

KVU Nord-Norge

Utfordringsnotat

Dato: 01.10.2020

Innhold

Bakgrunn.....	3
Situasjonsbeskrivelse	3
Befolkning.....	3
Næringsliv.....	4
Beredskap	6
Helse, utdanning og forskning	6
Forsvaret.....	6
Samferdsel	6
Utfordringer	9
Avgrensning	10
Geografisk avgrensning.....	10
Tematisk avgrensning	12
Forslag til samfunns mål	13
Aktuelle løsningsstrategier eller konsepter	14
Prosjektorganisasjon	15
Framdrift.....	15

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet viser i brev av 10. juni 2020 til transportetatens innspill til Nasjonal transportplan 2022 – 2033. På bakgrunn av de utfordringene som framgår av disse leveransene, ber departementet om at det utarbeides en egen KVVU som skal se på fremtidens transportløsninger i Nord-Norge.

Departementet ber Statens vegvesen om å koordinere arbeidet og ha det overordnede ansvar for utredningen. Alle berørte transportetater skal involveres og bidra i arbeidet.

Departementet ber om at det i tråd med praksis fra KVVU-arbeid i veisektoren utarbeides et utfordringsnotat. Utfordringsnotatet skal inngå som grunnlag for at departementet kan fastsette mandat for utredningen. Utfordringsnotatet bes oversendt Samferdselsdepartementet innen 1. oktober 2020.

Situasjonsbeskrivelse

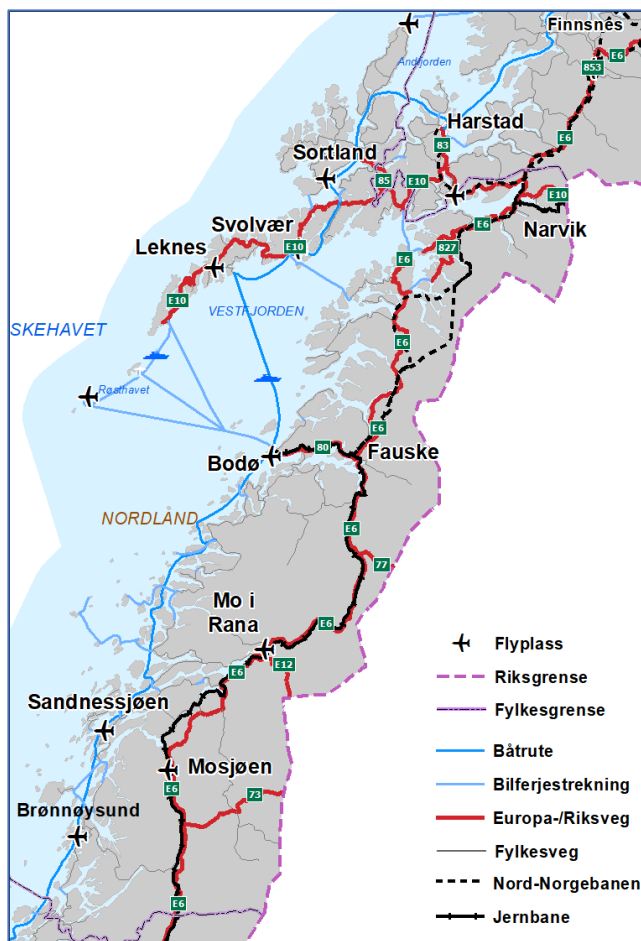
Befolkning

Befolkningen i Nord-Norge er ca. 484 000 personer. 241 000 bor i Nordland og 243 000 i Troms og Finnmark.

De største byene er Tromsø med ca. 67 000 innbyggere og Bodø med ca. 47 000 innbyggere i januar 2019. Femten byer hadde mellom 5 000 og 25 000 innbyggere.

De siste ti årene har folketallet økt med 2 % i Nordland og 6 % i Troms og Finnmark. Befolkningen i de største byene har økt, mens små og spredtbygde kommuner har hatt en befolkningsnedgang. Størst befolkningsvekst har vært i Tromsø og Bodø med henholdsvis 14 og 10 %. Røst og Loppa, som er kommuner med mindre enn 1000 innbyggere, har hatt en befolkningsnedgang på ca. 18 %.

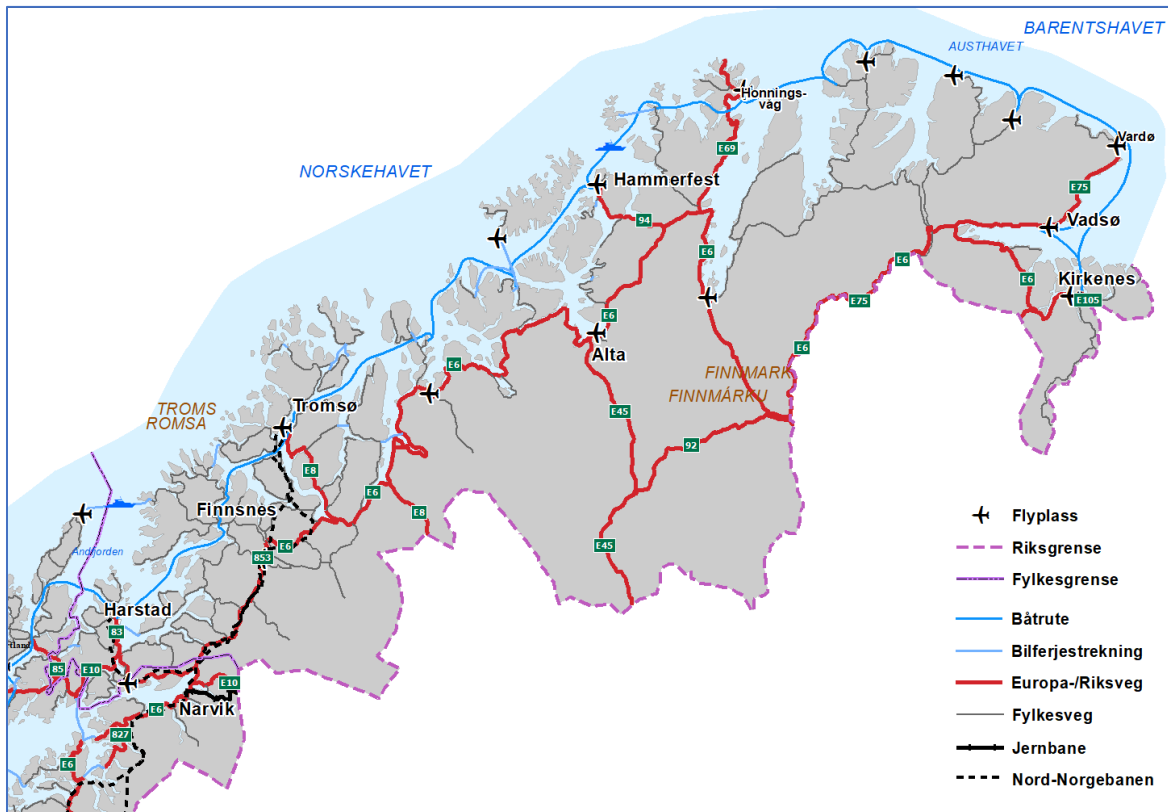
Antall personer i aldersgruppen 19 – 64 år har vært stabil i denne perioden. Antall innbyggere under 19 år har gått ned med 2 – 3 %, mens antall over 64 år har økt med 3 – 4 %. Finnmark hadde størst økning i gruppen over 64 år.



Figur 1 Infrastruktur i Nordland fylke

Næringsliv

Sjømatnæringen er en strategisk viktig næring i nord både gjennom verdiskaping og sysselsetting. Naturressurser i form av store og tilgjengelige fiskeressurser danner grunnlaget for fiskeriene. Den havbruksbaserte næringen er globalt ledende. Både innen fiskeri og havbruk skjer nær halvparten av den nasjonale produksjonen i Nord-Norge. I 2019 ble det eksportert sjømat for ca. 55 mrd. kr fra landsdelen.



Figur 2 Infrastruktur i Troms og Finnmark fylke

En betydelig andel frossen sjømat sendes med båt. Transport av fersk fisk skjer med bil eller tog, fra Troms og Finnmark er det utstrakt bruk av transportinfrastrukturen i Finland og Sverige. Om lag halvparten av sjømattransporten ut av landsdelen skjer med vogntog, enten over grensen eller sørover langs E6. Det er noe flyfrakt fra Helsinki i Finland, men det er også mulig å benytte norske lufthavner som Bodø, Evenes og Banak. Utfordringen med flyfrakt har vært å få retningsbalanse på transporter. Ofotbanen er den viktigste jernbanestrekninga for sjømat, men det sendes også noe sjømat med Nordlandsbanen.

Reiseliv er en av de viktigste næringene med tanke på samfunns- og næringsutvikling i distriktene. Et viktig trekk ved reiselivet i nord er den betydelige veksten i vinterturisme fra utlandet, som bidrar til å gjøre reiselivet mer lønnsomt og skaper helårlig virksomhet. Reiselivets bruk av transportnettet varierer mye. Det kan være enkeltreiser med bil på vegnettet, charterbuss eller transport av store grupper med fly eller cruiseskip.

Varehandelen bidrar til å opprettholde små lokalsamfunn, og gir store ringvirkninger i andre næringer, for eksempel transport og logistikk.

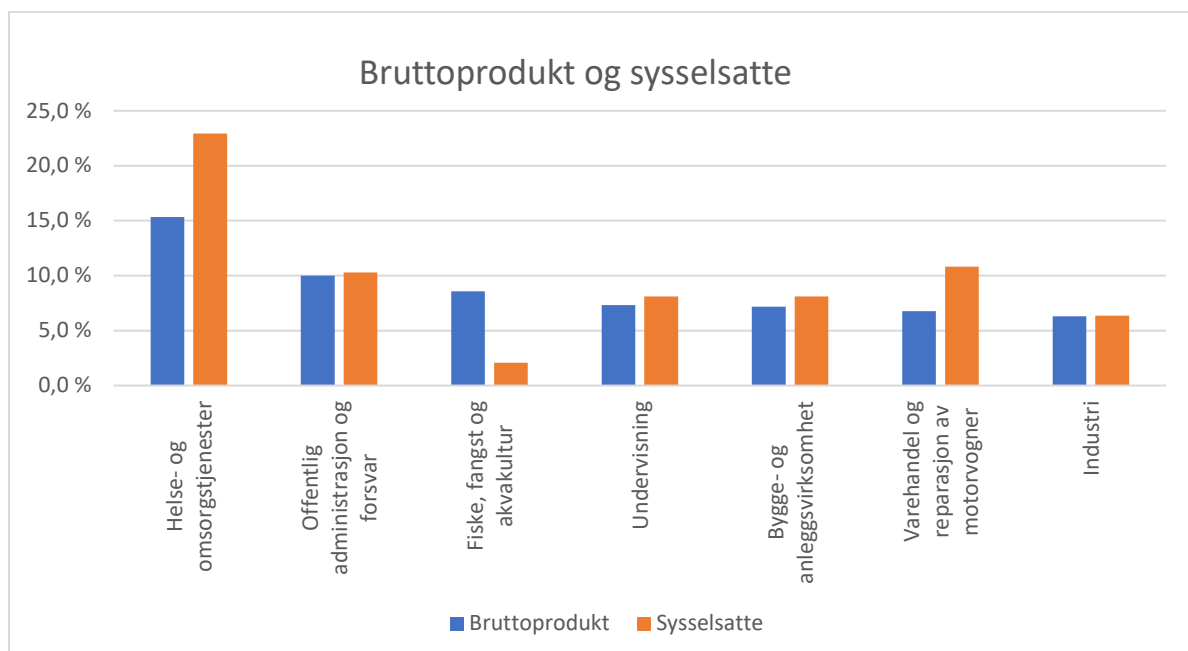
Bygg og anlegg er viktig både med tanke på sysselsetting og bidrag til utvikling av investeringer, infrastruktur og ringvirkninger i landsdelen.

Tilgang til mineralressurser og stor produksjon av fornybar kraft har lagt grunnlaget for kraftforedlende industri, som er en strategisk viktig næring i Nord-Norge. Landsdelen har en rekke store aktører, de fleste i Nordland. Bedriftene kjøper og selger produkter i globale markeder. Samlet eksportverdi fra den kraftkrevende industrien i Nordland utgjorde 12 mrd. kroner i 2019. En stor andel av transporten skjer med båt. Det er også en del biltransport og en økende mengde industrigods på bane. Industrien har i høy grad egne kaianlegg utgjør en stor del av sjøtransporten.

Det er fem produserende olje- og gassfelt i Nord-Norge. Tyngdepunktet for petroleumsleverandørene er Hammerfest og Helgeland. Aktiviteten er størst i Hammerfest, der gassen fra Snøhvitfeltet produseres på land på Melkøya. Uttransport av gass skjer for en stor del med båt, men også med tankbil. I 2022 ventes oppstart på Johan Castberg-feltet i Barentshavet. Forsynings- og helikopterbase vil bli i Hammerfest. Equinor har planlagt at oljen lastes om til havs og sendes direkte til markedene. Stortinget vedtok i juni 2020 at regjeringen må legge fram et lovforslag om ilandføring av olje på Veidnes i Nordkapp kommune.

Leverandørindustrien består av klynger av verkstedindustri og teknologibedrifter med leveranser til prosessindustri, kraftverk, bygg og anlegg, maritime og marine næringer.

Reindriftsnæringen er etablert i hele landsdelen. Finnmark har det største antallet rein med rundt 150 000 dyr. Næringen er avhengig av store areal for å utøve sin virksomhet.



Figur 3 Bruttoprodukt og sysselsatte i Nord-Norge fordelt på næringer. Olje og gass er ikke med. Kilde: SSB

Figur 1 viser bruttoprodukt og sysselsatte i landsdelen for de ulike næringene. Olje og gass er ikke med i denne statistikken.

Beredskap

Samfunnssikkerhet er et felles ansvar på tvers av sektorgrenser og forvaltningsnivåer. Avhengighetene er mange, og samordningsmyndighetene har en både viktig og vanskelig oppgave. Covid-19 pandemien kombinerte med rekordmange vinterstengte veier i 2020 har vist oss at vi trenger et nytt kunnskapsgrunnlag som kan gi oss omforent forståelse for hvilke funksjoner og hvilken funksjonsevne som er kritisk for å ivareta samfunnssikkerheten i Nord-Norge.

I dag er sikkerheten i infrastrukturen på land helt avhengig av transport gjennom våre naboland Finland og Sverige. Fungerende flyruter er særlig viktig for beredskap og pasienttransport i nord. Trafikkovervåking av sjøtrafikken for hele norskekysten er sentral for den statlige beredskapen langs kysten, havområdene rundt Svalbard, Barentshavet og grensen mot Russland.

Helse, utdanning og forskning

Helse nord har fire sykehusforetak. Finnmarkssykehuset, Universitetssykehuset Nord-Norge og Nordlandssykehuset har større sykehus i Hammerfest, Tromsø og Bodø, med avdelinger rundt i sin region. Helgelandsykehuset består av tre omtrent like store sykehusenheter i Mo i Rana, Mosjøen og Sandnessjøen.

Det er to universiteter i Nord-Norge, Norges arktiske universitet i Tromsø og Nord universitet i Bodø. Begge har i tillegg til de to byene flere studiesteder i landsdelen, som er svært viktig for å øke utdanningsnivået i befolkningen.

Landsdelen har flere regionale og nasjonale forskningsinstitutt, som er viktige bidrag til å utvikle landsdelen. Universitetssykehuset Nord-Norge har i samarbeid med Helse Nord bygget opp et apparat for forskningsstøtte som er tilgjengelig for hele regionen.

Andøya Space Center har et utstrakt samarbeid med en rekke internasjonale forskningsmiljøer, og siden 1962 har mer enn 100 universiteter og forskningsinstitutter fra hele verden benyttet seg av anleggets tjenester. Andøya Space Center (ASC) er en av Nord-Norges mest høyteknologiske bedrifter.

Forsvaret

Landbaserte forsvarsenheter i landsdelen har de fleste etableringer i Troms og Finnmark. Regjeringen har besluttet å styrke landbasert tilstedeværelse i Finnmark.

Forsvaret har en stor andel av de sysselsatte i de områdene de er etablert. I tillegg skapes mye transport av biler og militært materiell i forbindelse med daglig aktivitet og i tilknytning til øvelser.

Luftforsvarets beredskapsbase på Evenes er samlokalisert med en større sivil lufthavn. De fleste større lufthavnene i nord har en forsvarsmessig beredskapsfunksjon.

Samferdsel

Transportkorridorer

I NTP er transportsystemet inndelt i korridorer som omfatter alle transportformene: Korridor 7 Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen. Korridor 8 er Fauske - Narvik - Kirkenes med armer til grensene mot Sverige, Finland og Russland.

Riksvegnettet i korridor 8 er delt i to ruter: rute 8a Fauske – Tromsø og rute 8b Nordkjosbotn – Kirkenes. Nordlandsbanen og Meråkerbanen inngår i korridor 7 og Ofotbanen i korridor 8.

Persontransport

Nord for Bodø foregikk i 2018 noe under halvparten av personreiser lengre enn 70 km med fly, litt over halvparten med bil og en liten del med buss og båt. Enkelte reiser i landsdelen nord for Bodø er så lange at fly er dominerende transportform. Fly er også dominerende for reiser til Oslo. For biltransport i de nordligste områdene er det svenske og finske vegnettet mye brukt som alternative ruter.

Sør for Bodø er også jernbane viktig for persontransport. Over halvparten av personreisene mellom Trondheim og Bodø går med bil, og en tredjedel går med fly. Internt i Nordland er bilreisene dominerende.

Landsdelens topografi og bosetting gjør at det er helt nødvendig med gode hurtigbåt- og ferjeforbindelser, og disse binder sammen øysamfunnene med fastlandet.

Godstransport

Sjøtransport er dominerende for godstransport med frakt av store volumer fra petroleumsvirksomheten utenfor kysten, sjømatrelaterte transportere og skip i transitt. Også for de landbaserte transportene dominerer skipene. Mer enn halvparten av godsmengdene i Nord-Norge passerer gjennom en av havnene her. Malmtransportene, som benytter Ofotbanen og havna Narvik og Nordlandsbanen og havna i Mo i Rana, utgjør over 60 prosent av tonnmengdene som fraktes på land i nord. Når disse store bulkbaserte transportene holdes utenfor, fordeles øvrige transportere med 60 prosent på sjø, 35 prosent på vei og 5 prosent på jernbane.

De ulike transportformene dekker ulike behov. Sjø er billigst og foretrekkes når store volumer skal fraktes mellom steder som ligger langs kysten. Jernbanen er nest billigst og benyttes for store volumer når sjø ikke er mulig. Jernbane benyttes også for lange transportere som haster, som forsyning av Nord-Norge og for frakt av fersk sjømat. Veitransporten har hovedrollen når mindre volumer skal fraktes kort og mellomlangt og er ofte eneste alternative transporttilbud da. Lastebilen velges gjerne også ved hastverk og behov for fleksibilitet og kontroll.

Alle transportformer har en avstandsulempe. Vegtransport har en ekstrakostnad ved at lastebiler er pålagt en døgnhvile for å oppfylle kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Dette gjelder også hvis det er to sjåførere. Vegtransporten har også høyest lønnskostnad per fraktet tonn. På den andre siden er det disse høyere kostnadene som gjør at vegtransporten antas å ha størst potensial for kostnadsreduksjon som følge av den teknologiske utviklingen med automatisering og elektrifisering. Det er knyttet ulike avgifter til alle transportformer.

Godstransport på sjø mangler en god registrering i nasjonal statistikk, og en god del av transportene inngår ikke i nasjonal statistikk. Blant annet er det avdekket at 1,6 mill. tonnkilometer innen transport av fiskefor ikke fanges opp.

Godstransporten forventes å øke for alle transportformer. Sjøtransport antas å øke mest sør for Bodø. Nord for Bodø viser prognosene at sjøtransporten vil holde seg stabil, mens godstransport på jernbane (Oforbanen) og lastebil ventes å øke.

Veg

Riksvegnettet i Nord-Norge har en samlet lengde på mer enn 3000 km. E6 fra Trøndelag grense til Kirkenes er 1637 km lang, og er den eneste gjennomgående riksvegen gjennom landsdelen. Resten av riksvegnettet er forbindelser fra E6 til byer, kysten og utlandet.

Riksvegnettet har fire fergesamband:

- E6 Bognes – Skarberget, det eneste fergesamband på E6 i Norge
- Rv. 827 Drag – Kjøpsvik, parallelt samband til E6
- Rv. 85 Bognes – Lødingen mellom E6 og Sør-Troms, Vesterålen og Lofoten
- Rv. 80 Bodø – Moskenes, forbindelse til Lofoten fra Bodø

Det går sammenhengende fylkesveger langs kysten gjennom Nordland og videre oppover i Troms, men disse er preget av delvis lav standard og flere ferjesamband. Også gjennom deler av Finnmark er det alternative vegvalg.

Jernbane

Nordlandsbanen fra Trondheim til Bodø er 726 km lang. Nordlandsbanen har 43 stasjoner, hvorav 17 er i Nordland. Nordlandsbanen har passasjer- og godstog på strekningen Trondheim – Bodø, og passasjertog (regiontog) mellom Rognan og Bodø. I tillegg er det persontogtilbud på strekningene Trondheim – Mo i Rana (Ole Tobias) og Mosjøen – Bodø (Polarsirkelpendelen).

Oforbanen er første ledd i jernbanenettet fra Narvik via Sverige til Oslo. Strekningen i Norge er 43 km lang. Banen har stor betydning for godstransport til og fra Nord-Norge og for malmtransport fra Sverige med utskipping fra Narvik.

Sjøtransport

Nord-Norge har 10 stamnetthavner, tre i Nordland og sju i Troms og Finnmark. I tillegg har landsdelen flere lokale havner og fiskerihavner. Hurtigruta Bergen – Kirkenes har daglige seilinger begge veier, og transporterer både personer og gods. Det er også faste godsruiter med båt. Godsslaget totalt for de 15 største havnene i Nord-Norge var i 2019:

Havn	Godsmengde (tonn)
Narvik	20089623
Hammerfest	5664635
Mo i Rana	4171964
Brønnøysund (Brønnøy)	1837861
Helgeland havn IKS	1373536
Tromsø	1150578
Nesna	889215
Bodø	785077
Sortland	617348
Bergneset (Balsfjord)	547640

Alta	517331
Stokmarknes (Hadsel)	453284
Myre - Øksnes	437198
Harstad	403068
Øksfjord (Loppa)	390079

Tabell 1 Godsomslog havner 2019 (tonn) Kilde:SSB

De største havnene i statistikken er preget av at det foregår eksport av større bulklaster fra terminalene (malm, olje og gass /LNG og kalk).

Lufttransport

Nord-Norge har til sammen 26 lufthavner. Det er nasjonal lufthavn i Bodø og Tromsø, og regionale lufthavner i Alta, Bardufoss, Harstad/Narvik, Kirkenes og Lakselv. Det er 10 lokale lufthavner i Nordland, og 9 i Troms og Finnmark.

Bodø og Tromsø lufthavner har en viktig funksjon som knutepunkt for regionale flyruter og overgang til nasjonale ruter mot Oslo. Alta og Kirkenes har lignende funksjoner i Finnmark. Fra Tromsø var det i 2019 flyruter til Gdansk, Helsinki, London, Frankfurt, København, og Stockholm, mens Bodø hadde ruter til Gdansk, Alicante og Stockholm. Tromsø hadde i 2019 237 000 utenlandspassasjerer, mens Bodø hadde 84 000.

Utfordringer

Lange avstander og lang framføringstid begrenser utviklingen av effektive bo- og arbeidsmarkedsregioner og for store deler av næringslivet i landsdelen. Transportkostnader er en av de større utgiftspostene for transportgenererende næringer. For eksport av ferskfisk er det sentralt med gode fylkesveger, riksveger og en effektiv jernbane. Næringen er avhengig av bedre standard på deler av transportnettets for å få ferske fiskeprodukter raskt ut til markedene.

For reiseliv- og opplevelsesnæringene er stabil tilgjengelighet til transport hele året stadig viktigere for å opprettholde lønnsomhet og verdiskaping over tid.

Reindriftsnæringen er avhengig av at områdene som brukes til beite, flytting mm i minst mulig grad blir stykket opp av nye inngrep.

Økt søkelys på utvikling av nye næringer til sjøs skjerper konflikter om attraktive arealer. På sikt vil utvikling innen oppdrett, havvind, fiskeri mm. øke behovet for god styring av arealbruken.

Deler av transportnettets er sårbart og utsatt for ulike typer påkjenninger. For å opprettholde samfunnets funksjonsevne og forhindre og begrense skader på personer, miljø eller materiell er et mer robust og pålitelig transportsystem nødvendig. Syketransport i Finnmark kan ha utfordringer vinterstid, og lange avstander, mørketid og mye vær øker risikoen for uhell.

Utfordringer i den enkelte transportsektor

Store deler av riksvegnettet er lavtrafikkert. Over 70 % har årsdøgntrafikk under 2000, 3 % har årsdøgntrafikk over 6000.

Over halvparten av vegnettet har vegbredde under 7,5 meter, og 1/4 har for liten bredde til å markere gul midtlinje. Liten bredde, krappe kurver og andre hindringer

for tungtransport gir lang reisetid og risiko for ulykker. Flere strekninger er utsatt for flom og skred. Fjelloverganger, og lengst nord også lavereliggende strekninger, har stenginger og kolonnekjøring vinterstid på grunn av uvær. Dette gir dårlig regularitet.

Nordlandsbanen er enkeltsporet, og trafikken er dieseldrevet. Det pågår et arbeid for å kartlegge alternative energibærere. Stor avstand mellom relativt korte kryssingsspor og regelmessig regiontogtrafikk gir kapasitetsutfordringer for den lange transporten på strekningen. Forventet trafikkvekst fram mot 2050 vil føre til at dagens utfordringer i form av flaskehals og sporkapasitet antas å øke både for person- og godstrafikk. Det samme vil også gjelde for strekninger sør for Trondheim.

Ofotbanen er enkeltsporet, og trafikken er elektrisk drevet. Kapasitet på Ofotbanen gir utfordringer for transporten av malm og kombigods. Prognosene antyder en stor vekst mot 2050. En slik utvikling vil skape flaskehals for malm- og godstog. Det utredes behov for kapasitetsøkning på banen i samarbeid med Trafikverket (Sverige).

Sjøtransporten har delstrekninger som trenger tilpasning til utvikling mot større fartøyer. Mørketid, vind, kulde, mangelfull merking, trange leder med dybdebegrensninger og kryssende leder gir utfordringer for skipstrafikken, og blant annet behov for at skipstrafikken separeres. Bruer begrenser seilingshøyde inn til enkelte havner, mens seilingsdybde begrenser innseiling til andre. God kartlegging i sjø mangler mange steder.

Cruisenæringen har stor betydning for infrastrukturen i Nord-Norge. Cruisenæringen øker folketallet i vertskommunene betydelig ved anløp, og gir en økt belastning på infrastruktur og beredskap. Samtidig setter Explorer cruise nye krav til beredskapen i nordområdene, da spesielt med tanke på sjøområdene rundt Svalbard.

Luftfartsinfrastrukturen er i hovedsak god med god geografisk dekning. Utfordringen ligger i tynne markeder og høye priser som krever offentlig støtte i rutedriften. KVVU-er om nye flyplasser med lang rullebane i Hammerfest og i Lofoten peker på behov for lavere priser og direkteruter til Oslo. Høye priser gjelder både internt i Nord-Norge og gjennomgående reiser fra kortbanenettet, via Bodø/Tromsø til Oslo. Tynne markeder innebærer at frekvensen vil bli lav selv om det offentlige går inn og støtter rutetilbudet.

Avgrensning

Geografisk avgrensning

I oppdragsbrevet skriver departementet at KVVU bør fokusere på de lange transportstrekningene, dvs. strekningene som har som funksjon å binde landsdelen sammen og knytte denne til resten av landet og utlandet. Byområder og terminalstruktur skal ikke inngå i utredningen.

Departementet ber om at i utgangspunktet bør følgende veger inngå:

E6 Trøndelag grense – Kirkenes, grensekryssende korridorer og innfarter til byene. KVVU-en 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.

Grensekryssende korridorer

Nord-Norge har ni riksveger mot utlandet:

Veg	Fra	Til
E12	Mo i Rana	Sverige
Rv. 73	Trofors	Sverige
Rv. 77	Storjord	Sverige
E10	Stormyra	Sverige
E8	Skibotn	Finland
E45	Alta	Finland
Rv. 92	Karasjok	Finland
Rv. 92	Neiden	Finland
E75	Utsjok	Finland
E105	Bjørkheim	Russland

Tabell 2 Riksveger mot utlandet fra Nord-Norge

Meråkerbanen er den eneste grensekryssende jernbanelinjen i korridor 7, mens Ofotbanen er den eneste grensekryssende jernbanelinjen i korridor 8.

Innfartsveger til byene

Statens vegvesen utarbeidet i 2016 dokumentet Bystrategi for Region nord. Bystrategien viser at 17 byer i landsdelen har mer enn 5000 innbyggere. Seks av byene ligger langs E6. Byene og tilførselsveger er vist i tabell 3 nedenfor.

Innbyggere	By	Vegforbindelse
Mer enn 40 000	Tromsø	E8
	Bodø	Rv. 80
15 000 – 25 000	Mo i Rana	E6, E12, fv. 810
	Narvik	E6
	Harstad	Rv. 83
	Alta	E6, E45
	Brønnøysund	Fv.17, fv. 76
5 000 -10 000	Mosjøen	E6
	Sandnessjøen	Fv.17, fv. 78
	Sortland	Rv. 85, fv. 82
	Fauske	E6
	Svolvær	E10
	Leknes	E10
	Finnsnes	Fv. 855, fv. 86
	Hammerfest	Rv. 94
	Vadsø	E75
	Kirkenes	E6

Tabell 3 Byer i Nord-Norge med mer enn 5000 innbyggere

De viktigste transportforbindelsene under fylkeskommunens ansvarsområde

For å se verdiskapningen i sammenheng med transportbehovene på vegnettet fikk Nordland, Troms og Finnmark fylkeskommuner utarbeidet rapporten «Fra kyst til marked» i 2014. Rapporten ser spesielt på sjømatnæringene, og peker ut vegstrekninger som har størst transport knyttet til sjømat. Fylkeskommunene utarbeidet oppdaterte godstransportanalyser i 2018.

De vegstrekningene som har størst transport av sjømat er deler av riksveger som E6, E10 og rv. 85 og utlandsforbindelsene. Strekninger på fylkesvegnettet som har mer enn ti vogntogenheter pr døgn knyttet til sjømatnæringen er vist i tabell 4.

Veg	Strekning	Vogntogenheter pr døgn
Fv. 82	Sortland - Stokmarknes	51
Fv. 86	E6 Finnfjordbotn - Torsken (Senja)	46
Fv. 855	E6 Buktamoen - Finnfjordbotn	45
Fv. 866	E6 Langslett - Skjervøy	36
Fv. 820	Sortland - Frøskeland	36
Fv. 861	Silsand – Kjoslen (Senja)	24
Fv. 821	Frøskeland - Myre	19
Fv. 890	E6 Tana bru – Gednje	18
Fv. 12	E6 Mo i Rana - Utskarpen	16
Fv. 17	Utskarpen - Stokkvågen	15
Fv. 17	Leirosen - Sandnessjøen	15
Fv. 78	E6 Kulstad - fv. 17 Leirosen	15
Fv. 891	Gednje - Båtsfjord	13
Fv. 869	Skjervøy - Arnøy	13
Fv. 835	E6 Tømmernes – Bogen	Nylig oppstartet

Tabell 4 Fylkesveger med mer enn ti vogntogenheter (sjømat) pr.døgn

Sammenhengende transportkjeder som inkluderer fylkesveger, og som er viktige av andre grunner enn sjømattransport, vil bli vurdert i utredningsarbeidet.

Svalbard

KVU Nord-Norge må samtidig se på utfordringer tilknyttet samferdsel mot Svalbard. Nord-Norge er tilknyttet Svalbard og sjøområdene rundt på flere områder, da spesielt gjennom fiskeri- og reiselivsnæringen. Dette setter videre krav til infrastruktur på landsiden både på fastlandet i Nord-Norge og på Svalbard.

Tematisk avgrensning

I oppdragsbrevet fremhever Samferdselsdepartementet disse problemstillingene:

- Fokus på de lange transportene
- En infrastruktur som gir gode bo- og arbeidsmarkedsregioner, og som kobler produksjon av varer og tjenester til markedene
- overordnet bilde av kostnader og samfunnsnytte

Det er også pekt på at utvikling mot et lavutslippssamfunn og at teknologisk utvikling åpner for nye muligheter og løsninger. På grunnlag av dette og innspill fra fylkeskommuner og regionråd foreslår vi at følgende tema vektlegges:

- De lange transportene for alle transportformene og samspill mellom transportformene.
- Samfunnssikkerhet med fokus på bosetting og befolkningens sikkerhet
- Næringsutvikling og verdiskaping
- Bo- og arbeidsmarkedsregioner og innfartsvegene til byene
- Innfasing av elfly kan gi behov for ny lufthavn- og rutestruktur

I oppdragsbrevet ber departementet om at utredningsarbeidet så langt som mulig baseres på gjennomførte utredninger som riksvegutredninger og KVVU-er til grunn. For utlandsforbindelsene vil også Joint Barents transportplan, en felles transportplan for Norge, Sverige, Finland og Russland være sentral.

Utredningen ses i et tidsperspektiv på 40 år. Framtidig utvikling i befolkning, næringsliv og teknologi skal vektlegges. For å ta hensyn til usikkerhet i fremtidig utvikling vil vi vurdere ulike scenarioteknikker.

Endringer i person- og godstransport beregnes i regional og nasjonal transportmodell. Investeringskostnader beregnes med nøyaktighet +/-40 %.

Det skal gjennomføres samfunnsøkonomiske beregninger som omfatter prissatte virkninger. Dagens beregningsmetoder har svakheter som får særlig betydning i lavtrafikkerte områder med lange avstander og verdifull og tidskritisk godstransport. Vi foreslår at vi supplerer samfunnsøkonomiske beregninger med tilleggsanalyser som tallfester nytten.

Ikke prissatte virkninger vurderes hovedsakelig på et overordnet nivå. Vernede områder og naturgrunnet for norsk og samisk kultur og næringsutøvelse vil være sentrale tema.

Forslag til samfunns mål

Forslaget til samfunns mål er foreløpig og må bearbeides gjennom arbeidet med KVVU-en. Behovsanalysen vil gi et bedre grunnlag for dette. Foreløpig samfunns mål:

En infrastruktur som binder landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens ressursgrunnlag og fremmer verdiskaping og regional- og nasjonal utvikling. Samfunnssikkerhet, beredskap og klima er sentrale stikkord.

Aktuelle løsningsstrategier eller konsepter

I oppdragsbrevet nevner Samferdselsdepartementet følgende konseptuelle forhold som bør vurderes:

- Aktuelle større investeringstiltak
- utbedring av eksisterende infrastruktur, og kjøp av transporttjenester til et akseptabelt nivå
- konsept må utvikles i sammenheng på tvers av transportformer
- nye muligheter og løsninger som følger av teknologisk utvikling

For den enkelte transportsektor ber departementet om at følgende blant annet skal vurderes:

Jernbane

Forlengelse av Nord-Norgebanen fra Fauske til Tromsø, samt alternative konsepter på tvers av transportsektorene for å løse transportutfordringene som en forlengelse av Nord-Norgebanen er tenkt å ivareta. En etappevis utbygging av Nord-Norgebanen bør også vurderes.

KVU må inkludere strekninger som binder landsdelen sammen nord, sør og vest for Fauske-Tromsø-aksen, og som knytter landsdelen til resten av landet og utlandet.

Kapasitetsutfordringer og oppetid på Nordlandsbanen og Ofotbanen må analyseres.

Luftfart

For luftfart er offentlig kjøp av transporttjenester viktig, spesielt for transport internt i landsdelen. Det er en viss sammenheng mellom lufthavnstrukturen og behov for kjøp av flyrutetjenester og muligheten for å knytte Nord-Norge til resten av landet.

Sjøtransport

Sjøtransport og nye sjøtransportløsninger må i utgangspunktet vurderes som alternativ til landbaserte del-strekninger og vise-versa. Det må avklares gjennom selve KVU-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.

Veg

Departementet ber om at gjennomførte KVU-er og riksvegutredninger så langt som mulig legges til grunn. Gjennomførte KVU-er er vist i vedlegg 1.

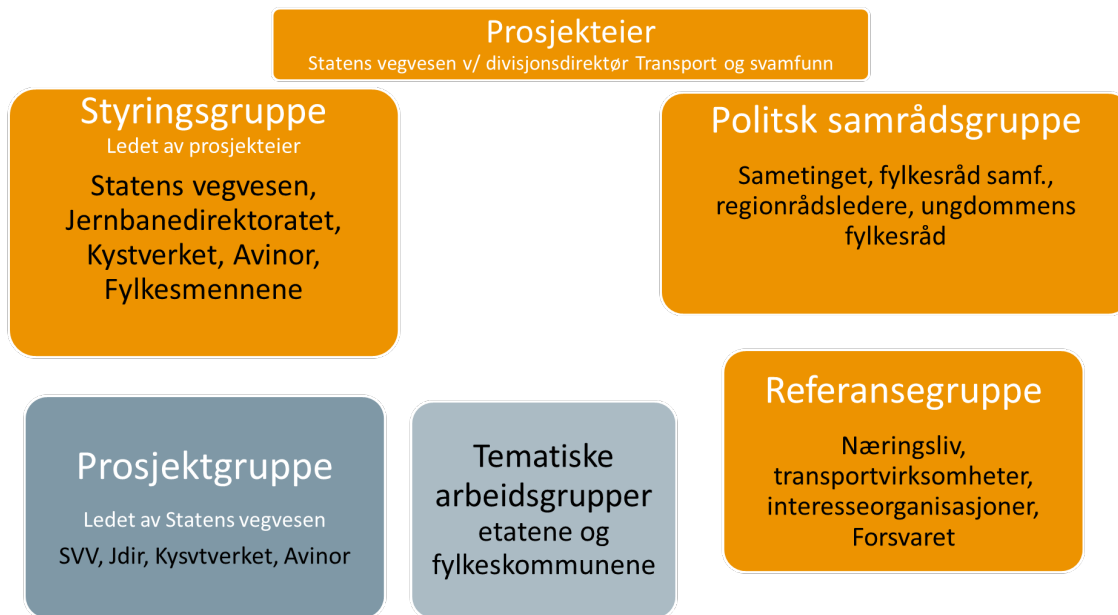
Riksvegutredningene 2019 beskriver tre ulike framtidige standardnivå: vegnormal standard, utbedringsstandard og en flaskehalsstrategi.

Konsept for riksvegnettet vil bygge videre på disse strategiene. Aktuelle større enkeltprosjekt bør begrenses til prinsipielle forhold som fergeavløsningsprosjekt.

Prosjektorganisasjon

Statens vegvesen, Transport nord vil ha det overordnede ansvaret for utarbeidelsen av KVV. Utredningen vil bli gjennomført i samarbeid med Jernbanedirektoratet, Kystverket og Avinor. Fylkeskommunene vil bli trukket inn i arbeidet. Sametinget, politisk ledelse i fylkeskommuner, regionråd, næringsliv og andre transportvirksomheter vil bli trukket inn i arbeidet gjennom en samrådsgruppe. Vi vil lage en plan for konsultasjon med Sametinget.

Forslag til prosjektorganisering:

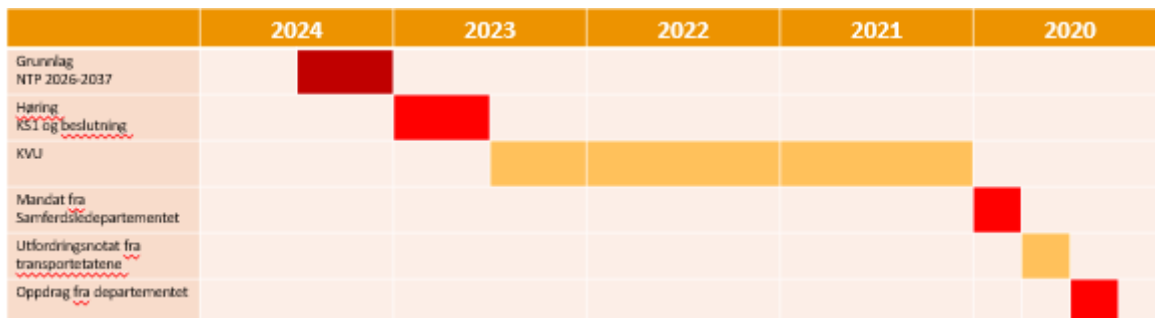


Figur 4 Forslag til organisering

Framdrift

Samferdselsdepartementet skriver i oppdragsbrevet at KVV-en skal være et grunnlag for departementets behandling av fremtidige NTP-er.

KVV og KS1 bør foreligge våren 2024, som grunnlag for behandlingen av NTP 2026-2037. Dette innebærer at KVV bør oversendes Samferdselsdepartementet i april 2023.



Figur 5 Forslag til framdriftsplan

Vedlegg 1: Gjennomførte KVVU-er og andre utredninger

Utredning	År	KS1	Beslutning
KVVU Tromsø	2010	Ja	Ja
KVVU Harstad	2011	Ja	Ja
KVVU Bodø	2011	Ja	Ja
Jernbanens rolle i nord	2011		
KVVU Alta	2012	Ja	Ja
KVVU E6 Mørsvikbotn - Ballangen	2012	Ja	Ja
KVVU E10/rv. 85 Evenes – Sortland	2012	Ja	Ja
Utviklingsplan for Ofotbanen	2012		
Dobbelsporutredning Ofotbanen	2013		
Fördjupnad åtgärdsstudie Malmbanen, dubbeltspar Kiruna - Riksgränsen	2015		
KVVU Fv. 17 Brønnøysund – Sandnessjøen	2015	Nei	
KVVU E6 Fauske – Mørsvikbotn	2015	Ja	Ja
KVVU E10 Fiskebøl – Å	2015	Ja	Ja
KVVU E6 Høybuktmoen – Kirkenes	2016	Ja	Ja
Dobbeltspor Ofotbanen, tiltaksutredning parsell Sjørdalen - Katterjåkk	2016		
KVVU Ny jernbane Fauske – Tromsø (Nord-Norgebanen)	2019		
KVVU Lufthavnløsninger i Hammerfest	2019		
Transportløsninger i Ofoten, Lofoten og Vesterålen	2020		
KVVU Fv. 82 Hadsselfjorden	2020	Nei	Nei
KVVU Innfarter Tromsø	2020	Nei	Nei
KVVU Ny by Bodø	2020	Nei	Nei
Joint Barents transportplan			