



Til NORDLAND FYLKESKOMMUNE
Transport og infrastruktur

Deres ref.: 20/18087- 1

att.: Stian Jensen / Bent Joacim Bentzen

RTP 2022-2033. Innspill om hovedutfordringer på transportområdet

Indre Helgeland Regionråd er et *Interkommunalt politisk samarbeid* som omfatter kommunene Lurøy, Rana, Nesna, Hemnes og Hattfjelldal.

Vi viser til invitasjonsbrev og til fylkesrådets presentasjon i møte 3. desember 2020. I invitasjonen vektlegges at aktørene i Nordlandssamfunnet i en tidlig fase av arbeidet med RTP definerer hva de regionalt ser som de:

- Viktigste transportbehovene i dag og i framtiden
- Største utfordringene i dag og i framtiden
- Viktigste utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene i Fremtiden.

I møtet den 3 desember ble det også presisert at RTP skal koordineres med prosessen knyttet til kommende Nasjonal transportplan 2026-2037 (NTP), og skal være en effektiv premissgiver for fylkeskommunens innspill til NTP. Vi vil derfor også vise til våre tidligere innspill til denne prosessen.

Bakgrunn

Formålet med RTP er å sikre ønsket utvikling innen transportområdet i hele Nordland fylke, og vil gjelde både fylkeskommunens og statens ansvarsområder. RTP skal ivareta både innbyggere, arbeidspendling, øvrige reisende og næringslivet sine transportbehov - når det gjelder trafiksikkerhet, framkommelighet, beredskap, transportsikkerhet og mobilitet. RTP skal omhandle alle transportformer, det vil si myke trafikanter, buss, båt, bil, ferje, fly og bane.

Transportinfrastruktur og samferdsel er avgjørende viktig for regionen og kommunenes mulighet for utvikling og vekst. De fleste transportbærere omfatter både persontransport og gods. Vår erfaring er at gods- og næringstransportene må fungere for at transportsystemet som helhet skal kunne tilby løsninger som også fungerer for persontrafikken i distriktene. *Indre*

Helgeland Regionråd (IHR) og våre kommuner har gjennom de siste planperiodene lagt ned et betydelig arbeid i å kartlegge næringslivets behov og utfordringer for å bidra til at offentlig infrastruktur er i stand til å tilpasse seg endringer både i teknologi og transportveier. Regionen har satt opp klare mål og har vært samstemt i våre prioriteringer.

Målrattede 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. På samme måte vil flaskehalsen som går ut over sikkerhet og regularitet langs disse viktigste transportkorridorene virke hemmende på et næringsliv i vekst.

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. Imidlertid er det fortsatt noen flaskehalsen der tiltak i RTP vil være nødvendige for å få en optimal utnytting av investeringene.

Våre innspill har også løftet fram viktigheten av at vi må se transportsystemet under ett og fokusere på *funksjonelle korridorer og logistikksystemer* – uavhengig av om de tiltak og investeringer som må gjøres er innen statlig transportsektor eller fylkeskommunal/regional.

Hovedutfordringer – beskrivelse

Økonomien vokser.

Helgeland står framfor en periode der en rekke nye investeringer nå kommer på plass. Dette vil føre til økt transportbehov både av gods og mennesker. Vi har store aktører som nå tar investeringsbeslutning som vil føre til aktivitetsøkning både i innlandet og på kysten.

Parallelt med dette merket også vår region den økte sesonggetterspørselen som en følge av at stadig større andel reiser og ferierer innenlands.

Vi har fått bl.a. Transportutvikling AS til å se på hvordan dette slår ut opp mot kapasiteten på den transportinfrastrukturen vi har i dag – og som må kunne møtes av tiltak i kommende RTP. Konklusjonen er at selv om det ikke skulle komme mer enn det som i dag er vedtatt av økt kapasitet, vil eksisterende flaskehalsen få transportsystemene til å bryte sammen allerede innen 2025.

Både samfunn og næringsliv stilles over for stadig strengere krav til at transportvirksomheten skal skje på en trygg, bærekraftig og klimasmart måte. Mye av tiltakene her vil være å få gods over fra lange transporter på vei, til mer miljøvennlige transporter på bane og kjøll. Men dette stiller strengere krav til at inntransport fra bedrift til omlastningspunkt har den nødvendige regularitet og sikkerhet. Dette betyr at det for fylkeskommunal transportinfrastruktur vil være enda viktigere enn i dag å sørge for at mulige flaskehalsen på fylkesveiene fjernes.

Vi oppfatter at det er en debatt rundt NTP om at en større andel av bevilgningene her må overføres til regionene for å styrke vedlikeholdet på fylkesveiene. Dette vil vi støtte, men det betyr ikke at generelt vedlikehold alltid skal gå foran nødvendige framtidsrettede investeringer for å få en samlet transportkorridor til å fungere bedre. Vi vil derfor også argumentere for at ordningen med statlige bevilgninger til fylkenes «næringsveier» bør øker betraktelig.

a.) Kyst – innland

På Nord-Helgeland er det lokalisert bedrifter som eksporterer for over 11 milliarder, - til alle verdensregioner. I 2019 var eksporten fra hele Nordland ca. 31 milliarder. Disse bedriftene er regionale hjørnesteinsbedrifter og viktige for landet som helhet.

På øyene utenfor Nord-Helgeland ligger **transportavhengige** bedrifter:

- Nord-Norges 4. største lakseslakteri som i 2019 sendte ut sjømat for 3 milliarder
- Nord-Norges nest største pelagiske mottak
- Nord-Norges største videreforedlingsanlegg for ensilasje/biprodukter
- flere store oppdrettsaktører
- flere mindre fangstaktører
- en mengde mindre bedrifter innenfor service, transport, handel mv
- en av Nord-Norges største mineralaktører
- Nord-Norges 8. største havn

På fastlandskysten er transportbehovene store, fra bl.a.:

- et av Nord-Norges største skipsverft, Westcon Helgeland
- Nesna Industripark, som bygges opp innenfor bl.a. miljøvennlig riggvedlikehold/skroting, maritimt vedlikehold, algedyrking, fôrproduksjon og landbasert oppdrett
- en aktiv skog- og landbruksnæring mv.

Bedriftene er avhengig av markeder utenfor sin region, og de bidrar til å bygge lokalsamfunn så lenge de har tilgang til velfungerende transportkorridorer som sikrer transport av gods og mobilitet for mennesker.

60-70 kilometer inn i landet ligger Mo i Rana, Nord-Norges 3. største bykommune med en av Norges største industriparker, et variert næringsliv, Nord-Norges største diversifiserte havn, servicefunksjoner som benyttes av kystnæringslivet og et av Nord-Norges mest komplette logistikk-nav for å tilknytte kysten til markedet. 59% av næringslivsomsetningen på hele Helgeland kommer fra Ranaregionen.

De neste årene vil det gjennomføres store investeringer i utvikling av eksisterende og etablering av ny industri.

Freyr Battery har besluttet å bygge en battericellefabrikk som innen 2025 vil få en direkte sysselsetting lokalt på minst 1 500. Det er innhentet 7,3 mrd. kroner til utbyggingen til 20 milliarder kroner, en av de største investeringene i Fastlands-Norge i nyere tid. Med ringvirkninger vil det skapes en kraftig vekst i sysselsetting og vekst i folketallet i regionen. Dette genererer transportbehov i flere retninger og behovene for gode transportløsninger vil øke.

Konkret utfordring.

=> Både sjømatnæringen og industrien møter hindringer i transportnettet.

Mellom øyene/kysten og innlandet ligger flaskehalsen for videre næringsutvikling i form bl.a. fergeforbindelser og Fv810/Bustneslia.

Disse må utbedres.

b.) Hub-funksjonen på Mo

Videre utvikling av Mo i Rana som det sentrale knutepunktet på Helgeland er en viktig forutsetning for regional vekst. Mo i Rana har komplette intermodale funksjoner, -vei, bane, havn, terminaler og lufthavn. Alle transportårer kan koples mot denne hub-funksjonen.

Veiene

- Trafikken langs Fv810 øker når man nærmer seg Mo i Rana. Trafikken er enda høyere ved de sentrale knutepunktene på veinettet i Mo i Rana. Trafikktettheten påvirker både gjennomgangstrafikk og lokal trafikk negativt.
- Den tyngst trafikkerte veien i regionen er E6 gjennom Mo i Rana, samt Fv810 inn mot byen og Rv12 som knytter E6 og E12 til Fv810. Mye av tungtrafikken er gjennomfartstrafikk, men det er også mye lokaltrafikk og næringstrafikk til og fra knutepunktene (Helgelandsterminalen, Mo i Rana havn og Mo Industripark).
- Trafikken over E12 Umbukta har vært jevnt stigende de siste årene, og Statens Vegvesen har målt trafikken med næringskjøretøy over 16 m. pr dag (2018). Tellesystemene har vært ute av drift i 2019. Basert på intervjuer med næringslivet, er det ikke urimelig å anta at trafikken over Umbukta i 2019, med tunge kjøretøy, lå på mer enn 25 ÅDT i 2019.
- Tungtrafikken (>16 m.) over Fv810 (Utskarpen) er av Statens Vegvesen målt til 29 pr. dag. Trafikken mellom Stokkvågen og Mo i Rana er vesentlig større enn trafikken mellom Nesna og Mo. I stor grad skyldes dette Nova Seas lakseslakteri på Lovund, der forbindelsen fra Lovund går med ferge til Stokkvågen og deretter langs Fv17 og Fv810 til Mo. Trafikken er sannsynligvis høyere enn de offisielle registreringene.
- Veksten i sjømatproduksjonen og Nova Seas planer om at 50% av slakteriets sjømat skal transportertes med tog, øker behovet for kapasitet og frekvens til/fra jernbanen i Mo i Rana.

Havn

- Mo i Rana havn var Nord-Norges største diversifiserte (flere produkter) havn i 2019.
- Rana Industriterminal (RIT) er Mo Industriparks eget kaianlegg. Den betjener primært bedriftene i Industriparken, og er isolert sett Nord-Norges 4. største havn.
- Mo i Rana havn KF og Mo Industripark har lenge jobbet med planer om etablering av ny dypvannskai i Mo. RIT er et av Nord-Norges travleste kaianlegg. Men med dybder langs kaianlegget som ikke tilfredsstiller dagens situasjon, eller en fremtidig situasjon med økende størrelse på fartøyene. Den generelle utviklingen er at fartøy blir større, da det er økonomiske skalafordeler knyttet til store skip.
- I Kystverkets prioriteringer til NTP (2022-2033) i korridor 7 er det foreslått en bevilgning på 113 millioner kroner for å oppgradere innseilingen til Mo. Det er beregnet en positiv samfunnsnytte på 186 millioner.

Fly

- Godsvolumene er relativt små for alle flyplassene på Helgeland, men Mo i Rana har vesentlig mer enn de øvrige. Dårlig regularitet på dagens kortbane er en utfordring også for næringstransporter, blant annet for Evry Card Service som leverer store volum bankkort.

- I NTP 2018–2029 har regjeringen lagt opp til å bidra med 1,47 milliarder 2017-kroner til bygging av ny lufthavn i Mo i Rana. Statsminister Erna Solberg har varslet investeringsbeslutning våren 2021. Ambisjonen er byggestart i 2021. Ny flyplass vil skape en helt ny tilgjengelighet og er et avgjørende bidrag til veksten i grønn industri, tilflytting og folketall i regionen.

Flyplassen vil da kunne betjene en av de største industri- og sjømatklyngene i Norge.

Jernbane

Mo i Rana er det sentrale jernbaneknutepunktet på Helgeland. Det er gode forbindelser sørover til Oslo (Alnabru) og Trondheim (Brattøra), samt nordover til Fauske og Bodø. Jernbanedriften opereres av CargoNet og de opplever en økende trafikk. Fra 2015 til 2020 (prognose) har trafikken med enhetslaster (containere og semier) økt med ca. 30%.

Sjømattrafikken med tog over Mo har økt, fra begge de store slakteriene på Helgeland. Jernbanetransporten forventes å øke ytterligere basert på Nova Seas planer om at 50% av produksjonen skal transporteres med tog.

Nordlandsbanen har flere strekninger med korte kryssingsspor, bl.a. i Mo i Rana. Dette begrenser kapasiteten på toginfrastrukturen, ikke bare i Mo i Rana, men for gjennomgangstrafikken på Nordlandsbanen. Dvs. Nordlandsbanens samlede kapasitet.

BaneNor arbeider nå med en økning av kryssningssporene med ca. 700 meter mot sør fra dagens plattform på jernbanestasjonen. Dette vil totalt gi et 1.250 meter langt kryssingsspor. Det nye kryssningssporet avsluttes like ved Rana Industriterminal (RIT). Sporet bygges i 2021-2022, og forventes å være i drift i 2022 når ERTMS3 er operativt.

Som en del av prosjektet vil spor 2 koples sammen med sporene på godsterminalen. ***Samlet vil dette gi en betydelig kapasitetsøkning.***

Kollektivtilbudet

I tillegg til skoleruter og bybusser er det viktig å bidra til at også økende arbeidspendling mellom Mo i Rana og de omliggende kommunene kan løses kollektivt. Vi vil forvente at oppbygging av battericelle produksjon i Rana vil øke kollektivbehovet inn mot byen. Samtidig vil store næringslivinvesteringer i Nesna og Lurøy også gi økt pendlervirksomhet fra byområdene og ut mot kysten. Her vil hensiktsmessige rutetider for buss i begge retninger være avgjørende for hvor mange som velger å reise kollektivt.

c.) Prioriterte «Næringsveier» - også i innlandet

Indre Helgeland er Nord-Norges største skogbruksregion og har også landbruksnæringer med store transportbehov. Norges fjerde største treforedlingsbedrift ligger i Hattfjelldal og Nord-Norges nest største slakteri ligger på Bjerka. Begge med store spesialiserte vogntog både til inntransport og uttransport av ferdige produkter. Den teknologiske utviklinga i disse næringene er sterk og fører til økte krav til de mest aktuelle veistrekningene.

Disse bedriftene er viktige både lokalt og for hele næringer i et landsdelperspektiv. Også her er transportinfrastrukturen avgjørende for nye investeringer i framtidsrettede bedrifter. Eksempelvis vil investeringer i nye produksjonslinjer for hjørnestensbedriften Arbor i Hattfjelldal være avhengig av at modulvogntog kan komme seg sikkert fram korteste vei mellom Hattfjelldal og Mo.

d.) Regionforstørring

Ferje- og hurtigbåttilbudet er grunnleggende viktig for vår region. Det videre arbeidet med hurtigbåt- og ferjetilbudet bør derfor ha tydelige mål om å ivareta de viktigste transportveiene for næringslivet, kombinert med befolkningens behov for å komme seg på jobb og til servicetilbud i kommune- og regionscenter.

I et Helgelandsperspektiv vil også «pendlertog» mellom Majavatn/Trofors og Mo i Rana kunne få økt betydning.

e.) Digital infrastruktur

Digital infrastruktur med høgkapasitets fibernett er viktig for konkurransesituasjonen både for offentlig og privat virksomhet – ikke minst langs veinettet i hele fylket. Kapasiteten her bør inngå i planleggingen av veinett og andre infrastrukturinvesteringer og kostnadene deles mellom stat og fylke.

God digital infrastruktur langs transportkorridorene er en viktig forutsetning for utviklingen av intelligente styringssystemer som vil gi sikrere, bedre og mer bærekraftige logistikk- og transportsystemer.

Sammenhengende prioriteringer - Nasjonal Transportplan

IHR har hatt en grundig behandling av våre innspill også til Nasjonal Transportplan (NTP) og gitt inn dette på innspillsrunden til departementet i to runder i 2020.

Vi vil her kort referere hovedtema:

1.) Fylkesveier som er viktig for næringslivet

Statlig tilskuddsordning for viktige næringsveier må økes kraftig.

Regjeringen har i statsbudsjett for 2020 etablert en ny tilskuddsordning for fylkesveier som er viktig for næringslivet. Den økonomiske rammen på 100 mill. kr for 2020 må løftes til et langt høyere nivå som samsvarer med betydningen fylkesveiene har for viktige næringstransporter. Et mulig nivå er 1 mrd. kroner per år.

Indre Helgeland Regionråd har over for Nordland Fylkeskommune prioritert de veistrekninger vi mener bør komme inn under denne ordningen.

2.) Satsing på Nordlandsbanen og Nord-Norge-linjen

Økt politisk prioritet for Nordlandsbanen

1) for å utløse store vekstpotensialer for gods på bane langs en grønn transportkorridor mellom Nordland og Østlandet, mellom Arktis og kontinentet

2) ha tilstrekkelig kapasitet også for persontrafikken.

3.) Sjøtransport og havneutvikling

Vi ber om bedre støtteordninger for farleder og havner som tilrettelegger for vekst i viktige industriklynger. Dypvannskai i Mo i Rana havn sikres statlig støtte til farledsutbedring raskest mulig.

4.) Gode påkoblinger til nordiske og europeiske transportkorridorer

-Etablere «E12-regionen» som en pilot for regionalt samarbeid om infrastruktur og transport på tvers av tre nordiske land.

-E12- regionen har store industri- og teknologiklynger som med gode logistikk-løsninger vil forsterke både Norge og EUs strategiske satsing på Nordområdene og Arktis.

Det er vedtatt en felles transportstrategi for E12-regionen. (Vedlagt). Sentralt i strategien er etablering av formell samhandling mellom transportmyndighetene på tvers av grensene og prioriterte investeringer i havner, terminaler, bane og vei står sentralt. To av løftesakene er ny ferje mellom Vasa og Umeå og ny flyplass ved E12 øst for Mo i Rana. Det forventes at regionale og nasjonale transportmyndigheter tilrettelegger med små tiltak og for større investeringer i infrastrukturen.

Riksvei 73 er en viktig tilknytningsvei til E12 og må snarest komme inn på en prioriteringsliste for å sikre eksisterende og ny næringsutvikling på hele Helgeland.

5.) Ny flyplass er forankret i gjeldende NTP. Avinor er gitt oppdraget med å bygge den nye flyplassen. Regjeringen og Stortinget tar sikte på oppstart med lokale midler raskest mulig.

Ny lufthavn i Mo i Rana vil gi folk og næringsliv et bedre transporttilbud og legge til rette for utvikling av reiseliv og annen næringsvirksomhet i regionen.

6.) Ny teknologi for grønn og smart transport til sjøs og lands

Det må etableres nasjonale programmer og støtteordninger for grønne og smarte transportteknologier for sjøtransport, industri og havbruk.

7.) Utredning og planprosess.

Vi ber om at det iverksettes en overordnet utredning av E6 og transportsystemet i Mo i Rana raskest mulig slik Statens vegvesen la opp til i vedtatt NTP handlingsprogram (2018 – 2023).

8.) Generelle føringer

Indre Helgeland Regionråd ber om at prioriteringer mellom prosjekter og tiltak i kommende Nasjonal transportplan 2022-2033 i større grad må være en balansert avveining mellom samfunns mål, regionale samfunns- og fordelingsvirkninger og samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

*Indre Helgeland Regionråd viser til vårt pkt 7 over, og ber om at flere mellomstore byområder får muligheten til å inngå **byvekstavtale** eller annen forpliktende avtale med Staten.*

*Avslutningsvis vil vi mene at **ramme B** må legges til grunn for planen etter som det best kan bidra til å nærme seg de mål som er satt for klima, fremkommelighet og effektivitet for person- og næringslivets transporter.*

Mo i Rana 15.02.2021
Indre Helgeland Regionråd

Arne Langset

Vedlegg:

- Godsstrømsanalyse Nord-Helgeland 2020
- Trafikkstrategi E-12 - 2018
- Prioriteringsvedtak Hemnes Kommune
- Innspill fra IHR til NTP (2022 – 2033)
- Høringsinnspill fra IHR – FOT-ruter
- Innspill fra enkeltkommuner/medlemmer