



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/1205-1

10. juni 2020

## Oppdrag til transportvirksomhetene om å gjennomføre konseptvalgutredning (KVU) for transportløsninger i Nord-Norge

### Bakgrunn og formål med å gjennomføre KVU

Samferdselsdepartementet vil bl.a. vise til oppdraget som ble gitt transportvirksomhetene i mars 2019 om å kartlegge de viktigste utfordringene i transportkorridorer og byområder, og å vurdere hvorfor det vil være viktig å løse disse. Oppdraget ble gitt som en del av departementets arbeid med grunnlag for ny Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033.

Oppdraget ble svart ut gjennom felles brev fra transportvirksomhetene 19. september 2019. To av transportkorridorene går gjennom Nord-Norge, korridor 7 Trondheim-Bodø, med armer til Sverige, og korridor 8 Bodø-Kirkenes, med armer til bl.a. Sverige, Finland og Russland. Virksomhetene peker bl.a. på at de viktigste utfordringene i de to korridorene er høye transportkostnader for gods, lange reisetider og kapasiteten inn mot byområdene. I tillegg vises det til at lange avstander og værutsatte områder er krevende forutsetninger for å tilrettelegge for effektive transportforbindelser.

I inneværende Nasjonal Transportplan ba Samferdselsdepartementet om at Jernbanedirektoratet skulle utarbeide et oppdatert kostnadsanslag for en ny jernbanestrekning Fauske – Tromsø, samt en samfunnsøkonomisk analyse for en slik utbygging. Denne utredningen ble overlevert til departementet i desember 2019. Utredningen er ikke en konseptvalgutredning (KVU) med de formelle og prosessuelle krav som settes til en slik utredning, men KVU-metodikken er blitt fulgt så langt det er hensiktsmessig. Utredningen ser heller ikke på andre transportformer enn jernbane.

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

Samferdselsdepartementet har på denne bakgrunnen besluttet at det skal gjennomføres en egen KVVU som skal se på fremtidens transportløsninger i Nord-Norge.

–

KVVUen skal bl.a. gi Samferdselsdepartementet et faglig utgangspunkt til å foreta konseptuelle betraktninger som grunnlag for fremtidig politikk om den videre utviklingen av transportsystemet i landsdelen. KVVUen vil derfor inngå som et viktig grunnlagsdokument i departementets behandling av fremtidige NTPer.

### Overordnet avgrensning og sentrale problemstillinger i KVVUen

I lys av det utfordringsbildet virksomhetene allerede har beskrevet mener Samferdselsdepartementet at KVVUen skal fokusere på de lange transportstrekningene, dvs. strekningene som har som funksjon å binde landsdelen sammen og knytte denne til resten av landet og utlandet. Det vil være viktig å belyse nærmere hva som vil kreves for å utvikle en moderne og sammenhengende infrastruktur som gir gode bo- og arbeidsmarkedsregioner, og som kobler produksjon av varer og tjenester til markedene.

KVVUen må fremskaffe et overordnet bilde av kostnader og samfunnsnytte for aktuelle investeringstiltak. KVVUen må også få frem hva som kan oppnås ved å satse på utbedring av eksisterende infrastruktur, og hva som vil kreves for å utbedre denne til et akseptabelt nivå. Omstilling til et fremtidig lavutslippssamfunn krever at utviklingen skjer innenfor rammene av klima- og miljøpolitikken. Det må også tas hensyn til at den teknologiske utviklingen åpner for nye muligheter og løsninger. Det er viktig at de ulike konseptene ses i sammenheng på tvers av transportformer, slik at vi ikke låser oss til bestemte transportløsninger på forhånd.

I KVVUen må det konkret bl.a. ses nærmere på forlengelse av Nord-Norgebanen fra Fauske til Tromsø. Videre må det ses på alternative konsepter på tvers av transportsektorene for å løse transportutfordringene som en forlengelse av Nord-Norgebanen er tenkt å ivareta. KVVUen må også inkludere strekninger som binder landsdelen sammen nord, sør og vest for Fauske-Tromsø-aksen, og som knytter landsdelen til resten av landet og utlandet. Byområder og terminalstrukturer inngår i utgangspunktet ikke i utredningsarbeidet.

For veisiden vil det være naturlig å se spesielt på E6. Dette er eneste gjennomgående veiforbindelse i Nord-Norge. I tillegg må utredningen se på de grensekryssende korridorene og innfartsveiene mot byene. For jernbane er det i tillegg til å se på forlengelse til Tromsø aktuelt å belyse Nordlandsbanen, for å vurdere hvilke utfordringer vi faktisk ønsker å løse med en jernbane. Det må ses på kapasitetsutfordringer her som gir begrensninger i muligheten for tilbudsforbedringer og oppetid som følge av ras og dårlig vinterregularitet.

Lange avstander og vanskelig topografi gjør transport med fly spesielt effektivt i nordområdene. Et godt flytilbud er viktig for effektiv transport internt i landsdelen og for å knytte nordområdene til resten av landet. Luftfarten i nord er også viktig for helse- og pasienttransport, og det har erfaringene under Covid19 vist spesielt. For luftfarten bør det ses på reiser på strekninger som er viktige for å knytte landsdelen sammen og for å knytte den til resten av landet og utlandet.

Sjøtransport og nye sjøtransportløsninger må i utgangspunktet vurderes som alternativ til landbaserte del-strekninger. Det må avklares gjennom selve KVVU-arbeidet hvor dette er aktuelt, herunder belyse behov for havne- og farledsinvesteringer, støtteordninger til oppstart av skipsruter og nødvendige oppgraderinger av eksisterende infrastruktur på vei og bane.

Utredningsarbeidet bør så langt det er mulig bygge på gjennomførte utredninger, f.eks. KVVUer, Riksveiutredninger og annet lignende arbeid. KVVUen bør dessuten ses i sammenheng med gjeldende regionale strategier som f.eks. "Fra Kyst til marked". Derfor kan det også være nødvendig at noen av de viktigste transportforbindelsene under fylkeskommunenes ansvarsområder inngår i utredningen.

### Andre føringer for utredningsarbeidet og videre prosess

Det er en forutsetning for gjennomføringen av KVVU-arbeidet at alle berørte transportvirksomheter involveres og bidrar i utredningen. Vi vil likevel be om at Statens vegvesen (SVV) koordinerer arbeidet og har det overordnede ansvaret for gjennomføringen.

I tråd med praksis fra KVVU-arbeid i veisektoren, vil vi som neste skritt i utredningsarbeidet, be om at det utarbeides et utfordringsnotat. Utfordringsnotatet skal inngå som grunnlag for at departementet senere kan fastsette mandatet for utredningen, i tillegg til samfunns mål. Vi vil be om at det i utredningsnotatet redegjøres overordnet for de mest aktuelle utfordringene i KVVU-området, forslag om nærmere avgrensning av KVVU-området, problemstillinger som vil bli nærmere belyst i utredningsarbeidet, forslag til samfunns mål, skisse til organisering av utredningsprosjektet, fremdriftsplan for utredningen m.m.

Departementet vil samtidig be om at det som grunnlag for utfordringsnotatet bes om innspill til mandatet fra berørte aktører i Nord-Norge. Dette kan f.eks. gjennomføres som et innspillmøte med aktørene, ev. gjennom et *KVVU-verksted* som er vanlig å gjennomføre i KVVUer i veisektoren. Innspillene fra lokale aktører må inngå som en del av utfordringsnotatet. Departementet har forståelse for at det vil være krevende å gjennomføre større møter og arrangementer med fysisk tilstedeværelse under de rådende forhold som følge av corona-krisen

Vi vil be om at utfordringsnotatet sendes Samferdselsdepartementet senest innen 1. oktober 2020.

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  
Nye Veier AS