

indre helgeland regionråd



Nesna Rana Hennes Luroy Hattfjellådal



Næringslivslunsj om samferdsel, 27. april kl. 11-12:30 på Park 22



Indre Helgeland Regionråd (IHR)

Kjell-Idar Juvik Sekretariatsleder IHR

Indre Helgeland Regionråd (IHR)

Kontorsted Rana

5 kommuner

Rana

Hemnes

Nesna

Hattfjelldal

Lurøy

35 352 innbyggere (0)

45,8% av Helgelands befolkning

9 207 km²



indre helgeland regionråd



NTP 2025 - 2036

- 1 år tidligere en normal rullering
- Ekstraordinær prisvekst som følge av koronapandemien og krigen i Ukraina
- Dagens NTP vil kreve betydelig bevilgningsøkning
- Regjeringen signaliserer **Vedlikehold** fremfor nye **store Prosjekt**
- Bruke mulighetene som teknologi og digitalisering gir for å utvikle transportsystemet.
- NTP må bidra til at Norge når sine klimamål.
- Ramme 2023 budsjett +/- 10%



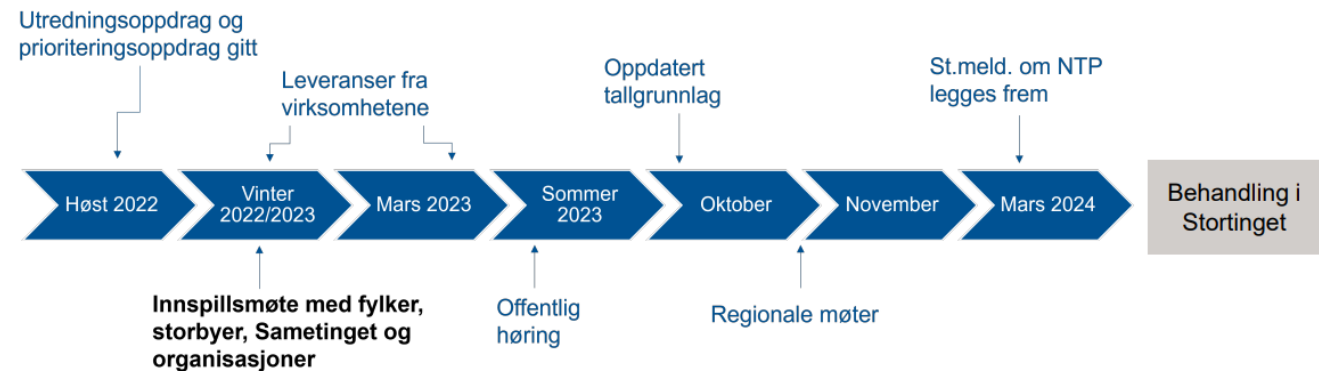
NTP 2025 i arbeid

- **Utredningsoppdrag (Transportvirksomhetene)**
Trender, utvikling i transporttettersspørsele etc. Frist 22. jan-23.
- **Prioriteringsoppdrag (Transportvirksomhetene)**
Faglig råd om fordeling av ressursbruken på NTP-formål, frist 31. mars-23
- Regionale Møter (høsten 2023)
- KVV Nord-Norge (høsten 2023)
- KVV Nord-Norge Banen (Høsten 2023)
- KVV Green
- NTP St. melding mars 2024
- Behandling Storting mars-juni 2024

Lokal prosess/innspill/påvirkning:

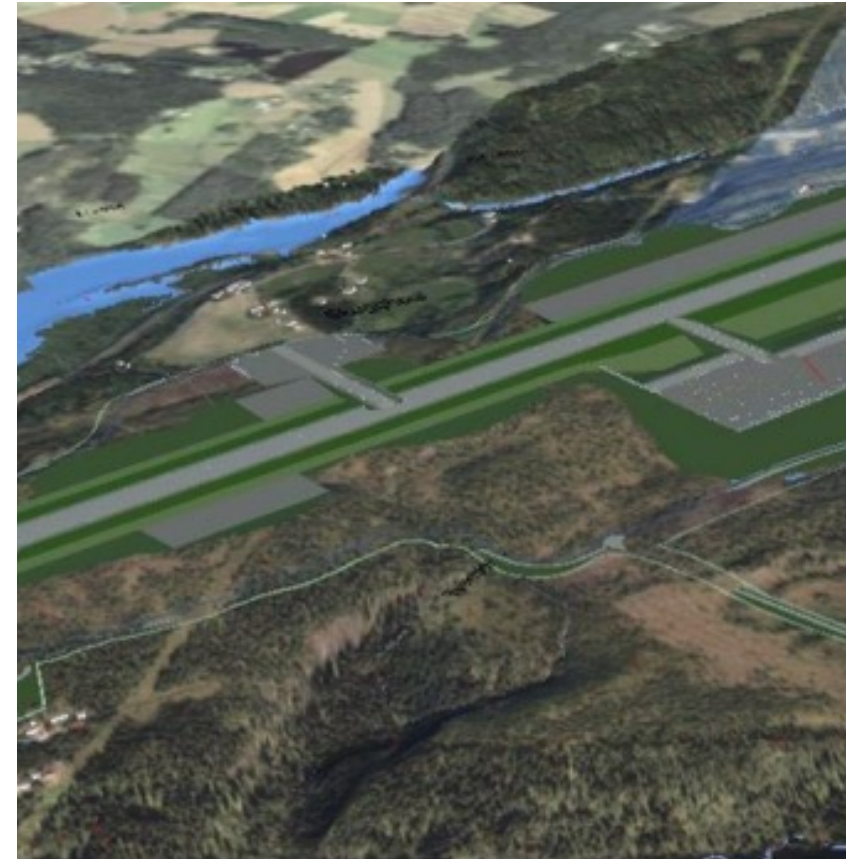
- Påvirkning Regjering/Storting/Fylkesting
- **Innspill Nordland Fylkesting , frist 24. april,**
- Fylkestinget 12-14 juni 2023
- Høring Prioriterings oppdragende frist 3. juli, SD
- Delta regionale møter
- **KVV Nord-Norge, muligheter for NN?**

NTP 2025–2036 i arbeid



Prosjekter Nordland første periode 2025-2030

- SSV: E6 Helgeland sør, Svenningselv-Lien 299 mill.kr.
- Kystverket: Innseiling Mo i Rana –Dypvannskai 185 mill.kr
- Avinor: Ny lufthavn i Mo i Rana. Ny lufthavn Mo i Rana vil ha en rullebane på 2200-2400. Lengre rullebane vil tilrettelegge for direkteflyvninger til Oslo og Europa og eventuelt interkontinentale flyvninger, og kan dermed bidra til positivt for industri, reiseliv og bolyst i regionen.
- Nye Veier: E6 Sjørelva–Borkamo 1,3 mrd.kr.



Prosjekter foreslått tatt ut i Nordland

Veiprosjekter:

- E10 Fiskebøl-Nappstraumen
- E6 Narviktunnelen

Jernbane:

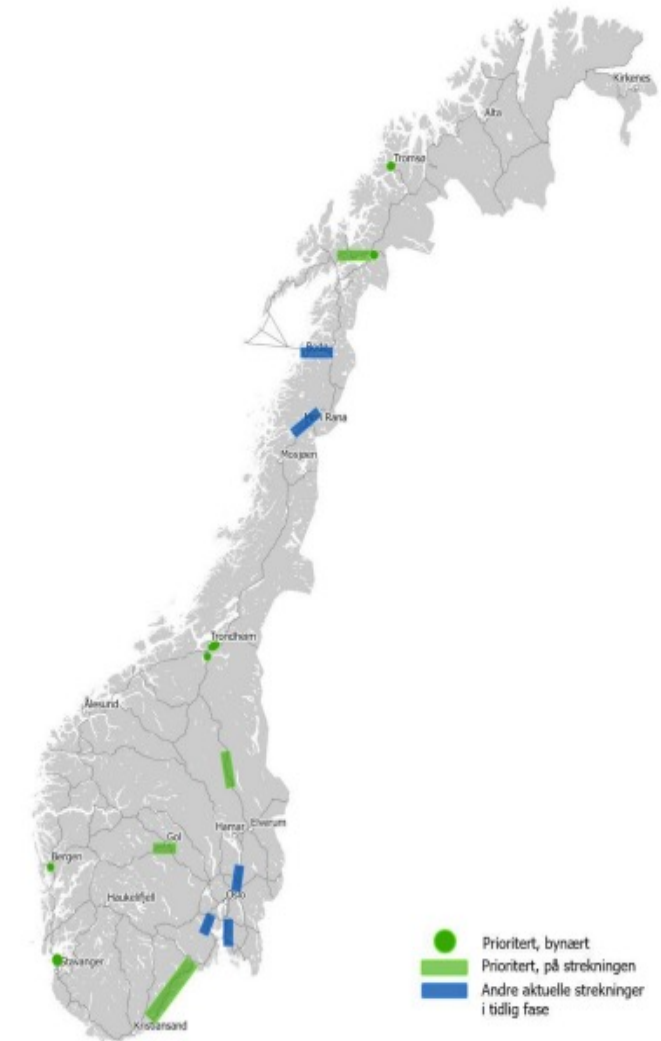
- Utsettelse til siste 6 års periode(2031-36)
- Effektpakke Nordlandsbanen 938 mill.kr
(kun planlegging første periode)



Ladeinfrastruktur Tunge kjøretøy

Anslått behov for 1 500-2 500 hurtigladere (oppstillingsplasser) langs riksveinettet for tunge elkjøretøyer i 2030

- Første etappe: etablering av ladeplasser ved Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Mellom byene.
- Rana og Bodø inne under andre aktuelle strekninger i tidlig fase.
- Nullutslippssløsninger i veitransporten. (Nybilsalg nullutslipp i 2022.)
- Personbilsegmentet, hvor ca. 78 pst.
- Bybuss endte på 72 pst.,
- Lett og tung varebil på 29 og 21 pst. og
- Lastebiler på 6-7 pst. (vegvesen.no/nullutslipp). Mål 2030 50%
- Pr. 1. januar 2023 er ca. 15 pst. av alle kjøretøyer på norske veier nullutslipp (for personbiler er andelen noe over 20 pst)





Innspill fra Indre Helgeland Regionråd

- Til Fylkestinget
- Frist 24. april
- Behandling Fylkestinget 12-14 juni
- + Innspill SD, frist 3. juli



indre helgeland regionråd



Innspill fra IHR:

Våre innspill for fremtidens transport- og infrastrukturbehov

- *Bustneslia, -statlig medfinansiering fylkesveier*
- *KVU Rana*
- *E6 Helgeland – gjenstående strekninger*
- *Flyplass rullebanelengde*
- *Villmaksveien som turistvei*
- *Dypvannskai*
- *Fot-ruter –Helgeland*
- *Øst-vestlige transportveier*
- *Nordlandsbanen/*
- *Helgelandspendelen Trofors-Mo i Rana*
- *Nord-Norge Banen*

FV 810 Bustneslia, NTP

- **Kraftig satsing på fylkesveier som er særlig viktige for næringslivet («kyst til marked»).**
- Innføre en statlig ordning med spleiselag mellom stat og fylkeskommuner om prioriterte prosjekter, øremerkede midler settes av til næringsviktige fylkesveier i NTP.
- *Dette bør skje gjennom en ordning med spleiselag mellom stat og fylkeskommuner om prioriterte prosjekt på fylkesveier, for eks. etter modell av ordningen for skredsikring av fylkesveier.*



indre helgeland regionråd



Nesna



Rana



Hemnes



Lurøy

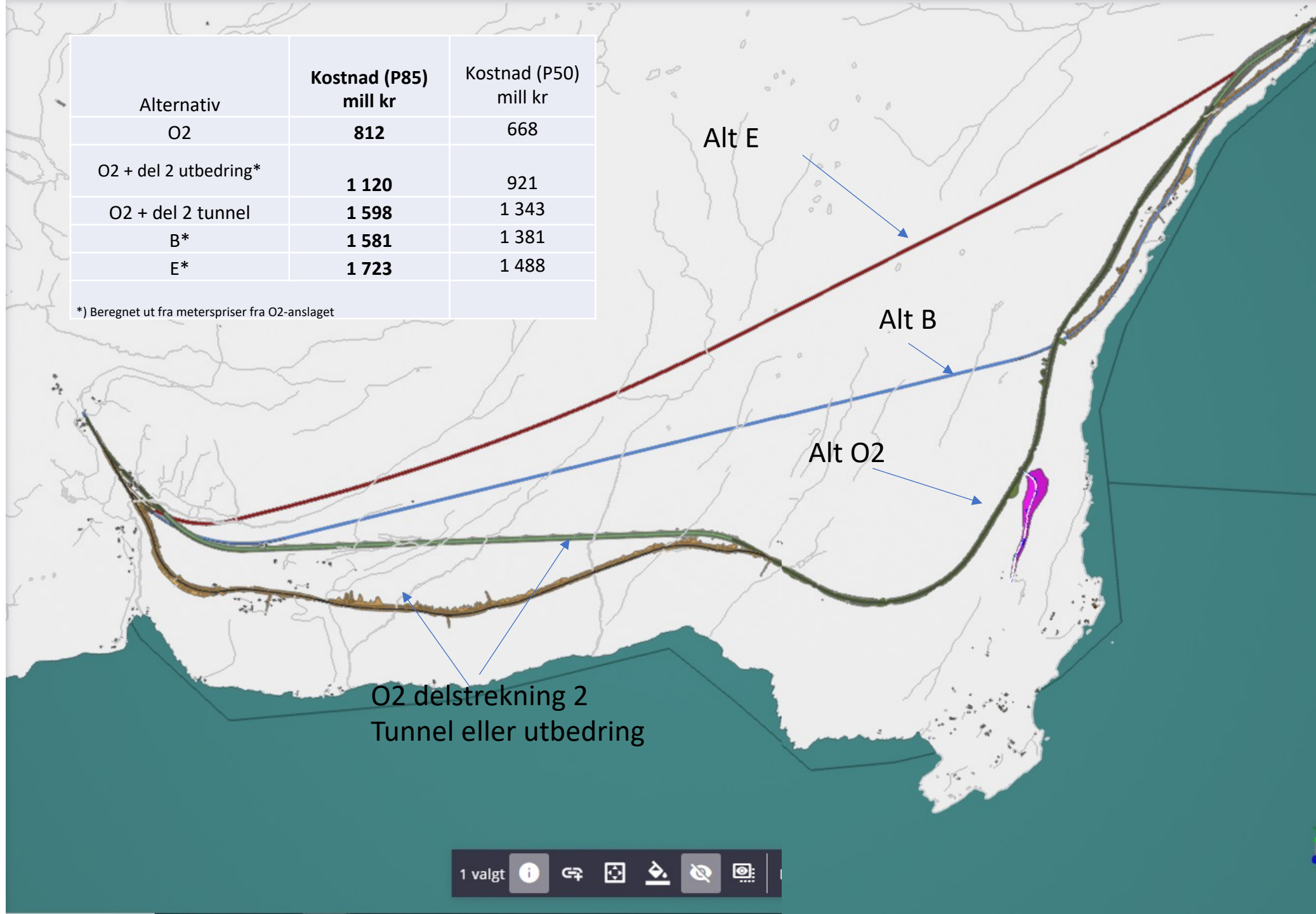


Hattfjelldal



Alternativ	Kostnad (P85) mill kr	Kostnad (P50) mill kr
O2	812	668
O2 + del 2 utbedring*	1 120	921
O2 + del 2 tunnel	1 598	1 343
B*	1 581	1 381
E*	1 723	1 488

*) Beregnet ut fra meterspriser fra O2-anslaget



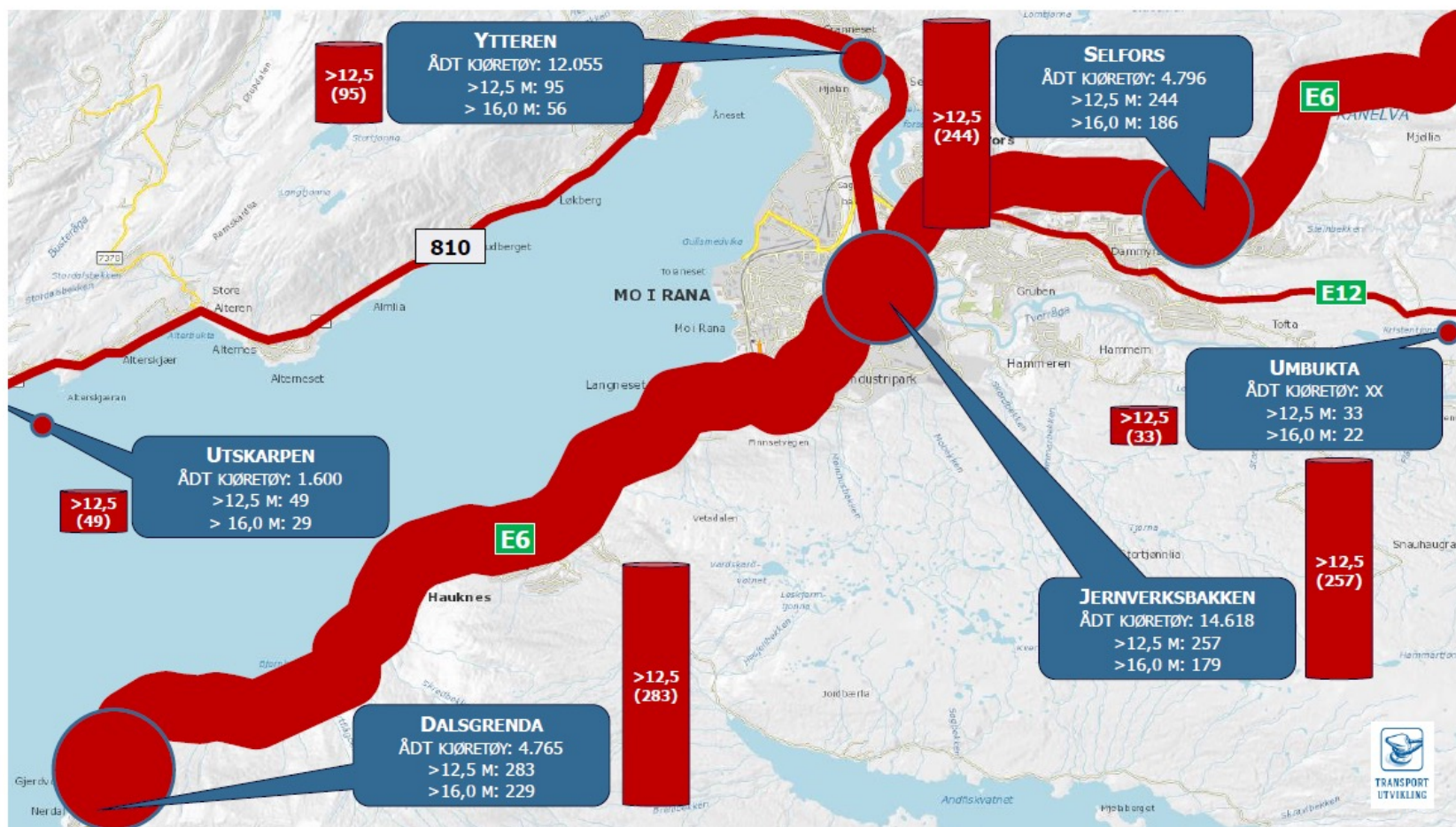
O2 delstrekning 2
Tunnel eller utbedring



KVU Rana

Stor trafikk i og igjennom Mo i Rana

(SVV 2019)



KVU Rana (Konseptuvalgutredning) overordnet statlig transportutredning for E6 og transportnettets i Mo i Rana

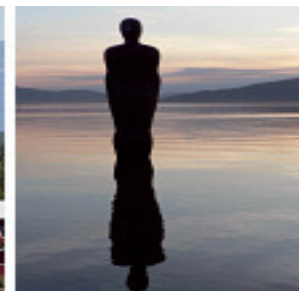
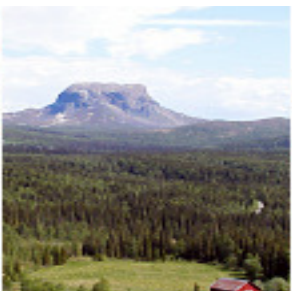
Det er økende trafikale utfordringer på veinettet inn mot knutepunktet Mo i Rana
ÅDT er allerede 15.000 på de mest trafikkerte lenkene. (2019)

Menon har beregnet at Freyr vil øke lokal sysselsetting med 3 000. Folketallet i Rana med 5 000.

Trafikken vil øke med 20 – 30 % på E6 gjennom byen i løpet av få år.

indre helgeland regionråd





indre helgeland regionråd



Nesna Rana Hemnes Lurøy Hattfjelldal

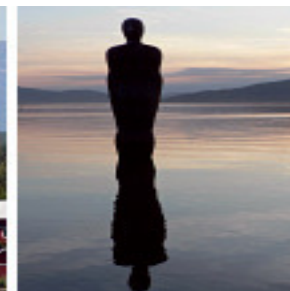
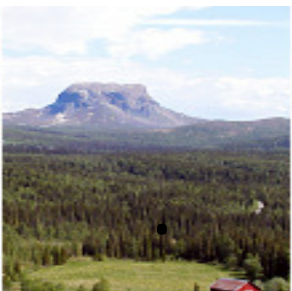


. KVV for gjenværende del av E6 Helgeland: Reinforshei – Mo i Rana – Finneidfjord.

-Inkludere G/S veg Bjerka-Finneidfjord

- Fortsatt behov for utbedring på E6 Helgeland
- Siste del av Vegpakke Helgeland påbegynt, ferdig 2025
- E6 er en nasjonal korridor, men denne delen av E6 er også viktig for regional utvikling.
- Rana – Hemnes utgjør det nest største felles arbeidsmarkedet i Nord – Norge (relasjonen har ca. 700 pendlere og er voksende)
- Da Rana kommune garanterte for låneopptak til E6 Helgeland var det en felles forståelse med statlige myndigheter om å sette i gang planlegging også av gjenværende strekninger på E6 med utbedringsbehov.





indre helgeland regionråd



Nesna Rana Hemnes Lurøy Hattfjelldal



IHR Spilt inn forslag på Ny turistvei strekning Villmarksveien: Hemnes-Hattfjelldal-Grane

Ikke foreslått nye strekninger i innspillene fra SVV.

Indre Helgeland Regionråd foreslår «Villmarsveien» Majavatn-Korgen som ny nasjonal turistveg.

Villmarksveien er en strekning mellom Majavatn i Grane og Korgen i Hemnes kommune.

Ruta går på litt forskjellige typer veier og tar selvfølgelig lenger tid enn å kjøre E6 mellom disse plassene.

Kreative reiselivsaktører har døpt strekningen Villmarksveien og anbefaler den som et godt alternativ til E6.

Villmarksveien slynger seg gjennom fjell- og skogsbygder og passerer Okstindan, Røssvatnet og Børgefjell.

Staseligere omgivelser skal du lete lenge etter.

Villmarksveien er en del av følgende strekninger:

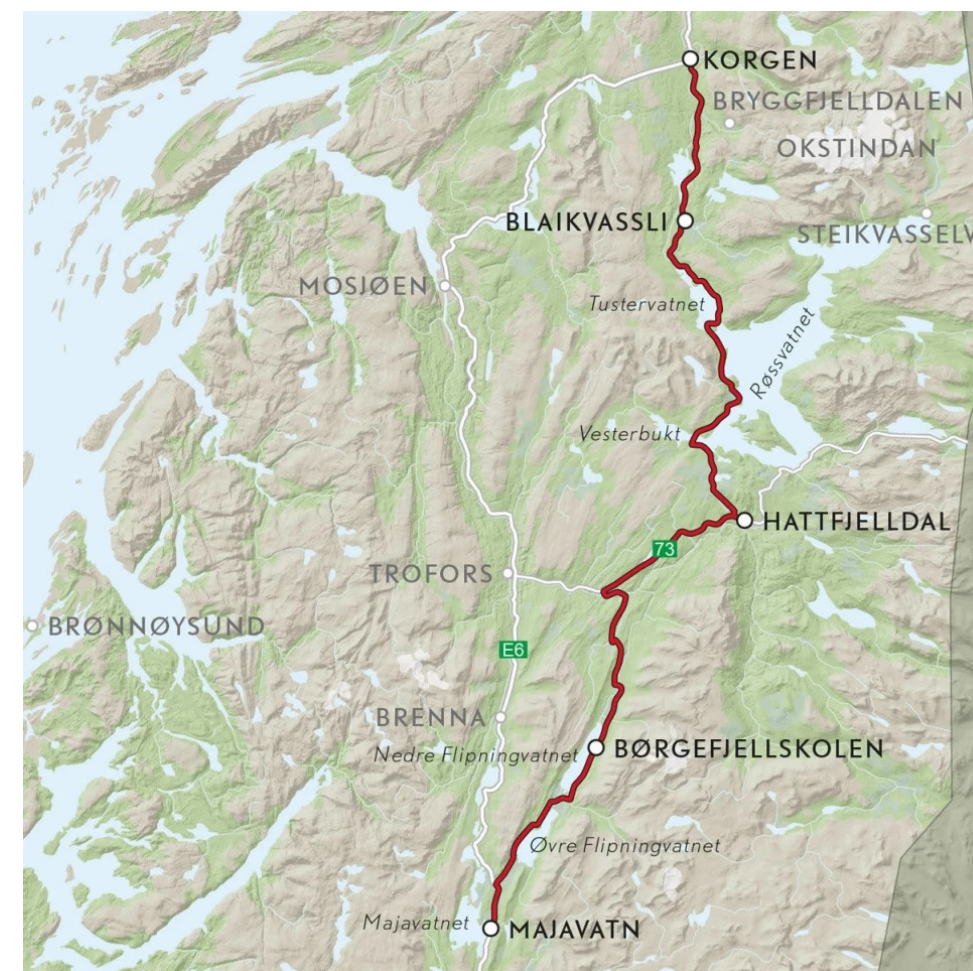
FV274 Majavatn – Kløvimoen

RV73 Kløvimoen – Hattfjelldal

FV291/FV331 Hattfjelldal – Bleikvassli

FV806 Bleikvassli – Korgen

Totalt 133 km



Ny stor Flyplass Mo i Rana med 2400 meter

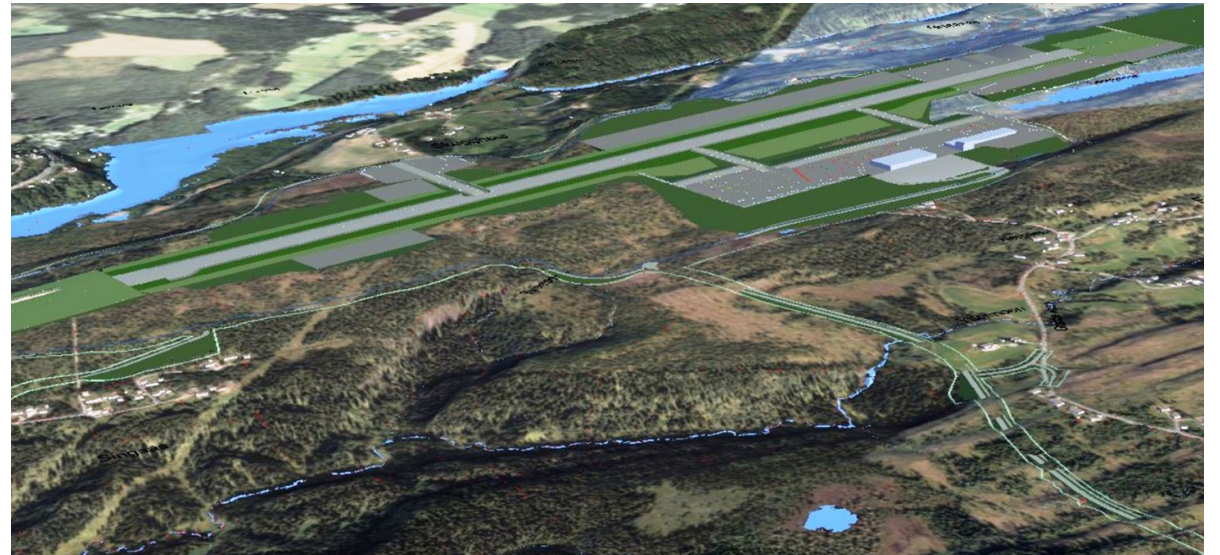
Rullebanelengde som ivaretar regionens langsiktige behov. >

2400 Meter (2700 meter)

Forventer løsning før neste NTP

REVIDERT ?

STATSBUDSJETT 2024?



indre helgeland regionråd



Nesna Rana Hemnes Lurøy Hattfjelldal



Ny Dypvannskai Mo i Rana

Forventer avklaring før neste NTP



Kystverket prosjekterer mudring, deponi, kai

- **Prosjektering pågår**
- **Kan være Ferdig vår2026 (forutsatt finansiering)**
- Samarbeidsprosjekt med Kystverket/MIP
- Utdyping Toraneskaia 8-11 meter
- Utdyping nytt dypvannskai -15meter
- Ligger inn fra Kystverket med 185 mill.kr innseiling Mo i Rana
- Intermodal terminal veg/bane må jobbes videre med



indre helgeland regionråd



Nesna Rana Hemnes Lurøy Hattfjelldal



Jernbane - Nordlandsbanen

1. Togpendel på Helgeland: Trofors – Mo i Rana (Skonseng)

- Dobling av frekvensen. Fra 5 til 10 togpar om dagen mellom Mosjøen og Mo i Rana. Det vil kreve anskaffelse av ett nytt togsett, målet må da være å utvide tilbudet til Trofors/Skonseng.
- Det må snarest på plass nytt og moderne materiell på Nordlandsbanen.

2. Kapasitet for flere tog:

- -Iverksette effektpakke på 938 millioner 2023 kroner (nye kryssingsspor etc.) for Nordlandsbanen i første del av planperioden, ikke etter 2031 som foreslått av Jernbanedirektoratet.
- Kjøretiden må ned mellom Bodø-Oslo



Jernbane - Materieell - Nord-Norge Banen

- **3. Erstatning av Dieseldrift**
- Fossil diesel må fases ut, KVVU Green må følges opp -Erstatte dagens dieseldrift på Nordlandsbanen med en miljøvennlig driftsform.
- Dette kan være elektrifiseringsløsninger eller eventuelt andre ordninger som hydrogen/ batteri.
- *(Konseptvalgutredning for grønn drift på dieselstrekningene blir lagt fram først til høsten.)*

- **4. Nord-Norge Banen**

Ved eventuell bygging av Nord-Norge banen må denne bygges fra Fauske,. Nordlandsbanen må rustes opp for å kunne betjene økt togtrafikk til og fra NN-banen.



ACE GREEN

ARCTIC CENTRAL EUROPEAN GREEN CORRIDOR

- **Suksess:**
 - Størst suksess på Nordlandsbanen. Tilbudet doblet fra 2 til 4 daglige godstog hver retning
 - Jernbanen styrker eksportnæringer i kraftig vekst
- **Overbelastning:**
 - Korridoren Oslo – Bodø erklært overbelastet.
 - NTP må følge mål om økt kapasitet. 7 – 8 daglige godstog på Nordlandsbanen i tillegg til persontrafikk.
- **Samspill:**
 - Grensekryssende korridor til markedene
 - God retningsbalanse nord - sør
 - JERNBANE VIL HA VARIGE FORTRINN



De øst-vestlige transportveiene i Norden

- Opprusting av E12 og RV73 Krutt fjell

- -Det er behov utbedring av flere dårlige parseller på E12 for å ivareta den økende industrielle betydningen og veksten i trafikk.
- - Både næringsutvikling og NATO-utvidelse tilsier økte investeringer i europaveier og mellomriksveier på tvers i Norden.
- -Det utvikles nå et nordisk batteribelte som strekker seg fra Nordland, Västerbotten og Österbotten. Det er allerede transport av betydelige volum battericelleprodukter mellom Vasa og Mo i Rana
- -RV73, E6 – Hattfjelldal - Sverige, har store utbedringsbehov.



Det nordiske batteribelte



Nytt anbud FOT-Ruter (april-24) « Ikke en del av NTP-prosess»

Regjeringen:

- Redusert pris ,halvering fullpris
- Korrespondanse Helgeland-Tromsø

Innspill fra IHR:

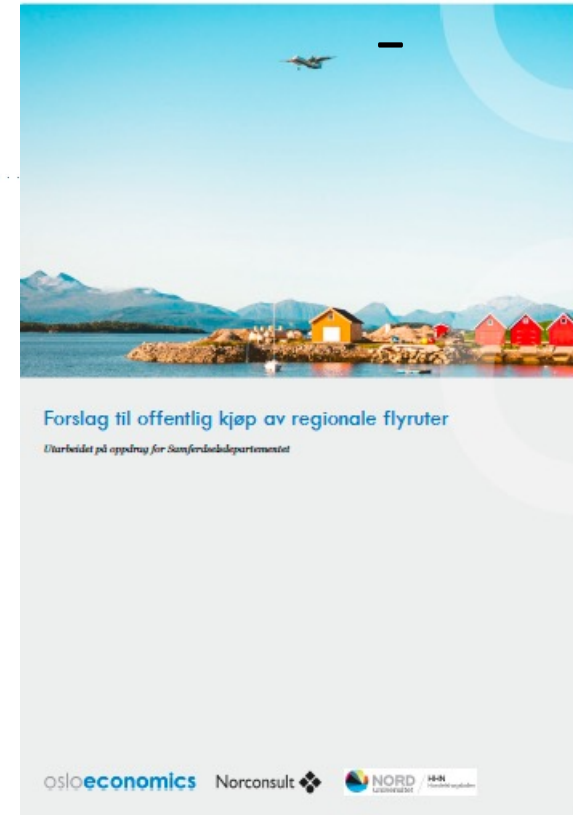
- Flere avganger, nå! Anleggsperiode flyplass, FREYR m.fl.
- Korrespondanse Brønnøysund-Mo

Krav offentlig kjøp:

Dagens krav: 2x Bodø, 3x Værnes
Widerø flyr 3xBodø, 4xTr,heim

Økt trafikk Røsvoll:

Røsvoll tilbake til lik pandemien Mars 8917
passasjerer -1,8%(9084)
Landet -12% (Oslo -15%)



Konseptvalgutredning Nord-Norge *(En del av NTP-prosess)*

Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Kystverket og Avinor planlegger fremtidens transportløsninger i et 40 års perspektiv.

KVU Nord-Norge

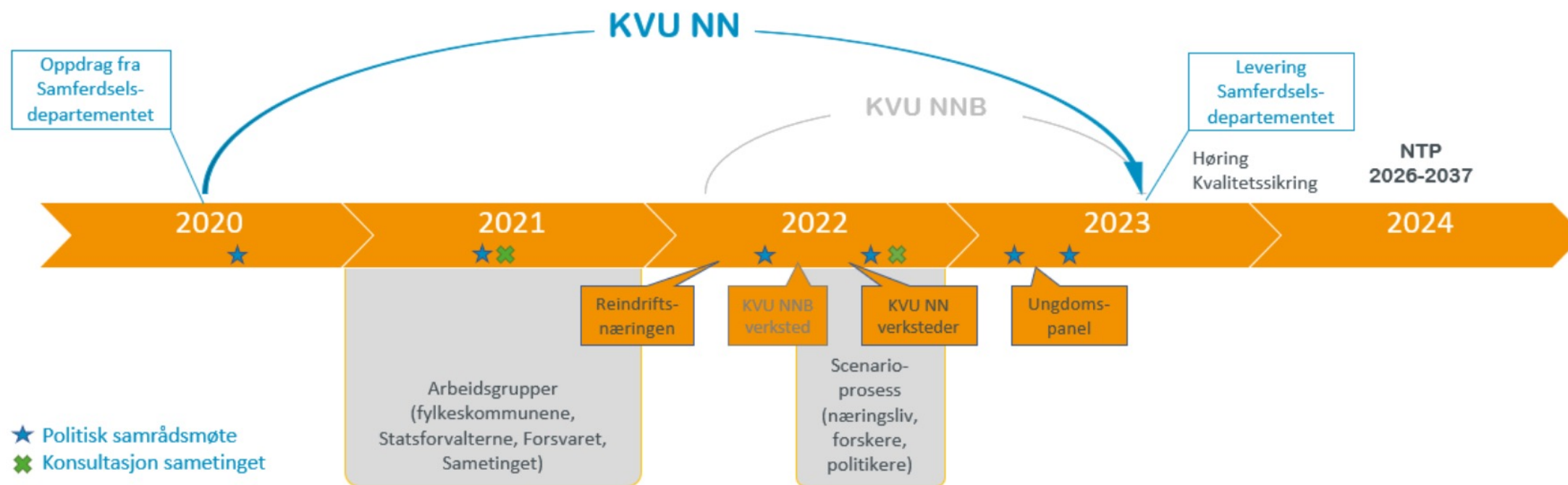
En utredning av hele transportsystemet i nord, inkludert Svalbard

- Hovedveger med viktige tilknytninger
- Viktige farleder og havner
- Lufthavner
- jernbane



KVU Nord-Norge

- Oppdraget ble gitt av Samferdselsdepartementet i 2020 og rapporten skal ferdigstilles høsten 2023.
- Anbefaling i løpet av Mai.
- <https://storymaps.arcgis.com/collections/9e62c37521724bab94fe6c11c77d4356?item=1>

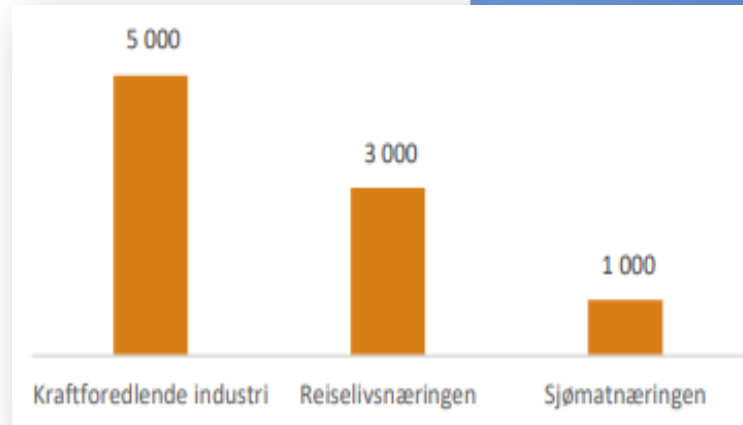


Store infrastrukturtiltak på vei, i luften og i bakken avgjørende

HELGELANDSREGIONEN

En mulighetsstudie frem mot 2035

Menon-publikasjon nr. 76/2021



2035:

Mer enn **9000 nye arbeidstakere** og nær **40 milliarder** i økt omsetning

Grønn industri bygges nå i nord!

«Freyr har **planer** om storskala battericelleproduksjon i Nord-Norge»

- **OBS: «Giga Arctic» til 20 milliarder kroner bygges nå i Mo Industripark!**
- **Vil alene øke Nordlands eksport med mer enn 50 %.**
- **Pilotfabrikken åpner i Mars (13000m²)**
- Med god tilrettelegging (statlig, regional, lokal) vil Freyr med ringvirkninger skape 3 000 lokale jobber.
- Store, grønne investeringer vil det bli flere av i Nord-Norge – med god lokal, regional og statlig tilrettelegging.
- Gode transportløsninger er en del av «pakken», sammen med kraft, rekruttering, funding etc. for å trekke slike investeringer til Nord- Norge - i stedet for at de skjer i utlandet.



KVU Nord-
Norge Banen
januar 2022
Ferdig august
2023 , inn i
NTP prosess

- Samferdselsdepartementet gir med dette Jernbanedirektoratet i oppdrag å gjennomføre en Konseptvalgutredning (KVU) for Nord-Norgebanen. KVUen skal utrede ulike konseptuelle jernbaneløsninger mellom Fauske og Tromsø, som i ulik grad svarer på behov for næringstransporter/gods og persontransport. KVUen avgrenses geografisk til Fauske– Narvik– Tromsø, med mulig arm til Harstad, og må ses i sammenheng med tilstøtende jernbanestrekninger som Ofotbanen og Nordlandsbanen. Hvordan en trinnvis utbygging kan gjennomføres, skal beskrives. Konsekvenser for andre deler av jernbanenettet, både på norsk og svensk side, må vurderes.

Indre Helgeland regionråd



Nesna



Rana



Hemnes



Lurøy



Hattfjelldal



Takk for
oppmerksomheten

