

KVU Nord-Norge

Utkast til utfordringsnotat

Dato: 09.09.2020

UTKAST

Innhold

Bakgrunn.....	3
Situasjonsbeskrivelse	3
Befolkning.....	3
Næringsliv.....	3
Beredskap	5
Helse, utdanning og forskning	5
Forsvaret.....	5
Samferdsel	5
Utfordringer	7
Avgrensning	9
Geografisk avgrensning.....	9
Tematisk avgrensning	11
Forslag til samfunns mål	11
Aktuelle løsningsstrategier eller konsepter.....	11
Prosjektorganisasjon	12
Framdrift.....	13

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet viser i brev av 10. juni 2020 til transportetatenes innspill til Nasjonal transportplan 2022 – 2033. På bakgrunn av de utfordringene som framgår av disse leveransene, ber departementet om at det utarbeides en egen KVV 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 KVV-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. 444 000 personer. 231 000 bor i Nordland og 243 000 i Troms og Finnmark.

De største bykommunene er Tromsø og Bodø, med henholdsvis 77 800 og 52 400 innbyggere. Alta, Harstad, Narvik og Mo i Rana har mellom 15 000 og 25 000 innbyggere. Ni byer har mellom 5 000 og 25 000 innbyggere, fem av disse ligger i Nordland og fire i Troms og Finnmark.

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 1 000 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.

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.

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.

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 transportnettverket 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.

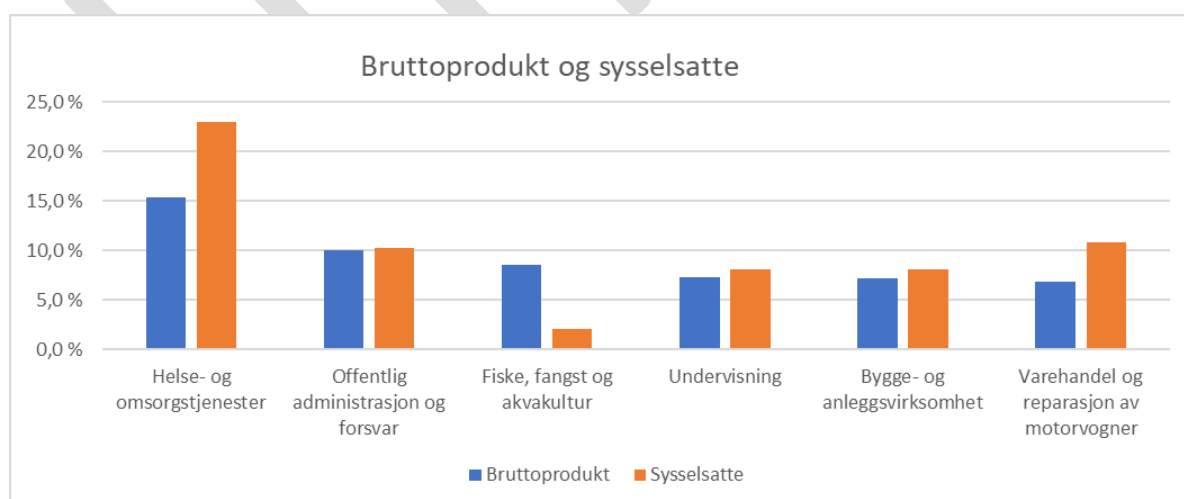
Bygg og anlegg er viktig både med tanke på sysselsetting og bidrag til utvikling av investeringer, infrastruktur og ringvirkninger i landsdelen.

Stor produksjon av strøm i Nord-Norge legger grunnlaget for kraftkrevende industri. Nord-Norge har ni store aktører, hvorav åtte i Nordland, som produserer blant annet sement, silisium, kunstgjødsel og aluminium. Felles for disse bedriftene er at de kjøper og selger produkter i et globalt marked. En stor andel av transporten fra bedriftene skjer med båt. Flere av bedriftene har egne private kaianlegg.

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. Oljen er planlagt lastet om til havs og sendt direkte til markedene.

Maritim sektor, sjømatnæringen, fornybar energi og petroleum er de viktigste sektorene for leverandørindustrien i Nord-Norge. Mineralnæringen utgjør, sammen med olje og gass, en stor del av sjøtransporten.

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 1 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. Luftfarten i nord er særlig kritisk sett i hensyn til for helse- og pasienttransport.

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 universitet 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.

Det regionale forskningsfondet - Fondsregion Nord-Norge (RFFNORD) er et virkemiddel for å utvikle Nord-Norge gjennom en aktiv forsknings- og kunnskapspolitikk.

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 E6 Trondheim – Bodø og korridor 8 E6 Fauske – Kirkenes. Riksvegnettet i

korridor 8 er delt i to ruter: rute 8a Fauske – Tromsø og rute 8b Nordkjosbotn – Kirkenes.

Persontransport

Nord for Bodø foregår 37 % av personreiser lengre enn 70 km med fly, 57 % med bil og 5 % med buss. 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 andelen flyreiser lavere, mens andelen kollektivreiser øker på grunn av Nordlandsbanen.

Godstransport

Sjøtransport er dominerende for godstransport. Mellom Trondheim og Bodø har jernbanen en beregnet andel på 40 %, sjøtransport 42 % og vogntog 18 %.

Nord for Bodø er andelen godstransport med skip 68 %, av dette er 37 % malmtransport over Narvik havn. 28 % av godstransporten går med tog og 3 % med lastebil. Alle transportformer har en avstandsulempe, men vegtransport har en ekstrakostnad ved at lastebiler er pålagt en døgnhvil for å oppfylle kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Dette gjelder også hvis det er to sjåførere.

De viktigste gods- og havneterminalene er lokalisert i Mo i Rana, Fauske, Bodø, Narvik, Harstad og Tromsø.

Godstransporten forventes å øke for alle transportformer. Sjøtransport antas å øke mest sør for Bodø. Nord for Bodø ventes sjøtransporten å holde seg stabil, mens godstransport på jernbane (Ofotbanen) 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 vegen 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

Jernbane

Nordlandsbanen fra Trondheim til Bodø er 726 km lang. Nordlandsbanen har 43 stasjoner, hvorav seks i Nordland: Mosjøen, Mo i Rana, Røklund, Rognan, Fauske og Bodø. Nordlandsbanen har passasjer- og godstog på strekningen Trondheim – Bodø, og passasjertog (regiontog) mellom Rognan og Bodø.

Ofofbanen 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. Godssomslaget 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 Godssomslag havner 2019 (tonn) Kilde:SSB

De største havnene i statistikken er preget av at det foregår eksport av større bulklaste fra terminalene (olje og gass /LNG, malm 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 har 10 lokale lufthavner, 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. Fra Tromsø var det i 2019 flyruter til Gdansk, Helsinki, London, Frankfurt, København, og Stockholm, mens Bodø hadde rute til Gdansk (charterruter til Syd-Europa utelatt).

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 transportnettet 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.

Deler av transportnettene 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. Sykefrakt 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 og tillatt aksellast 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. Bruer begrenser seilingshøyde inn til enkelte havner, mens seilingsdybde begrenser innseiling til andre.

Utfordringer for luftfarten

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. 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.

Grensekryssende korridorer

Samlet eksportverdi fra Nordland alene passerte i 2019 30 milliarder kroner, hvor eksport av sjømat sto for 17 milliarder. Totalt for landet passerte eksport av sjømat i 2019 100 milliarder.

I dette bildet forutsetter videre vekst og utvikling stabil tilgjengelighet for transport. Eksporten skjer både direkte fra kai hos fiskeprodusenter, via bil og tog og i noen tilfeller med fly på de ekstra lange transportene.

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

Ofofbanen er den eneste grensekryssende jernbanelinjen i Nord-Norge.

Innfartsveger til byene

Statens vegvesen utarbeidet i 2016 dokumentet Bystrategi for Region nord. I bystrategien defineres mål for byene med utgangspunkt i nasjonale mål, og en strategi for hvordan vi skal nå målene.

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
15000 – 20000	Mo i Rana	E6
	Narvik	E6
	Harstad	Rv. 83
	Alta	E6
5000 -10000	Brønnøysund	Fv.17, fv. 76
	Sandnessjøen	Fv.17, fv. 78
	Sortland	Rv. 85
	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, utlandsforbindelsene og forbindelser til byer. Strekninger på fylkesvegnettet som har med mer enn ti vogntogenheter pr døgn knyttet til sjømatnæringen er vist i tabellen under.

Veg	Strekning	Vogntogenheter pr døgn
Fv. 82	Sortland - Stokmarknes	51
Fv. 862	Tromsø - Kvaløya	48
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 – Kjosen (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 – Cermaq Steigen*	Nylig oppstartet

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

* Cermaq har etablert et lakseslakteri i Steigen i Nordland til erstatning for slakteriene i Alvsvåg og Skutvik. Slakteriet sier at de ved maksimal produksjon vil kunne produsere 400 - 500 tonn sløyd fisk i døgnet.

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

På grunnlag av dette foreslår vi at KVV vurderer følgende tema:

- Utrede de lange transportene for alle transportformene og samspill mellom transportformene.
- Samfunnsikkerhet med hensyn til helsetjeneste og andre forhold
- Næringslivets transportbehov
- Bo- og arbeidsmarkedsregioner, og innfartsvegene til byene

Endringer i person- og godstransport beregnes i regional og nasjonal transportmodell.

Investeringskostnader beregnes med nøyaktighet $\pm 40\%$. Det skal gjennomføres samfunnsøkonomiske beregninger som omfatter prissatte virkninger. Ikke prissatte virkninger vurderes hovedsakelig på et overordnet nivå med utgangspunkt i gjennomførte utredninger.

Forslag til samfunns mål

En infrastruktur som binder landet sammen, gir god utnyttelse av landsdelens ressursgrunnlag og legger til rette for regional- og nasjonal utvikling. Samfunnsikkerhet, 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-Norgebane 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 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.

Sjøtransport

Sjøtransport og nye sjøtransportløsninger må i utgangspunktet vurderes som alternativ til landbaserte del-strekninger. 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.

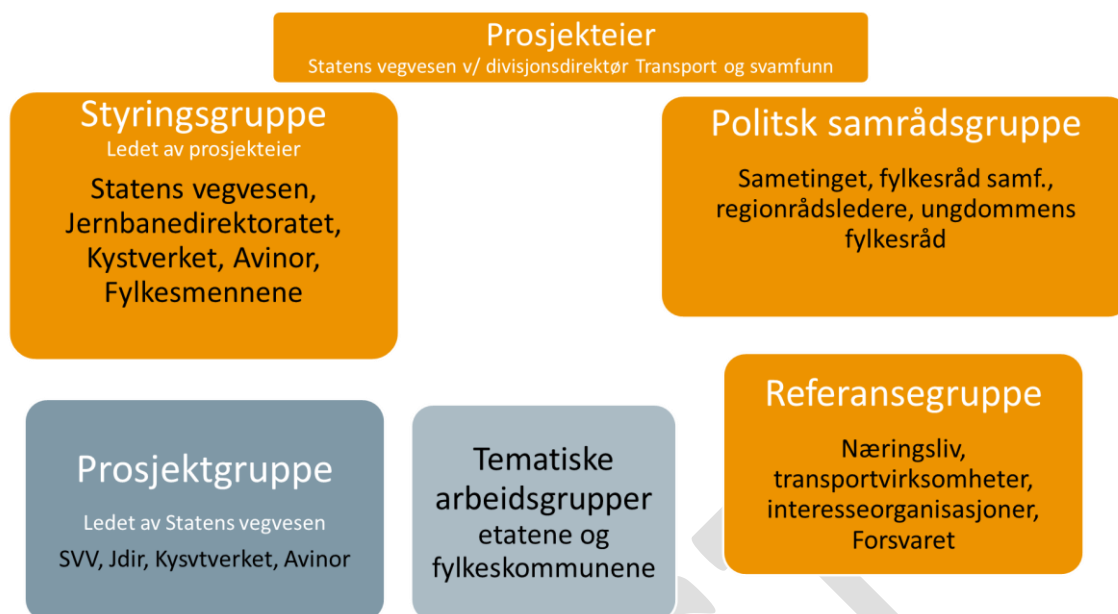
Riksvegutredningene 2019 beskriver tre ulike framtidige standardnivå: vegnormal standard, utbedringsstandard og en flaskehalsstrategi.

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 KVU. 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 transport-virksomheter vil bli trukket inn i arbeidet gjennom en samrådsgruppe. Vi vil lage en plan for konsultasjon med Sametinget.

Forslag til prosjektorganisering:



Figur 2 Forslag til organisering

Framdrift

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

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

	2024	2023	2022	2021	2020
Grunnlag NTP 2026-2037	■				
Høring KS1 og beslutning		■			
KVVU		■	■	■	
Mandat fra Samferdselsdepartementet					■
Utfordringsnotat fra transportetatene					■
Oppdrag fra departementet					■

Figur 3 Forslag til framdriftsplan

Vedlegg 1: Gjennomførte KVVU-er og andre utredninger

KVVU	År	KS1	Beslutning
Tromsø	2010	Ja	Ja
Harstad	2011	Ja	Ja
Bodø	2011	Ja	Ja
Alta	2012	Ja	Ja
E6 Mørsvikbotn - Ballangen	2012	Ja	Ja
E10/rv. 85 Evenes – Sortland	2012	Ja	Ja
Fv. 17 Brønnøysund – Sandnessjøen	2015	Nei	
E6 Fauske – Mørsvikbotn	2015	Ja	Ja
E10 Fiskebøl – Å	2015	Ja	Ja
E6 Høybuktmoen – Kirkenes	2016	Ja	Ja
Ny jernbane Fauske – Tromsø (Nord-Norgebanen)	2019		
Lufthavnløsninger i Hammerfest	2019		
Transportløsninger i Ofoten, Lofoten og Vesterålen	2020		
Fv. 82 Hadsselfjorden	2020	Nei	Nei
Innfarter Tromsø	2020	Nei	Nei