

indre helgeland regionråd



Nesna Rana Hemnes Lurøy Hattfjelldal



Indre Helgeland Regionråd Møte 3-2023

Høringsinnspill til Samferdselsdepartementet til Nasjonal transportplan 2025-2036.

Innspill fra Indre Helgeland Regionråd til høring NTP 2025 - 2036

Prioriteringer fra vår region

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

-FV 810 Bustneslia, medfinansiering

2. Prioritering av transporttiltak for Freyr Battery og Mo Industripark

-Oppdrag om en overordnet transportutredning, primært KVU for E6 og transportsystemet i Mo i Rana.

-Iverksette et samarbeid umiddelbart om å etablere gode adkomster mellom E6 og Freys fabrikker i Mo Industripark inkludert å tilrettelegge for grønne transportløsninger.

-Legge til rette for etableringen av sidespor fra Nordlandsbanen til Mo Industripark/Freyr/dypvannskai

3. KVU for gjenværende del av E6 Helgeland: Reinforshei – Mo i Rana – Finneidfjord.

-Inkludere G/S veg Bjerka-Finneidfjord

Strekningen ble ikke med i Vegpakke Helgeland trinn 1.

4. Satsing på reiselivet, flyplass og turistveier

- Tilrettelegge veinettet, båtsamband og togtilbud i regionen for vekst i reiselivsnæringen.

- Ny flyplass i Mo i Rana må bygges ut med 2400 meter rullebane, uten økt lokalt medfinansiering

- Ny strekning inn i Nasjonal Turistveie: Villmarks veien, Grane-Hattfjelldal-Hemnes

- Flere avganger og seter på FOT-rutene, inkludert fra ny flyplass i Mo i Rana

5. De øst-vestlige transportveiene i Norden

- Opprusting av E12 Mo i Ran – Grensen til Sverige
- Opprusting av RV73 Kruttjell-Grensen til Sverige

6. Tiltak på Jernbane

- Økt kapasitet for kombitransport Trondheim – Bodø, iverksette effektpakken Nordlandsbanen på minimum 939 millioner kroner i første periode av NTP.

-Styrke Persontogtilbudet med en egen Helgelandspendel Trofors-Mo i Rana (- Skonseng) som en del av styrkingen av persontogtilbudet på Nordlandsbanen.

-Nordlandsbanen. Det må snarest på plass nytt og moderne materiell.

-Erstatte dagens dieseldrift på Nordlandsbanen med en miljøvennlig driftsform.

- Økt satsing på gods på bane i neste NTP.

- Nord- sør – korridoren inkludert Nordlandsbanen har størst vekst og etterspørsel og må derfor prioriteres høyt. Det er behov for å øke kapasiteten fra 4 til 6 og deretter 8 daglige tog de neste årene. Kryssingsspor plasseres der de gir størst nytte for logistikken.

-Tunnel mellom Bjerka og Elsfjord vil både bidra til å rassikre Nordlandsbanen og korte ned kjøretid for gods- og persontog.

-Gods på bane må prioriteres høyest på kvelder, natt og i helger. Og generelt for tog med tidskritisk gods.

-Miljøstøtteordningen må videreføres og gjøres langsiktig. Støtten betyr at jernbanen blir kompensert for å ha minimale eksterne kostander og stor nytte for samfunnet.

-Bane Nor må fortsatt ha som oppdrag å utvikle effektive intermodale terminaler (båt, bane og bil) som vil styrke både jernbanen og næringslivets grønne konkurransekraft.

- Opprusting av Nordlandsbanen må prioriteres før utbygging av Nord-Norgebanen.

- Ved bygging av Nord-Norge banen må denne bygges fra Fauske og tilknyttes Nordlandsbanen.

7. Opprusting av E6 over Saltfjellet

a) Statlig vei, drift

E6 Saltfjellet. Utfordringer med spesielt godstransport pga. mye stengning av veien i forbindelse med snø og storm.

Politiske føringer til arbeidet med Nasjonal transportplan

Regjeringen legger opp til å videreføre målstrukturen for NTP 2022-2033 i NTP 2025-2036 som utdypes mht. Norges mål for klima, miljø og natur- og jordvern, næringsutvikling og regional utvikling etc.

Viktige endringer:

1. Noen politiske mål og tema prioriteres høyere i lys av samfunnsutvikling i Norge og internasjonalt
2. Det signaliseres lavere økonomiske rammer og tøffere prioriteringer enn det som har vært lagt til grunn i de siste nasjonale transportplanene (2017 og 2021).

1.Tema og mål som skal prioriteres høyere i neste NTP:

Regjeringen / fagdepartementene har gitt spesielt 6 politiske føringer for NTP-arbeidet som er spesielt viktige for Nordland og Helgeland. Disse viser hvor viktig vår regions næringsutvikling, grønne og blå vekst blir for å nå nasjonale politiske mål:

- **Økt vektlegging av eksportnæringene:**

«Regjeringen har som mål å øke eksporten utenom olje og gass med 50 % innen 2030, jf.

Hurdalsplattformen og eksportreformen «Hele Norge eksporterer». Ifølge SSB var handelsunderskuddet for fastlandsøkonomien med varer i 2020 over 310 milliarder kroner. **Transportpolitikken, prioriteringene og helheten i denne bør understøtte økt eksport**, omstilling og teknologiutvikling.»

- **Industristedenes transportbehov skal ha oppmerksomhet:**

Transportetatene skal «... vurdere industristedenes behov for tilkobling til transportinfrastruktur og hvordan overgangene mellom eksempelvis jernbane, vei og havn kan forbedres og virke mer effektivt sammen.»

- **Sjømatens veier fra kyst til marked inkludert fylkesveier løftes opp:**

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

- **Sikkerhetssituasjon, NATO og Norden løftes opp:**

«Beskriver innenfor rammen av egen transportfaglige kompetanse hvordan den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa og den forventede utvidelsen av NATO som følge av Russlands invasjon av Ukraina vil kunne påvirke transportsektoren og ev. prioriteringer av ulike tiltak i neste NTP. Endringer i transportbehovet i Nord-Norge, eller forhold som kan berøre regjeringens nordområdesatsing vil være spesielt aktuelt i denne sammenhengen. SD og NFD vil innhente oppdaterte forsvars- og sikkerhetspolitiske vurderinger fra FD og UD, som skal danne grunnlaget for transportvirksomhetenes vurdering av konsekvensene for transportsektoren.

- **Godstransport på bane løftes høyere**

«Jernbanedirektoratet fikk i tildelingsbrevet for 2022 i oppdrag å utarbeide et beslutningsgrunnlag for miljøstøtteordningen for godstransport på jernbane, samt å utrede nye tiltak i samarbeid med gods-næringen som bedrer rammevilkårene for godstransport på jernbane. Fristen var 1. august 2022.

Jernbanedirektoratet har også i supplerende tildelingsbrev nr. 4 for 2022 fått et oppdrag om å utarbeide en helhetlig strategi for utvikling av togtilbudet, inkl. godstransporten, med frist 31. mars 2023.»

- **Klimaendringer skal bli mer hensyntatt:**

Transportetatene skal beskrive hvordan klimaendringene, som ifølge FNs klimapanel skjer raskere og blir mer intense, vil påvirke transportsektoren inkludert tiltak for å sikre infrastrukturen.

2. Trangere økonomiske rammer og konsekvenser

Med hensyn til økonomiske rammer og prioriteringer er det gitt blant annet følgende politiske føringer:

«Forventninger om et trangere økonomiske handlingsrom på statsbudsjettene fremover gjør at vi ber virksomhetene om å foreslå prioriteringer av ressursbruken innenfor tilpassede rammenivåer»

«SD og NFD vil utarbeide en realistisk NTP som svarer på fremtidens utfordringer for transportsystemet, og der det legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

«Fremover vil det bli viktigere å ta vare på og utnytte den eksisterende infrastrukturen og transporttilbudet bedre.»

«Systemet med porteføljestyling som ble innført i NTP 2022–2033 skal legge til rette for kontinuerlig optimalisering av kostnader og nytte, og at de beste prosjektene gjennomføres først. Dette skal gi nødvendig fleksibilitet i planleggingen og realiseringen av prosjektene gjennom planperioden.»

Tre alternative rammer

Transportetatene og Avinor skal prioritere ressurser innenfor tre økonomiske rammer. En basisramme som er videreføring av bevilgningene til NTP-formål i regjeringens forslag til 2023-budsjett, jf. Prop. 1 S (2022–2023). Og to rammer som ligger henholdsvis 10 prosent lavere og 10 prosent høyere enn basisramme.

Rammer og prioriteringer vil ikke bli avgjort av transportetatene/ Avinor, men i politiske prosesser slik oppdragsbrevet beskriver:

Prioriteringer fra vår region (helgeland/IHR)

1. Kraftig satsing på fylkesveier som er viktige for næringslivet («kyst til marked».)»
2. Prioritering av transporttiltak for Freyr Battery og Mo Industripark
3. KVVU for gjenværende del av E6 Helgeland: Reinforshoi – Mo i Rana – Finneidfjord.
4. Satsing på reiselivet, flyplass og turistveier
5. De øst-vestlige transportveiene i Norden
6. Tiltak på jernbanen
7. Tiltak for mere oppetid over E6 Saltfjellet

De seks politiske føringene fra regjeringen, som er beskrevet tidligere, vil transporttiltak i vår region være viktig for å nå nasjonale politiske mål. I tillegg til å skape vekst i regionen.

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

Sjømatnæringen på kysten av Nordland vil vokse kraftig framover som en av de bærende eksportnæringene som regjeringen ønsker å prioritere i neste NTP.

Den største flaskehalsen for sjømatens vei til markedet på Helgeland er Fv 810 Bustneslia.

Det har vist seg krevende å få prioritert tiltak som sikrer en god helårsvei innenfor eksisterende økonomiske rammer i fylkeskommunen. FV 810 er også den eneste forbindelsen mellom kyst og innland på Nord-Helgeland, som knytter sammen industriparkene i Nesna og Mo i Rana, og universitetscampusen

I tråd med helhetlige tilnærmingen til å utvikle viktige transportkorridorer mellom kyst og marked forventer regionrådet forventer at Nordland fylkeskommune løfter fram behovet for en egen statlig ordning for medfinansiering viktige næringsveger som er Fylkesveier.

Der kan prioriterte tiltak på prioriterte næringsveier finansieres i spleiselag mellom stat og fylkeskommune, for eksempel med likheter til finansiering av skredsikring av fylkesveier.

2. Prioritering av transporttiltak for Freyr Battery og Mo Industripark

Statens vegvesen anbefalte i vedtatt handlingsprogram i Nasjonal transportplan i 2018 å gjennomføre en konseptvalgutredning for E6 og transportsystemet i Mo i Rana. Det ble satt av 8 mill. kroner i utredningene. Begrunnelsen var knyttet til at trafikken var begynt å øke

Statens vegvesens anbefalte tiltaket før Freys beslutning om å investere i battericellefabrikker i Mo Industripark. Investeringen er i første omgang på 20 milliarder kroner. Ambisjonen er å etablere 1500 nye arbeidsplasser direkte. En samfunnsanalyse fra Menon Economics, på oppdrag fra Nordland fylkeskommune og Rana kommune, har beregnet sannsynlig 3 000 nye sysselsatte inkludert ringvirkninger og en vekst i folketallet i Rana på 20 %. Videre er det beregnet at biltrafikken på E6 gjennom Mo i Rana vil øke med 30 – 30 % uten tiltak.

Batterifabrikkene er under bygging og det haster med å iverksette tiltak for å møte den grønne industriens behov for tilknytninger til transportnett. Alternativet er økte køer, forsinkelser og store samfunnsøkonomiske tap.

Regionrådet vil vise til regjeringens strategier «Veikart for grønt industriløft» og «Norges Batteristrategi». Rana har status som nasjonal pilotkommune for batteriindustri med lovnader om oppfølging og prioritering av blant annet infrastrukturtiltak.

Regionrådet vil videre vise til hovedrapporten i utredningsoppdraget har transportetatene / Avinor der status for statlig transportnett i viktige industristeder oppsummeres:

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

Regionrådet vil derfor be om:

- Oppdrag om en overordnet transportutredning, primært KVVU for E6 og transportsystemet i Mo i Rana slik Statens vegvesen anbefalte i 2018.
- Iverksette et samarbeid umiddelbart om å etablere gode adkomster mellom E6 og Freys fabrikker i Mo Industripark inkludert å tilrettelegge for grønne transportløsninger.
- Legge til rette for etableringen av sidespor fra Nordlandsbanen til Mo Industripark/ Freyr.

3. KVVU for gjenværende del av E6 Helgeland: Reinforshei – Mo i Rana – Finneidfjord.

Da kommunestyret i Rana fattet vedtak i 2010 om stille garanti for lån til E6 Helgeland var det et premiss at planlegging av gjenværende strekninger skulle igangsettes.

Det er på høy tid å gå i gang med utredningene. Gjenværende deler av E6 med utbedringsbehov er de strekningene med størst trafikk, med utfordringer knyttet til sikkerhet og nedsatt fartsgrense. Hemnes og Rana er et integrert arbeidsmarked, med den nest største pendlerrelasjonen i Nord- Norge.

Det må gis raskt oppdrag om å iverksette en KVVU for E6 Reinforshei – Mo i Rana – Finneidfjord. Det er viktig at en planprosess for gjenværende deler av E6 sees i sammenheng med tiltak for E6 og transportsystemet i Mo i Rana som haster mest.

Her må også tidligere planlagte gang og sykkelveg mellom Bjerka -Finneidfjord som tidligere lå inne i Vegpakke Helgeland inkluderes.

4. Satsing på reiselivet, flyplass og turistveier

Stor flyplass er under bygging i Mo i Rana. Når ny flyplass åpnes vil Helgeland åpnes på en helt ny måte for et internasjonalt reiselivsmarked. Menon Economics har kartlagt potensialene for reiselivsnæringen på Helgeland, med ny flyplass, til en tredobling av verdiskaping og sysselsetting fram til 2035.

Det er viktig å tilrettelegge veinettet, båtsamband og togtilbud i regionen for vekst i reiselivsnæringen.

• Villmarksveien som nasjonal Turistvei

Regionrådet har tidligere spilt inn Villmarksveien fra E6 ved Majavatn til Korgen som Nasjonal Turistvei. Veistrekningen er en av Norges råeste villmarksveier. Den 133 kilometer lange veien slynger seg gjennom fjell- og skogsbygder, og passerer Okstindan, Røssvatnet og Børgefjell.

FV274 Majavatn – Kløvimoen

RV73 Kløvimoen – Hattfjelldal

FV291/FV331 Hattfjelldal – Bleikvassli

FV806 Bleikvassli – Korgen

5. De øst-vestlige transportveiene i Norden

Kommuner og regioner i sør i Nordland, Västerbotten og Österbotten ble enige om en felles transportstrategi for «E12-regionen» på tvers av tre land. Det er første gang i Norden.

I det nordiske batteribeltet mellom Vasa – Skellefteå – Mo i Rana er det allerede i gang planlegging av betydelige volum varetransport mellom råvarebearbeiding og foredling på tvers av landene i nord. Det betinger en strategisk styrking av E12 og andre transportveier mellom de tre land.

Den sikkerhetspolitiske betydningen med svensk og finsk medlemskap i NATO aktualiserer ytterligere både økt satsing på jernbane og stamveier mellom de tre land i nord. Det er behov for å tilrettelegge frakt av store mengder utstyr og personell for øvelser, beredskap og integrering av forsvaret i Norden. Det betinger satsing både på grensekryssende jernbanestrekninger. Men også vegforbindelser som E12, og flere store flyplasser på norsk side.

Regionrådet viser også til tidligere innspill til NTP om opprusting av RV. 73 Kruttfjell som en viktig øst-vest forbindelse på Helgeand.

6. Tiltak på jernbanen

For å integrere arbeidsmarkeder på Helgeland og tilrettelegge for grønn industriutvikling i Vefsn, Hemnes og Rana er det viktig å styrke persontogilbudet. Nordland fylkeskommune har utredet en tog pendel på Helgeland (Helgelandspendelen). Utredning må nå følges opp med styrking av tilbudet Trofors-Mo i Rana (- Skonseng). Nordlandsbanen. Det må bestilles nytt og moderne materiell.

Det er videre viktig å få erstatning av dieseldrift Nordlandsbanen med grønne løsninger så raskt som mulig (hydrogen og eller elektrifisering/ batteridrift).

- Styrke Persontogtilbudet med en egen Helgelandspendel Trofors-Mo i Rana (- Skonseng) som en del av styrkingen av persontogtilbudet på Nordlandsbanen.
- Nordlandsbanen. Det må snarest på plass nytt og moderne materiell.
- Erstatte dagens dieseldrift på Nordlandsbanen med en miljøvennlig driftsform.
- Ved bygging av Nord-Norge banen må denne bygges fra Fauske og tilknyttes Nordlandsbanen.

Bygg grønn godskorridor nord – sør der Nordlandsbanen og Helgeland inngår.

Nordlandsbanen har klart størst varevekst av alle norske banestrekninger med en dobling fra to til fire daglige godstog hver vei, og vekst på alle fire terminaler i Nordland.

Jernbanen bidrar til å styrke eksportnæringer som er viktig for landet og som er i kraftig vekst i vår region. Det gjelder oppdrett av laks og annen sjømatnæring. Det gjelder metallproduksjon og ny grønn industri, f.eks. hydrogen, e-fuel og battericeller. Samtidig gir jernbanen grønne transportmuligheter nordover, for eks. dagligvarekjedene og forsyninger til offshoreindustri utenfor Helgeland/Nordland.

Suksessen på Nordlandsbanen har nå ført til at Bane Nor har erklært jernbanekorridoren nord – sør for overbelastet. Det er derfor behov for raskt å bygge mer kapasitet. Tiltak for å utvikle grønne korridorer med båt og/ eller bane nord – sør vil ha stor samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og gi mye verdiskaping igjen for investerte penger.

Regionrådet forventer.

- En kraftig økt satsing på gods på bane i neste NTP, med betydelige og målrettede investeringer i økt kapasitet som vil gi bedre framkommelighet for både gods- og persontrafikk.
- Nord- sør – korridoren inkludert Nordlandsbanen har størst vekst og etterspørsel og må derfor prioriteres høyt. Det er behov for å øke kapasiteten fra 4 til 6 og deretter 8 daglige tog de neste årene. Kryssingsspor plasseres der de gir størst nytte for logistikken.
- Tunnel mellom Bjerka og Elsfjord vil både bidra til å rassikre Nordlandsbanen og korte ned kjøretid for gods- og persontog.
- Gods på bane må prioriteres høyest på kvelder, natt og i helger. Og generelt for tog med tidskritisk gods.
- Miljøstøtteordningen må videreføres og gjøres langsiktig. Støtten betyr at jernbanen blir kompensert for å ha minimale eksterne kostnader og stor nytte for samfunnet.
- Bane Nor må fortsatt ha som oppdrag å utvikle effektive intermodale terminaler (båt, bane og bil) som vil styrke både jernbanen og næringslivets grønne konkurransekraft.

7. Økt oppetid på E6 over Saltfjellet

2019/2020:

- Stengt 505 timer, kolonne 551 timer
- Stengt 76 ganger i 2020
- Nasjonal transportplan for 2022-2033 ble det spilt inn et prosjekt for Åpne vinterveger! Iverksatt?

Klimaendring vi gi økte problem over denne viktige fjellovergangen på E6 ?

Samfunnet taper årlig over sju millioner kroner på at E6 over Saltfjellet er stengt eller har kolonnekjøring, har Nordlandsforskning funnet ut. (2019).

Viktig at det setts inn tiltak for å bedre oppetiden på denne fjellovergangen.