



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/1205-3

15. januar 2021

## **Konseptvalgutredning (KVU) for transportløsninger i Nord-Norge - Samferdselsdepartementet fastsetter mandat for utredningen**

Samferdselsdepartementet viser til Statens vegvesens brev 1. oktober 2020 med forslag til utfordringsnotat. Vi viser også til vårt oppdragsbrev 10. juni 2020 om å gjennomføre KVUen. I dette brevet fastsetter Samferdselsdepartementet mandatet for KVU-arbeidet.

### *Nærmere om problemstillinger og utfordringer som inngår som bakteppe for KVUen, med utgangspunkt i utfordringsnotatet*

I utfordringsnotatet er det gjort en grundig gjennomgang av dagens situasjon. På et overordnet nivå er det redegjort for næringslivets og ulike sektorens avhengigheter av transportsystemet og utfordringer knyttet til dette.

Ut fra utfordringsnotatet vil Samferdselsdepartementet peke på noen sentrale trekk som inngår som viktige forutsetninger for KVU-arbeidet. Det vises bl.a. til betydningen av transportsystemet for sjømattransporten, olje- og gassproduksjon og kraftforedlende industri. De lange avstandene i landsdelen utgjør en utfordring for både person- og næringstransport. Dette begrenser utviklingen av effektive bo- og arbeidsmarkedregioner. Avstandsulempene er også blant de største utgiftspostene for store deler av næringslivet. For eksport av fersk fisk er det viktig med gode riksveier/fylkesveier og en effektiv jernbane. Næringen er avhengig av bedre standard på deler av veinettet for å få fersk fisk raskt ut til markedene, og ikke minst oppnå økt forutsigbarhet for disse transportene.

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org.nr.  
972 417 904

Avdeling  
Veg-, by- og  
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler  
Bent E. Skogen  
22 24 82 29

For den stadig voksende reiselivsnæringen er det behov for stabil tilgjengelighet til transport hele året, og dette forventes å tilta med stadig økende vinterturisme. Deler av transportnett

er også sårbart og utsatt for ulike typer påkjenninger. For å opprettholde samfunnets funksjonsevne og forhindre og begrense skader på personer, miljø eller materiell er det nødvendig med et mer robust og pålitelig transportsystem, dette gjelder f.eks. syketransport. Beredskap er derfor en viktig utfordring. Dette er særlig synliggjort det siste året med utfordringer knyttet til covid-19 og rekordmange vinterstengte veier. I dag er sikkerheten i infrastrukturen på land i mange deler av landsdelen helt avhengig av transport gjennom Finland og Sverige. Fungerende flyruter er særlig viktig for beredskap og pasienttransport. Også forsvarets rolle har betydning for transportsystemet, og genererer mye transport av biler og militært materiell. Det er videre en utfordring at transportsektoren skal kutte klimagassutslipp og bidra til å nå nasjonale miljømål. De store avstandene gjør det mer krevende å ta i bruk lav- og nullutslippsteknologi og det er kostbart å bygge ut infrastruktur for alternative drivstoff.

De største utfordringene for veinettet er stedvis dårlig standard. Over halvparten av veinettet har bredde under 7,5 m, og 25 pst. for lav bredde til å ha gul midtstripe. Mange strekninger har dårlig kurvatur og andre hindringer som gir lang reisetid og høy ulykkesrisiko. Flere fjelloverganger har stengninger og kolonnekjøring om vinteren som gir dårlig regularitet, og manglende omkjøringsmuligheter. Samtidig har veinettet lav trafikk, over 70 pst. har gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) under 2000. Nordlandsbanen er enkeltsporet, og trafikken er dieseldrevet. Det er kapasitetsutfordringer for langtransporten pga. korte kryssingsspor. Forventet trafikkvekst mot 2050 vil føre til at dagens utfordringer øker for person- og godstransport. På Ofotbanen er det kapasitetsutfordringer for malm og kombigods, og prognosene antyder økt vekst mot 2050. Sjøtransporten har strekninger som trenger tilpasning til en utvikling mot større fartøyer. Mørketid, vind, kulde, mangelfull merking, trange leder med dybdebegrensninger og kryssende leder gir også utfordringer. For luftfarten er den geografiske dekningen god, men små markeder fører til høye billettpriser, lave frekvenser og få direkteruter til Oslo. Mye av rutetilbudet sikres ved at staten kjøper flyruter.

#### Fastsettelse av (foreløpig) samfunns mål for KVUen

Samferdselsdepartementet fastsetter på dette grunlaget følgende samfunns mål for KVUen:

*Det skal legges til rette for en infrastruktur som binder landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens ressursgrunnlag og fremmer verdiskaping og regional- og nasjonal utvikling. Samfunnssikkerhet, beredskap, klima og miljø er sentrale stikkord.*

#### Presiseringer knyttet til avgrensning og føringer for konseptutvikling

Samferdselsdepartementet vil vise til avgrensningen av KVUen som er lagt til grunn i oppdragsbrevet 10. juni. Denne avgrensningen står ved lag, og underbygges gjennom

redegjørelsen i utfordringsnotatet 1. oktober av konkrete korridorer som kan være aktuelle å vurdere nærmere i KVUen. Det presiseres også at transporter mot Svalbard kan inngå i KVUen.

Dette betyr at E6 sin spesielle rolle for transport i landsdelen, de viktigste luftfartsforbindelsene og sjøtransportens rolle som alternativ til landbasert transport, den regionale strategien "Fra kyst til marked", samt vurderinger av behovet for forlengelse av Nord-Norgebanen fra Fauske til Tromsø, vil være viktige temaer for utviklingen av konsepter i KVUen. For Nord-Norge banen skal også delstrekninger utredes, herunder Fauske-Narvik, Narvik-Tromsø og Narvik-Harstad.

#### Andre føringer for KVU-arbeidet, organisering og fremdrift

Samferdselsdepartementet vil videre vise til de føringer som er gitt for oppdraget i oppdragsbrevet 10. juni. Det fremheves også at det i utredningsarbeidet er viktig å gjøre vurderinger som tar høyde for at den teknologiske utviklingen kan åpne for nye klimavennlige løsninger.

Videre vises det til at det pågår reindrift innenfor store deler av arealene i Nord-Norge. Reindriften er en arealavhengig næring og spesielt sårbar for inngrep i reinbeiteareal og ytre påvirkning fra bl.a. jernbane og vei. Vi forutsetter derfor at forholdet til reindriften inngår i utredningen og at samiske interesser blir tilstrekkelig involvert og konsultert.

Departementet vil også vise til at det er stort fokus på kostnadsstyring i samferdselssektoren i tidligfasen. Det er viktig at regjeringen har et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag, herunder mest mulig dekkende kostnadsanslag, når det skal tas stilling til ulike konsepter i den enkelte KVU/KS1. Kostnadsestimatene som utarbeides til de ulike konseptene i KVUen må derfor i størst mulig grad ta høyde for og ta opp i seg de ulike usikkerhetsmomenter som kan identifiseres i det enkelte prosjekt i tidlig fase og som vil kunne påvirke kostnadene i den senere planfasen. Kostnadsanslagene i KVU må følgelig gi et mest mulig forventningsrett estimat.

Departementet vil be om at det i utredningsarbeidet legges stor vekt på å finne mest mulig kostnadseffektive løsninger for tiltakene som kan bidra til å løse transportutfordringene i regionen. Det legges videre til grunn at det tas sikte på å identifisere de konseptene som oppfyller samfunns målet på en mest samfunnsøkonomisk lønnsom måte. Departementet ber også om at det for ev. tiltak som anbefales gjennomført gjøres prioriteringer om hva som er viktigst å løse først.

Dersom det etter gjennomføringen av behovsanalysen viser seg nødvendig å justere samfunns målet, ber vi om tilbakemelding på dette.

I utfordringsnotatet er det også skissert hvordan KVU-prosjektet skal organiseres i arbeidet. Departementet har ikke merknader til dette. Det legges opp til at KVUen ferdigstilles og oversendes Samferdselsdepartementet sommeren 2023. Departementet ber om å bli holdt

orientert underveis i utredningen om fremdriften i arbeidet. Vi finner det også naturlig å gjennomføre enkelte statusmøter mellom utrederne og departementet underveis.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Bent E. Skogen  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Kopi  
Avinor AS  
Bane NOR SF  
Jernbanedirektoratet  
Kystverket hovedkontoret  
Nordland fylkeskommune  
Nye Veier AS  
Sametinget  
Statsforvalteren i Nordland  
Statsforvalteren i Troms og Finnmark  
Troms og Finnmark fylkeskommune  
Sametinget  
Bane NOR  
Nye Veier AS