringer, først og fremst begrenset eller variabel etterspørsel gjennom året.