



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

Vår ref.:  
06/765-216  
Løpenr.:  
34360/10

Saksbehandler:  
Marius Chrømer  
Tlf. dir.innvalg:  
77 78 81 54

Arkiv:  
122N00 SAKSARKIV  
Deres ref.:  
09/2114- PI

Dato:  
20.12.2010

## STRATEGISK UTREDNING AV INFRASTRUKTURBEHOV I NORD - HØRING I FORBINDELSE MED RAPPORT FRA FØRSTE FASE - HØRINGSUTTALELSE TROMS

Vi viser til oversendt høringsbrev av 29.11.10 fra Samferdselsdepartementet (SD), mottatt 1. desember i år, hvor Troms fylkeskommune bes å oversende merknader til rapporten "Ny infrastruktur i nord – Utviklingstrekk i viktige næringer og transportbehov fram mot 2040". fra første fase av "nordområdeutredningen" utarbeidet av Transportetatene (Statens vegvesen, Kystverket, Jernbaneverket) og Avinor AS.

Merk: Høringsuttalelsen er innstilling til første vedtaksmøte i Fylkesrådet i januar og oversendes derfor med forbehold om endelig godkjenning av Fylkesrådet i vedtaks form. Eventuelle endringer i vedtaksmøtet vil ettersendes Samferdselsdepartementet.

### Innstilling:

#### 1: Næringsstrategiske muligheter

- De næringsstrategiske mulighetene for Troms må bli ytterligere utdypet og styrket i fase 2
- Næringsmulighetene burde hatt en bedre forankring hos de største næringsaktørene og infrastruktureierne. Rapporten ser for mye på dagens situasjon og historikk. En mer omfattende beskrivelse av fremtidige planer og muligheter etterlyses.
- Det savnes en beskrivelse av hvordan det kan legges til rette for en desentralisert bosetning gjennom regional sentralisering, og oppbygging av robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner og kompetanse.
- Viktigheten av petroleumsnæringens behov for tilgang til sjørettede industriområder i lys av et framtidsbilde med høy vekst i bl.a. Vest-Finnmark må sees i sammenheng med overgang til undervannsinstallasjoner. Det innebærer at Alta, Tromsø og Harstad må skrives inn i rapporten som konkrete lokaliteter for slik virksomhet og ikke omtales som "nærliggende områder".

---

**Besøksadresse**

Strandveien 13

**Postadresse**

Postboks 6600, 9296 Tromsø

**Telefon**

77 78 80 00

**Epost mottak**

troms@tromsfylke.no

**Telefaks**

77 78 80 01

**Bankgiro**

4700 04 00064

**Internettadresse**

www.tromsfylke.no

**Org.nr.**

NO 864 870 732

## **2. Innspill rettet mot "Nordområdeutredningens" fase 2**

Troms fylkeskommune ønsker at følgende konkrete transportinfrastrukturiltak i Troms blir utredet i fase 2. Utredningene vil være et viktig grunnlag for prioriteringer i NTP 2014-23 og vurderinger av tiltak som bør gjennomføres senere:

### **Veg**

- a) Fremtidige transportløsninger for byene Harstad og Tromsø herunder veg/-banetilknytning til nye havneområder.
- b) Transport innenfor «vekstregionene» med fokus på strekningene E6, E8 og E 10.
- c) Transport mellom landsdelen/regionene og resten av landet: Helhetlig vurdering av E6 i Nord-Norge og E 10 Troms/Nordland.
- d) Transportkorridorer mot naboland: E 8 (og E 10)
- e) Fylkesveggers betydning for utvikling av vekstregioner og viktige næringstrekninger fra kysten og inn til riksvegnettet. Eksempelvis FV 866 fra Skjervøy til E 6.

### **Flyplass og flyruter**

- f) Troms fylkes dårlige flytilbud og skjeve konkurransesituasjon (kun 1 FOT-rute) er et problem for næringsliv og befolkning – bl.a. på Evenes og for petroleumsnæringen.
- g) Satsing på flyruter internt/regionalt og på flyruter øst-vest over landegrensene (Norge, Sverige, Finland, Russland).
- h) Tromsø lufthavn og kapasitet på terminal og lengde på rullebane.
- i) Kortbanenettets betydning for regional utvikling.
- j) Fremtidige muligheter for chartertrafikk på stamnettflyplassene.
- k) Jfr. rapportens anbefaling om utredning på lokalisering av stamflyplass(er) i de vekstregionene der dette ikke finnes eller er uavklart: *Her må Evenes/Midtre-Hålogaland inngå i utredningen.*

### **Maritim transport og havn**

- l) Statens fremtidige rolle innenfor utviklingen av større industrihavner (intermodale knutepunkt) i forhold til planlegging, prioriteringer og finansiering.
- m) Rollen for Tromsø havn som utpekt havn for Nordområdet.
- n) Snuhavnfunksjonen for cruise-/reiselivsnæringen.
- o) Fremtidig intermodalt knutepunkt for jernbane i Tromsø.
- p) Lokalisering av servicehavnfunksjoner for Barentshavet og den Nordlige sjørute.
- q) Hurtigrutas/Kystrutens betydning for Nord-Norge med dagens seilingsmønstre.
- r) Fiskerihavnenes fremtidige rolle og lokalisering i forhold til utviklingen innen fisk og havbruk.
- s) Oppdatere eksisterende vurderinger rundt aktuelle områder for sjøretta industrivirksomhet.
- t) Overvåkning, rednings- og oljevernberedskapen i landsdelen samt vurdere dagens og fremtidens lokalisering for disse funksjonene.

### **Jernbane**

- u) Viktigheten av "grønne transport" og framtidig tap av nærings konkurransekraft hvis jernbanetilbud ikke eksisterer i vår region.
- v) Gi en vurdering av grunnlag, kostnader og nødvendige planprosesser for en framtidig jernbane mellom Tromsø og Sverige, evt. andre påkoplingspunkter til Tromsø.
- w) Gi en vurdering av grunnlag, kostnader og nødvendige planprosesser for en framtidig jernbane mellom Kolari og Skibotn og havn, med alternativ forlengelse til Tromsø.
- x) Begge vurderinger må se på jernbaneinfrastruktur og krav knyttet til framtidig havn (intermodalt knutepunkt) for jernbane i Tromsø.

### 3. Analyser og klargjøringer som må foretas i fase 2

- a) Helhetlige vurderinger av finansieringsmuligheter i NTP med fokus på finansiering av intermodale knutepunkt som berører flere fagetater gjennom havn, veg og jernbaneutbygging.
  - b) Tiltak i rapporten som er aktuelle i "vekstregionene" må vurderes inn mot NTP 2014-23. Dette gjelder i tillegg prosesser knyttet til infrastruktursystemer som involverer våre naboland.
  - c) Prinsipper for statens bidrag og inngripen må klargjøres. Det må utredes om det er prosjekter som skal finansieres utenom NTP-rammen.
  - d) Utfordringene knyttet til klimaendringer
  - e) Troms fylke støtter opp om rapportens anbefalinger for videre utredningsarbeid og mandatet for fase 2 omkring "Tromsbanen"
4. Troms fylkeskommune er villig til å diskutere med Departementet; et særskilt finansieringsbidrag til NTP fase 2 på utredning av jernbanetilnytning til Troms. Troms fylke ønsker å bidra aktivt i dette utredningsarbeidet.
  5. Fylkeskommunen må bli hørt når rapport for fase 2 foreligger våren 2011. Dette vil gi Troms fylkeskommune muligheter til å komme med innspill til fagetatene i forhold til prioriterte tiltak i NTP 2014-23.
  6. En vekst i nord vil kreve en nasjonal aksept for at satsingen er lønnsom for Norge. Hvis aksepten uteblir, vil det kunne bli store utfordringer knyttet til midler utover "vanlig" NTP ramme. Målet må være effektive prosesser for å ivareta de viktigste utbyggingsprosjektene i NTP 2014-23.
  7. Utredningen skaper svært store forventninger til konkrete resultater lagt inn i ny NTP. Det forutsettes derfor at det utarbeides et omfattende-, særskilt program for strategiske investeringer og utbygging av viktig transportinfrastruktur og transporttilbud i Nord-Norge.

Tromsø, 20. desember 2010

Med vennlig hilsen

Bjørn Kavli  
Samferdselssjef

Marius Chramer  
Rådgiver

## FYLKESRÅDSSAK

Saksnummer	Utvalg/komite	Møtedato
241/10	Fylkesrådet	17.12.2010

### **NTP 2014-2023: Strategisk utredning av transportinfrastruktur i nord, fase 1**

#### **Sammendrag**

Fylkesrådet er tilfreds med at det er satt et eget fokus på nordområdene i NTP- prosessen, og det utviklingspotensialet som ligger i disse områdene. Rapporten beskriver noen hovedtendenser knyttet til framtidig næringsutvikling og transportbehov, både her hjemme og i våre tre naboland. Rapporten bygger i stor grad på en forventet samhandling over fylkes- og landegrensene i nord.

Fylkesrådet er tilfreds med at forlengelse av Nordlandsbanen skal vurderes i fase to og slutter seg for øvrig i hovedsak til anbefalingene for videre arbeide i fase to.

Fylkesrådet gir tilslutning til rapportens påpekning av nabolandenes satsing på transportinfrastruktur i sine nordområder. Det er viktig at også norske myndigheter viser vilje til å satse på strategiske infrastrukturinvesteringer som gir en nødvendig plattform for å utnytte de mange mulighetene for næringsutvikling i nord.

#### **Bakgrunn**

Samferdselsministeren fikk 30.11. i år overlevert rapporten "Strategisk utredning av infrastrukturbehov i nord – Fase 1(TiN): Utviklingstrekk i viktige næringer og transportbehov fram mot 2040". Fylkeskommunen har frist til 14.12.2010 med å komme med uttalelse til utredningen fra fase en og til å gi innspill til departementet angående fase to som avsluttes i mai 2011. Fase to skal gi et bilde av transportsystemet i nordområdene på lengre sikt.

I følge "Retningslinje 1" av 16.2.2010 fra Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og Kystdepartementet for de tre statlige transportetatene og Avinors arbeide med grunnlagsmateriale til Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP14-23), skal det gjøres to spesielle utredninger i arbeidet: høyhastighetsutredningen og en strategisk utredning av transportinfrastruktur i nordområdene:

"På samme måte som for høyhastighetsutredningen - - , skal relevante resultater og anbefalinger (fra rapporten) innarbeides i etatenes og Avinors planforslag til NTP14-23."

Det nevnte planforslaget skal foreligge i februar 2012 og blir da sendt på høring til fylkeskommunene med høringsfrist juni 2012. De 2 transportdepartementenes "Retningslinje 2" vil bli sendt ut i mars 2011 og vil være retningsgivende for transportetatenes og Avinors arbeide med planfasen av NTP14-23.

Med ”nord” og ”nordområdene” menes i tillegg til Nord-Norge (og Svalbard) de nordlige områdene i våre to naboland, Sverige og Finland, og det nordvestlige Russland.

TiN har en overordnet sentral styringsgruppe og en regional styringsgruppe. De tre fylkeskommunene har deltatt i den regionale styringsgruppen med tale- og forslagsrett, og i den regionale prosjektgruppen.

TiN er ikke ment å utrede eller vurdere all viktig transportinfrastruktur i nord. Nord-Norge og nordnorsk transportinfrastruktur inngår også i de andre utredningene som skjer i utredningsfasen av arbeidet med NTP14-23 (bortsett fra i høyhastighetsutredningen).

## **Fra rapportens sammendrag og oppsummering**

### Framtidsutsikter og transportutfordringer

Naturressursene som olje- og gass i Barentshavet og Norskehavet, gunstige lokaliteter for fiskeoppdrett, nye mineralfunn og økt turisme gir grunnlag for ny vekst i nord. Utfordringen ligger i å utvikle kompetanse-arbeidsplasser i tilknytning til ressursnæringene. Her vil byene og de regionale sentra spille en rolle i samspill med ressurs- og industriklyngene. Mineralfunn i nabolandene og nye internasjonale transportårer kan også gi nye muligheter for norsk transportsektor (jernbane, havn og nordlig sjørute). Framover blir utvikling av de sentrale intermodale godsterminalene med kobling til jernbanenettet i Narvik, Bodø og Helgeland viktig.

Framtidig vekst krever konsentrert satsing (i industri, olje- og gassektoren og havbruk). Videre vil tilgang på arbeidskraft bli en utfordring hvis veksten i ressursnæringene blir sterk.

Transportinvesteringene bør konsentreres til de ressursbaserte vekstregionene som vil trenge stor lufthavn, god vegstandard, gode havner og for enkelte god jernbanetilknytning. Det er behov for gode veger inn til regionsentrene, gode tverrforbindelser fra havbruksområdene inn til riksveg og jernbane og styrking av hovedforbindelsen nord-sør E6 og tverrforbindelsene mot nabolandene. Reiselivet vil også dra nytte av en endring av flyplasstrukturen mot færre, men større lufthavner. *Under arbeidet i fase 1 har særlig enkelte transportutfordringer kommet klart fram. I tillegg til utredningsoppgavene som er nevnt i prosjektmandatet, anbefales at videre arbeid i fase 2 også innbefatter følgende utredninger : (vår kursivering)*

- Havneutredning og jernbanetilknytninger – transportknutepunkt sjø og jernbanetransport.
  - Narvik og omegn (Ofofbanen), Kirkenes (forbindelse til Finland og Russland), Tromsø og omegn (Tromsbanen, forbindelse til Finland via Skibotn), Bodø (Nordlandsbanen), Helgeland (forbindelse til Sverige via Storuman, Nordlandsbanen).
- Vegnett for tungtransport fra knutepunkt(er) i alle vekstregioner til nabolandene
- Gjennomgående krav til standard for E6 gjennom landsdelen.
- Utvikling av Tromsø havn og Tromsø lufthavn som knutepunkt for reiseliv og spesielt som snuhavn for cruisetrafikk i arktiske strøk.
- Lokalisering av stamflyplass(er) i de vekstregionene der dette ikke finnes eller er uavklart (Helgeland, Hammerfest/Alta-regionen).
- Vurdering av transportrelaterte utfordringer innen hver av de beskrevne vekstregionene (se under).

De fleste av de lange godstransportrutene berører naboland i sterk grad (særlig Sverige og Finland). De kan være opprinnelsesland (f.eks. bergverksprodukter) eller mottakerland (importvarer). Eller de være transitland for transport videre til Europa eller mellom Nord- og Sør-Norge. Disse landenes behov og prioriteringer betyr derfor mye også for utviklingen av transportsystemet på norsk side. Derfor er det behov for nær kontakt med myndigheter og transportbrukere i disse landene i arbeidet videre.

I alle tre nabolandene er det utviklet strategier eller konkrete planer for satsing innenfor transportsektoren i nord. Disse planene gir tydelig uttrykk for en proaktiv posisjonering for en forventet utvikling både i sitt eget land og i nabolandene, deriblant Norge.

### *Vekstregioner mot 2040*

Framtidsbildet med høy vekst er en illustrasjon på at regioner som er rike på flere typer ressurser og næringer og er av en viss størrelse, har et større potensial for utvikling av næringsliv, befolkning og servicetilbud. Disse regionene har et bredt arbeidsmarked og god kompetanseutvikling, regionene rekrutterer arbeidskraft, det er klyngedannelser i ulike bransjer og det foregår nyskaping og investeringer for videre vekst. I dette framtidsbildet er det de allerede seks etablerte byområdene som peker seg ut (hvorav vi i dette utdraget tar med de 3 i Nordland og Nordland/Troms:)

#### Helgeland

Er en viktig industriregion med offshoreaktiviteter, ilandføring av gass, forsyningsbaser og også industriell utnyttning av malm i tillegg til fiskeri/havbruk. Regionen har ikke ett entydig hovedsenter, men 3-4 «knutepunkter» (Rana, Vefsn, Alstahaug og i noen grad Brønnøy). For å styrke utviklingen i regionen prioriteres arbeidet med at sentrene virker sammen og har gode interne transportmessige forbindelseslinjer. Det høye aktivitetsnivået innenfor olje/gass, tungindustri, sjømatproduksjon og reiseliv har også vektlagt utvikling av gode transportsystemer utad, til inn- og utland. Tre kortbaneflyplasser er erstattet av en sentralt beliggende storflyplass, og jernbaneforbindelse til Umeå er nettopp realisert.

#### Bodø-Salten

Regionen har et entydig og voksende sentrum i Bodø, med særlig vekt på kompetanse, handel og administrasjon, har en funksjon som transportknutepunkt. Det er en sterk industriklynge i Glomfjord og mye havbruk. Fauske er knutepunkt mellom jernbane og veg nordover. Gode forbindelser til/fra Bodø styrker regionen og gjør arbeidsmarkedet mer effektivt. Det samme gjør gode transportsystemer ut av regionen for industri og havbruk, samt transittgods bane/sjø og bane/veg. Rollen som knutepunkt beror i stor grad på en vedvarende satsing på utvikling av god transportinfrastruktur.

#### «Midtre Hålogaland» (Ofoten, Sør-Troms, Vesterålen og Lofoten)

Denne ressursrike regionen har ikke ett entydig hovedsenter, men flere. Narvik og Harstad er de største regionale sentra, men også Sortland og Svolvær vokser og har viktige senterfunksjoner. Som på Helgeland har lokalisering av ressursene/senterstrukturen gjort at det er investert i gode interne forbindelser for å utvikle en sterkere region. Regionen har en sterk fiskeri/havbruksnæring og reiselivsnæring. I «høy vekst»-framtidsbildet har petroleumsvirksomhet ytterligere økt regionens regionale og nasjonale betydning. Narvik er et viktig logistikk-senter for sjø- og landtransport, og utviklingen spesielt i bergverk og internasjonal handel forsterker denne rollen. Høyteknologisk industri er også etablert. Evenes lufthavn er et knutepunkt for persontrafikk inn og ut av regionen.

**Vekstregionene ventes å bli de samme i framtidsbildet med moderat vekst.** Men det vil være en markert gradforskjell i næringsutvikling og dermed i transportbehov. Størst forskjell ventes å bli i «Midtre Hålogaland» fordi petroleumsvirksomheten der ikke kommer skikkelig i gang, og i Varanger, der samarbeidet med Russland og nye transportruter ikke får samme omfang og betydning.

### *Valg av ambisjons- og risikonivå for beslutninger om tiltak*

All planlegging med langsiktig perspektiv innebærer usikkerhet og risiko for beslutninger som i ettertid viser seg å være feil. Slik risiko er det selvsagt også i dette arbeidet, der planhorisonten går fram til 2040. Jo mer omfattende tiltak som besluttes satt i verk, desto større vil «tapet» være hvis forutsetningene for beslutningen senere svikter. På den annen side vil slike tiltak oftest kreve lang tid for planlegging og gjennomføring, i spesielle tilfeller flere tiår. Derfor må ofte beslutningene tas tidlig og under stor usikkerhet, dersom tiltaket skal være på plass når behovet er der.

Perspektivet som er lagt til grunn i rapporten er at endringsomfanget og endringstakten i Nord-Norge kan bli høy. Av det følger det en forventning om at nødvendig transportinfrastruktur bygges slik at mulighetene som finnes i de tre nordligste fylkene blir utnyttet. En utbygging av transportinfrastrukturer fordrer et godt og nært samarbeid ikke bare innad og mellom fylkene, men også i større grad over landegrensene. Det er forventet at myndighetene tar den risikoen det vil være å satse på strategiske infrastrukturinvesteringer sammen med nabolandene. En sterkere samordning vil utvilsomt bli tema for forvaltningsnivåene og aktualisert av flere i tiden framover.

### **Vurderinger**

Den foreliggende rapporten er et underlagsdokument for fase to i nordområdeutredningen. Arbeidet i styringsgruppe og prosjektgruppe må være å fokusere på den kommende fasen. Dette er hovedfokuset i rapportens kap. 9.4 *Transportutfordringer og anbefalinger for videre arbeide i fase to* og det i all hovedsak likekonkluderende avsnittet *Framtidsutsikter og transportutfordringer* i rapportens sammendragkapittel.

Fylkesrådet er enig i at det er behov for å etablere en *helhetlig havnestrategi* og et samarbeid om et begrenset antall transportknutepunkt i nord. Fylkesrådet slutter seg til rapportens forslag til gjennomføring av en plan for maritim infrastruktur i nord og at både havner, kommuner, fylkeskommuner og aktuelt næringsliv involveres i prosjektet. Fylkesrådet vil samtidig understreke rapportens påpekning av at økende skipsstørrelser gir behov for farledsutbedringer og at økt olje- og gasstransport langs kysten medfører større behov for tiltak innen beredskap og sikkerhet..

Fylkesrådet vil understreke at det eksisterer til dels store forskjeller innenfor reiselivsnæringen i Nordland, Troms og Finmark, og at det dermed gir ulike transportbehov. Blant annet må Nordland med sine tallrike øyer ha en større fokus på transport til og fra øyene. For reiselivsnæringen får dette betydning for etablering av reiselivsbedrifter. I perioden 2006-2009 har Nordland hatt en økning på 129 000 kommersielle overnattinger (SSB<sup>1</sup>). Lofoten hadde alene en økning på 97 000 overnattinger. Det er særlig innen ferie og fritidssektoren Nordland øker. Innen kurs- og konferansesektoren var 70% av overnattingene i Lofoten eller Bodø.

Det er store sesongsvingninger med størst trafikk i sommermånedene. Unntaket er de typiske turiststedene og de større byene i fylket, som gjennom året har mye yrkestrafikk og møteaktiviteter. Et positivt trekk i dette bildet er at Lofoten er i ferd med å utvikle seg til å bli et helårig reisemål. Prosjektet "Lofoten vinter" har sammen med en rekke andre tiltak bidratt til at reiselivsaktiviteten har økt i vinterhalvåret.

Andre forhold fylkesrådet vil fremheve er at Nordland med sin lange kyst har muligheter for å utvikle cruisetrafikken. Her har for eksempel opplevelsescruise på Helgelandskysten og i Lofoten/Vesterålen et, hvis forholdene legges til rette, betydelig markedspotensial.

Nordland har også etter hvert bygd opp flere kjente institusjoner som er kjent og har stor anerkjennelse utover regionen, både nasjonalt og internasjonalt. Dette har skapt og vil skape nye behov for transportinfrastruktur som støtter en positiv utvikling.

---

<sup>1</sup> Tall fra Statistisk Sentralbyrå

Transport og transportinfrastruktur er viktig for å få enda bedre resultater av reiselivssatsingen. Transporttilbudet er også en kritisk suksessfaktor for utvikling av nye sesonger for reiselivet i fylket. Utviklingstiltak innen samferdsel:

- Direkte flyruter
- Koordinering slik at transport framstår som en del av det helhetlige reiselivsproduktet/opplevelsen
- Informasjon og forutsigbare rutetilbud
- Sesongforlengelse krever ulike rutetilbud
- Imøtekomme rundreiseturistenes behov for transport
- Utvikle arenaer/fora hvor reiselivsnæringens transportbehov diskuteres, koordineres og utvikles

Fylkesrådet vil påpeke at Bodø i kapittelet om petroleum betegnes som en teknologi og utstyrby. Det faktum at petroleumsselskapet North Energy nå er i ferd med å etablere seg i byen, samtidig som det kommende Universitetet i Nordland har meget høy kompetanse knyttet til energiledelse blant annet gjennom to masterprogram og flere doktorgrader, styrker denne betegnelsen.

Fylkesrådet vil videre poengtere den betydningen Sandnessjøen vil få for petroleumsvirksomheten i Nordland de kommende årene. På denne bakgrunn må havnen i Alstahaug få en tydeligere plass innen petroleumsnæringen.

Fylkesrådet støter en forventning om en økning innen produksjon og eksport av sjømat. Dette vil i sin tur gi økt transport langs veien med de negative effektene dette vil få for trafikken. Det blir derfor viktig å styrke innsatsen for å få mer gods over fra veg til bane (og båt). Det er allerede økende bruk av både Ofofbanen og Nordlandsbanen for transport av laks og annen sjømat til Oslo, der den i all hovedsak blir lastet om til bil for videre transport til Europa. Framover vil krav til miljøsertifisering av ferskvare kreve at blant annet fersk fisk også blir vurdert ut fra måten den blir fraktet på. Å velge bane framfor andre transportformer for frakt av fisk fører ikke bare til mindre gods på vei, men gir også en bedre miljøprofil. Det må derfor finnes raske løsninger for å øke kapasiteten på jernbanene, og herunder også vurdere muligheten for bruk av LNG som en mer miljøvennlige løsninger for drift av tog og skip på relativt kort sikt.

Mulig forlengelse av Nordlandsbanen/Nord-Norgebanen bør tas med i fase to. Det samme gjelder mulighetsstudie for den foreslåtte banen mellom Helgeland og Storuman som del av en mulig fremtidig sammenhengende transportkorridor mellom Russland/Finland og Atlanterhavet via en fast forbindelse mellom Vasa og Umeå. Dette vil kunne bli et viktig og nødvendig supplement til NEW-korridoren dersom scenariet for høy vekst slår inn for 2040.

Fylkesrådet er tilfreds med at forlengelse av Nordlandsbanen skal vurderes i fase to og slutter seg for øvrig i hovedsak til anbefalingene for videre arbeide i fase to – med enkelte merknader hva gjelder transportinfrastruktur:

- *Ofofbanen*: Her øker transportbehovene (mest, men ikke bare, for malmtransporter) så pass raskt at en del kapasitetsutvidende tiltak trolig må gjennomføres raskere enn dersom tiltakene først skal vurderes gjennom behandlingen av NTP14-23.
- *Nordlandsbanen*: Flere steder i rapporten nevnes økt fokus på ”grønne transport” – bl.a. i forbindelse med fisketransporter. Det er derfor viktig å få en utredning av elektrifisering av Nordlandsbanen – evt. av overgang til annen mer miljøvennlig drift enn dagens dieseldrift.

Utredning av mer miljøvennlig drift av Nordlandsbanen er et av flere tema som kan tenkes behandlet både i fase to av rapporten og i andre utredninger under NTP14-23. Tidlig i 2011 vil det foreligge både perspektivanalyse, andre tverretatlige utredninger, noen etatsinterne utredninger, og stamnettutredninger m.v. Man vil da få en bedre oversikt enn i dag over hva som behandles i hvilke utredninger. Samlet rapport fra utredningsfasen skal foreligge 1.2.2011 med derpåfølgende offentlig

debatt til i mars 2011. Det vil si at de fleste andre utredninger enn TiN skal være ferdige og tilgjengelige i god tid før man i mai 2011 avslutter nordområdeutredningens fase to.

Fylkesrådet har merket seg det siste avsnittet i sammendraget:

”I alle tre nabolandene er det utviklet strategier eller konkrete planer for satsing innenfor transportsektoren i nord. Disse planene gir tydelig uttrykk for en proaktiv posisjonering for en forventet utvikling både i sitt eget land og i nabolandene, deriblant Norge.

Videre vil fylkesrådet fremheve og at man i rapportens siste kap. 9.6 påpeker at man –særlig i Nord-Norge og TiN – kan være så engstelig for å investere (for tidlig) i transportinfrastruktur at man går glipp av viktige muligheter for nasjonen Norge:

”Det er en forventning om at myndighetene tar den risikoen det vil være å satse på at strategiske infrastrukturinvesteringer gir en nødvendig plattform for å utnytte de mange mulighetene for næringsutvikling i nord.”

Fylkesrådet ser frem til videre samarbeide med transportetatene og Avinor i fase to i dette utredningsarbeidet.

## **Konsekvenser**

Det at behovet for transportinfrastruktur i nord utredes har ingen kjente økonomiske, administrative eller personellmessige konsekvenser for Nordland fylkeskommune. Det har heller ikke konsekvenser for likestilling, universell utforming, miljø, samiske forhold eller folkehelse.

## **Vedtakskompetanse**

FT-sak 49/2010 – Delegasjonsmyndighet fra fylkestinget.

## Fylkesrådets innstilling til vedtak

Fylkesrådet i Nordland har blitt orientert om innholdet i rapporten "Strategisk utredning av infrastrukturbehov i nord – Fase 1: Utviklingstrekk i viktige næringer og transportbehov fram mot 2040".

1. Fylkesrådet er tilfreds med at det er satt et eget fokus på nordområdene i NTP- prosessen.
2. Fylkesrådet mener det er viktig å presisere at oljebasen på Horvnes i Alstahaug kommune vil få en stadig sterkere posisjon i forhold til aktiviteten i Norskehavet. Dette bør vektlegges i det videre arbeidet med "ny infrastruktur i nord".
3. Det forventes at petroleumsnæringen kommer til å vokse i fylket, både når det gjelder installasjoner men også i forbindelse med videreutvikling av kompetanse. Fylkesrådet mener dette må vektlegges i større grad til petroleumsgenerert infrastruktur.
4. Fylkesrådet mener at de ulikheter som eksisterer innenfor reisleivsnæringen mellom Nordland, Troms og Finmark må ivaretas i det videre arbeid.
5. Fylkesrådet mener at man i det videre arbeid må spisse innsatsen mot det internasjonale nordområdet. Det tenkes her på gjensidig oppbygging/nytte av infrastruktur. Nærområder som Sverige, Finland og Russland, samt markeder og investeringskapital fra EU, Kina og USA må belyses i det videre arbeidet.
6. Fylkesrådet mener de uutnyttede mulighetene innenfor cruisetrafikken i fylket bør få større oppmerksomhet i fase to.
7. Fylkesrådet mener at jernbanetransport/ intermodale transporter må vektlegges og ses i sammenheng med transportkorridorer med naboland i neste fase.
8. Fylkesrådet er tilfreds med at forlengelse av Nordlandsbanen skal vurderes i fase 2.
9. Fylkesrådet slutter seg til rapportens forslag til videre utredninger i fase 2, men mener at planlegging og gjennomføring av enkelte tiltak særlig på Ofotbanen må forseres.
10. Dersom en utredning av mer miljøvennlig drift enn dieseldrift av dagens Nordlandsbane ikke skjer i andre deler av NTP-arbeidet, må en slik utredning gjøres i fase 2 av den strategiske utredningen av transportinfrastruktur i nord.
11. Fylkesrådet gir tilslutning til rapportens påpekning av nabolandenes satsing på transportinfrastruktur i sine nordområder. Det er viktig at også norske myndigheter viser vilje til å satse på strategiske infrastrukturinvesteringer som gir en nødvendig plattform for å utnytte de mange mulighetene for næringsutvikling i nord.
12. Fylkesrådet vil påpeke at rapporten gir et grovt bilde av den fremtidige situasjonen, og er på ingen måte et endelig uttrykk for hvordan man ser på alle utfordringer i nordlandssamfunnet. Nordland fylkeskommune vil gi ytterligere innspill når NTP kommer på høring.

Bodø den 17.12.2010

May Valle  
fylkesråd for samferdsel  
sign



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

**MOTTATT**

**13 DES 2010**

## **HØRING (NTP 2014-23) NORDOMRÅDEUTREDNING RAPPORT 1**

Det vises til samferdselsdepartementets muligheter for å gi høringsinnspill til nordområdeutredning fase 1(rapport). Rapporten inngår som grunnlagsdokument i utarbeidelsen av Nasjonal Transportplan 2014-23.

Fylkestinget behandlet i møte 8.desember 2010 overnevnte sak 10/51. Fylkestinget fattet følgende vedtak

“ Finnmark fylkeskommune har følgende merknader til nordområdeutredning fase 1:

1. Næringsmulighetene burde hatt en bedre forankring hos de største næringsaktørene. Rapporten ser for mye på dagens situasjon og historikk. En mer omfattende beskrivelse av fremtidige planer og muligheter savnes.
2. Strømnettets betydning for fremtidig industriutvikling i Finnmark er avgjørende. Behovet og muligheter knyttet til ny 420 linje er for svakt belyst. Sterke vekst regioner i Kirkenes og Hammerfest/Alta er viktig. Det savnes også en beskrivelse av hvordan det kan legges til rette for en desentralisert bosetning gjennom regional sentralisering, og oppbygging av robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner.
3. Flyprisen på kortbanenettet må reduseres(i forhold til dagens nivå) og flyrutetrafikken i Finnmark må legge opp til flere direkteruter internt.
4. Nordområdeutredning fase 2. Det bør gjøres analyser i forhold til:
  - a) Helhetlige vurderinger av finansieringsmuligheter i NTP med fokus på finansiering av intermodale knutepunkt som berører flere fagetater gjennom havn, veg og jernbaneutbygging.
  - b) Tiltak i Rapport 1 som er aktuelle i “vekstregionene” bør vurderes inn mot NTP 2014-23. Dette gjelder også prosesser knyttet til infrastrukturens systemer som involverer Russland og Finland.
  - c) Prinsipper for statens bidrag og inngripen må legges til grunn. Dette kan knyttes til ringvirkningene investeringene vil utløse. Det bør også utredes om det er prosjekter som bør finansieres utenom NTP rammen.
  - d) Utfordringer knyttet til klimaendringer

5. Finnmark fylkeskommune ønsker at følgende konkrete transportinfrastrukturtiltak i Finnmark blir utredet i fase 2. Utredningene vil være et viktig grunnlag for prioriteringer i NTP 2014-23 og vurderinger av tiltak som bør gjennomføres senere:

a) Veg

- Fremtidige transportløsninger for byene Hammerfest, Alta og Kirkenes, herunder vegtilknytning til nye havneområder.
- Transport innenfor «vekstregionene» med fokus på strekningene E6 Alta vest-Skaidi, Rv 94 Skaidi-Hammerfest, E 105 Hesseng-Storskog(russegrensen).
- Transport mellom landsdelen/regionene og resten av landet: Helhetlig vurdering av E6 i Nord-Norge. E69 Olderfjord-Nordkapp. Rv 92 Karasjok-(finskegrensen) – Gievdneuoika.
- Transportkorridorer mot naboland: Rv 93 Alta-Kautokeino(finskegrensen) Rv 893 Neiden-finskegrensen og RV 92 Karasjok (finskegrensen) – E6 Lakselv (Banak)
- Fylkesveggers betydning for utvikling av vekstregioner og viktige næringsstrekninger fra kysten og inn til riksvegnettet.
- Finnmark fylkesting ber om at det arbeides videre med “Kystriksveien”, i første omgang med veiforbindelse mellom Vardø og Båtsfjord. Dette vil ha stor betydning verdiskapning i regionen særlig med tanke på utvikling av fiskeri- og turistnæringen.
- Det må tilføres langt mere midler til rassikring i fylket.
- Tollstasjonene må være åpne på natta slik at det er mulig å eksportere ferske varer til markedet når det er behov.

b) Flyplass

- Fylkets stamflyplasser, herunder tiltak for effektutnyttelse på Kirkenes lufthavn og vurderinger rundt ny flyplass i Hammerfest.
- Kortbanenettets betydning for regional utvikling.
- Dagens og fremtidig lokaliseringer i forhold til offshore helikoptertrafikk.
- Fremtidige muligheter for chartertrafikk på stamnettflyplassene.
- Infrastrukturen på stamflyplassene må utbedres slik at det i større grad kan eksporteres varer fra Finnmark og ut i markedet
- Det utredes ny flyplass i Kautokeino

c) Havn og sjøtransport


- Statens fremtidige rolle innenfor utviklingen av større industrihavner (intermodale knutepunkt) i forhold til planlegging, prioriteringer og finansiering/lån.
- Utviklingen av Slambanken i Kirkenes og Polarbase i Hammerfest med tilstøtende arealområder.
- Fremtidig intermodalt knutepunkt for jernbane i Kirkenes.
- Lokalisering av servicehavnfunksjoner for Barentshavet og den Nordlige sjørute
- Hurtigrutas betydning for Nord-Norge med dagens seilingsmønster.
- Fiskerihavnenes fremtidige rolle og lokalisering i forhold til utviklingen innen fisk og havbruk.
- Oppdatere eksisterende vurderinger rundt aktuelle områder for ilandføringsanlegg, omlastning og større basevirksomheter.
- Havneinfrastrukturen for dagens- og fremtidige cruisehavner.
- Overvåkning, rednings- og oljevernberedskapen i landsdelen samt vurdere dagens og fremtidens lokalisering for disse funksjonene.

d) Jernbane

- Gi en vurdering av grunnlag, kostnader og nødvendige planprosesser for en framtidig jernbane i Finnmark.
- Utarbeide status og vurderinger knyttet til en framtidig jernbane mellom Nikkel og Kirkenes. Arbeidet bør gjennomføres i samarbeid med russisk fagmyndigheter.
- Begge vurderinger må også se på jernbaneinfrastruktur og krav knyttet til framtidig havn(intermodalt knutepunkt) for jernbane i Kirkenes.

Fylkeskommunen ønsker å bli hørt når rapport for fase 2 foreligger våren 2011. Dette vil gi Finnmark fylkeskommune muligheter til å komme med innspill til fagetatene i forhold til tiltak som prioriteres i NTP 2014-23”

Med hilsen

  
Per Bjørn Holm-Varsi  
samferdselssjef

Kopi til:

- Avinor. PB 150, 2061 Gardermoen
- Kystverket i Ålesund
- Kystverket i Troms og Finnmark
- Vegdirektoratet i Oslo
- Statens vegvesen Region Nord, Bodø
- Statens vegvesen i Finnmark
- Alle kommuner i Finnmark

MOTTATT

21 DES 2010



DET KONGELIGE  
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Deres ref  
09/2114-PI

Vår ref  
201004905-2/MST

Dato  
20.12.2010

**Strategisk utredning av infrastrukturbehov i nord - Rapport fra første fase -  
Høring**

Vi viser til brev av 29.11.2010 fra Samferdselsdepartementet. Etter vår vurdering beskriver rapporten på en god måte næringer som har betydning for framtidig transportbehov og utforming av transportsystemet i nordområdene. God og tilpasset infrastruktur er viktig for utviklingen av næringslivet i nordområdene.

For den maritime næringen ønsker vi å trekke frem at tiltak knyttet til infrastruktur til havner og i tilknytning til havner er viktig for å sikre økt og effektiv sjøtransport. Videre vil det være viktig å legge til rette for maritim næringsutvikling og FoU i regionen gjennom bedre samarbeid og arbeidsdeling mellom utdanningsaktørene. Det er viktig å utvikle nasjonale knutepunkter med robuste fagmiljøer for å utvikle effektive transportsystemer.

Vi viser også til Nordområdeutvalgets rapport fra november 2010. I rapporten omtales den Nordlige sjørute. Rapporten anbefaler at Kirkenes bør være snuhavn for tonnasje som skal gå gjennom Nordøstpassasjen og at dette bør innarbeides i den neste Nasjonale transportplan.

---

Postadresse  
Postboks 8014 Dep  
0030 Oslo

Kontoradresse  
Einar Gerhardsens plass 1

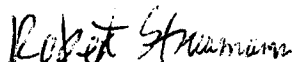
Telefon  
22 24 90 90  
Org no.  
972 417 890


Næringspolitisk avdeling  
Telefaks  
22 24 67 76

Saksbehandler  
Marianne Stokstad  
22 24 65 07

På side 75 i rapporten om strategisk utredning av infrastrukturbehov i nord vises det til en svovelavgift i Østersjøen og Nordsjøen. Nærings- og handelsdepartementet viser til at dette ikke er en svovelavgift, men et utslippskrav til lavt svovelinnhold i drivstoff.

Med hilsen

  
Robert Straumann (e.f.)  
fung. avdelingsdirektør



Marianne Stokstad  
seniorrådgiver

MOTTATT

15 DES 2010



DET KONGELIGE  
FINANSDEPARTEMENT

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Deres ref  
09/2114-PI

Vår ref  
09/5936 VH/GFE

Dato  
14.12.2010

**Strategisk utredning av infrastrukturbehov i nord - Høring i forbindelse med rapport fra første fase**

Finansdepartementet viser til høringsbrev fra Samferdselsdepartementet av 29. november 2010, vedlagt rapport fra første fase av utredningen av infrastrukturbehov i nord som skal inngå som et faglig innspill til arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023.

Rapporten er basert på en scenariometode der man har sett på to framtidbilder, ett med "moderat vekst" og ett med "høy vekst". I rapporten står det at "Framtidbildene er først og fremst ment som illustrasjoner for å få fram sentrale baner og utviklingsspenn som viser hvilke implikasjoner spesielt *høy vekst* vil ha for utfordringene i transportsystemet og -infrastrukturen." Det står videre at "Det ble i arbeidet ikke ansett som hensiktsmessig å lage framtidbilder basert på nedgang eller stagnasjon, da disse utviklingsbanene neppe gir store utfordringer mht. utvikling av transportinfrastrukturen."

Finansdepartementet viser til at Samferdselsdepartementet i sitt oppdrag til transportetatene og Avinor av 16. februar 2010 la vekt på at utredningen skulle gi økt kunnskap om transportbehovet og et effektivt transportnettverk basert på *realistiske utviklingsbaner*. Det ser imidlertid ikke ut til at valget av utviklingsbaner i rapporten er basert på en vurdering av om de gir et realistisk bilde av utfallsrommet i perioden som analyseres.

Det framgår av oppdragsbrevet at den andre delen av oppdraget "skal gi et bilde av transportsystemet i nordområdene på lang sikt, basert på realistiske utviklingstrekk. I

---

Postadresse  
Postboks 8008 Dep  
0030 Oslo

Kontoradresse  
Akersg. 40  
postmottak@fin.dep.no

Telefon  
22 24 90 90  
Org. nr.  
972 417 807

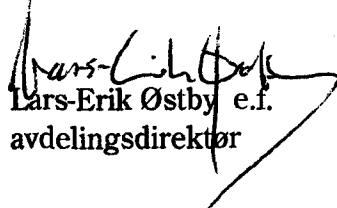
Finansavdelingen  
Telefon 22 24 43 03  
Telefaks 22 24 95 05

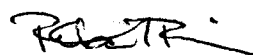
denne delen skal det utarbeides en strategisk studie av utviklingen av infrastrukturen i regionen basert på resultater fra den første delen av arbeidet." Finansdepartementet vil påpeke at det må legges betydelig vekt på at den andre delen av oppdraget er basert på realistiske framskrivninger av befolkning og økonomi. I dette arbeidet må det tas hensyn til at konklusjonene fra oppdragets første del *ikke* er basert på realistiske framskrivninger. Det vil alltid være stor usikkerhet om framskrivninger, særlig når tidshorizonten er lang. Det kan derfor være hensiktsmessig å presentere et utfallsrom rundt en forventningsverdi. Det er imidlertid avgjørende at man da presenterer utfall som er basert på både *lavere* og *høyere* vekst enn forventningsverdien tilsier. I oppdragets andre del må det derfor tas hensyn til at rapporten fra oppdragets første del ikke presenterer resultater som er basert på realistiske framskrivninger, og at framtidsbilder med stagnasjon eller nedgang eksplisitt er utelatt. En strategisk studie av infrastrukturen i regionen kan derfor ikke kun baseres på resultatene fra rapporten fra arbeidets første fase, slik det er lagt opp til i det opprinnelige oppdragsbrevet, men må ta utgangspunkt i realistiske framskrivninger, og drøfting av usikkerhetsrommet rundt disse.

Finansdepartementet viser til at Regjeringens mål og strategier for transportpolitikken vurderes samlet i arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023. I planarbeidet vil samme kriterier legges til grunn for prioritering av prosjekter i hele Norge. Utredningen av transportinfrastruktur i nordområdene skal, som det framgår av oppdragsbrevet, være et faglig innspill i arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023 på linje med øvrige utredninger som skal utarbeides i utredningsfasen.

Finansdepartementet har ikke gjort konkrete vurderinger av framtidsbildene for de ulike sektorene som skisseres i rapporten.

Med hilsen

  
Lars-Erik Østby e.f.  
avdelingsdirektør

  
Rita Rix  
underdirektør



DET KONGELIGE  
UTENRIKSDEPARTEMENT

NOTIS  
ATT

16 DES 2010

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO  
Norge

10/08417-5

13.12.2010

**Høring. Strategisk utredning av infrastrukturbehov i nord - Høring i forbindelse med rapport fra første fase**

Det vises til brev av 29.11.2010 fra Samferdselsdepartementet vedrørende ovennevnte høring.

Det er departementets vurdering at rapporten holder en meget høy faglig kvalitet og dermed vil være et verdifullt grunnlagsdokument både i NTP-prosessen, og som kildemateriale i skrivning av kommende stortingsmelding fra Utenriksdepartementet om nordområdepolitikken.

Imidlertid er det under kapittel 1.3 vedr Internasjonalt samarbeid og reguleringer (side 5 og 6) noen feil og upresise formuleringer angående omtale av Arktisk Råd, Barentssamarbeidet og Nordlig Dimensjon.

Vedr omtalen av Arktisk Råd side 5:

Island er medlem av Arktisk Råd, men ligger ikke geografisk innenfor polarsirkelen. I tillegg til landene som er medlem av Arktisk Råd er en viktig komponent i Arktisk Råd at urfolksgrupper er representert og deltar aktivt i rådets arbeid.

Vedr omtalen av Barentssamarbeidet side 6:

Utenriksministrene møtes annen hvert år fordi hver formannskapsperiode varer to år. Det er altså ikke korrekt at utenriksministrene møtes hvert år som det heter i teksten. I tillegg heter de finske fylkene som inngår i Barents Regionråd Oulu og Kajani, og ikke Uleåborg og Kajanaland slik det står på side 6 i utredningen.


Vedr omtalen av Den nordlige dimensjon side 6:

Den nordlige dimensjon (ND) er et prosjektorientert samarbeid, og ikke partnerskapsamarbeid som det heter i teksten.

Det geografiske området er Nordvest-Russland, Barentsregionen og Østersjøregionen og det **europaiske** arktiske og sub-arktiske området. I tillegg er det ukorrekt at næringsssamarbeid inngår som et formelt partnerskap under ND; næringsssamarbeid er kun et initiativ under ND. Det er fire partnerskap i ND. Disse er miljø, helse, transport/logistikk og kultur.

Med hilsen

  
Kristian Jervell  
Underdirektør

  
Maren Edvardsen  
Rådgiver

MOTTATT  
15 DES 2010



DET KONGELIGE  
JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Deres ref.  
09/2114- PI

Vår ref.  
201012438- /AWO

Dato  
13.12.2010

**Høring — Strategisk utredning av infrastrukturbehov i nord - Høring i forbindelse med første fase**

Vi viser til Samferdselsdepartementets brev av 29. november 2010 med vedlegg.

Justisdepartementet har følgende merknad:

Vi har merket oss at Svalbard ikke er inkludert i arbeidet i denne fasen, jf. den avgrensingen som er gjort i siste kulepunkt på side 2 under kapittel 1 "Innledning og bakgrunn". Det sies videre at Svalbards mulige betydning i forbindelse med økt skipstransport i Arktis, miljø og beredskap/overvåking, vil bli trukket inn i fase 2, der dette anses aktuelt.

I oppdraget til transportetatene og Avinor AS står det at Svalbard kan inkluderes der det er hensiktsmessig. Svalbard var opprinnelig holdt utenom hele utredningen, men ble tatt inn etter at Justisdepartementet ba om det. Det er imidlertid vanskelig for oss å se hva som ligger bak beslutningen om å utelate Svalbard i første fase, og hvorfor det ikke er ansett hensiktsmessig å inkludere Svalbard her i større grad enn det som er gjort.

Rapporten behandler flere temaer som også er aktuelle for Svalbard, som for eksempel gruve- og bergverksdrift, fiskeri og reiseliv. Vi ser også at det er gjort vurderinger av forholdene ved mange flyplasser og havner i Nord-Norge, hvor det flere steder konkluderes med at det er forbedrings- og utviklingsbehov. Etter vårt syn ville det vært naturlig med en tilsvarende vurdering av havneforholdene i Longyearbyen og flyplassen på Svalbard. Standarden her er ikke den samme som på fastlandet, og det mener vi burde vært omtalt. Når man i neste fase skal gi et bilde av transportsystemet i nord og

---

Postadresse  
Postboks 8005 Dep  
0030 Oslo

Kontoradresse  
Akersg. 42

Telefon - sentralbord  
22 24 90 90  
Org. nr.: 972 417 831

Plan- og  
administrasjonsavdelingen  
Telefaks  
22 24 95 34

Saksbehandler  
Anders Schiøtz Worren  
22 24 53 01

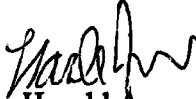
hvilke prosjekter som skal utredes videre, og det igjen skal bygge på første del, er det grunn til å tro at også andre fase kan bli svært mangelfull for Svalbards vedkommende.

I St.meld. nr. 22 (2008-2009) Svalbard, som ble behandlet av Stortinget våren 2009, er det fremhevet at Svalbard skal behandles mest mulig likt med fastlandet, med mindre det er særlig grunnlag for å gjøre det annerledes. Vi ser det derfor som en mangel ved utredningen at Svalbard ikke er tatt med på linje med fastlandsdelen av Nord-Norge.

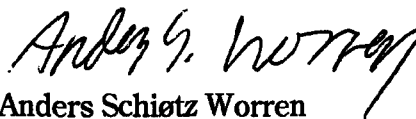
Vi har tidligere tatt opp at saken burde drøftes i Det interdepartementale polarutvalget, som har en viktig rolle i koordineringen av svalbardpolitikken. Det hadde etter vår vurdering vært naturlig å bringe spørsmålet om Svalbards plass i infrastrukturstudien inn for dette utvalget før den ovennevnte beslutningen ble fattet.

Vi ber om å bli kontaktet, og tar gjerne et møte om Svalbards rolle i den videre prosessen.

Med hilsen



Harald Aass  
fagdirektør



Anders Schiøtz Worren  
førstekonsulent

**Fra:** Berg, Torgeir Sten [mailto:Torgeir-Sten.Berg@fd.dep.no]

**Sendt:** 14. desember 2010 15:08

**Til:** Iversen Paal

**Emne:** Strategisk utredning av infrastrukturbehov i nord - høring i forbindelse med.

God ettermiddag,

Forsvarsdepartementet (FD) har mottatt ovennevnte rapport til høring.

FD har ingen merknader til rapporten.

mvh

*Torgeir Berg*

Oberstløytnant

Seksjon for Strategisk analyse og langtidsplanlegging

Forsvarsdepartementet

Tlf 23 09 64 43 / 990 96 216

---

**Fra:** Johansen Gry Jorunn  
**Sendt:** 13.12.2010  
**Til:** Iversen Paal  
**Kopi:** postmottak SD  
**Emne:** høring

---

Hei,

Viser til deres brev av 29. november 2010, deres referanse 09/2114-PI.

KRD har ingen merknader.

Vennlig hilsen

Gry Johansen

Førstekonsulent

Plan- og administrasjonsavdelingen

Kommunal- og regionaldepartementet

Telefon: 22246881