

**Høringssvar: NOU 2023:14. Forsvarskommisjonen av 2021.**

## **Innspill til hvordan binde NATO i nord bedre sammen**

Forsvarskommisjonens rapport gir et solid fundament for å vurdere og beslutte Norges sikkerhet som del av NATO, både i et kortere perspektiv og for de neste tiårene. Rana Utvikling vil med dette innspillet bidra til å gjøre et godt kunnskapsgrunnlag enda bedre.

Vi vil vise til vedlegg 1, et kart over «E12-regionen» på tvers av Norge, Sverige og Finland som illustrerer den kunnskap og de budskap vi formidler i innspillet.

Vårt høringssvar omhandler konsekvenser av svensk og finsk medlemskap i NATO. En tettest mulig integrasjon, slik kommisjonen anbefaler, vil gi nye muligheter til å styrke forsvaret av Norge og Norden. Det vil også skape ulike utfordringer som belyses godt i rapporten. Vi vil spesielt vektlegge en viktig utfordring: Behovet for å kunne flytte kapasiteter raskere og mer effektivt på tvers i nord, inkludert et viktig endret oppdrag for Norge, sammenfattet slik i rapporten: «Med svensk og finsk NATO-medlemskap vil Norge utvikle seg fra en endestasjon til en transitstasjon for allierte forsterkninger til hele Norden».

Rapporten gjengir «NATOs sju grunnleggende forventninger til motstandsdyktighet i kritiske samfunnsfunksjoner». Punkt sju er: «Robuste transportsystemer». Rundt dette punktet gjør kommisjonen en god beskrivelse av nåsituasjonen som vi kjenner oss igjen i. «Forsvarets evne til å ta imot allierte styrker finnes i hovedsak i Sør- og Midt-Norge. Det er derfor en risiko for at det oppstår flaskehalsers dersom mottak av allierte i Nord-Norge fordrer mer ressurser enn det som er tilgjengelig i landsdelen. Vei- og jernbanenettet har begrenset robusthet i deler av landet.»

**Mellom «NATO-havnene» Trondheim og Narvik, med jernbaner til Sverige, er det 900 kilometer. Mo i Rana er geografisk midt mellom de to NATO-havnene.**

Vi vil gjøre oppmerksom på at kapasiteter og infrastruktur i Mo i Rana og regionen rundt kan bidra til å styrke NATOs transportsystem nord i Norge og Norden. Moderate og sannsynligvis kostnadseffektive tiltak kan fjerne flaskehals, gi bedre redundans, redusere risiko for avskjæringer. Vår geografiske beliggenhet, en solid lokal infrastruktur og E12-korridoren til Sverige og Finland, kan bidra til raskere mottak og flytting av materiell og styrker, og dermed bidra til et mer robust transportsystem på tvers av landene i nord.

Vår region har den korteste veien med E12, fra isfri atlantehavsnavn til Sverige (40 km) og til de tre største byene nord i Sverige (Umeå, Skellefteå og Luleå). Mo i Rana er klart nærmest, 3 timers kjøring, Storuman der to jernbaner møtes (Tvärnbanan og Innlandsbanan) i Storuman-terminalen og to europaveier møtes (E12 og E45).

E12 er også korteste vei fra Norge via Umeå til Vasa og det sentrale Finland.

Avstanden med E12 fra Mo i Rana til Umeå er 47 mil og til Vasa 59 mil. Til sammenligning er avstanden fra Narvik til Umeå 77 mil og fra Trondheim til Umeå 65 mil og med tilsvarende lengre avstander til Vasa.

### **Industriell infrastruktur i verdensklasse**

Mo i Rana har en av de største industri- og trafikkhavnene i Norge, med tre havneavsnitt, 1100 anløp i året, kraner og lasteutstyr til alle tenkelige formål, RoRo-anlegg og direkte tilknytning til statlig stamnett og EUs Ten T-nett; E12, E6 og Nordlandsbanen. Bygging av ny dypvannskai og utbedring av farleden inn til Mo i Rana er igangsatt i regi av Kystverket, kommune og industri.

Mo i Rana har også det største industrielle kompetansemiljøet nord for Dovre, med blant annet den største og bredest sammensatte verkstedindustrien i Nord-Norge.

Avinor bygger nå en ny stor lufthavn ved E12, bare 30 km fra grensen til Sverige.

### **Ferjefri E12 Vasa – Umeå prioritert av den finske regjeringen**

E12-korridoren gir den korteste veien fra Norge til sentrale Finland med Kvarkenforbindelsen mellom Umeå og Vasa. E12 Umeå – Vasa betjenes i dag av en moderne ferje med betydelig godskapasitet. Folkerike regioner på finsk og svensk side samarbeider nå om å få bygd en 40-50 km lang bru/ tunnel over Kvarken, den grunne terskelen i Bottenviken mellom Umeå og Vasa. Avstanden mellom de to byene ved alternativt å kjøre rundt Bottenviken er 83 mil!

### Fast forbindelse - Kvarkenrådet

Den nye finske regjeringen har prioritert ferjefri Kvarken i sitt politiske program:

«Sammen med Sverige og Norge ser vi etter investeringsmuligheter innenfor rammen av EU og NATO for å forbedre logistikkforbindelsene i nordlige Skandinavia. Det gjøres en utredning av fast forbindelse over Kvarken (Vasa – Umeå)».

[Regeringsprogrammet \(valtioneuvosto.fi\)](https://valtioneuvosto.fi)

NATOs generalsekretær Jens Stoltenberg trakk fram de samme perspektivene på nordisk transportutvikling i et intervju på svensk TV i sommer:

«Krigen i Ukraina har vist hvor ekstremt viktig det er å få frem forsyninger og styrker til fronten i en krise eller krigssituasjon. Alle nordiske land har veldig mye kommunikasjoner som går nord- sør og i mindre grad på tvers mellom de nordiske landene. Dette betyr at vi må se på både havner, jernbane, og veiforbindelser og hvordan vi skal få på plass den infrastruktur som gjør at vi lett kan flytte militært materiell mellom de nordiske landene» (SVT 14. juli 2023)

**Kartet i vedlegget til høringsvaret** viser disse korteste avstandene mellom isfri norsk atlantehavn og store byer, veg/ jernbaneknutepunkter nord i Sverige og forbindelsen Umeå – Vasa til Finland, som trolig blir fast forbindelse om noen år. Denne infrastrukturen kan utnyttes og med målrettede investeringer tilby kost- effektive løsninger som styrker det nordiske transportsystemet. Dette er viktig for en økende industri- og næringstrafikk øst – vest, men kan også gi løsninger som er viktige for NATO i Norden.

### **Tett nordisk transportsamarbeid i E12-regionen**

Rana Utvikling er Rana kommunes nærings- og utviklingsetat, og bidrar til å bygge arbeidsplasser og samfunnsutvikling i samspill med næringsliv, kommuner og offentlige instanser rundt Mo i Rana, Helgeland og Nordland. Rana Utvikling ivaretar også sekretariat på norsk side i et tett interregionalt samarbeid med gode naboer på svensk og finsk side, Västerbotten (med Umeå) og Österbotten (med Vasa). Den samarbeidende nordisk regionen med 600 000 innbyggere, som også omtales som «det nordiske batteribelte» fordi giga batterifabrikk er under bygging eller langkommet planlegging i tre av de største byene i

batteribeltet. «E12-regionen» har de siste åra både etablert en felles regional transportstrategi på tvers av tre land og gjennomført betydelige EU-prosjekter som «NOBEL» (Nordic Battery Belt Logistics) og «FAIR» (innfasing av elfly øst vest i Norden). Nordic Battery Belt Logistics - Kvarkenrådet E12 Atlantica Transport - Kvarkenrådet

Resten av høringsvaret er korte, konkrete beskrivelser av ressurser, kapasiteter og infrastruktur relatert til beskrivelser og anbefalinger i Forsvarskommisjonens rapport.

### **Flere transportveier øst – vest kan styrke forsvarsevnen**

Innledningsvis har vi ført dialog ut fra et perspektiv i kommisjonens rapport, om at transportsystemet øst – vest i Norden er svakest utbygd i nord. Alvoret i dette utdypes også i rapporten; «Norge ligger langt mot nord og forsyningslinjer og forsterkninger kan avskjæres og hindres.» og: «Veinett, jernbane, havner og flyplasser er ulikt utbygd i ulike landsdeler, og er ikke alle steder dimensjonert for alliert mottak og forsterkning.»

Når Nordens militære kapasiteter skal bli integrert tettest mulig, bør transportsystemet på tvers i Norden utvikles tilsvarende. Det er 90 mil mellom Trondheim og Narvik, og mellom de to korridorene vest – øst er geografien svært stor både på norsk, svensk og finsk side. Og flere mellomriksveier vil være korteste vei til å knytte Norge til en stor geografi på svensk og finsk side. Inkludert raskeste veien over barrieren Bottenviken mellom nordlige Sverige og sentrale Finland.

Mellom de to NATO-havnene er Helgeland og Salten. Bodø har blant annet Forsvarets operative hovedkvarter og Mo i Rana og Helgeland det industrielle tyngdepunktet. Herfra er det to mellomriksveier som både kan supplere andre korridorer og tilby kortere transportdistanser på tvers i Norden:

- Rv77 mellom E6 i Saltdalen som møter Väg 95 på svensk side videre til Skellefteå.
- E12/ Rv73 («E12-korridoren») med samlet ÅDT over grensen på over 1000. Rv73 møter E12 mellom Hemavan og Tärnaby på svensk side. E12 står for tre firedeler av denne grensekryssende trafikk.

## **E12, binder sammen nordisk batteribelte, og NATO?**

E12 mellom Vasa/ Umeå og Mo i Rana havn ble i 2014 en del av det europeiske TEN-T-nettet (Comprehensive) og er koblet til EUs kjernekorridor ScanMed. E12 vil få stadig økende økonomisk betydning, ikke minst for å binde sammen det nordiske batteribeltet: Det bygges giga batterifabrikker i Mo i Rana (Freyr) og Skellefteå (Northvolt) og gigafabrikk planlegges i Vasa (Freyr). Det vil framover også bli betydelig frakt av strategiske mineraler og råvarer på tvers av grensene, også fordi både EU og de nordiske land vil utvikle regionale verdikjeder for å redusere avhengighet til Russland og andre kontinenter.

I tilrettelegging for gruveindustrien har Trafikverket utredet E12 sin bæreevne mellom Tärnaby og Mo i Rana. Det bør være viktig å sikre at også hensynet til NATOs logistikk inngår i alle utredninger i regi av Trafikverket og Statens vegvesen. Dette er også de tre regionene på finsk, svensk og norsk side opptatt av i sin felles transportstrategi for E12-regionen.

## **Viktige kapasiteter og infrastruktur i Mo i Rana og regionen rundt**

- Mo i Rana har isfri Atlanterhavshavn, tre store kaiavsnitt og årlig godsomslag på mer enn 4 mill. tonn og ca. 1100 anløp i året. Mo i Rana er en av få havner med drift hele døgnet på hverdagene og noe drift i helgene. Havnen betjener flere millioner tonn med stålprodukter, mineraler, containere og ulike typer stykkgoods. Havnen har kraner og løfteutstyr for alle aktuelle oppdrag.
- Ny dypvannskai i Mo i Rana havn samt sikring av hele farleden inn Ranfjorden er prioritert av regjeringen og Stortinget. Bygging av dypvannskai og farledstiltak er påbegynt og fullføres senest våren 2026. Havneavsnitt med dypvannskai (15 m sjødybde) vil alene vil få 400 + 200 meter kailengde.
- Havnen har Ro-Ro-rampe med direkte tilknytning til E12, E6 og Nordlandsbanen. Mo i Ranas godsterminaler tilbyr effektive omlastinger av stadig mer gods mellom bane, bil og båt.
- Avinor bygger nå ny, stor flyplass ved Mo i Rana er under bygging og blir ferdig i 2026. 2700 meter rullebane. Flyplass er lokalisert ved E12, 30 km fra Sverige. Forsvaret har understreket den nye lufthavnens betydning for luftforsvar og totalforsvar i en høring i 2016, før svensk og finsk NATO-medlemskap var aktuelt:

«En lang rullebane med presisjons innflyging vil muliggjøre bruk for nasjonale og allierte militære formål. Eksempelvis vil flyplassen ligge ca. midt mellom Ørland og Evenes og kan eventuelt benyttes som en alternativ landingsplass, da vær-situasjonen her kan være annerledes og bedre enn på de to forannevnte flyplasser, samt Bodø (...)  
En ny flyplass med lang og fullt instrumentert rulle bane må også vurderes i et totalforsvarsperspektiv.»

- Mo i Rana har det største industrielle kompetansemiljøet nord for Dovre, og den mest komplette infrastrukturen. 2400 arbeidsplasser i ca. 100 bedrifter.
- Den lokale verkstedindustrien for vedlikehold og nybygg er den klart største i Nord-Norge med MOMEK-konsernet, IMTAS og MIRAS i Mo Industripark og Westcon i Nesna som viktige aktører.
- Verkstedsindustrien med produksjonslokaler kan også bli en verdifull ressurs for forsvaret i fredsstid, beredskap og krisetider.
- Når Freyr Battery's GIGA Arctic starter driften i 2026/2027 vil Mo Industripark alene eksportere varer for 30 milliarder kroner/ år. Regionen er et sentrum for fornybar kraftproduksjon med blant annet tre av de fire største kraftmagasinene i Norge.
- På Helgeland er det også andre industrielle ressurser som kan ha interesse for Forsvaret, i Mosjøen, Sandnessjøen og Nesna. Og en etablert militærleir på Drevjamoen i Vefsn med utviklingsmuligheter.

*Rana Utvikling*

*31. august 2023*

Ole Kolstad

Adm. direktør