

VELKOMMEN TIL NÆRINGSLIVSLUNSJ



Program

Informasjon fra næringsforeningen

Monika Sande, fylkesråd for samferdsel (teams)

Geir Waage, ordfører i Rana / Indre Helgeland Regionråd

Odd Steinar Pedersen, OSPAS

Bjørn Olvik, Nova Sea

Leif Sagen, Meyership

Innsamlingsaksjon for Ukraina / **Mykyta Konovalov**

Aktiviteter framover

- 22. april** Morgenstund hos Væxt
- 28. april** Næringslivslunsj
- 18. mai** Næringslivslunsj med ARN-direktør Knut-Eirik Dybdal
*Rana kommune, Sparebank1 Helgeland og Ranaregionen
Næringsforening*
- 20. mai** GALLARIA!
- 25. mai** Generalforsamling i Ranaregionen Næringsforening



20. mai 2022

gallaria

Regionen vår har alle forutsetninger for å bli en motor i det grønne skiftet, men det forutsetter at vi tiltrekker oss folk og kompetanse. Under årets Gallaria skal vi utforske hvordan vi skal lykkes med **attraksjonskraft.**

www.gallaria.no

HR-NETTVERK

Vi samarbeider for å forberede oss på vekst og å tiltrekke internasjonal kompetanse

- Lyse ut stillinger
- Flere arbeidsmuligheter på engelsk

20 + medlemmer – vi ønsker å bli flere!



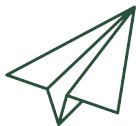
Nytt nummer Felleskap

90
ÅR

Rana Handelstandforening, 1932



HOLD DEG OPPDATERT



Meld deg på nyhetsbrev



Følg oss på facebook, LinkedIn og instagram



@welcometomoirana på facebook



Næringslivet vil ha garanti for Bustneslia: - Forventer å se en fortgang i denne prosessen



- TRENGER FORUTSIGBARHET: Nova Sea, Meyership, Lovund Industriforum og Ranaregionen Næringsforening melder at de vil ha garanti om vintervedlikehold og fortgang i utredning fra Nordland Fylkeskommune. Foto: Rana Blad

Forslag RTP 2022-2033 høring frist 22. april



REGIONAL TRANSPORTPLAN NORDLAND

Handlingsprogram 2022-2033



- **Bustneslia 100 mill 2022-2027 og 400 mill 2028-2033,**
- 9.7 Større prosjekter som skal utredes i perioden
- Bustneslia:
- fv. 810 Bustneslia
- fv. 810 er eneste reelle ferdselsåre mellom kysten og E6 på Nord-Helgeland. Det bratteste partiet i Bustneslia har en stigning på ni prosent kombinert med kurvatur og skaper særlig problemer for tyngre kjøretøy vinterstid. I FT-sak 21/18 ble det sett på mulige alternative løsninger, hvor fylkestinget vedtok at det skulle jobbes videre med to mulige tunellalternativ. **Det er behov for en grundig gjennomgang av de ulike alternativene som tidligere er anbefalt og prosjektet må utredes før man vedtar en konkret løsning.** Dersom det skal bygges tunell gjennom Bustneslia, vil dette være et stort og omfattende prosjekt, som vil kreve egenfinansiering/bompengefinansiering og/eller annen ekstern finansiering.

Fylkestinget vil fjerne flaskehals

HELGELAND/BODØ: Travel laks har mer enn flaks når fylkestinget enstemmig signaliserer at det vil be Statens vegvesen gå i gang med å planlegge utbedring av Fv12 Bustneslia snarest.

TORIL S. ALFSVÅG
toril.alfsvag@nordland.no
481 01 676

Denne uka er fylkestinget i Nordland samlet til møte i Boda, der budsjett og økonomiplan er blant sakene på dagsorden.

Solid støtte

Alle partiene på fylkestinget er enige om at flaskehalsen fylkesvei 12 Bustneslia må prioriteres. Vi har vært i en god prosess og blitt enige om et felles forslag. Det vil fremmes som et alternativ til innstillinga som foreligger når dette punktet i økonomiplanen behandles torsdag, sier leder for Aps fylkestingsgruppe, Bjørnar Skjæran til Rana tiland, og understreker.

Dermed ligger det an til at forslaget om å prioritere Bustneslia blir enstemmig vedtatt.

Høyres fylkestingsgruppe er også opptatt av å få til en varig og god løsning for Bustneslia, presiserer fylkestingsgruppeleder for Nordland Høyre, Kai Henriksen overfor Rana tiland.

Dermed ligger det an til at forslaget om å prioritere Bustneslia blir enstemmig vedtatt

BJØRNAR SKJÆRAN
gruppeleder fylkestinget Ap

Han hadde i utgangspunktet planer om å legge fram et verballforslag om dette på vegne av Nordland Høyre, og så for seg at det med en rask utredning ville være mulig med oppstart allerede i 2017.

Strekningen, som er en av fylkets største flaskehals, er

FV. 12 BUSTNESLIA

- Helgelands mest trafikkerte korridor mellom kyst og innland.
- Årsdøgtrafikken var 2.500 over Bustneslia i 2012. Trafikken er ventet å øke framover.
- Opp til 10 prosent stigning og dårlig kurvatur.
- Hver vinter står trailere fast og sperrer veien.
- Forslag behandler fylkestinget økonomiplan og budsjett.
- Det foreligger et felles forslag om å prioritere Fv 12 Bustneslia.



TRANGT I BUSTNESLIA: Forutsatt at politikere i fylkestinget stemmer for sitt eget fellesforslag, vil Statens vegvesen få beskjed om å begynne utbedring av flaskehalsen Bustneslia. FOTO VIKTOR LEEDS HOGSETH

også en av de viktigste tilførselsveiene mellom kyst og innland. Bustneslia representerer store utfordringer for næringstransport i vinterhalvåret, sier Kai Henriksen.

Som helgelending og tidligere ordfører i Rana, Aps Geir Waage, som også er leder i Indre Helgeland regionråd. Han er også på plass i Boda for å møte fylkestingspolitikere. Her har han sørgt for å orientere posisjon og opposisjon om flaskehalsen Bustneslia representerer store deler av året, ikke minst for laksetransporten, men også for øvrig næringsliv og trafikanter.

Her spiller vi alle på samme

lag. Det er en så viktig sak for regionen at det har stor betydning å få bredest mulig oppslutning om den, sier ordføreren i Rana, Geir Waage.

Derfor har det vært viktig for meg å møte både samferdselskomiteen samt plan- og økonomikomiteen, fortsetter han.

En milepæl

Leder i Nordland Ap og gruppeleder Arbeiderpartiets Fylkestingsgruppe, Bjørnar Skjæran, støtter dette. Han kjenner godt Rana, der han også har fartstid som ordfører. Det er ikke få tonn laks som er fraktet over Bustneslia, for ikke å nevne alle gangene trailere på glatte veier har stått fast og sperret for øvrig trafikk - med de alvor-

Flere konsepter
Det er tre alternativer til utbedring som er aktuelle å utrede,

sluke ledere i Indre Helgeland regionråd, sanordfører Geir Waage ser det.

Det er enten en vei i dagen med redusert stigningsforhold, vet og lang tunnel eller vei og en kortere tunnel. Med en utredning i 2016, kan prosjektet komme med i investeringsplanen for 2017, sier Geir Waage.

SVs gruppeleder i fylkestinget, Marius Josevold fra Nesna viser til at Høyres ønske om å bygge start allerede i 2017, trolig er for optimistisk fordi det kreves betydelig planlegging i forkant samtidig som prosjektet ikke ligger inne i økonomiplanen som er vedtatt.

Fellesforslaget fra fylkestinget torsdag, er identisk med det SV tenkte å legge fram som et tillegg til økonomiplanen, og lyser slik:

■ Fylkestinget vil be fylkesrådet om å få i gang planlegging av Fv12 Bustneslia så tidlig som mulig i 2016.

■ Det bes om at flere ulike

konsepter utredes.

- I dette legges det opp til at Statens vegvesen får marsjordre om å starte å planleggingen, sier Josevold.



ENIG: Gruppeleder for Ap på fylkestinget Bjørnar Skjæran, Lurøy.



ENIG: Gruppeleder for SV på fylkestinget, Marius Josevold, Nesna.



ENIG: Gruppeleder for H på fylkestinget, Kai Henriksen, Rana.



FORNOYD: Ordfører i Rana og leder i Indre Helgeland regionråd, Geir Waage (Ap).

Alle partiene er enige om å gjøre noe med en av fylkets største flaskehals



Trangt i Bustneslia

Av Toril Synnøve Alfsvåg

Publisert: 09.12.15 09:35

Del

Artikkelen er over 5 år gammel

Travel laks har mer enn flaks når fylkestinget enstemmig signaliserer at det vil be Statens vegvesen gå i gang med å planlegge utbedring av Fv12 Bustneslia snarest.

2015: Snart 7år siden Fylkestinget var enig om å prioritere utbedring

indre helgeland regionråd



Nesna Rana Hemnes Lurøy Hattfjelldal





Løsningen er på vei

Regionveisjefen

vil ha utbedret Fv12 i Bustneslia

KAOS: Dette er noe man ser hver vinter over Bustneslia, men en løsning kan være på vei. Nå venter Torbjørn Naimak på en utredning over hvilke alternativer som er tilgjengelige.

FOTO: ØYVIND BRATT

KAN BLI SLUTT: Hvis regionveisjef Torbjørn Naimak får det slik han vil, kan det bli slutt på kaoset som preger Bustneslia hver vinter. Han vil ha en løsning på problemet og ber fylket prioritere en utbedring.

SIDE 4 OG 5



2017:

STATENS VEGVESEN SIER
SOM FAGMYNDIGHET
TYDELIG FRA OM HVA
NORDLAND
FYLKESKOMMUNE BØR
PRIORITERE



– Glad det ble plass til Bustneslia i et ekstremt trangt budsjett

Neste steg blir å velge om det skal være lang eller kort tunnel gjennom Bustneslia. – Den beslutningen kan vi ta i 2019. (14.11.18 17:00)



Penger til Bustneslia, fergekai og gang- og sykkelvei

Fylkesrådet vil legge inn startbevilgning til Bustneslia, nytt fergeleie på Tonnes og gang- og sykkelvei mellom Båsmoen og Alteren. (14.11.18 11:17)



Bustneslia: Går kun for tunnel

Fylkesrådet ber fylkestinget gi grønt lys for å arbeide videre med to tunnel-alternativ. Bompenger blir en vesentlig del av finansieringen. (13.02.18 17:08)



Om fire-fem år kan du kjøre i tunnel gjennom Bustneslia

Vegvesenets anbefaling for å fjerne flaskehalsen Bustneslia er klokkeklar: Bygg en tunnel til 800 mill. Politikerne vil gi full gass. (05.01.18 15:43)



Kan kjøre videre med tunnel-løsning

Et enstemmig fylkesting vil ha tunnel gjennom Bustneslia. Målet er å få prosjektet med i neste års budsjett. (28.02.18 15:48)



Fylkestinget går for tunnel gjennom Bustneslia

Bompengefinansiert opprusting blir NESTEN enstemmig vedtatt. (27.02.18 19:12)

2018-2019
prioritere utbedring av
Bustneslia

indre helgeland regionråd



Nesna Rana Hemnes Lurøy Hattfjelldal

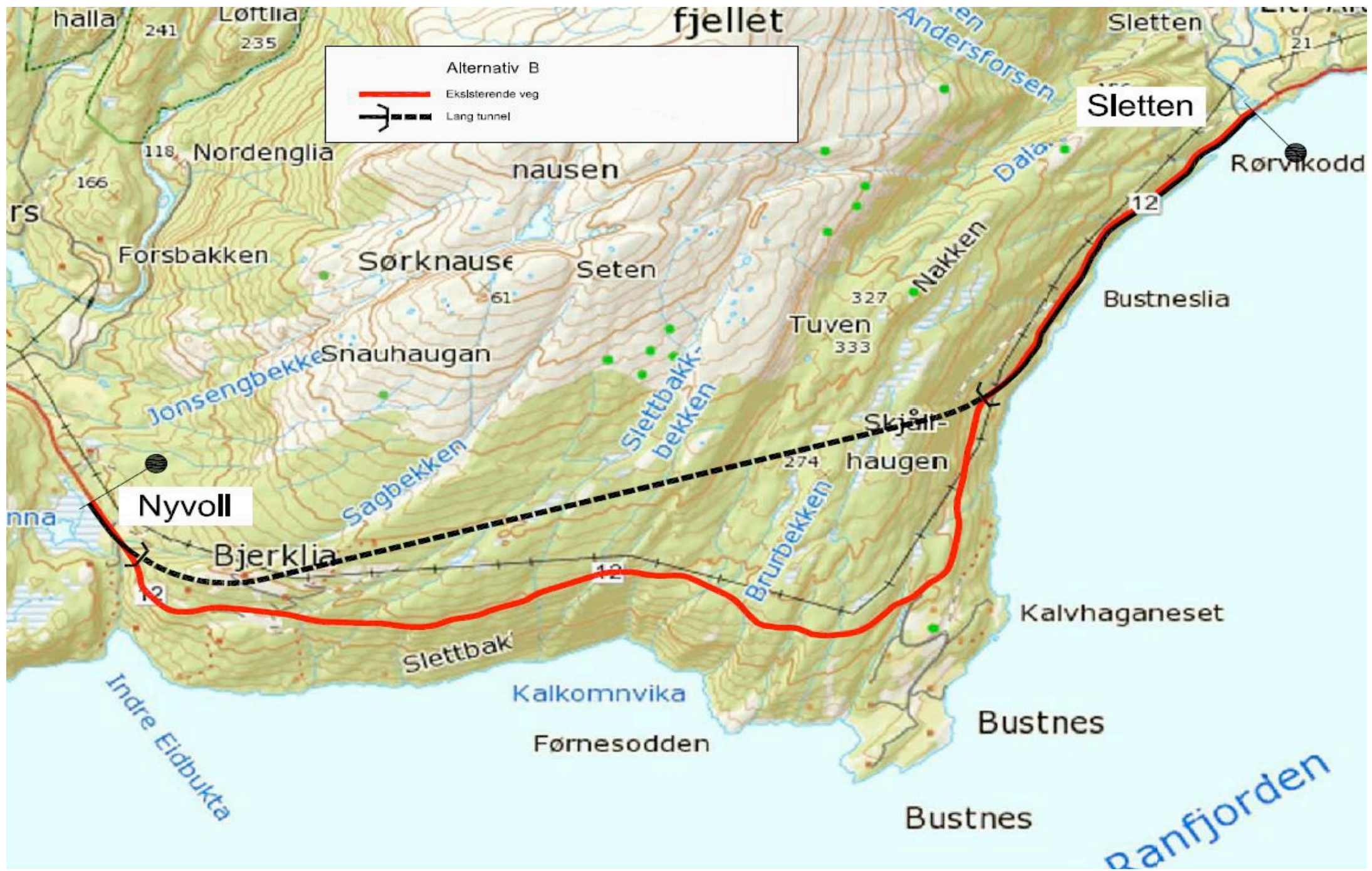




2017

Fv. 12 Bustneslia Rana kommune

Forprosjekt





Alternativ B	
	Eksisterende veg
	Lang tunnel

halla 241 Løttilia 235

fjellet

Sletten

Sletten

Rørvikodde

nausen

Nordenglia

Forsbakken

Sørknause

Seten

Nakken

Bustneslia

Jonsengbekke

Snauhaugan

Slettbakk-
bekken

Tuven 327
333

Nyvoll

Sagbekken

Skjær-
haugen 274

Bjerklia

Kalvhaganeset

Indre Eidbukta

Slettbak

Kalkomnvika

Førnesodden

Bustnes

Bustnes

Ranfjorden

KOSTNADER 2017 200-800 MILL (+/- 40%= 120-1120 MILL) STIGNING MAKS 8%. TUNNEL 6% SLETTEN 7% (E6 80-90KM/H = MAKS 6%)

Kostnader

Kostnadene er beregnet ut fra at det bygges etter vegklasse Hø2.

	Kostnad/mill. kr.
Alternativ A: Ny veg i dagens trasé	500
Alternativ A2: Ny veg i stigning på østsiden av Bustneslia	200
Alternativ B: Lang tunnel	800
Alternativ C: Kort tunnel og ny veg i dagens trasé	650
Alternativ C2: Kort tunnel og ny veg med tilknytning til eksisterende veg	450

Dersom det skal bygges etter vegklasse H2 vil kostnadene bli vesentlige høyere. Dette gjelder for alle alternativene, men spesielt for A- og C-alternativene hvor det må gjøres store endringer i forhold til det som er prosjektert i denne rapporten.

Bustneslia ble enstemmig vedtatt i Fylkestinget, men nå skal finansieringen på plass. Waage vil legge ting til rette



Bustneslia: Går kun for tunnel

Fylkesrådet ber fylkestinget gi grønt lys for å arbeide videre med to tunnel-alternativ. Bompenger blir en vesentlig del av finansieringen. (13.02.18 17:08)



Om fire-fem år kan du kjøre i tunnel gjennom Bustneslia

Vegvesenets anbefaling for å fjerne flaskehalsen Bustneslia er klokkeklar: Bygg en tunnel til 800 mill. Politikerne vil gi full gass. (05.01.18 15:43)

1. EGEN SAK MED VEDTAK I FYLKESTINGET 02.02.2018:

- «Fylkestinget vedtar at det skal jobbes videre med begge de anbefalte alternativene «B – Lang tunnel» og «C – Kort tunnel» og ny veg i dagens trasé», og at det i den videre prosessen utarbeides reguleringsplan for hele strekningen Nyvoll – Sletten på fv. 12.
- Det forutsettes at prosessen med utarbeidelse av reguleringsplan inkludert planprogram etter plan- og bygningsloven vil avklare endelig valg av trase og sikre at nødvendige krav til utredninger og medvirkning fra berørte parter blir ivarettatt.
- Det må i arbeidet med reguleringsplan vurderes nøye hvordan prosjektet kan avgrenses i utstrekning for å redusere kostnadene. Det må også ses på muligheten for en etappevis utbygging av strekningen fra Nyvoll til Sletten, slik at hele strekningen på sikt kan utbedres ut i fra tilgjengelige investeringsmidler. Ved en etappevis utbygging må tunnelløsningen inkludert nødvendig tilstøtende veg i dagen realiseres først, og resterende veg i dagen på strekningen må da inngå i en senere etappe.
- Fylkestinget signaliserer at for å kunne realisere prosjektet må det forventes innkreving av en høy bompengandelen.
- Det må legges opp til en samfunnsnyttig bruk av overskuddsmasser i prosjektet, i samarbeid med Rana kommune som planmyndighet.
- Videre fremdrift i prosjektet må ses forhold til rullering av regional transportplan og fylkeskommunens økonomiplan.
- Fylkesrådet bes iverksette avbøtende tiltak i Bustneslia ved at det etableres info/stopp-punkter på begge sider av Bustneslia med lysregulering og elektronisk informasjons-/varseltavler.»

Det er dessverre knapt jobbet videre med de to alternativene, lang- alt. kort tunnel

GODSSTRØMSANSLYSE NORD-HELGELAND

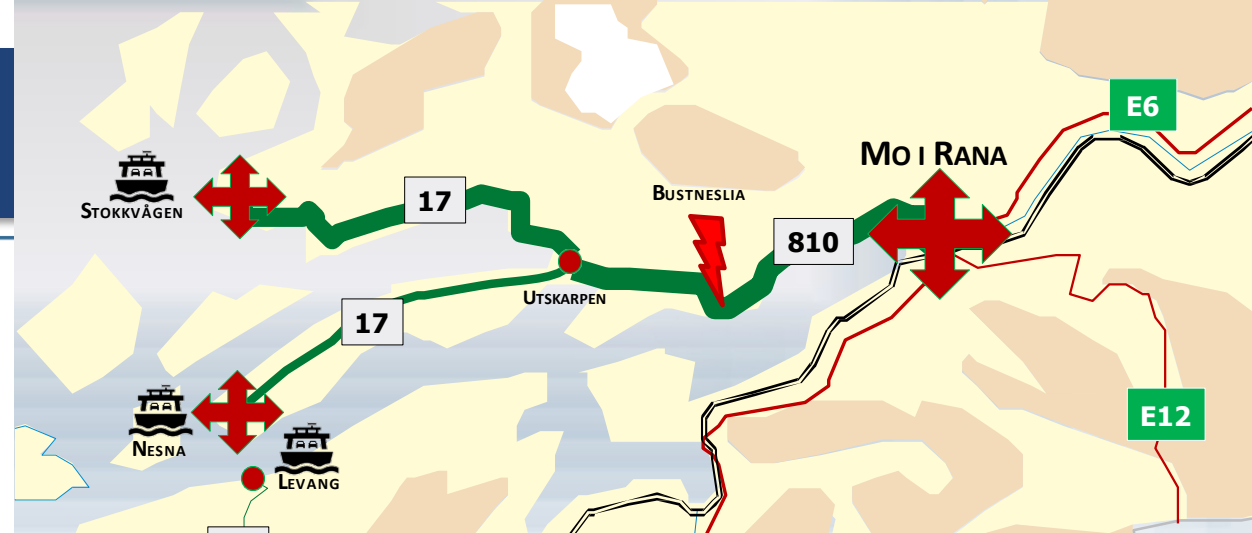
- **HOVEDTREKK VED TRANSPORTINFRASTRUKTUREN I REGIONEN**
- **BESKRIVELSE AV UTVALGTE NÆRINGER**
 - INDUSTRI
 - SJØMATNÆRINGEN
 - ANDRE NÆRINGER
- **FREMTIDIG UTVIKLING INNEN SJØMAT OG INDUSTRI**
- **FLASKEHALSER OG FORBEDRINGSMULIGHETER**
- **PRIORITERINGER**



Fv810 - BUSTNESLIA



- **TILKNYTNING MELLOM KYST OG MARKED, VIA:**
 - HUB-FUNKSJON I MO I RANA (TOG, HAVN, FLY....)
 - E6 OG GRENSEPASSERING E12
 - LEVERANSER, TIDSKRITISK SERVICE ETC
- **VTS'S REGISTRERINGER DE SISTE 2 ÅR** (NOV 2018 – NOV 2020):
 - ✓ 29 STENGNINGER OG EN GANG MED REDUSERT FREMKOMMELIGHET
- **FARE FOR SKADE PÅ LIV OG HELSE, OG UFORUTSIGBARHETEN I FORHOLD TIL OM VEIEN BLIR STENGT, ER EN STØRRE UTFORDRING ENN DET EN KAN LESE AV STENGNINGSSTATISTIKKEN**



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



NÅR ET TUNGT KJØRETØY STENGER VEIEN, STOPPER OGSÅ PERSONTRAFIKKEN OPP, - OG BEGRENSER MULIGHETEN FOR EN VELFUNDERENDE INTEGRERT BO- OG ARBEIDSMARKEDSREGION.

FLASKEHALSER I TRANSPORTNETTET



MELLOM KYSTEN OG INNLANDET LIGGER FLASKEHALSER SOM:

- **SKAPER DÅRLIGERE KONKURRANSEFORHOLD FOR EKSISTERENDE NÆRINGS LIV**
- **HINDRER VIDERE NÆRINGSUTVIKLING**

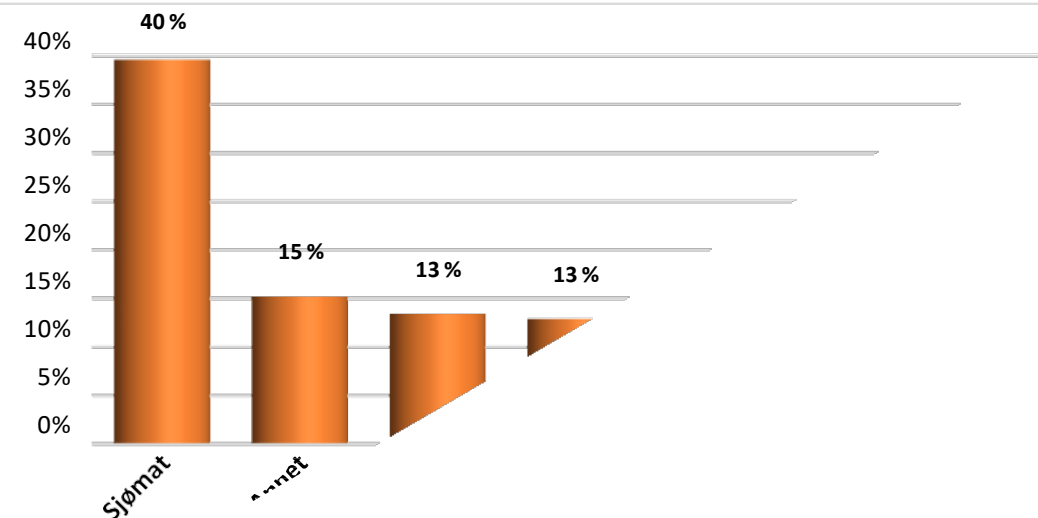
DE VIKTIGSTE ER:

- **FERGEFORBINDELSER**
- **Fv810/BUSTNESLIA.**

DISSE MÅ SIKRES/UTBEDRES FOR Å SKAPE FORUTSIGBARHET OG KAPASITET I EN AV LANDSDELENS VIKTIGSTE KYST TIL MARKED KORRIDORER.

TRAFIKKEN OVER BUSTNESLIA – SANNSYNLIGVIS HØYERE ENN REGISTRERT

- **OMREGNET TIL SMÅ KJØRETØY GIKK CA. 2.200 KJØRETØY HVER DAG OVER BUSTNESLIA I 2019**
- **TUNGTRAFIKKANDELEN ER HØY**
 - BILER OVER 12,5 METER: 19%
 - BILER OVER 16 METER: 12%



✓ **SJØMATTRANSPORTEN STÅR FOR 40% AV TUNGTRAFIKKEN**

Nye store investeringer gir økt trafikk

Ny flyplass 2025



Dypvannskai 2025



Freyr 2022-2025



**Ny aktivitet nabokommuner
gir økt transport til/fra Rana**



FYLKESTINGETS ØKONOMIPLAN 2022-2025 OG BUDSJETT 2022 - INVESTERINGSPLAN



Ikke ei krone til Bustneslia



Går fra løftet om oppstart for Bustneslia

– Vi har ikke mulighet til å realisere satsingen på fv. 810 Bustneslia nå.

Prosjekter uten bevilgning Fv. 810 Bustneslia

Fv. 810 Bustneslia i Rana kommune er høyt prioritert både fra næringsliv og det offentlig. På vinterstid skaper stigningen problemer for tyngre kjøretøy.

Prosjektet var prioritert i satsingen på viktige næringsveger (FT-sak 99/19), men ble tatt ut da næringsvegsatsingen ble redusert i behandlingen av budsjett og økonomiplan 2020-23.

Statens vegvesen har i et tidligere forprosjekt anbefalt løsning med lang tunnel, med en kostnadsramme i størrelsesorden 800 mill. kr. Justert for prisvekst vil beløpet

- sannsynligvis i dag være rundt én mrd. kr. Fylkesrådet vil derfor gjøre en ny gjennomgang av alternativene for å se på om andre mindre kostnadskrevende tiltak kan være aktuelle.

HVA FYLKESRÅDET FIKK Plass til i forslag til ØKONOMIPLAN 2022 - 2025 (FYLKESVEIER)

Veg

Beløp i 1000	Samlede prosjektbeløp		Økonomiplan				Sum
	Godkj.vedtak	Tidligere bevilget	2022	2023	2024	2025	
Investeringsprosjekter							
Strekningsvise prosjekt							
Fv 17 - Liafjell og Olvikvatnet	830 000	707 000	32 000	0	0	0	32 000
Fv 17 Meløy - Glombergan	150 000	0	0	0	30 000	115 000	150 000
Fv 7234 Brønnøysund bru	45 000	5 000	10 000	20 000	10 000	0	40 000
Fv 7374 Ny Nevernes bru	111 000	2 000	21 000	50 000	38 000	0	112 000
Fv 7702 Røyken (tunnel)	63 000	0	2 000	3 000	3 000	60 000	68 000
Fv 821 Frøskelandsfjellet	103 000	54 375	49 000	0	0	0	49 000
Fv 828 Herøysundbrua	300 000	17 500	57 500	120 000	82 000	0	259 500
Fv 834 Nordstrandveien	215 000	48 500	30 000	43 000	70 000	66 000	209 000
Fv 835 Bru Engeløya	450 000	25 000	100 000	152 000	173 000	0	425 000
Porteføljejustering Strekningsvise prosjekter	IA	-16 000	16 000	0	0	0	16 000
Tunnelsikkerhetsforskrift - Fv 820 Ryggedalstunnelen	140 000	30 000	75 000	30 000	0	0	105 000
Tunnelsikkerhetsforskrift - øvrige tunneler	2 300 000	0	40 000	80 000	85 000	150 000	355 000
Sum Strekningsvise prosjekt		873 375	435 500	503 000	491 000	391 000	1 820 500

Skal bruke 1,82 mrd
men 0,- til Busteneslia

INNSPILL FRA NHO NORDLAND

- FV 810 Bustneslia - næringskorridor Lovund - Mo i Rana
- Fv. 810 er både arbeidsvei og forbindelse mellom kyst og regionscenter/knutepunkt. Veien er også viktig for laksetransport til jernbanen i Mo i Rana og videre til verdensmarkedet på E12. Veien har også betydning muligheten for flyfrakt. Veien er utfordrende og ulykkesbelastet, spesielt vinterstid på den lengre stigningen med 9% stigning kombinert med svingete veg. Strekningen har en relativt høy ÅDT på 2.200 kjøretøy og stor andel tungtrafikk (19%). Det forventes betydelig økt godstransport på veien i forbindelse med planlagt økt sjømatproduksjon.
- **Utbedring av Bustneslia er prioritet nummer 1 for NHO Nordland og Ranaregionen**
Næringsforening i innspillene til regional transportplan. Vi har en viss forståelse for at fylkesrådet vil avvente RTP for å sikre helheten i samferdselsprioriteringene, men samtidig har saken vært høyt på fylkestingets agenda gjennom flere år. Med dette som bakteppet mener vi det er uheldig at Nordland Fylkeskommune igjen skyver utbedring av strekningen fram i tid, parallelt med at det utelukkes utredede alternativer allerede nå for så å antyde å sende saken ut i nok en utredning, samtidig som det ikke foreligger noen plan for kortsiktige tiltak.
- **Forslag til vedtakspunkter:**
 - - Fylkestinget ber fylkesrådet få på plass en barmarkstrategi som kortsiktig tiltak for Busneslia.
 - - Fylkestinget ber om at en eventuell ny utredning må bygge på den kunnskapen som allerede finnes gjennom forprosjektet fra Statens Vegvesen i 2017, og være ferdigstilt innen behandling av ny regional transportplan, juni 2022.
 - - Fylkestinget ber fylkesrådet posisjonere seg for samfinansiering med staten.

BUSTNESLIA

VEDTAK IHR 3. DESEMBER 2021

indre helgeland regionråd



Nesna Rana Hemnes Lurøy Hattfjelldal

1. Regionrådet ber NFK få på plass en snarlig løsning med barmarkstrategi (økt vedlikehold/strøing)
2. Bustneslia må fortsatt prioriteres på topp.
3. Første prioritet for regionrådet er fortsatt lang tunnel, med alt. kort tunnel. Regionrådet støtter også en utredning av en alternativ løsning uten tunnel.
4. Utredningen må gjøres første halvår 2022 slik at prosjektet kan innarbeides i rulleringen av Regional Transportplan.
5. Det må jobbes for samfinansiering med staten. Økningen i NTP 2022-2033 og regjeringserklæringen (Hurdalsplattformen) åpner for større bidrag fra staten.
6. . Lokalt bidrag med egenfinansiering (bompenger) forutsetter en fremtidsrettet løsning som pr. i dag kun er ved en løsning med lang tunnel

FORSLAG FRA REGIONRÅDET, NÆRINGSFORENINGEN OG NHO

- Forslag til vedtakspunkter:
- - Fylkestinget ber fylkesrådet få på plass en barmarkstrategi som kortsiktig tiltak for Bustneslia.
- - Fylkestinget ber om at en ny utredning må bygge på den kunnskapen som allerede finnes gjennom forprosjektet fra Statens Vegvesen i 2017, og være ferdigstilt innen behandling av ny regional transportplan, juni 2022.
- - Fylkestinget ber fylkesrådet posisjonere seg for samfinansiering med staten.

IHR møte Fylkesrådet 11- mars 2022

Presenterte skisse til løsning uten tunnel, Bustneslia!

Nordland og Helgeland har ikke råd til å
«havarere» her!



indre helgeland regionråd



Nesna Rana Hemnes Luroy Hattfjelldal



Haster med valg av trase

- Positivt vedtak i RTP juni 2022
- Vedtak i Økonomiplan behandling NFK des 2022



RANA
UTVIKLING

PRIORITERINGER REGIONAL TRANSPORTPLAN NORDLAND (2022 - 2033)

Ranaregionen næringsforening 30.03.2022

PLANFORSLAGET I PLUSS OG MINUS

Pluss

1. Gode beskrivelser, mål og strategier - transport kobles til klima og bærekraftig vekst
2. Tenker mer i korridorer og næringsutvikling
3. Beskriver den store veksten med grønn industri og sjømat. Eksemplifisert med Freyr flere ganger.
4. Bygging av bru til Grønfjelldalen etter Sally
5. God drahjelp i forhold til statlige investeringer og tiltak.

Minus

1. FV 810 Bustneslia i det uvisse.
2. Ikke prioritert noen større tiltak i vår region de neste årene
3. Burde følge bedre opp ambisjoner knyttet til industri, næringsutvikling og mobilisering for vekst?
4. Burde ha konkrete ambisjoner og tiltak for å snu fra fall til vekst i bybusser og kollektivtrafikk.



En økonomisk vekst-akse mellom kyst og innland



FREYR. DET STORE GRØNNE INDUSTRIEVENTYRET



- Investeringer Freyr: 20 milliarder kroner 2021 - 2026.
- 1500 nye jobber direkte i driftsfase.
- 3000 nye lokale jobber.
- Store ringvirkninger i regionen
- 5 000 flere innbyggere, muligheter for flere
- Lokalt vekstsjokk.
- 20 prosent vekst i trafikken



MILLIARDINVESTETERINGER I NESNA OG LURØY

Lokalavisa i polarsirkellandet

RanaBlad

LØRDAG 4. FEBRUAR 2017 Nr. 30 – 115. årgang – Løssalg kr 35.- ranablad.no

Alt i renovasjons- og sugebiltjenester

Agrensgrøden
Mandag, Tirsdag, Onsdag og Fredag 07:00 - 16:00
Onsdag 07:00 - 16:00 / Lørdag 10:00 - 14:00
Kontorveien 36, Innkjøring ved BesAno Industripark
75 455 42 34
www.osb.no

ØSTBØ

Mo Industripark kjøper Langsetvågen industriområde

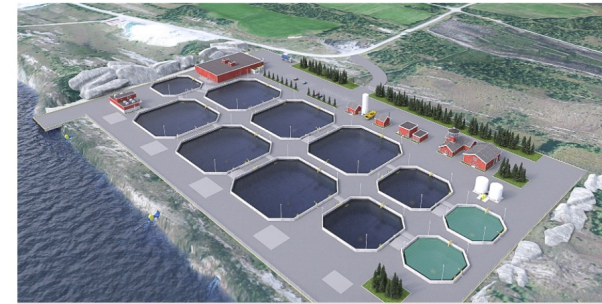


GLAD: Administrerende direktør Arve Utviksen i MIP er glad for at Nesna kommune verdsetter industri, og lar dem få kjøpe Langsetvågen industriområde. Ordfører Hanne Davidsen i Nesna ser fram til nye arbeidsplasser, flere innbyggere og høyere skatteinngang. FOTO: ØYVIND BRATT

NY TIDSREGNING: Nå starter en ny industriell tidsalder for Nesna kommune. Flertallet i kommunestyret har sagt ja til å selge hele Langsetvågen industriområde til Mo Industripark. De har store planer for området, som fort kan bety flere hundre nye arbeidsplasser. **SIDE 6 OG 7**



Vil investere 600 millioner kroner i kjempestort oppdrettsanlegg på Mo Industriparks tomt. - Her blir det mange nye arbeidsplasser

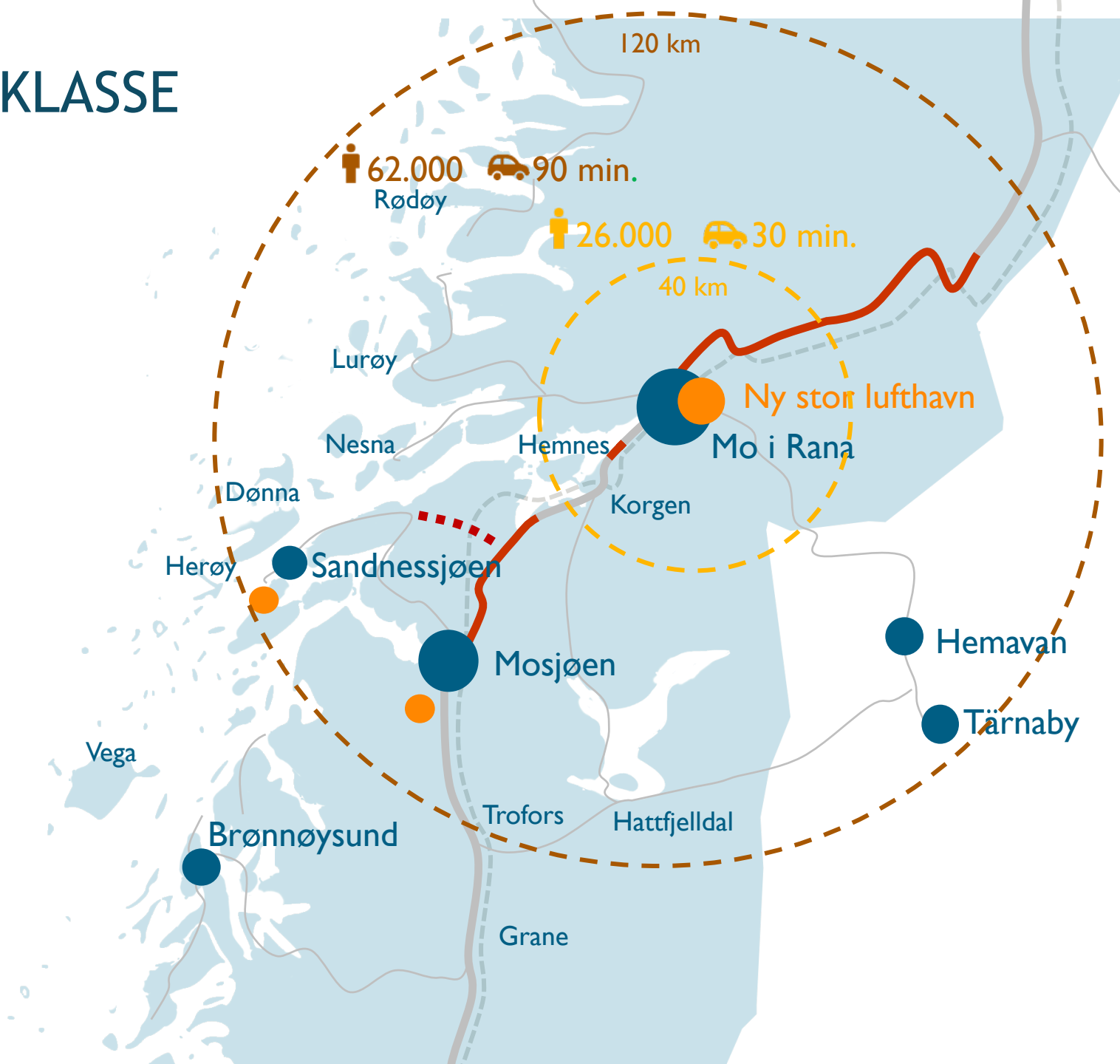


Selskapet Arctic Seafarm har fått konsesjon til å etablere et kjempestort oppdrettsanlegg på land ved Langsetvågen i Nesna. Der kan de i året produsere mer laks enn ved 19 tradisjonelle konsesjoner på havet. Foto: Arctic Seafarm

Av Arne Forbord Publisert: 17.04.20 07:43 Del Artikkelen er over 1 år gammel

Selskapet Arctic Seafarm har fått konsesjon til å etablere et kjempestort oppdrettsanlegg på land. Der kan de i året produsere mer laks enn ved 19 tradisjonelle konsesjoner på havet.

INFRASTRUKTUR I VERDENSKLASSE



FAGLIG RAPPORT MED KUNNSKAP OG ANBEFALINGER

1. Økt ferjekapasitet til Lovund

- ✓ Kapasitet når tak i 2024 og må opp innen nytt slakteri starter driften

1. FV 810 Bustneslia.

- ✓ 2200 kjøretøyer i døgnet Andel tungtrafikk er 19 %. (dvs. allerede stor trafikk og mye næringstrafikk).
- ✓ 29 stengninger de to vintersesongene (2018 - 2020).
- ✓ Er svært kostnadskrevende og ubehagelig for befolkning og næringsliv, ikke minst for laksenæringen.
- ✓ Den største flaskehalsen mellom kyst og innland. Skaper stor usikkerhet og frykt.

3. KVVU for Mo i Rana.

- ✓ Økende trengselsproblemer også på Fv810 inn mot byen



REGION SOM BIDRAR MYE TIL SAMFERDSELSLØFT



- **E6 Helgeland**
- Statens Vegvesen: «Rana kommune satte Norgesrekord i raskt reguleringsarbeid»
- Bidrag med bompenger
- **Riksvei 12 til havna/ godsterminal:**
- Kommunen betaler halv statlig rundkjøring og forskutterer resten (25 mill. kroner)
- **Ny statlig flyplass:**
- 450 mill. kroner fra Rana kommune. Også bidrag fra nabokommuner.
- 150 mill. kroner fra næringslivet
- **Ny havn med dypvannskai:**
- Store private og kommunale investeringer i spleiselag med staten som utdyper farled til kai

FV 810 Bustneslia - på tilbudssiden

- Til RTP i 2015 fremmet Regionrådet og Rana kommune behov for tiltak for å løse den store flaskehalsen.
- I innspillene var kravet en løsning på problemene så raskt som mulig, og gjerne så billig som mulig. Det var ikke noe krav om tunnel.
- Rana kommune har hele veien vært på tilbudssiden bl.a. for bistand til regulering, forskuttering, bistand til å bli kvitt overskuddsmasse - og med signal om bompenger hvis det måtte besluttes tunnel.



Løsningen er på vei

Regionveisjefen

vil ha utbedret Fv12 i Bustneslia

KAOS: Dette er noe man ser hver vinter over Bustneslia, men en løsning kan være på vei. Nå venter Torbjørn Naimak på en utredning over hvilke alternativer som er tilgjengelige.

FOTO: ØYVIND BRATT

KAN BLI SLUTT: Hvis regionveisjef Torbjørn Naimak får det slik han vil, kan det bli slutt på kaoset som preger Bustneslia hver vinter. Han vil ha en løsning på problemet og ber fylket prioritere en utbedring.

SIDE 4 OG 5



RANA
UTVIKLING

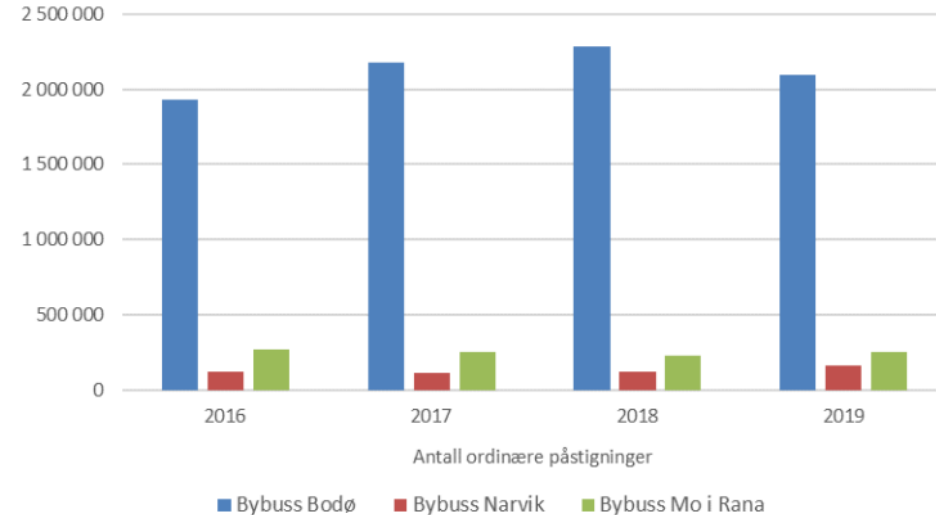
2017:

STATENS VEGVESEN SIER
SOM FAGMYNDIGHET
TYDELIG FRA OM HVA
NORDLAND
FYLKESKOMMUNE BØR
PRIORITERE

STØRRE AMBISJONER FOR BUSS OG KOLLEKTIV



- Etter omlegging til bybusser gikk trafikken i Rana ned med 6 %, mens den økte med 33 % i Narvik.
- De neste årene vil biltrafikken øke med mer enn 20 % uten nye tiltak.
- Planforslaget sier at NFK vil følge utviklingen med nye etableringer i fylket generelt «... og vil arbeide for å tilpasse kollektivtilbudet til nye behov.»
- Vi bør vel være mer offensive og konkrete. Også dette haster.



Figur 26 Antall ordinære påstigninger på bybusser i Nordland (Kilde: Nordland fylkeskommune)

Bybussene i Bodø, Narvik og Mo i Rana hadde i sum flest passasjerer. I perioden 2016-2019 var det en vekst i Bodø og Narvik på henholdsvis 8,2 og 32,8 prosent, mens det var en nedgang på 6 prosent i Mo i Rana. For regionrutene var det en samlet passasjervekst på 6,6 prosent i perioden.

FRA MENON-RAPPORTEN OM SAMFERDSEL:

«Kollektivtransport er lite benyttet i persontransporten i Rana og regionen rundt, og har et uutnyttet potensial. I 2017 ble det gjennomført en større omlegging av bybusstilbudet, uten at det har ført til betydelig vekst i bruken av bybuss.

Det ligger et stort potensial i å få ansatte hos Freyr til å benytte seg av bybuss, men da er det viktig at tilbudet er relevant for skiftarbeidere med hyppigere frekvenser og avganger på søndager. Avganger på regionalbuss og tog er heller ikke tilpasset arbeidspendling.

Ved å sikre et oppdatert kollektivtilbud tilpasset innbyggerne kan man tilrettelegge for mer kollektivtransport. **Økt kollektivtransport kan avlaste vegsystemet i Mo i Rana samt redusere etableringsbarrierer for nye arbeidstakere knyttet til persontransport.** Det er imidlertid vår vurdering at vegsystemet vil være en flaskehals for den videre utviklingen som må løses.»





Statens vegvesen

VEGKART

Belastede lenker i veisystemet

Kjøretøyer pr døgn (ÅDT) på veilenker i Mo i Rana (2018):

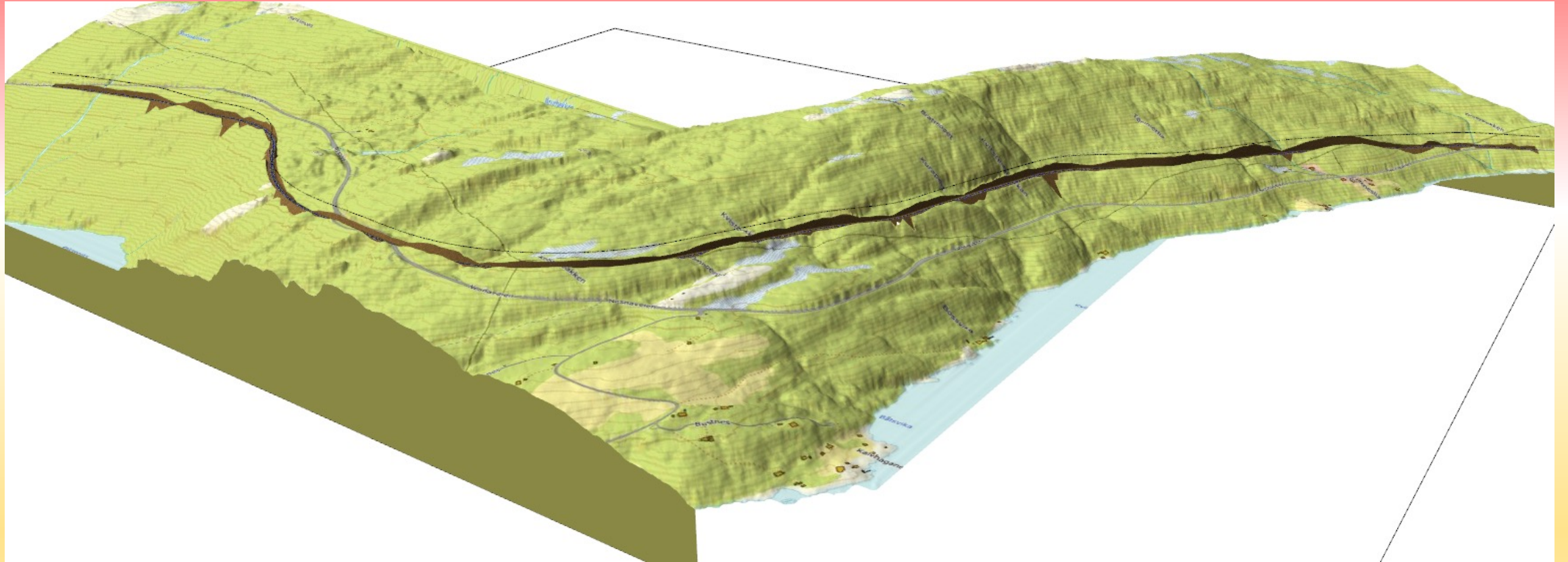


INNSPILL FRA IHR OG RANA TIL RTP - OG STATUS



Tiltak	Prioritet	Type tiltak	2022 -2027	2028 - 2033
Fv 810 Bustneslia	1	Større prosjekt	100 mill.	400 mill.
Fv 806 Korgen - Bleikvassli (- Hattfjelldal)	2	Større prosjekt	Ikke nevnt i planforslaget	
Fv 17 Røytvika - Liafjellet	3	Større prosjekt	Nevnt, men ikke plass de neste 12 år	
Fv 17 Sjonfjellet	4	Større prosjekt	Nevnt, men ikke plass de neste 12 år	
Fv 7362 Ny bru Skonseng	1	Mindre prosjekt	Nevnt, men ikke plass de neste 12 år	
Fv 810 Sykkelvei langs gamle Nesnavei (Båsmoen - Alteren)	1	Gang og sykkel	Parsell til Sletten tatt inn, men uvisst når pga. porteføljestyring. Sykkelvei på Gamle Nesnavei i samarbeid med Rana kommune ikke nevnt.	
Konseptvalgutredning (KVU) E6 og Mo i Rana	1	Planprosess	Vedtak i Fylkestinget	

BUSTNESLIA VEI I DAGEN



Bustneslia vei i dagen

Hvorfor temaet Bustneslia engasjerer

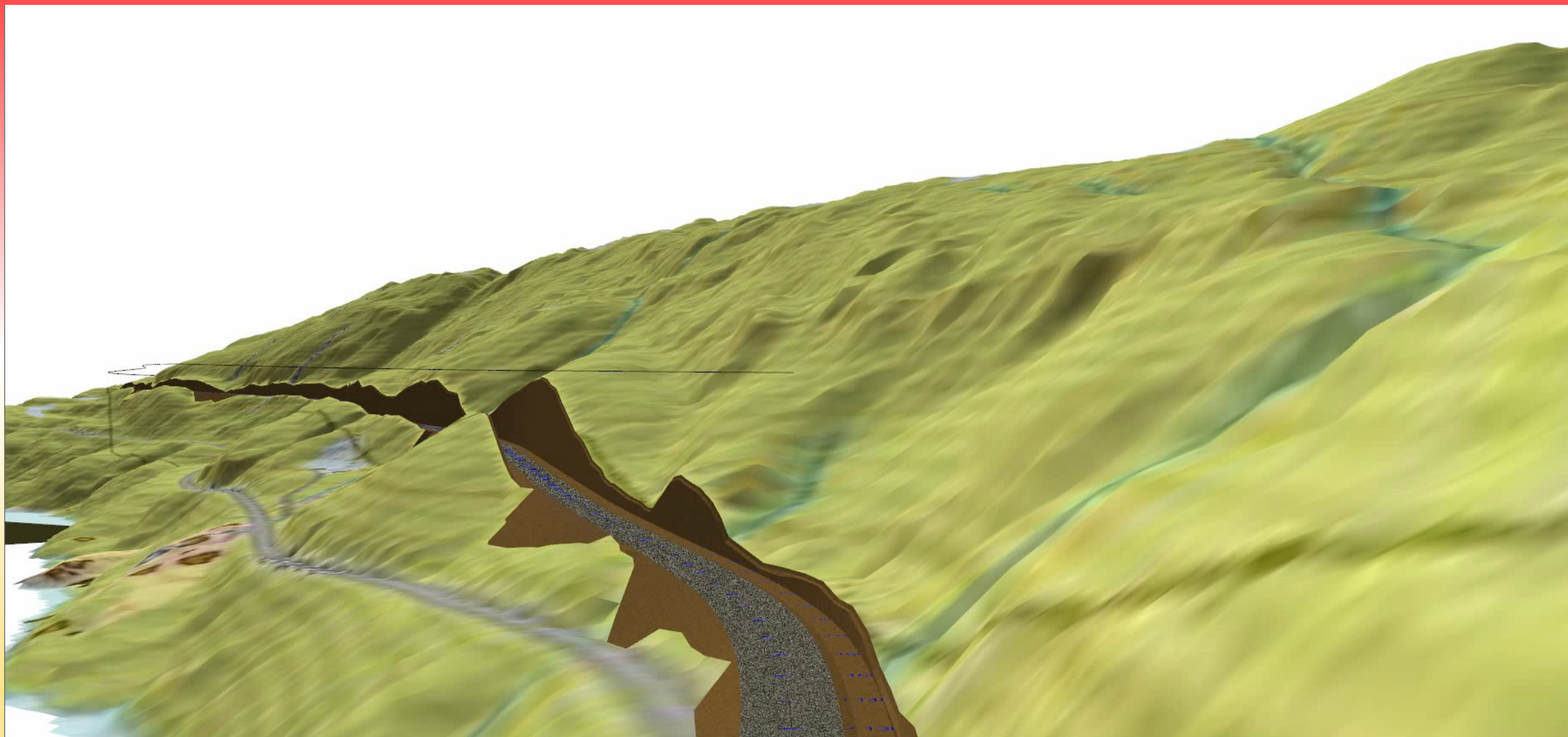
Problemet «Bustneslia»

-Dagens stigningsforhold

Utarbeidelse av planer

- Ny trase, utnyttelse av terrenget
- Masseberegning
- Nytt stigningsforhold
- Senkning av høyeste punkt
- Dimensjonert som H2

Animert video, fra øst mot vest



Bustneslia vei i dagen

Stigning
ny trase
som
foreslått

NY VEILINJE BUSTNESLIA ØST						
Punkt	Profil	Linjelengde	X-koordinat	Y-koordinat	Høyde	Fall o/oo
1	0,00	198,05	7 351 448,15	448 971,41	195,00	-18,3
2	198,05	199,17	7 351 493,81	449 164,13	191,38	-32,1
3	397,22	202,87	7 351 513,99	449 362,27	184,99	47,6
4	600,09	100,57	7 351 480,24	449 562,31	174,83	-42,3
5	700,65	200,15	7 351 429,82	449 649,33	170,58	-25,4
6	900,80	184,93	7 351 320,89	449 817,24	165,99	-5,6
7	1 085,73	200,37	7 351 250,54	449 988,26	164,95	-16,4
8	1 286,10	232,55	7 351 234,02	450 187,95	161,67	-40,7
9	1 518,65	208,02	7 351 298,53	450 411,37	152,21	-46,1
10	1 726,67	198,67	7 351 432,53	450 570,48	142,63	-44,8
11	1 925,33	212,43	7 351 605,45	450 668,29	133,73	-46,3
12	2 137,76	197,68	7 351 803,85	450 744,20	123,88	-47,7
13	2 335,44	199,19	7 351 980,06	450 833,80	114,44	-47,9
14	2 534,63	199,68	7 352 174,36	450 877,68	104,41	-47,3
15	2 734,31	195,54	7 352 368,91	450 922,65	95,45	-45,4
16	2 929,86	205,97	7 352 545,53	451 006,58	86,57	-49,2
17	3 135,83	198,51	7 352 698,60	451 144,40	76,43	-45,2
18	3 334,34	201,66	7 352 876,88	451 231,71	67,47	-47,4
19	3 536,01	200,74	7 353 055,71	451 324,92	57,91	-41,9
20	3 736,75	197,72	7 353 210,01	451 453,32	49,51	-38,2
21	3 934,47	198,83	7 353 380,47	451 553,52	41,95	-34,1
22	4 133,31	0,00	7 353 505,01	451 708,51	35,18	

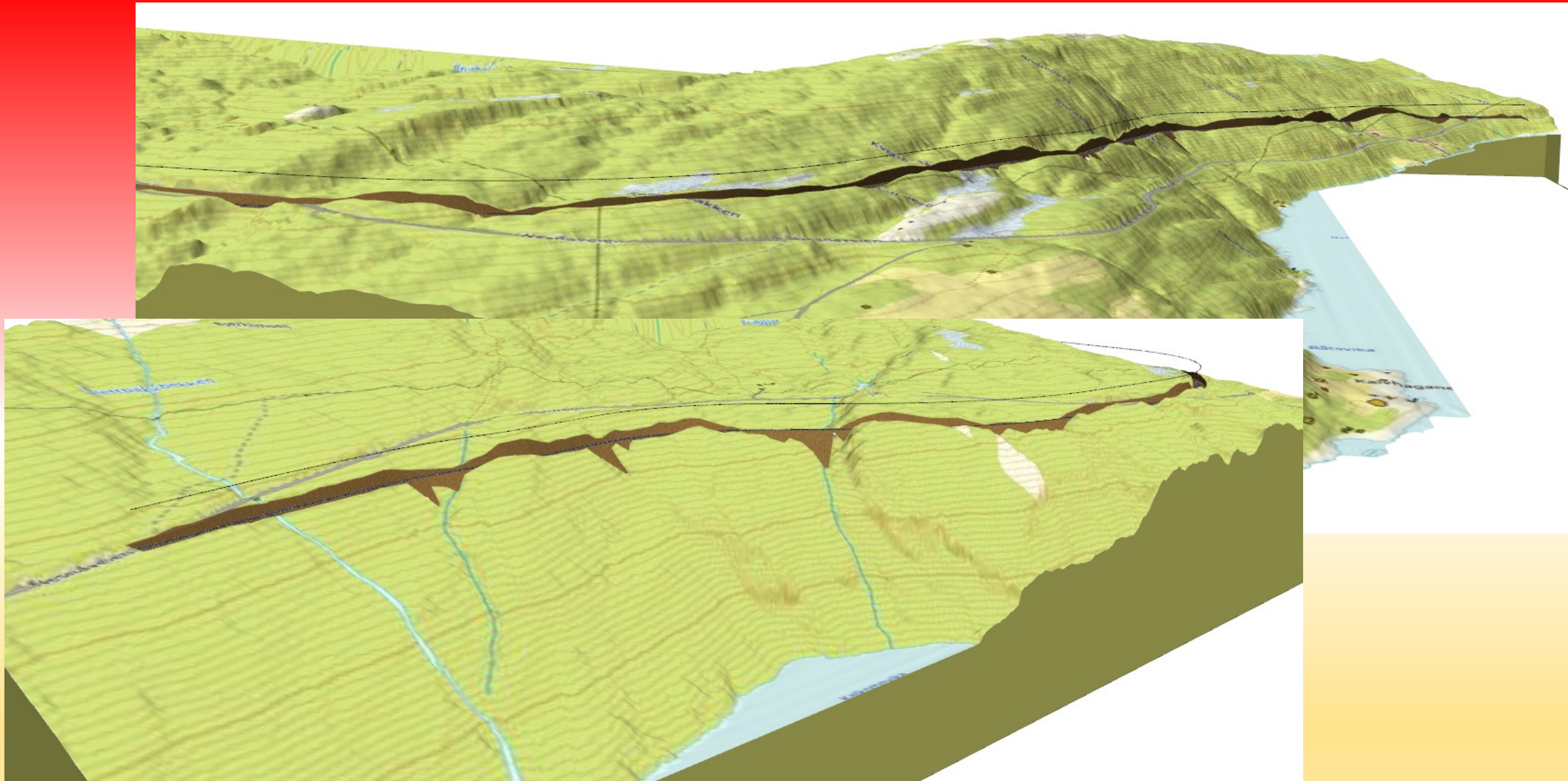
Kostnads kalkyle

Bustneslia i Rana kommune.
Ombygging vei på østsiden av lia. Dato: 01.12.2021

- Rigg og drift anleggsarbeider.			
- Prosjektering.			
- Utkjøp / ekspropriering areal.			
- Utkjøp / ekspropriering enebolig.			
- Trafikkdirigering. Trafikkhinder.			
- Flytting høyspentlinje.			
- Skogrydding.	m2	50 000	
- Fjerning vegetasjonsdekke.	m2	50 000	
- Løsmassertjordskjæring			
- Opplasting	m3	35 000	
- Transport	m3	35 000	
- Utlegging masse	m3	35 000	
- Fjellarbeider.			
- Sprengningsarbeider	m3	375 000	
- Opplasting	m3	375 000	
- Transport	m3	375 000	
- Utlegging masse	m3	375 000	
- Fjellsikring.			
- Stikkrenner			
- Dimensjon ø 2500	m	30	
- Dimensjon ø 2000	m	60	
- Dimensjon ø 1600	m	90	
- Dimensjon ø 1000	m	120	
- Overbygning			
Pukk 20-200 mm	m3	26 000	
Pukk 0-20 mm	m3	4 000	
- Asfaltering			
Bærelag AG22, tykkelse 90 mm	m2	38 000	
Slitelag Agb16, tykkelse 60 mm	m2	38 000	
- Autovern	m	2 580	
- Ny avkjørsel til Bustnes			
Sum			235 000 kr
Uforutsett:	%	25	58 750 kr
Totalsum			293 750 kr

Fordeler med vei i dagen

- Enklere å kalkulere byggekostnad
- Billigere å utføre
- Kortere byggetid
- Enklere vedlikehold
- Veien stenges ikke for vedlikehold
- Sikrere mot jordskjelv

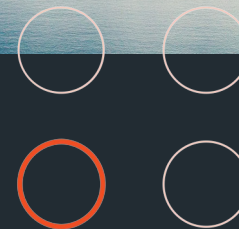


Bustneslia vei i dagen

Ranaregionen Næringsforening

31.3.2022

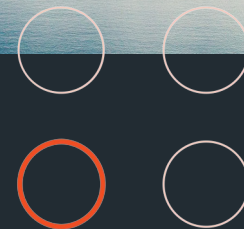
Bjørn Olvik



Planer og behov fremover

31.3.2022

Bjørn Olvik



Nova Sea

- 309 ansatte
- 3,3 mrd i omsetning i 2021
- Lokalisert fra Bodø til Vega
- Hovedkontor på Lovund
- Store investeringer i årene som kommer

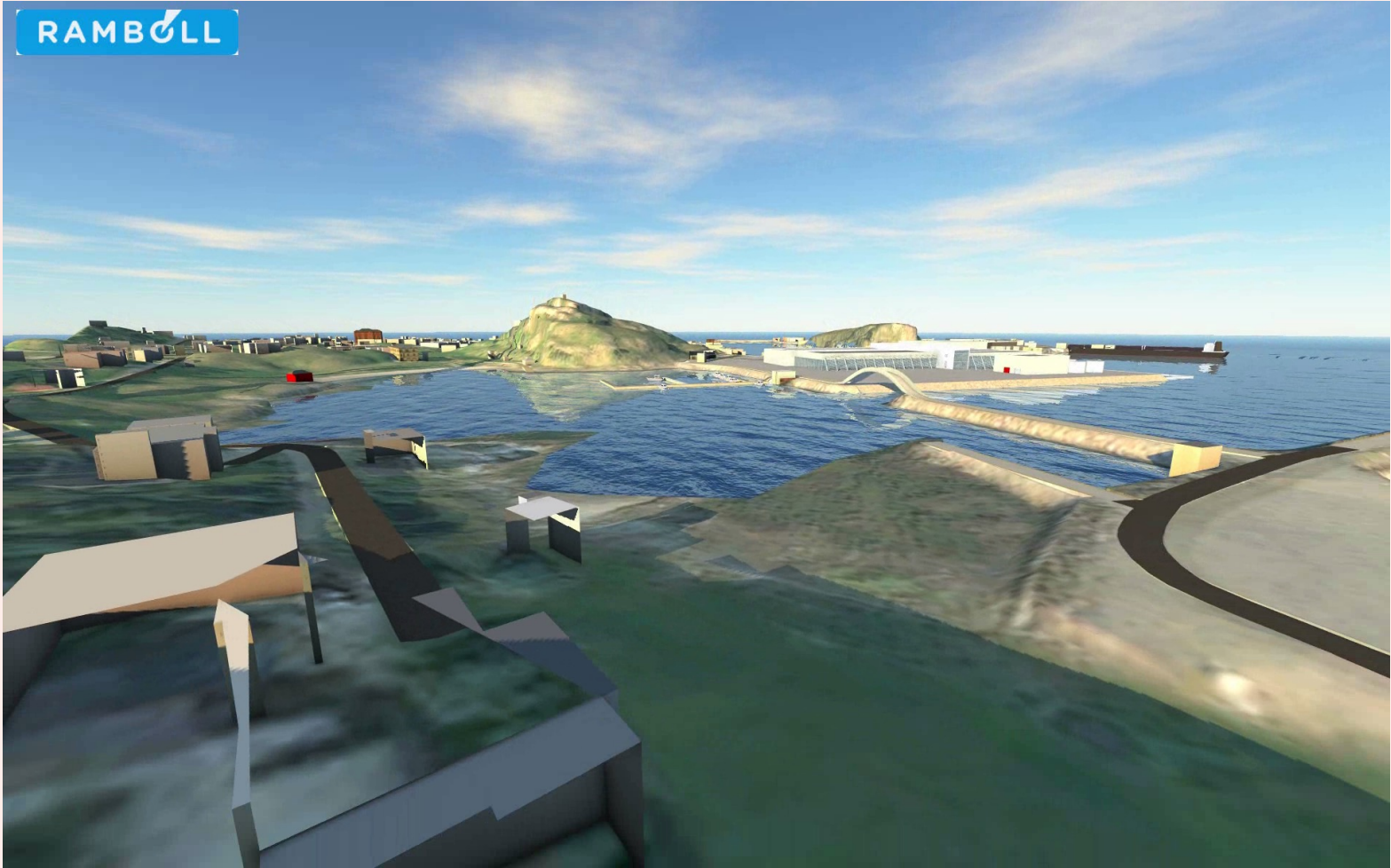


Logistikk

- Sender laks ukentlig til 30 land
- 3000 trailere årlig
- Trygg trailer
 - 40 000 trailer kontrollert nasjonalt
- Laks på tog
 - Samarbeid med Meyership lokalt
 - Ca 45% av laksen sendes med tog fra Mo i Rana

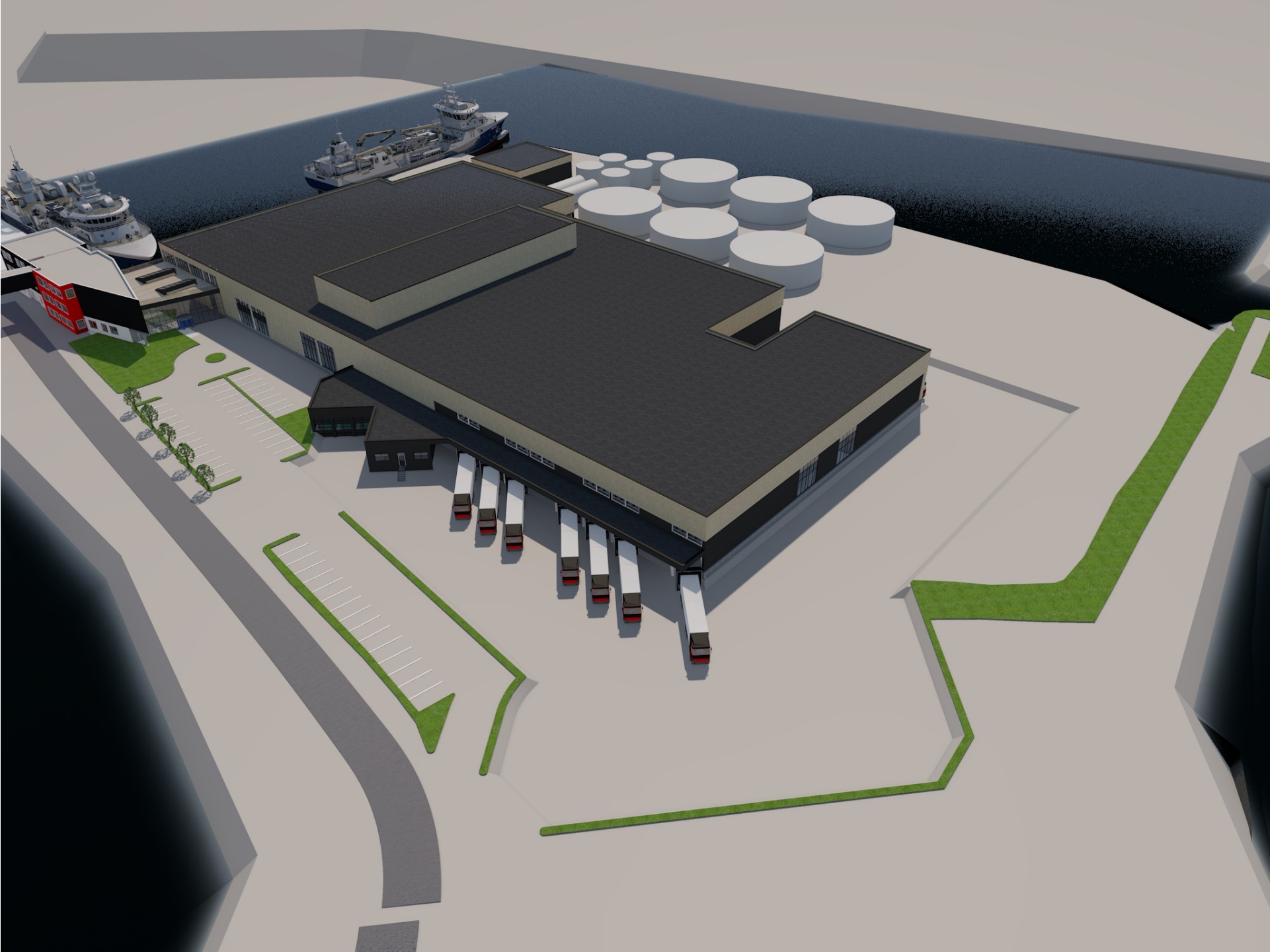


Nytt pakker

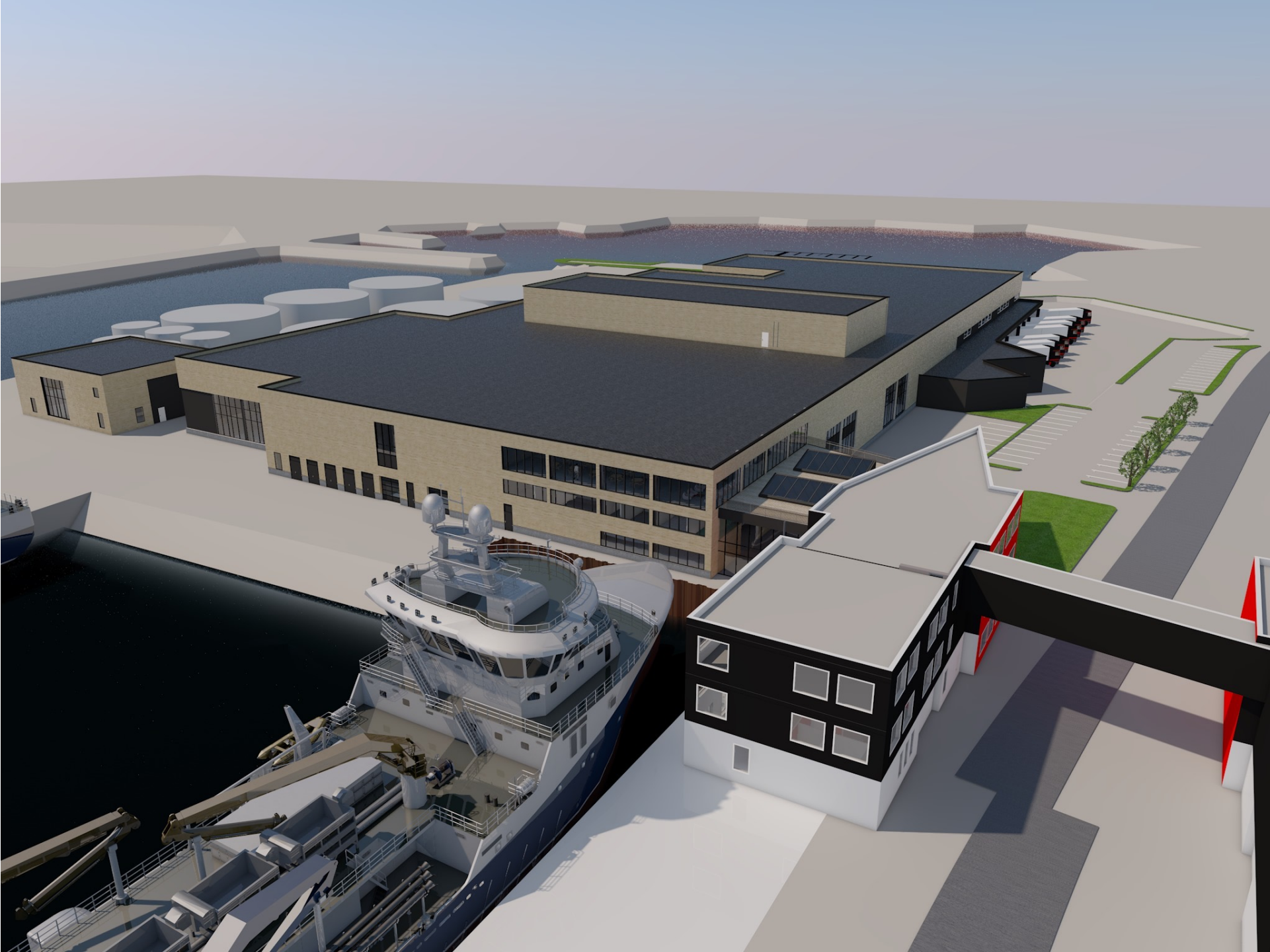


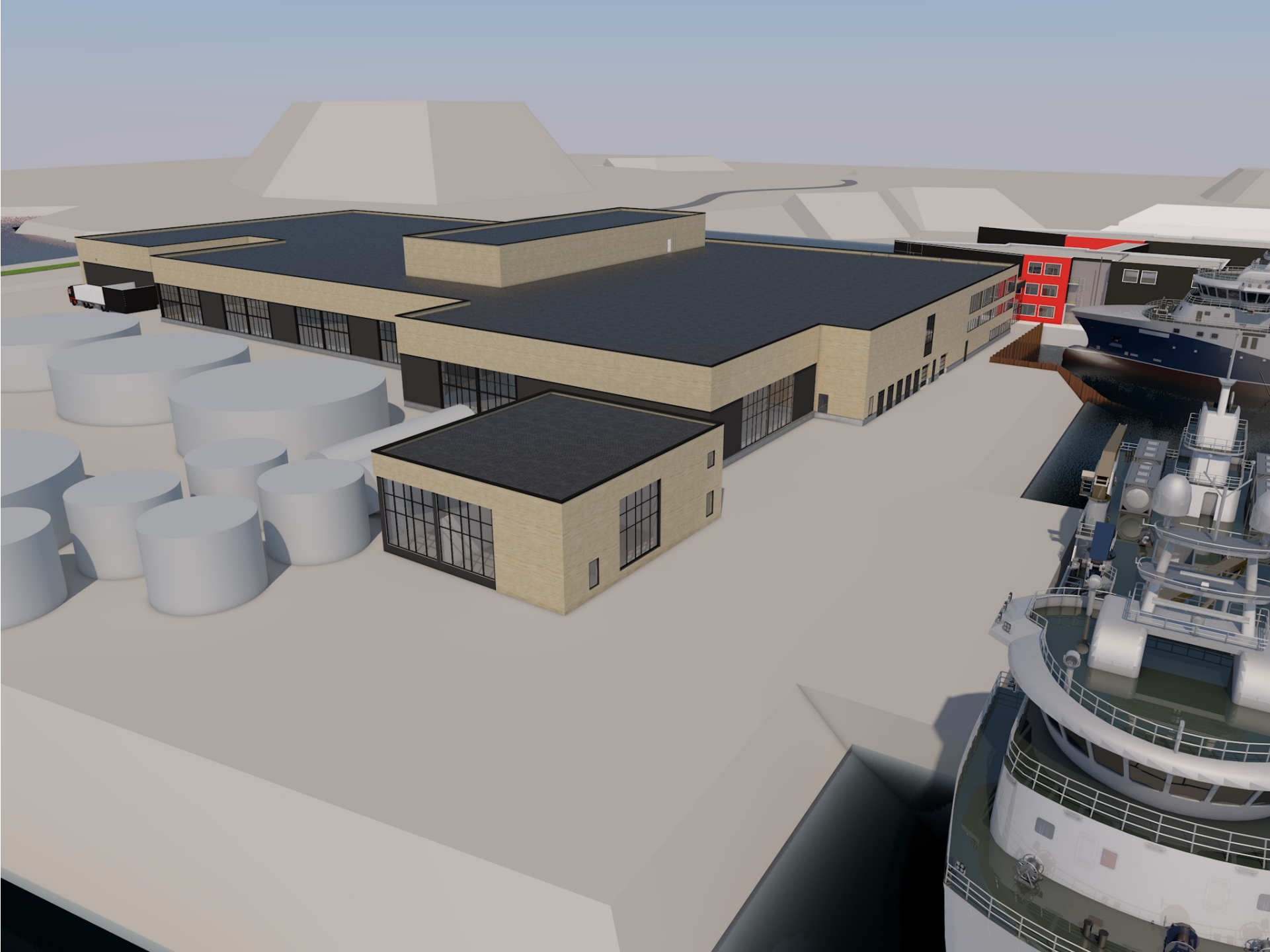
NOVA SEA











Anleggsarbeidet er i gang



Næringskorridoren Lovund - Mo i Rana

- Fra kyst til marked
- To viktige elementer
 - Ferge
 - Bustneslia
- 2020 50.000 tonn
- 2021 58.000 tonn
- Nytt pakkeri 125.000 tonn

Behov

- Forutsigbar direkte fergerrute mellom Lovund og Stokkvågen
- En vei over Bustneslia som er trygg og sikker hele året.



Hvordan få vår produksjon frem til et europeisk marked.....

KAPPLØPET PÅ KNAPPHET PÅ TRANSPORTRESSURSER 2022-2035

Hva har man erfart de siste 2-3 åra ?

«Midt i en storm»

Mangel på kompetanse og rekruttering

Det grønne skiftet

Økte energikostnader

Globale forsyningskjeder i knestående

Skaper utfordringer, tvinger fram andre og nye løsninger på godsflyt og produksjon

Corona - synliggjort logistikkens sårbarhet - om ikke annet.

Ressursmangel 1 ; logistikkarbeidere

angel på sjåfører

Hver tredje utenlandske lastebilsjåfør som passerte Svinesund i høst kom fra Ukraina og Hviterussland, ifølge YS. Nå skaper krigen i Ukraina store utfordringer for hele transportnæringen.

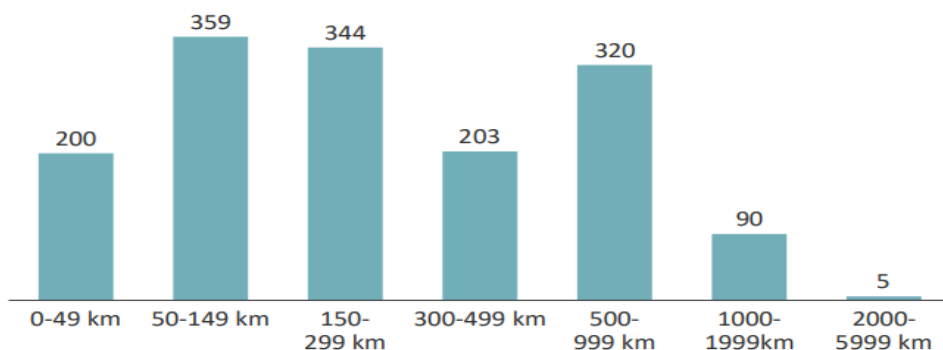
- Nedleggelse av logistikkfaget i Rana, hvor 1000 arbeidsplasser er logistikkrelaterte – manglende forståelse fra Nordland Fylkeskommune
- Nedleggelse av industrifag –samme her, flere tusen arbeidsplasser relatert til industri i Rana....

Våre klimanøytrale alternativer kommeretter 2025

- Mens batterielektriske personbiler nå utgjør majoriteten av nybilomsetningen ligger de elektriske varebilene ca 5 år etter i utviklingen, spesielt gjelder dette for tunge varebiler. Elektrifisering av lastebiltransport er fortsatt i en tidlig fase, men etter at de første serieproduserte bilene ble introdusert på markedet i juni 2020 har antall registrerte elektriske lastebiler skutt fart og utgjorde 75 biler i august 2021.

60 % av kjørte kilometer er transporter på mindre enn 30 mil

Godstransport med norske lastebiler, kjøretøykilometer (mill. kilometer), 2020



- For transportdistanser under 30 mil finnes det allerede i dag flere typer lastebiler som kan benyttes
- For de lengre avstandene er det i dag kun flytende biogass og HVO 100 som er tilgjengelig som løsning
- Forventes at tilbudet av lastebiler med lang rekkevidde vil bli tilbudt for hydrogen, biogass og batterielektrisk de nærmeste årene
- HVO100 er også et alternativt, men transportbedriftene vi har snakket med ser ikke det som en endelig bærekraftig løsning. Mindre transportbedrifter med mindre finansielt handlingsrom og vanskelighet med depotlading vil kunne benytte HVO100 som gir en god klimaeffekt

Gateway to Europe

TEN-T forordningen

- Definerer utstrekning og setter standarder for all TEN-T-infrastruktur.
- “Kjernenettverket” ferdigstilles 2030 og det “mer omfattende nettverket” innen 2050.
- TEN-T-forordningene sammenvevd med annet EU-regelverk.
- Mye norsk infrastruktur (vei, bane, flyplass og havn) def. som TEN-T infrastruktur.
- SD deltar i KOMs TEN-T komite og SCANMED-forumet, men ikke i CEF2.

Network in numbers (2021)	Total	Core
Rail network length	119.078 km	64.572 km
Road network length	108.597 km	47.318 km
Inland waterways network length	15.451 km	15.451 km
Number of maritime ports	282	66
Number of inland ports	229	57
Number of 'maritime & inland' ports	40	26
Number of airports	317	82
Number of urban nodes	424	337
Number of rail-road terminals	251	126

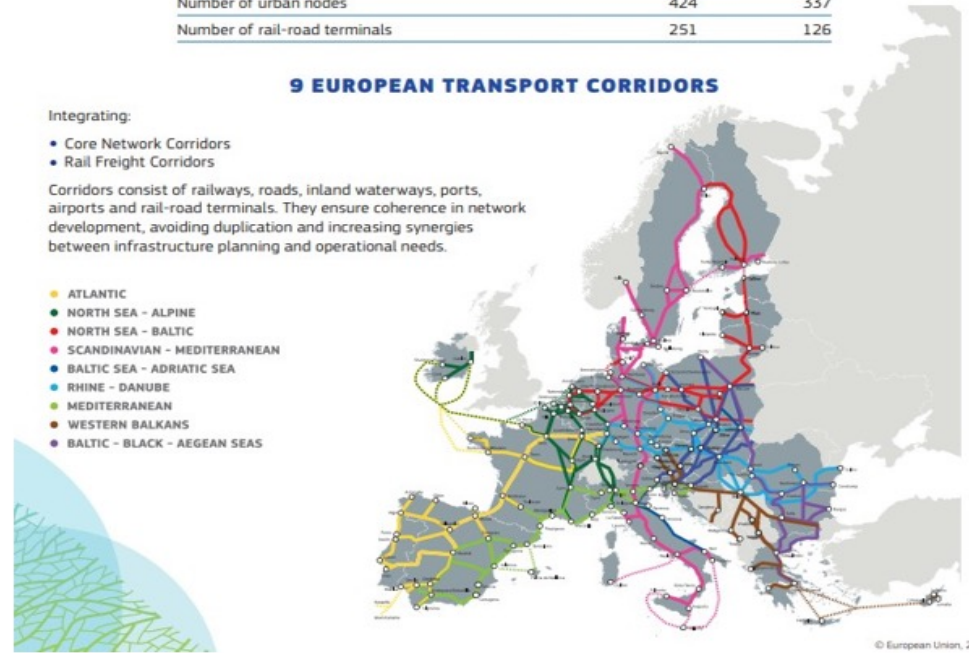
9 EUROPEAN TRANSPORT CORRIDORS

Integrating:

- Core Network Corridors
- Rail Freight Corridors

Corridors consist of railways, roads, inland waterways, ports, airports and rail-road terminals. They ensure coherence in network development, avoiding duplication and increasing synergies between infrastructure planning and operational needs.

- ATLANTIC
- NORTH SEA - ALPINE
- NORTH SEA - BALTIC
- SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN
- BALTIC SEA - ADRIATIC SEA
- RHINE - DANUBE
- MEDITERRANEAN
- WESTERN BALKANS
- BALTIC - BLACK - AEGEAN SEAS



Nye potensielle løsninger.....2022-2035



- Nordvest-passasjen til Asia
- Bro over Kvarken
- Jernbaneløsning fra Nord-Norge til Tyskland og Frankrike
- Jernbane til Kina over Narvik
- Containerlinje til USA

Hvilke åpenbare utfordringer ligger foran oss ?



- -Sjø:
 1. Containerbasert transport- utvikling fremover
 2. Få rederier som går på nord
 3. Kunde krav på frekvens og fremføringstid gir utfordring
 4. Autonome løsninger ?
 5. Sjø må ta større andeler av veksten

Biltransport

◎ -Bil:

1. 25,25 m lengde og 60 tn totalvekt er kommet godt i gang
2. Sjøførmangel
3. Dieselpriiser
4. Infrastruktur i vår landsdel



25,25 m løsning fungerer dårlig i vår landsdel med 3 m flo/fjære

Regionalt veinett er ikke tilpasset lengde og totalvekt



Jernbane

-Bane:

1. Økning antall avganger godstog (3-4 pr døgn hver vei i dag)
2. 5-6 avganger trenges for å ta en vesentlig andel vekst, spesielt mot Tyskland og Polen via Sverige
3. Også resten av Europa sømløst via Malmø
4. Bane må i likhet med sjø, ta større andeler av veksten

Oppsummering 2022-2035

Vår region vil stå overfor en vesentlig utfordring logistikkmessig fremover ; vi har enda ikke touchet borti det som vil komme ; Stor og langstrakt region ; stor produksjon innen sjømat og industri

- Selv i dag er det knapphet på transportenheter
- Utnyttelse av materiell inn til området, som også transportenhet ut av området, er nødvendig for å klare vekst fremover

- ⦿ Ingen produsent vil forbli uberørt ; oppfordrer næringslivet til å samhandle om løsningene....selv om det føles vanskelig !
- ⦿ Med økt sjømatproduksjon, batterifabriker, hydrogenproduksjon og carbonproduksjon, vil vår region stå overfor vesentlige utfordringer på fremføring av ferdigproduktene
- ⦿ Utfordringene er forsøkt belyst i presentasjonen, men vil forbli forenklet
- ⦿ Men utfordringene vil komme, gi hodebry og økt kostnad, om man ikke finner veien sammen med retningsbalanse, effektive transportløsninger og klokskap.....
- ⦿ For ; vi lever i en begrenset del av verdensbildet, er få innbyggere og konsumet er begrenset innen ordinært forbruk, som igjen er fremføringsløsning i dag for mange av produsentene bl.a innen sjømat.
- ⦿ I en verden hvor alle kjemper om ressursene, vil vi trolig havne i bakleksa grunnet våre begrensninger..... **Begrenser vekstmuligheter !**



Nova Sea AS

March 2 · 🌐



Nova Sea står i solidaritet med sivilbefolkningen i Ukraina og bidrar med 250.000,- til humanitære hjelpetiltak.

Pengene gis gjennom innsamlingen til Sjømat Norge, som går direkte til Norsk-Ukrainsk Handelskammer. Gjennom handelskammeret vil det bli formidlet og gitt støtte til humanitære hjelpetiltak på bakken i Ukraina: <https://sjomatnorge.no/hjelp-til-ukraina/>.

Våre tanker går til den hardt rammede sivilbefolkningen og våre mangeårige kunder og samarbeidspartnere i Ukraina. 💙💛



👍❤️ 442

23 Comments 76 Shares



Love



Comment



Share





Den Ukrainske Forening i Rana

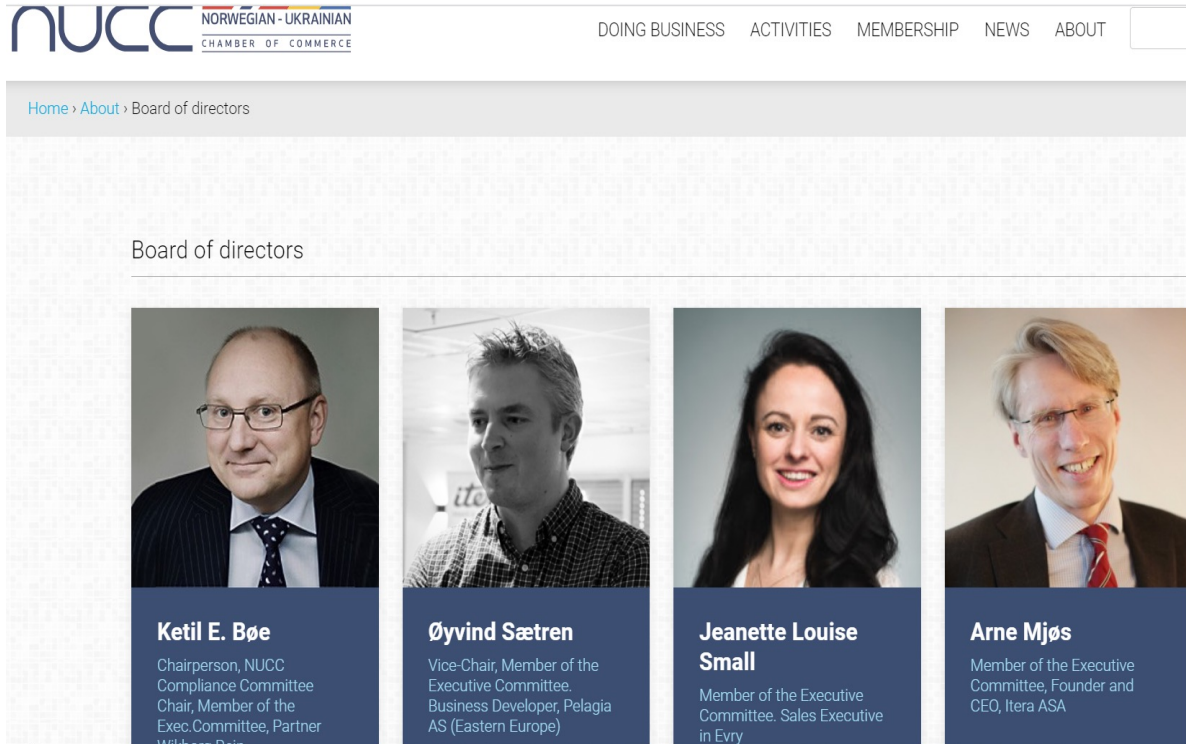
Pengeinnsamling til humanitær hjelp til den ukrainske sivilbefolkning



Logistikk og samferdsel er en stor utfordring



Hvorfor Norsk Ukrainisk Handelskammer kan være et bra alternativ?



The screenshot shows the website for the Norwegian-Ukrainian Chamber of Commerce (NUCC). The header includes the NUCC logo and navigation links: DOING BUSINESS, ACTIVITIES, MEMBERSHIP, NEWS, ABOUT. Below the header, there is a breadcrumb trail: Home > About > Board of directors. The main content area is titled "Board of directors" and features four portraits of board members, each with their name and role:

- Ketil E. Bøe**: Chairperson, NUCC Compliance Committee Chair, Member of the Exec. Committee, Partner Wikborg Rein
- Øyvind Sætren**: Vice-Chair, Member of the Executive Committee, Business Developer, Pelagia AS (Eastern Europe)
- Jeanette Louise Small**: Member of the Executive Committee, Sales Executive in Evry
- Arne Mjøs**: Member of the Executive Committee, Founder and CEO, Itera ASA

- Advokatfirmaet Wikborg Rein har utarbeidet juridiske retningslinjer for initiativet, for å sikre at de innsamlede midlene blir anvendt i henhold til formålet. Det vil være full transparens om innsamlede midler og Norsk-Ukrainsk Handelskammer beregner ingen kommisjon for sin medvirkning, går det fram av meldingen, som

- Lokal kunnskap og nettverk
- Rask, målrettet og effektiv bistand
- Ingen administrasjonskostnader
- Transparent
- Humanitære formål

FUNDRAISING

UKRAINE IS IN NEED FOR SUPPORT

The Norwegian-Ukrainian Chamber of Commerce has local expertise and network to provide quick, targeted and effective aid, without commission.

We thank all donors for their generosity during this difficult time.

Account number: 1506.76.05826

We are obliged to ask you to indicate payment with organisation number for company / national identify number for private persons (personnummer).



Humanitarian

Short term
objective to save
lives and alleviate
suffering with non-
lethal aid



Medical and mental health

Provide essential
support to vulnerable
youth affected by
the crises



Employment

Supporting long term
initiatives to ensure
employment, value
creation and maintaining
human dignity

Dobro V Dii

Charity Foundation DOBROVDII

ABOUT ACTIVITIES NEWS LEGAL AGREEMENT CONTACTS EN



03.11.2021

Vital antibiotics were transferred to the department

October marked the 5th anniversary of the founding of the Sumy Charitable Foundation "DOBROVDII". During this time, we have joined forces to strengthen children in the complex struggle for

[://dobrovdii.com/en](http://dobrovdii.com/en)



13.08.21

A very effective antibiotic "Meronem" already strengthens children

5 packages of Meronem antibiotic, purchased with donations, went to Sumy Pediatric Oncology and Hematology. Meropenem is one of the most effective antibiotics to help babies cope with



21.07.21

Graduation of the charity school of aesthetic education "Schoolgirl-Panyanka"

On Friday, July 16, a solemn event was held to award graduation certificates to young students of the charity school "Schoolgirl-Panyanka". The girls donated

Dobro V Dii

Charity events in support of children with cancer diagnoses



Charity event "United by



Charity event "Enjoy life!



Charity event "November



Charity event Generous



👉 Tschudi Logistics Holding and the Norwegian consulate in Odesa

are working to deliver a shipment of food, medicines and hygiene products to children with autism in the southern regions of Ukraine. NUCC member Tschudi Logistics Holding in Oslo arranges logistics. Norway's consul in Odesa, Oleg Fomichov with the team in Tschudi Ship Management Ukraine, work to distribute the goods on the ground.

The goods will be purchased in the EU and shipped to Odesa, Kherson, Mykolaiv and other.

Mange bekker små, gjør en stor å

