

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Attn: Signe Eikenes

Deres ref.:

Vår ref.:
IH

Arkiv:

Dato:
21.09.2020

KVU Nord-Norge - Innspill til utfordringsnotat

Innspillet inneholder forslag til forbedringer av tekst og rettelser side for side.

Svart referer til overskrifter i utkastet. **Blått** varsler forslag til konkrete endringer/ rettelser av tekst. **Rødt** er begrunnelse for tekst under blått.

1. Forbedringer Situasjonsbeskrivelse

Situasjonsbeskrivelse befolkning.

Vi regner med at folketallet for Nordland og Nord-Norge økes til riktig nivå i endelig dokument. Det er vel ca. 484.000 personer i Nord-Norge. 241.000 bor i Nordland og 243.000 i Troms og Finnmark.

Situasjonsbeskrivelse næring

Sjømatnæringen

Det kan presiseres at sjømatnæringen omsetter for ca. 17 mrd. Pr. år, for å synliggjøre størrelsen på næringen.

Ellers er vi enig i det som står om sjømatnæring og reiseliv.

Forslag til tilføyelse side 3, avsnitt 1

«Nord-Norge har hatt en større vekst i verdiskapingen enn resten av landet de ti siste årene, med en nominell økning på 63 prosent fra 2008 til 2018 mot 49 prosent for resten av landet. Verdiskapingen per sysselsatt har økt enda mer i Nord-Norge enn landsgjennomsnittet.»

<https://www.kbnn.no/artikkel/tall-fra-telleren-verdiskaping-i-nord-norge-de-fem-siste-arene>

Side 4 avsnitt 4: Forslag til ny tekst for å erstatte eksisterende tekst om industri:

Stor produksjon av kortreist, fornybar kraft og mineralressurser har lagt grunnlaget for prosessindustrien som en strategisk viktig næring i Nord-Norge. Landsdelen har en rekke store aktører, de fleste i Nordland, som produserer blant annet aluminium, stål, prosessert jernmalm, kalk/ dolomitt, kvartsitt, grafitt, silisium- og manganlegeringer, sement og mineralgjødsel. Som den andre store eksportnæringen i nord kjøper og selger bedriftene produkter i europeiske eller globale markeder. En stor del av transporten til og fra bedriftene skjer med båt, men det er også en del biltransport og en økende mengde industrigods på

bane, i hovedsak for å ivareta krav til raskere leveringstider. Industrien har i stor grad egne kaianlegg.

Det er også betydelige klynger av verkstedindustri og teknologibedrifter i landsdelen med leveranser til prosessindustri, kraftverk, bygg og anlegg, maritime (inkludert offshore) og marine næringer.

Nordnorsk industri har høy miljøstandard og produktivitetsvekst sammenlignet med konkurrerende bedrifter i andre land og er godt posisjonert for markedene for grønne teknologier og produkter som kutter klimagassutslipp. Bedriftene utvikler effektive, grønne verdikjeder og sirkulær økonomi i stor skala. Nord-Norge er også attraktiv for store nyetableringer, for eks. storskala battericelleindustri, hydrogenproduksjon, annen kraftkrevende industri og nye mineralbedrifter.

Begrunnelse

Vi vil insistere på at prosessindustrien med tilhørende teknologi/ leverandørbedrifter er en strategisk viktig næring for Nord-Norge. Det er videre kunstig å lage et skille mellom mineralnæring og prosessindustri. Mineralbedriftene prosesserer i stor grad mineralene og inngår i verdikjeder for videre produksjon av metaller og andre produkter som inngår i ny teknologi. Industrien er også den andre store eksportnæringen.

Samferdsel

Godstransport

Når det listes opp de viktigste gods- og havneterminlene må også Mosjøen være med. Mosjøen Havn er Nord-Norges største containerhavn med ca. 1,4 mill. tonn containergods, med ukentlige transporter mellom Rotterdam og Mosjøen.

Side 6 siste avsnitt. Jernbane. Tilføyelse.

Nordlandsbanen har vokst i samlastet godstrafikk. 35 km av strekningen benyttes også til frakt av 5 millioner tonn jernmalm fra gruve til prosessering og utskipping (Rana Gruber).

Lufttransport

Første avsnitt må skrives om slik at det blir forståelig og korrekt.

Kapittel utfordringer

Endring side 8 avsnitt 6. Nordlandsbanen

Nordlandsbanen er enkeltsporet og trafikken er dieseldrevet. Jernbanedirektoratet utreder nullutslippsløsninger (NULLFIB), og har gjennomført en høring i 2020. Teknologiene som ansees som mest aktuelle er elektrifisering (kontaktledning + batteri) eller hydrogen.

Nordlandsbanen er revitalisert som godsbane de siste årene. Samhandling mellom en rekke aktører har bidratt til overføring av økende mengder gods fra industri og laksenæring til jernbanen. Tilbudet på Nordlandsbanen er økt med 50 prosent i 2020, fra 2 til 3 daglige godstog hver vei, hvorav ett fersvaretog etter modellen som trafikkerer Narvik - Oslo. Volumene på Nordlandsbanen er økt mye mer enn prognosene.

Prosjektene ACE Green og Nord-Norge-linjen – kombinasjon jernbane og båt Bodø – Tromsø, har kartlagt store potensialer for videre vekst. Disse er langt høyere enn tidligere prognoser for trafikkvekst.

Forventet trafikkvekst vil føre til at dagens utfordringer i form av flaskehals og sporkapasitet vil øke både for person – og godstrafikk vil øke betydelig. Flaskehals sør for Trondheim påvirker også godstrafikken på Nordlandsbanen negativt.

KAP. AVGRENSNING s 9 FF

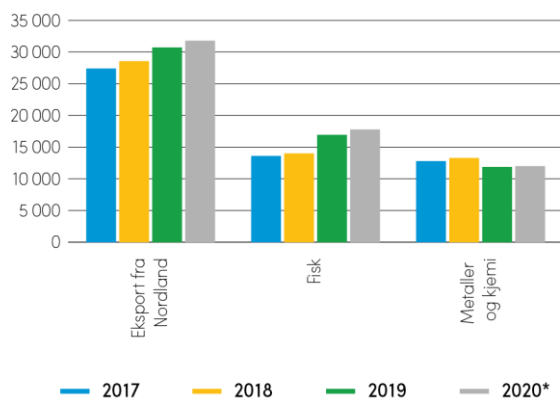
Grensekryssende korridorer

Side 9 avsnitt 4 tilføyelse:

«Samlet eksportverdi fra Nordland alene passerte i 2019 30 milliarder kroner, hvorav eksport av sjømat sto for 17 milliarder og **industriprodukter (metaller/ kjemi) for 12 milliarder**».

Dokumentasjon:

<https://indeksnordland.no/indeks-nordland-2018/eksport/>



Tilføyelse etter beskrivelser av sjømat, side 9:

Nordnorsk industri er godt posisjonert for mulighetene i nye grønne markeder. Det planlegges investeringer for flere titalls milliarder i ny industri i nord. Disse etableringene vil også kreve gode transportløsninger og tilgjengelighet inkludert jernbane, vei, havner og flytilbud.

Begrunnelse

Det er nødvendig å skrive industri i bred forstand inn i utredningen, på grunn av næringsøkonomisk betydning og behovene for konkurransedyktige transportløsninger:

Her er noen eksempler som viser at industrien er en framtidsnæring i nord.

- Alcoa i Mosjøen går foran i automatisering og robotisering og har planer om store utvidelser, og energiforsyningen framover dekkes både av kortreist vannkraft og vindkraft.
- Celsa Nordic i Mo Industripark er hovedledd i den største sirkulære verdikjeden i Norge, med gjenvinning av store mengder stål, andre materialer og energi.
- Alle de aktuelle bedriftene er store på gjenvinning. Elkem Salten investerer 1 milliard i energigjenvinning for å utnytte røykgass til produksjon av kraft.
- Etablering av battericellefabrikk på Helgeland nærmer seg realisering. Investering til 30 milliarder med over 2000 ansatte og store ringvirkninger. Elektrifisering av transportsektoren øker også verdien for grafitt fra Senja og kobber fra Hammerfest (Nussir).
- I Glomfjord Industripark planlegges hydrogenproduksjon for transportsektoren og stasjonær bruk.
- Finnfjord Smelteverk i Troms utvikler banebrytende teknologi for fangst og bruk av CO2 fra avgassene til algefor til oppdrettsnæringen.
- Nussir i Hammerfest skal nå starte opp som den første større mineralbedriften på mange år. Flere mineralforekomster vil bli åpnet de neste årene.

Innfartsveger til byene, side 9:

RETTELSE Tabell fra Statens vegvesen øverst på side 10.

I Mo i Rana møtes tre viktige veiforbindelser. E6, E12 og Fv 810.

Og Mosjøen er falt ut, og må inn i tabell 3. Mosjøen har 9 854 innbyggere vegforbindelser er E6 og FV78.

De viktigste transportforbindelsen under fylkeskommunens ansvarsområde.

Tabell 4 side 10

Det ser ut til at tallene må være feil, og ikke oppdatert i forhold til faktiske transport på strekningene. Har sjekket med MOWI på Herøy som alene har 25 vogntog innom fabrikken hver dag, som tilsier alene 12,5 hvis man bare regner en vei.

I tillegg bør det fremkomme om det er ÅDT eller hva slags tall som brukes i tabellen.

E6 MO i Rana – Utskarpen har vel byttet navn til FV810?

FV828 Herøy – Dønna bør sjekkes om den også skal være med i oversikten. Stor trafikk fra MOWI Herøy til ferjeleie på Herøy og Dønna, i tillegg til andre næringstransporter.

Turisme er også stor på deler av transportforbindelsene.

Side 11. øverst tilføyelse:

Fylkeskommunen eier viktige transportforbindelser; veier knyttet til ferje- og båttilbud som danner korridorer inn mot knutepunkter, regionssentre og det nasjonale transportnettet.

Det er viktig at vi også har med oss viktige/kritiske korridorer som f.eks. FV76 Tosenvegen som er eneste ferjefrie forbindelse for Brønnøy regionen til E6 korridoren. Dette er kritisk i forhold til samfunnssikkerhet og forsyning.

Begrunnelse

Dette kapittelet bør se på mer enn frakt av sjømat. Flere av korridorene som frakter sjømat dekker også andre helt avgjørende funksjoner, og ofte som eneste transportforbindelse.

Tematisk avgrensing side 11

Under tema bør også reiselivets behov være med.

Det bør også være fokus på om fylkeskommunen og kommune har økonomiske muskler til å utvikle sine deler av transportkorridorene. Når man ser på korridorene som f.eks. FV17 må man også ta med veien videre ut til bedriftene i analysene, da de ofte er avhengig av båt/ferje i tillegg til veien.

Kapittel Aktuelle løsningsstrategier eller konsepter Jernbane side 11.

Her må også persontrafikk på Helgelandspendelen være med, og hvordan den kan knytte regionen Helgeland bedre sammen i forhold til bo- og arbeidsregioner. Det finnes en utredning på dette i regi av NFK.

En ubegripelig setning fra oppdragsbrevet som må gjøres begripelig og håndterbar: Side 12 avsnitt 4:

«Sjøtransport og nye sjøtransportløsninger må i utgangpunktet vurderes som alternativ til landbaserte delstrekninger».

Forsterke setning under om at:

Der er viktig å få belyse havne- og farledsinvesteringer, støtteordninger for gods både på båt og bane, og at terminaler og knutepunkter bidrar til å øke konkurransekraften for næringslivet i nord.

Begrunnelse

Nord-Norge har behov for alle fire transportformene. For eksempel må industri og sjømat både ha tilgang til båt, bil og bane.

Prosjektorganisasjon

Figur 2 side 13

I boksen «Prosjekteier» er samfunn stavet feil.

I boksen «Prosjektgruppe» er Kystverket stavet feil.

Forslag til framdrift og arbeidsform, side 13.

Det er behov for bedre involvering og ikke minst lengre frister for å komme med innspill. Det bør være minst ett prosjektverksted (arbeidsgrupper?) i forbindelse med behovsanalysen, og minst ett senere i prosessen.

Kommentar til vedlegg 1: Gjennomførte KVVU-er og andre utredninger

Konseptvalgutredning fv. 17 Brønnøy – Alstahaug, inkludert forbindelsene til Herøy, Dønna og Vega.

For Helgelandrådet

Peter Talseth (sign.)

Leder