



# Møtereferat

Tilstede: Sentral styringsgruppe, fylkeskommunene Nordland, Troms og Finnmark, regional styringsgruppe, SD, FKD, NHO-Troms, se vedlagte deltagerliste

Forfall:

Kopi til: Anders Buttedahl (SD)

Formål: Kontaktforum i nord – nordområdeutredning fase 1

Sted: Polarmiljøsenteret i Tromsø

Dato: 1. november 2010

Tid: 10:30 – 14:00

Møteleder: Terje Moe Gustavsen

Referent: Else-Marie Marskar

**Kontaktforum**  
Nasjonal transportplan  
2014 - 2023  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep.  
0033 OSLO  
Telefon: 22 07 35 00  
Telefaks: 22 64 45 46  
ntp.sekretariat@vegvesen.no  
www.ntp.dep.no

## 01. Velkommen og agenda

Vegdirektøren ønsket velkommen. Deltagerne presenterte seg. Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og Kystdepartementet var tilstede for å bli orientert. NHO var også tilstede på møtet. LO var invitert, men var ikke tilstede.

Etatene og Avinor ønsker åpenhet. Partene er velkommen til å ha åpne drøftinger av produktet under forståelsen av at arbeidene ikke er slutført og rapporten er under bearbeiding. Det er ønskelig med innspill til rapportutkastet og senere til fase 2 i utredningsprosessen.

Følgende dagsorden ble foreslått: Regionvegsjef Torbjørn Naimak gir en presentasjon av utredningens fase 1. Det åpnes for innspill til foreliggende rapport som helhet. Tema for tema gjennomgås og drøftes. Til sist gjøres en oppsummering, samt en kort runde om fase 2. Dagsorden fikk tilslutning.

## 02. Nordområdeutredning fase 1 – utkast til rapport

Oppdraget som etatene og Avinor har fått fra Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og Kystdepartementet er todelt. I første fase skal næringsstrukturer og utviklingsbaner innenfor noen utvalgte næringer beskrives. I neste fase skal man utrede behov for infrastruktur. Rapport fra fase 2 skal leveres til departementene i mai 2011.

Torbjørn Naimak presenterte utredningens fase 1. Fase 1 av arbeidene konsentrerer seg om mulige utviklingstrender i viktige næringer. Verdens etterspørsel etter og behov for ressurser som finns på Nordkalotten er den sterkeste driveren for utvikling innenfor disse næringene. Sett i ettertid kunne det stått mer om Svalbard i rapporten. Det som ikke behandles i rapporten fra fase 1, kan tas opp i utredningens andre fase.

Kystdirektør Kirsti Slotsvik ga uttrykk for at rapporten inneholder mye spennende. Man vil sannsynligvis ikke få en eksplosiv vekst i fangst av villfisk, men fiskens vandringsmønster endrer seg. Det pågår en oppbygging av infrastruktur for å håndtere skreifiske utenfor

Vesterålen og Senja. Dette må tas med i rapporten. Det er en utfordring å få til gode prosesser knyttet til nye infrastruktursystemer som involverer flere land. Hvordan håndterer vi dette best mulig?

Fra Kystverkets side ble viktigheten av gode knutepunktslokaliseringer poengtert. Det er viktig å sikre at valgte knutepunkt har gode farledsforhold. Hvis man samtidig satser på knutepunkter med eks.vis god krafttilgang, kan det utløse synergier som gir grobunn for annen næring. Kystverket avklarte at nevnte havneutredninger i rapporten er utredninger som tenkes gjennomført innenfor det tverretatlige NTP-arbeidet, koordinert med nordområdeutredningens fase 2.

Arne Eidsmo fra NHO-Troms uttrykte at rapporten var interessant og viste for øvrig til Byggesteiner i Nord og at det legges internasjonale strategier for nordområdene. EU utarbeider Arctic strategi med fokus på bl.a. fornybar energi og reiseliv. NHOs representant uttrykte bekymring for det totale investeringsbehovet på jernbanesiden i Norge og at satsinger i Osloområdet prioriteres på bekostning av satsinger i nord. Mineral- og gruveindustrien er sentral. Det må presses på for å få bane til Skibotn. Det er viktig at også Ofotbanen og bane til Kirkenes prioriteres. På sikt vil det trolig bygges bane fra Ofotbanen til Kirkenes via Skibotn. Det må framgå i rapporten hvorvidt produksjonsvolum fra fiskerinæringen presenteres per tollklaringssted eller per produksjonssted. Transitt vil bli sentralt framover. Norge må være i forkant med tilrettelagt infrastruktur. Hvis nødvendige havnestrukturer mangler når sjøverts godstransport passerer norskekysten, vil skipene seile forbi. Det må legges til rette for ilandføring av gass. Behovet for beredskap på Svalbard vil øke. Det gir muligheter for å etablere en beredskapsindustri.

Terje Moe Gustavsen understreket at det tydelig skal framgå hva tall innenfor fiskerisektoren representerer. Det står mye bra i rapporten, men den bør i tillegg belyse infrastrukturens betydning for utviklingen og hvilke muligheter som gis ved tilrettelegging av infrastruktur. Som et åpenbart eksempel ble betydning for reiselivet i Lofoten av forbedret lufthavnstruktur og økt tilgjengelighet for flere turister, nevnt. Rapporten må i større grad behandle kompetansesarbeidsplasser og tenkning knyttet til oppbygging av kompetanse. Utdanningsinstitusjonene i landsdelen må omtales. Rapporten må beskrive hvordan man lykkes med en desentralisert bosetning gjennom regional sentralisering og oppbygging av robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner. Dette er perspektiver den endelige utgaven av rapportene må behandle.

Fylkeskommunenes medlem i den sentrale styringsgruppen og fylkesrådmann i Telemark Rolf-Helge Grønås ga uttrykk for at det er viktig for rapportens troverdighet at verdens klimautfordring behandles på en mer helhetlig måte i den endelige rapporten. Uavhengig av de ulike framtidsbildene, må forventede negative effekter av klimautvikling omtales sammen med motvirkende tiltak. Rapporten bør omtale strategier for utvikling av fornybar energi og andre positive klimatiltak. Den endelige rapporten bør reflektere mer offensiv og nyskapende tenkning knyttet til utvikling i nord. Øst-vest dimensjonen er fortsatt for fraværende. E6 er ikke eneste ryggrad i transportsystemene på Nordkalotten.

Fylkesråd for samferdsel i Troms Kari-Anne Opsal uttrykte at det er mye bra i rapporten. Et innledende kapittel om forutsetninger mangler fortsatt. Tilgang på arbeidskraft og arbeidsstrømmer særlig i øst-vestlig retning må beskrives bedre. utfordringer knyttet til tollklarering, kraftforsyning, infrastruktur for gass og tilgang på kompetanse må behandles. Rapporten må uttrykke en offensiv holdning til infrastruktursatsing for å legge til rette for nyskapning. Vi må tenke øst-vest. Hvorvidt man skal legge til rette for klyngedannelser i de store byene i landsdelen eller klyngedannelser i landsdelens knutepunkter avhenger av vektlegging av tilgang på kompetanse.

Det ble fra NHOs side etterspurt hvem som bør drive fram endringer i infrastruktursystemene. Endringer i lufthavnstrukturen eks.vis for Helgeland, Evenes/Framneslia, Hammerfest/Kirkenes er nødvendige. Det er behov for at noen tørr å ta "farlige" beslutninger. Dette løses ikke av den enkelte kommune gjennom det kommunale plansystemet.

Dette kom også opp fra næringslivet på avholdte verksteder. Større lufthavner med godt rutetilbud og lave priser ble klart foretrukket foran lokalflyplasser. Det ble også gitt uttrykk for at økt standard og økt vedlikehold generelt prioriteres foran ny infrastruktur. Dagens industri drives i stor grad av høyteknologiske systemer som krever arbeidstakere med høy kompetanse. Det pågår betydelig innovasjon i og rundt industribedriftene. Dette kommer kanskje ikke godt nok til uttrykk i rapporten. Ulemper fra uønskede klimaendringer som mer ekstremt og ustabil vær omtales bredere.

Oppsummert ble det poengtert at rapporten må ta opp i seg den offentlige tilretteleggerrollen. Med dagens velstandsnivå har befolkningen mulighet til selv å velge. Det er viktig at offentlig tilrettelegging treffer målgruppen. Rapporten må nyanseres slik at den gir gjenkjennbarhet for flere, bl.a. må dagens mangel på arbeidskraft adresseres sammen med beskrivelser av utviklingstrender som gir økt sysselsetting. Klimautfordringen må omtales som en alvorlig utfordring både for landet som helhet og for landsdelen. Pedagogisk er det svært vanskelig å lykkes med å presentere positive effekter av denne alvorlige utfordringen. Det er viktig at rapporten setter slike effekter i en forståelig kontekst. Alle belastede uttrykk tas bort.

Det har vært en hektisk sluttspurt, og det gjenstår fortsatt mange justeringer. I innledningen skal oppdrag og avgrensinger framgå. Klima skal omtales annerledes, herunder omtales også framtidig betydning av miljøvennlige transport. Det er behov for å synliggjøre utfordringene ved å få til gode prosesser for planlegging og finansiering av transportløsninger når tre land er involvert. Kanskje er det behov for en grenseoverskridende transportplan? Det er enighet om å synliggjøre infrastrukturens betydning for positiv utvikling. Ny infrastruktur for landing av pelagisk fisk i Vesterålen og på Senja omtales. Det klargjøres at havneutredning omtalt på s. 65 og 66 vil inngå i utredningens fase 2. På verkstedene var det stort fokus på industriklyngene og deres behov. Bodø og Tromsø ble i liten grad nevnt. Dette gir en skjev omtale som bl.a. rettes opp ved omtale av kompetanseutvikling. Jernbaneverket må ta stilling til hvor detaljert gruve/baneproblematikk omtales i rapporten fra fase 1.

### **03. Gjennomgang av rapporten temavis**

**Kapittel 1 Innledning og bakgrunn** – Rapporten settes inn i helheten slik den kommer fram i Torbjørns innledende presentasjon.

**Kapittel 2 Fakta om folketall, sysselsetting og transport** – Det er et forbedringspotensiale i dette kapitlet. Avstander og spredt bosetning differensieres. For store deler av Nord-Norge er befolkning konsentrert i tettsteder. Behov for arbeidskraft og kompetanse belyses. Disse perspektivene tas med i rapporten. Grafer og tabeller vurderes kritisk i forhold til hvilket budskap man ønsker å formidle. Kapitlet som helhet vurderes i forhold til om teksten formidler ønsket budskap.

Det ønskes et utfyllende bilde av framtidige muligheter for desentrale arbeidssteder (IKT) og betydning dette kan ha for bosetning.

Fylkesråd for samferdsel i Nordland May Valle ga uttrykk for Nordlands spredte bosetningsmønster med mange øyer. Nordland opplever et økende behov knyttet til transport av ukependlere fra Sverige.

**Kapittel 3 Petroleumsnæringen** – Rapporten har en beskrivelse av utvikling av petroleumsindustrien i nord som ikke provoserer unødig og det er bra.

Eirik Selmer fra Finnmark fylkeskommune kritiserte metodikken som er benyttet og ga uttrykk for at man i rapporten ser for mye tilbake og for lite framover i tid. Det er ønskelig med mer utfyllende beskrivelse av utviklingen knyttet til Shtokman-feltet. En mer omfattende og grundig beskrivelse av nærings og infrastrukturutviklingen i Russland ble etterlyst samt en sterkere forankring i næringslivet (jfr. rapportens bruk av kilder).

**Kapittel 4 Gruve- og bergverksdrift** – Jernbanedirektør Elisabeth Enger ga uttrykk for at rapporten gir en fin oversikt over initiativ på jernbanesiden. I fase 2 bør det klarlegges hvilke prinsipper som skal legges til grunn for statens bidrag og inn gripen. Dette kan eks.vis knyttes til hvor store ringvirkninger investering bør utløse for samfunnet. Når godsmengder og behov for kapasitet svinger slik rapporten synliggjør, skaper dette store utfordringer for statlige handlingsprogram – hvordan bør slike utfordringer håndteres? Dette drøftes grundigere i neste fase, men det er ønskelig å spille opp noen utfordringer til departementet i denne fasen.

Når evt. nye baneløsninger vurderes, må egnet farled og havn vurderes samtidig. Mulighetene for en god maritim infrastruktur må vektlegges.

May Valle ga uttrykk for at potensiale for gruvedrift i Nordland berøres lite.

Det er ikke avholdt verksted for gruve/bergverk, og næringen har ønsket tettere dialog. Dette vil prosjektet invitere til i fase 2. Kapitlet må omtale konjunktursvingninger med dertil svingende priser og lønnsomhet. Kapitlet gjennomgås og detaljnivået på omtale av LKAB vurderes. Se på framstilling av sammenheng mellom malm og produksjon av nikkell. Gruvedrift kontra samiske interesser omtales kort.

**Kapittel 5 Fiskeri og havbruk** – Utfordringer knyttet til tollklarering og nye fiskerihavner omtales. Det presiseres hva statistikk for fisketransport forteller ref. produksjonssted eller fortollingssted. Misvisende informasjon tas bort. Er det riktig at slakterier presses sørover? Kapitlet gjennomgås med tanke på økt presisjonsnivå.

Kari-Anne Opsal ba om en bedre presentasjon av hvor fisken skal, med fokus på potensialet for handel øst-vest.

**Kapittel 6 Industri** – Fylkeskommunene vil gjennomgå alle industribedrifter innenfor eget fylke og melde inn en oppdatert oversikt slik vi sikrer at tabellen på side 60 er korrekt.

**Kapittel 7 Internasjonal transport / maritime næringer** – Dette kapitlet har den vanskeligste avgrensingen mot det ordinære NTP-arbeidet. Skal ferjer og lokalbåttrafikk omtales i denne utredningen? May Valle ga uttrykk for at den strategiske siden av denne trafikken må omtales mer da dette er en vesentlig del av infrastrukturen særlig i Nordland. For utvikling av kraftigere bo- og arbeidsmarkedsregioner er god internkommunikasjon avgjørende. Det går tung og viktig godstransport på fylkesvegferjer.

Rapporten må gi uttrykk for at det må foreligge en velfungerende basisinfrastruktur i bunn for videre utvikling i nord. Farledsutbedringer og merking av lei behandles senere i

NTP-prosessen. Vurderinger av Nordlandsbanen og forlengelse av Nordlandsbanen gjøres i fase 2. Jernbaneutbygging Birkamør - Arkangelisk ønskes omtalt.

**Kapittel 8 Reiseliv** – Statistikk over overnattingsdøgn tyder på at satsing på reiseliv så langt ikke har lyktes. Dagens tiltak virker ikke. Det er behov for kraftigere og mer konsentrert satsing, understøttet av infrastruktur. NHO bifalt satsing på infrastruktur for styrking av næringen og etterlyste en generalplan for reiseliv.

Fylkesrådmannen i Telemark redegjorde for at et funn ved utarbeiding av strategisk plan for reiseliv i Telemark tilsa behov for flere virkemidler enn infrastrukturensatsing. Bl.a. offentlig støtte, minimering av avstandsulemper og koordinert markedsføring.

På verkstedet for reiseliv ble det pekt på utfordringer knyttet til interne transportert som ikke korresponderer. Mulighet for å kunne motta selskaper i større fly og potensialet for økt cruisetrafikk ble også omtalt.

Jon Sjølander fra Avinor ga uttrykk for behov for større flyplasser. Neste fase kan gi rom for en spennende prosess. Men det slås fast i regjeringens Soria Moria-erklæring at det ikke er aktuelt med nedlegging av flyplasser utenom ved lokale initiativ. Troms fylkeskommune repliserte at det vil bli lettere å drøfte dette når man ser hva man får igjen i innvekslingen. Det er spennende å følge prosessen med Hålogalandsbrua.

Vi må tørre å drøfte flyplasstrukturen. Helgeland og Lofoten har en utfordrende lufthavnstruktur. Det er behov for et tydelig departement. Nedlegging av Framneslia kan gi bedre tilbud på Evenes. Det er en fordel om departementene klargjør om lufthavnstrukturen skal behandles i fase 2 i det utdypende oppdraget som kommer i desember. I januar vil departementet få en rapport om hvilke fly som kan lande på hvilke flyplasser. Stambegrepet kuttes i rapporten. På verkstedene var næringslivet tydelig på prioritering av større flyplasser med bedre rutetilbud enn småflyplasser.

NHO bekreftet at næringslivet velger ut fra tid og pris. Gardermøens konkurranse fra Rygge og Torp ble i denne sammenhengen trukket fram som en ulempe for nordnorsk næringslivs reiser til utlandet.

Avinor mente det er chartertrafikk som er mest aktuell for direkte trafikk til utlandet.

**Kapittel 9 Oppsummering: framtidbilder og transport** – Setning om sentralisering av infrastrukturinvesteringer strykes. Det er imidlertid viktig å få fram infrastrukturens betydning for utvikling av sterke, attraktive regioner – sentralisert desentralisering. Hvor bosetningensøkningen kommer, vil avhenge bl.a. av infrastrukturensatsinger.

## **04. Avsluttende arbeid med fase 1**

Transportetatene og Avinor tar ansvar for kvalitetssikring av faktabeskrivelsene innenfor egen transportform. Fylkeskommunene kvalitetssikrer omtaler knyttet til sine fylker. Tabellen på side om industribedrifter per tettsted fylles ut av hver av fylkeskommunene. NHO vil involvere bransjeorganisasjoner for å styrke næringslivets eierskap. Viktig at NHO bidrar til belysning av rapportens innhold inn mot fase 2.

Ny versjon av rapport oversendes fra regional styringsgruppe 12. november til behandling i den sentrale styringsgruppens møte 19. november. Rapporten overleveres til

departementene 30. november, sannsynligvis i Tromsø.

## **05. Videre arbeid med fase 2 og planforslaget**

Innen 30. november må vi ha en skisse til hva vi ønsker å få avklart i det utdypende oppdraget. Om lag 10. desember sendes utdypende oppdrag på internhøring og på høring til de 3 nordligste fylkeskommunene med frist tett før jul. Det planlegges en direkte dialog mellom departementene og fylkeskommunene i desember. Utdypende oppdrag for utredningens fase 2 skal foreligge i løpet av desember.

Rapporten fra utredningens fase 2 overleveres til departementene i mai 2011. Anbefalinger tas med i etatens og Avinors arbeid med planforslaget til NTP 2014-2023.

# Nasjonal transportplan 2014-2023 – kontaktforum 1. november 2010

## Deltagerliste:

May Valle	Regional styringsgruppe	Nordland fylkeskommune
Åshild Pettersen	Samferdselssjef	Nordland fylkeskommune
Lars E. Rønneberg	Prosjektgruppen	Nordland fylkeskommune
Kari-Anne Opsal	Regional styringsgruppe	Troms fylkeskommune
Marius Chræmer	Prosjektgruppen	Troms fylkeskommune
Eirik Selmer	Prosjektgruppen	Finnmark fylkeskommune
Helge Grønås	Sentral styringsgruppe	Telemark fylkeskommune
Harald Horne	Sentral styringsgruppe	Akershus fylkeskommune
Elisabeth Enger	Sentral styringsgruppe	Jernbaneverket
Lars Erik Nybø	Programstyret	Jernbaneverket
Jon Sjølander	Sentral styringsgruppe	Avinor AS
Kirsti Slotsvik	Sentral styringsgruppe	Kystverket
Roar Johansen	Programstyret	Kystverket
John Evensen	Regional styringsgruppe	Kystverket
Terje Moe Gustavsen	Sentral styringsgruppe, leder	Statens vegvesen
Terje Westlie	Sentral styringsgruppe	Statens vegvesen
Jan Fredrik Lund	Programstyret, leder	Statens vegvesen
Torbjørn Naimak	Regional styringsgruppe, leder	Statens vegvesen
Fred Olav Guthu	Prosjektgruppen, sekretær	Statens vegvesen
Vidar Engmo	Prosjektgruppen, leder	Statens vegvesen
Else-Marie Marskar	Programstyret, sekretær	Statens vegvesen
Arne Eidsmo		NHO-Troms
Hilde Flåten		Fiskeri- og kystdepartementet
Jane Bækken		Samferdselsdepartementet
Paal Iversen		Samferdselsdepartementet