



Statens vegvesen

Kirkeneskonferansen 2011

Hvordan bør et effektivt transportnettverk i nordområdene se ut?

Regionvegsjef Torbjørn Naimak
Statens vegvesen Region nord

02.02.2011

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023

UTREDNINGSFASEN



Ny infrastruktur i nord

DEL 1 UTVIKLINGSTREKK I VIKTIGE NÆRINGER OG TRANSPORTBEHOV FRAM MOT 2040





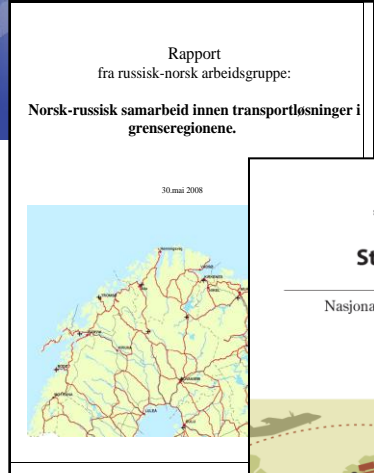
Formål

- Gi regjeringen bedre kunnskapsgrunnlag for framtidige beslutninger om infrastrukturutviklingen i nord.
- Faglig innspill i arbeidet med NTP 2014-2023 sammen med andre utredninger.





Førende dokumenter og prosess



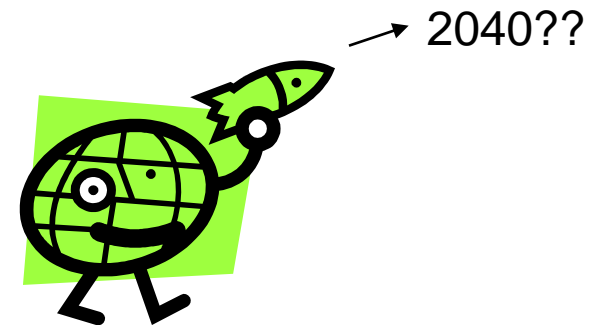
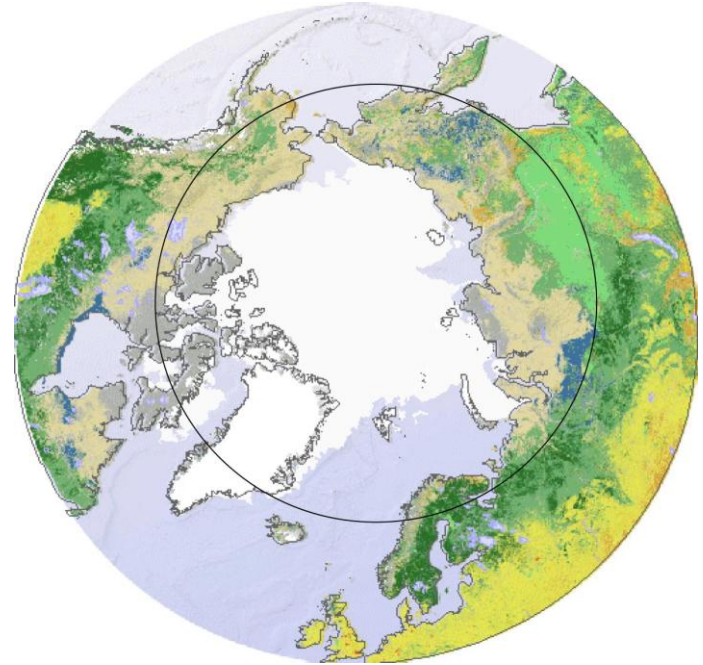
Nasjonal Transportplan
2014-2023

m.fl.+++



Oppgaver

- Se på viktige næringsområder
 - Petroleumssektoren
 - Fiske/havbru
 - Reiseliv
 - Gruveindustri
 - Samhandel med naboland
 - internasjonal handel/transport
- Transportbehov i Nord-Norge til de viktigste næringene
- Effektivt transportnettverk i nordområdene
- Er dagens infrastrukturplaner tilpasset framtidige krav og behov?
 - Inkludert planlagte store lokale/regionale investeringsprosjekter






Utredningen omfatter

- Nord-Norge (Finnmark, Troms, Nordland), nordlige deler av Finland og Sverige og Nordvest-Russland. Der det er hensiktsmessig kan Svalbard inkluderes.
- Riksveger, jernbane, havner/sjøtransport, luftfart. Fylkesveger kan trekkes inn der dette er relevant.
- Person og godstransport.
- Nordområdeperspektiv – vekt på grenseoverskridende /internasjonale transportkorridorer.
- Transportnett i nord-sørgående og øst-vestgående perspektiv.



Dialog mellom landene og styrende myndigheter


REGERINGSKANSLIET
N2009/7372/IR
21 October 2009

Ministry of Enterprise, Energy and Communications Sweden
Minister for Communications

Minister Liv Signe Navarsete
Ministry of Transport and Communications
P.O. Box 8010 Dep
N-0030 Oslo NORWAY

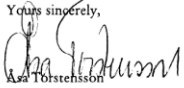
Strategic Study on the Future need of Infrastructure in the High North

Thank you for your letter, the initiative of a strategic study on the future need of infrastructure in the High North is most welcome.

The Barents Euro Arctic Transport Area (BEATA) organisation can very well be an arena to assist in the High North study since cooperation and information exchange already is taking place through the BEATA organisation, as stated in your letter.

Indeed much of the cross border planning and coordination of projects is done on a regional level, so the Swedish infrastructure administrations will be noticed of the ongoing work as well.


For your information, contact persons in the Ministry of Enterprise, Communications and Energy are Mrs. Jeannette Jarmlinger tel: +46 8 405 17 25 e-mail: jeannette.jarmlinger@enterprise.ministry.se and Mr. Magnus Axelsson tel: +46 8 405 12 33 e-mail: magnus.axelsson@enterprise.ministry.se

Yours sincerely,

Anu Vehviläinen

Copy: Ministry of Transport, Russian Federation
Ministry of Transport, Finland

Postal address Telephone E-mail: registra@enterprise.ministry.se
SE-103 33 Stockholm +46 8 405 10 00
Sveavägen

Visiting address Fax
Mäster Samuelsgatan 70 +46 8 411 36 16


MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS FINLAND
9 October 2009

Minister Signe Navarsete

Ref Letter to minister Anu Vehviläinen 15th of September 2009


Title Strategic Study on the Future Need of Infrastructure in the High North

Dear Liv Signe Navarsete,

Thank you for your letter concerning your strategic study on the Future Need of Infrastructure in the High North. This matter is also most relevant for Finland due to activities, like new mines, we have in the northern part of Finland.


It is a good idea link the cooperation in this study to BEATA steering committee.

We are very interested in participating your project and can offer you two contact persons, Mrs. Tuija Maanoja (tuija.maanoja@mintc.fi) and Mr Risto Murto (risto.murto@mintc.fi).

Yours sincerely

Minister Anu Vehviläinen

CC: Harri Pursiainen
Steering group of transport policy department

Postal address Visiting address Telephone Telefax
PO Box 31 Eteläesplanadi 16-18 +358 9 160 02 +358 9 160 28596
FIN-00023 Government Helsinki +358 9 160 28590 (Information)
FINLAND


DEN RUSSISKE FØDERASJONS
AMBASSADE
I KONGERIKET NORGE

H.E.fru Magnhild Meltveit Kleppa
Norges Samferdselsminister

Oslo, 3 .mars 2010


Ærede fru Statsråd,

I forbindelse med brevet fra L.S.Navarsete til Den Russiske Føderasjons transportminister I.Levitin av 15.09.2009 er Den Russiske Føderasjons ambassade i Norge bemyndiget av Transportministeriet i Den Russiske Føderasjon å formidle følgende informasjon angående fremtidig transportutvikling i Nord-Russland.

Innen sjøtransport er man på russisk side interessert i internasjonal forskning i Nord og vil foreslå å utveksle informasjon om emnet. En viktig prioritering er utbyggingen av Den nordlige sjørute som et ledd i Det arktiske transportsystem. Man vil satse på å videreføre arbeidet med å øke sikkerheten i Barentshavet og Norskehavet samt søk og redning til havs. Det er innledet et russisk-norsk samarbeid i rammen av Barents VTMIS og Barents Rescue, man vurderer muligheten å åpne nye områder i Arktis for NAVAREA-varsling.

Man satser på en aktiv videreføring av jernbaneutbygging som vil knyttes til det eksisterende jernbanenettet og underlette og aktivisere transport i nordlige områder som Kola og Murmansk og Barents havområder og Barents havområder i Republikken Karelia.

Kontaktpersonen på Transportministeriet som er ansvarlig for samarbeidet med utenlandske partnere på de ovennevnte områder er ekspedisjonssjef Aleksander Andreev i avdeling for internasjonalt samarbeid, tel. +7 6269570, faks +7 6994275/6261101, e-post andreevaa@mintrans.ru.

Ærbødigst,

Sergey Andreev
Ambassador



Organisering av arbeidet

- Styringsgruppe for NTP
- NTP-sekretariatet koordinerende organ. Tverretatlig.
- Regional styringsgruppe
 - Regionvegsjef SVV (leder)
 - Politisk representasjon fk – samferdselsrådene
 - Regiondirektørene fra transportetatene og Avinc
- Prosjektgruppe (regional)
 - Transportetatene og Avinor
 - Administrativ representasjon fylkeskommunene
 - Barentssekretariatet
 - Prosjektleder fra Statens vegvesen
- Samarbeid med tilsvarende myndighetsorganer i nabolandene.
- Orientering til BEATA (Barents Euro Artic Transport Area)



KYSTVERKET



Statens vegvesen



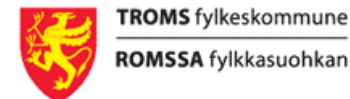
Jernbaneverket



AVINOR



Nordland
FYLKESKOMMUNE



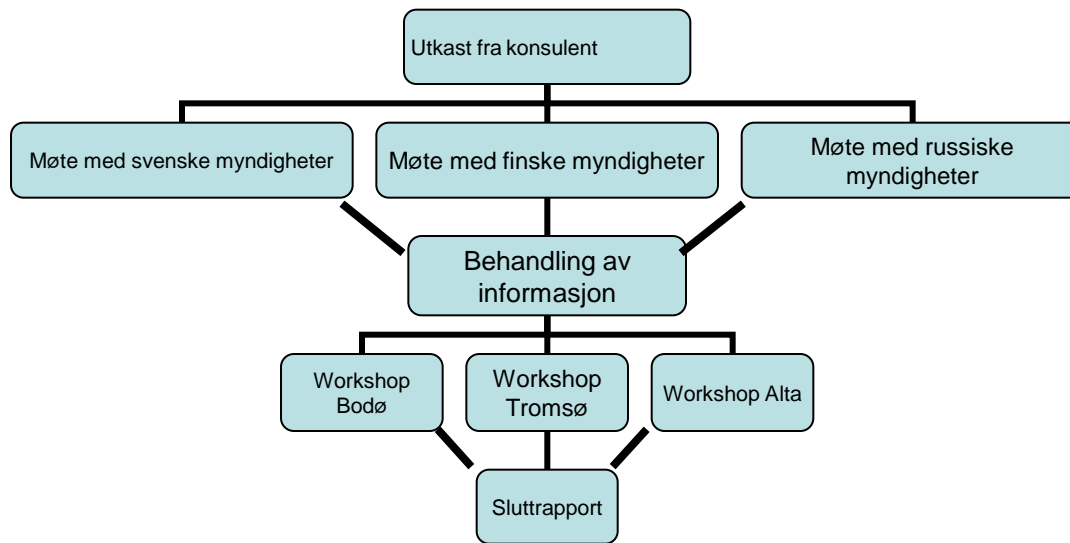
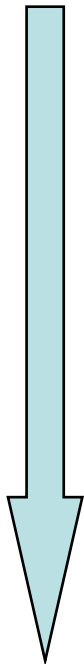
TROMS fylkeskommune
ROMSSA fylkkasuoikkan



Finnmark
fylkeskommune



Prosess (Fase 1)



Rapport fase 1 offentliggjort 30.nov. 2010

To framtidsbilder

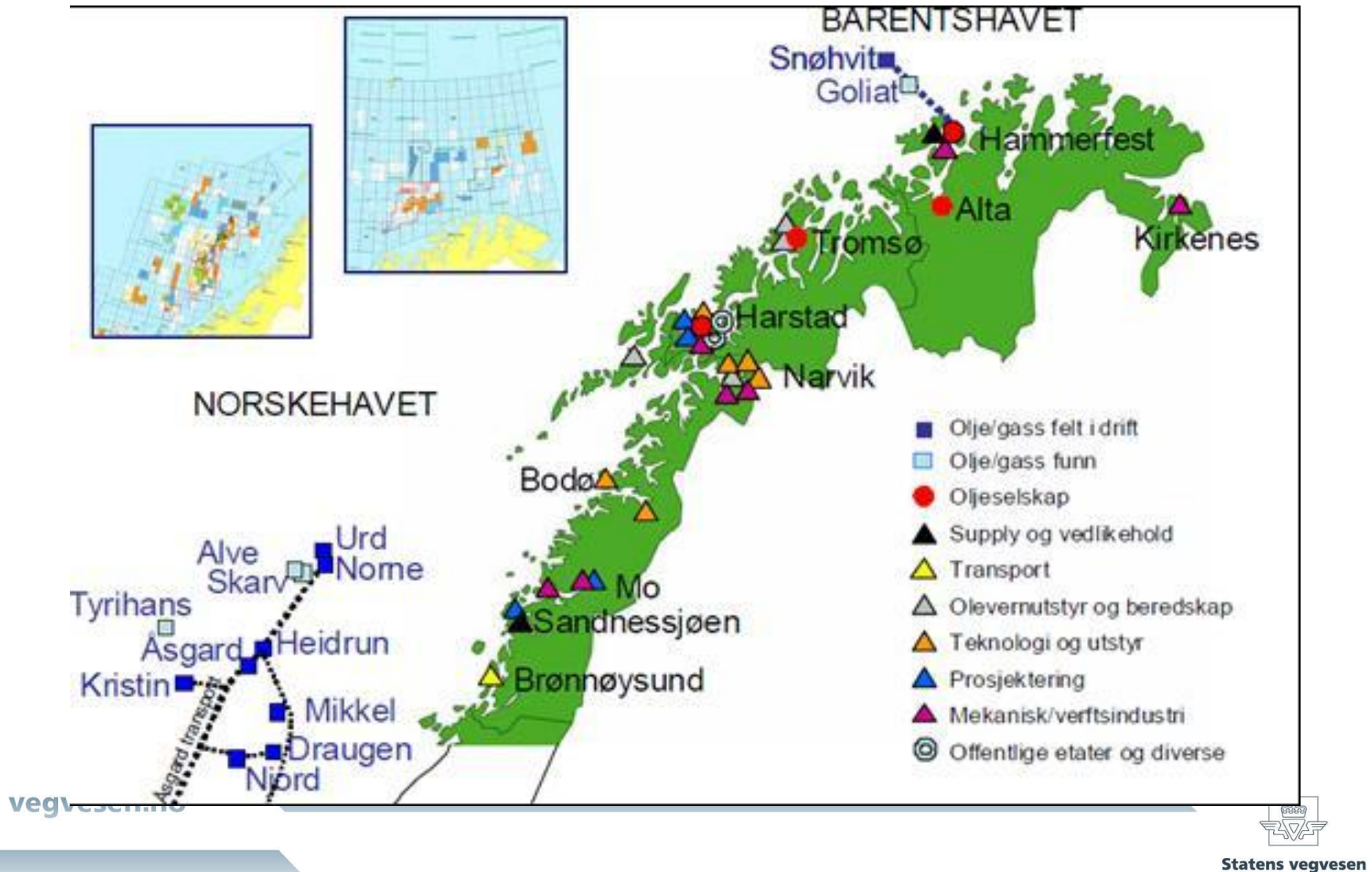
	Framtidsbilde – høy vekst	Framtidsbilde – moderat vekst
Ressurser, miljø og klima	<p>Store olje- og gassfunn Store nye malminn, særlig i naboland Rask ismelting, Nordlige sjørute i drift 5 mnd i året Varmere havtemperatur, sykdom flytter havbruk nordover</p>	<p>Mindre olje- og gassfunn Malminn i naboland Ismelting, Nordlige sjørute i drift 3 måneder i året Noe stigende havtemperatur, sakte flytting av havbruk mot nord</p>
Økonomi og marked	<p>Økonomisk vekst og økende priser på råvarer Sterk etterspørsel etter sjømat Økende etterspørsel etter arktisk turisme</p>	<p>Middels økonomisk vekst, svak i Europa Økt etterspørsel etter sjømat Arktisk tursime kun for de få</p>
Politikk og rammebetingelser	<p>Rask, helhetlig og samordnet utbygging av olje- og gassfelt Gunstig energiregime for industrien Visse skatte- og avgiftsfordeler i Nord-Norge Samordnet politikk på tvers av næringer og regioner</p>	<p>Sen avklaring, restriktiv tildeling av lete- og utvinningskonsesjoner, miljømotstand Høyere kraftpriser for industrien Relativt like rammebetingelser i hele landet Fragmentert (lokaliserings)politikk</p>

Petroleum

(Olje – Gass)

- ✦ Det er grunn til å tro at det er store olje- og gassforekomster i nord.
- ✦ Leveranse fra nordnorsk næringsliv til denne sektoren er økende og av et betydelig omfang.
- ✦ Det bør være økende industriell utnyttelse av gassen – sett med nordnorske øyne.
- ✦ Petroleumsutvikling i Russland gir store muligheter for forsyningsbaser og oljeomlasting i Finnmark samt leveranser til russiske aktører.
- ✦ Fire store forsyningsbaser peker seg ut med industrielle klynger (Helgeland, Hålogaland, Hammerfest og Kirkenes)
- ✦ Forsyningsbasene bør ha dypvannskaier, god veiforbindelse til stamveinettet, helikopterbase og stamflyplass
- ✦ Kort historie med produksjon i Nord. Forholdsvis få felt bygd ut nord for Trøndelag

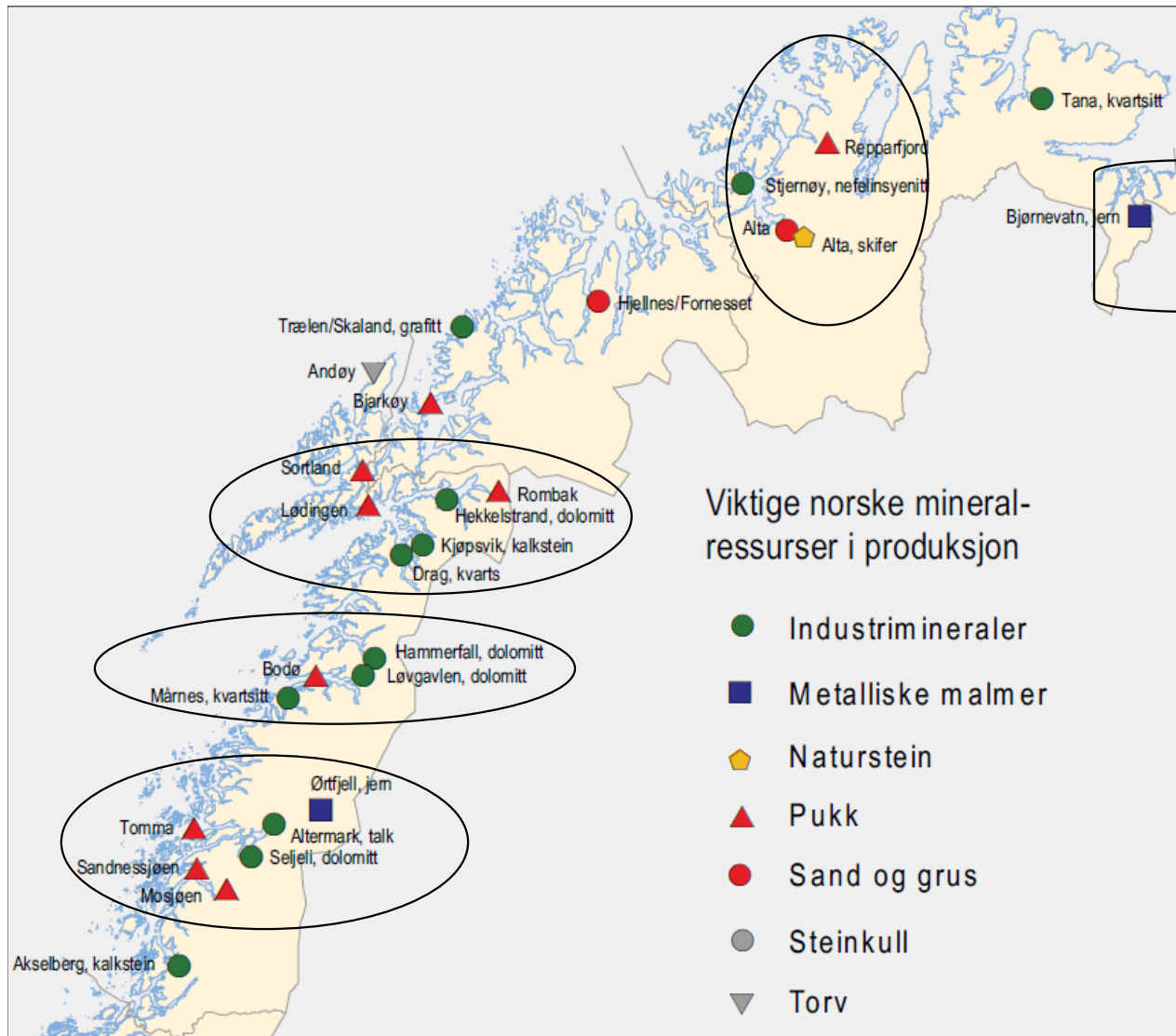
Felt og aktivitet



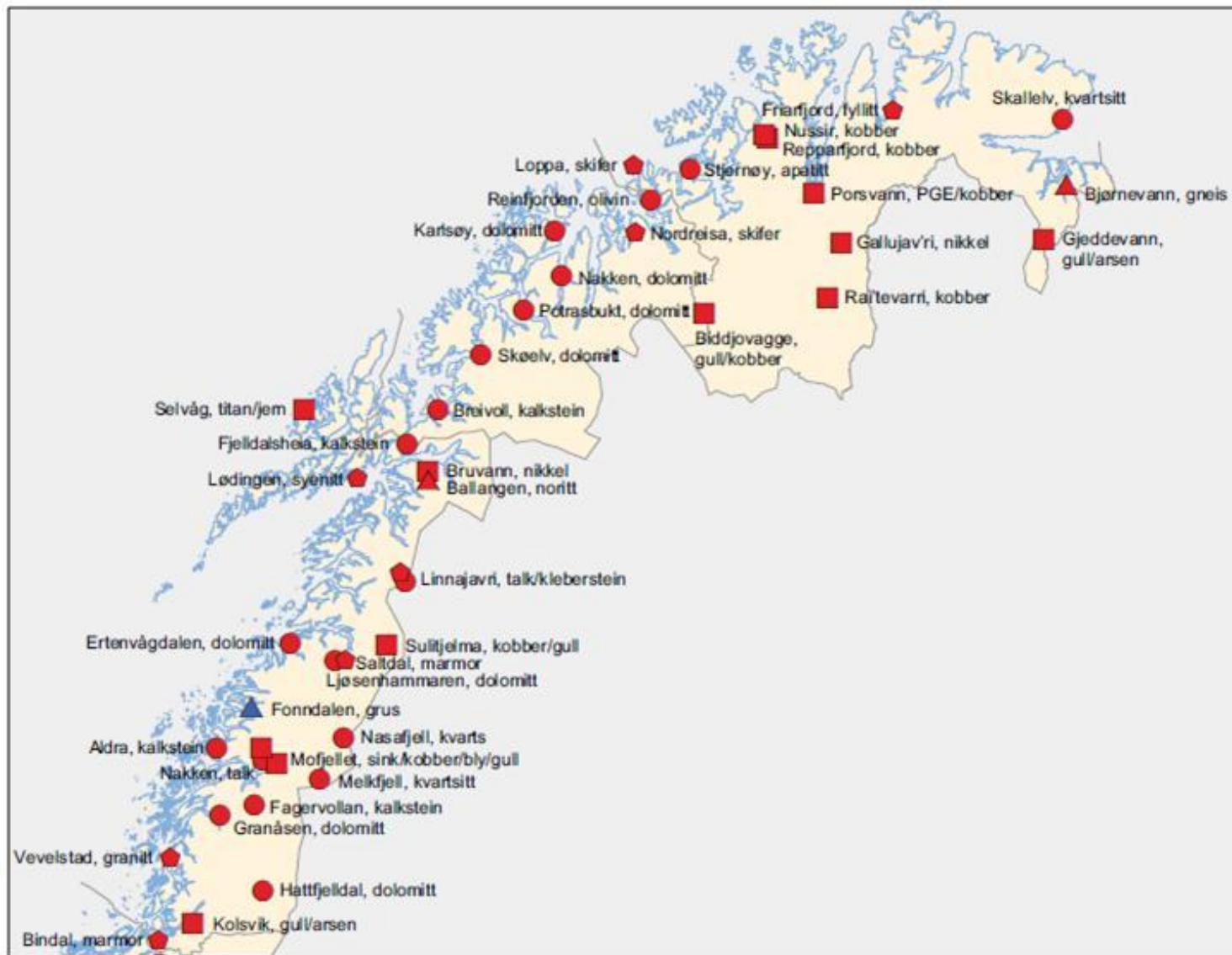
Gruve og bergverksdrift

- ✦ Økende etterspørsel etter malm og mineraler på verdensbasis, særlig fra Asia
- ✦ Økende uttak av jernmalm i Sverige og Finland,
- ✦ Økt behov for malmtransport på Ofotbanen
- ✦ Det kan være behov for ny jernbane fra Finland til isfri havn i Norge.
- ✦ Det må vurderes nærmere ulike finansieringsordninger for denne type infrastruktur.
- ✦ Mulig omlasting av russisk malm i Kirkenes.
- ✦ Utbedring av Narvik og Kirkenes havn for å ta mer malm
- ✦ Farledsutbedring, større skip
- ✦ Nordlige sjørute i drift vil ta en del malmtransport.
- ✦ Utvinning av industrimineraler og malm vil øke i Nord-Norge.

Produksjon i dag



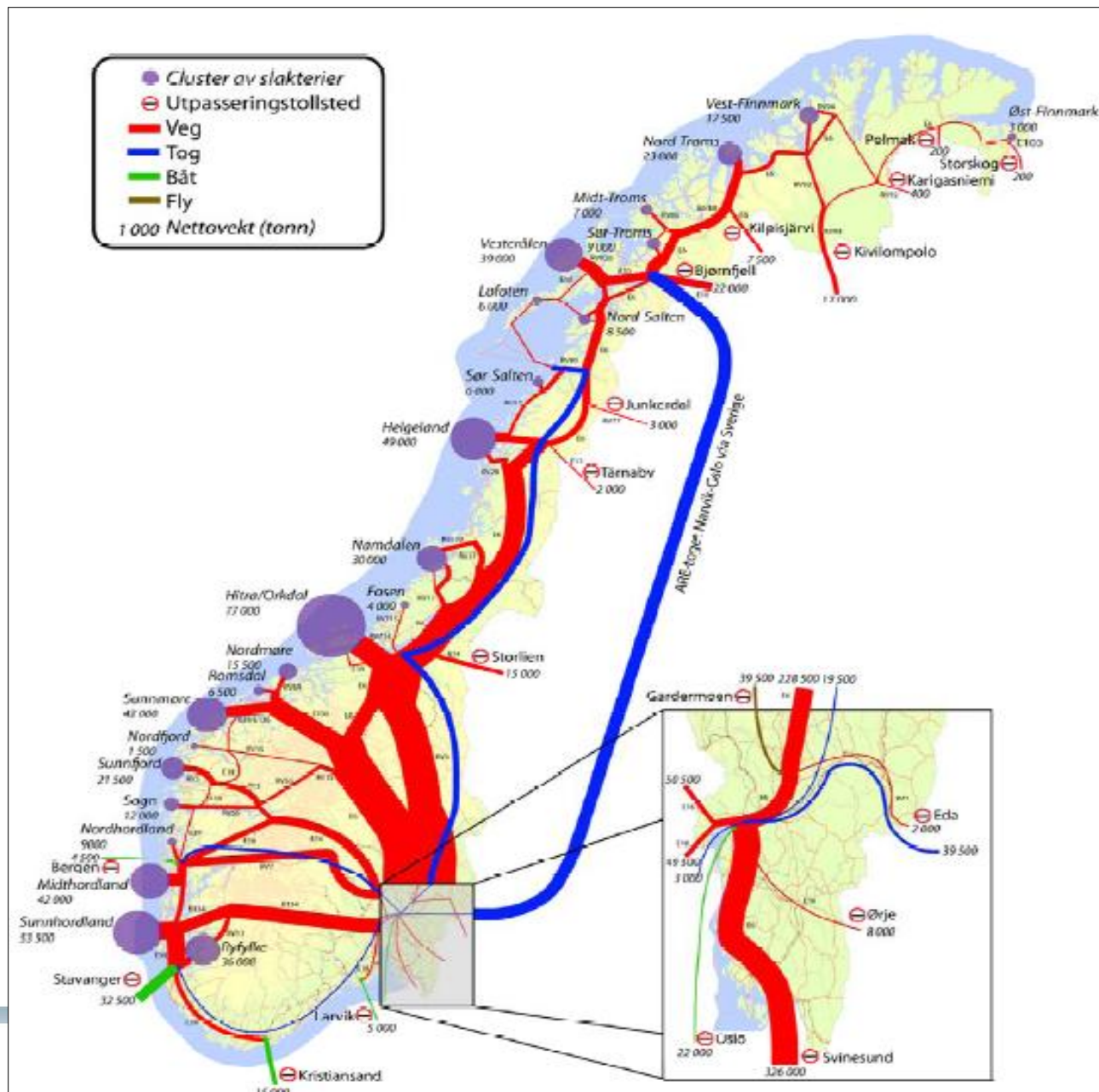
Mulige mineralfunn



Fiske og havbruk

- ✦ Norge er en av verdens største sjømateksportører
- ✦ Spesielt øker etterspørselen etter fersk fisk: Saltfisk, klippfisk, tørrfisk og frossen sild
- ✦ Oppdrett står for det meste av økningen.
- ✦ Fiskemottak og foredling av villfisk konsentreres til færre steder
- ✦ Slakting av opprettsfisk konsentreres til større slakterier, men fortsatt en ganske desentralisert struktur.
- ✦ Større og moderne fiskefartøy
- ✦ Havbruksnæringen flytter nordover
- ✦ Havner og farleder bør tilpasses større og flere fiskebåter
- ✦ Velfungerende og forutsigbart vegnett mot sør og øst; utbygging og oppgradering av tilførselsveger fra slakteri til stamvegnettet og jernbane, bedre ferjekapasitet/ ferjeavløsning, og stedvise utbedring av E6
- ✦ "Fisketog" fra Bodø eller Narvik til kontinentet
- ✦ Kanskje "Fiskefly" fra Bodø, Evenes eller Lakselv til Asia

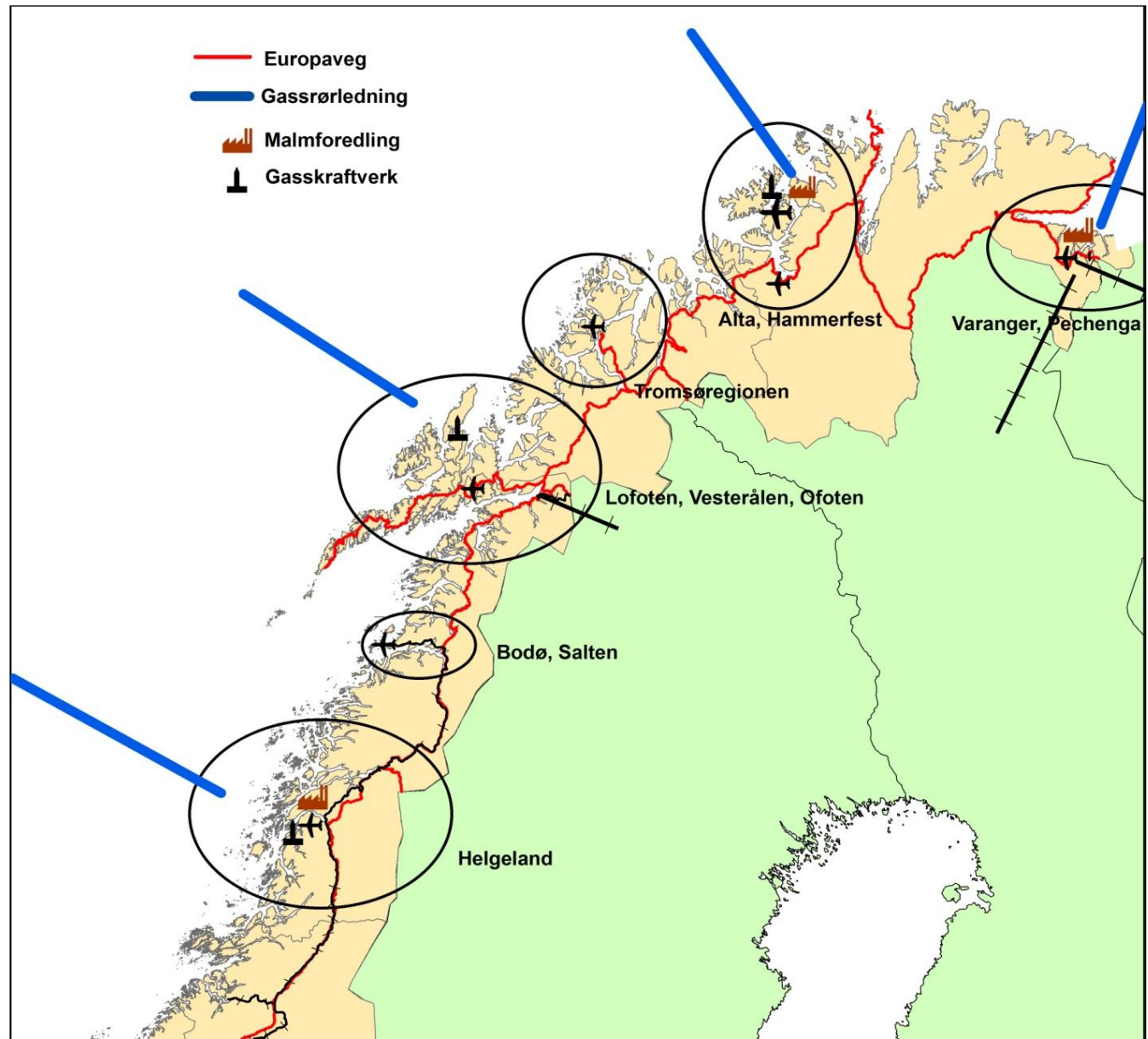
Transport av laks og ørret



Industri

- ✓ Nordland er landsdelens store industrifylke (også et av de største industrifylkene på landsbasis) - Sterk vekst i industrien i Finnmark
- ✓ Noen geografisk områder peker seg ut som tunge industriområder:
 - Helgeland
 - Trianglet: Mo – Mosjøen – Sandnessjøen
 - Salten
 - Trianglet: Glomfjord – Saltdal – Sørfold
 - Midtre Hålogaland
 - Hammerfest – Alta
 - Sør-Varanger
- ✓ Båttransport størst, men betydelig vegtransport og jernbanestransport der dette tilbudet finnes
- ✓ Stor etterspørsel etter metall og metallvarer
- ✓ Behov for langsiktige gode kraftavtaler for industrien
- ✓ Olje - og gassutbyggingen gir grunnlag for en viss lokal leverandørindustri.
- ✓ Industriklyngene blir viktige for mange aktører.
- ✓ Oppgradering av E6 og tilknytningsveger
- ✓ Stamlufthavner i industriklyngene, direkteruter
- ✓ Havneutbygging i industriklyngene, spesielt i Kirkenes (NSR)

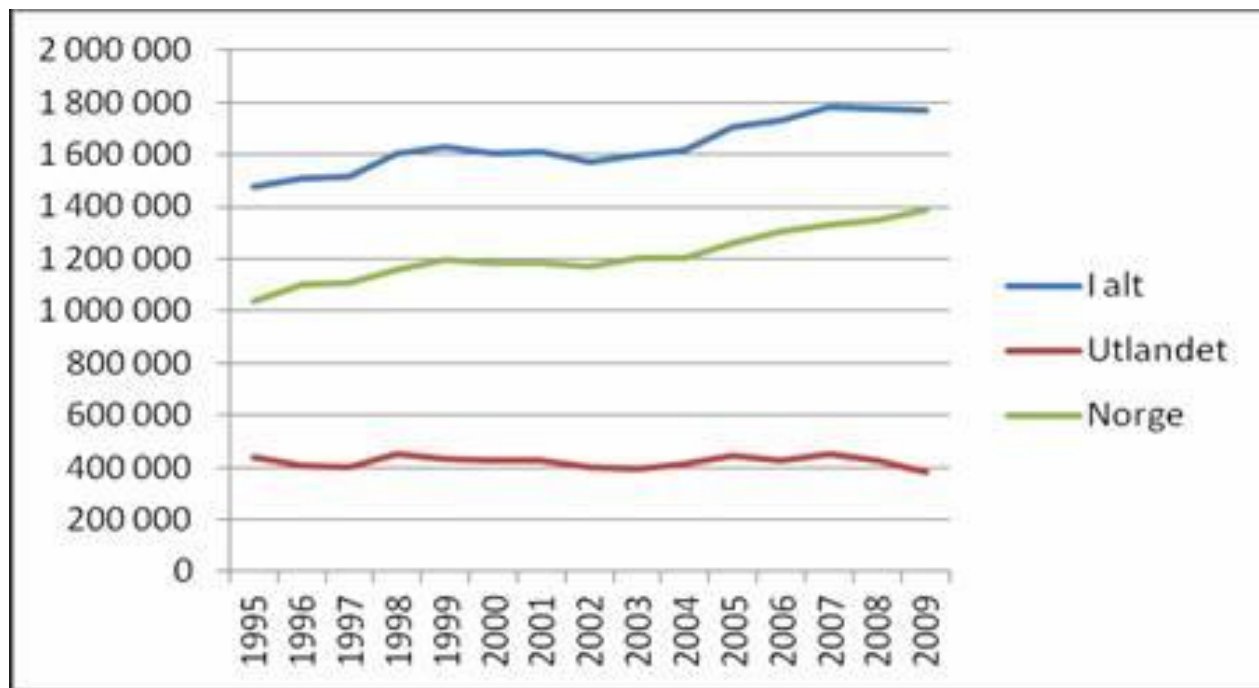
Konsentrert satsing - 4 ressursentre og 2 byer



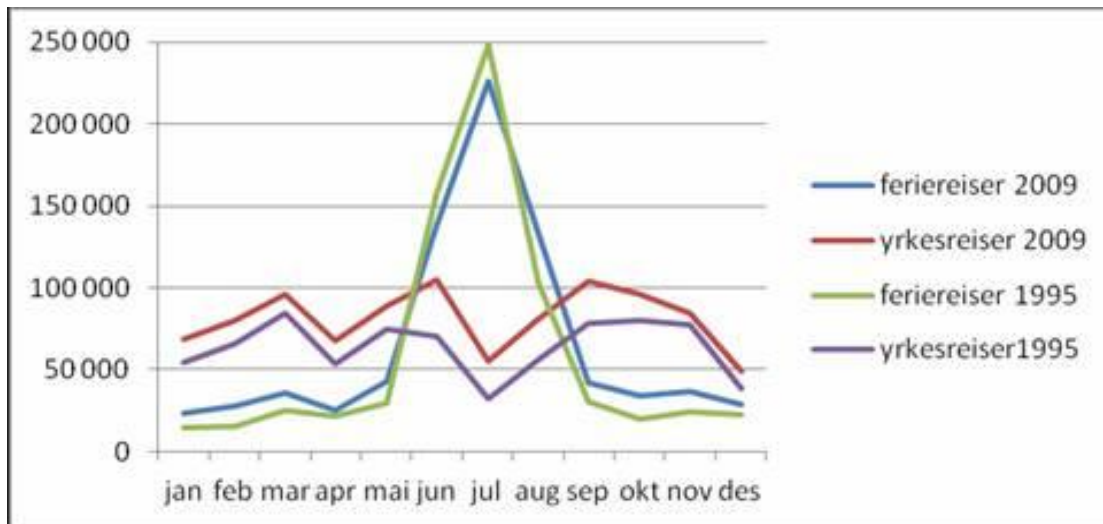
Reiseliv

- ✦ Økt etterspørsel etter arktisk turisme
- ✦ Men Norge har ikke lyktes i å tiltrekke seg flere utenlandske turister og har ikke lyktes i å utnytte vinteren
- ✦ Utvikle havner for økt trafikk med Hurtigruta og cruisebåter (snuhavner)
- ✦ Incentiv for nye flyruter og mer charter må utvikles. Heller færre flyplasser med lengre rullebaner enn dagens struktur
- ✦ Utvikle turistvegene, både i kvalitet og kvantitet, rundreise er viktig
- ✦ Bedre informasjon; vegskilting og ruteinformasjon
- ✦ Utvikle ferge/ hurtigbåt til opplevelsestilbud
- ✦ Stort potensiale i nordlyset, is/snø, mørket, lyset, kysten og kjente merkenavn som Lofoten og Nordkapp
- ✦ Bedre samarbeid nødvendig på markedsføring og salg

Årlige gjestedøgn i Nord-Norge i hoteller og lignende virksomheter 1995-2009 for nordmenn og utlendinger og samlet.



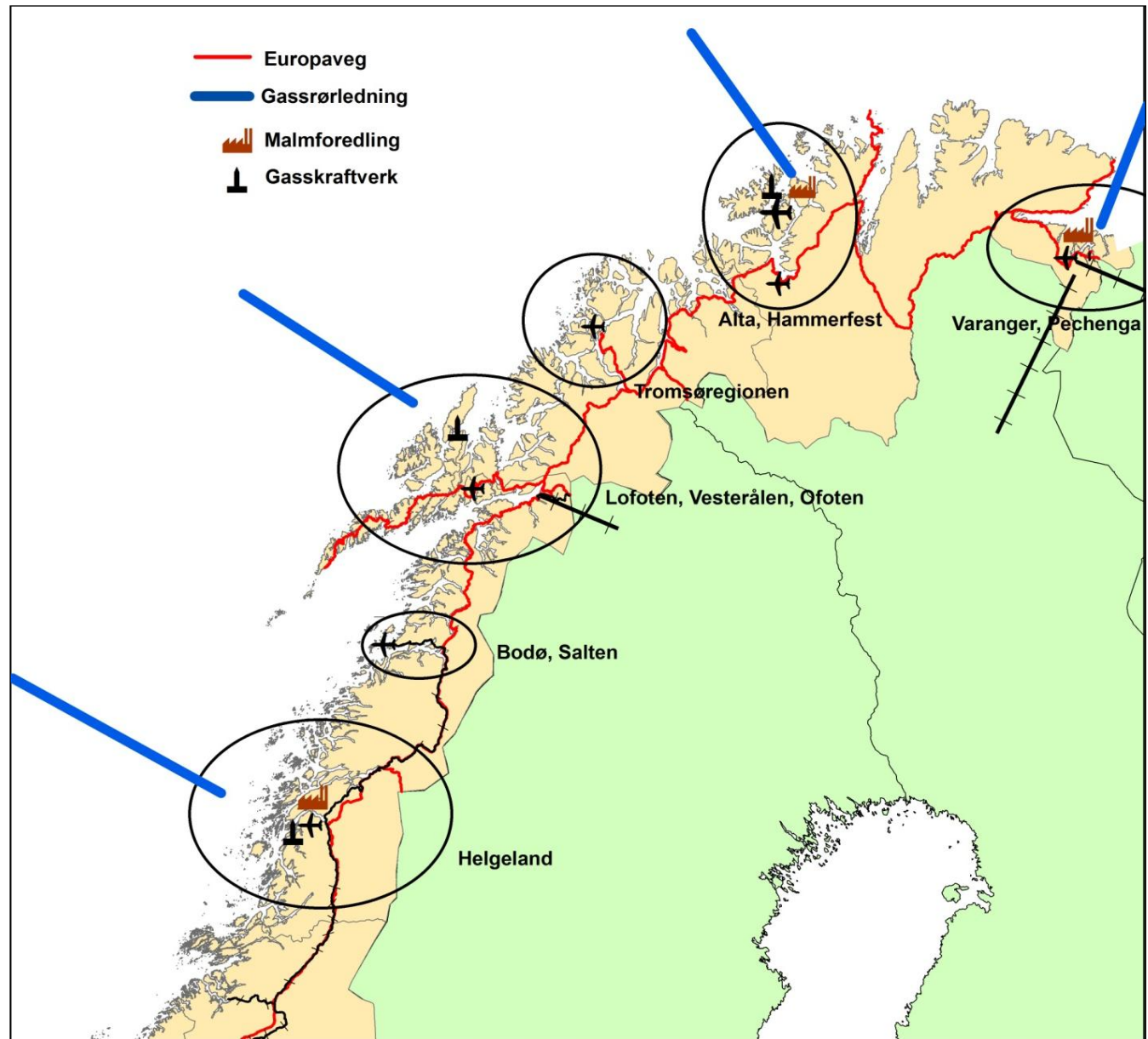
Hotellovernattinger i Nord-Norge 1995 og 2009 etter måned og formål med oppholdet:



Internasjonal handel / Internasjonale transportkorridorer

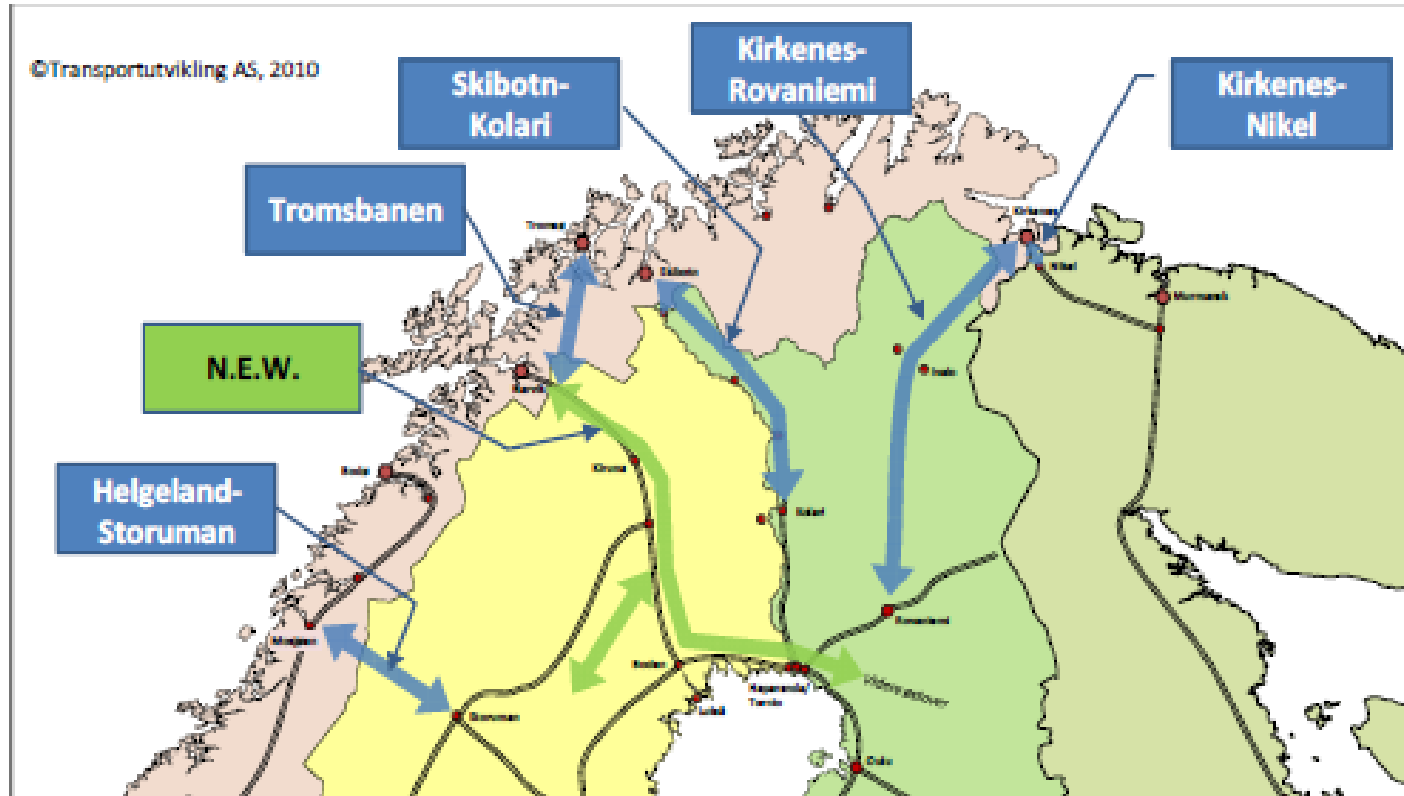
- ✦ Sjøruten nord for Russland og tog mellom Norge og Asia gjennom Russland kan representere nye muligheter.
- ✦ Den nordlige sjørute kan på sikt være åpen 5 mnd i året.
- ✦ Olje/gass-aktivitet i Russland gir behov for sjøtransport
- ✦ Utvikling av Kirkenes og Narvik havn til intermodale knutepunkt for internasjonal trafikk og for malmeksport
- ✦ Det vil være behov for konsentrert og spesialisert havnestruktur på tvers av kommunegrenser.
- ✦ Aktuelle godsknutepunkter bør sees i sammenheng med lokalisering av petroleum- og industrivirksomhet.
- ✦ Det vil være behov for økt beredskap og overvåking langs kysten.

Konsentrert satsing - 4 ressursentre og 2 byer



Transportkorridorer Norge-Sverige-Finland-Russland (Regionale prosjektinitiativer)

Mulige jernbanekorridorer

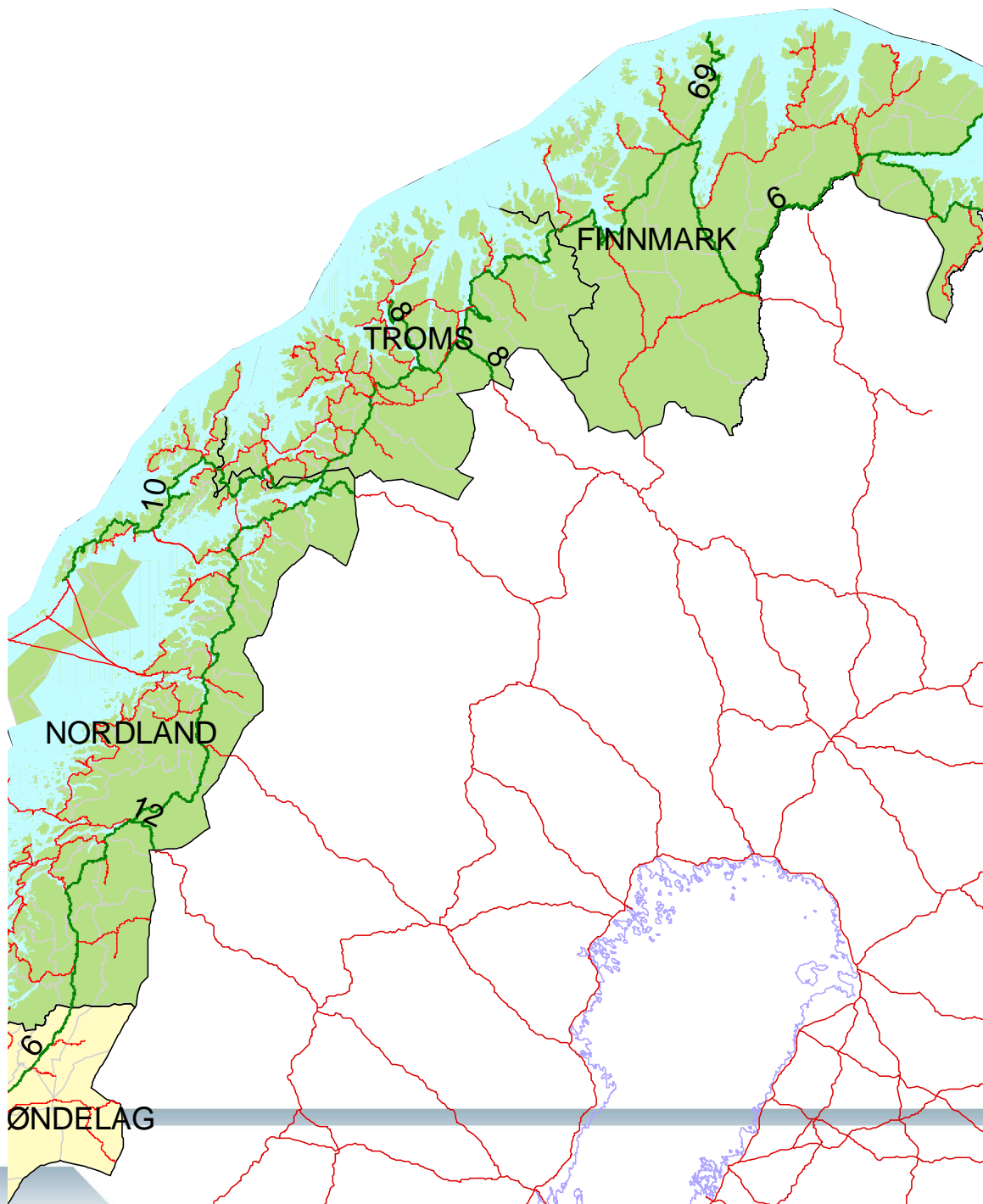


Figur 6-1: Internasjonale jernbanekorridorer i nord, eksisterende og prosjekter

Avstander og sporvidder

	Narvik – Luleå Ofot-/Malmbanen	Skibotn - Kolari	Kirkenes- Rovaniemi	Kirkenes- Nikel	Helgeland- Sverige
Distanse km	597	312	480-550	40	250
Km i Norge	42	46	53-127	20	
Sporvidde	1435	1524	1524	1520	-

Kilde: Transportutvikling a/s.



Oslo 27.april 2010



Grenseboeravtalen



NRK 2.11.10: "Skal sikre fri flyt av arbeidskraft

Avtalen kan sikre at 40.000 russere fritt kan reise til Sør-Varanger kommune, mens 9000 av innbyggerne i den norske grensekommunen på samme måte kan reise inn i Russland.

På russisk side vil dette omfatte Nikel, Petsjenga og Zapoljarny. På norsk side blir Kirkenes og nærområdene omfattet.

Hensikten med grenseboerbeviset er blant annet å sikre fri utveksling av arbeidskraft mellom Norge og Russland."



Fase 2 i utredningen

- ∨ Sammenstille funn i fase 1 med eksisterende planer og synliggjøre strategisk utvikling av nasjonalt transportnett i Nord-Norge (viktig å synliggjøre samlet behov – alle transportetater)
- ∨ Foreslå effektive fremtidige transportkorridorer i nordområdene
- ∨ Behov for jernbane fra Tromsø til Narvik, eller fra Tromsø direkte til Sverige?
- ∨ "The twin cities" Kirkenes/Sør-Varanger og Nikel/Pechenga, utrede behovet for mellomliggende infrastruktur
- ∨ Svalbard – mulig fremtidig betydning?



31.Mai 2011

Utredningen – fase 2

- ✦ Skal beskrive en strategisk utvikling av transportnettets i nord.
- ✦ Skal være på overordnet nivå (ikke prosjektnivå).
- ✦ Skal vurdere intermodale systemer og knutepunkter.
- ✦ Skal omtale nye jernbanestrekninger.
- ✦ Skal beskrive effektive transportkorridorer (nasjonalt og internasjonalt).
- ✦ Skal vurdere maritime muligheter.
- ✦ Svalbard skal inngå i vurderingen.

Utredningen – fase 2

- Arbeidet med fase 2 er organisert på samme måte som for fase 1.
- Arbeidet startet opp nå etter nyttår.
- Sluttrapport skal foreligge i slutten av mai 2011.



Hvordan ser nordområdene ut i 2040?