



POLARSIRKEL
RÅDET



Polarsirkelrådet - Indre Helgeland Interkommunalt Politisk Råd

Høring KVV Nord-Norge, sak 20/106842

Høringssvar fra Polarsirkelrådet til KVV Nord-Norge.

Polarsirkelrådet er et interkommunalt Politisk Råd på Helgeland for kommunene Hemnes, Hattfjell, Rana, Nesna, Lurøy og Træna kommune. Våre kommuner har ca. 36 000 innbyggere (15 % av Nordland) og den største eksportklyngen i Nord-Norge, med ca. 15 mrd. kr i eksport i 2022 fra store bedrifter innenfor industri og sjømat.

Høringssvaret er delt i tre. Først oppsummeres seks punkter med forslag til forbedringer av KVV Nord-Norge. Deretter følger en kort kommentar til utredningen og til sist utdypes de seks punktene.

Polarsirkelrådets seks punkter:

1. Også Helgeland må ha et veg- og banekonsept, slik som bl.a. Salten og Ofoten. E6 har fortsatt strekninger med lav sikkerhet og fartsgrense, spesielt parseller med mye trafikk i Rana og Hemnes. E6 Helgeland må derfor fullføres
2. Polarsirkelrådet støtter anbefalt satsing på Nordlandsbanen til 13. mrd. kroner. Vi forventer at endelig KVV får fram tydeligere at en stor del av satsingen må gjennomføres i neste NTP-periode.
3. Stor lufthavn på Helgeland som åpnes våren 2027, vil skape helt nye muligheter for å fly inn turister fra resten av Norge og verden. Vår region mangler imidlertid gode tilbud for å transportere turister uten bil til destinasjonene. Vi foreslår derfor et nytt tiltak, et forpliktende samarbeid på tvers av tog (inkludert ny togpendel på Helgeland), buss- og båtruter, flytilbud og ulike private tilbud for å ivareta reiselivsnæringenes behov bedre. Det vil også komme lokalbefolkningen til gode.
4. Polarsirkelrådet støtter stor satsing på næringsviktige fylkesveier. Vi mener det er nødvendig å sette av øremerkede statlige midler i spleiselag med staten, for. Eks. etter modell av ordningen med skredsikring av fylkesveier.
5. Polarsirkelrådet er glad for at E12 er omtalt som en av tre grensekryssende riksveier med utbedringsbehov og viktig næringsfunksjon. Vi ber om at en betydelig tall-feil rettes opp. Investeringskostnad for oppgitt tiltak på E12 er ikke 70 mill. kr som oppgitt flere steder i notat om tiltakspakken, men minst 270 mill. kr som oppgitt i notatet om transportanalyse og samfunnsøkonomi.
6. Polarsirkelrådet ber på ny om en statlig KVV for E6 og mobilitet i Mo i Rana som grunnlag for en tilpasset bypakke, slik Statens vegvesen har gått inn for helt fra 2015. Behovene knyttet til vekst i grønn industri og økende trafikale utfordringer på E6/E12/ Fv 810 og lokalt vegnett gjør dette helt påkrevende.

Konseptvalgutredningen for transportløsninger i Nord-Norge (KVV Nord-Norge) får fram viktig kunnskap, spesielt om landsdelens økte strategiske betydning for den grønne omstillingen i Norge og sikkerhet og beredskap i NATO. I tillegg anbefaler

Transportetatene og Avinor i hovedrapporten flere samferdselstiltak som kan bidra til å realisere vekstmuligheter og en mer positiv befolkningsutvikling i nord.

I Konseptvalgutredningen for transportløsninger i Nord-Norge (KVU Nord-Norge) vises det til at det er lange avstander i Nord-Norge. Det betyr lange reisetider på land og sjø for person- og næringstransporten. Spredt bosetting gir i store deler av landsdelen lavt markedsgrunnlag og det er utfordrende å utvikle effektive bo- og arbeidsregioner. Videre påpekes det at Transportsystemet i landsdelen er sårbart og det preges av manglende redundans, til dels lav standard og flaskehals. Mange transportetapper har utfordringer med rasfare, flom og krevende navigasjons- og værforhold. Disse utfordringene kan øke i takt med endringer i klimaet.

Manglende redundans kan ha konsekvenser for samfunnssikkerhet og beredskap og svekke forsvarsevnen. For flere hovedstrekninger i Nord-Norge er det få eller ingen omkjøringsmuligheter, og mange omkjøringsalternativer oppfyller ikke dagens krav til standard. Dette skaper uforutsigbare transporttider og økte transportkostnader. Det gir også et mindre forutsigbart og trygt transportsystem for innbyggerne. Ved å utvikle transportsystemet i Nord-Norge kan det gis vesentlige bidrag til å utnytte ressursgrunnlaget, gi økt samfunnssikkerhet og beredskap og gi flere lyst til å bo og bli i landsdelen. Utvikling av transportsystemet omfatter både rutetilbud, billettpriser og infrastruktur.

Polarsirkelrådet ber om at disse momentene vektlegges høyere når det skal prioriteres midler i kommende NTP.

Polarsirkelrådet har seks punkter som først og fremst kommenterer beskrivelser og anbefalinger som angår Helgeland og Polarsirkelrådets kommuner. Det som vektlegges er svakheter som bør rettes opp og løsninger som bør forbedres i endelig dokument og videre oppfølging i Nasjonal transportplan.

1. Satsing både på Nordlandsbanen og gjenværende E6 Helgeland

KVU Nord-Norge anbefaler et konsept for utvikling av transportsystemet som er kalt «forbedring av veg og jernbane». For Helgeland anbefales kun et «jernbanekonsept» med tiltak på Nordlandsbanen og tilsynelatende ingen utbedring av gjenværende strekninger av E6 de neste tiårene. Konseptet for Helgeland står i kontrast til Salten der både Nordlandsbanen, Rv80 og E6 skal moderniseres, og Ofoten der det både skal satses på Ofotbanen, terminal og miljøtunnel i Narvik og E10 til Sverige.

Polarsirkelrådet vil spesielt trekke fram at E6 gjennom Rana og Hemnes har lange strekninger med utbedringsbehov, inkludert mye 60-sone, svak trafiksikkerhet og mangel på gang og sykkelvei. En viktig opplysning som ikke er tatt med i rapporten, er at Rana og Hemnes har de nest største pendlerstrømmene mellom to kommuner i Nord-Norge etter Bodø og Fauske, med nær 700, der nesten alle har E6 som arbeidsvei

Polarsirkelrådet forventer derfor at KVU Nord-Norge forbedres med et mål om at E6 Helgeland fullføres, noe som også var en forutsetning da kommunene stilte store økonomiske garantier for utbyggingene av E6 gjennom Helgeland. Det må gjennomføres en KVU for gjenværende del av E6 Helgeland: Reinforshoi – Mo i Rana – Finneidfjord.-Inkludere G/S veg Bjerka-Finneidfjord

I notatet om tiltakspakken er det ikke satt av noen midler til dette, det må legges inn midler til en KVU og til utbedringer.

2. Anbefalt satsing på Nordlandsbanen må følges opp i NTP

Polarsirkelrådet støtter anbefalingene om større investeringer i Nordlandsbanen fordelt med 6,5 mrd. kroner til investeringer som øker kapasiteten for flere tog og 6,4 mrd. kroner til å skifte ut fossil diesel med nullutslipps drift (elektrifisering inkludert delvis batteridrift).

Den største suksessen for gods på bane i Norge i senere tid er skapt på Nordlandsbanen. Tilbudet er doblet fra to til fire daglige godstog hver vei. Både sjømat og industriprodukter er flyttet fra vei til bane. Slik bidrar jernbanen allerede til å styrke eksportnæringenes grønne konkurransekraft. Nå har suksessen ført til overbelastning: Det er ikke plass til flere tog.

Polarsirkelrådet er opptatt av at KVVU Nord-Norges anbefalinger om satsing på Nordlandsbanen må legges til grunn for Nasjonal transportplan til våren og da som større investeringer i nær og ikke fjern framtid. Slik at våre eksport- og importbedrifter får det transporttilbudet de fortjener og til beste for klima, miljø, trafikksikkerhet og regional utvikling.

Der er det også viktig å rette opp sjøtransporten og havnenes manglende betydning i KVVU-Norge generelt og spesielt ASKO satsing på Nord-Norge-linjen Bodø – Tromsø, som også vil styrke Nordlandsbanens rolle i en grønn godskorridor mellom nord og sør.

3. Samhandling om regionalt tog- og kollektivtilbud

KVVU Nord-Norge anbefaler satsing på en togpendel Trofors- Mosjøen – Mo i Rana, ett av de synlige tiltakene i tiltakspakken under programområde «bolyst – bli lyst). Polarsirkelrådet støtter en slik satsing både for å binde arbeidsmarked og region bedre sammen og for styrking av reiselivet med forventing om prioritet i oppfølgingen.

Stor flyplass på Helgeland, finansiert av kommune, næringsliv og stat, gir grunnlag for kraftig vekst for reiseliv og turisme i hele regionen. I dag mangler imidlertid et godt og mest mulig sømløst kollektivtilbud slik at turistene kommer seg rundt i regionen.

Det bør fremmes et samarbeid mellom statlige transportetater, fylkeskommuner, kommuner og reiselivsbedriftene om bedre regionale kollektivløsninger. En slik samhandling bør skrives inn som et tiltak i oppfølgingen av KVVU-Norge.

4. Næringsviktige fylkesveier må prioriteres

Polarsirkelrådet støtter KVVU Nord-Norges vektlegging av fylkesveienes betydning og de store utbedringsbehov på fylkesvegnettet i nord. Samtidig er det viktig å se fylkeskommunal samferdsel som del av et større regionalt transportsystem og som del av korridorer til markedene.

I vår region er det spesielt viktig at særlig viktige næringsveier blir prioritert. Da i særdeleshet Fv 810 Bustneslia som er eneste forbindelse mellom kyst og innland i vår region, som trafikkeres av mer enn 2000 biler i døgnet. Og er en av de viktigste fylkesveiene i nord for laksefrakt. Nova Sea bygger nå et nytt lakseslakteri til 2 mrd. kroner som vil mer enn doble produksjon og frakt med blant annet elektrisk drevne laksetrailere på Fv 17 og Fv 810 til Nordlandsbanen. Utbedringen av Bustneslia vil også bidra til å gjøre denne strekningen mere robust som omkjøringsvei via Kystriksveien når E6 over Saltfjellet er stengt.

Polarsirkelrådet antar at KVU Nord-Norge har tenkt utbedring av næringsviktige fylkesveier som del av tiltakspakkens programområde «Rikdom fra havet og andre næringer» (65 mrd. kroner).

Rana kommune forventer at Fv 810 og andre fylkesveier som er viktig for eksportrettet næringsliv, blir prioritert i oppfølgingen av KVU Nord-Norge, og da helst øremerket i spleiselag mellom stat og fylkeskommune etter modell av ordningen for skredsikring av fylkesveier.

Polarsirkelrådet foreslår derfor at det settes av øremerkede midler i NTP som medfinansiering til en kraftig satsing på fylkesveier som er viktig for næringslivet, her har Polarsirkelrådet konkret pekt på Bustneslia som et slikt prosjekt.

5. E12/ Rv73 og øvrige Ten-T- veier på tvers i Norden kan bli livsviktige

Det er strategisk riktig at KVU Nord-Norge løfter fram E12 er i KVU Nord-Norge som en av tre grensekryssende europaveier med viktig næringsfunksjon og oppgraderingsbehov (s 112). Vi vil gjøre oppmerksom på at oppgitt investeringskostnad på 70 mill. kr i notatet om Tiltakspakken (s 20 og s 36) åpenbart er feil og må rettes opp i endelig KVU. I et annet notat, om Transportanalyse og samfunnsøkonomi (s 35) framgår det at **beløpet er 270 mill. kroner**, og konkretisert til oppgradering av den svingete strekningen mellom Utsikten og Rauvatnet. Vi er enig i en slik prioritering, men vil også påpeke at TEN-T- forbindelsen har flere utbedringsbehov. Dette inkluderer sidearmen Rv73 som i realitet inngår i E12-korridoren Mo i Rana – Umeå – Vasa – Helsingfors.

KVU Nord- Norge har delvis fanget inn den nye sikkerhetssituasjonen. Der et samlet Norden i NATO vil kreve bedre vei- og jernbaneforbindelser i nord mot Sverige og Finland og bedre omkjøringsmuligheter for gods, militært materiell og personell. (s 59).

Polarsirkelrådet vil peke på at mellom de to NATO-havnene i Trondheim og Narvik er det 90 mil med E6 inkludert ferje over Tysfjorden. Midt mellom de to NATO-havnene starter E12 som korteste vei fra isfri atlantehavshavn til de største byene nord i Sverige. Fra Umeå fortsetter E12 med ferje over Bottenviken til Vasa og videre til Helsingfors, den eneste båt/veiforbindelsen fra Sverige til Finland mellom Stockholm og Haparanda.

Den nye finske regjeringen har i sin regjeringsplattform prioritert utredning av fast forbindelse over Kvarken som et strategisk prosjekt, aktualisert av nye trusler fra øst og et samlet Norden i NATO. Kvarken er den grunne terskelen i Bottenviken mellom de store byregioner, Vasa på finsk og Umeå på svensk side. En bru/ fast forbindelse over Kvarken vil gjøre E12 til suverent raskeste vei fra norske atlantehavshavner via Umeå og Kvarken og til det sentrale Finland.

Polarsirkelrådet og kommunene på norsk side har lenge samarbeidet tett med svenske og finske naboer, blant annet med en felles transportstrategi for E12-regionen. Det er felles enighet på tvers av tre land at E12-korridoren vil få en økende betydning både for det nordiske grønne industribeltet (Helgeland, Västerbotten, Österbotten) og for beredskap og sikkerhet i Norden. Det er også felles enighet om behovet for jernbane mellom Nordlandsbanen og Storuman på svensk side der to jernbaner møtes, Innlandsbanen/ Tverrbanen til Umeå og to europaveier møtes, E12 og E45.

I Hattfjelldal ligger Nord-Norges største trebearbeidende industri som bruker skog som fornybar ressurs i hele regionen. I lys av det grønne skiftet vil det derfor være viktig at rv73 blir oppgradert for at det skal bli optimal ressursutnyttelse. I tillegg vil rv73 i beredskapssammenheng være en viktig del av veinettet i grenseregion. Rv73 er også en sidearm til E12 og skaper viktig redundans i det grensekryssende vegnettet

6. For få tiltak for industriklynger som Rana

Rana er den tredje største kommunen i Nord-Norge med 26 000 innbyggere, med Mo i Rana er som senter både for kommunen og en større region med 35 000 innbyggere, den største eksportklyngen av sjømat- og industribedrifter i nord. Mo i Rana er også regionalt knutepunkt med havn, flyplass, jernbane og to europaveier som møtes (E6 nord – sør og E12 – mot øst til Sverige og Finland).

Rana er vertskap til Mo Industripark, en av de største industriklyngene i landet med ca. 110 selskaper og 2500 ansatte. Det gjør at Rana også er en viktig eksportkommune i nord med store prosessbedrifter som Celsa, Elkem, Ferrolobe og Rana Gruber og den største verkstedindustrien i landsdelen. Kommunen sin visjon «Norges grønne industrihovedstad – fremtiden er fornybar» spiller godt på lag med Mo Industripark sin visjon som er å være «Grønn Industripark i verdensklasse».

God transportinfrastruktur er generelt en av nøklene til å trekke store grønne etableringer og videreutvikle industriklyngene i nord og nasjonalt. Dette er så viktig i Rana at kommunen og regionalt næringsliv bidrar med milliardbeløp til ny stor flyplass, som Avinor nå bygger, og ny dypvannskai for den grønne industrien og regionen, og i et godt samarbeid med Kystverket som finansierer farledsutbedringen.

Statlige tiltak for å løse industriklyngenes transportbehov mangler i stor grad i KVV Nord-Norge selv om transportetatene har en god beskrivelse av den grønne industriens store og viktige transportbehov.

Statens vegvesen anbefalte en KVV allerede i 2018. Det er allerede trengsel på flere veistrekninger. Uten nye løsninger og god tilrettelegging for grønn mobilitet vil den grønne industriveksten i Mo i Rana føre til store bilkøer og miljøproblemer, både for lokaltrafikk og gjennomfartstrafikk på E6 og E12.

Polarsirkelrådet har etterlyst en Statlig konseptvalgutredning eller transportutredning for E6 og Mo i Rana for å gi grunnlag for tiltak på statlig, fylkeskommunal og kommunal infrastruktur.

Bedre tilkoblinger mellom industrien og statlig transportinfrastruktur.

Mo i Rana 19.01.2024



Kjell-Idar Juvik
Sekretariatsleder