

## indre helgeland regionråd



Nesna Rana Hemnes Lurøy Hattfjelldal



**Til Nordland Fylkeskommune  
Samferdselsavd.  
Att.: Stian Jensen**

Mo i Rana 19. april 2023

«Innspill til NTP 2025-2036»

### Innspill fra Indre Helgeland Regionråd til høring NTP 2025 - 2036

Vedtatt i regionrådet 12. april-23.

#### En nasjonalt viktig eksportregion

Helgeland har den største klyngen av eksportbedrifter i nord, spesifikt innenfor sjømat og industri og med store uforløste potensialer innenfor reiseliv.

I oppdraget til Nasjonal transportplan ble transportetatene bedt om å både beskrive eksportnæringenes utfordringer og prioritere deres behov, slik det understrekes i oppdragsbrevet: «*Regjeringens satsing på eksport og industri vil være et viktig hensyn i arbeidet med NTP.*»

Besvarelsene fra etatene om eksportnæringenes transportbehov er mangelfulle generelt og misvisende og nesten fraværende for Helgeland (korridor 7, Trondheim – Bodø). Der berøres ikke planer i vår region om flere titalls milliarder i ny grønn industri og lakseslakterier med store transportbehov eller at Norges første giga batterifabrikker er under bygging. Derfor adresseres heller ikke behovene for tiltak på statlig eller fylkeskommunalt transportnett for å tilrettelegge for veksten i industri og sjømat. Disse betydelige svakhetene bør rettes opp i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan.

#### 1. Kraftig satsing på fylkesveier som er særlig viktige for næringslivet («kyst til marked»).

- Innføre en statlig ordning med spleiselag mellom stat og fylkeskommuner om prioriterte prosjekter, øremerkede midler settes av til næringsviktige fylkesveier i NTP.

I vår region kan en slik satsing på næringsviktige fylkesveier bli spesielt viktig for Fv 810 Bustneslia, den store flaskehalsen som må løses opp av hensyn til lakseeksport som står foran stor volumvekst og for å binde næringstunge kystkommuner bedre til statlig transportnett (riksveier, jernbane og ny flyplass).

### **Begrunnelse:**

I utredningsoppdraget til neste NTP ba regjeringen transportetatene om følgende:  
*«De særskilte utfordringene ved transport fra kyst til marked skal beskrives. Økning i eksport av sjømat er viktig for å nå eksportmålet. Mye av sjømateksporten går først på fylkesvei, og fortsetter på riksvei, europavei eller jernbane. Dette krever en helhetlig tilnærming til infrastrukturbehov for effektive logistikk løsninger, samt en vurdering av kostnader opp mot mulig nytte for samfunnet.»*

Regionrådet ser ikke at transportetatene på en god måte har beskrevet utfordringer og løsninger for frakt av sjømat fra kyst til marked generelt, og spesielt ikke for vår region. Dermed foreslås det heller ikke tiltak som ivaretar den helhetlige tilnærmingen til eksportnæringenes transportbehov på tvers av eierne av infrastruktur.

Vi anbefaler derfor at Fylkestinget prioriterer en kraftig styrking av statlige tilskudd til næringsviktige fylkesveier. Dette bør skje gjennom en ordning med spleiselag mellom stat og fylkeskommuner om prioriterte prosjekt på fylkesveier, for eks. etter modell av ordningen for skredsikring av fylkesveier.

### **2. Prioritering av transporttiltak for Freyr Battery og Mo Industripark**

- Oppdrag om en overordnet transportutredning, primært KVU for E6 og transportsystemet i Mo i Rana, som anbefalt av Statens vegvesen i 2018 og støttet av Fylkestinget i Nordland i 2022.
- Iverksette et samarbeid umiddelbart om å etablere gode adkomster mellom E6 og Freys to gigafabrikker i Mo Industripark.
- Følge opp det statlige farledstiltaket fra gjeldende NTP slik at Mo i rana havn KF og Mo Industripark AS kan starte bygging av ny dypvannskai.
- Legge til rette for etableringen av sidespor fra Nordlandsbanen til Mo Industripark/ Freyr.

### **Begrunnelse**

I utredningsoppdraget til NTP ble transportetatene bedt om å utrede følgende:  
*«Vurdere industristedenes behov for tilkobling til transportinfrastruktur og hvordan overgangene mellom eksempelvis jernbane, vei og havn kan forbedres og virke mer effektivt sammen.»*

Transportetatene svarte ut følgende i svaret på utredningsoppdraget:

*«... det vises at tilgjengeligheten til sentrale godshavner (de tidligere stamnetthavnene), riksveier og jernbaneterminaler er vesentlig dårligere i viktige industrikommuner enn i høyt befolkede kommuner.»*

Konklusjonene fra utredningsoppdraget følges i begrenset grad opp av etatene i prioriteringsoppdraget.

Det er positivt at Kystverket har prioritert farledsutbedring i Mo i Rana havn i første del av planperioden. Industrien og Rana kommune vil selv ta betydelig ansvar for de store investeringene i dypvannskai og terminal, slik vår region er vant til, med store lokale bidrag både til riksveier, flyplass og havn. Farledsutbedringen er avgjørende viktig for å betjene

økte varevolum fra ny, grønn industri som allerede er under bygging. Regionrådet vil derfor understreke betydningen av oppstart så snart planene er klare.

Statens vegvesen følger i prioriteringsoppdraget ikke opp analysene fra utredningsoppdraget om industristedenes dårlige tilknytninger til statlig transportnett. I beskrivelse, analyse og strategi for vår region, som inngår i korridor 7 (Trondheim – Bodø), er Helgelands nasjonalt viktige næringsliv forsvunnet. Ingen grønn industri, mineraler eller sjømat med behov for gode transportveier til markedet. Dermed prioriterer heller ikke Statens vegvesen noen nye tiltak til vår region.

Spesifikt vil mangel på tiltak på overordnet veinett i Mo i Rana (E6 og E12) kunne ramme den største industriutbyggingen i Norge på flere generasjoner. Freyr Battery. Den første av to gigafabrikker som allerede er under bygging i Mo Industripark. Bedre adkomster fra E6 til fabrikkene og nye løsninger for grønn mobilitet er nødvendig for å sikre internasjonale etableringer og fremme vekst i sysselsetting, folketall og trafikk på 20 – 30 prosent de neste årene.

Regionrådet forventer derfor tiltak som følger oppdraget fra regjeringen til NTP om å prioritere grønn industri og regjeringens «veikart for Grønt industriløft» og «Norges batteristrategi», der Rana er valgt ut som en pilotkommune pga. den internasjonale etableringen Freyr Battery.

### **3. KVVU for gjenværende del av E6 Helgeland: Reinforshei – Mo i Rana – Finneidfjord.** -Inkludere G/S veg Bjerka-Finneidfjord

#### **Begrunnelse**

Når E6 Helgeland er fullført gjenstår det en lang strekning, den med høyest trafikk, med 60-sone på lengre strekninger og flere trafikkfarlige punkter. Det er viktig å se videre planlegging av E6 i sammenheng med en transportutredning (KVVU) for E6/Mo i Rana.

E6 er en nasjonal korridor, men denne delen av E6 er også viktig for regional utvikling. Rana – Hemnes utgjør det nest største felles arbeidsmarkedet i Nord – Norge (relasjonen har ca. 700 pendlere og er voksende). Dette er ikke nevnt i den mangelfulle korridorbeskrivelsen der f. eks Bodø – Fauske og Verdal – Steinkjer trekkes fram som viktige bo – og arbeidsregioner.

Da Rana kommune garanterte for låneopptak til E6 Helgeland var det en felles forståelse med statlige myndigheter om å sette i gang planlegging også av gjenværende strekninger på E6 med utbedringsbehov.

#### **4. Jernbane:**

##### **A. Nordlandsbanen – kapasitetsøkende tiltak i første planperiode**

- Iverksette effektpakke på 938 millioner 2023 kroner (nye kryssingsspor etc.) for Nordlandsbanen i første del av planperioden, ikke etter 2031 som foreslått av Jernbanedirektoratet.
- Storsatsing på gods på bane og utvikling av grønne korridorer (bane - sjø) mellom nord, sør og EU.
- Gods på bane må prioriteres høyere og spesielt for tog med tidskritisk gods. Kjøretid for raskeste tog mellom Bodø og Oslo må ned til 2013-nivå (18,5 timer)
- Miljøstøtteordningen for gods på bane må videreføres og på nivå med våre naboland.

##### **Begrunnelse**

Jernbanedirektoratet argumenter for å satse på Nordlandsbanen som godsbane, men har av hensyn til rammen ikke prioritere noen satsing før i andre del av perioden (fra 2031). Første del av perioden skal gå til planlegging av en tiltaksportefølje på nær en milliard kroner til kryssingsspor etc. Det er uakseptabelt og vil ramme våre eksportnæringer spesielt og næringsliv og miljø generelt.

Nordlandsbanen er strekningen i Norge med størst vekst. Tilbudet er doblet fra 2 til 4 daglige godstog hver vei. Næringslivet forventer bedre togtilbud i årene som kommer, men veksten vil i løpet av kort tid stange i kapasitetsutfordringer. For sjømatnæring

##### **B. Persontrafikk – offentlige kjøp. Togpendel på Helgeland og moderne materiell**

- Styrke Persontogtilbudet med en egen Helgelandspendel Trofors-Mo i Rana (- Skonseng) som en del av styrkingen av persontogtilbudet på Nordlandsbanen.
- Det må snarest på plass nytt og moderne materiell på Nordlandsbanen.

##### **Begrunnelse**

Nordland fylkeskommune har fått utredet en togpendel på Helgeland som viser store muligheter ved å doble tilbudet fra 5 til 10 daglige tog hver vei. Investeringene kan bidra vesentlig til å binde sammen større arbeidsmarkeder på Helgeland, å tilrettelegge for de store industrietableringene.

Agenda- settene må erstattes med moderne materiell ved første og beste anledning.

##### **C. Fossil diesel må fases ut, KVV Green må følges opp**

- Erstatte dagens dieseldrift på Nordlandsbanen med en miljøvennlig driftsform.

##### **Begrunnelse**

Konseptvalgutredning for grønn drift på dieselstrekningene blir lagt fram først til høsten. Selv om gods på dieselstrekningene vil være mye mer miljøvennlig enn lastebiler i mange år framover, vil de store bedriftene stille krav om grønn drift. For persontrafikk innebærer dieseldrift at toget slipper ut mer CO2 enn personbilene framover. Derfor er det utenkelig å kjøre inn i framtiden med fossil diesel som drivstoff på jernbanen.

#### **D. Andre tiltak jernbane**

- Tunnel mellom Bjerka og Elsfjord vil både bidra til å rassikre Nordlandsbanen og korte ned kjøretid for gods- og persontog.
- Ved eventuell bygging av Nord-Norge banen må denne bygges fra Fauske, og Nordlandsbanen må rustes opp for å kunne betjene økt togtrafikk til og fra NN-banen.

#### **5. Satsing på reiselivet, flyplass og turistveier**

- Ny flyplass i Mo i Rana må bygges ut med 2400 meter rullebane bl.a. for å betjene reiselivsmarkedet.
- Villmarksveien løftes fram som ny, nasjonal Turistvei (Grane-Hattfjelldal-Hemnes)
- Tilrettelegge veinettet, båtsamband og togtilbud i regionen for vekst i reiselivsnæringen.
- Flere avganger på FOT-rutene, inkludert fra ny flyplass i Mo i Rana

#### **Begrunnelse**

Menon har i en analyse beregnet et potensial for å tredoble verdiskaping og sysselsetting i turisme og reiseliv på Helgeland innen 2035.

Stor flyplass er avgjørende for å utløse potentialet. Da er 2400 meter rullebane et nødvendig tiltak for å sikre god tilgjengelighet til resten av Norge og hele Europa/ verden, slik også flyfaglige utredninger og Avinor konkluderer med.

Samtidig er det viktig å løfte fram andre NTP-relaterte tiltak for å utvikle Helgeland som destinasjon. Nasjonale turistveier er en suksess som setter Norge på kartet, men få innlandstrekninger har fått slik status. Villmarksveien bør være neste kandidat fra Nordland. Strekningen fra E6 i Grane via Hattfjelldal og til Hemnes bør innfri alle kriterier mht. spektakulær natur og potensial for opplevelser.

#### **6. De øst-vestlige transportveiene i Norden**

- Opprusting av E12 og RV73 Kruttfjell

#### **Begrunnelse**

Både næringsutvikling og NATO-utvidelse tilsier økte investeringer i europaveier og mellomriksveier på tvers i Norden.

Det utvikles nå et nordisk batteribelte som strekker seg fra Nordland, Västerbotten og Østerbotten.

Det er allerede transport av betydelige volum battericelleprodukter mellom Vasa og Mo i Rana. Det er behov for å planlegge utbedring av flere dårlige parseller på E12 for å ivareta den økende industrielle betydningen og veksten i trafikk. Det henvises til de tre regioners felles strategi for E12- regionen (Nordland – Västerbotten – Østerbotten) fra 2018, Trafikverkets konseptvalgutredning (ÅVS) for E12 og prosjektet NOBEL – Nordic Battery Belt Logistics (2021)

RV73, E6 – Hattfjelldal - Sverige, har store utbedringsbehov. Bedre veistandard er viktig for regional utvikling og vil samtidig styrke næringsutviklingen på tvers av grensene.

Med vennlig hilsen



**Indre Helgeland  
Regionråd**

[www.ihr.no](http://www.ihr.no) Orgnr: 988 348 546

**Kjell-Idar Juvik**

**Sekretariatsleder**

Epost: [juvik@ihr.no](mailto:juvik@ihr.no)

Torggata 1B, [Mo i rana](#) | [Vis på kart](#)

Boks 564, 8601 [Mo i Rana](#)

Tlf: 99 27 51 71