

GODSSTRØMSANALYSE NORD-HELGELAND 2020

RAPPORT UTARBEIDET AV:
TRANSPORTUTVIKLING AS
P.O.Box 26,N-8501 NARVIK

E-MAIL: POST@TRANSPORTUTVIKLING.NO
WEBSITE: WWW.TRANSPORTUTVIKLING.NO



OPPDRAGSGIVER:	Rana Utvikling v/Adm.dir. Ole Kolstad
RAPPORT TITTEL:	Godsstrømsanalyse Nord-Helgeland
PROSJEKTNUMMER	20014
OPPDRAGSPERIODE	August 2020-januar 2021
TILGJENGELIGHET:	For Oppdragsgiver
ANDRE DOKUMENTER:	
ORGANISERING:	Utført av Transportutvikling AS. Prosjektleder har vært daglig leder Stig Nerdal. Han har rapportert til adm.dir. Ole Kolstad i Rana Utvikling.
UTARBEIDET AV:	Stig Nerdal
GJENNOMGÅTT AV:	Oddvar Rundereim og Lene Alteren
GODKJENT AV:	Stig Nerdal
KORT SAMMENDRAG PÅ NORSK	<p>På Nord-Helgeland er det lokalisert bedrifter som eksporterer for over 11 milliarder, - til alle verdensregioner. 11 milliarder tilsvarer mer enn 1/3 av Nordlands fastlandseksport i 2019.</p> <p>Disse bedriftene er regionale hjørnesteinsbedrifter og viktige for landet som helhet.</p> <p>Både sjømatnæringen og industrien møter hindringer i transportnett. Mellom øyene/kysten og innlandet ligger flaskehals for videre næringsutvikling i form bl.a. fergeforbindelser og Fv810/Bustneslia.</p> <p>Disse må utbedres/sikres for å gi tilfredsstillende forutsigbarhet og kapasitet i en av landsdelens viktigste kyst til marked korridorer.</p>

Narvik den 15. januar 2021

Transportutvikling AS

Stig Nerdal
Prosjektleder

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	HOVEDMOMENTER.....	6
1.1	INTRODUKSJON	6
1.2	UTVIKLINGSTREKK OG GODSDRIVERE.....	6
1.3	DE MEST BRUKTE TRANSPORTÅRENE	8
1.4	FLASKEHALSER OG FORBEDRINGSPUNKTER	10
2	MANDAT, PROSJEKTMÅL OG METODE.....	12
3	HOVEDTREKK VED TRANSPORTINFRASTRUKTUREN I REGIONEN	13
3.1	VEIFORBINDELSER GENERELT	13
3.2	MODULVOGNTOG	14
3.3	GRENSEPASSERINGER MOT SVERIGE (E12)	14
3.4	TRAFIKK MELLOM MO I RANA OG KYSTEN (FV810)	17
3.5	FERGESAMBAND I REGIONEN.....	19
3.6	FERGESAMBANDET STOKKVÅGEN-ONØY-SLENESET-LOVUND	20
3.6.1	<i>Generelt.....</i>	20
3.7	FYLKESKOMMUNALE FØRINGER	22
3.7.1	<i>Nova Sea.....</i>	23
3.7.2	<i>Sambandets kapasitetsbehov og vekst</i>	23
3.8	JERNBANE	26
3.9	HAVNER OG KAIANLEGG	27
3.9.1	<i>Generelt.....</i>	27
3.9.2	<i>Statlige fiskerihavner.....</i>	30
3.10	SKIPSTRAFIKK OG NÆRINGSTRANSPORT PÅ SJØ.....	30
3.11	FLY	33
3.12	KNUTEPUNKT/TERMINALER I REGIONEN OG UTENFOR REGIONEN	34
3.12.1	<i>Hub-funksjon Mo i Rana</i>	35
4	UTVALGTE NÆRINGER	37
4.1	INDUSTRI	37
4.1.1	<i>Innledning.....</i>	37
4.1.2	<i>Sentrale aktører.....</i>	37
4.1.3	<i>Transportmiddelfordeling.....</i>	38
4.1.4	<i>Utviklingstrekk.....</i>	39
4.2	SJØMATNÆRINGEN	40
4.2.1	<i>Innledning.....</i>	40
4.2.2	<i>Sentrale aktører.....</i>	41
4.2.3	<i>Transportmiddelfordeling.....</i>	42
4.2.4	<i>Lokale utviklingstrekk.....</i>	42
4.3	ANDRE NÆRINGER	43
4.3.1	<i>Mineralnæring.....</i>	43
4.3.2	<i>Landbruk og skogbruk</i>	43
4.3.3	<i>Dagligvarer.....</i>	45
4.3.4	<i>Avfallstransporter.....</i>	45
5	FREMTIDIG UTVIKLING INNEN SJØMAT OG INDUSTRI.....	47
5.1	VEKST I SJØMATNÆRINGEN	47
5.1.1	<i>Kort om fangst.....</i>	47
5.1.2	<i>Havbruksproduksjonen i Nord-Norge.....</i>	48
5.1.3	<i>Havbruksproduksjonen i regionen.....</i>	51
5.1.4	<i>Framskrivning av havbruksproduksjonen i regionen</i>	52
5.2	VEKST I INDUSTRIEN	54
5.2.1	<i>Generelt om industriproduksjonen i regionen.....</i>	54
5.2.2	<i>Framskrivning av industriproduksjonen i regionen</i>	54

6	FLASKEHALSER OG FORBEDRINGSMULIGHETER	57
6.1	KYST TIL MARKEDSKORRIDOREN TILKNYTTET HUB-FUNKSJONEN I MO I RANA	57
6.1.1	<i>Utgangspunkt</i>	57
6.1.2	<i>En kjede er ikke sterkere enn sitt svakeste ledd</i>	58
6.2	PRIORITERINGER	59
6.2.1	<i>Ferger</i>	59
6.2.2	<i>Kyst til marked veien Fv810</i>	60
6.2.3	<i>Andre forhold</i>	62

Figurliste

FIGUR 3-1:	TRAFIKK MED TUNGE KJØRETØY (>16 M) RUNDT MO I RANA (KILDE: STATENS VEGVESEN)	13
FIGUR 3-2:	MODULVOGNTOGSTREKNINGER I TROMS OG FINNMARK 2020 (KILDE: STATENS VEGVESEN)	14
FIGUR 3-3:	ÅDT OVER UMBUKTA, 2010-2019 (KILDE: STATENS VEGVESEN/TRANSPORTUTVIKLING)	15
FIGUR 3-4:	ÅDT KJØRETØY >16 M OVER UMBUKTA, GRADDIS OG KRUTFJELLET, 2019-2019 (KILDE: STATENS VEGVESEN/TRANSPORTUTVIKLING)	16
FIGUR 3-5:	FV810/FV17, MO-KYSTEN	17
FIGUR 3-6:	TRAFIKK MED TUNGE NÆRINGSKJØRETØY LANGS FV810, OVER BUSTNESLIA, 2019	18
FIGUR 3-7:	FERGESAMBAND I REGION, NÆRINGSTRANSPORT MED KJØRETØY >14 M	19
FIGUR 3-8:	PBE 2109-2200 (22 MÅNEDER) – STREKNINGER I SAMBANDET	21
FIGUR 3-9:	NÆRINGSTRANSPORTER MED TYNGRE KJØRETØY, >14 M, 2109-2200 (22 MÅNEDER)	21
FIGUR 3-10:	TRANSPORTERTE PBE PR. DAG, AUGUST 2019	24
FIGUR 3-11:	KAPASITETSUTNYTTELSE 2019, «ØYSAMBAND» MED HAVBRUKSSLAKTERIER I NORD-NORGE	25
FIGUR 3-12:	FREMSKRIVING AV KAPASITETSBEHOVET FOR SAMBANDET STOKKVÅGEN-ONØY-SLENESET-LOVUND	26
FIGUR 3-13:	FORLENGELSE AV KRYSSINGSSPOR MO I RANA STASJON	27
FIGUR 3-14:	NORDNORSKE HAVNER 2019, TOPP 15 (KILDE: SSB, TU)	28
FIGUR 3-15:	SENTRALE HAVNEAVSNITT I REGIONEN	28
FIGUR 3-16:	KYSTVERKETS PRIORITERINGER NTP 2022-2033	29
FIGUR 3-17:	NÆRINGSTRANSPORT OVER LUFTHAVNER PÅ HELGELAND, TONN 2016-2019 (KILDE: AVINOR)	33
FIGUR 3-18:	HUB-FUNKSJON, MO I RANA	35
FIGUR 4-1:	INDUSTRIELT SJØTRANSPORTARBEID, MO I RANA HAVN, 2016-2019	38
FIGUR 4-2:	TRANSPORTMIDDELFORDELINGEN I REGIONEN, 2019	39
FIGUR 4-3:	LAKSESLAKTERIER I NORDLAND I 2019 (UTTRANSPORTERT VEKT FERDIGPRODUKT I 2019)	40
FIGUR 4-4:	UTVALGTE HUSDYR, ANDEL AV HELGELAND 2019 (SSB)	44
FIGUR 4-5:	STØRSTE SKOGBRUKSKOMMUNER PÅ HELGELAND 2019 (KILDE: LANDBRUKSDIREKTORATET)	44
FIGUR 4-6:	500 TUNGE TØMMERBILER OVER BUSTNESLIA I 2019	45
FIGUR 5-1:	NORSK TOTALKVOTE FOR TORSK NORD FOR 62°N, 1985-2019, TONN (KILDE: FISKERIDIREKTORATET)	47
FIGUR 5-2:	HAVBRUKSPRODUKSJONEN (WFE) I NORD-NORGE 2000-2019, TONN (KILDE: FISKERIDIREKTORATET)	48
FIGUR 5-3:	HAVBRUKSPRODUKSJONEN (WFE) I NORD-NORGE, ÅRLIGE VARIASJONER 2000-2019	48
FIGUR 5-4:	PRODUKSJONSOMRÅDER I NORD-NORGE 2020	49
FIGUR 5-5:	HAVBRUKSLOKALITETER I REGIONEN, 2020	52
FIGUR 5-6:	FRAMSKRIVING AV SLAKTERIPRODUKSJON PÅ NORD-HELGELAND 2020-2030	53
FIGUR 5-7:	FRAMSKRIVING AV INDUSTRIPRODUKSJON PÅ NORD-HELGELAND 2020-2030	55
FIGUR 5-8:	INDUSTRIELL TRANSPORTMIDDELFORDELING I REGIONEN, 2019 OG 2030 (TONN)	56
FIGUR 6-1:	KYST TIL MARKED KORRIDOR VIA HUB-FUNKSJON I MO I RANA	57

Tabelliste

TABELL 3-1:	OFFENTLIGE VEIER, KM 2019 (KILDE: SSB/2020)	13
TABELL 3-2:	FERGESAMBAND OG FERGER PÅ NORD-HELGELAND, 2020	19
TABELL 3-3:	STATLIGE FISKERIHAVNKOMPLEKS I REGIONEN	30
TABELL 3-4:	LOKALBÅTRUTER SOM OPERERER PÅ NORD-HELGELAND (KILDE: FYLKESKOMMUNEN, OFFENTLIG INFO.)	30
TABELL 3-5:	KYSTGODSRUTA	32

Bildeliste

BILDE 3-1: LOVUND FERGELEIE (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING)	20
BILDE 3-2: ILLUSTRASJON NY DYPVANNSKAI MO I RANA (KILDE: MO I RANA HAVN KF)	29
BILDE 3-3: MS «FREDRIKKE TØNDER OLSEN» (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, 2020)	31
BILDE 3-4: ILLUSTRASJON NY MO I RANA LUFTHAVN (NORDIC OFFICE OF ARCHITECTURE/PLU)	34
BILDE 3-5: "ANBEFALER TUNNEL TIL 800 MILLIONER" (RANA BLAD 8.1.18)	36
BILDE 5-1 NORDLAKS' FØRSTE HAVFARM UNDER BYGGING (BILDE: NORDLAKS)	50
BILDE 5-2 ARCTIC SEAFARM (KILDE: ARCTIC SEAFARM)	50

1 Hovedmomenter

1.1 Introduksjon

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.

Over 1/3 av Nordlands eksport kommer fra Nord-Helgeland.

Ifølge SSB var eksporten fra hele «Fastlands-Nordland» i 2019 ca. 31 mrd.

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 logistikknåv for å tilknytte kysten til markedet. 59% av næringslivsomsætningen på hele Helgeland kommer fra Ranaregionen.

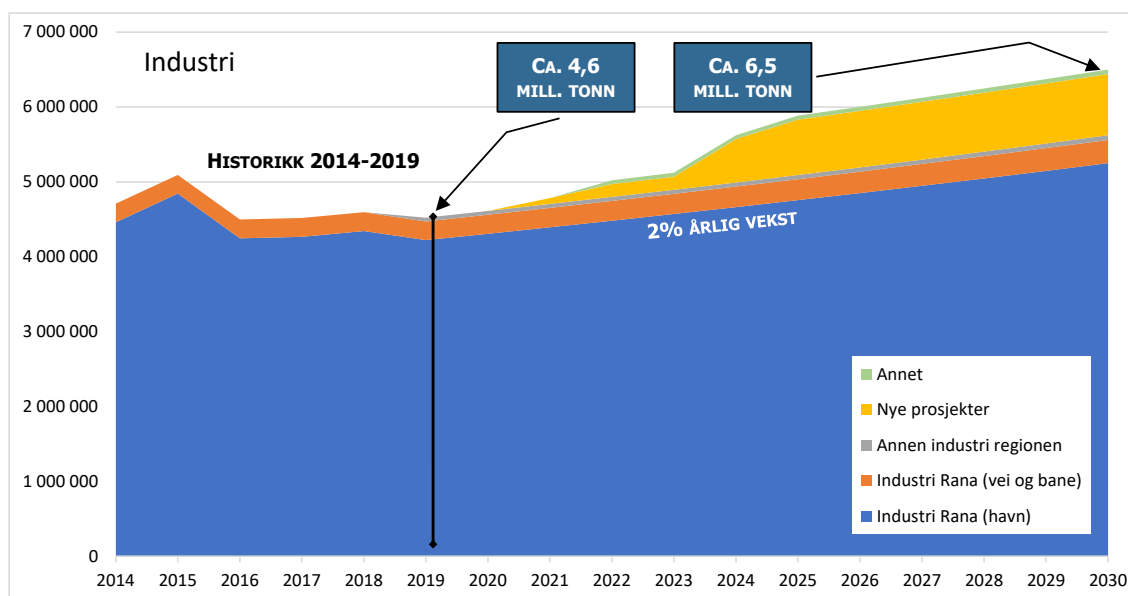
Både sjømatnæringen og industrien møter hindringer i transportnett. Mellom øyene/kysten og innlandet ligger flaskehals for videre næringsutvikling i form bl.a. fergeforbindelser og Fv810/Bustneslia. Disse må utbedres for å sikre forutsigbarhet og kapasitet i en av landsdelens viktigste kyst til marked korridorer.

1.2 Utviklingstrekk og godsdrivere

Samtlige næringer i regionen er viktige drivere for lokal utvikling. Målt i transportarbeid og verdiskapning rangerer industrien og sjømatnæringen på topp.

Industri

- Generelt kan man neppe komme bort fra at viktige drivere for industriell utvikling er knyttet til både internasjonale og nasjonale mål knyttet til klima og miljø.
- Industriaktiviteten i Mo i Rana har vært stabil de siste årene, målt etter industriomsetning over havn.
- Flere nye prosjekter er under utvikling, spesielt i forhold til det grønne skiftet. Dette gjelder både Mo Industripark og Nesna Industripark. Freyr legger opp til byggestart i 2021 for første trinn i Norges første battericellefabrikk som fullt utbygd blir en investering til 30 milliarder kr med 2000 ansatte. Rana Gruber har også planer for ytterligere ekspansjon.
- En ny dypvannskai i Mo i Rana er et viktig tiltak for bedret logistikk for eksisterende og nye industribedrifter.
- Scenariet for videre industriell utvikling anslår at industriproduksjonen i regionen kan øke fra dagens ca. 4,6 mill. tonn ca. 6,5 mill. tonn i 2030 (+40% fra 2019).
- Figuren viser utvikling i den regionale industriproduksjon (tonn) frem mot 2030, basert på både forventet fremtidig generell vekst, og konkrete prosjekter.

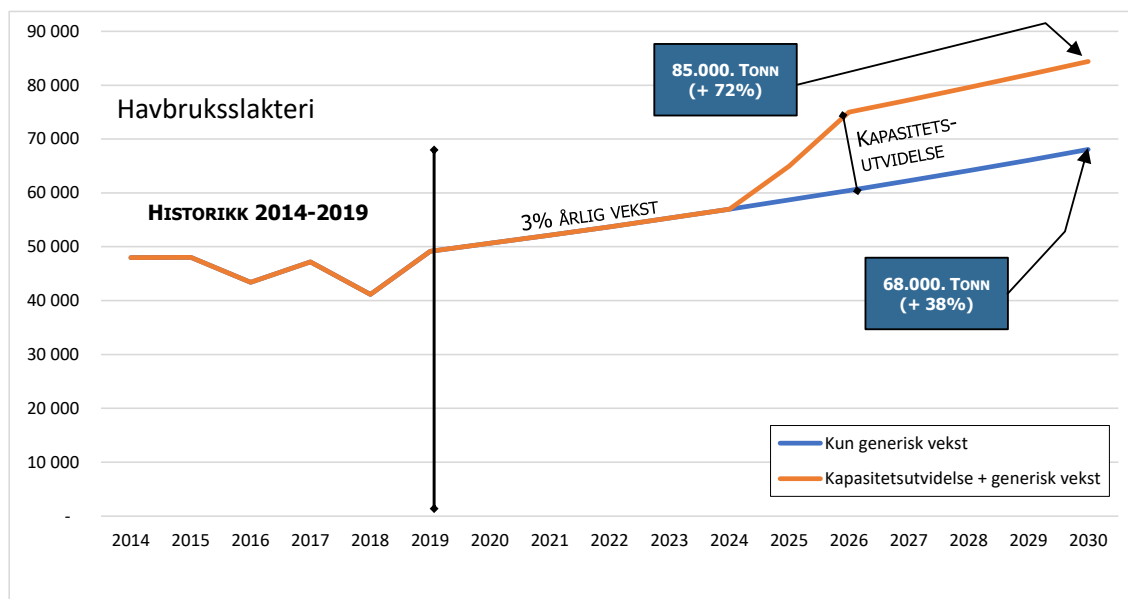


- En slik økning vil få konsekvenser for transportavviklingen, noe avhengig av hvordan man ser for seg fordelingen på transportmidler. Hvis f.eks. en stor del av økning skjer i form av mer veitransport, vil det oppstå flere flaskehalsen enn det man har i dag.

Sjømat

- Nova Sea har besluttet å utvide slaktekapasiteten fram mot 2025. Kapasitetstaket for slakteriet er allerede nådd. Dagens slaktevolum (50.000 tonn) ønskes økt til 75.000 tonn. Dette vil øke veitransportarbeidet fra gjennomsnittlig 16 tunge kjøretøy pr dag til 25-26.
- Arctic Seafarm bygger opp et landbasert oppdrettsanlegg i Langsetvågen på Nesna.
- Sentrale aktører innen oppdrettsnæringen vurderer muligheten for fremtidig slakteriproduksjon flere steder på Helgeland og i Salten.
- Scenariene for videre utvikling av slakteriproduksjonen anslår en økning fra 50.000 tonn i 2019 til ca.68.000 tonn (+38%) i 2030 eller, mest sannsynlig, til 85.000 tonn (+72%) i 2030.

- Figuren viser forventet vekst i den lokale slakteriproduksjon for laks (tonn), basert på dagens nasjonale rammebetingelser for kapasitetsøkning og Nova Seas besluttede kapasitetsutvidelse i 2025/26.



- Uansett scenario, vil dette få konsekvenser for veitransportarbeidet og fergetrafikken.

1.3 De mest brukte transportårene

Hub-funksjon 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

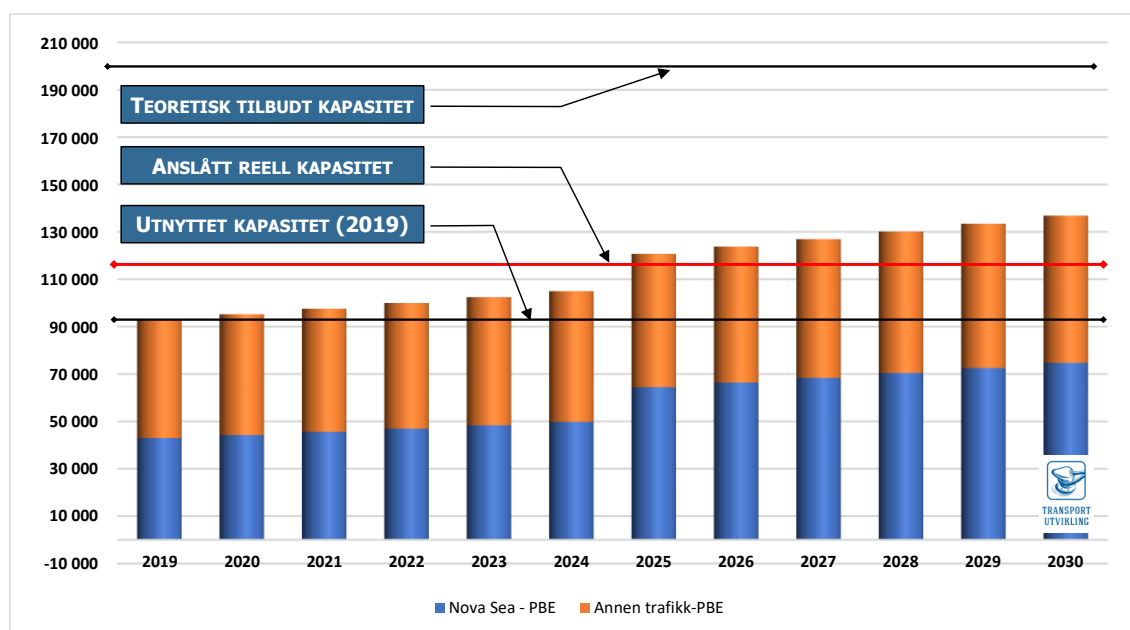
- Trafikken langs Fv810 øker når man nærmer seg Mo i Rana. Trafikken er enda høyere ved de sentrale knutepunktene på veinettet i Mo i Rana. Trafikktettheten påvirker både gjennomgangstrafikk og lokal trafikk negativt.
- Den tyngst trafikkerte veien i regionen er E6 gjennom Mo i Rana, samt Fv810 inn mot 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.

- På Nord-Helgeland er det i dag kun mulig å kjøre modulvogntog mellom Mo og Sverige, samt strekningen mellom Mo og Rana Gruber på Storforshei/Ørtfjellet.

Ferger

I Regionen er det 4 fergesamband og 2 tilknyttede samband (Rødøy). Samtlige er fylkesvegsamband, og alle har helårlig drift.

- Sambandet Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund opereres av to ferger, og er kritisk for en voksende havbruksnæring på Lovund. Næringen produserer ferske produkter og er avhengig av høy frekvens og god kapasitet. Sambandet hadde i 2019 over 3 ganger mer tungtrafikk enn Fv17 sambandet Kilboghamn-Jektvik og 5 ganger mer trafikk enn Fv17 sambandet Nesna-Levang. Sambandet Stokkvågen-Lurøy er det 6. største¹ tungtrafikksambandet i Nordland (og Nord-Norge) og står for 76 % av fergetransportarbeidet med tunge kjøretøy i regionen.
- Nord-Norges 4. største lakseslakteri, Nova Sea, er 100% avhengig av fergestrekningen Stokkvågen-Lovund. Det er besluttet å utvide slaktekapasiteten fram mot 2025.
- Nordland fylkeskommune har uttalt at «sterk vekst i sjømatnæringen krever at vi må planlegge ferjetilbudene i Nordland etter næringslivets behov.»
- Figuren viser en framskrivning av kapasitet og kapasitetsbehov (PBE) for fergesambandet Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund basert på generell vekst og Nova Seas kapasitetsutvidelse i 2025/26. Ut fra dette møter sambandet kapasitetsgrensen når slakteriet utvider produksjonen.



Tog

- Fra 2015 til 2020 har trafikken med enhetslaster (containere og semier) over Mo i Rana økt med ca. 30%. Sjømattrafikken med tog over Mo har økt, fra begge de store slakteriene på Helgeland, både Nova Sea og MOWI Herøy.
- BaneNor arbeider nå med å øke lengden på kryssningssporene med ca. 700 meter mot sør, fra dagens plattform på jernbanestasjonen. Dette vil totalt gi et 1.250 meter langt kryssingsspor. Som en del av prosjektet vil spor 2 koples sammen med sporene på godsterminalen. Samlet vil dette gi en betydelig kapasitetsøkning.

¹ 6. største inklusive riksvegsamband. Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund er det 3. største Fv-sambandet i Nordland og i Nord-Norge.

- Veksten i sjømatproduksjonen og Nova Seas planer om at 50% av slakteriets sjømat skal transporteres med tog, øker behovet for kapasitet og frekvens til/fra jernbanen i Mo i Rana.

Havn

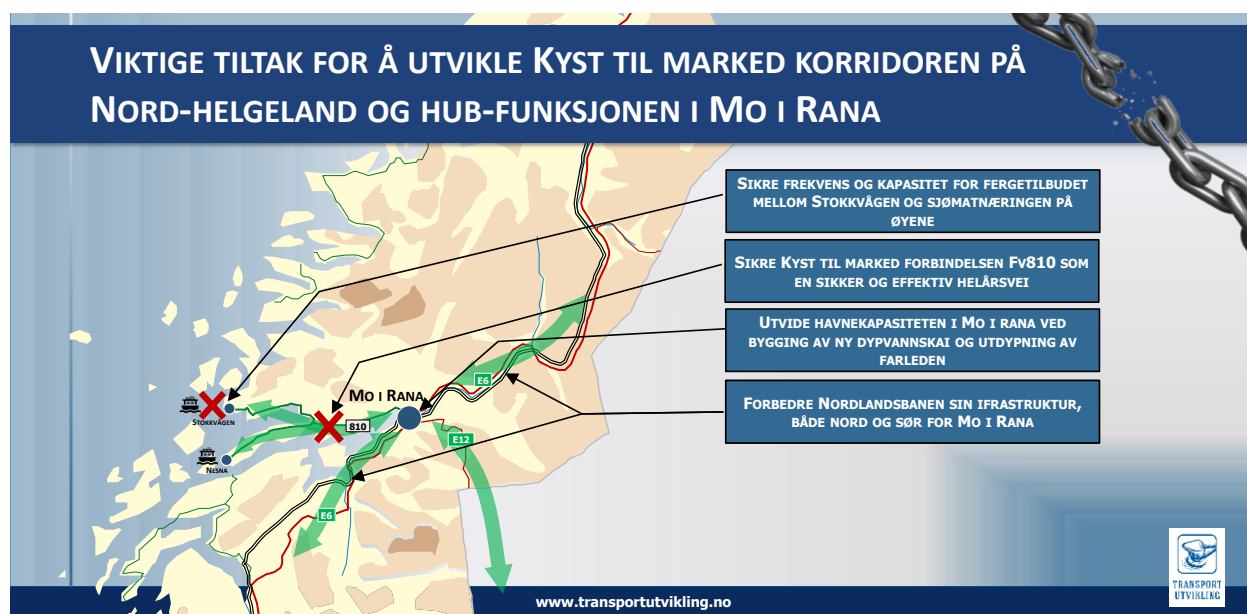
- Mo i Rana havn var Nord-Norges største diversifiserte (flere produkter) havn i 2019.
- Rana Industriterminal (RIT) er Mo Industriparks eget kaianlegg. Den betjener primært bedriftene i Industriparken, og er isolert sett Nord-Norges 4. største havn.
- Mo i Rana havn KF og Mo Industripark har lenge jobbet 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. Flyplassen vil da kunne betjene en av de største industri- og sjømatklyngene i Norge.

1.4 Flaskehalsar og forbedringspunkter

Alle de vurderte næringene i regionen benytter Fv810. Fergesambandene til/fra Stokkvågen benyttes av de fleste av næringene. Det er viktig med en sømløs forbindelse langs denne transportkjeden. En kjede er ikke sterkere enn sitt svakeste ledd, - noe som også gjelder for denne «kyst til marked» korridoren.



Fergetilbudet til/fra Stokkvågen

Fergetilbudet oppfattes som en begrensning fra flere næringer, spesielt havbruksnæringen. Fergetilbudet må være forutsigbart, ha tilstrekkelig kapasitet og ideelt sett en frekvens som sikrer både havbruksslakterier og annet næringsliv på øyene. Nova Sea er viktig, men fergetilbudet må også dimensjoneres for det øvrige næringsliv. Fylkeskommune har lagt til grunn at «*Transporten fra de fire lakseslakteriene på Skrova, Sør-Arnøy, Lovund og Herøy gis særskilt oppmerksomhet.*»

Bustneslia

Både næringslivet og befolkningen i Lurøy/Træna og næringslivet på Nesna er avhengig av fylkesveien (Fv810), - og Ranabedriftene er avhengige av veien for å kunne yte nødvendige servicetjenester og leveranser til kysten. Veien har generelt en lav standard. Den mest kritiske delen av veien er imidlertid fremkommeligheten vinterstid over Bustneslia i Rana kommune. Her er veien svingete og den har en stigning på 9 prosent.

Kommunene i Indre Helgeland regionråd har sammen med næringslivet løftet fram utbedring av Bustneslia som en prioritert regional sak.

Etter et forprosjekt gjennomført av Statens Vegvesen i 2017 vedtok Fylkestinget i egen sak i februar 2018 oppstart i 2022. Det ble bevilget 20 mill. kroner til oppstart i 2022 i økonomiplanen for 2019.

Deretter kom en egen sak i 2019 om «veimilliarden» til prioriterte fylkesveiprojekter, der Bustneslia fikk høyeste prioritet. «Veimilliarden» ble imidlertid mindre, og etter dette løftet Fylkesrådet Bustneslia inn som Nordlands prosjekt til statlig tilskuddsordning for særlig viktige næringsveier. Her ble tilskuddet 200 millioner nasjonalt.

Status i dag synes å være at fylkeskommunen har satt Bustneslia på vent. Fylkeskommunen har imidlertid i sitt innspill til NTP 2022-2033 bedt om at viktige næringsveier på fylkesveinettet må gir en tydeligere prioritering, og støtte opp under strategien «Fra kyst til marked».

For næringslivets behov for forutsigbare transportkorridorer, og for andre brukere, er det uheldig at denne saken ennå ikke har fått en løsning, på tross av flere vedtak og prioriteringer.

Andre forhold

Vi nevner ny dypvannskai og ny flyplass på Mo for å kunne sikre videre utvikling av industrien og nye prosjekter.

Knutepunktfunksjonen i Mo i Rana påvirkes også negativt av at 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. ÅDT er 13 000 – 15 000 på de mest trafikkerte lenkene med særlig høy trafikk i rushtidstimmene. Det er derfor behov for en overordnet transportutredning for E6 og transportnettet i Mo i Rana. En slik utredning er også prioritert i Nordland Fylkestings innspill av 20. april 2020 til Nasjonal transportplan (2022 – 2033).

I Nord-Norge finnes det 12 grensestasjoner mot utlandet, hvorav 5 er i Nordland. Det er kun to grensestasjoner i Nord-Norge som er døgnåpne (E8 Kilpisjärvi og E45 Kivilompolo). De øvrige, herunder E12 Umbukta, har begrenset åpningstid og er strengt på natten. Dette påvirker næringslivets fleksibilitet med hensyn til når transporter over grensen kan foretas.

2 Mandat, prosjektmål og metode

Regionen er definert som kommunene Rana, Lurøy og Nesna.

Regionens næringsliv er i stadig endring ut fra markedssituasjon/etterspørsel, teknologi, ressurstilgang mv. Rana Utvikling ønsker oppdatert kunnskap og informasjon om sannsynlige utviklingsretninger av transportomfang og viktige transportruter/godskorridorer for produkter fra transportkrevende deler av regionens næringsliv.

De næringsanalyseområdene som inngår i denne rapporten, er:

- Sjømatnæringen
- Industrien i regionen

I tillegg er følgende næringer kommentert:

- Mineralnæringen
- Landbruk og skogbruk
- Dagligvarer
- Avfallstransporter

Prosjektet er i utgangspunktet geografisk avgrenset til kommunene Rana, Lurøy og Nesna (Regionen). Koplinger mot naboregioner som innvirker på godstransporter i Regionen er berørt.

Det meste av informasjonen er innhentet ved direkte kontakt/intervjuer med markedsaktørene. Sammen med sekundærdata (SSB, Tollvesen, Statens Vegvesen m.fl.) danner innhentede primærdata grunnlag for vurderinger og visualiseringer.

Det er gjennomført intervjuer/e-postkorrespondanse med aktører i Regionen, samt aktører som har transportarbeid i Regionen. Det dreier seg om sjømataktører, operative mineralprodusenter, dyreslakteri, Tine meierier, Felleskjøpet, avfallsaktører, dagligvaregrossister, petroleumsaktører, rederier, transportører, havner og offentlige aktører. Primærdata som er innhentet er sammenholdt med tilgjengelig offentlig statistikk, der slik statistikk finnes.

Transportarbeidet på vei er målt i antall tunge kjøretøy/vogntog som et gjennomsnitt over året, og trafikk i begge retninger (ÅDT). Det er sesongvariasjoner i transportarbeidet for enkelte næringer. Dette fører til at trafikkbelastningen er høyere i deler av året, enn det ÅDT-tallene viser.

Godstransportundersøkelsen 2020 er bestilt av Rana Utvikling v/adm. direktør Ole Kolstad og utført av Transportutvikling AS i perioden august 2020 til januar 2021.

Vi ønsker å rette en stor takk til bedrifter, organisasjoner og enkeltpersoner og som har ytt oss velvillig bistand.

3 Hovedtrekk ved transportinfrastrukturen i regionen

I det følgende gis det en kort beskrivelse av relevant transportinfrastruktur knyttet til rapportens mandat. Slik infrastruktur er bl.a. regionens veier, jernbane, ferger, hurtigbåter, godsførende fartøy, terminaler og havner. Da transportinfrastrukturen ikke ender i regionen, berører vi også grensepasseringer og knutepunkt utenfor regionen.

3.1 Veiforbindelser generelt

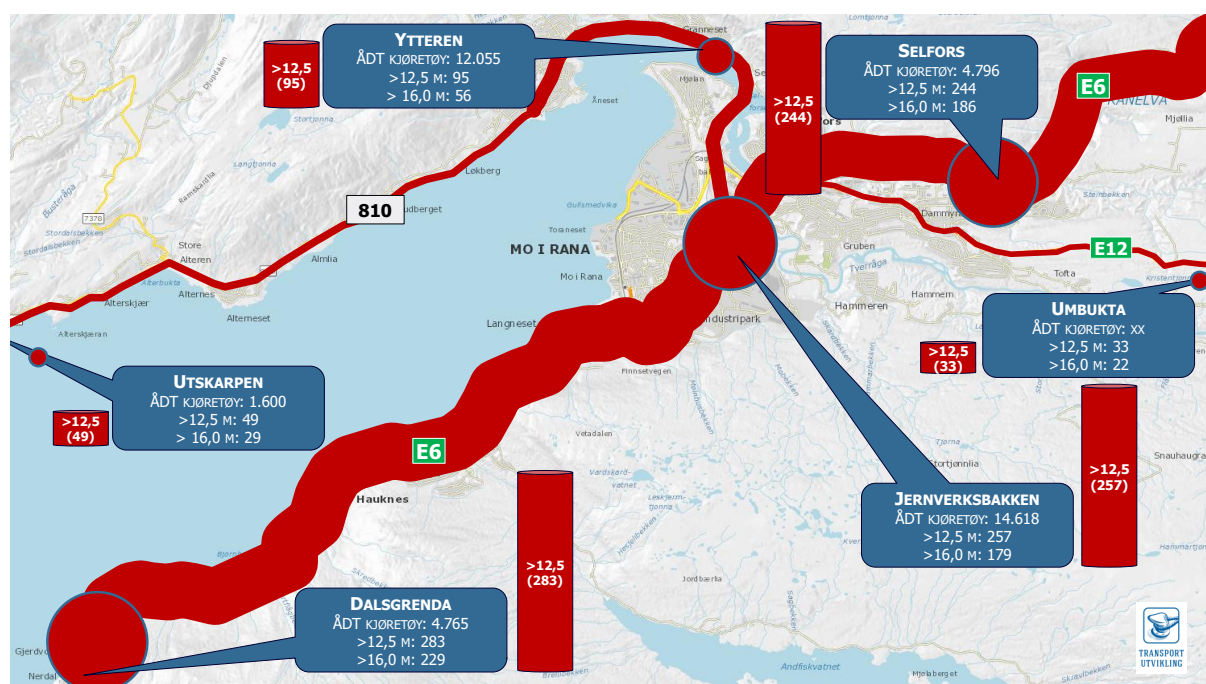
Kommunene Rana, Lurøy og Nesna har 145 km riks-/europaveier og 334 km fylkesveier. Kommunene har 379 km kommunale veier. I tillegg er det 695 km privat vei. 19% av fylkesveiene på Helgeland ligger i de tre kommunene.

Vegkategori	Nordland (km)	Helgeland (km)	Rana, Lurøy og Nesna		
			Km	Andel Nordland	Andel Helgeland
Europa-/riksvei	1 245	381	145	12 %	38 %
Fylkesvei	4 107	1 730	334	8 %	19 %
Kommunevei	3 598	1 484	379	11 %	26 %

Tabell 3-1: Offentlige veier, km 2019 (Kilde: SSB/2020)

Den mest trafikkerte veien i regionen er E6. I 2019 registrerte Statens Vegvesen 186 daglige transporter med kjøretøy over 16 meter nord for Mo (Selfors) og 229 sør for Mo (Dalsgrenda). Mye av denne trafikken er gjennomgangstrafikk som ikke direkte vedrører Regionen.

Trafikken over E12 Umbukta ligger på 21 tunge næringskjøretøy pr dag. Trafikken over Umbukta er målt i 2018, da tellesystemene har være ute av drift i 2019. Fv810 (Utskarpen) er av Statens Vegvesen målt til 29 pr. dag.

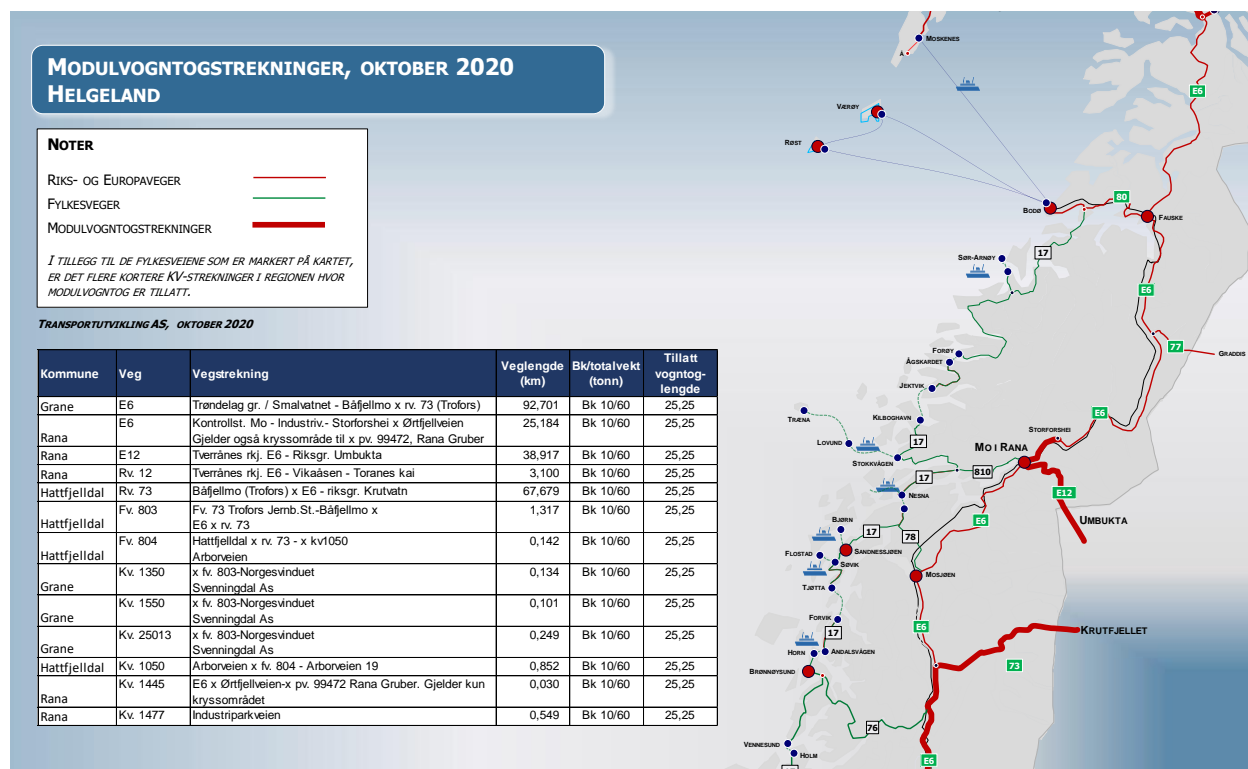


Figur 3-1: Trafikk med tunge kjøretøy (>16 m) rundt Mo i Rana (Kilde: Statens Vegvesen)

3.2 Modulvogntog

På enkelte veistrekninger i Regionen er det tillatt med modulvogntog. Et modulvogntog har høyere kapasitet enn et vanlig vogntog, -uten en tilsvarende økning i transportkostnadene.

Figur 3-2 viser et kart over tillatte modulvogntogstrekninger i søndre deler av Nordland pr. oktober 2020.



Figur 3-2: Modulvogntogstrekninger i Troms og Finnmark 2020 (Kilde: Statens Vegvesen)

I tillegg til de veiene som er gjengitt på kartet, er det flere kortere strekninger på det kommunale veinettet hvor det er mulig å kjøre modulvogntog. Disse er vist i tabellen i figur 3-2. Dette er gjerne veier som er tilknyttet større produksjonsanlegg.

På Nord-Helgeland er det i dag kun mulig å kjøre modulvogntog mellom Mo og Sverige, samt strekningen mellom Mo og Rana Gruber på Storforshei/Ørtfjellet. Rana Gruber bruker ikke modulvogntog mellom Ørtfjellet og Mo i dag.

En kan pr. i dag ikke benytte modulvogntog vest for Mo, - langs Fv810 og Fv17. Modulvogntog kan heller ikke benyttes sør for Mo og nord for Storforshei.

3.3 Grensepasseringer mot Sverige (E12)

Store deler av næringslivet i regionen er eksportrettet, og bil er et viktig transportmiddel for bedriftene.

I Nord-Norge finnes det 12 grensestasjoner mot utlandet, hvorav 5 er i Nordland. Grenseforbindelsen fra Rana går over Umbukta (E12). Det er kun de to største grensestasjonene i Nord-Norge som er døgnåpne (E8 Kilpisjärvi og E45 Kivilompolo). De øvrige, herunder E12, har

begrenset åpningstid og er strengt på natten. Dette påvirker næringslivets fleksibilitet med hensyn til når transporter over grensen kan foretas.

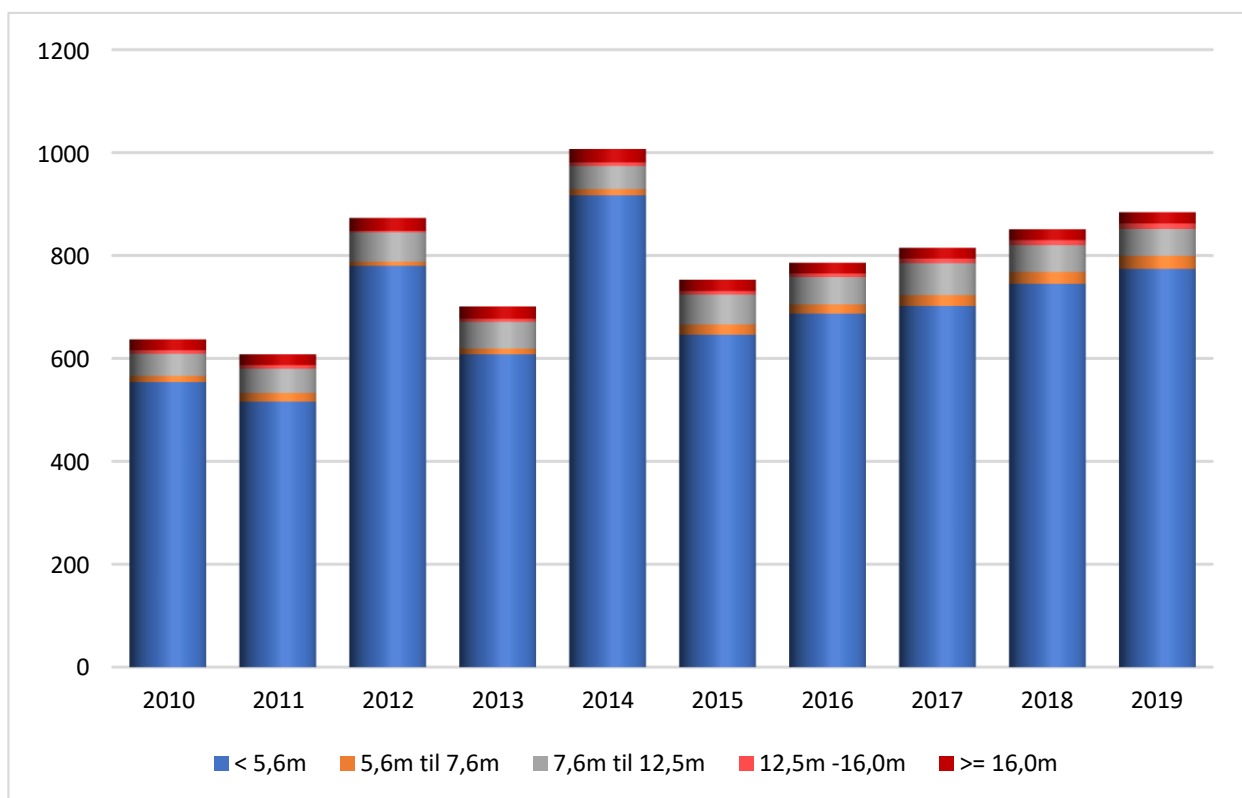
Trafikken over Umbukta har vært jevnt stigende de siste årene. Figur 3-3 viser utviklingen for forskjellige kjøretøygrupper fra 2010 til 2019, målt som gjennomsnittlig trafikk i begge retninger pr. dag, - såkalt Årsdøgntrafikk (ÅDT).

2019 tallene er et estimat utført av Transportutvikling AS, da tellesystemene på E12 har vært ute av drift.

Vi holder på med å etablere ett punkt på E12 Umbukta, men det er feil med sløyfene der. Vet ikke når dette blir gjort, men skal komme opp i de nærmeste ukene

Statens Vegvesen
14. september 2020

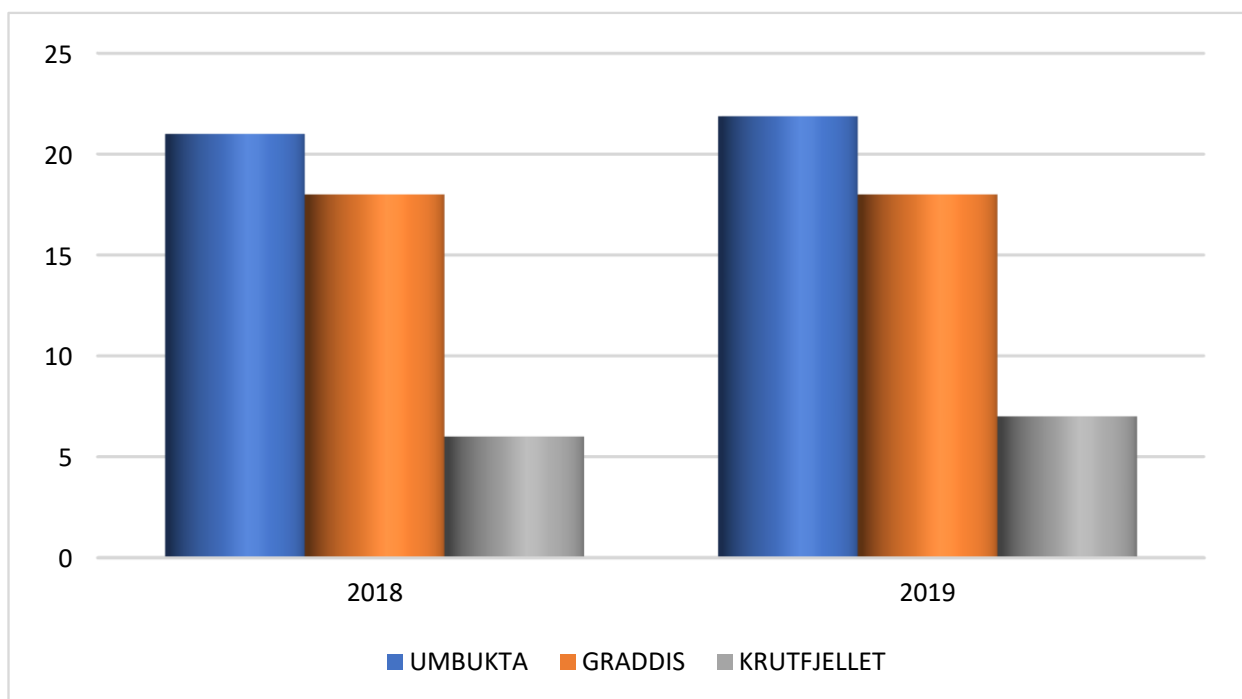
Hovedtyngden av kjøretøyene er personbiler. Dette gjelder alle grenseoverganger i Nord-Norge. I 2019 passerte nærmere 900 kjøretøy over Umbukta pr. dag.



Figur 3-3: ÅDT over Umbukta, 2010-2019 (Kilde: Statens Vegvesen/Transportutvikling)

Næringstrafikken skjer normalt med større kjøretøy. Industriell transport og sjømattransport foregår normalt med kjøretøy over 16 meter, -vogntog eller semier. Ifølge Statens Vegvesens statistikk passerte det 21 tunge kjøretøy pr. døgn over Umbukta i 2018. Basert på statistikken fra nærliggende grensestasjoner i 2019 (Graddis og Krutfjellet) anslår vi at det passerte rundt 22 i 2019. Basert på samtaler med næringsaktører er trafikken sannsynligvis høyere.

Det kjører flere tunge næringskjøretøy over Umbukta enn over de nærliggende grensepasseringsmulighetene. Figur 3-4 viser antallet kjøretøy pr. døgn (ÅDT) over Umbukta, Graddis og Krutfjellet. Umbukta har mer enn 20% større trafikk en Graddis, og nærmere 3 ganger mer enn Krutfjellet.



Figur 3-4: ÅDT kjøretøy >16 m over Umbukta, Graddis og Krutfjellet, 2018-2019 (Kilde: Statens Vegvesen/Transportutvikling)

Undervurdert trafikk over Umbukta/E12

Ut fra den primærinformasjon vi sitter inne med er sannsynligvis trafikken over Umbukta i 2019 høyere enn det vi har estimert ut fra Vegvesenets tall for 2018. Som nevnt har tellesystemene vært ute drift i deler av 2019, slik at tallene er usikre.

Basert på intervjuene har industrien på Mo (Celsa, Ferroglobe, Terrateam m.fl.), inkludert Westcon på Nesna, en ÅDT med tunge kjøretøy på mer enn 20 alene. Dvs. mer enn totalanslaget. I tillegg kommer transportene fra sjømatnæringen.

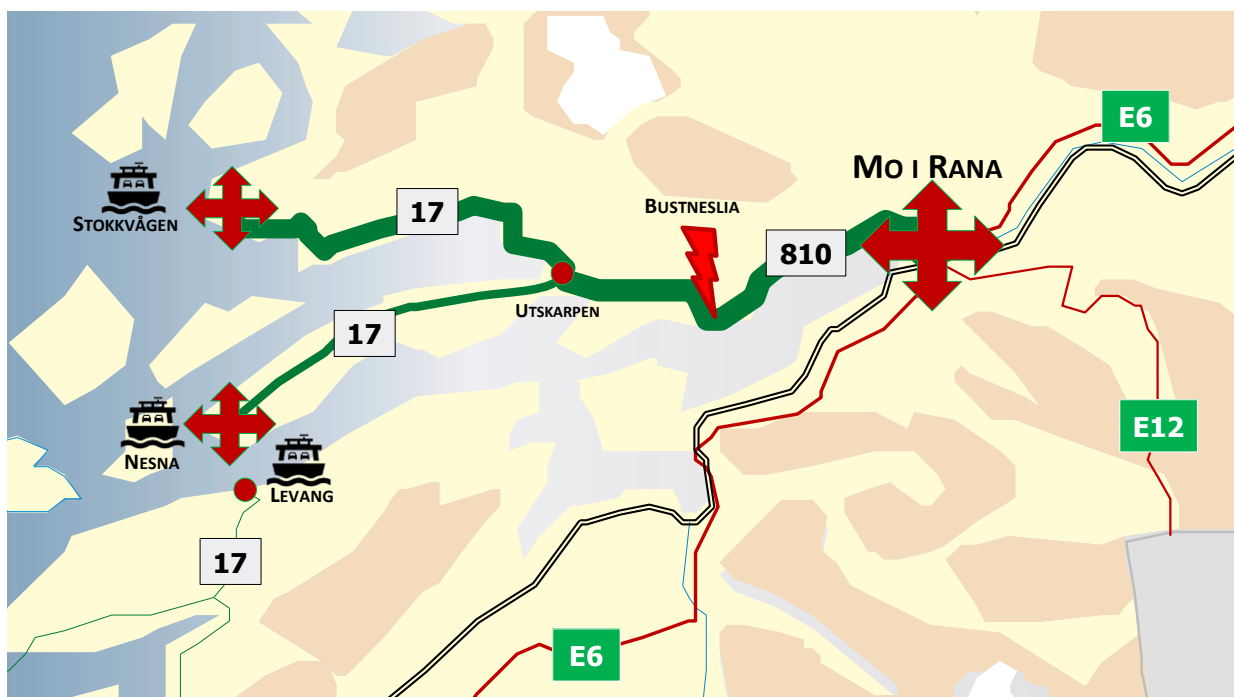
I tillegg kjenner vi til at Asko la om sin dagligvaretransporter i 2019 mellom hovedlager i Oslo og regionlager i Tromsø (Ramfjord). Som følge av regularitetsproblemer på Ofotbanen og kapasitetsproblemer på Nordlandsbanen benyttet de tog til Trondheim og bildistribusjon videre nordover til Tromsø. Mye gikk langs E6, men vi antar at deler av disse biltransportene ble rutet over Mo/E12, Sverige og inn til Troms via E8 Kilpisjärvi. Dette b.la. som følge av stenginger av Saltfjellet og at en unngår ferger

Ut fra dette er det ikke urimelig å anta at trafikken av tunge kjøretøy over Umbukta i 2019 lå på mer enn 25 ÅDT basert på regulær transport, og opp mot 30 ÅDT når en tar med transportere som ikke nødvendigvis er varige (Asko).

..... ikke urimelig å anta at trafikken av tunge kjøretøy over Umbukta i 2019 lå på mer enn 25 ÅDT

3.4 Trafikk mellom Mo i Rana og kysten (Fv810)

Trafikken mellom Mo i Rana og kysten går langs Fv810 til Utskarpen, hvor den møter Fv17 til Stokkvågen eller Nesna.



Figur 3-5: Fv810/Fv17, Mo-kysten

Trafikken mellom Stokkvågen og Mo i Rana er vesentlig større enn trafikken mellom Nesna og Mo i Rana. I stor grad skyldes dette Nova Seas lakseslakteri på Lovund, der forbindelsen fra Lovund går med ferge til Stokkvågen og deretter langs Fv17 til Utskarpen og Fv810 til Mo.

Statens Vegvesen har registrert en ÅDT for tunge kjøretøy (>16 m) i Utskarpen på 29. Denne trafikken fordeler seg med 85% mot Stokkvågen og 15% mot Nesna.

I tillegg går det 20 kjøretøy som er mellom 12,5 og 16 meter hver dag mellom Mo og Utskarpen. Mye av dette er busstrafikk, men det er også en del næringskjøretøy. For denne kjøretøygruppen er trafikken større mellom Utskarpen og Nesna, enn mellom Utskarpen og Stokkvågen. I denne gruppen antar vi at rundt halvparten er busser, - næringstrafikken anslås til ÅDT 10.

Samlet har Statens Vegvesen registrert en ÅDT for kjøretøy over 12,5 meter på 49. Ekskluderer vi buss antar vi at ca. 40 er næringstrafikk.

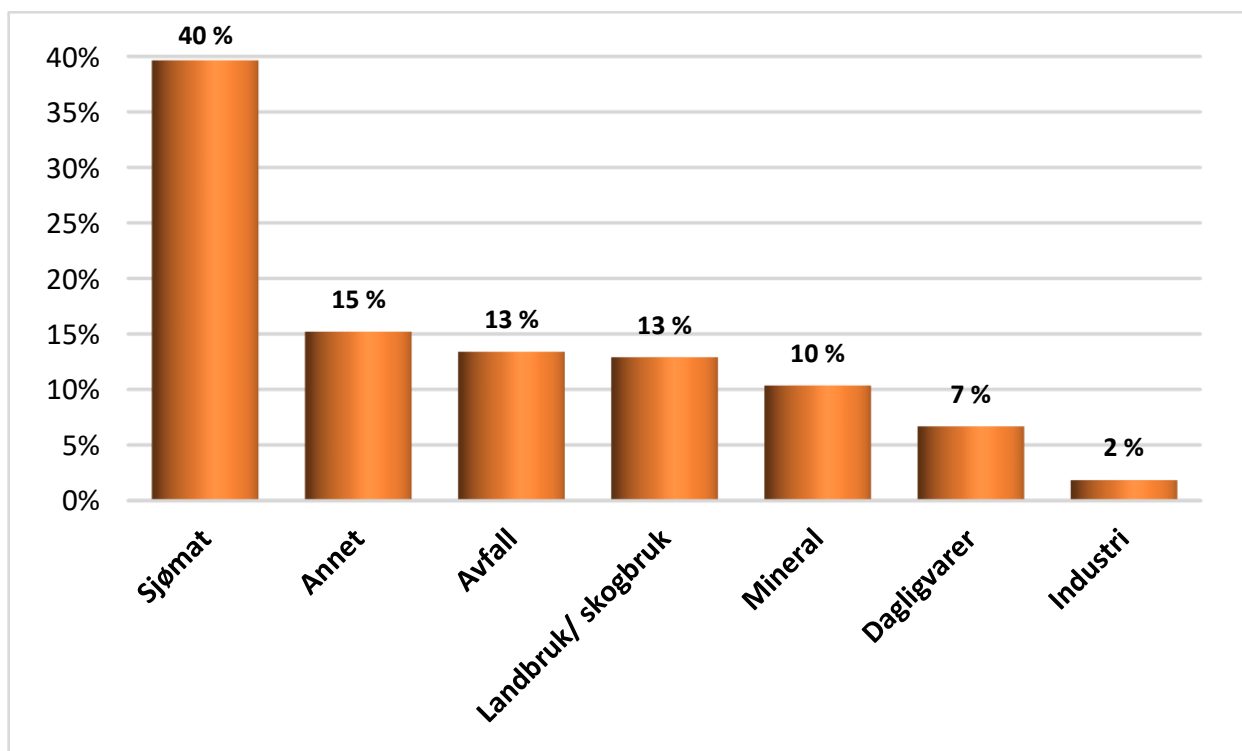
Bustneslia er ikke bare en utfordring for utlendinger med dårlige dekk. Den er en flaskehals for alle, spesielt når været slår om.

**Jan Gunnar Nilsen, Befrakter,
Meyership Logistikk**

Da vi ikke har data for all trafikk, men kun de største aktørene, tror vi at trafikken er høyere enn de offisielle registreringene.

Undervurdert trafikk over Fv810

Våre primærdata gir oss en ÅDT på 45 passinger over Bustneslia, - i hovedsak kjøretøy over 16 meter. Da vi ikke har data for all trafikk, men kun de største aktørene, tror vi at trafikken er høyere enn de offisielle registreringene. Figur 3-6 viser fordelingen av de 45 tunge kjøretøyene for de bransjer vi har registrert.



Figur 3-6: Trafikk med tunge næringskjøretøy langs Fv810, over Bustneslia, 2019

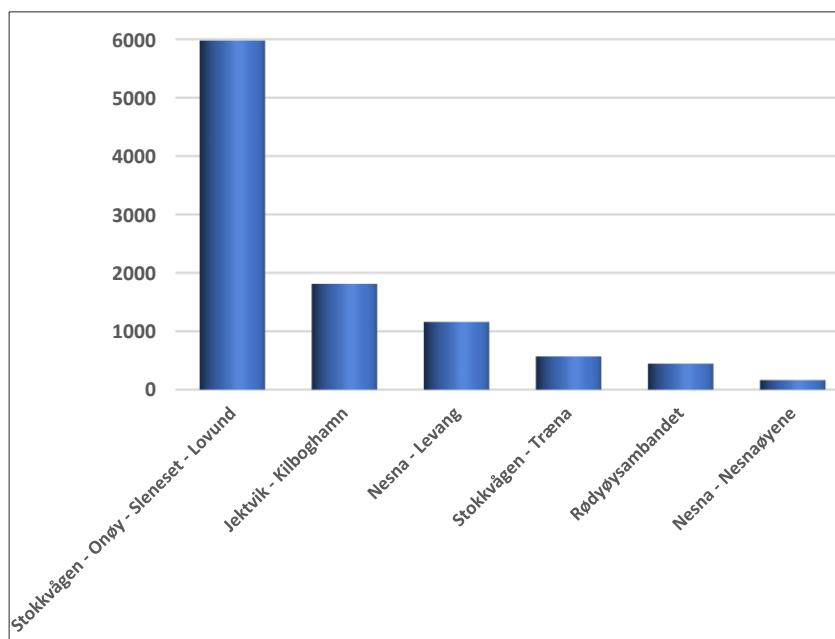
- 40% av tungtrafikken vedrører sjømattransporter. Dette er i hovedsak trafikk til og fra Nova Sea (92%), men også transport for Modolv Sjøseth (Træna), Nord reker (Konsvikosen), Pelagia (Træna) og Brødrene J.T.B. Olsen AS (Rødøy).
- Avfallstransporter står for 13% av transportarbeidet, i hovedsak HAF og HAF Retura.
- Landbruk/skogbruk står for en tilsvarende transport som avfall, 13%. Dette er aktører som Allskog, TINE (Sandnessjøen), Nortura (Bjerka) og Felleskjøpet.
- Mineraler står for ca. 10%. Dette er både regulær pukk og grustransport, samt transport inn og ut av Gabbro Nor på Tomma.
- Dagligvarer utgjør 7%, og vedrører transport utført for Coop og Asko.
- Det vi har klassifisert som industri vedrører kun Westcon på Nesna.
- I tillegg har vi en gruppe med «Annet» som utgjør 15%. Dette er forskjellige transport knyttet til petroleumsdistribusjon, de regulære transportene for Tonnesbilan mv.

3.5 Fergesamband i regionen

Nordland fylke har 25 fergesamband, og på Nord-Helgeland er det 4:

- Stokkvågen - Onøy - Sleneset - Lovund
- Nesna - Levang
- Stokkvågen - Træna
- Nesna – Nesnøyene
- *Jektvik – Kilboghavn (Rødøy)*
- *Rødøysambandet (Rødøy)*

Samtlige er fylkesvegsamband, og alle har helårlig drift.



Opplistingen inkluderer også to samband i Rødøy. Jektvik-Kilboghavn er en del av Fv17 som passerer regionen i nord-sør retning. Ruten i Rødøybassenget har anløp av både Kilboghavn og Jektvik, og er dermed integrert med trafikken langs Fv17 og Lurøy kommune.

Figur 3-7: Fergesamband i region, næringstransport med kjøretøy >14 m

Tabell 3-2 viser en oversikt over sambandene, ferger som opererer og hvem som er operatør pr. november 2020.

Fergesamband Nord-Helgeland					
Samband	Rutenr.	Fartøy	Byggeår	PBE kap	Operatør
Stokkvågen - Onøy - Sleneset - Lovund	18-344 A	Lovund	2013	50	Boreal Sjø
Stokkvågen - Onøy - Sleneset - Lovund	18-344 B	Lurøy	2001	50	Boreal Sjø
Jektvik - Kilboghavn	18-414	Rødøy	1991	69	Torghatten Nord
Rødøybassenget	18-412	Vågan	2000	36	Torghatten Nord
Nesna - Levang	18-335	Stalloværre	1978	38	Boreal Sjø
Stokkvågen - Træna	18-192	Husøy	2013	50	Boreal Sjø
Nesna - Nesnøyene	18-366	Tomma	1974	31	Boreal Sjø

Tabell 3-2: Fergesamband og ferger på Nord-Helgeland, 2020

3.6 Fergesambandet Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund

3.6.1 Generelt

Sambandet Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund er kritisk for en voksende havbruksnæring på Lovund. Næringen produserer ferske produkter og er avhengig av høy frekvens og god kapasitet. Sambandet benyttes også i stor grad til annen transport med mindre kjøretøy.

Sambandet hadde i 2019 over 3 ganger mer tungtrafikk enn Fv17 sambandet Kilbogramn-Jektvik og 5 ganger mer trafikk enn Fv17 sambandet Nesna-Levang. Sambandet Stokkvågen-Lurøy er det 6. største² tungtrafikksambandet i Nordland (og Nord-Norge), og sambandet står for 76 % av fergetransportarbeidet med tunge kjøretøy i regionen, - når vi ikke tar med sambandene i Rødøy.



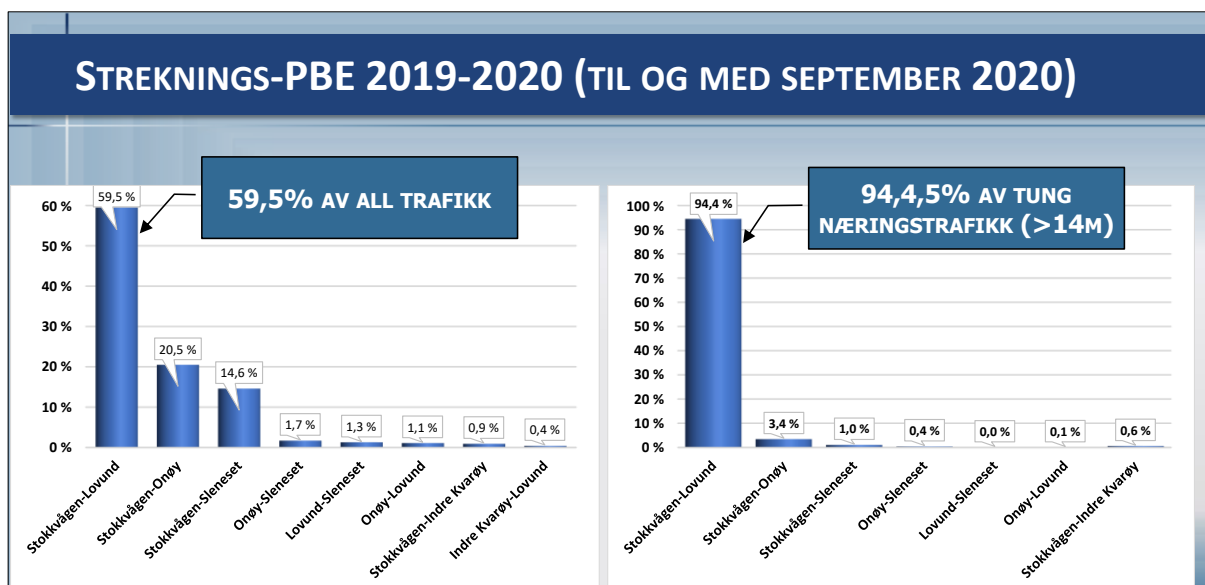
Bilde 3-1: Lovund fergeleie (Foto: Transportutvikling)

Sambandet Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund er et komplisert samband som betjener flere forskjellige strekningsrelasjoner. Flere strekningsrelasjoner er utfordrende for trafikkavviklingen, da det bl.a. gir lengre transporttider, øker risikoen for forsinkelser osv.

Strekningen Lovund-Stokkvågen har tung belastning, både målt etter PBE for alle typer kjøretøy og spesielt for tung næringstrafikk. Figur 3-9 viser andelen av transport i sambandet (PBE), pr. strekning, for periode 1.1.19 til 31.9.20 (22 måneder).

² 6. største inklusive riksvegsamband. Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund er det 3. største Fv-sambandet i Nordland og i Nord-Norge.

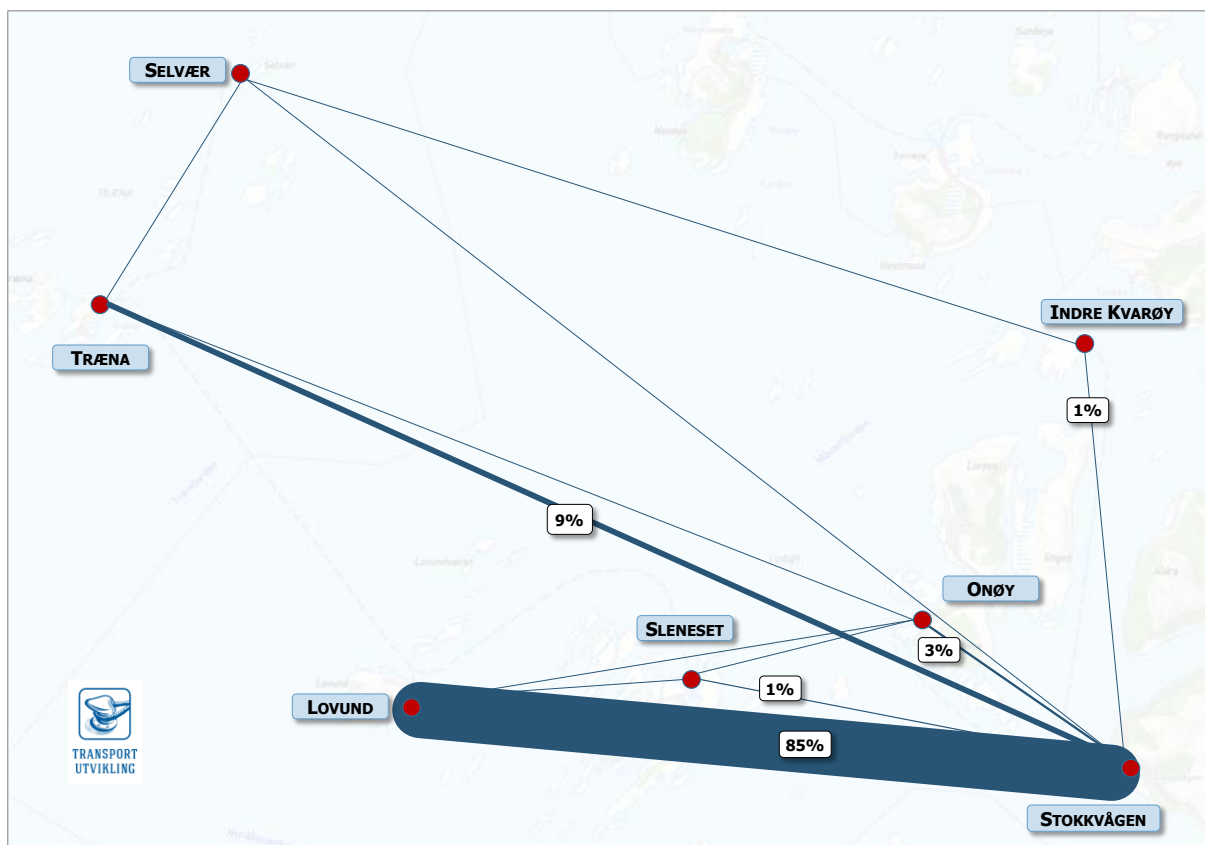
I perioden gikk nærmere 60% av all trafikk, og mer enn 94% av all tungtrafikk på denne strekningen.



Figur 3-8: PBE 2109-2200 (22 måneder) – strekninger i sambandet.

Hvis vi også inkluderer tallene fra et nærliggende samband, Trænasambandet, - som også har noe tyngre næringstrafikk, kan vi visualisere strekningen Stokkvågen-Lovunds betydning i næringsssammenheng i en mer regional kontekst.

I figuren har vi tatt utgangspunkt i tunge næringskjøretøy (>14 meter).



Figur 3-9: Næringstransporter med tyngre kjøretøy, >14 m, 2109-2200 (22 måneder)

85% av all tungtrafikken (2019-2020) i de to sambandene går mellom Lovund og Stokkvågen. 9% mellom Stokkvågen og Træna og 3% mellom Onøy og Stokkvågen. For de øvrige strekningene er det relativt marginal næringstrafikk.

3.7 Fylkeskommunale føringer

Det er stor havbruksaktivitet på øyene i nord. I Nord-Norge er det fem slakterier som er lokalisert på øyer, og 100% avhengig av ferge for å komme til markedet. Fire av disse ligger i Nordland:

- MOWI, Hestøya (Herøy)
- Nova Sea, Lovund (Lurøy)
- Salten N950 AS, Sørarnøy (Gildeskål)
- Ellingsen Seafood, Skrova (Vågan)

Det femte slakteriet er Arnøy Laks, på Arnøya i Skjervøy kommune (Nord-Troms).

I 2019 genererte de fire «øyslakteriene» 56% av Nordlands totale slaktekvantum. Nova Sea på Lurøy er Nordlands nest største slakteri lokalisert på en øy. Nova Sea og den øvrige sjømatnæringen i Lurøy og Træna er avhengig av gode vei- og fergeløsninger for å kunne drive og utvikle seg fremover.

Det fremtidige ferge- og hurtigbåttilbudet i Nordland ble først vedtatt av Fylkestinget i Nordland den 9.10.2017 (sak 143/2017). I saksutredningen legges det stor vekt på at det fremtidige transporttilbudet skal prioriteres ut fra behovene i sjømatnæringen/næringslivet, de største transportstrømmene og at det skal vises særskilt oppmerksomhet i forhold til lakseslakterier lokalisert på øyer:

«Sterk vekst i sjømatnæringen krever at vi må planlegge ferjetilbudene i Nordland etter næringslivets behov.»

- *Det nye tilbudet legger til rette for videre vekst innenfor fiskeri- og sjømatnæringen.*
- *Det foreslås en omprioritering av de samlede ressursene slik at hovedvekt legges på de største transportstrømmene.*
- *I Nordland ligger 4 lakseslakterier med stor produksjon på øyer hvor transporten ut til markedet starter med en ferjereise. Disse er svært avhengig av pålitelig fergetransport.*
- *Transporten fra de fire lakseslakteriene på Skrova, Sør-Arnøy, Lovund og Herøy gis særskilt oppmerksomhet.»*

I saksutredningen defineres noe sentrale kriterier som skal danne grunnlag for utarbeidelsen av det nye samferdselskartet:

«I arbeidet med det nye ferje- og hurtigbåtkartet tar vi sikte på å optimalisere ressursutnyttelsen for kystsamfunnene i Nordland. Vi vil derfor legge følgende prinsipper til grunn for prioriteringene;

- *Lovpålagt skoleskyss prioriteres først*
- *Deretter prioriteres næringslivets behov*
- *Deretter prioriteres øyer uten fastlandsforbindelse*
- *Deretter prioriteres andre»*

I tillegg til skoleskyss er det næringslivets behov og øyer uten fastlandsforbindelse som i størst grad er førende for utviklingen av transporttilbudet og det «nye samferdselskartet» for Nordland.

Høsten 2020 la fylkeskommune frem forslag til nye ruter. Forslagene berørte bl.a. begge fergerutene fra Stokkvågen negativt. Lurøy kommune kommenterte bl.a. følgende i sitt høringsinnspill til fylkeskommunen:

"Laksenæringen er en voksende næring, noe som blant annet kom fram under auksjon av økning i produksjonskapasitet som ble gjennomført den 18.08.20. Bedrifter på Helgeland var tungt inne i auksjonen, der 2 lokale bedrifter i kommunen kjøpte kapasitet på til sammen 1,600 tonn MTB til en samlet verdi på over kr 355.000.000. Reduksjonen som er foreslått i ferge mellom Lovund og Stokkvågen er ikke forenelig med satsingen som bedriftene gjør og veksten som planlegges innenfor denne næringen."

Den 8. oktober 2020 meddelte fylkeskommunen at rutene ble videreført frem 1.2.2021. Det er positivt at rutene ikke reduseres, men i næringsutviklingssammenheng er det uheldig at planleggingshorisontene kun er noen få måneder frem i tid.

3.7.1 Nova Sea

Nova Sea er det nest største «øyslakteriet» i Nord-Norge og 100% avhengig av fergestrekningen Stokkvågen-Lovund. Det er besluttet å utvide slaktekapasiteten til 100.000 tonn, med planlagt ferdigstillelse i 2025/26. Kapasitetstaket for slakteriet er allerede nådd med dagens ca. 50.000 tonn. Det skal investeres for 600-800 millioner.

Planlagt slaktevolum 2025/26 er 75.000 tonn. Dette øker transportbehovet betydelig. Ikke bare for hovedproduktet fisk, men også biprodukter, servicefunksjoner fra bl.a. Mo, samt innsatsfaktorer som f.eks. paller, kasseråstoff mv.

Veksten kommer både som følge av generisk vekst innenfor nåværende «trafikklyssrammer», utviklingskonsesjoner og overført slaktevirksomhet fra lokale aktører som følge av at det nye slakteriet får kapasitet til å betjene disse.

Nova Sea ønsker å få til en fremtidig uttransport med tog fra Mo med ca. 50% av produksjonen. Dette hvis en finner forutsigbare logistikk-løsninger med tilstrekkelig kapasitet og frekvens. Sentrale utfordringer er knyttet til fergeruter og vinterfremkommelighet over Bustneslia.

3.7.2 Sambandets kapasitetsbehov og vekst

3.7.2.1 Kapasiteten i sambandet

Sambandet betjenes av to ferger, hver på 50 PBE. Dette tilsvarer ca. 49 personbiler. Når fergene transporterer tyngre kjøretøy belastes tilgjengelig kapasitet mer enn for små kjøretøy. Som et eksempel nevner vi at et kjøretøy over 22 meter (AutoPass regulativ AP9) belaster PBE kapasiteten med 12,84 PBE og en semi lengre enn 17 meter (Riksregulativ B9) krever 8,95 PBE.

... når 5 semier er om bord på en av disse fergene, er det lite ledig plass til annen trafikk.

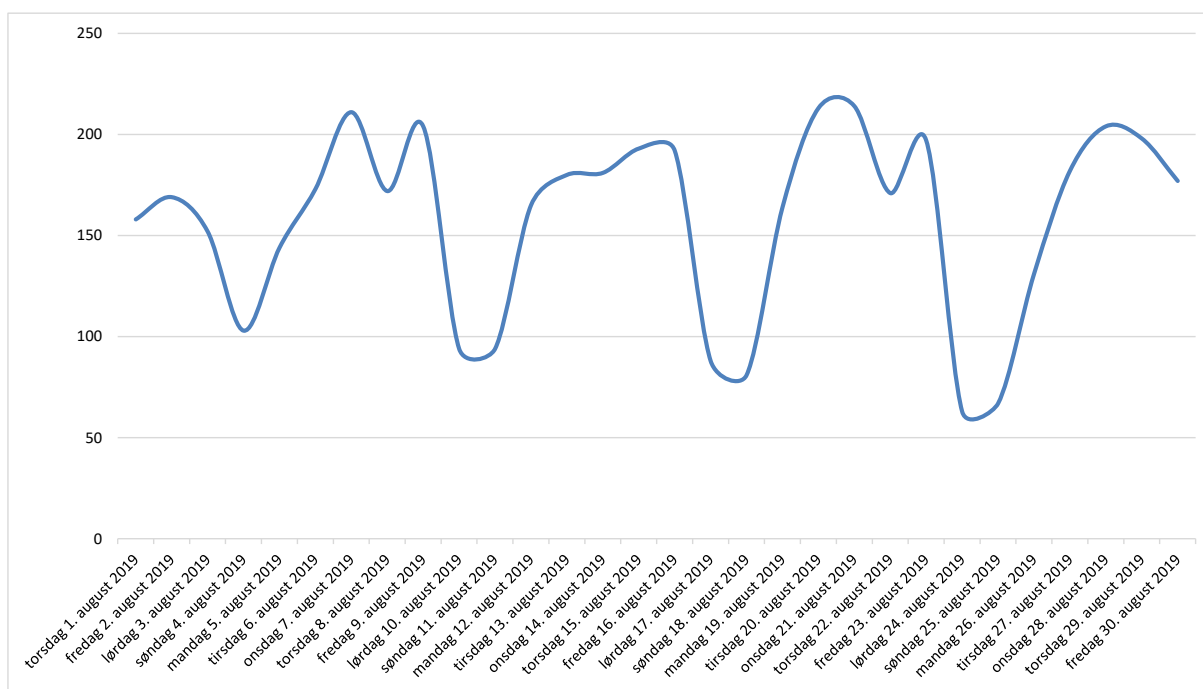
Dette betyr at når 5 semier er om bord på en av disse fergene, er det lite ledig plass til annen trafikk.

Dagens rutetabell har 41 enkelturer pr. uke mellom hovedrelasjonen Stokkvågen – Lovund. Dette inkluderer også bestillingsturer. Av disse går 12 (29%) direkte mellom Lovund og Stokkvågen. De resterende betjener også mellomsteder.

Den teoretiske kapasiteten en vei, med dagens rutetabell, er 2.050 PBE pr. uke. Dette tilsvarer et gjennomsnitt 293 PBE pr dag eller ca. 33 semier.

Dette er imidlertid en høyst teoretisk kapasitet. Kapasitetsbristen oppstår normalt lenge før man nærmer seg slike kapasitetstall. Dette skyldes mange forhold, bl.a. vær og vind og turer som ikke passer til næringslivets behov. Det skyldes også i stor grad at fergene må ha kapasitet for å ta trafikkvariasjoner over året, uken eller dagen. Dette betyr at mange turer seiles uten at full kapasitet utnyttes. Teoretisk tilgjengelig kapasitet kan derfor ikke utnyttes.

I figuren under har vi illustrert variasjoner over en måned i 2019 (august) og sett på transporterte PBE pr. dag på strekningen Lovund-Stokkvågen (en vei). Bunnene i figuren i dette sambandet er helgene, - noe som viser at dette er et nærings samband med høy trafikk på hverdage. Flere samband i landsdelen har en fordeling med høyere trafikk i helgene, som følge av bl.a. fritidstrafikk.



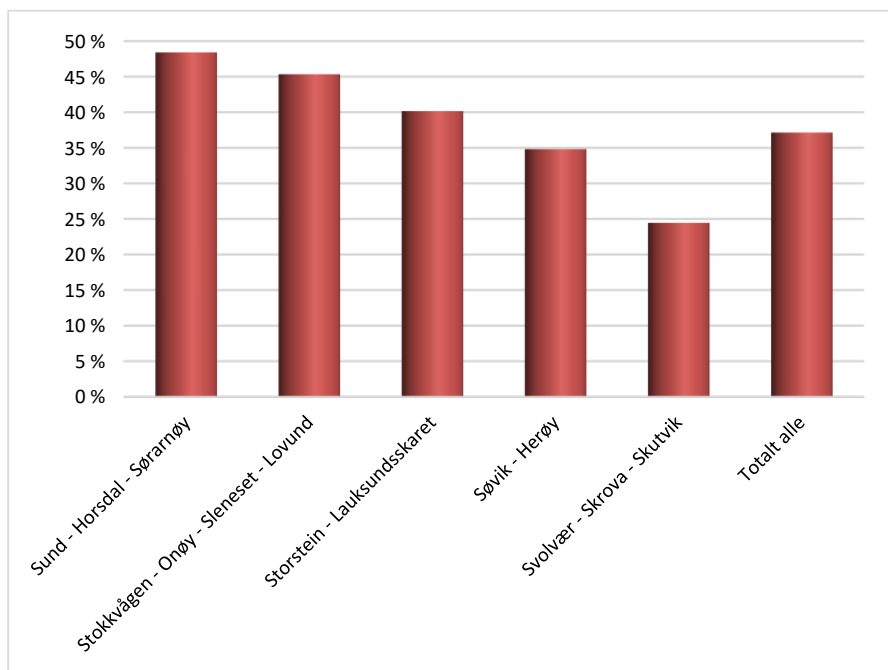
Figur 3-10: Transporterte PBE pr. dag, august 2019

Vi kan også eksemplifisere kapasitetsutnyttelsen ved å se på «øysamband» i nabofylket Troms. Gjennomsnittlig kapasitetsutnyttelse på samband uten omkjøringsmulighet i Troms var 22 prosent.

Det tyngst trafikkerte næringssambandet i Troms var et av de 5 havbrukssambandene i Nord-Norge, Arnøysambandet. Her er slakteriet (Arnøy Laks slakteri) lokalisert på en øy, - på samme måte som Nova Sea. Dette sambandet hadde i 2019 en kapasitetsutnyttelse på 47%, med påfølgende store utfordringer for trafikkavvikling og havbruksnæringen på øya.

I 2020 har man oppgradert kapasiteten til 35 bilers ferge på dette sambandet. Fram til 31. juli har kapasitetsutnyttelsen på dette sambandet falt fra 47 prosent i 2019 til 36 prosent i 2020. Fortsatt skrives det om lange køer og en uholdbar situasjon på dette sambandet. Fram til 31. juli 2020 er kapasitetsutnyttelsen på Arnøyferga over 42 prosent.

**Håvard Høgstad,
Adm. Dir. Arnøylaks (Skjervøy, Troms)**



Figur 3-11 viser kapasitetsutnyttelse (%) i forhold til tilbudt teoretisk kapasitet, for alle sambandene i Nord-Norge som hadde havbruksslakterier på øyer.

Den høyeste utnyttelsen var for sambandet til Sør-Arnøy (47%). Dette er et samband med kapasitetsutfordringer.

*Figur 3-11:
Kapasitetsutnyttelse 2019,
«øysamband» med
havbruksslakterier i Nord-
Norge*

Sambandet Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund hadde i 2019 en utnyttelse av kapasiteten på 45%, av en teoretisk kapasitet på ca. 205.000 tilbudte PBE pr. år (basert på rutetabell november 2020).

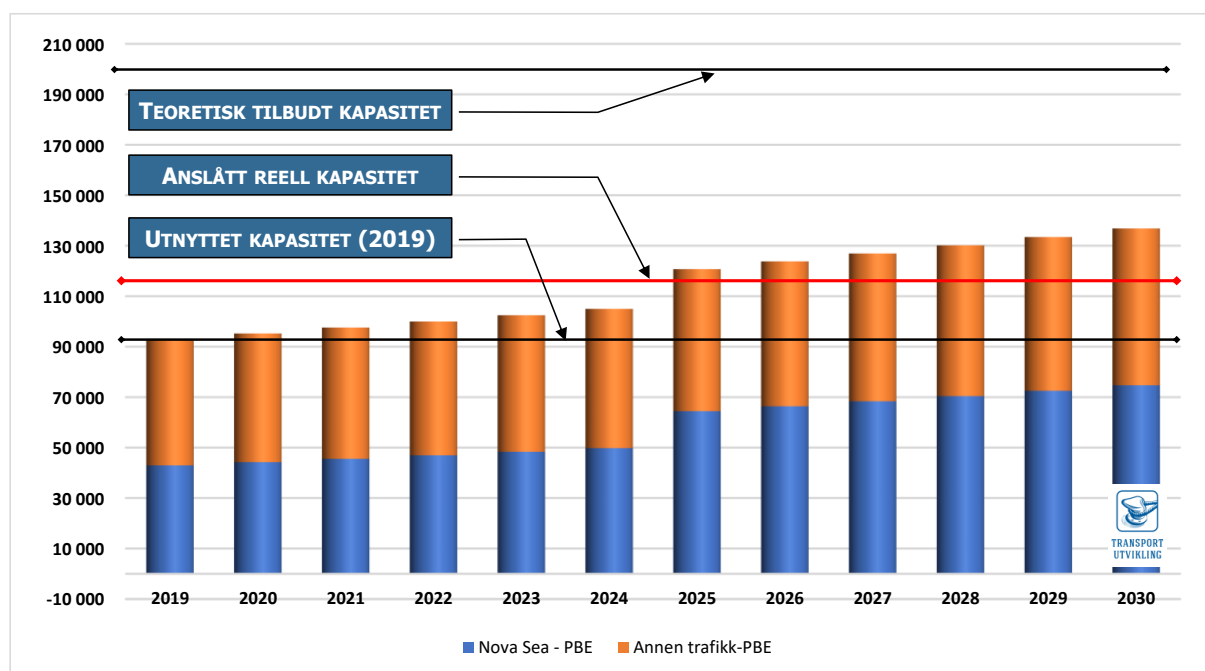
Legger man erfaringene fra andre samband med tunge næringsaktører til grunn, er det ikke urimelig å anslå at reelt anvendelig kapasitet over året ligger på rundt halvparten av tilbudt kapasitet.

I beregningen nedenfor har vi lagt til grunn at 55% av tilbudt kapasitet representerer reell kapasitet, - dvs. i underkant av 115.000 PBE pr. år for Stokkvågen Onøy-Sleneset-Lovund.

3.7.2.2 Vekstscenario og kapasitetsbehov

I dette fremtidsbildet har vi basert oss på to grupper trafikk; Nova Sea, - da dette er den dominerende aktøren og øvrig trafikk. For Nova Sea (se kapittel 5.1 for vekstanslag) har vi lagt til grunn en vekst 3% frem til 2025, i tråd med gjeldende nasjonale reguleringer. I 2025 har vi forutsatt at det nye slakteriet er i full produksjon (75.000 tonn slaktet vekt), og deretter 3% vekst frem til 2030.

For øvrig trafikk har vi lagt inn generell årlig vekst på 2%. Alle beregninger er basert på PBE som kapasitetsmål.



Figur 3-12: Fremskrivning av kapasitetsbehovet for sambandet Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund

Basert på disse forutsetningene øker utnyttet PBE fra dagens (2019) ca. 93.000 til 121.000 i 2025 og 137.000 i 2030.

Kapasitetsutfordringene øker suksessivt, og anslått tilgjengelig kapasitet blir for lav i 2025.

3.8 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.



Figur 3-13: Forlengelse av kryssingsspor Mo i Rana stasjon

BaneNor arbeider nå med en økning av kryssingssporene med ca. 700 meter mot sør fra dagens plattform på jernbanestasjonen. Dette vil totalt gi et 1.250 meter langt kryssingsspor.

Det nye kryssingssporet 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.

3.9 Havner og kaianlegg

Store deler av næringstransportene i regionen går sjøveien. Utbedring og vedlikehold av farleder og havner er derfor en viktig oppgave, - også for å stimulere sjøtransporten generelt.

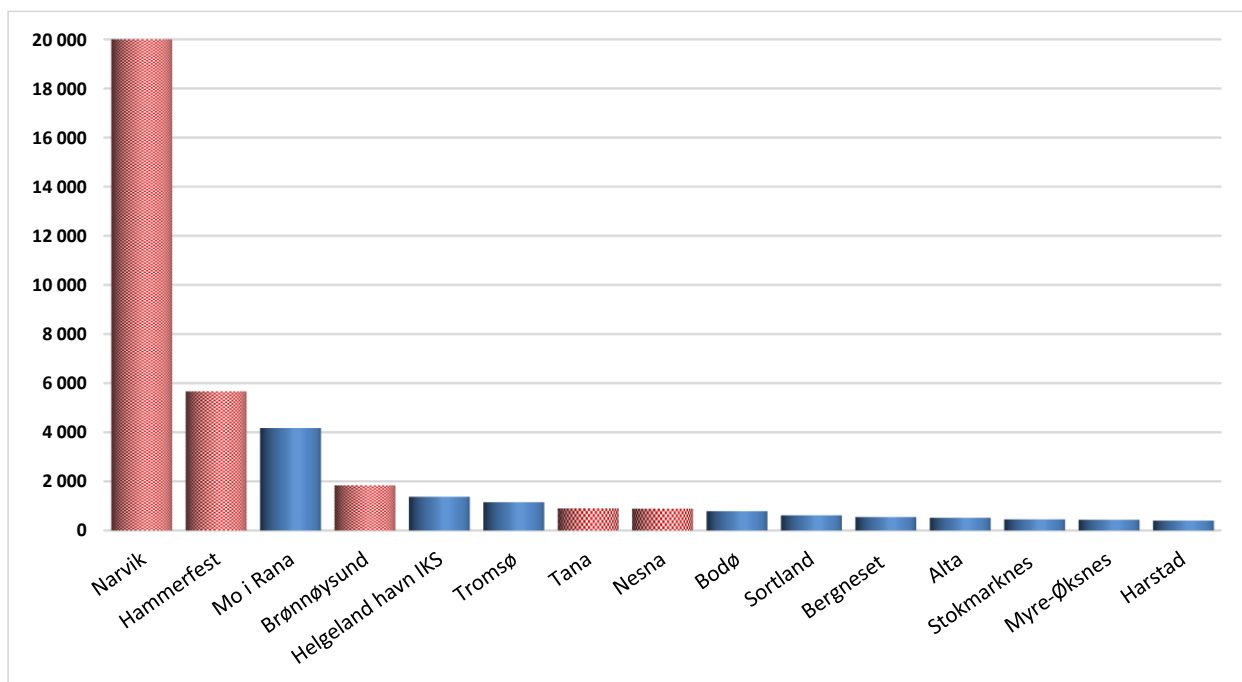
3.9.1 Generelt

Mo i Rana havn var Nord-Norges største diversifiserte (flere produkter) havn i 2019. Malmhavnen i Narvik (20,1 MT) og petroleumshavnen i Hammerfest (5,6 MT) er større, men de opererer stort sett med ett eller få produkter. Mo i Rana har 3-4 ganger større omsetning over kaianleggene enn andre diversifiserte havner som Tromsø og Helgeland Havn IKS.

Mo i Rana havn var Nord-Norges største diversifiserte (flere produkter) havn i 2019.

³. ERTMS: European Rail Traffic Management System. ERTMS er et digitalt signalsystem som er felles for alle europeiske land.

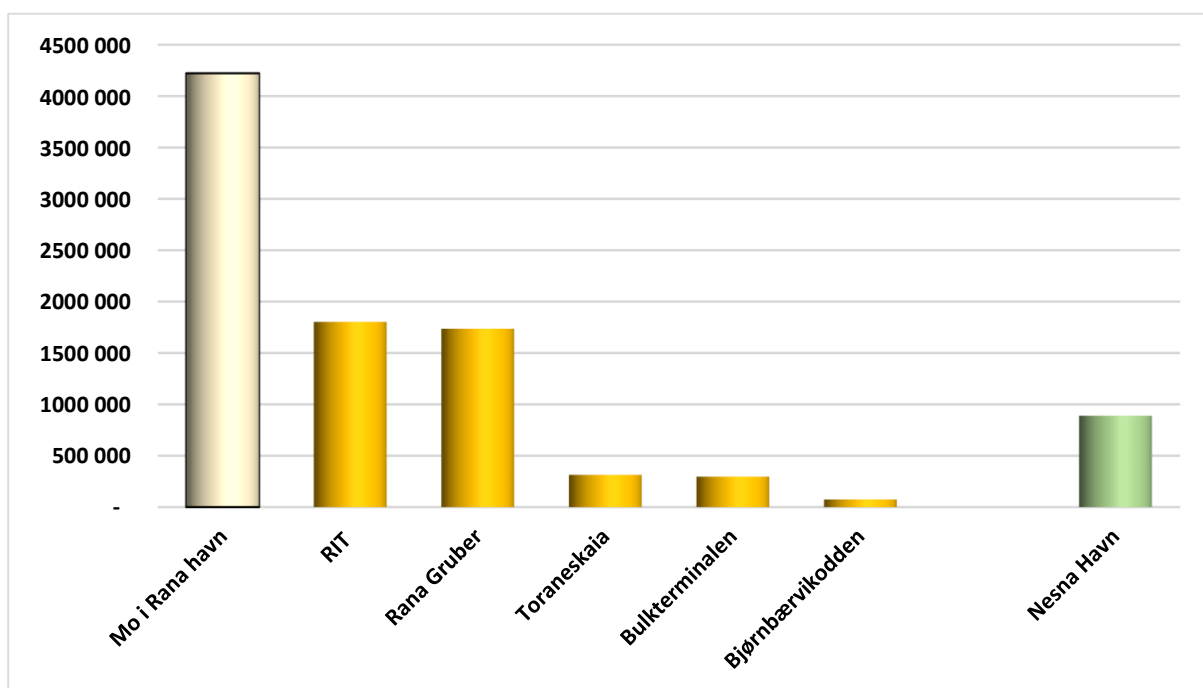
Figuren under viser de 15 største havnene i Nord-Norge i 2019 (tonn totalt). Havner markert med rødt er spesialiserte havner med stort sett ett produkt.



Figur 3-14: Nordnorske havner 2019, topp 15 (Kilde: SSB, TU)

Nesna havn rangerer som Nord-Norges 8. største havn i 2019, målt etter tonn over kaianleggene. Ca. 99% av det som omsettes over Nesna havn er tørr bulk (Gabbro Nors anlegg på Tomma).

Den dominerende havnen på Nord-Helgeland, og Helgeland, er Mo i Rana havn med en årlig omsetning i tonn på 4.2-4.5 millioner tonn. Det er industriell tonnasje som dominerer, og den nære tilknytningen til Norges nest største industripark (Mo Industripark).



Figur 3-15: Sentrale havneavsnitt i regionen

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.



Bilde 3-2: Illustrasjon ny dypvannskai Mo I Rana (Kilde: Mo i Rana havn KF)

I tillegg til muligheten for å ta inn større fartøy vil en dypvannskai bidra til mer og nødvendig kaiplass, redusere ventetider og gi mulighet for å optimalisere/spesialisere logistikkoperasjonen. Et nytt kaianlegg vil bidra til økt kapasitet



En ny dypvannskai krever utdypning av farleden inn til havnen.

I Kystverkets prioriteringer til NTP (2022-2033) i korridor 7 er det foreslått en bevilgning på 113 millioner for å oppgradere innseilingen til Mo. Det er beregnet en positiv samfunnsnytte på 186 millioner kroner.

Det er beregnet en positiv samfunnsnytte på 186 millioner kroner.

Figur 3-16: Kystverkets prioriteringer NTP 2022-2033

Toraneskaia er en flerbrukskai som ligger like i nærheten av jernbaneterminalen og Helgelandsterminalen på Mo. Den har eget Ro-Ro anlegg og landkran. Det skipes mye tømmer utover kaien. Flere andre mindre kaianlegg i regionen er viktige for lokal næringsutvikling.

3.9.2 Statlige fiskerihavner

Det er få fiskerihavner i regionen. I forbindelse med Regionreformen overføres ansvaret for disse havnene fra Staten (Kystverket) til regionene, bl.a. Nordland fylke den 1.1.2020. Det er ikke oppnådd enighet mellom fylke og stat om betingelsene for overføring av fiskerihavnene til Nordland fylke.

Sted/kompleks	Kommune
Lovund	Lurøy
Sleneset	Lurøy
Indre Kvarøy	Lurøy
Husøy	Træna
Sanna	Træna
Selvær	Træna

Pr. oktober har Kystverket registrert 6 statlige fiskerihavnrelaterte kompleks i regionen, hvor Kystverket er helt eller delvis eier. Dette er ikke nødvendigvis bare havner/kaianlegg, men konstruksjoner som f.eks. moloer, støer og utdypinger e.l.

Tabell 3-3: Statlige fiskerihavnskompleks i regionen

Andre havner, enn statlige fiskerihavner, kan være like viktige for fiskerinæringen.

3.10 Skipstrafikk og næringstransport på sjø

Industriell tonnasje

Industriell tonnasje opererer i hovedsak over Mo i Rana havn, i tillegg til de bulkutskipninger som skjer over Gabbro Nors anlegg på Tomma.

Mo i Rana havn hadde 1.150 anløp i 2019, hvorav 50% klassifiseres som kysttrafikk og 50% som langdistansetraffikk. Fra 2020 ble det igangsatt egne anløp av containerskip (NCL), som både kan betjene lokal industri og andre markeder. Det forventes vekst i containertrafikken.

De store brukerne av industriell tonnasje er Rana Gruber, Celsa Armeringsstål AS, Elkem Rana AS, Ferroglobe Mangan Norge AS og SMA Mineral AS.

Lokalbåter/hurtigbåter

Norland har ca. 20 hurtigbåtruter. 7 av disse berører ytre deler av regionen. Hurtigbåtflåten er i hovedsak ny, med båter bygget etter 2015. Tabell 3-4 viser de enkelte samband i regionen og noen karakteristika pr. samband/fartøy.

Hurtigbåtruter Nord-Helgeland							
Rutenavn	Rutenr	Fartøy	Byggeår	PAX-kap	Lastekap.	Fart (knop)	Operatør
NEX I	23-731	Elsa Laula Renberg / Regine Normann	2019	219	16 paller	33	Boreal Sjø
Sandnessjøen - Bjørn - Nesna - Regionpendelen	18-182	Himmeltind	2018	48	5 tonn / 2 p.biler	19	Lovundskys
Rødøy - Melfjordbotn	18-413	Nordic Aurora					Charter i Nord
Lurøy	18-193	Nesøy	2015	48	5 tonn / 2 p.biler	19	Torghatten Nord
Helgelandspendelen	18-191	Helgeland					Boreal Sjø
Træna lokal	18-195	Sanna	2015	48	5 tonn / 2 p.biler	19	Salten Cruice
Rødøybassenget	18-411	Gjærøy	2003	80	4 biler, alternativ 15 t bil + 20 t dk last (biler)	26	Torghatten Nord

Tabell 3-4: Lokalbåtruter som opererer på Nord-Helgeland (Kilde: fylkeskommunen, offentlig info.)

Hurtigbåtene er primært passasjerførende, men har noe godskapasitet. Det transporteres totalt sett lite gods på hurtigbåtene. Godskapasiteten er imidlertid viktig for flere små bedrifter, også sjømatbedriftene. Enkelte fartøy kan også ta biler, men dette begrenses av at kaiene normalt ikke er tilpasset å ta biler av og på fartøyet.

Bildet viser Nordland fylkeskommunes nye hurtigbåt, som planlegges for drift i Trænaruten.



Bilde 3-3: MS «Fredrikke Tønder Olsen» (Foto: Transportutvikling AS, 2020)

Nor Lines/Hurtigruten (Kystruten)

Nor Lines har i mange år hatt en samseiling med Hurtigruten når det gjelder godstransport. Hurtigrutens godskapasitet (med unntak av personbiler) selges av Nor Lines.

I august 2017 ble det kjent av rederiet Samskip fikk Konkurransetilsynets samtykke til å overta deler av Nor Lines AS. I mars 2018 kunngjorde Samferdselsdepartementet at både Havila og Hurtigruten tildes kontrakter på kystruten mellom Bergen og Kirkenes for perioden 2021 til 2030. Havila skal drifte 4 av de 11 skipene. Rute-/anløpsstrukturen skal være som i dag.

Hurtigruteskipene anløper daglig Nesna på nord og sør. Skipene fører bl.a. litt generelt stykkgoods/pallegods og fisk, i tillegg til biler. Pr. høsten 2020 er antallet skip og anløp redusert som følge av Coronasituasjonen.

Nor Lines har ikke, som tidligere, en fast anløpsstruktur. De baserer seg stort sett på anløp av havner der gods er forhåndsbooket. Hurtigruten/Nor Lines oppgir ikke tall for godsmengdene.

«Nor Lines Daily» ble lansert våren 2019. Dette er et samarbeid mellom flere rederier, med basis i Kystruten/Samskip/Nor Lines struktur. I overkant av 10 rederier har stilt rundt 30 kystgående skip til rådighet. Ambisjonen er at systemet skal bidra til stor kapasitet og høy frekvens.

Kystgodsruta

Kystgodsruta er en fylkeskommunalt finansiert godsrute som opererer mellom Bodø og Sandnessjøen. Den trafikkeres av et eldre lasteskip; MS «Fjordlast».

Rutenavn	Fartøy	Byggeår	Lastekap.	Fart (knop)	Operatør
Kystgodsrute Bodø - Helgeland	Fjordlast	1978	Dekksareal: 310 m ² , Frys 161m ³ , romkapasitet 830 m ³ , 6 biler, RoRo, luke 2,75x3,73 m, kran 1x6 m, Sideport	11	Finn Olsen Rederi

Tabell 3-5: Kystgodsruta

I regionen, og nærliggende områder, har den mulighet for å anløpe Ørnes, Grønøy, Bolga, Vågaholmen, Nordværnes, Rødøy, Gjerøy, Selsøyvik, Tonnes, Indre Kvarøy, Storselsøy, Nordnesøy, Myken, Træna, Slenseset, Vikholmen, Nesna, Stokkvågen, Onøy, Lovund og Aldra.

Den opererer mandag – fredag, og flere av anløpene er basert på behovsmelding.

Når Hurtigruteskipene ikke trafikkerer Helgelandskysten daglig (oktober 2020) er Kystgodsruta forlenget til Sandnessjøen to ganger pr. uke. Denne ordningen gjelder frem til Hurtigruten seiler som normalt.

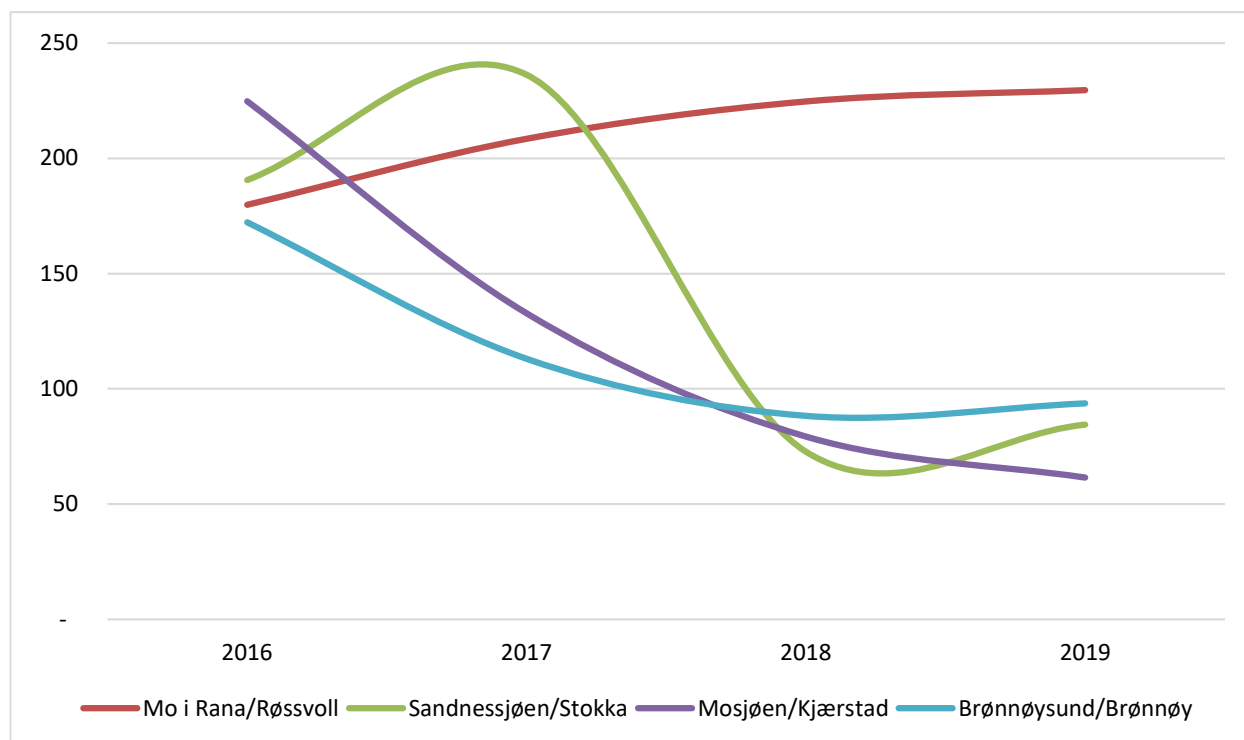
Annen sjøtransport

I tillegg finnes det en del tonnasje i form av tørrbulk, kysttankere og stykkgodsskip. Flere fartøy seiler i tilnærmet løsfart eller at anløp er styrt av prosjekter.

Havbruksnæringen omfatter både brønnbåter, fôrbåter, servicefartøy og flåter.

3.11 Fly

Næringstransport med fly består av post og frakt (annet smågods). Volumene er relativt små for alle flyplassene på Helgeland, men Mo i Rana har vesentlig mer enn de øvrige. I 2019 ble det transportert 230 tonn over Røssvoll lufthavn, hvorav 37 tonn var post.



Figur 3-17: Næringstransport over lufthavner på Helgeland, tonn 2016-2019 (Kilde: Avinor)

Mo i Rana/Røssvoll har økt næringstransportene de siste årene, mens de øvrige lufthavnene på Helgeland har redusert aktivitet.

Ny lufthavn i Mo i Rana

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 i andre halvdel av planperioden, mellom 2024 og 2029.

Det statlige bidraget forutsetter at et lokalt bidrag dekker de resterende utgiftene opp mot 600 millioner.

I behandlingen av NTP og senere behandlinger av Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon, har Stortinget bedt om raskest mulig oppstart i første periode. Det vil ivareta forutsetningene for spleiselaget med Rana kommune og næringslivet.

Polarsirkelen Lufthavnutvikling fikk klarsignal fra Samferdselsdepartementet 5. februar 2019 til å gjennomføre konkurranse i henhold til lov om offentlige anskaffelser. I mars 2020 var det framforhandlet et tilbud med leverandør innenfor økonomisk ramme i NTP.

I mai 2020 ga Samferdselsdepartementet Avinor oppdraget med å overta utbyggingen av ny flyplass i Mo i Rana for å sikre framdriften. Departementet ba Avinor snarest mulig om å gå i gang med å oppdatere sitt eget forprosjekt fra 2015 og innlede dialog med lokale aktører. Statsministeren ga 8. juli 2020 et løfte om bygging av ny flyplass og varslet samtidig en investeringsbeslutning senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2021.

Den nye lufthavnen skal bygges like øst for Mo i Rana. Den skal bygges med lang rullebane, veier og tilliggende infrastruktur, terminalbygg, driftsbygg og tekniske anlegg. Flyplassen vil kunne betjene en av de største industri- og sjømatklyngene i Norge, og vil skape bedre vilkår for inn- og utpendling av arbeidskraft.

Den nye flyplassen skal kunne trafikkeres av store fly som har vesentlig større kapasitet for frakt av gods enn de mindre flyene som betjener dagens kortbane. Flere bedrifter, for eksempel Evry Card Services, er helt avhengig av raske flyforbindelser for å konkurrere i et internasjonalt marked. En ny flyplass med langt bedre værmessig tilgjengelighet er viktig for næringsliv som har behov for raske og forutsigbare leveranser av kritiske produkter, for eksempel reservedeler.



Bilde 3-4: Illustrasjon ny Mo i Rana lufthavn (Nordic Office of Architecture/PLU)

3.12 Knutepunkt/terminaler i regionen og utenfor regionen

Effektive transport til/fra, og internt i regionen, krever i mange tilfeller at det finnes velfungerende knutepunkt i form av havner og landbaserte terminalfunksjoner. Slike funksjoner kan finnes i regionen, og utenfor.

I ytre del av regionen

- Nesnaterminalen (NorLines)
- Tonnes/Tonnesbilan,
- Fryseterminal, Pelagia, Træna
- Ekspedisjoner/lokalbåtanløp

Jernbane- og flyterminaler er de viktigste terminalfunksjonene utenfor regionen.

- Jernbane i Trondheim, Alnabru
- Flyfrakt av sjømat fra Gardermoen og flyplasser utenfor Norge, Helsinki mv

3.12.1 Hub-funksjon Mo i Rana

Knutepunktfunksjonene kommer frem som en konsekvens av befolkningstetthet, næringsaktivitet og beliggenhet. De store transporthusene etablerer sine terminaler ut fra kommersielle hensyn.

Mo i Rana er det sentrale knutepunktet på Helgeland, med komplette intermodale funksjoner:

- Vei
 - E6 i nord-sør retning
 - Fv810, tilknytning mellom kyst og innland
 - E12, grensepassering mot Sverige
- Bane
 - Nordlandsbanen
- Sjø/havn
 - Både industrielle havner og flerbrukshavner
- Fly
 - Småflyplass med godsaktivitet. Ny flyplass skal bygges

Flere av de sentrale 3. partsaktørene er lokalisert på Mo; Schenker, Bring, Post Nord og Meyership.

I tillegg finnes det flere andre funksjoner som bidrar til knutepunktets samlede effektivitet; lager- og distribusjonsfunksjoner, regionale biltransportfirma som Tonnesbilan, Matgrossisten mv.

Kysten av Nord-Helgeland er tilknyttet den regionale hub-funksjonen i Mo i Rana via Fv810. Fv810 deles midtveis mellom Mo og kysten (i Utskarpen), der Fv17 gir forbindelse til de lokale knutepunktene langs kysten, - Stokkvågen (Lurøy kommune) og Nesna (Nesna kommune).



Figur 3-18: Hub-funksjon, Mo i Rana

Velfungerende transportkorridorer er viktige for næringslivets utvikling. Store deler av næringslivet i regionen er eksportrettet, og markedene er i sør. Dette fører til at nord-sør transporter dominerer transportbildet. Sentrale veier ut/inn av regionen blir viktige elementer i transportkorridorene.

Deler av næringslivet i regionen har en desentralisert lokalisering, gjerne langt fra hovedveier, flyplasser og havner. Da blir fylkesveiene viktige elementer i effektive transportkorridorer, og avgjørende for muligheten til å komme seg inn og ut av regionen, og transport internt i regionen.

NYHE

TIPS OSS!
75 12 55 00
redaksjonen@ranablad.no

Kontakt oss på telefon, e-post, Facebook, Twitter og Instagram. Tips og stoff sendes til: redaksjonen@ranablad.no

SMC/MMS: Kildevernet regnes (ditt tips/bilde) til 2005. Har du en video du vil dele med andre? Last den opp på ranablad.no/vis/vidoeotps/

RanaBlad

Stafredaktør: Marit Ufråksen
Digitalredaktør: Tord Olander Pedersen
Administrerende direktør: Rigmor Nygård Hansen

Rana Blad er en frittgitt og uavhengig dagsavis stiftet i 1902 under navnet Daneriet/Indevollen.

Rana Blad arbeider etter Vær Konansen-plakettens regler for god presseetikk. Den som innlever seg, samtykker til utredningsavtale, oppfordres til å ta kontakt med sjefredaktør eller nyhetsleder.

PRESSENS FAGLIGE UTVALG (PEU) er et fagorgan for



FLASKEHALS: Svein Eggevik (Sp) sammen med Arne Langvatn (indirekte Helgeland regionråd), fylkesvaraordfører Arve Krutstam (FrP), Bjørnar Skjæran (Ap), Linda Eide (Ap), ordfører Geir Waage (Ap), Arne Alfving (Sv) og Trude Jensen Aasen (Statenes vegvesen).

ANBEFALING: Arne Alfving sier anbefalingen fra Statens vegvesen er tungtveiende gjennom Bustnes.

Konklusjon og anbefaling

- To alternativer kan være aktuelle fremkommighetsproblematikk
- ... B - Lang tun
- ... C - K

ANBEFALING: Arne Alfving sier anbefalingen fra Statens vegvesen er tungtveiende gjennom Bustnes.

GLEDELIG: Hanne Davidson er glad for konklusjonen fra Statens vegvesen.

FOTO: VIKTOR LEEDS HØGSETH

Flere kommuner vil samarbeide

RANA/NESNA: Nå som rapporten fra Statens vegvesen er klar vil flere kommuner samarbeide for at planen om lang tunnel skal bli en realitet.

VIL MØTES
Ordførere i Rana, Geir Waage, er mer enn klar for å få i gang et møte mellom involverte parter.

Vil være pådriver
Nordland fylkeskommune og Statens vegvesen, plukker ut Rana og de andre kommunene som involverer i prosessen.

• Statens vegvesen har utredet alternativer for Bustneslia i nesten to år • Kommer med klar konklusjon

Anbefaler tunnel til 800 millioner

RANA: En tunnel på 4,1 kilometer er det Statens vegvesen mener er det beste alternativet for beifaling for å forbedre flaskehal-

» Det er mulig å være fram-

sone med bebyggelse i øst. Dette gjør at overgangspunk- tene blir forutsigbare, og en utregning med dette at de blir plassert slik at det blir uventede standardopprigg på veien som

Svein Eggevik, fylkesråd for samferdsel (Sp), er glad for rap- porten og sier fylket skal være utregnet med dette at de blir plassert slik at det blir uventede standardopprigg på veien som

tenke mytt

Et spørsmål man kan begy- ne med å kasse inn poenger til prosjektet og jeg skal gå så langt å si at vi i løpet av 2015 skal ha svar på spørsmålet. Så firman- skal jeg være, sier Skjæran.

De spør når man kan begy- ne med å kasse inn poenger til prosjektet og jeg skal gå så langt å si at vi i løpet av 2015 skal ha svar på spørsmålet. Så firman- skal jeg være, sier Skjæran.

vare framover i den sa- kon. Det må vi på fylket være prosjektet og jeg skal gå så langt å si at vi i løpet av 2015 skal ha svar på spørsmålet. Så firman- skal jeg være, sier Skjæran.

Den største flaskehal- i Nordland, sies Geir Waage i

Bilde 3-5: "Anbefaler tunnel til 800 millioner" (Rana Blad 8.1.18)

4 Utvalgte næringer

4.1 Industri

4.1.1 Innledning

Helgeland er den dominerende industriregionen i Nord-Norge, og i Mo i Rana er en av Norges største industriparken lokalisert. I tillegg er det flere mindre/mellomstore bedrifter innenfor verkstedindustri, prosessindustri, mineralindustri mv.

4.1.2 Sentrale aktører

Nesna Industripark

Nesna Industripark ligger på Langsetvågen i Nesna kommune. Her er verkstedbedriften/skipsverftet Westcon Helgeland etablert. Det utvikles bedrifter innenfor smoltproduksjon, oppdrett, CO₂ konvertering, serviceanlegg for vindmøller mv.

Westcon Helgeland er en stor bruker av veitransport og er avhengig av en god forbindelse langs Fv810. Tilnærmet alt av stålprodukter kommer fra Finland med vogntog over Umbukta og Fv810. Mengden stål varierer fra år til år, basert på type, størrelse og antall prosjekter. Verftet er avhengig av jevn og presis leveranse når prosjekter gjennomføres.

Arctic Seafarm planlegger å bygge opp landbasert oppdrettsanlegg i Langsetvågen på Nesna.

Fv810 generelt, og Bustneslia, er en utfordring vinterstid. Vi er avhengig av leveranser til riktig tid.

Verftet er avhengig av at personell kan reise mellom Mo og Nesna. Det er konkurranse om fagfolk. Pendling og tilgang til fagfolk fra Mo vanskeliggjøres, når det er allment kjent at veien kan stenges. Arbeiderne kommer ikke til verftet og det fører til redusert/forsinket produksjon som må tas inn igjen.

Arnt Skogsøy, adm. dir. Westcon

Mo industripark/større industribedrifter

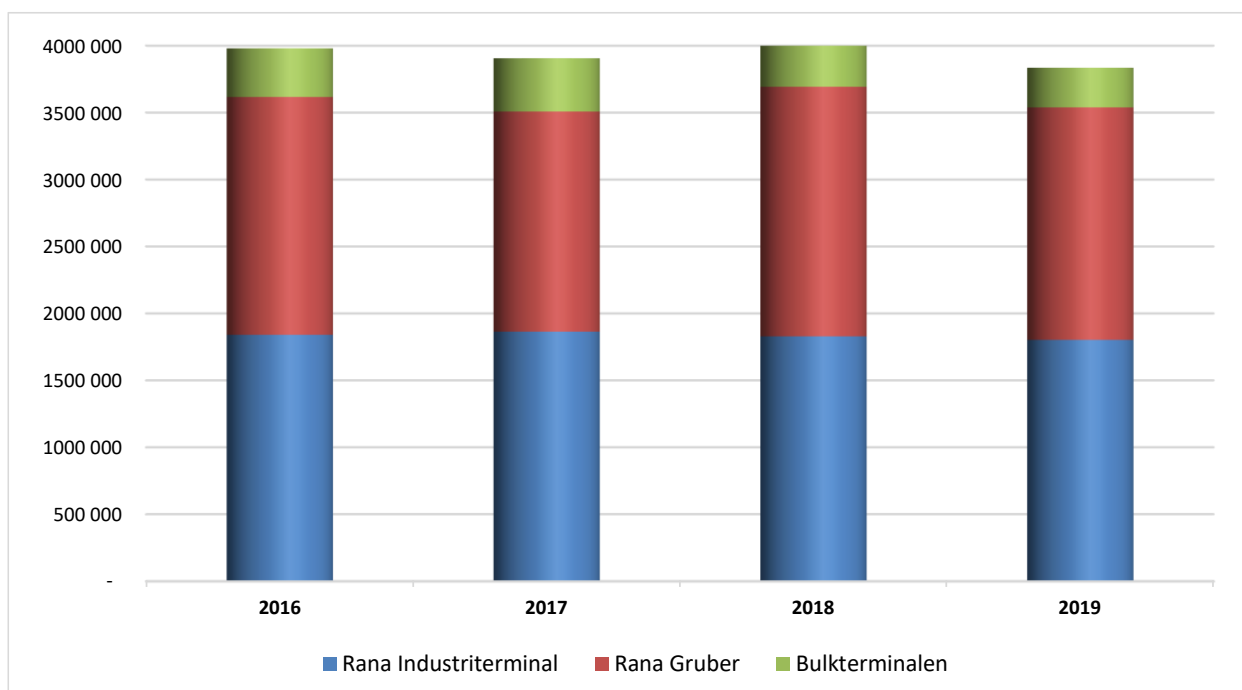
Ved Mo Industripark er det lokalisert over 100 bedrifter. Flere av disse har et betydelig transportarbeid. De største transportbrukerne er:

Celsa Armeringsstål AS, Elkem Rana AS, Ferroglobe Mangan Norge AS og SMA Mineral AS. I tillegg er mineral-/industribedriften, Rana Gruber lokalisert like i nærheten av Industriparken.

De lokale industribedriftene er storforbrukere av sjøtransport, og i 2019 var tonnomsetningen over de rene industrielle kaianleggene over 3.8 millioner tonn. Hadde dette går med bil (a 30 tonn), ville det representert en ÅDT på 700 (begge veier).

Da den asiatiske bedriften Wasco Coating Norway i 2014 og 2015 produserte og leverte 480 km coatede stålrør til gassrørledningen Polarled i Norskehavet, var årlig tonnasje over Mo i Rana havn oppe i 4,85 mill. tonn. Bedriften nådde ikke opp i konkurransen om nye oppdrag, bl.a. som følge av liten sjødybde og kapasitet ved Mo Industriparks kaianlegg (RIT.)

Figur 3-1 viser fordelingen mellom de tre store industrikaiene i Mo i Rana. Rana Industriterminal og Rana Gruber står for det vesentligste. Bulkterminalen brukes av bl.a. bedrifter som Ferroglobe, for inngående råvarer.



Figur 4-1: Industrielt sjøtransportarbeid, Mo i Rana havn, 2016-2019

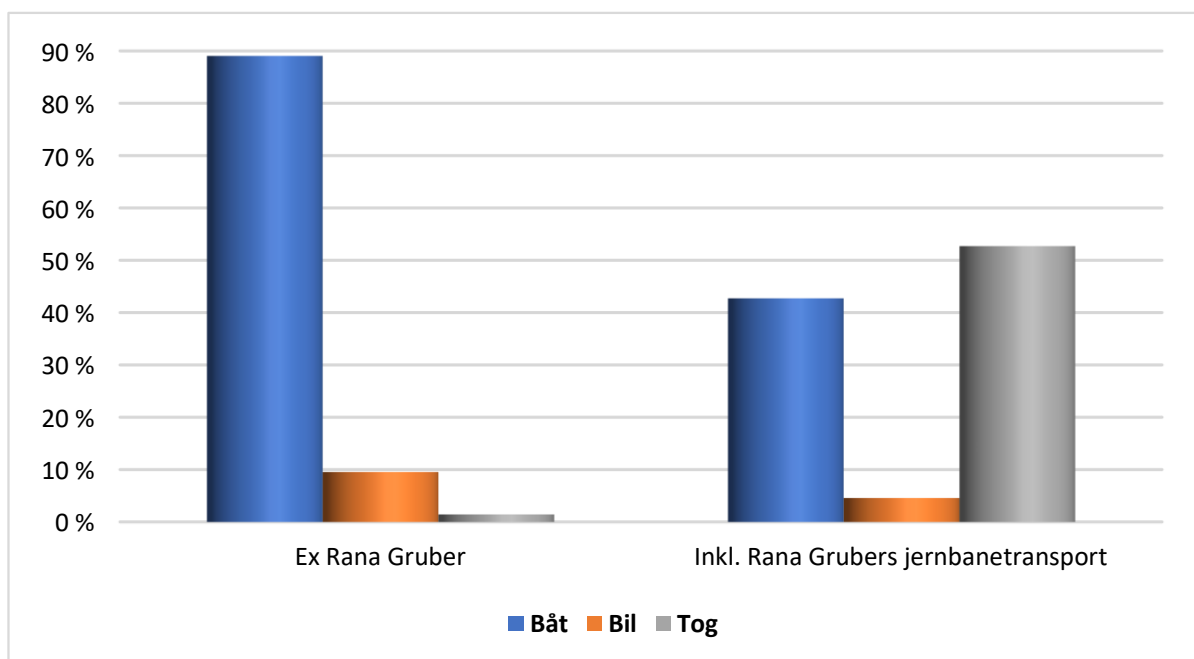
4.1.3 Transportmiddelfordeling

Hoveddelen av det industrielle transportarbeidet ut/inn av regionen er basert på sjøtransport. Men det går også betydelige mengder langs vei, samt noe på jernbane.

Rana Gruber er ikke bare en stor bruker av sjøtransport, men en av landets største brukere av jernbanetransport. Årlig tas det inn ca. 5 millioner tonn råvarer med tog fra bruddene i Dunderlandsdalen. Dette tilsvarer ca. 925 biler (a eksempelvis 30 tonn) pr. dag i begge retninger, - eller ca. 40 biler pr. time.

Transportmiddelfordelingen i regionen målt i tonn, ekskludert lokal jernbanetransport, vises i venstre del av figuren under. Her utgjør sjøtransporten nærmere 90%, biltransporten i underkant av 10% og rundt 1-2% for jernbanetransport.

Tar vi med Rana Grubers lokale jernbanetransporter fra Ørtfjellet til Mo, endres bildet fullstendig. Jernbane blir den dominerende transportformen (53%), og sjøandelen blir noe over 40%.



Figur 4-2: Transportmiddelfordelingen i regionen, 2019.

4.1.4 Utviklingstrekk

- Generelt kan man neppe komme bort fra at viktige drivere for industriell utvikling er knyttet til både internasjonale og nasjonale mål knyttet til klima og miljø. Både EU og Norge har mål om store utslippskutt frem mot 2050. Elektrifisering er et ofte nevnt virkemiddel for å nå målene om reduksjon av klimautslipp. Produksjon av strøm fra vindkraft, sol og hydrogen er viktige teknologer. Regionen har betydelige vannbaserte kraftressurser som både kan brukes til industriell produksjon av batterier og hydrogen, - og mulighet for utvikling innen andre teknologier for generering av elektrisitet.
- Industriaktiviteten i Mo i Rana har vært stabil de siste årene, målt etter industriomsetning over havn.
- Freyr legger opp til byggestart for trin 1 «fast track» battericellefabrikk til 5 mrd. kroner i 2021. Fullt utbygd vil Freyr investere for 30 milliarder i produksjon i Mo i Rana. Det planlegges også nye anlegg for produksjon av hydrogen, fangst og bruk av CO₂ (metanol) og flere industrietableringer.
- Flere nye prosjekter er under utvikling, spesielt i forhold til det grønne skiftet. Dette gjelder både Mo Industripark og Nesna Industripark.
- Rana Gruber har planer for ytterligere ekspansjon.
- En ny dypvannskai i Mo i Rana er et viktig tiltak for bedret logistikk for eksisterende og nye bedrifter.

– Nesna og Rana kan bli vesentlige bidragsyter til storskala klimagevinster globalt. Det er internasjonal enighet om at rask avkarbonisering av kraftproduksjon og transport er nødvendig for å løse klimautfordringene. Elektrifisering er etablert som løsningen for transportsektoren og kan også spille en betydelig rolle i kraftsektoren.

(Pressemelding Freyr, august 2019)

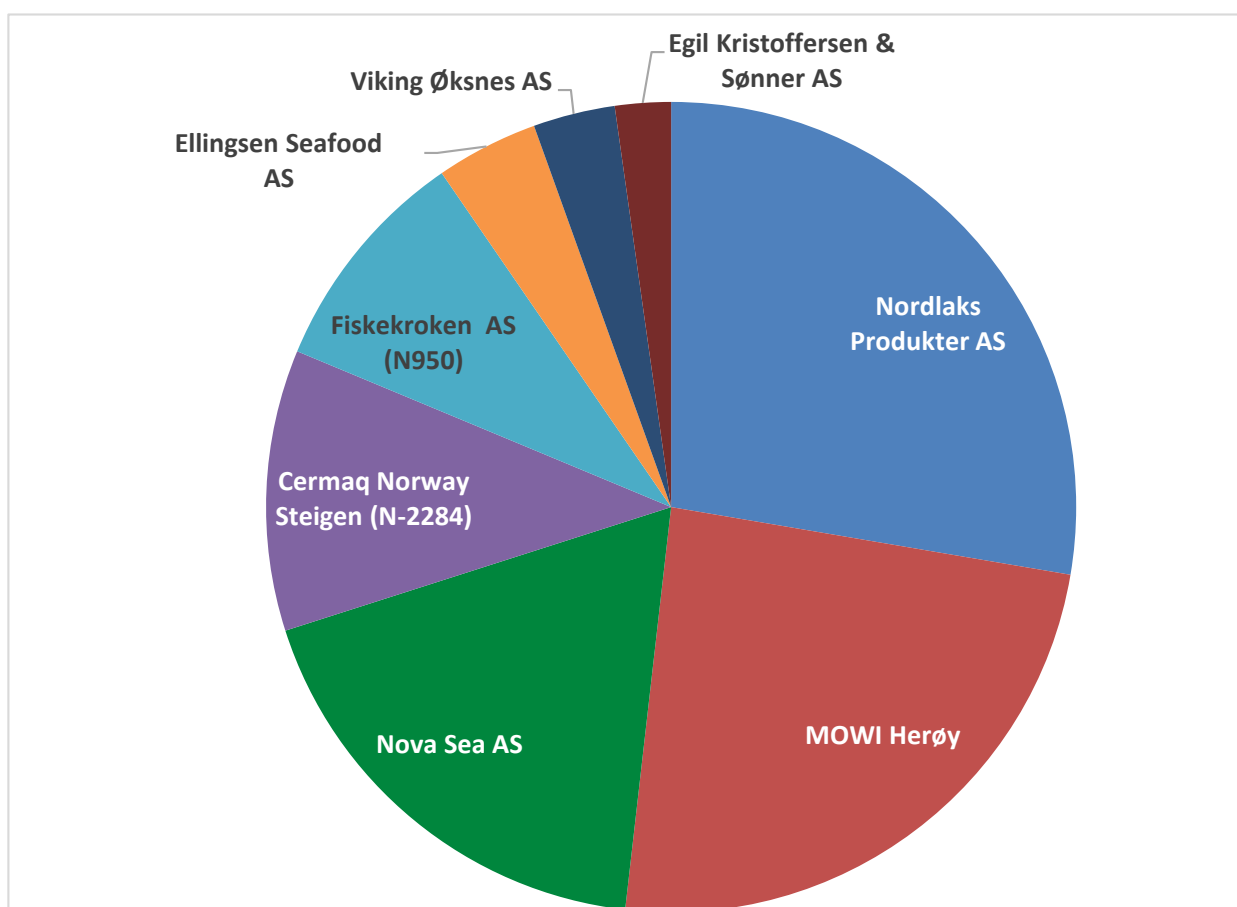
4.2 Sjømatnæringen

Sjømatnæringen er lokalisert i ytre del av regionen.

4.2.1 Innledning

Sjømatnæringen i regionen består av fangst, havbruk (slakteri og oppdrett) og bearbeiding av ensilasje. Fangstnæringen, med unntak av pelagisk (Træna), har små volum på Nord-Helgeland. Det er havbruk som dominerer.

I 2019 ble det transportert ut 507.253 tonn ferdigproduktet fra Nordnorske slakterier. I hovedsak var dette fersk laks. Slakteriene i Nordland sto for 53% av dette volumet, og de to slakteriene på Helgeland for 23%. Slakteriene i Nordland er vist i figuren nedenfor, - basert på uttransportert vekt av ferdigprodukt i 2019. Nova Sea er markert med grønn fagre.



Figur 4-3: Lakseslakterier i Nordland i 2019 (uttransportert vekt ferdigprodukt i 2019)

I de siste årene har salgsprisene økt betydelig for både fangst og havbruk.

4.2.2 Sentrale aktører

Havbruk

Den dominerende sjømataktøren i regionen er Nova Sea på Lovund, med rundt 50.000 tonn uttransportert ferdigprodukt i 2019. Nova Sea var det 4. største slakteriet i Nord-Norge i 2019, etter Lerøy Aurora (Skjervøy), Nordlaks Produkter (Stokmarknes) og MOWI på Herøy.

Nova Sea var det 4. største slakteriet i Nord-Norge i 2019.....

Nova Sea har økt uttransporten med 20% fra 2018. Produksjonen på Nova Sea i 2019, inklusive andre transporter, er omregnet til nærmere 6.100 tunge kjøretøy (vogntog inn og ut). Dette tilsvarer en ÅDT på 15-16, og mer enn 92% av den registrerte fergetrafikken på sambandet mellom Stokkvågen og Lovund i 2019. Selv om slakteriproduksjonen er mer stabil over året enn for fangst, vil det være tidspunkter over året og dager hvor trafikken er vesentlig høyere enn det ÅDT anslagene innebærer.

Både Fv810/Bustneslia og fergerutene nevnes som utfordringer

Nova Sea ønsker å bygge opp sin fremtidige logistikk basert på 50% uttransport med tog fra Mo, hvis de finner gode, lokale logistikk-løsninger. Både Fv810/Bustneslia og fergerutene nevnes som utfordringer.

Nova Sea og MOWI (Herøy) har oppdrettskonsesjoner i regionen. I tillegg er det andre lokale aktører med betydelige oppdrettsvolum.

Kvarøy Fiskeoppdrett produserer ca. 8.000 tonn laks/år. I dag foregår slaktingen på Herøy, men det planlegges slakt på Sør-Arnøy (Salten N950 AS) fra 2021, der Kvarøy Fiskeoppdrett har en eierandel på nærmere 23%. Kvarøy Fiskeoppdrett vurderer også muligheten for et slakteri på Nesna, via Arctic Seafarm. Det nevnes at transporttilbudet med ferge ikke er tilfredsstillende, og at en derfor vurderer muligheten for et slakteri på fastlandet.

Lovundlaks slakter i hovedsak alt på Herøy, men ved kapasitetsproblemer slaktes det andre steder med ledig kapasitet, f.eks. Lovund og Sør- Arnøy.

Arctic Seafarm er i ferd med å bygge opp landbasert oppdrettsanlegg i Langsetvågen på Nesna. Anlegget forventes driftsklart høsten 2022. Det legges opp til en gradvis oppbygging av biomasse til 15.000 tonn i 2026 og 30.000 tonn i 2028. En mulighet for eget slakteri på fastlandet (Nesna) ved full produksjon 2028 vurderes. Inntil da brukes andre slakteri med ledig kapasitet.

Fangst

Hvitfisknæringen på Helgeland har små volum sammenlignet med andre regioner i Nord-Norge. I 2019 registrerte Fiskeridirektoratet i underkant av 35.000 tonn landet fisk på Helgeland. Nærmere 20.000 tonn av dette var makroalger tatt om bord i båt i Brønnøysund, uten bearbeiding på land. Det ble levert ca. 15.000 tonn hvit fisk (rund vekt). Til sammenligning utgjør dette 15% av det som omsettes av ett enkelt fryseler i Tromsø.

Fangstnæringen i regionen (Lurøy, Nesna og Rana) er svært begrenset, med unntak av noen mindre aktører i Lurøy og en på Nesna. Nord-reker i Konsvikosen har de største transportvolumene i regionen. Nord-reker benytter bil ved sine transporter og Fv810 mot Mo i Rana. Bustneslia påpekes som et problem vinterstid.

De største volumene i nærliggende kommuner er på Træna, der Pelagia (hvitfiskdelen) og Modolv Sjøseth AS har betydelig større volum enn de øvrige aktørene. For den delen av transporten som går med bil, benytter Modolv Sjøseth og Pelagia veiforbindelsen langs Fv810 via Stokkvågen til Mo. Samlet har disse to aktørene ca. ett vogntog pr. dag. Vi nevner også Brødrene JTB Olsen i Rødøy som tar imot hvitfisk og krabbe. Mye av transporten går med hurtigbåt til Nesna, men noe går også på Fv810 via Mo og sørover.

Målt i tonn er Pelagia (Træna).....den nest største på pelagisk i Nord-Norge

Det er ingen pelagiske landinger i de tre kommunene. Disse skjer hos Pelagia på Træna. Målt i tonn er Pelagia den største fangstaktøren i regionen, og den nest største på pelagisk i Nord-Norge. Stort sett all transport går med båt, med unntak av et par vogntog i uken med paller og maursyre fra Finland. Her benyttes Fv810/E12 via Umbukta.

Aquarius på Lovund er Nord-Norges største bedrift innenfor mottak og videreforedling av ensilasje og fiskeavskjær.

Ensilasje

Aquarius på Lovund er Nord-Norges største bedrift innenfor mottak og videreforedling av ensilasje og fiskeavskjær.

Bedriften tar inn 60.000-80.000 tonn ensilasje/fiskeavfall fra store deler av Nord-Norge med båt. Ca. 50% av råstoffet forsvinner under produksjonen. Ferdigprodukter er proteinkonsentrat 40 % og fiskeolje 10%. Alt går ut med båt,

slik at bedriften har mindre behov for lokal logistikk, bortsett fra persontrafikk.

4.2.3 Transportmiddelfordeling

Båt er det dominerende transportmiddel for sjømatnæringen sett under ett. Pelagiske produkter går stort sett med båt. Det samme gjelder ensilasje og fôr til oppdrettsanleggene.

Veitransportarbeidet domineres av havbruksnæringen og Nova Sea, som benytter ferge til Stokkvågen og bil på Fv810, enten til Mo for togtransport eller over E12 Umbukta/E6 sørover.

4.2.4 Lokale utviklingstrekk

- Nova Sea har besluttet å utvide slaktekapasiteten fram mot 2025, og hvorvidt de skal satse på utvidelse av dagens infrastruktur eller bygge nytt slakteri. Kapasitetstaket for slakteriet er allerede nådd. Dagens slaktevolum (50.000 tonn) planlegges økt til 75.000 tonn. Dette vil kunne øke veitransportarbeidet fra gjennomsnittlig 16 tunge kjøretøy pr dag til 25-26.
- Sentrale aktører innen oppdrettsnæringen vurderer muligheten for fremtidig slakteriproduksjon flere steder på Helgeland og i Salten.
- Det legges opp til et nytt anlegg for landbasert oppdrett av laks i Langsetvågen.
- Fergetilbudet oppfattes som en begrensning.

4.3 Andre næringer

4.3.1 Mineralnæring

Rana Gruber og SMA Mineral er nevnt under kapitlet om industri.

Mye av transportarbeidet for mineraler i regionen er knyttet til steinbrudd og masseuttak for pukk og grus. Dette er ofte prosjektrelaterte transporter, f.eks. veiprosjekter, som varierer fra år til år.

Det største masseuttaket i regionen er Gabbro Nors anlegg i Mjåsundneset (Tomma i Nesna kommune). Det brukes mye båttransport, og Gabbro Nors anlegg på Tomma gjør Nesna til Nord-Norges 8. største havn i 2019. I tillegg til utgående volumer på over 1 million tonn med båt (inkludert aktiviteten i Austvika i Leirfjord), benyttes Fv810 til uttransporter med bil og inntransporter av diesel. Bedriften har tidvis store prosjekttransporter i form av mobile knuseverk. I forbindelse med slik transporter er Fv810, Bustneslia, en betydelig utfordring vinterstid.

Elkems kvartsforekomst (Nasa, Saltfjellet) er ikke i drift. Elkem har arbeidet med prosjektet siden 2003. Det er fortsatt uavklarte forhold.

Det planlegges med en årlig produksjon på 205.000 tonn kvarts, med mulighet for økning til 280.000 tonn bergfangst. Det vil si at etter knusing og utskifting av finstoff vil tonnasjen fraktet ut fra bruddet kunne bli ca. 205.000 tonn pr. år. I tillegg til uttransportene vil det være behov for diesel til anleggsmaskiner for boring, internttransport, opplasting, knuseverk mv. Forbruket av diesel (basert på erfaringstall fra Tana og Mårnes) kan bli opptil 220.000 liter /år. I tillegg kommer behovet for andre innsatsfaktorer, som f.eks. sprengstoff.

Det er ikke avklart hvor uttransportene vil kunne gå, men utskipning via havneanleggene i Mo i Rana virker naturlig.

Nordland fylkesting anmodet den 2.1.2019 Elkem og Sametinget om å finne gode løsninger. Elkem sentralt (Ole Christian Selsås, Business director Quartz and mining operations) opplyser at Nærings- og Fiskeridepartementet skal behandle saken innen kort tid, antatt 2020/21. Ved et positivt utfall kan oppstart av driften skje innen 2-4 år.

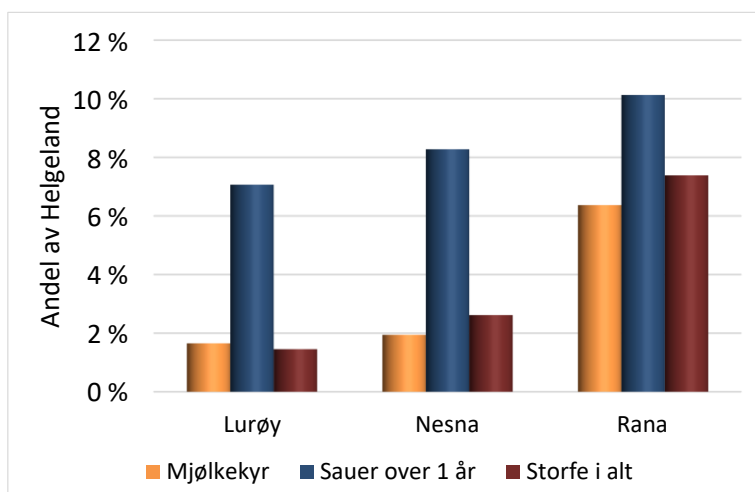
4.3.2 Landbruk og skogbruk

Landbruk

De tre kommunene på Nord-Helgeland har 10-30% av antallet husdyr på Helgeland. Regionen har f.eks. 10% av antallet melkekyr, 25% av alt sauehold og 30% av alle høns.

Husdyrhold skaper store transportbehov, og landbrukstransportene er preget av de store aktørene Felleskjøpet, Tine og Nortura.

Felleskjøpet leverer i hovedsak kraftfôr og gjødsel samt noen andre landbruksartikler. Store deler av Felleskjøpets transporter går over Fv810. TINE har Meieri i Sandnessjøen og benytter både Fv810 og Fv17, via fergesambandet Nesna-Levang. For Nortura, som er lokalisert på Bjerka, vil den naturlige veien til ytre deler av Rana og kystkommune være via Fv810.



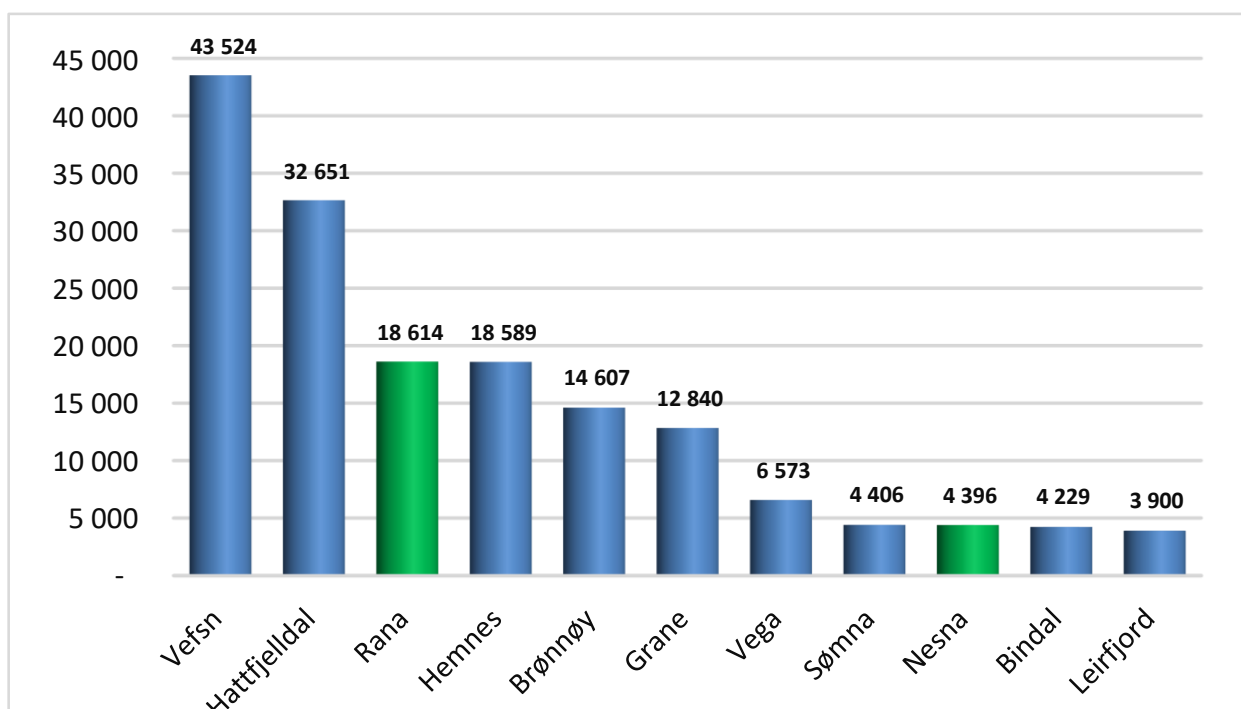
Figur 4-4 viser regionens andel av Helgeland for antallet dyr i utvalgte husdyrgrupper.

Vi ser at andelen av sauehold er stor i alle kommuner.

Figur 4-4: Utvalgte husdyr, andel av Helgeland 2019 (SSB)

Skogbruk

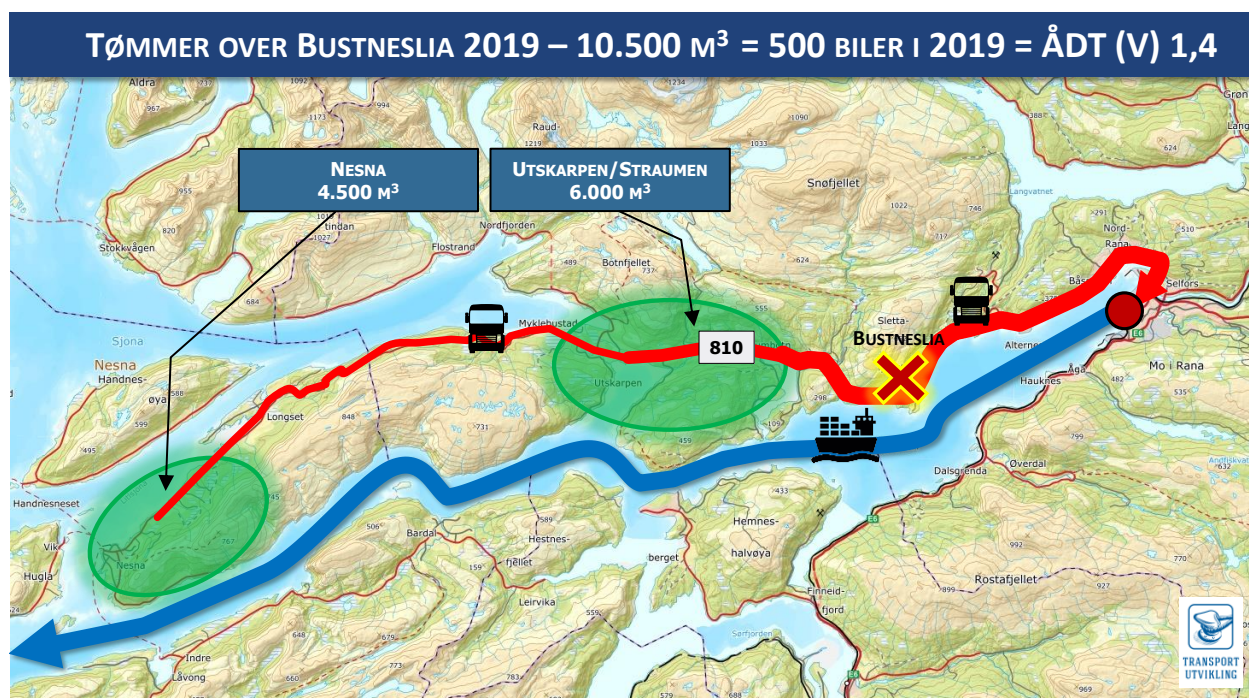
I 2019 ble det avvirket nærmere 165.00 m³ trevirke for salg på Helgeland. 98% av avvirkingen er gran. De 4 kommunene med mest avvirking sto for nærmere 70%. Rana er den 3. største kommunen, målt etter avvirking for salg.



Figur 4-5: Største skogbrukskommuner på Helgeland 2019 (Kilde: Landbruksdirektoratet)

Rana og Nesna avvirket i 2019 23.010 m³. Dette utgjør 14% av avvirkingen på Helgeland. Hovedtyngden av tømmeret skipes ut over Mo i Rana havn.

I 2019 gikk 500 tunge tømmerbiler over Fv810 og Bustneslia. Dette er tømmer som avvirkes i Nesna kommune og i Rana vest for Bustneslia (Utskarpen og Straumen).



Figur 4-6: 500 tunge tømmerbiler over Bustneslia i 2019

4.3.3 Dagligvarer

Volumet på dagligvaretransporter er en konsekvens av befolkningsgrunnlaget og hvilke kjeder som har etablert sine utsalgssteder. Rana har butikker i alle kategorier, mens Coop og NorgesGruppen har butikker langs kysten av regionen.

Dagligvaremarkedet i Norge kontrolleres av tre hovedaktører. De tre aktørene er Coop, ASKO/NorgesGruppen og Rema. Alle aktørene forsyner regionen fra regionale lager i Trondheim. Det brukes både bil og tog til Mo, for videre distribusjon til ytre deler av regionen. Frukt- og grønt grossisten BARE, som eies av BAMA og REMA, har eget lager på Mo.

Våren 2020 ble det etablert et samarbeidet mellom bl.a. ASKO, Meyership og Nova Sea, der deler av biltransporten mellom Trondheim og Helgeland ble erstattet med tog. Det transportertes daglig rundt 15 dagligvaresemier med tog til Helgeland, som distribueres i forhold til folketall og butikklokalisering.

Fv810 brukes ved dagligvare distribusjon ut til kysten av Nord-Helgeland.

4.3.4 Avfallstransporter

Avfall har gjennom de siste årene i stadig økende grad blitt en råvare for nye produkter. I fremveksten av den nye sirkulærøkonomien er avfalls- og gjenvinningsbransjen viktig for økt ressurseffektivitet. Økt gjenbruk, materialgjenvinning og energigjenvinning er viktige føringer for bransjen.

Den enkelte kommune har ansvar for å samle inn husholdningsavfall blant sine innbyggere. Noen kommuner har valgt å samarbeide om renovasjonen basert på interkommunalt samarbeid, mens andre velger å ha en egen kommunal renovatør. Det finnes også flere private aktører i dette markedet.

Næringsavfall er avfall som oppstår i forbindelse med privat og offentlig nærings- og forvaltningsvirksomhet. Næringsavfall skal leveres til et godkjent mottak for behandling, og det er avfallsbesitter som har ansvar for at dette blir levert. Avfallsselskapene organiserer avfallsinnsamling og gjenvinning etter gjeldende regelverk. Ulike selskap har ansvar for ulike typer avfall.

Avfall genererer betydelige transportmengder, -både inn til avfallsselskapene fra husholdninger og næringsliv, og ut fra avfallsselskapene til forskjellige former for gjenvinning. I 2009 ble det innført forbud mot deponering av biologisk nedbrytbart avfall for å redusere klimagassutslippene. I hovedsak kan kun avfall med lavt organisk innhold deponeres. Dette har bidratt til å oppfylle miljømål, men også ført til økt veitransport.

Regionen betjenes av Helgeland Avfallsselskap IKS (HAF) som eies av kommunene Rana, Lurøy, Træna, Hemnes, Nesna og Rødøy. Næringsavfall håndteres av datterselskapet HAF Retura. I tillegg er Østbø etablert i Mo i Rana. Østbø håndterer forskjellige typer næringsavfall.

Disse avfallsselskapene har transporter i hele regionen. Frekvens/type materiell er styrt av hvor befolkning og næringsliv er etablert. HAF og HAF Retura har 6 daglige passeringer langs Fv810 over Bustneslia. Utgående transporter fra Mo går i hovedsak langs E6, men også over Umbukta til Sverige.

I tillegg er Miljøteknikk Terrateam lokalisert i industriparken. Bedriften tar inn farlig avfall fra hele Norge og fra Sverige. Noe kommer inn med båt via Rana Industriterminal, men størstedelen kommer inn til anlegget via tunge kjøretøy. Bedriften tar in 50.000-60.000 tonn miljøfarlig avfall, hvorav rundt 20.000 tonn oppstår internt i industriparken. Veitransportene inn til Terrateam kommer i hovedsak via E6, men ca. 6.000 tonn kom inn over E12 Umbukta fra Sverige.

5 Fremtidig utvikling innen sjømat og industri

5.1 Vekst i sjømatnæringen

Både havbruk og fangst er næringer som er sterkt påvirket av offentlige rammebetingelser, tillatelser og konsesjoner, - der miljøhensyn er en viktig føring. Det er derfor ikke det kommersielle markedet alene som avgjør hvor mye som produseres.

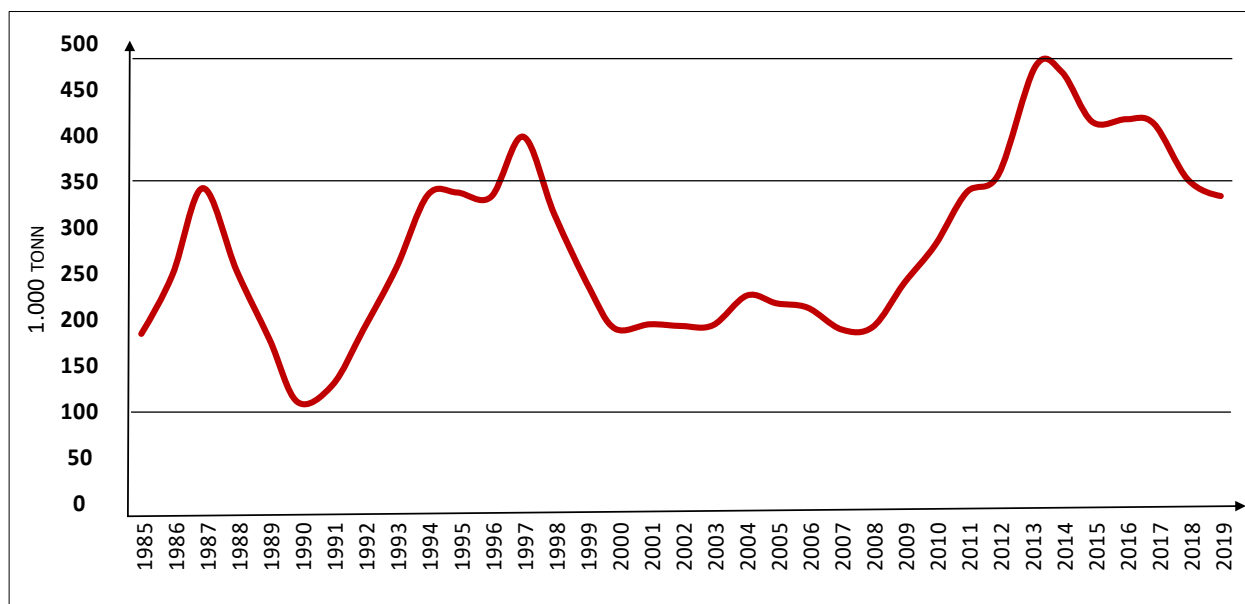
I de siste 20 årene har det vært vekst i både havbruksproduksjonen og landet fangst i Nord-Norge. Veksten i havbruksproduksjonen har vært vesentlig høyere enn for landet fangst.

5.1.1 Kort om fangst

Det er usikkerhet knyttet til utviklingen av landet fangst og følgelig transportbehovet i fremtiden. Nærings- og Fiskeridepartementet påpeker i «Regjeringa sin strategi for heilårige arbeidsplasser i fiskeindustrien» (2019) at:

«Det er vanskeleg å leggje til grunn at råstofftilgangen frå eksisterande fiskeri vil auke i åra som kjem. Utviklinga i fangstane vil bli påverka av biologi og klimaendringar, i tillegg til at auka fangstar krev effektiv forvaltning og kontroll. Det kan likevel vere potensial for å auke uttaket av nye artar, såkalla LUR-artar (lite utnyttede artar), som til dømes sjøpølse og lågtrofiske artar som er lågare i verdikjeda, gjennom betre kartlegging og ny teknologi.»

I tillegg er transportbehovet en direkte konsekvens av hvilke kvoter som tilbys. Figur 5-1 viser som et eksempel variasjonen i norsk totalkvote for torsk nord for 62°N fra 1985 til 2019.



Figur 5-1: Norsk totalkvote for torsk nord for 62°N, 1985-2019, tonn (Kilde: Fiskeridirektoratet)

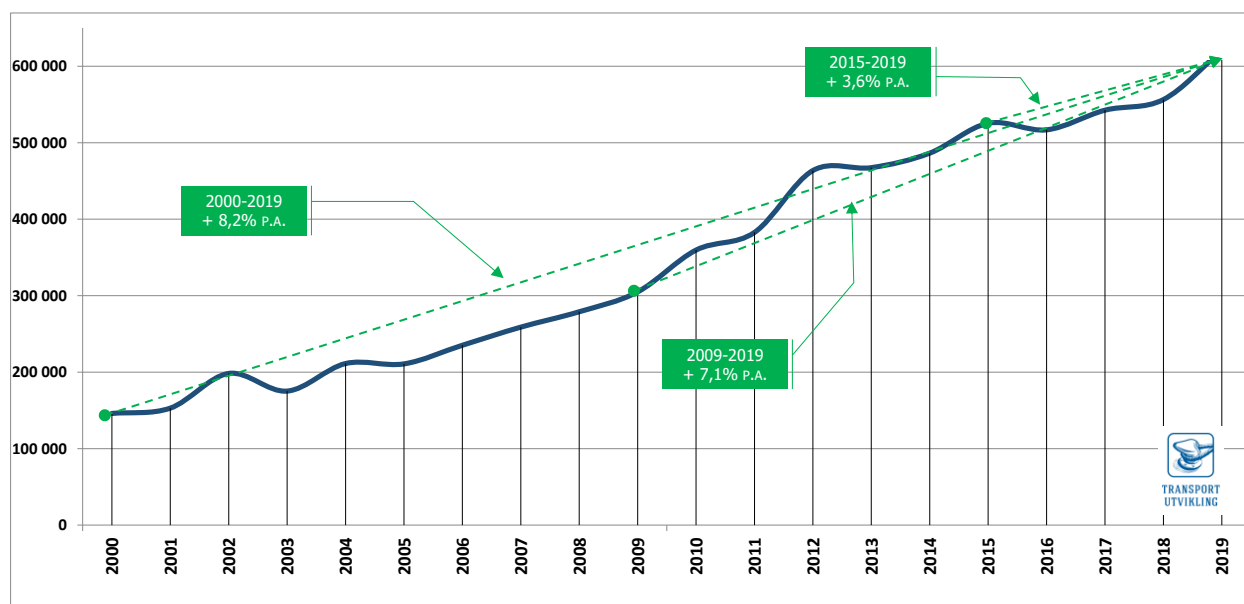
Selv om utviklingen viser årlige variasjoner, og at det har vært en reduksjon de siste årene, har den langsiktige trenden (ex. pelagisk og makroalger) vært positiv, - med ca. 2% annualisert vekst fra år 2000 og frem til i dag, - og gjennomsnittlig noe høyere fra 2010 til i dag. Med unntak av pelagisk, er fangstvolumene i regionen små. Større regional vekst innenfor fangst må nok ledsages av at mottaksanleggene eller videreforedlingsanlegg bygges ut.

5.1.2 Havbruksproduksjonen i Nord-Norge

Figur 5-2 viser de siste 20 års historikk for havbruksproduksjonen i Nord-Norge. Tallene er basert på rund vekt (WFE).

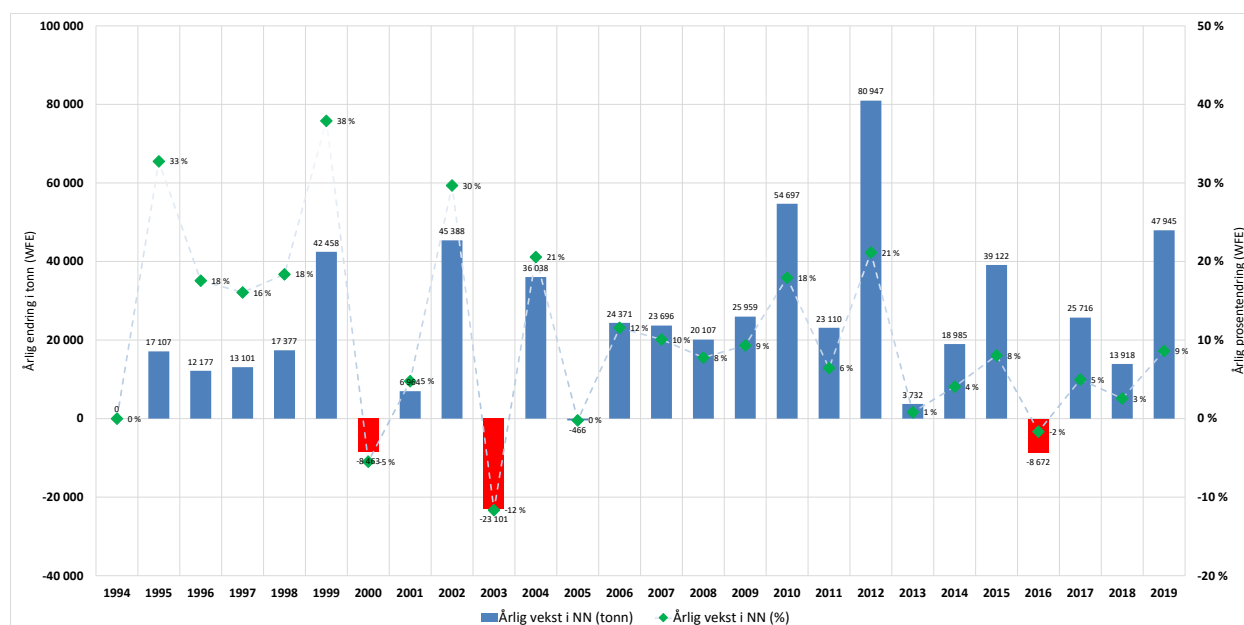
- I hele perioden 2000-2019 har det vært en gjennomsnittlig årlig vekst på 8,2%.
- I perioden 2009-2019 har det vært en årlig vekst på 7,1%.
- I perioden 2015-2019 har det vært en årlig vekst på 3,6%.

Den prosentuelle veksten er avtagende.



Figur 5-2: Havbruksproduksjonen (WFE) i Nord-Norge 2000-2019, tonn (Kilde: Fiskeridirektoratet)

Det har ikke vært en stabil årlig vekst. Det er store årlige variasjoner. Figuren under viser årlige endringer, målt i tonn og prosent. Søylen viser endringer i tonn (leses av på akse til venstre) og punktene viser endringer i prosent (leses av på akse til høyre).

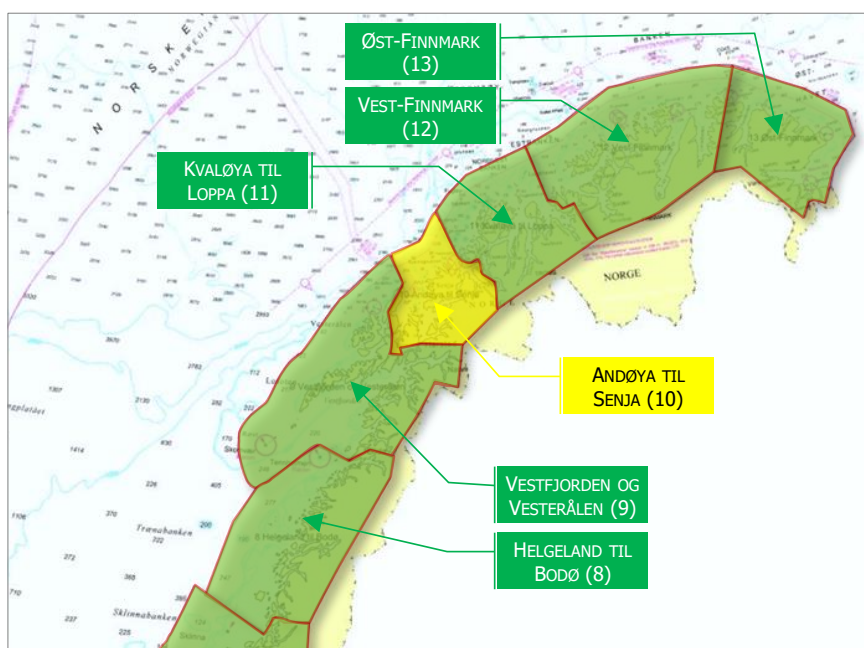


Figur 5-3: Havbruksproduksjonen (WFE) i Nord-Norge, årlige variasjoner 2000-2019

De årlige endringene har variert fra pluss 81.000 tonn til minus 23.000 tonn (+30% til -12%). De fleste årene viser imidlertid vekst.

I 2017 ble det såkalte «trafikklyssystemet» innført. Dette systemet skulle sikre en bærekraftig og forutsigbar vekst i oppdrettsnæringen.

Norge ble inndelt i 13 produksjonsområder hvor trafikklysfargene skulle angi miljøtilstanden i området, og få konsekvenser for tillatt produksjon. Fargen på produksjonsrådet (rødt, gult eller grønt) fastsettes ut fra hvordan lakselus påvirker villaksen i området. Grønt lys vil si at oppdrettere kan produsere mer, gult lys betyr at samme produksjonsnivå må holdes og rødt lys vil si at produksjonsnivået må reduseres. Miljøtilstanden i oppdrettsområdene vurderes hvert annet år.



Dagens reguleringer/ forskrifter (pr. 2020) gir 9 (av 13) produksjonsområder i Norge grønt lys og mulighet for vekst. Fire av Nord-Norges fem soner er blant i disse.

Produksjonsområde 10 (Andøya til Senja) har fått gult lys og har pr. dato ikke tillatelse til økning i produksjonen utover dagens nivå. Område 10 har ca. 20% av biomassen i Nord-Norge, basert på tall fra 2019.

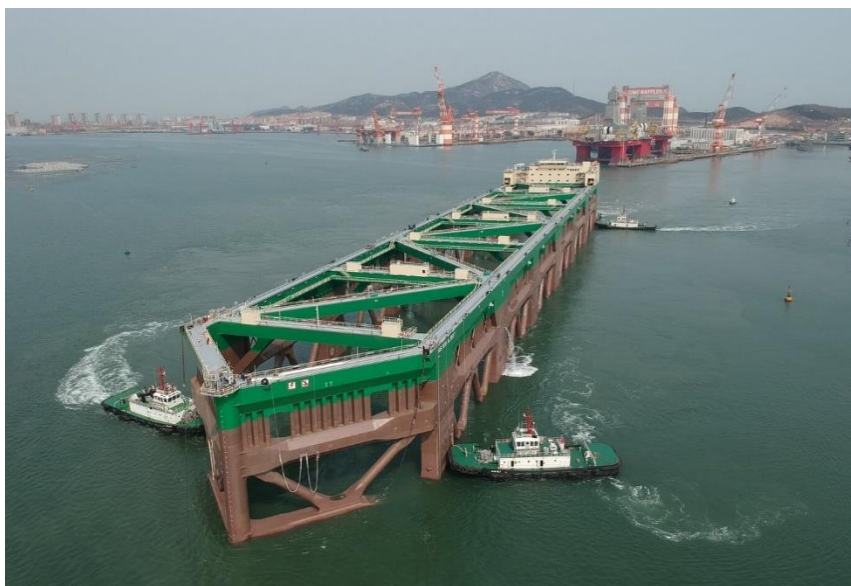
Figur 5-4: Produksjonsområder i Nord-Norge 2020

Dagens rammer for trafikklyssystemet har en grense på 6% vekst de neste 2 årene i grønne soner, dvs. ca. 3% pr. år. Dette er lavere enn historisk vekst.

Om veksten blir 3% p.a. er imidlertid styrt av flere andre faktorer, da kapasitetsjusteringen er knyttet til hvor mye biomasse man har stående i merdene. Veksten kan derfor bli høyere ved bl.a. som følge av at:

- noen selskap har utnyttet biomasse som kan utnyttes før man når tillatelsesgrensen
- omløpshastigheten i merdene økes ved at større fisk settes ut
- det kommer nye utviklingstillatelser som ikke inngår i kapasitetssystemet

I tillegg endres næringens teknologi, noe som gjør at miljøproblematikken kan bli redusert. Et eksempel er Nordlaks' havfarmer.



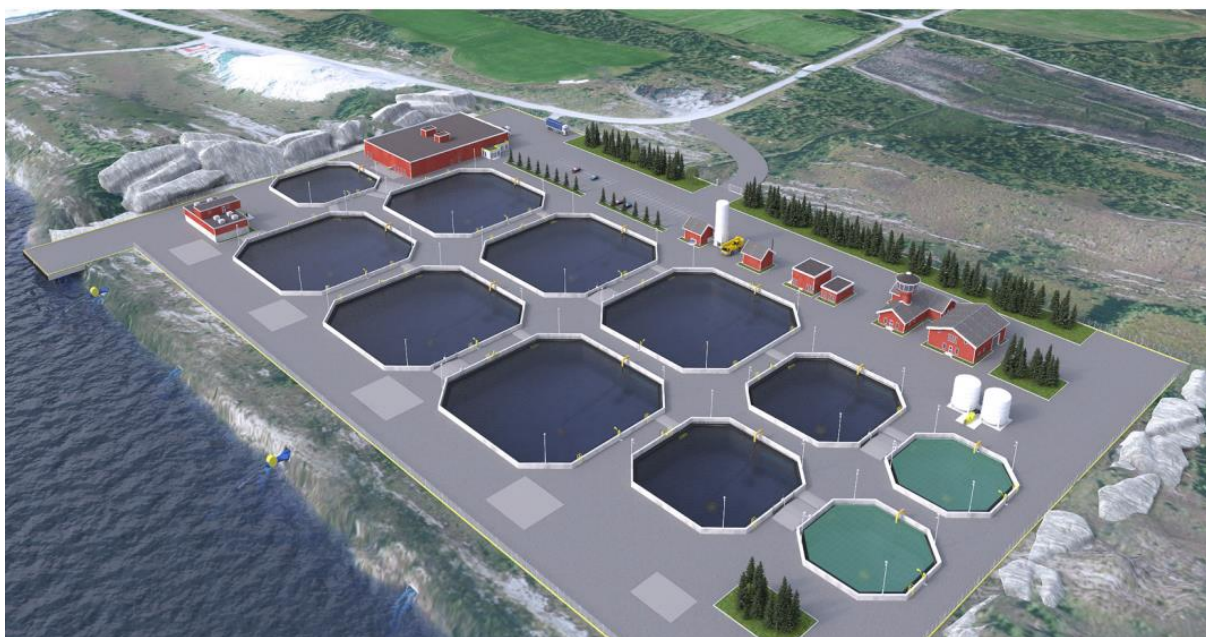
Bildet viser den første Havfarmen under bygging i Kina. Den ankom Hadsel i Vesterålen den 13. juni 2020. Havfarmen har form og størrelse som et stort skip, og en kapasitet på 10.000 tonn laks.

Bilde 5-1 Nordlaks' første havfarm under bygging (Bilde: Nordlaks)

Havbasert oppdrett vil være et bidrag til å gi tilgang til nytt areal, og en viktig faktor for at havbruksnæringen skal kunne utvikle seg innenfor bl.a. miljømessig forsvarlige rammer. Flere selskap arbeider med å utvikle havbasert oppdrett, noe som kan gi muligheter for fremtidig vekst utover dagens grenser i trafikklyssystemet.

Det forventes også at landbasert oppdrett kan komme i gang. Tidsperspektivet vil være noe lengre enn for havbasert produksjon. Andfjord Salmon er imidlertid i gang med å bygge opp et anlegg på Andøya. Planen er å ha full produksjon på anlegget i 2023 med et årlig volum på 10.000 tonn laks.

Arctic Seafarm er i ferd med å bygge opp landbasert oppdrettsanlegg i Langsetvågen på Nesna. Anlegget forventes driftsklart høsten 2022. Det legges opp til en gradvis oppbygging av biomasse til 15.000 tonn i 2026 og 30.000 tonn i 2028.



Bilde 5-2 Arctic Seafarm (Kilde: Arctic Seafarm)

I tillegg vil det kunne være faktorer som trekker i motsatt retning, og som vil påvirke transportbehovet. Miljøproblematikken kan tilta, f.eks. ved økte luseangrep og sykdommer, og arealdiskusjoner langs kysten vil neppe avta.

Det er også flere forhold som kan endre det tradisjonelle transportarbeidet, uten nødvendigvis å påvirke samlet volum.

- Nye transport-/produksjonsformer kan endre behovet for transport fra dagens områder/slakterier. Et eksempel er Hav Lines slakteskip «Norwegian Gannet». I prinsippet er båten et flytende slakteri som henter fisk i merdene, prosesserer underveis og transporter fisken til markedet. Det er usikkerhet rundt utviklingen, bl.a. som følge av pågående rettstvister.
- Transportarbeidet av ferdigprodukter starter ved slakteriet. I de siste 20 årene har det skjedd en strukturendring ved at det er blitt færre og større slakterier i landsdelen. I 2007 var det rundt 30 slakterier. Dette antallet er i dag redusert med 1/3. Dette fører til at transportarbeidet blir mer konsentrert. Endringen har ført til mer biltransport på veier tilknyttet slakteriene. Volumkonsentrasjonene kan imidlertid også gi rom for nye transportløsninger som krever økt volum (sjøtransport og jernbane), og kanskje også et bedre grunnlag for regional flyfrakt.
- Nye/forbedrede konserveringsmetoder kan bidra til at lengre transporttider aksepteres av markedet, og at større deler av transportarbeidet går med båt og/eller tog. Dette krever imidlertid at alternative logistikk-løsninger utvikles. F.eks. togløsninger østover mot Asia, som nok vil kreve andre volum og bedre retningsbalanse enn det sjømat fra Norge alene kan bidra med.

Historikken frem til i dag viser vekst, men ujevn vekst. Fremtidige prognoser er gjerne glatte kurver, siden man sjelden har oversikt over de mange forhold som kan påvirke fremtidig produksjon og etterspørsel. Det er vanskelig å budsjettere inn algeutbrudd, finanskriser, ustabile markeder, uforutsett konkurranse, Corona mv.

Det er også slik at selv om markedsetterspørselen øker betydelig, vil man ikke nødvendigvis kunne levere nok innenfor nasjonale grenser og nasjonale reguleringer og forskrifter. Dvs. at nasjonale forhold kan begrense i hvor stor grad man kan betjene høy internasjonal etterspørsel.

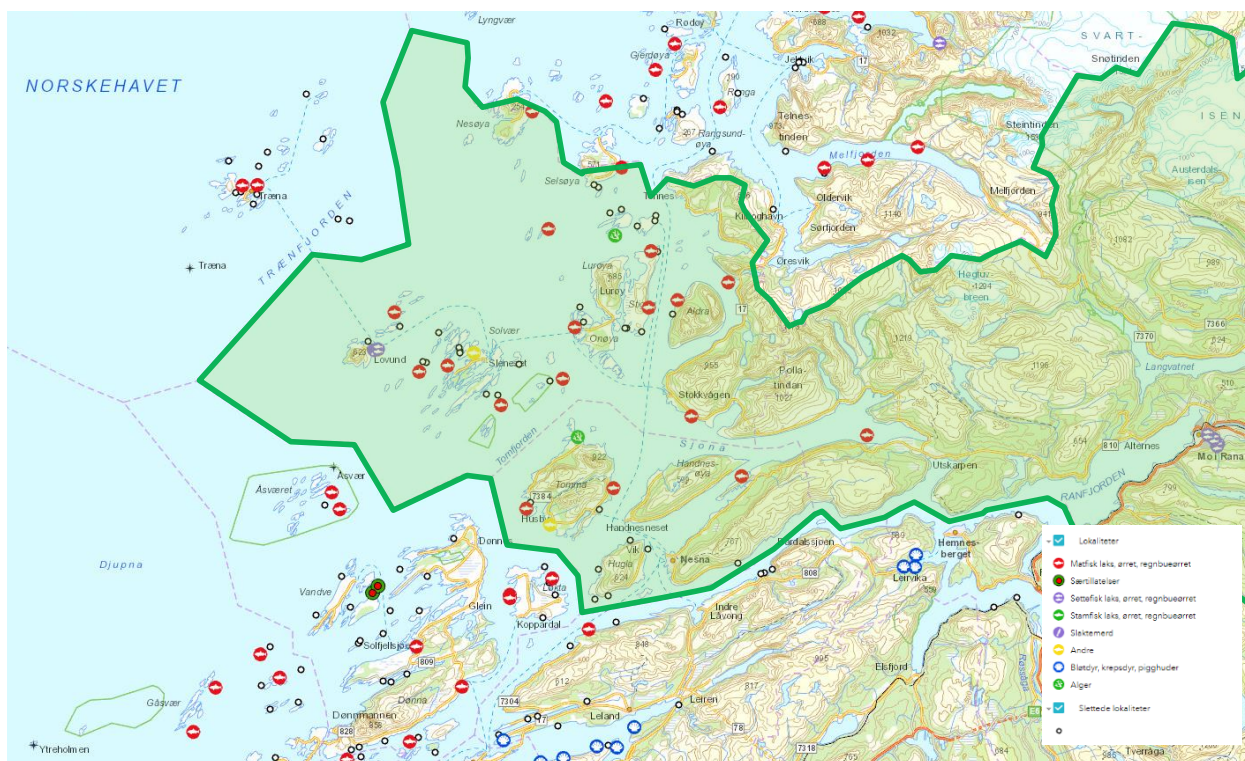
Nasjonale reguleringer gjennom «trafikklyssystemet» setter miljømessige/politiske grenser for vekst. Selv om bare de kortsiktige grensene er kjent, er det ikke urimelig å ta utgangspunkt i disse når en skal se inn i fremtiden.

Det er også et politisk ønske om vekst i havbruksnæringen, men at veksten skal skje innenfor bærekraftige rammer. Så lenge Nord-Norge befinner seg innenfor grønn sone og dagens kapasitetsregelverk eksisterer, forventes det vekst i landsdelens produksjon.

5.1.3 Havbruksproduksjonen i regionen

Produksjonsområde 8 (Helgeland - Bodø) har ca. 26% av biomassen i Nord-Norge. Målt etter slakteriproduksjonen i 2019 tilsvarer dette omtrent det som ble slaktet på de tre slakteriene på Herøy, Lovund og Sør-Arnøy. Lovund sto for 35% av denne produksjonen.

Regionen har 30 forskjellige lokaliteter, hvorav 19 produserer matfisk. 15 av disse er i Lurøy, 3 i Nesna og 1 i Rana. Rana har halvparten av 8 settefisklokaliteter knyttet til Mo Industripark.



Figur 5-5: Havbrukslokaliteter i regionen, 2020

Det er Lurøy som dominerer innenfor havbruk i regionen. Lovund Laks og Kvarøy Fiskeoppdrett er sentrale oppdrettsbedrifter. Ved auksjon for 2020 (produksjonskapasitet for matfisk av laks, ørret og regnbueørret) kjøpte disse to bedriftene 44% av det som ble lagt i produksjonsområde 8, for en samlet pris over 350 millioner.

Det er imidlertid slakteriene som generer det alt vesentligste av transportarbeidet på land, selv om noe fôr går sjøveien. Det er i dag ett slakteri i regionen, Nova Sea på Lovund. Bedriften har en uttransportert nettovekt av ferdigprodukter på ca. 50.000 tonn i 2019.

Uttransporten representerte en samlet verdi på ca. 3 milliarder i 2019, via Fv810, til markeder utenfor Norge.

5.1.4 Framskriving av havbruksproduksjonen i regionen

Det er i dag ett slakteri i regionen, Nova Sea. Det er derfor rimelig å ta utgangspunkt i denne situasjonen når fremtidig transportarbeid vurderes, samt at Nova Sea har planer om en kapasitetsutvidelse på ca. 50% i løpet av ca. 5 års tid.

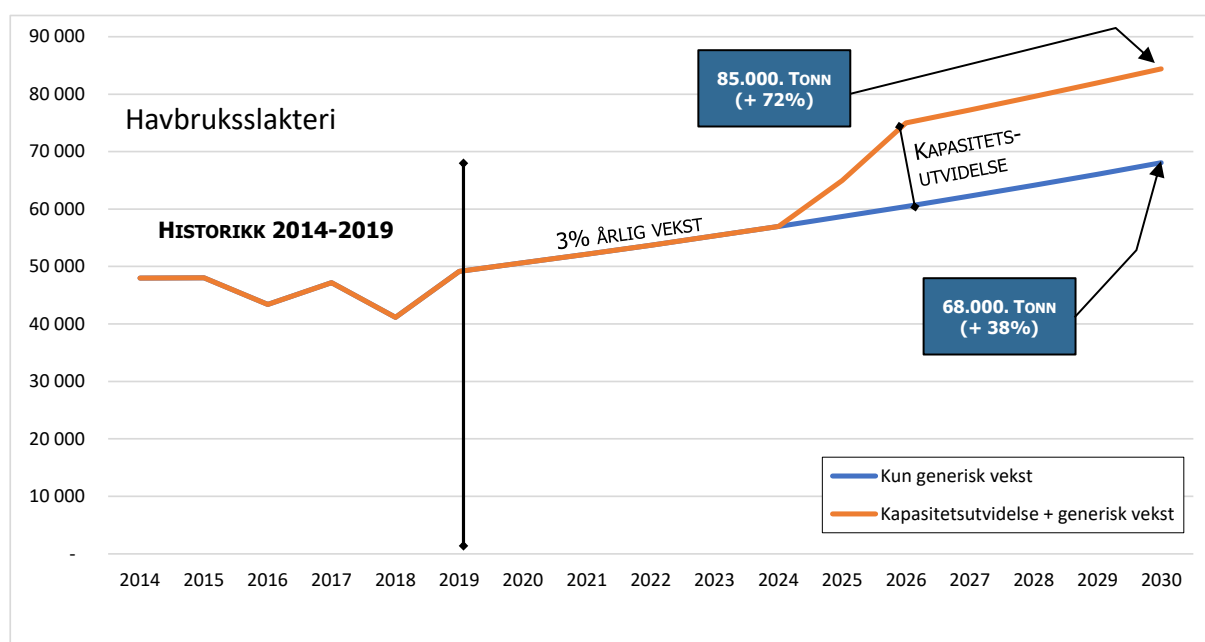
Vi må imidlertid også ta hensyn til de rammer som foreligger i dag, - og at stort sett hele produksjonsområdet for slakt på Nord-Helgeland har «grønt lys». Vi har valgt å se på følgende scenarier frem til 2030 for slakteriproduksjon på Nord-Helgeland:

1. Med utgangspunkt i Nova Seas slakteproduksjon og transportarbeid i 2019 økes transportarbeidet årlig med 3% fra 2020 til og med 2030. Dette forutsetter at Nova Sea suksessivt bygger ut kapasiteten.

- Med utgangspunkt i Nova Seas slakteproduksjon og transportarbeid i 2019 økes transportarbeidet årlig med 3% fra 2020 til og med 2024. Deretter bygges kapasiteten opp 75.000 tonn i løpet av 2025/26. Etter 2026 fortsetter en årlig vekst på 3% frem til og med 2030. Dette forutsetter at Nova Sea rundt 2025 overtar noe ny slakteproduksjon, utover generisk vekst.

Framskrivningen er basert på produksjonssiden, og at etterspørselen etter fersk norsk sjømat fortsatt vil være høy de neste årene. Dette er en usikkerhetsfaktor. Etterspørselen etter norsk fersk sjømat kan påvirkes av konkurransen i markedet, politiske forhold, miljø og andre faktorer man ikke har oversikt over i dag.

Figur 5-6 viser en framskriving av de to alternativene for slakteriproduksjon, med dagens slakteristruktur, frem til 2030 basert på forutsetningene ovenfor. Vi har også tatt med historiske data fra 2014 til 2019.



Figur 5-6: Framskrivning av slakteriproduksjon på Nord-Helgeland 2020-2030

Med utgangspunkt i forutsetningene vil slakteriproduksjonen øke fra dagens ca. 50.000 tonn til ca. 68.000 tonn i 2030 (+38%), hvis en legger 3% årlig vekst til grunn.

Kombineres 3% vekst med produksjonsutvidelsen på 25.000 tonn i 2025/26, øker produksjonen til 87.000 tonn i 2030 (+74%).

Uansett hvilket av disse scenariene som eventuelt oppstår, vil dette få konsekvenser for veitransportarbeidet og fergetrafikken.

Dagens trafikk med ferge og veitransport på Fv810 utgjør 15-16 ÅDT. Dvs. produksjonen fordelt på alle dager i uken. Med en normal arbeidsuke (5 dager/YDT) var den daglige trafikken i 2019, 21-22 vogntog.

- Scenariet (1) med kun generisk vekst gir en ÅDT i 2030 på 21-22, og en YDT (trafikk på hverdager) på 29-20.
- Scenariet (2) med kapasitetsøkning kombinert med generisk vekst gir en ÅDT i 2030 på 29-30, og en YDT på 36-37.

Med utgangspunkt i vedtatte investeringer hos Nova Sea, synes scenario 2 mest realistisk.

YDT for vogntog på 36-37 tilsvarer 7-8 fullastede ferger hver virkedag gjennom hele året, der det kun er plass til med vogntog, og ikke annen trafikk

5.2 Vekst i industrien

5.2.1 Generelt om industriproduksjonen i regionen

Det er stor variasjon i industrien i regionen. Det er både mineralindustri, prosessindustri, serviceindustri i form av bl.a. store og små verkstedbedrifter mv., - og «industri locomotiver» som er blant de største i landet.

Selv om industrien er variert, og lokalisert flere steder, er tyngdepunktet av de store industribedriftene i regionen lokalisert til Mo i Rana, og i hovedsak Mo Industripark.

Målt etter transportarbeid i form av tonn anslår vi at mer enn 95% av industriens transportarbeid har sitt utgangspunkt i Mo i Rana. Da har vi inkludert Rana Gruber som industribedrift, men ikke tatt med Gabbro Nor på Tomma, - som vi har klassifisert som ren mineralaktivitet.

Dette er dagens situasjon, og den vi ser for oss i overskuelig fremtid. Selv om det dukker opp nye industribedrifter andre steder i regionen, f.eks. spennende investeringer i Langsetvågen ser vi ikke for oss at dette vil forrykke totalbildet i årene frem til 2030.

5.2.2 Framskrivning av industriproduksjonen i regionen

Det finnes mange vurderinger knyttet til fremtidig industriproduksjon. Siden industrien er eksportrettet påvirkes den av internasjonale forhold, konjunkturer og andre svært usikre forhold. Vekst i industrien påvirkes også av hvordan næringslivet posisjonerer seg i forhold til bærekraftsmål og grønne trender.

Ved framskrivningen av den regionale industriproduksjonen og transportarbeidet regionalt, har vi valgt å ta hensyn til regional produksjon, regionale prosjekter og prosjektmuligheter, - og den transportmiddelfordelingen vi har estimert i dag og i fremtiden. Det vil være usikkerhet knyttet til tallene.

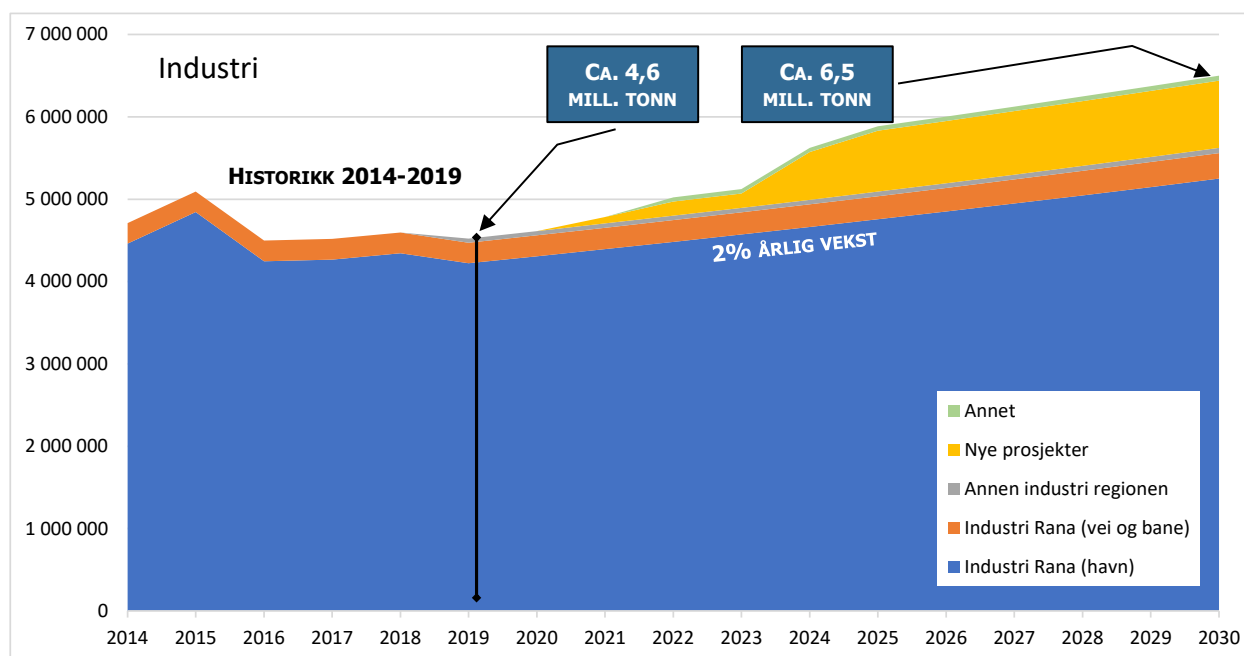
Hovedforutsetningene er:

- Dagens industriproduksjon utgjør ca. 4.6-4.8 MT for hele regionen, - inn- og utgående volum. Mer enn 95% relateres til industrien i Rana.
- Dagens transportmiddelfordeling er i underkant av 90% med båt. Resten går med bil, og en liten andel med tog. I tog estimatet har vi ikke inkludert Rana Grubers 5 MT fra Ørtfjellet til Mo. Hadde vi gjort det ville tog andelen økt fra noe over 1% til 50%.
- Vi har i hovedsak beholdt dagens transportmiddelfordeling, men redusert bilandelen noe (fra 10% i 2019 til 9% i 2030).

GODSSTRØMSANALYSE NORD-HELGELAND 2020

- Vi har lagt til grunn en generell årlig vekst på 2% for industriproduksjonen. Den er litt lavere enn for havbruksnæringen, men basisvolumene i 2019 er vesentlig høyere for industri enn for havbruk. De nominelle utslagene blir derfor store.
- Vi har inkludert flere prosjektmuligheter som det arbeides med fra forskjellige aktører, bl.a. Mo Industripark. Flere av disse arbeides det forretningsmessig med, og kan følgelig ikke gis detaljert informasjon om. Vi nevner imidlertid at det er forutsatt at kvartsbruddet på Nasa kommer i drift, slik Elkem forutsetter.
- Det er lagt inn et estimat for industriproduksjon utenfor Rana regionen på ca. 50.000 tonn i 2019. Dette er summen av mange aktiviteter innenfor flere bransjer, ny aktivitet i Langsetvågen mv. Tallene er usikre estimater, men de utgjør en liten andel av de mer kjente volumene og vil i liten grad påvirke konklusjonene.
- I tillegg har vi lagt inn en diversepost på 50.000 tonn fra 2022 for å fange opp muligheter vi ikke kjenner til.

Med utgangspunkt i forutsetningene, vil industriproduksjonen i regionen øke fra dagens ca. 4,6 mill. tonn ca. 6,5 mill. tonn i 2030 (+40%). Utviklingen er vist i figuren under.

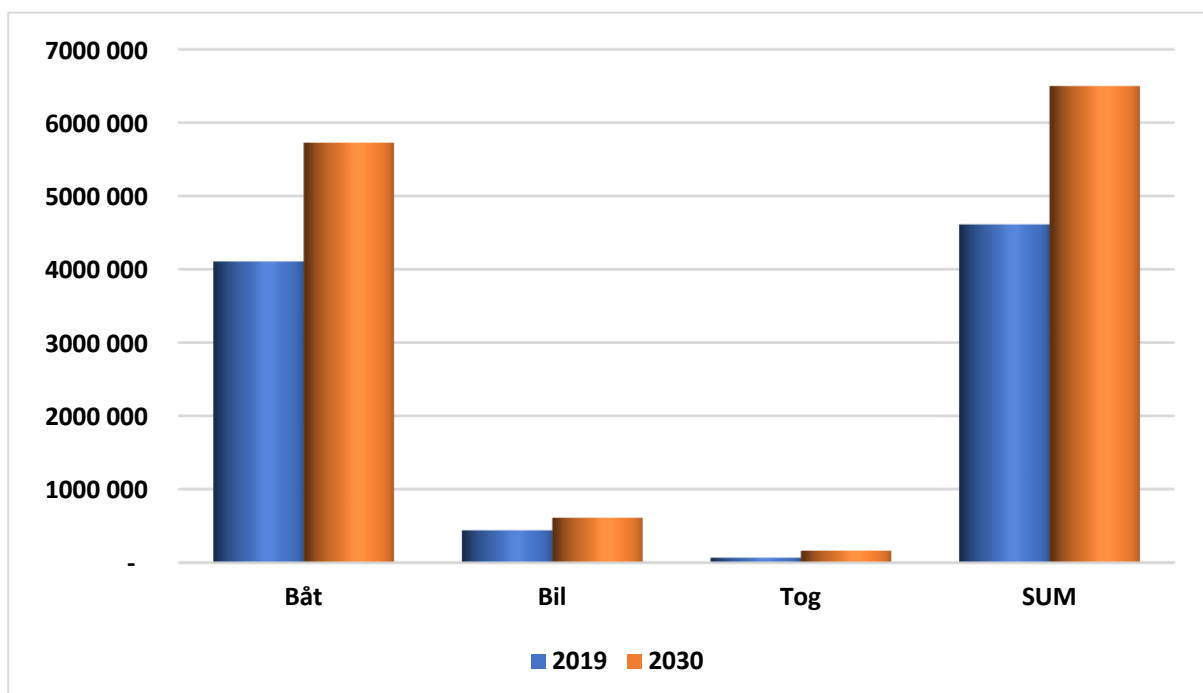


Figur 5-7: Framskrivning av industriproduksjon på Nord-Helgeland 2020-2030

En slik økning vil få konsekvenser for transportavviklingen, noe avhengig av hvordan man ser for seg fordelingen på transportmidler. Hvis f.eks. en stor del av økning skjer i form av mer veitransport, vil det oppstå flere flaskehalsen enn det man har i dag.

Dagens (2019) industrielle transportmiddelfordeling mellom båt, bil og tog i regionen er vist med de blå søylene i figur 5-8 nedenfor. Tallene inkluderer Rana Gruber, men ikke Rana Grubers jernbanetransport på 5 millioner tonn inn til oppredningsverk og utskipningshavn i Gullsmedvika i Mo i Rana.

Med de forutsetninger som er gjengitt ovenfor, vil ikke selve den prosentuelle transportmiddelfordelingen endre seg dramatisk, men volumene øker.



Figur 5-8: Industriell transportmiddelfordeling i regionen, 2019 og 2030 (tonn)

Selv om vi har redusert biltransportandelen, øker transportarbeidet med rundt 170.000 tonn. Omregnet i ÅDT for tunge kjøretøy øker transportarbeidet med bil med 39%, fra 96 ÅDT til 134 ÅDT, - dvs. 38 tunge kjøretøy pr. dag gjennom hele året.

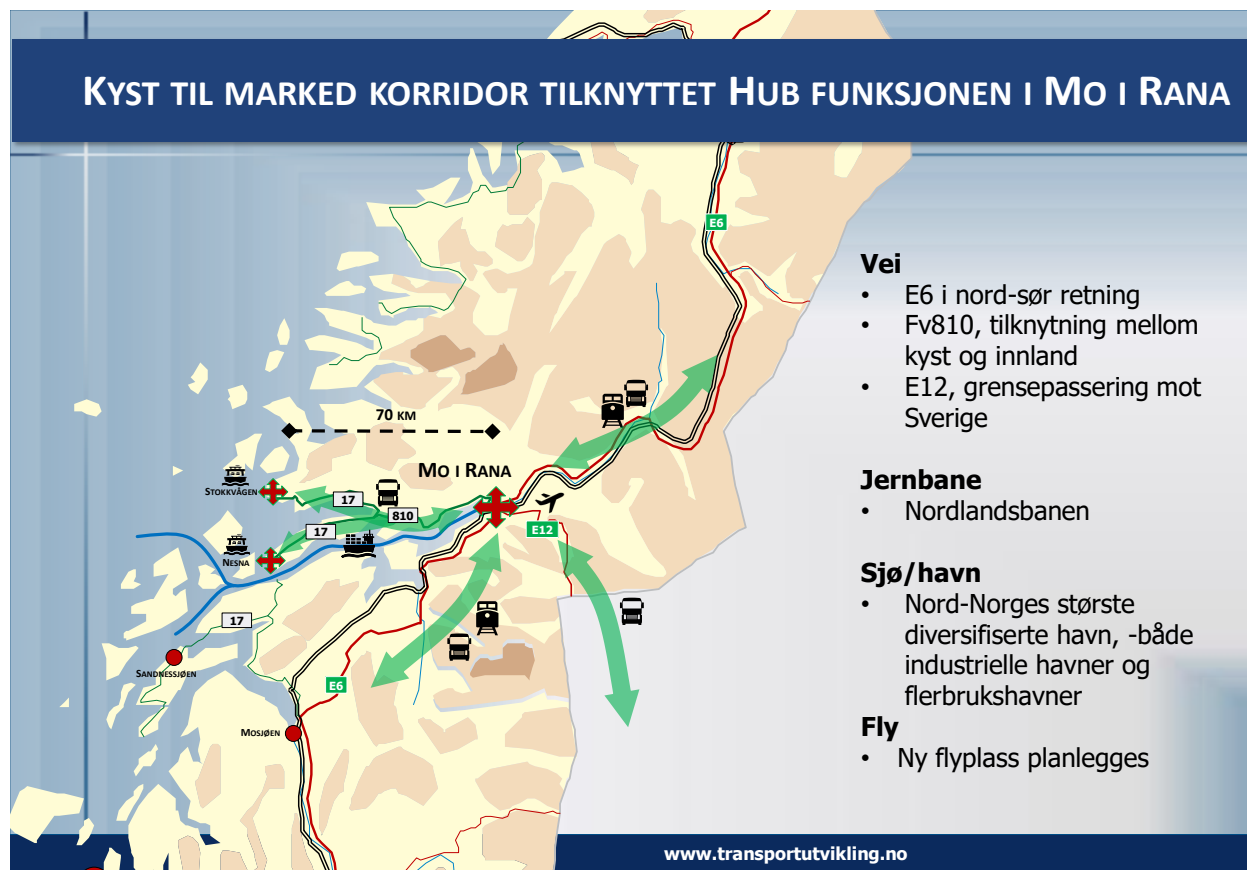
Veiinfrastrukturen må tilpasses en slik utvikling. Da en stor del av trafikkøkningen forventes å skje over E12/Umbukta, vil det være en fordel å spre trafikken over et størst mulig tidsvindu med utvidet åpningstid for grensepasseringen.

Togtransporten er antatt økt med 90.000-100.000 tonn. Dette er ikke en betydelig økning i jernbanesammenheng, og den kunne ideelt sett vært større. En oppgradering av Nordlandsbanen med hensyn til kapasitet og standard vil være et viktig bidrag. Innføringen av ERTMS i 2022 vil bidra til bedret trafikkavvikling. Bane Nor skal gjennomføre forlengelse av stasjonsspor/ sidespor ved Mo i Rana stasjon innen 2022. Investeringen til 100 mill. kroner vil både tilrettelegge for lengre godstog og effektivisere den lokale håndteringen av gods ytterligere. I tillegg til dette bør det etableres en ny veksler og sidespor ved Rana Industriterminal slik at industriprodukter kan fraktes med spesialkjøretøyer på lukket vei og lastes direkte på toget, i stedet for å bli fraktet på offentlig veinett gjennom sentrum til Mo i Rana godsterminal.

I scenariet øker båttransporten med 1.6 millioner tonn. Mye av dette forventes å komme over Rana Industriterminal.

6 Flaskehalsar og forbedringsmuligheter

Dette kapitlet oppsummerer viktige momenter som er nevnt tidligere i rapporten, setter disse inn i en logistikksammenheng og belyser viktigheten av kyst til markedskorridoren på Nord-Helgeland.



Figur 6-1: Kyst til marked korridor via hub-funksjon i Mo i Rana

6.1 Kyst til markedskorridoren tilknyttet hub-funksjonen i Mo i Rana

6.1.1 Utgangspunkt

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

Bedriftene er avhenge 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.

Over 1/3 av Nordlands eksport kommer fra Nord-Helgeland.

Ifølge SSB var eksporten fra hele «Fastlands-Nordland» i 2019 ca. 31 mrd.

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 (Horisont Helgeland, Helgeland Sparebank).

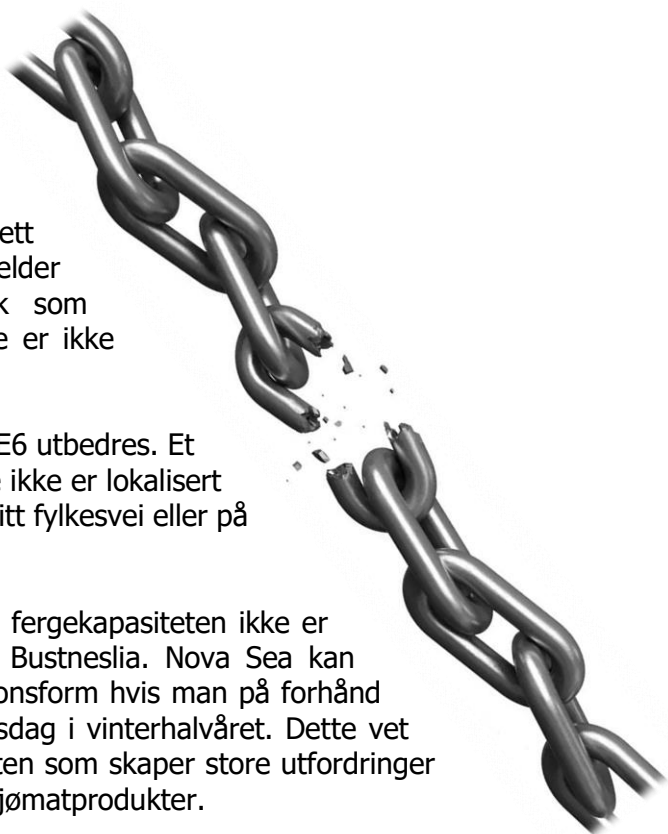
Mellom øyene/kysten og innlandet ligger flaskehals for videre næringsutvikling i form bl.a. fergeforbindelser og Fv810.

6.1.2 En kjede er ikke sterkere enn sitt svakeste ledd.

En næringstransport foregår sjelden med ett transportmiddel og over en kort strekning. Dette gjelder spesielt når næringslivet er eksportorientert, slik som situasjonen er på Nord-Helgeland. En transportkjede er ikke sterkere enn sitt svakeste ledd.

Det er bra for trafikkavviklingen at statlige veier som E6 utbedres. Et problem er at bare deler av næringslivet i Nord-Norge ikke er lokalisert langs E6. De er gjerne lokalisert på enden av en nedslitt fylkesvei eller på en øy hvor en er avhengig av ferge.

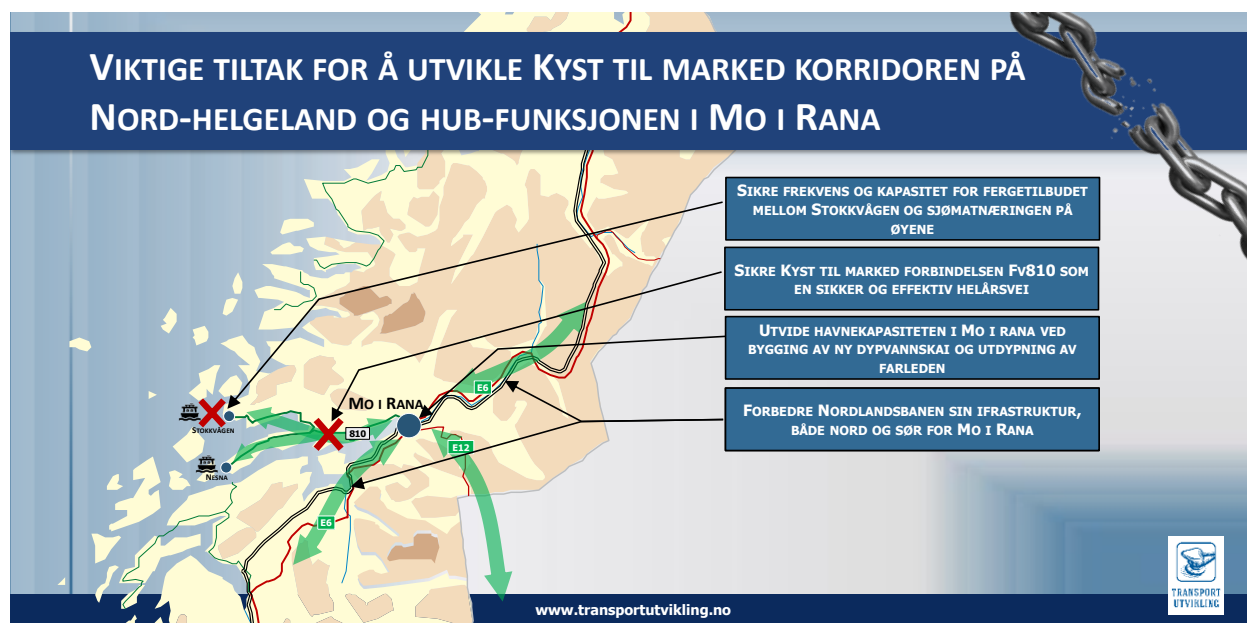
Det hjelper Nova Sea lite at E6 oppgraderes dersom fergekapasiteten ikke er tilstrekkelig, eller at Fv810 periodevis stenges over Bustneslia. Nova Sea kan kanskje finne en alternativ transportløsning/produksjonsform hvis man på forhånd visste at fergene eller Bustneslia var stengt hver torsdag i vinterhalvåret. Dette vet man naturligvis ikke, og det er denne uforutsigbarheten som skaper store utfordringer for næringslivet, - spesielt for de som leverer ferske sjømatprodukter.



6.2 Prioriteringer

Transport er et sammensatt konsept, der infrastruktur, drift/utstyr, organisering mv. er viktig for et godt resultat.

Langs «kyst til marked» korridoren på Nord-Helgeland tror vi imidlertid noen prioriteringer er viktigere enn andre, jfr. figuren under, spesielt punktene merket med «X».



Figur 5 5: Prioriteringer for en effektiv kyst til marked korridor via hub-funksjon i Mo i Rana

6.2.1 Ferges

Fergene mellom øyene og fastlandet er ikke bare viktige for næringsutviklingen, - men avgjørende for bedriftenes langsiktige overlevelse, og for at de tar risikoen med å gjennomføre investeringer som skaper nye arbeidsplasser og ny aktivitet.

Det er ingen andre alternativer, når f.eks. 6.000 vogntog skal til/fra Lovund/Nova Sea og verdensmarkedet. I løpet av få år kan dette transportvolumet øke med 3.000 nye vogntog, og 25-26 lange kjøretøy skal hver dag i året benytte fergefórbindelsen mellom Lovund og Stokkvågen.

Fergetilbudet må være forutsigbart, ha tilstrekkelig kapasitet og en frekvens som sikrer både havbruksslakteri og annet næringsliv på øyene. Nova Sea er viktig, men fergetilbudet må også dimensjoneres for det øvrige næringsliv.

Det fremtidige ferge- og hurtigbåttilbudet i Nordland ble vedtatt av Fylkestinget i Nordland den 9.10.2017. I saksutredningen legges det stor vekt på at det fremtidige transporttilbudet skal prioriteres ut fra behovene i sjømatnæringen/næringslivet, de største transportstrømmene og at det skal vises særskilt oppmerksomhet i forhold til lakseslakterier lokalisert på øyer:

«Transporten fra de fire lakseslakteriene på Skrova, Sør-Arnøy, Lovund og Herøy gis særskilt oppmerksomhet.»

Nova Sea har besluttet investeringer som vil øke slakteriproduksjonen fra 50.000 tonn til 75.000 tonn i 2025/26. Basert på dagens nasjonale rammer for vekst innen havbruk og et forsiktig anslag for vekst i annen trafikk, brytes kapasitetsgrensen for sambandet Stokkvågen-Onøy-Sleneset-Lovund Stokkvågen-Lurøy rundt 2025.

Ved utarbeidelsen av nye anbudsdokumenter for sambandet blir det viktig å dimensjonere kapasitet og frekvens slik at muligheten for vekst og næringsutvikling sikres. Dette gjelder spesielt strekningen Lovund-Stokkvågen.

En velfungerende fergeforbindelse vil også bidra til å sikre muligheten for korrespondanse med tog fra Mo i Rana.

6.2.2 Kyst til marked veien Fv810

Fv810 forbinder kysten av Nord-Helgeland til markedet, via knutepunktet i Mo i Rana og en E6 som har fått betydelige standardforbedringer de siste årene. Både næringslivet i Lurøy/Træna og næringslivet på Nesna er avhengig av denne fylkesveien. Rana-bedriftene er avhengige av veien bl.a. for å kunne yte nødvendige servicetjenester og leveranser til kysten.

Veien har generelt en lav standard. Da tunge kjøretøy fra kysten skal inn til Mo i Rana påvirkes fremkommeligheten også av at siste del av Fv810 er strekt trafikkbelastet på strekningen Mo-Ytteren/Båsmoen. Statens Vegvesens statistikk for 2019 har registrert en ÅDT på 11.292 ved målepunkt Ytteren, dvs. 471 kjøretøy hver time i døgnet.

Trafikkbelastningen er reelt sett høyere enn dette siden ÅDT for kjøretøy ikke skiller mellom store og små biler. Et vogntog skaper større trafikkbelastning enn en liten bil, og ved å legge til grunn samme prinsipp som ved kapasitetsberegninger på ferger (PBE) er årsgdntrafikken nærmere 14.000.

Trafikken langs Fv810 øker når man nærmer seg Mo i Rana. ÅDT på Fv810 Ytteren nord for sentrum på nær 12.000 (14.000). Trafikken er enda høyere ved de sentrale knutepunktene på veinettet i Mo i Rana. Her er også trafikken økende over tid. Ved rundkjøringene som knytter Fv810 til E6, E12, Mo Industripark, terminalene og Mo sentrum er ÅDT mellom 13.000 og 15.000.

Ny flyplass og nye, større etableringer og vekst innenfor industri og sjømat, vil generere både økt næringstrafikk og persontrafikk på veinettet i årene som kommer.

Den mest kritiske delen av veien er Bustneslia i Rana kommune.

Bustneslia

Bustneslia ligger midtveis mellom Mo i Rana og Utskarpen, der Fv810 koples mot Fv17 (tidligere kalt Kystriksveien). Bustneslia er utfordrende vinterstid, med en stigning på 9% på en sammenhengende strekning på 1700 m, kombinert med svingete vei.

The image shows the top part of the RanaBlad website. At the top right, it says 'Digital - Alt' and 'Kun 5 kr for 5 uker'. Below that is a navigation bar with links for 'Dokkeport (-)', 'Bilderier', 'Dagsannonser (-)', 'E-avis (-)', and 'Mer'. A large red banner below the navigation bar contains the text 'Gjør middagen billig!' in white and yellow, with a logo for 'EXTRA 7-23(0-21)' below it.

BUSTNESLIA PV12 RANA VOGNTOG

Trailer har sakset i Bjerklia, veien over Bustneslia er stengt



Omregnet til små kjøretøy, og basert på Statens Vegvesens statistikk for 2019, gikk det ca. 2.200 kjøretøy over Bustneslia i 2019. Tungtrafikkandelen er høy, og baserer vi denne på biler over 12,5 meter ligger tungtrafikkandelen på 19%, og 12% hvis en legger til grunn kjøretøy over 16 meter.

Når et tungt kjøretøy stenger veien, stopper også persontrafikken opp, - og begrenser muligheten for en velfungerende integrert bo- og arbeidsmarkedsregion.

Statens Vegvesens forprosjekt for Fv810 oppgir følgende trafikk tall over Bustneslia:

«Tall fra Nasjonal vegdatabank (NVDB) viser en ÅDT på ca. 2000 kjøretøy mellom Nyvoll og Sletten. Trafikktelling i perioden 29.09.16-13.10.16 ga ÅDT på ca. 1650. Tungtrafikkandelen er ikke registrert hverken i Bustneslia eller på punkter som er noenlunde i nærheten, men antas å være ca. 15% (Plan og trafikk, 2017).»

Mange av passeringene over Bustneslia er arbeidsreiser, bl.a. fra personer som bor øst for Bustneslia og arbeider i Mo i Rana, - f.eks. Celsa, Rana Gruber og offentlige etater. Bedrifter som Westcon på Nesna har arbeidstakere som ønsker å bo i Mo i Rana, eller benytter servicefunksjoner fra Mo. Bedriften påpeker at de taper i konkurransen om arbeidskraft som følge av at dårlige kjøreforhold er en kjent problemstilling, eller at det oppstår produksjonsproblemer fordi servicetjenester ikke kommer frem.

– Vi vet at vinteren skaper problemer i Bustneslia, og de aller fleste på Nesna har blitt påvirket av dette.

**Hanne Davidsen, Ordfører Nesna
(Rana Blad 8.1.18)**

Vegtrafikksentralens registreringer viser at Bustneslia de siste to årene (nov 2018 – nov 2020) har vært stengt 29 ganger og en gang med redusert framkommelighet.

Så å si alle stengninger skyldes vogntog som står fast, på tvers eller utenfor veien og må berges. Stengningene skjer oftest tidlig om dagen eller på ettermiddagen. Fv810 er en høyt trafikkert vei i nordnorsk sammenheng. Den er både arbeidsvei for mange og den eneste forbindelsen for andre gjøremål mellom kyst og regionscenter/ knutepunkt. Derfor oppleves både konkrete stengningene og usikkerheten dette skaper som en belastning for næringsliv og befolkning.

Stengingene oppleves som svært uheldig for næringslivet, ikke minst for laksetransporten som er avhengig av å få fram leveransene til sluttbruker eller skal nå godstoget i Mo i Rana.

Det har i flere år forligget planer, og vedtak, om utbedring av Bustneslia. Etter et forprosjekt gjennomført av Statens Vegvesen i 2017 vedtok Fylkestinget i egen sak i februar 2018 oppstart i 2022. Etter det ble det avsatt 20 mill. kroner i oppstart i 2022 i økonomiplanen for 2019.

Deretter kom en egen sak i 2019 om veimilliarden» til prioriterte fylkesveiprosjekter, der Bustneslia fikk høyeste prioritet. «Veimilliarden» ble imidlertid mindre og etter dette løftet Fylkesrådet Bustneslia inn som Nordlands prosjekt til statlig tilskuddsordning for særlig viktige næringsveier. Her ble tilskuddet 200 mill. nasjonalt.

Status i dag synes å være at fylkeskommunen har satt Bustneslia på vent.

- Vi har i økonomiplanen for 2020-2023 vært nødt til å nær halvere satsingen på viktige næringsveier, for å prioritere videregående skole i stedet. Derfor har vi ikke mulighet til å realisere satsingen på fv. 810 Bustneslia nå, sier fylkesråd for samferdsel Bent-Joacim Bentzen (Sp).

(NFK nettsider 11. mars 2020)

I Nordland fylkeskommunes innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033 (20. april 2020) ble det imidlertid klart presisert at den nasjonale satsingen på viktige næringstransportstrekninger på fylkesveinettet må gis en tydeligere prioritering for å støtte opp under strategien «Fra kyst til marked».

«7. Tilskudd til fylkesvegnettet i perioden 2022-2027:

Fylkestinget forventer at det store vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet møtes med ei samordnet satsing i Nasjonal Transportplan, som også legger til rette for trafiksikkerhetstiltak.

Den varslede satsingen på viktige næringstransportstrekninger på fylkesveinettet må gis ei tydelig prioritering, og støtte opp under strategien «Fra kyst til marked».

For næringslivets behov for forutsigbare transportkorridorer, og andre brukere, er det uheldig at denne saken ennå ikke har fått en løsning, på tross av flere vedtak og prioriteringer.

6.2.3 Andre forhold

For å sikre god fremkommelighet, sikre eksisterende næringsliv og utvikling av ny aktivitet er det mange forhold som spiller inn.

- Vi nevner ny dypvannskai på Mo for å kunne sikre videre utvikling av industrien og nye prosjekter.
- Nordlandsbanens kapasitet og standard er også en utfordring.
- I Nord-Norge finnes det 12 grensestasjoner mot utlandet, hvorav 5 er i Nordland. Det er kun to grensestasjoner i Nord-Norge som er døgnåpne (E8 Kilpisjärvi og E45 Kivilompolo). De øvrige, herunder E12 Umbukta, har begrenset åpningstid og er strengt på natten. Dette påvirker næringslivets fleksibilitet med hensyn til når transporter over grensen kan foretas.
- Transportene langs «kyst til marked» korridoren på Nord-Helgeland rutes via Mo i Rana. Knutepunktfunksjonen i Mo i Rana påvirkes også negativt av at 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.

Det er økende trafikale utfordringer på veinettet inn mot knutepunktet Mo i Rana. ÅDT er 13.000 – 15.000 på de mest trafikkerte lenkene med særlig høy trafikk i rushtidstimen. Det er derfor behov for en overordnet transportutredning for E6 og transportnettet i Mo i Rana.

En slik utredning er også prioritert i Fylkestinget i Nordlands innspill til Nasjonal transportplan (2022 – 2033).»

5. Byutvikling i perioden 2022-2027:

- a) Bypakke Bodø fase 2
- b) Økt satsing på tilrettelegging for trafiksikkerhetstiltak.....
- c) Smartere Transport i Norge (STiN).....
- d) Overordnet transportutredning for E6 og transportnettet i Mo i Rana.**

Nordland fylkeskommunes innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033 (20. april 2020)

