

16. Februar 2010

## **Strategisk utredning av transportinfrastruktur i nordområdene – oppdrag til transportetatene og Avinor AS**

### **1. Bakgrunn og formål**

I St. meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 varsler regjeringen en særskilt gjennomgang av transportinfrastrukturen i nordområdene. Dette er spesielt knyttet til mulighetene for nærmere samarbeid med Nordvest-Russland, men dreier seg i et infrastrukturperspektiv også om samarbeid med Sverige og Finland.

Transportinfrastrukturen i Nord-Norge er utviklet med utgangspunkt i nåværende regionale og lokale behov, og det nasjonale stamnett er i hovedsak bygget for å knytte landet sammen. Det er ønskelig få vurdert nærmere transportsystemets utforming sammenholdt med en realistisk utvikling innenfor viktige næringsområder som fiskeri og havbruk og reiseliv. På lengre sikt er utviklingen innen petroleumsvirksomhet og muligheten for nye sjøruter mellom Europa og Asia forhold som er usikre, men som kan skape både muligheter og utfordringer for deler av Nord-Norge. Gjennom utredningen er det ønskelig å få fram kunnskap om nye utviklingstrekk i nordområdene, og om transportsystemet har en utforming som kan møte framtidens transportbehov.

Fra lokalt hold er det ønsker og forslag til nasjonale og grenseoverskridende investeringsprosjekter for å dekke framtidige transportbehov nasjonalt og i nabolandene. For å sikre god ressursanvendelse er det nødvendig å få en samlet vurdering av ulike lokale initiativ til transportløsninger i forhold til trafikkgrunnlaget. Det bør i denne sammenhengen også kartlegges om det er potensial for bedre samordning av framtidige planer for transportinfrastruktur mellom landene i regionen.

Målet med utredningen er å få et bedre kunnskapsgrunnlag for framtidige beslutninger om infrastrukturutvikling i nord. Utredningen skal være et faglig innspill i arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023 på linje med øvrige utredninger som skal utarbeides i utredningsfasen.

Utredningen bør gi økt kunnskap om følgende:

- Basert på realistiske utviklingsbaner, hva er transportbehovet i Nord-Norge til de viktigste næringene på lang sikt, også i lys av samhandelen med Sverige, Finland og Russland?
- Basert på realistiske utviklingsbaner i nordområdene; hvordan avtegner et overordnet effektivt transportnettverk i nordområdene seg på lang sikt, f.eks. om 30 år?
- Viser foreliggende infrastrukturplaner i nordområdene en utvikling i tråd med et effektivt framtidig transportsystem? Kan planene i landene samordnes bedre? Hvordan passer lokale forslag til større investeringsprosjekter inn i dette bildet?

## **2. Innretning/avgrensning av utredningen**

Utredningen skal omfatte den nordlige delen av Norge, Sverige, Finland og Nordvest- Russland. På norsk side omfattes Nordland, Troms og Finnmark fylker. Der det er hensiktsmessig kan også Svalbard inkluderes.

Utredningen skal videre omfatte riksveger, jernbane, havner/sjøtransport og luftfart. Fylkesveger kan trekkes inn der dette er relevant. Både persontransport og godstransport skal omfattes, med hovedvekt på godstransport.

Transportsystemet skal vurderes i et nordområdeperspektiv, som innebærer at det skal legges vekt på grenseoverskridende/internasjonale transport og transportkorridorer. Det skal i denne utredningen ikke gjøres en vurdering av konkrete investeringsprosjekter som hører hjemme i det ordinære planarbeidet for de tre nordligste fylkene.

Det er ønskelig å få vurdert transportnettut fra et nord-sørgående og øst-vestgående perspektiv. Nord-sør perspektivet inkluderer transport som går gjennom Finland og Sverige. Det skal legges til grunn et langsiktig tidsperspektiv. Et naturlig utgangspunkt kan være et 30-års perspektiv, det vil si fram mot 2040. Arbeidet skal være basert på etatenes og Avinor AS beste faglige skjønn.

Arbeidet skal foregå i to hoveddeler. Først skal det arbeides med mulige utviklingsbaner som et utgangspunkt for å få fram utviklingstrekk som er av betydning for utformingen av transportsystemet. Den andre hoveddelen av arbeidet skal gi et bilde av transportsystemet i nordområdene på lang sikt, basert på realistiske utviklingstrekk. I denne delen skal det utarbeides en strategisk studie av utviklingen av infrastrukturen i regionen basert på resultater fra den første delen av arbeidet.

I tillegg skal infrastrukturplaner for landene gjennomgås med sikte på bedre samordning. Her skal også lokale forslag til nasjonale investeringsprosjekter i transportsektoren trekkes inn. Denne delen av arbeidet kan gi svar på om det vil være hensiktsmessig å gå videre med mer detaljert studier av enkeltprosjekter som ikke er en del av eksisterende transportplaner. Etatene og Avinor AS må vurdere en hensiktsmessig avgrensing mot det ordinære planarbeidet, som skal gjennomføres i henhold til egne retningslinjer fra Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet.

### **3. Nærmere om utredningen**

#### Oppdragets første del

I denne delen av arbeidet skal det, basert på realistiske utviklingsbaner, utarbeides en studie av utviklingen av viktige næringsområder, som petroleumssektoren, fiskeri og havbruk, reiseliv. I tillegg kan det være aktuelt å trekke inn skog- og malminindustri og samhandel med naboland. Så langt som mulig bør det gjøres bruk av allerede utførte analyser og utredninger, f.eks. utredninger i regi av fylkeskommunene, interreg-prosjektet STBR og andre interreg-prosjekter.

Utviklingen framover vil i på enkelte områder preges av usikkerhet. Dette gjelder spesielt forhold som petroleumsutvikling i Barentshavet, mulighetene for nye internasjonale transportkorridorer (f.eks. NEW og Nordlige sjørute), effekter av klimaendringer.

Andre utviklingstrekk er mer sikre, som demografisk utvikling og utvikling i næringsvirksomhet i nordlige deler av Norge, Sverige, Finland og Russland. Det kan i arbeidet tas inn alle forhold som antas å være av betydning for transportutviklingen, men det skal legges vekt på størst mulig grad av realisme i vurderingen av mulige utviklingsbaner.

De andre landenes deltakere bør trekkes inn i dette arbeidet, spesielt de delene av arbeidet som ser på næringsutvikling i andre land, men på en slik måte at det ikke nå skapes forventninger om økt aktivitet eller oppstart av konkrete prosjekter. Det er opp til etatene og Avinor AS å vurdere om det skal utarbeides delutredninger, f.eks. av de enkelte næringsområdene. Departementet ønsker imidlertid at det utarbeides ett overordnet dokument fra denne delen av arbeidet, for diskusjon i bredere fora.

Dokumentet skal forelegges departementer, næringsliv og fylkeskommuner for synspunkter og innspill til den neste delen av arbeidet.

#### Oppdragets andre del

I denne delen av arbeidet er det ønskelig å få fram et bilde av hva som vil være en strategisk utvikling av det nasjonale transportnett i Nord-Norge, når det tas hensyn til de utviklingsbanene som er skissert i første delen av arbeidet. Det skal også skisseres forslag til effektive framtidige internasjonale transportkorridorer i nordområdene.

I samarbeid med nasjonale transportmyndigheter i Sverige, Finland og Russland skal det utarbeides en oversikt over eksisterende planer for grensekryssende infrastruktur og andre prosjekter av relevans i nabolandene. Dette skal være et utgangspunkt for å vurdere om eksisterende planer samlet sett bidrar til en strategisk utvikling av transportsystemet i nordområdene. Det skal også gi grunnlag for å vurdere en bedre samordning av grenseoverskridende investeringsprosjekter i Nord-Norge. Eksisterende utredninger, herunder felles svensk-norsk gjennomgang av grenseoverskridende infrastruktur overlevert til Samferdselsdepartementet og Näringsdepartementet i februar 2008, bør oppdateres og trekkes inn i arbeidet.

Utredningen bør kartlegge eksisterende planer for infrastrukturen og lokale initiativer av tilstrekkelig modenhet, og vurdere om disse dekker framtidens transportbehov i nordområdene på en effektiv måte. Stamnettutredningene, som belyser utvikling av infrastruktur i et 30 års perspektiv, kan trekkes inn som et ledd i vurderingen av kapasitetsbehovene.

Spesifikke problemstillinger som bør belyses som en del av arbeidet:

- Identifisere avvik mellom et overordnet framtidig transportnettverk basert på utviklingsbanene fra utredningens første fase og planene som foreligger i landene.
- Gjennomgang av korridorer/transportmidler det er behov for å analysere nærmere, basert på resultatene fra første fase. Foreta nødvendige grunnlagsvurderinger for en mulig jernbaneutbygging fra Tromsø til Narvik eller fra Tromsø direkte til Sverige som et bidrag til en helhetlig transportutredning for nordområdene.
- Behovet for bedre infrastruktur for å bygge opp under tvillingbysamarbeidet mellom Kirkenes/Sør-Varanger og Nikel/Pechenga.

- Påvirkes infrastrukturutviklingen i Norge av industrielle beslutninger i andre land i nordområdene? Kan norske områder og norske tjenester i nord gi positive bidrag til utviklingen i de andre tre landene?
- Basert på kunnskap om petroleumssektorens logistikkbehov og forsyningsstrukturer; hva kreves av transportinfrastruktur?

#### **4. Organisering av arbeidet**

Utredningen skal inngå som et ledd i arbeidet med Nasjonal transportplan og skal kobles opp mot denne prosessen. Utredningen må ferdigstilles i tide slik at vurderingene kan inngå i etatenes og Avinor AS planforslag.

Samferdselsdepartementet mener det er hensiktsmessig å benytte NTP-sekretariatet som koordinator for arbeidet. Sekretariatet holder SD/FKD orientert om framdrift gjennom Samordningsgruppen for NTP 2014-2023. Det forutsettes at etatenes og Avinor AS regionale nivå trekkes inn. Videre må det sikres gode arenaer for samarbeid med fylkeskommunene. Dette vil bidra til regional forankring og at regionale/ lokale forslag til transportløsninger som er av betydning for nasjonale/internasjonale transportkorridorer hensyntas. Barentssekretariatet bør også trekkes inn i arbeidet.

Transportetatene og Avinor AS har ansvar for å etablere kontakt og organisere arbeidet med tilsvarende myndighetsorganer i de andre landene. For å lette slik kontakt sendte samferdselsministeren brev til sin svenske, finske og russiske kollega der det bl.a. ble bedt om å oppgi kontaktpersoner. Foreløpig har Sverige og Finland gitt respons på forespørselen. Det vil være en fordel å bruke allerede etablerte samarbeidsfora, f.eks. den norsk-russiske arbeidsgruppen som utarbeidet innspill til NTP 2010-2019.

Det legges opp til å holde transportministeriene i de tre nabolandene orientert gjennom styringsgruppen for BEATA (Barents Euro Arctic Transport Area).

#### **5. Framdrift**

Utredningen skal følge prosessen med Nasjonal transportplan. Framdriften er basert på at etatenes planforslag skal leveres departementene februar 2012, med framlegging av stortingsmeldingen om NTP i januar 2013.

Del 1: Delutredninger/scenarier. Frist: November 2010.

Anbefalingene/resultatene fra første del vil bli drøftet med de berørte aktørene i form av et møte/seminar. Departementet vil avklare spørsmål som har betydning for del 2 i løpet av desember 2010.

Del 2: Strategisk studie av infrastrukturutvikling og vurdering av eksisterende planer: Skal foreligge mai 2011.

## **6. Ressursbehov**

Det forutsettes at arbeidsinnsats fra transportetatene og Avinor AS dekkes innenfor ressursene som avsettes til NTP-arbeidet. Det skal i tillegg settes av midler til framskaffelse av tallmateriale og analyser/scenarier av økonomisk utvikling.

Departementet ser det som naturlig at kostnader til eksterne analyser/utredninger deles 50/50 mellom transportetatene og Avinor AS på den ene siden og departementet på den andre siden. Departementet vil bidra med i størrelsesorden 1,5 mill kr for 2010.

Fylkeskommunene og Barentssekretariatet kan bidra med ressurser til arbeid og analyser som har relevans for utredningsarbeidet hvis ønsket. Det presiseres for ordens skyld at dette må dekkes innenfor egne budsjetter, og at det ikke gir grunnlag for økte statlige tilskudd.