Helgelandspendelen

- Et sterkere arbeidsmarked på Helgeland

Togpendling som drivkraft på Helgeland
- Et forprosjekt



Program

09.00 Velkommen og presentasjon av prosjektet
09.30 Jernbanedirektoratet - Tormod W.Haug
09.50 SJ Nord - Kasper Syversen
10.10 Bane Nord - Michael Andersen Brendås
10.30 Pause
10.45 Diskusjon
11.30 Lunsj

MON

Kunnskapsparken Helgeland

Hvor lett er det å bo på ett sted, og jobbe på et annet på Helgeland?



Ett fragmentert arbeidsmarked

- Sterke lokalsamfunn
- Ledige jobber finnes
- Kompetanse finnes
- Men de møtes ikke….

- Arbeidsmarkedet fungerer ikke fullt ut som en region

BAKGRUNN OG FORMÅL

Hva er Helgelandspendelen?

Helgelandspendelen er et strategisk prosjekt for å styrke
bo- og arbeidsmarkedet på heile Helgeland, gjennom forbedret togpendlerløsning.

Tidligere utredninger (2016 og 2021) har vist potensialet for en togpendel
som knytter regionen tettere sammen.

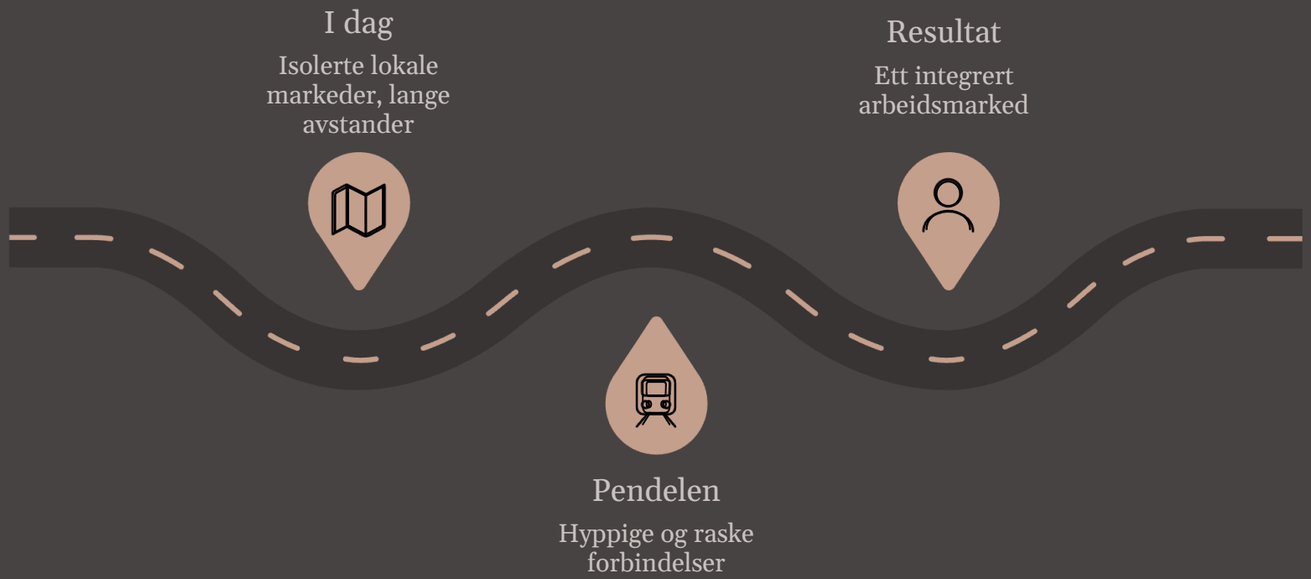
Nå ønsker MON å oppdatere disse utredningene og etablere samarbeid mellom kommunene for å vurdere grunnlaget for et slikt tilbud.

Regionforstørring: Pendelen «smelter sammen» byene til ett arbeidsmarked på ~85 000 innb.



Reisebehov og pendlemønstre

Fem kommuner står for over **31 000 av regionens ~40 000 sysselsatte**. Likevel er dagpendling mellom byene utfordrende: ~90 km mellom Mo i Rana og Mosjøen, over 100 km til Sandnessjøen. Helgeland hadde **–119 sysselsatte** i 2025 (Indeks Nordland), til tross for ledige stillinger – et tegn på at folk ikke pendler dit jobbene finnes.





Resultat

- Oppdatert datagrunnlag
- Infrastruktur vurdering
- Interessentdialog

- **Forankret forslag med bred involvering**

Helgelandspendelen trengs – og har stort potensial

Reisebehov

Latent pendlingsbehov møtes ikke med dagens tilbud. Bedre kommunikasjon er et premiss for utvikling

Næringsliv

Pendelen utvider rekrutteringsgrunnlaget og muliggjør kompetansedeling mellom byer

Bosetting

Kobler distrikter til byene – folk kan bo spredt og likevel delta i arbeidsmarkedet

Katalysator

Forsterker effekten av industri, strømnett og næringsarealer – en helhetlig strategi

Kunnskapsparken Helgeland



Thea Markussen / Visit Helgeland

Helgelandspendelen

Hvorfor saken bør vurderes på nytt – og hvilke spørsmål vi bør stille videre

Mitt poeng i dag er ikke å svare ut hele togfagligheten.
Det kommer Jernbanedirektoratet, SJ Nord og Bane NOR tilbake til etterpå.

Innledning før faginnlegg

Hovedbudskapet

1 **Premissene har endret seg**

Rapporten fra 2021 var laget med datidens forutsetninger. Sykehusstruktur, ny lufthavn og jernbaneteknologi må inn i vurderingen.

2 **Det finnes to tidshorisonter**

Noe kan vurderes innenfor dagens togtilbud. Andre spørsmål krever kapasitet, materiell og statlig prosess.

3 **Vi bør be om riktige svar**

Innlederne etterpå kan hjelpe oss å skille mellom det som kan avklares nå og det som må løftes videre.

Hva er annerledes enn i 2021?

Sykehus

Pasient-, pårørende- og arbeidsreiser må vurderes i lys av ny struktur.

Flyplass

Ny lufthavn i Rana endrer reisemønsteret og gjør tilbringerreiser viktigere.

Jernbane

ERTMS og materiellspørsmål gjør tidspunkt og rekkefølge viktig.

Beredskap

Tog handler også om robusthet når vei og annen transport svikter.

Trafikkgrunnlag: ikke les dagens tall som fasit

Lav frekvens

få velger toget

→

Få reisende

svakt grunnlag

→

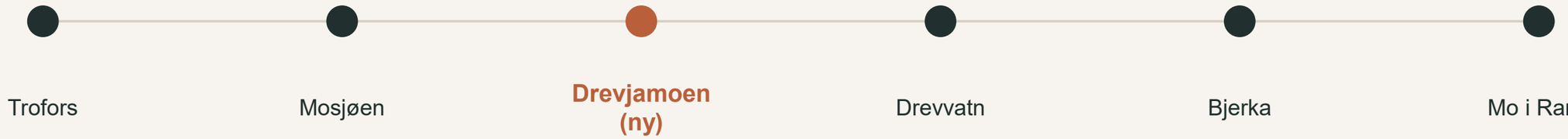
Lav prioritet

tilbudet blir stående

Vurderingen bør handle om et reelt framtidig tilbud – ikke bare dagens bruk av et svakt tilbud.

Stoppmønster: et enkelt utgangspunkt

Drevjamoen inn som ny stasjon



Dette er et faglig utgangspunkt, ikke en endelig stasjonsbeslutning. Poenget er å holde konseptet forståelig: få stopp, tydelig funksjon og en ny stasjon der den styrker pendelopplegget.

Sykehusstruktur og ny lufthavn endrer reisekartet

Sykehusstruktur

Flere pasient-, pårørende- og arbeidsreiser kan gå på tvers av Helgeland. Tog må vurderes sammen med bil, buss og ambulanse.

Ny lufthavn Rana

Flyplassen blir et regionalt knutepunkt. Tilbringerreiser, korrespondanser og regularitet blir viktigere enn i 2021-vurderingen.

Spørsmålet er ikke «tog eller noe annet». Spørsmålet er hvordan tog kan gjøre transportsystemet mer samlet.

Prosess og forankring

Forankring først

Kommuner, fylkeskommune og politiske miljøer må eie behovet.
Regionrådene kan samle saken og formulere en felles regional bestilling.

Deretter faglige avklaringer

Jernbanedirektoratet: bestilling og samordning.
SJ Nord: rutetilbud, kjøretider og drift.
Bane NOR: kapasitet, spor, stasjoner og signal.
Norske tog: materiell og togsett.

Til slutt prioritering

Samlet beslutningsgrunnlag.
Vurdering opp mot statlige prioriteringer, NTP og budsjett.

Praktisk konsekvens: Vi bør ikke bare spørre om «ja eller nei». Vi bør spørre hva som må avklares i riktig rekkefølge.

Togmateriell: den viktigste begrensningen

I dag

Type 93-togsettene brukes allerede fullt ut. Det gir lite handlingsrom for flere avganger uten å endre eksisterende togtilbud.

2030 og nye tog

Fire nye togsett er bestilt til Nordlandsbanen. SJ Nord vurderer at dette ikke gir reelt rom for en generell økning i tilbudet.

Mulig handlingsrom senere

Elektrifisering av Trønderbanen kan frigjøre Type 76-togsett. Det kan gi grunnlag for flere avganger på lengre sikt.

Derfor må kortsiktige grep handle om justeringer og forlengelser – mens et varig pendeltilbud krever materiellavklaring.

Hva kan løses når?

Kort sikt

Se på dagens avganger, rutetider og korrespondanser. Vurdere om eksisterende tog kan justeres eller forlenges for å teste et mer sammenhengende tilbud.

Lengre sikt

Avklare materiell, kapasitet, ERTMS, stasjoner og statlig bestilling. Dette må inn i riktig prosess slik at konseptet kan bli varig og robust.

Dermed blir ikke spørsmålet bare om Helgelandspendelen er mulig, men hva vi kan starte med – og hva som må bygges opp over tid.

Hva bør vi be innlederne svare ut?

Jernbanedirektoratet

Hva skal til for en statlig bestilling?
Hvordan kan dette inn i prioriteringer og NTP-løp?

SJ Nord

Hvilket rutekonsept kan fungere?
Hva kan gjøres med eksisterende avganger?

Bane NOR

Hva gir ERTMS og kapasitetstiltak i praksis?
Hva begrenser flere tog?

Program

09.00 Velkommen og presentasjon av prosjektet

09.30 Jernbanedirektoratet - Tormod W.Haug

09.50 SJ Nord - Kasper Syversen

10.10 Bane Nord - Michael Andersen Brendås

10.30 Pause

10.45 Diskusjon

11.30 Lunsj

MON

Kunnskapsparken Helgeland