

---

Sted	Scandic Meyergården, Mo i Rana
Dato	30. september – 1. oktober 2021
Tid	Dag 1 kl. 12:00 Dag 2 kl. 13:00
Møte nr.	3 - 2021
Møteleder	Bent-Joacim Bentzen
Referent	Stian Jensen, Nordland fylkeskommune

---

---

**Deltakere:**

Bent-Joacim Bentzen, Ellen Schjøberg, Per Kristian Arntzen, Rune Berg, Rune Johan Arnøy, Per Gaute Pettersen, Robert Jakobsen, Stian Jensen, Odd Inge Bardal, Joakim Sennesvik, Kjell-Idar Juvik, Berit Hundåla, Arne Mikalsen, Alf A. Øverli, Paul Agnar Røvik, Tore Høgli, Geir Waage, Anita Sollie, Karl Hans Rønning, Paul Asphaug, Karin Bjørkhaug, Steinar Aspli, Bjarne Johansen, Bianca Maria Johansen, Thor-Wiggo Skille, Tor Johan Nicolaisen, Thor Brækkan, Gunnstein Rasmussen, Snorre Lund, Leif Sagen.

**Innledere:**

Bjørn Olvik (salgssjef, Nova Sea), Åsmund Oma Aanstad-Bakke (Key Account Manager, CargoNet AS), Eirik Fure (Leder marked- og kundeutvikling, Godstrafikk i Bane NOR), Kristian Hernæs og Øyvind Rørslett (Rådgivere, Railsupport AS), Kurt Jessen Johansson (leder av styringsgruppe ACE Green), Reidar Ryssdal (prosjektleder, Rana Utviklingsselskap), Are Kjensli (adm.dir, NHO Logistikk og Transport) og Hans Ivar Meyer (daglig leder, Rolax)

---

**Dagsorden:**

Torsdag 30. september			
Sak	Tid	Tema	Ansvarlig
	12:00	<b>Lunsj</b>	
	13:00	Åpning	Bent-Joacim
		Saker til eventuelt	Bent-Joacim
		Godkjenning av møtereferat	Bent-Joacim
	13:10	Nova Sea sine transportbehov og jernbane	Bjørn Olvik, salgssjef, Nova Sea
	13:55	<b>Pause</b>	
	14:10	Erfaringer med Næringsmiddeltoget og videre planer for fjerde godstog på Nordlandsbanen	Åsmund Oma Aanstad-Bakke, Key Account Manager, CargoNet AS
	14:55	Utvikling av jernbaneinfrastruktur for mer effektive og miljøvennlige godstransporter	Eirik Fure, Leder marked- og kundeutvikling, Godstrafikk i Bane NOR
	15:40	<b>Møteslutt</b>	
		<b>Befaring</b>	
	16:00	Transport fra møtelokale	
	16:15	Mo Industripark AS (ca. 1 t 30 min) Rana Industriterminal	Kim-André Åsheim, Leder for strategisk kommunikasjon og samfunnskontakt, Mo Industripark AS Alf A. Øverli, daglig leder, Rana Inudstriterminal AS
	18:00	Mo i Rana Havn, møtested Toraneskaia (ca. 20 min)	Bjørnulf Tverå, Havnesjef, Mo i Rana Havn KF
	18:20	Mo i Rana Godsterminal og Meyership AS (ca. 30 min)	Paul Agnar Røvik, regional terminalleder, Bane Nor Leif Sagen, daglig leder, Meyership AS
	Ca. 19:00	Tilbake til hotellet	
	20:00	<b>Middag</b>	
Fredag 1. oktober			
Sak	Tid	Tema	Ansvarlig
	09:00	Presentasjon av rapport Helgelandsspendelen	Kristian Hernæs, Rådgiver, Railsupport AS
	09:40	AceGreen 3 – Orientering om videreføring av prosjektet	Kurt Jessen Johansson, leder av styringsgruppe ACE Green Reidar Ryssdal, prosjektleder, Rana Utviklingsselskap
	10:25	<b>Pause</b>	
	10:40	Transportbehov og transportløsninger	Are Kjensli, adm.dir, NHO Logistikk og Transport
	11:15	<b>Pause</b>	
	11:30	Potensial for sjømattransporter mellom produsent og intermodale logistikknutepunkter	Hans Ivar Meyer, daglig leder, Rolax
	12:15	Fakta grunnlag - Nordlandsbanen og Ofotbanen	Bent-Joacim
	12:25	Drøfting av aktuelle temaer til Jernbaneforum sin nasjonale konferanse	Bent-Joacim
	12:40	Eventuelt	Bent-Joacim
		Tid, sted og temaer til neste møte i Jernbaneforum nord	Bent-Joacim
	13:00	<b>Lunsj</b>	

**Referat fra forrige møte**

- Ingen merknader

## Saker til eventuelt

- Ingen

### **Nova Sea sine transportbehov**

Bjørn Olvik orienterte om lakseslakteriet Nova Sea sine transportbehov i dag og i fremtiden. Selskapet har mål om å styrke merkevaren rundt sine produkter hvor kvalitet, fiskehelse og bærekraft vil stå sentralt. Med økt fokus på bærekraftig ressursbruk skal selskapet lede an i denne utviklingen og være blant landets mest klimavennlige oppdrettsselskap. Transportårene inn til Nordlandsbanen må styrkes og det må prioriteres særlig flaskehalsen på strekningen Gardemoen – Alnabru. Nova Sea arbeider for å få mer av sine laksetransporter på tog. Det forventes stor vekst i lakseproduksjon i årene som kommer og dermed betydelig økte transporter av ferdig varer ut av bedriften og en god del inntransporter av vareinnsats. Selskapet er i gang med planene om utbygging av nytt slakteri, og som vil stå klart om fire til fem år. Presentasjonen følger vedlagt.

### **Erfaringer med Næringsmiddeltoget**

Åsmund Oma Aanestad-Bakke orienterte om erfaringer med å få på plass tredje godstog på Nordlandsbanen. Gjennom et godt samarbeid og arbeidsmetodikk mellom næringslivet og logistikkaktører klarte man å få plass 1. april 2020 «næringsmiddeltoget» med full frekvens. Det er nå avklart å igangsette et fjerde godstog høsten 2021 og som gir full frekvens rundt mars/april 2022. Presentasjonen følger vedlagt.

Utvikling av jernbaneinfrastruktur for mer effektive og miljøvennlige godstransporter  
Eirik Fure orienterte om Bane Nor sitt arbeid med utvikling av jernbaneinfrastruktur for mer effektive og miljøvennlige godstransporter. Bane Nor tilrettelegger for bedre infrastruktur, utvikler nye produkter sammen med kundene og utvikler jernbanens fortrinn. Målet er å få mer gods på bane gjennom bærekraftige løsninger. Det igangsettes arbeid for å øke kapasitet på Narvikterminalen og Fauske terminal. Videre innføring av ERTMS på Nordlandsbanen, vedlikehold av skinnegang, sporforlengelse m.m. Presentasjonen følger vedlagt.

### **Presentasjon av rapport om Helgelandspendelen**

Kristian Hernæs og Øyvind Rørslett orienterte om muligheter for bedre togtilbud for pendling på Helgeland. Bakgrunnen for oppdraget er oppdatering av rapport fra 2016 «[Mulighetsstudie forbedret togtilbud for pendling på Helgeland](#)». Dagens tilbud har lav frekvens på både tog og buss, og noen svake relasjoner, f.eks. Sandnessjøen – Mo i Rana. Nyetableringer som ny Rana lufthavn, sykehusstruktur, battericellefabrikk m.m. gir større trafikkgrunnlag og behov for nye/bedre forbindelser (lokalt og regionalt). For å øke kollektivandel og bedre utnyttelse av transportkapasitet er det viktig å take tog (tverrgående) bussforbindelser, flere togavganger, unngå parallellkjøring med buss o.l. Stoppemønster for Helgelandspendelen må fokusere på nye holdeplasser som betjener boligområder og større målepunkter. Det påpekes at det skal settes inn nytt materiell på Nordlandsbanen i de nærmeste årene. Det foreslås et integrert kollektivsystem for Helgeland, hvor Helgelandspendelen vil være stammen i kollektivtilbudet. Hyppigere avganger tilpasset arbeidstider i både Mo og Mosjøen, koordinere ruter mellom tog og buss, taktsamarbeid med reise på samme billett vil være sentralt, sammen med innfartsparkering inkl. ladepunkt. Det ligger til rette for et pilotprosjekt for utvikling av bærekraftige transporter. Presentasjonen følger vedlagt.

### **ACE GREEN 3 – Orientering om videreføring av prosjektet**

Reidar Ryssdal og Kurt Jessen Johansson orienterte om prosjektet ACE GREEN. Formålet med prosjektet er å skape vekst for gods på bane og båt og øke andelen jernbanetransporter til og fra Nordland. Partnere i prosjektet var Mosjøen og Omegn Næringssselskap (MON), Rana Utvikling, Meyership, Bodø Havn, Mo i Rana Havn, Helgeland Havn og Klosser Innovasjon (Kongsvinger-regionen). Det har vært godt samspill med Bane Nor, politiske myndigheter, Cargo Net – og næringslivet. Prosjektet har utviklet et nettverk med myndigheter, næringsliv og terminaleiere i Norge og Sverige. Det foreligger en sluttrapport fra prosjektet (2020). ACE GREEN har fra 2017 bidratt til at mer enn 50 % vekst i tilbud og volum på Nordlandsbanen, flytte/sikret ca. 250 000 tonn gods/år til toget, tilsvarende nær 15 000 lange trailerturer, økt transporter fra sjømatnæringen og industri, økt aktivitet og regionale ringvirkninger på alle terminalene, kutt i CO<sub>2</sub>-utslipp med 15 tusen tonn, bidratt til samfunnsøkonomisk nytte på ca. 2,5 mrd. kr og gjenskapt tro på jernbanen som effektiv transportvei til markedene – grønn konkurransekraft.

Prosjektet planlegger å gå inn i en tredje fase – ACE Green III 2021-2024. Hovedmål er å styrke den grønne konkurransekraften til sjømatnæring, industri og øvrig næringsliv i nord, trygge og øke sysselsettingen i regionene langs jernbanen og redusere samfunnets kostnader inkludert kutt i utslipp av klimagasser med 15 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekv (gods overført fra bil til bane og båt). På sikt ytterligere reduksjon (bl.a. klimavennlig togdrift). Det vil også arbeides for mer effektiv korridor via Sverige til kontinentet. Presentasjonen følger vedlagt.

### **Transportbehov og transportløsninger**

Are Kjensli orienterte bl.a. om transportbransjen post-korona og konsekvenser av dette, bl.a. fremskyndet bruk av digitale verktøy. Netthandel og hjemlevering har økt kraftig i den senere tid. Det ble vist til at lønnsomheten hos godstogoperatørene er utfordrende, og det er viktig å opprettholde kompensasjons-/incentivordningene og samtidig ikke innføre ytterligere avgifter for godstogene. Det er viktig å investere i de riktige infrastrukturtiltakene, hvor flere og lengre kryssingsspor og mer effektive terminaler er aktuelle, samt null-/lavutslipp på Nordlandsbanen. Det grønne skifte og ladeinfrastruktur for tunge kjøretøy haster å utvikle i hele landet. Forventninger til ny regjering er bl.a. økt grønn satsing, sikre gods på bane, holde NTP-nivået, styrke FoU/innovasjon, styrke fylkesveger.

### **Potensial for sjømattransporter mellom produsent og intermodale logistikk-knutepunkter**

Hans Meyer orienterte om potensialet for etablering av sjøtransport fra lakselakterier til fastlandsterminaler for videre transporter med tog ut til markedene. Dette vil være et supplement for å dekke fremtidig transportbehov for havbruksnæringen. Konseptet går ut på å benytte et ro-ro-skip (trailer ferje) med batteri/hybrid fremdriftsanlegg. Fartøyet tenkes å være på over 80 m. langt med kapasitet på 16 traller inkl. 6 trekkvogner. Presentasjonen følger vedlagt.

### **Faktagrunnlag – Nordlandsbanen og Ofotbanen**

Bent-Joacim Bentzen orienterte om utkast til projektskisse til «faktagrunnlag for Nordlandsbanen og Ofotbanen». Presentasjonen følger vedlagt.

Jernbaneforumet spilte inn nye forslag til deltemaer til projektskisse. Det er behov for en beskrivelse av EUs planer for jernbane/tog som vil berøre Nordland. Videre er det ønskelig å belyse muligheter for nærskipfart, noe som betyr korte sjøtransporter mellom produksjonsbedrifter (eks.

lakselakteri) og intermodale logistikknutepunkter (eks. jernbaneterminal), heriblant Ro-Ro-kaier. Beskrivelse av muligheter for jernbanetransporter vest-øst, og det ble spesielt vist til arbeidet med utvikling godskorridor på jernbane mellom Narvik-Kina.

Fremstillingen av rapporten må være i en slik form at det er lett å oppdatere deler av rapporten fortløpende, og i takt med viktige endringer i samfunnet og transport.

### **Vedtak:**

Det utarbeides konkurransegrunnlag for utlysning av arbeidet med utforming av faktagrunnlag om Nordlandsbanen og Ofotbanen, med tilleggsforslag fra møte i jernbaneforum.

### **Neste møte i Jernbaneforum Nord**

Sted: Salten, ikke bestemt eksakt møtested

Dato: 13. og 14. januar 2022, lunsj til lunsj

### Innspill til temaer:

Det bes om innspill til temaer innen 22. oktober (3 uker) til forumets sekretariat.

### Følgende inviteres til møte:

- Jernbaneforum Midt-Norge
- Arktisk jernbaneforum
- Nasjonalt jernbaneforum
- KVVU for transportløsninger i Nord-Norge
- Norges Lastebileier forbund NLF Nordland
- Kysthavnalliansen
- Stortingets Nordlandsbenk
- Reiselivsnæringen