

KVU Nord-Norge

En utredning av hele transportsystemet i nord,
inkludert Svalbard

- Hovedveger med viktige tilknytninger
- Viktige farleder og havner
- Lufthavner
- Jernbane

Kyst- og havnekonferansen 2022, Signe Eikenes



KVU-prosessen skal gi bedre styring

KVU- / KS1-prosessen

KVU / KS1 blir et grunnlag for NTP 2026-2037



K

Dagens situasjon
Problemer

V

Behov og interesser

- Normative behov (nasjonale- og regionale)
- Interessentgruppers behov

U

Strategiske mål
Rammebetingelser

Nord-

Mulighetsstudie (alternativer og løsninger)
Konsepter

Norge

Alternativanalyse
Føringer for prosjektfasen

Statens prosjektmodell
for store investeringer
(KVU /KS1)



Bærekraft – hva kan vi gjøre med transport og infrastruktur?

- Reise mindre, reise smartere...
- Reise med mindre energiforbruk og utslipp
- Samordne transport /goods
- Minimalisere arealinngrep
- Utslippsfrie byggeplasser



Hva blir fremtidens transportbehov?

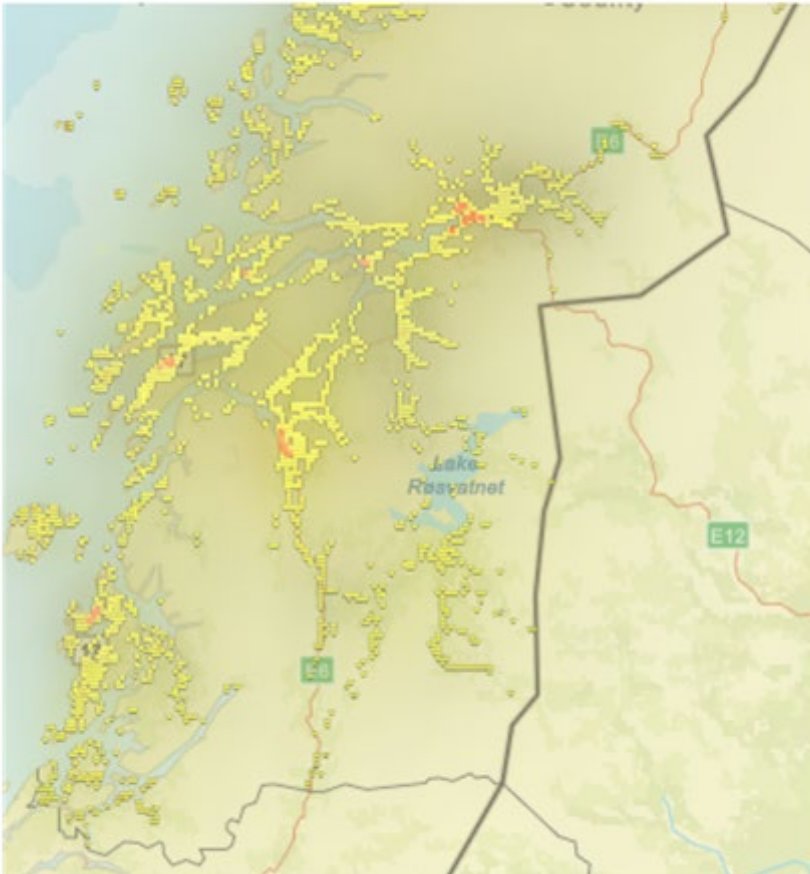
Scenario 2060 10 tunge trender på vegen dit (Jan Dietz)

- En mer urolig verden
- Nordområdene og Arktis får større betydning
- Klimaendringene fortsetter
- Klimabevistheten øker – kniven på strupen
- Ny teknologi vil endre transportbehovene og transportsystemet
- Økt behov for energi, inkludert fornybar energi
- Befolkningen i verden fortsetter å vokse
- Større etterspørsel etter sjømat
- Aldrende befolkning
- Fraflytting fra de små kommunene (sentralisering)

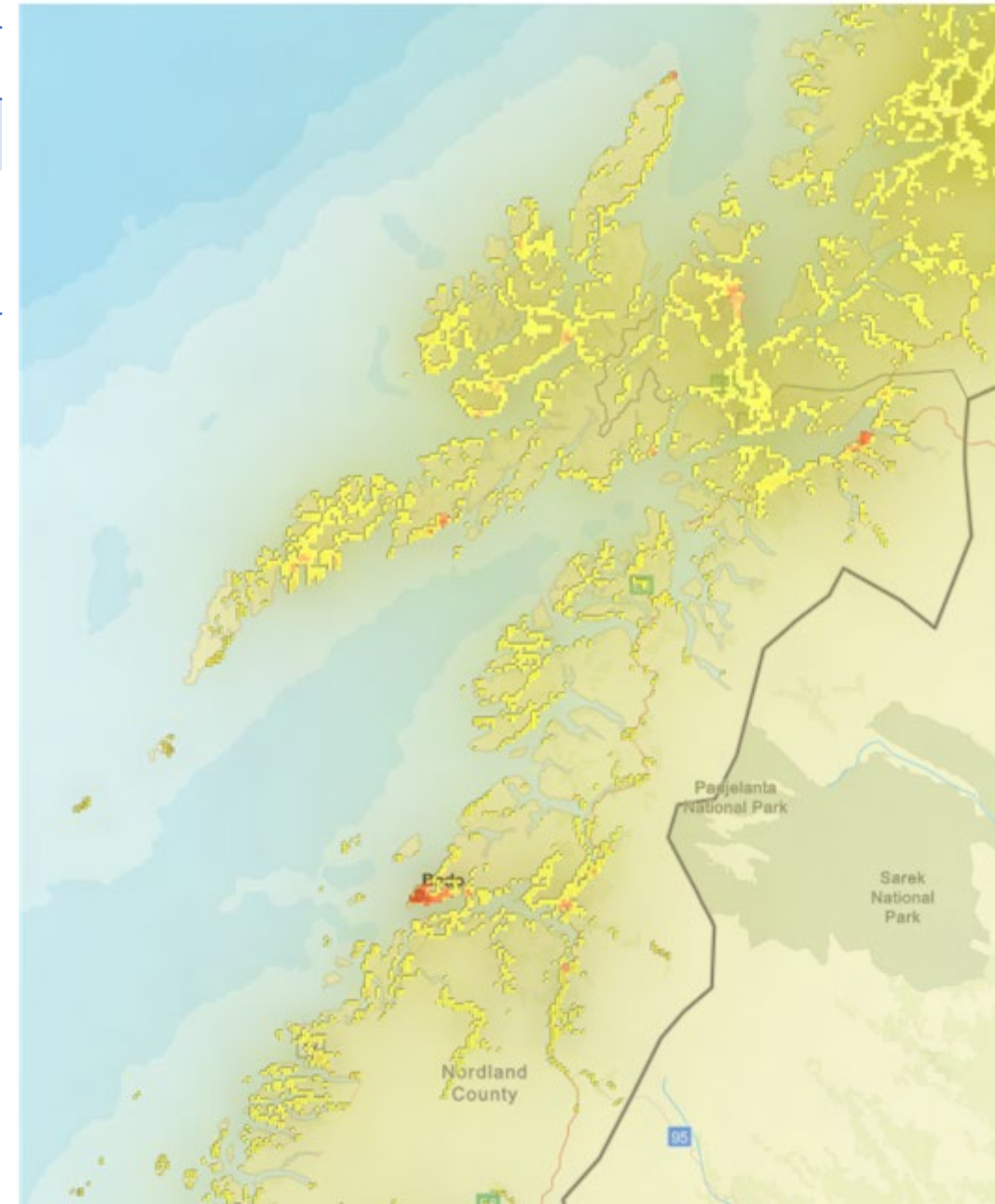
Befolkning i Nordland

2000	2020	2022	2050
239 109	243 385	240 177	
Prognose SSB			237 418
Prognose Telemarksforskning			218 072

Varmekart over befolkning på Helgeland

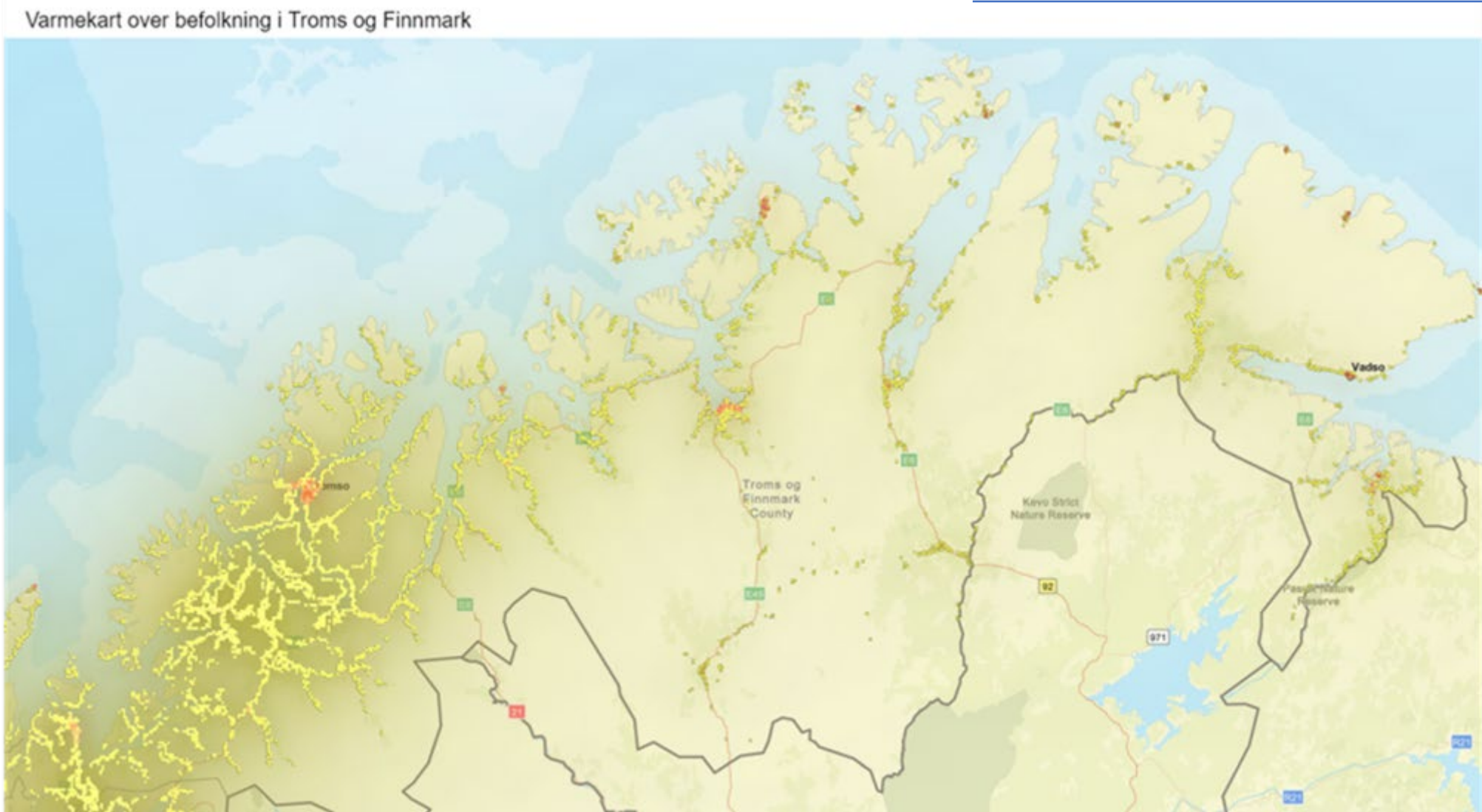


Varmekart over befolkning i nordre Nordland



Befolkning i Troms og Finnmark

2000	2020	2022	2050
225 219	243 067	241 700	
Prognose SSB			251 489
Prognose Telemarksforskning			235 192



Problemer i transportsystemet

- Veg- og vegtransport
- Jernbane og jernbanetransport
- Farled, havn og sjøtransport
- Lufthavner og flytransport
- Utfordringer i transportsystemet
- Sårbarhet og beredskap
- Klima og ny teknologi

Utbygging av ny infrastruktur vil møte utfordringer

Verksteder



Alta og Mo i Rana
september 2021

Finnmark

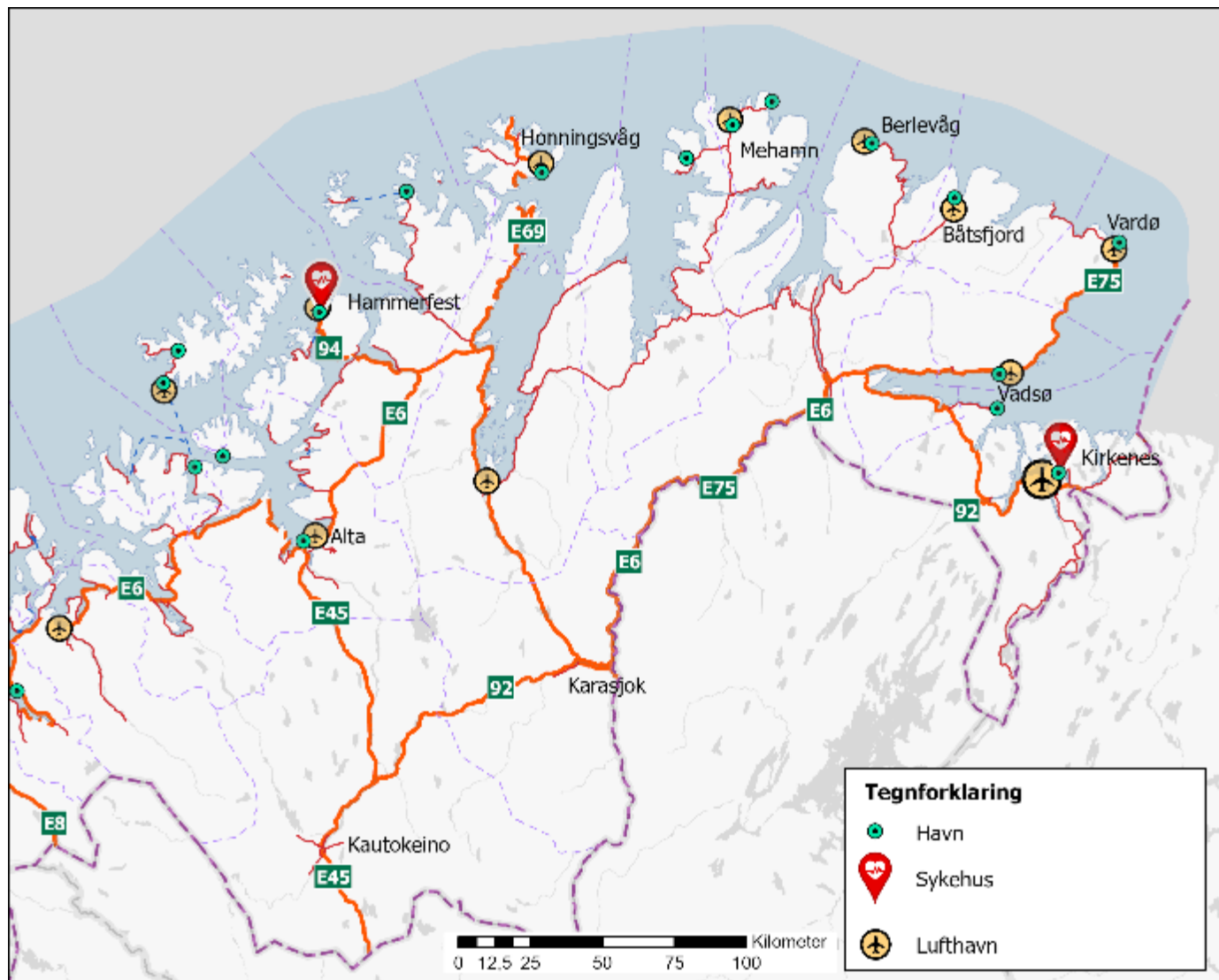
Samfunnssikkerhet og beredskap

Utnytte ressursgrunnlaget

BOLYST og BLI-LYST

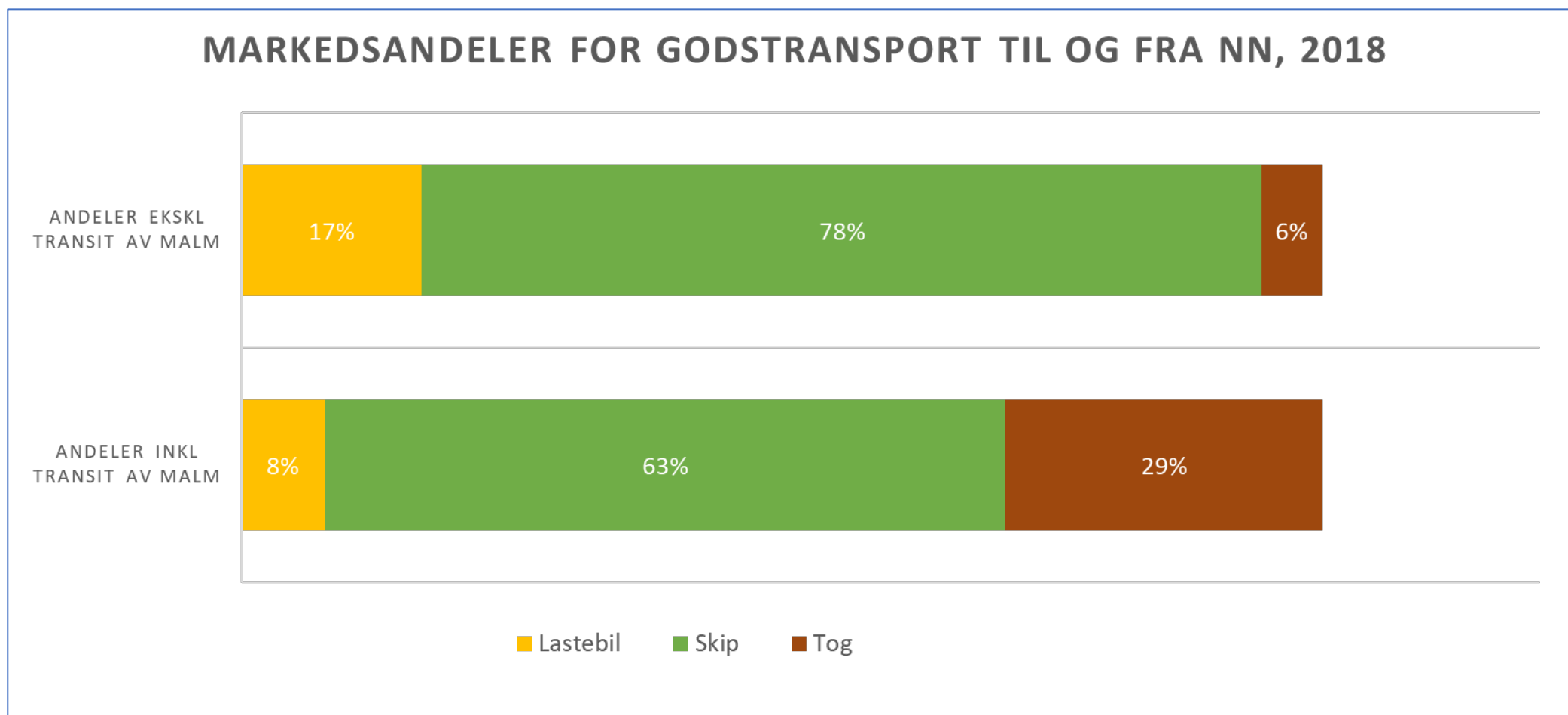
Den nordlige delen av Finnmark:

- Investeringer i fiskerihavner
- Viktige fylkesveier
- Vinterdrift veg
- Kortbanenettet; – el-fly for buss?
- Tiltak utenfor transportsektoren

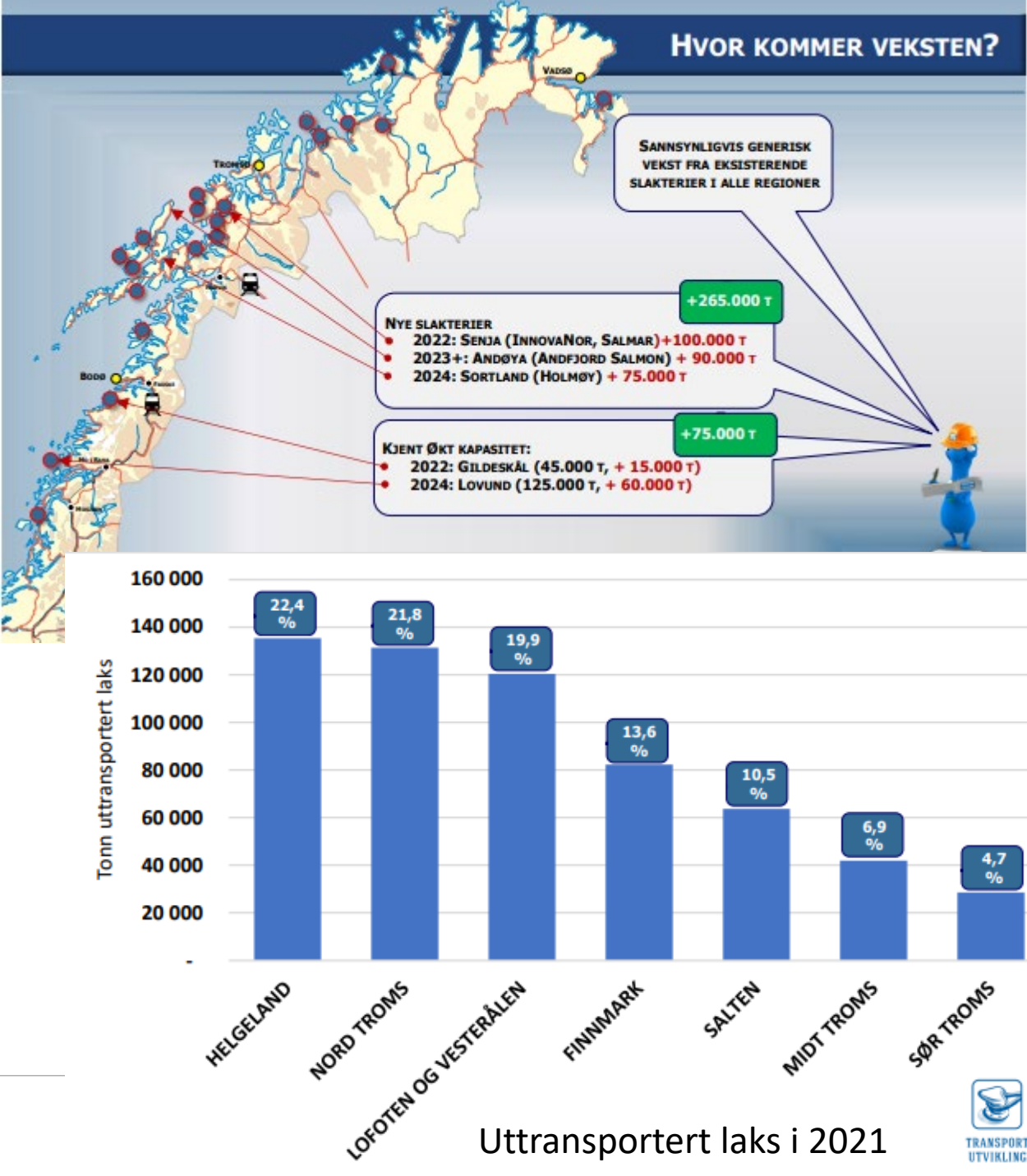
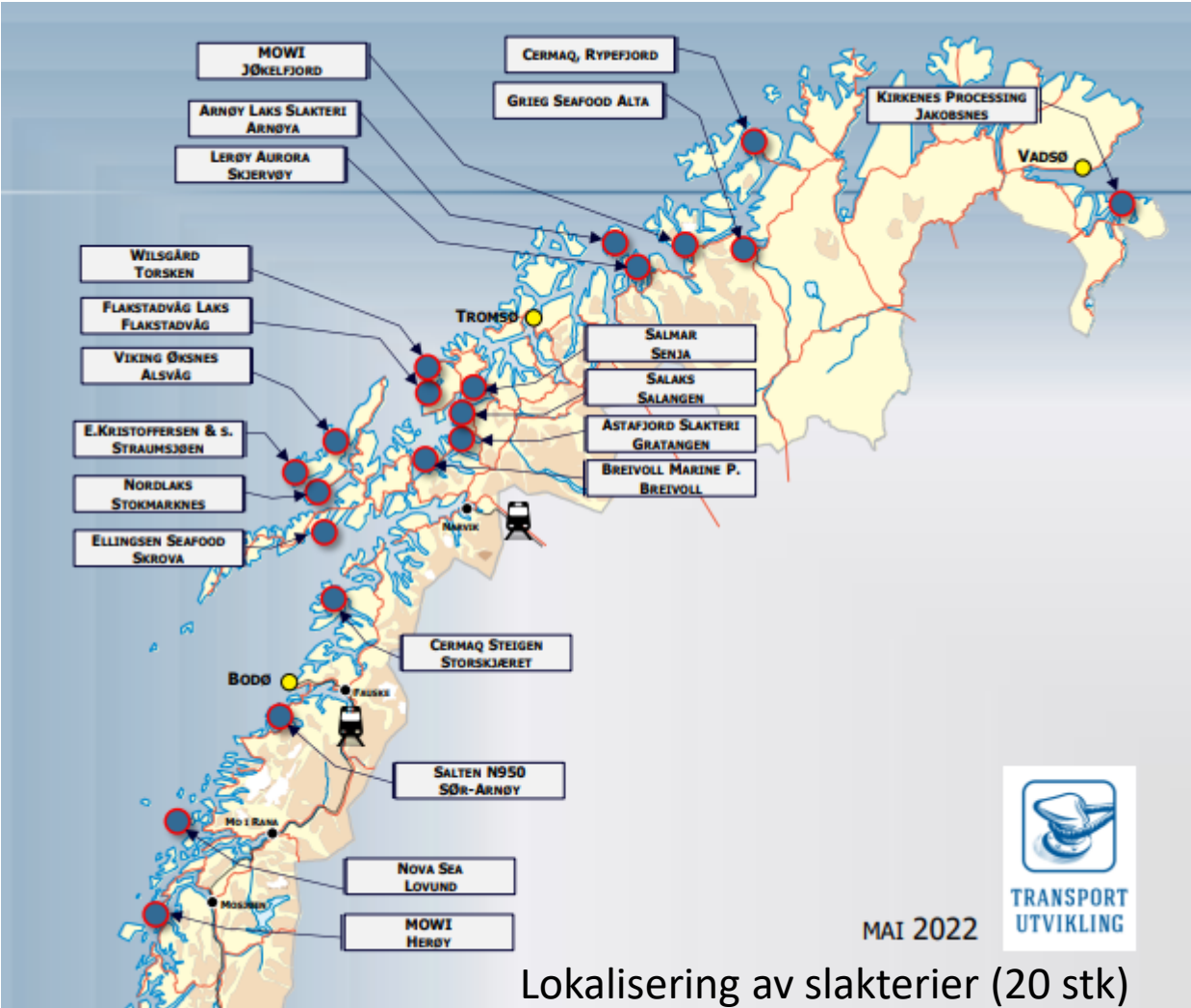


Tonnmengder inn og ut av Nord-Norge 2018

Kilde NGM



Sjømatnæringen - havbruk



«Kyst til marked»

Utfordringer:

- Transporttid
- Regularitet
- Oppetid

Havner, vegnett og banekapasitet

Omlasting - terminaler

Grenseoverganger

Logistikk og dokumenthåndtering

Viktige fiskeveger





1. Hammerfest-Alta-Finskegrensen

Viktigste sjømatdrivere for transport

- Lakseslakteri Hammerfest og Alta er de store driverne
- Fangst Forsøl, og Hammerfest

Hovedutfordring fiskerihavner

- Dybdeforhold og innseiling Forsøl.
- Vedlikehold og utviklingstiltak i havnene

Hovedutfordring vegstrekninger

- Skredutfordringer Rv 94 Polarbase og E 45 Kløfta
- Vinterfremkommelighet Rv 94 og E6 Sennalandet.
- Vinterstenginger Sennalandet
- Kurvatur, stigning, bruer. E6 Alta-Sennalandet
- Modulvogntog ikke tilgjengelig på strekningen

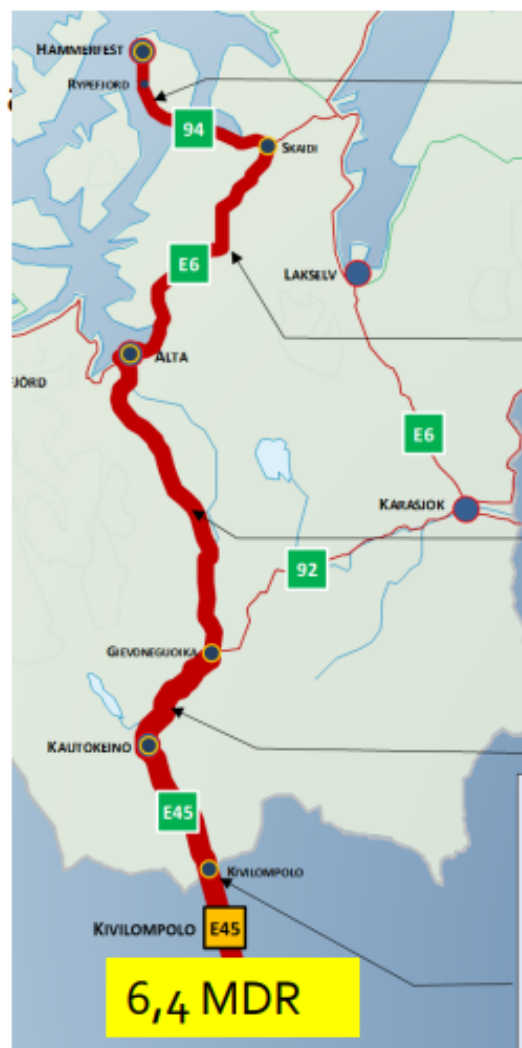
Fylkets viktigste grensekorridor mot Finland

Merknader

- Tilføring av fiskeritransporter fra Måsøy, Nordkapp mm.



Verdisetting: 1. Hammerfest-Alta-finskegrensen (2020)



HAMMERFEST/RYPEFJORD-SKAIDI

- VERDI (NOK MRD): 3.8
- DOMINERENDE NÆRINGER:
- HAVBRUK: 65%
- PETROLEUMSDISTRIBUSJON: 12%
- DAGLIGVARER: 8%
- ANDRE: 15%

SKAIDI-ALTA

- VERDI (NOK MRD): 4.2
- DOMINERENDE NÆRINGER:
- HAVBRUK: 59%
- FANGST: 15%
- PETROLEUMSDISTRIBUSJON: 13%
- ANDRE: 13%

ALTA-GIEVDNEGUOIKA

- VERDI (NOK MRD): 5.1
- DOMINERENDE NÆRINGER:
- HAVBRUK: 77%
- FANGST: 14%
- PETROLEUMSDISTRIBUSJON: 4%
- ANDRE: 5%

GIEVDNEGUOIKA-KAUTOKEINO

- VERDI (NOK MRD): 6.6
- DOMINERENDE NÆRINGER:
- HAVBRUK: 59%
- FANGST: 18%
- DAGLIGVARER: 13%
- ANDRE: 10%

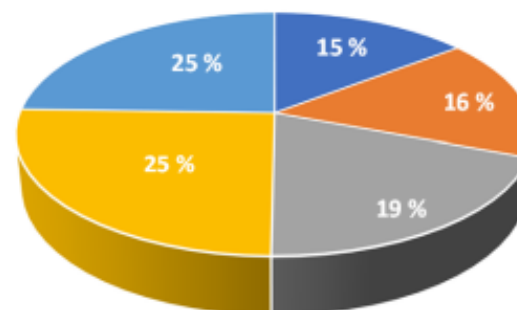
KAUTOKEINO-KIVILOMPOLO

- VERDI (NOK MRD): 6.4
- DOMINERENDE NÆRINGER:
- HAVBRUK: 61%
- FANGST: 19%
- DAGLIGVARER: 14%
- ANDRE: 6%

VERDIANSLAG STREKNINGER I KORRIDOR 1

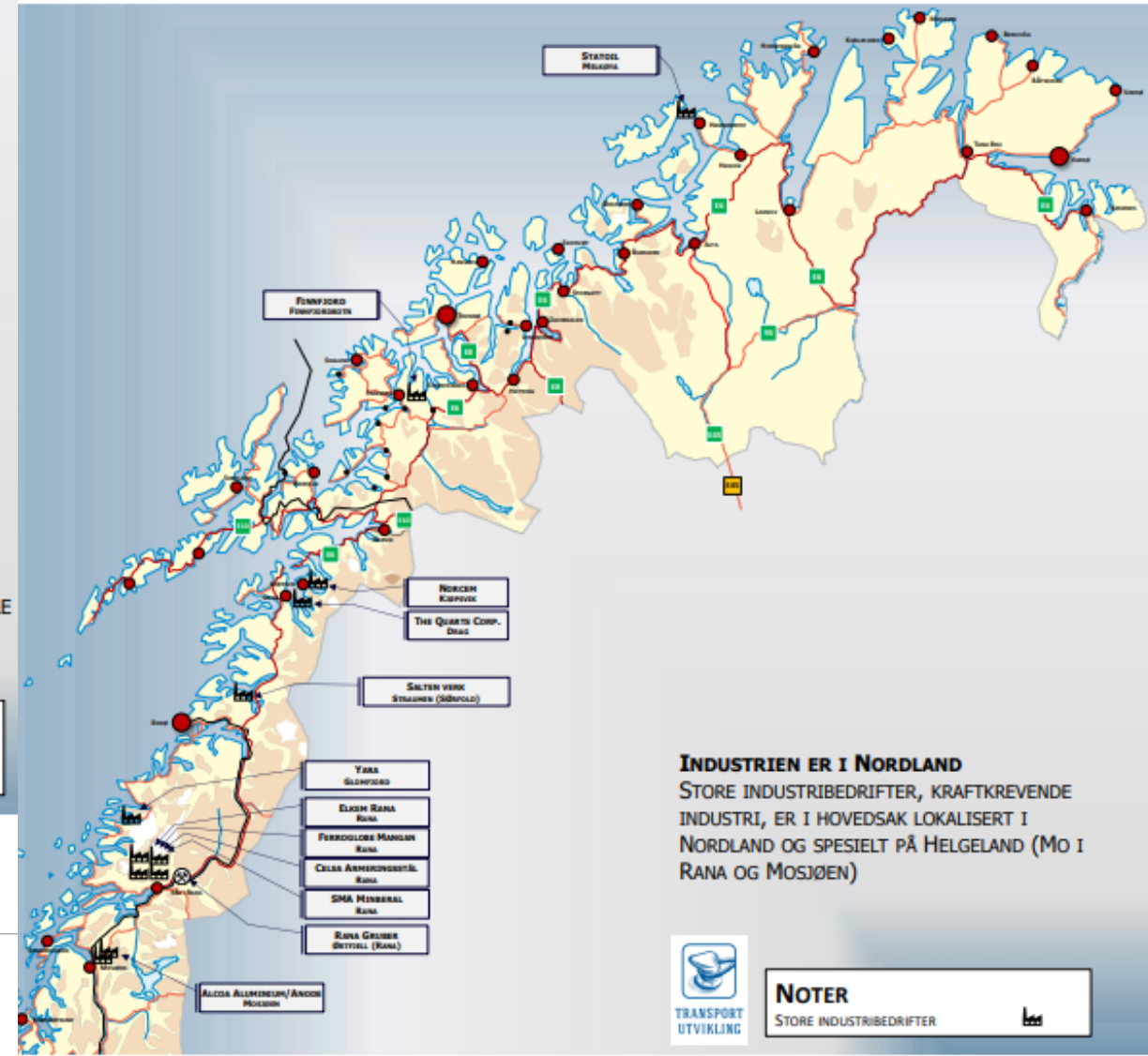
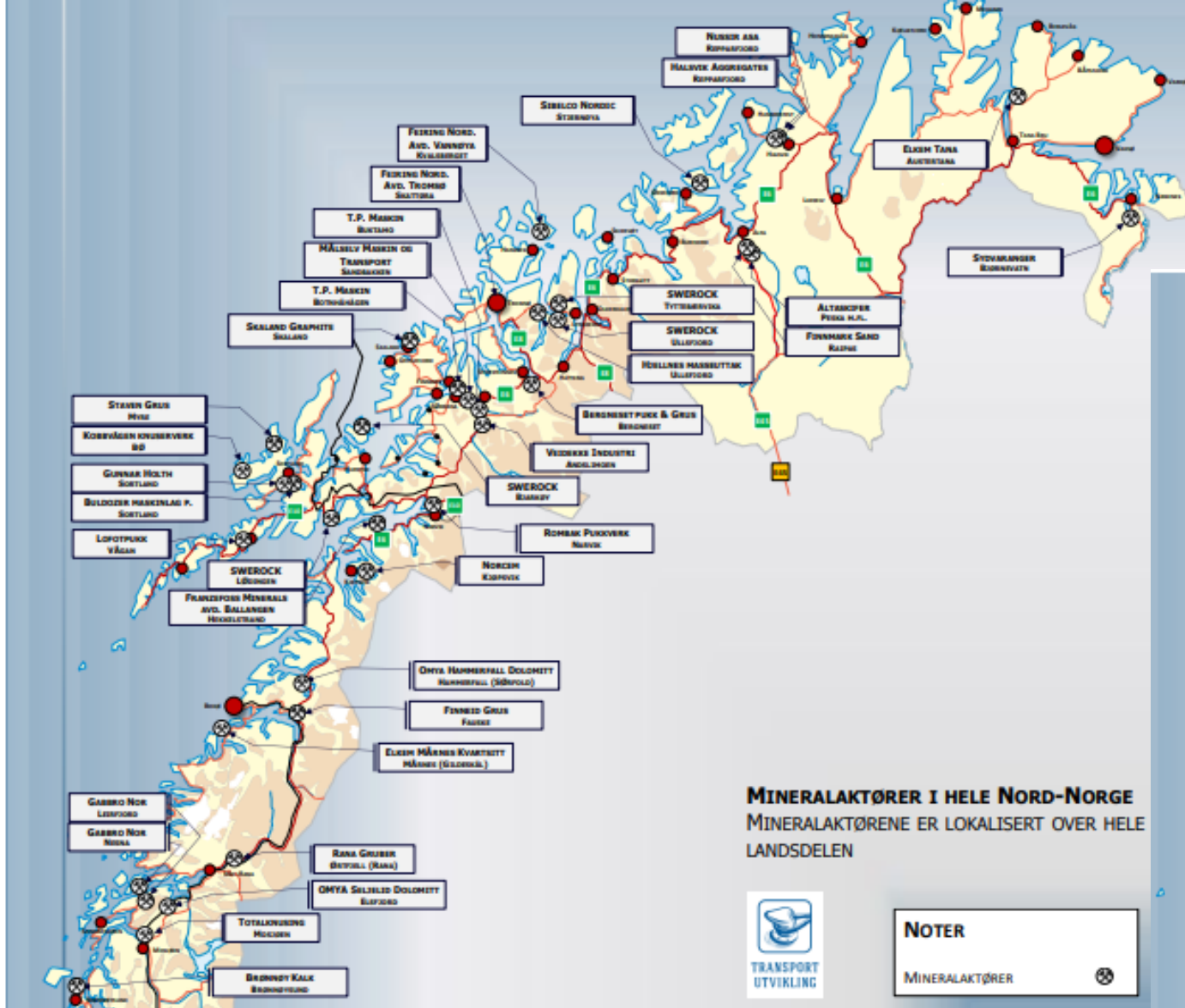
- HAMMERFEST-ALTA-KIVILOMPOLO

VERDIFORDELING STREKNINGER

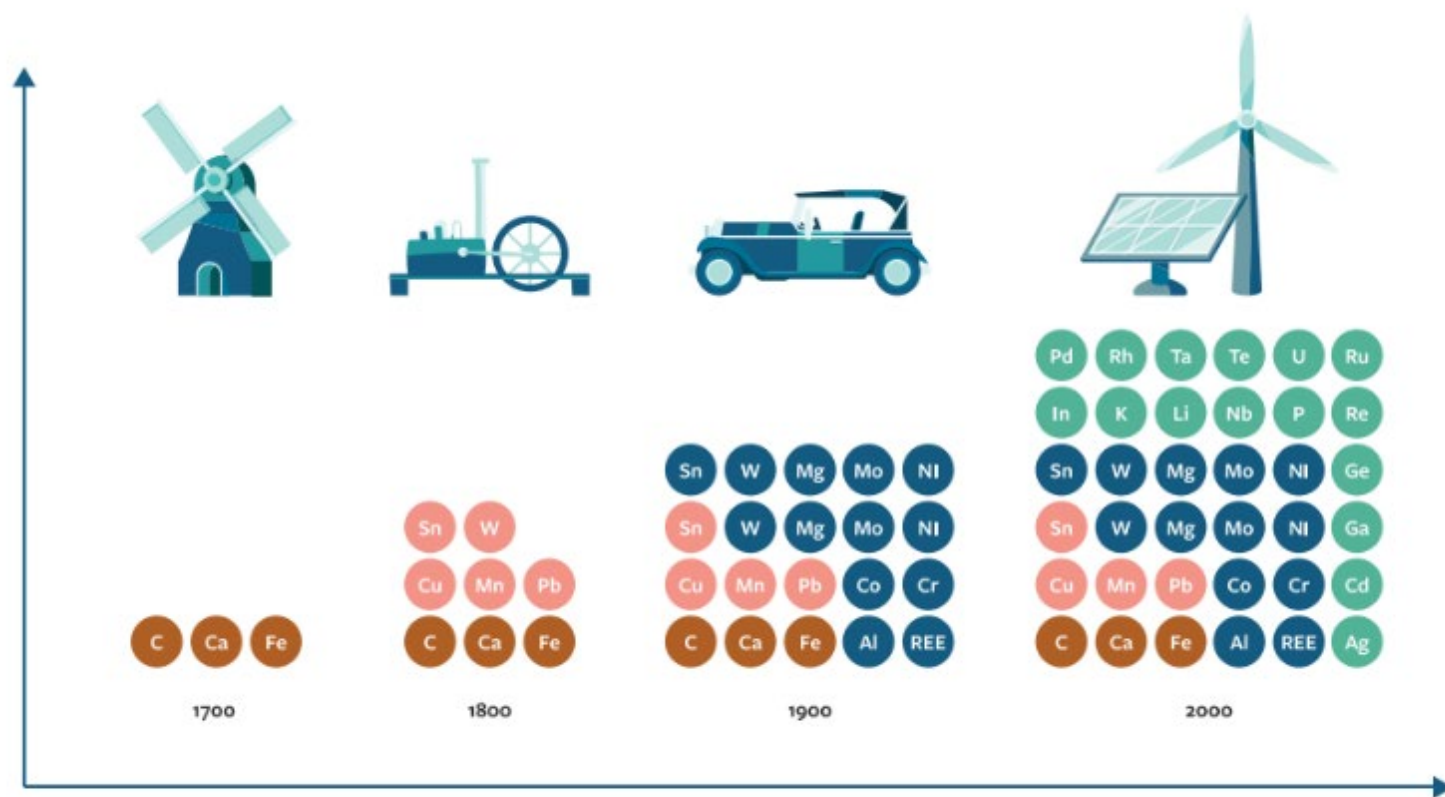


- HAMMERFEST/RYPEFJORD-SKAIDI
- SKAIDI-ALTA
- ALTA-GIEVDNEGUOIKA
- GIEVDNEGUOIKA-KAUTOKEINO
- KAUTOKEINO-KIVILOMPOLO

Mineralaktører og industri



Klimatilpasning skaper transportbehov



Figur: Den høyteknologiske revolusjonen og det grønne skiftet har gjennom 300 år medført et behov for å bruke en stadig større del av det periodiske systemet. Kilde NGU.



Vindmøller

Det er behov for 1 500 tonn kobber, 600 tonn sjeldne jordartsmetaller, 100 000 tonn stål, 1 000 tonn aluminium, 400 000 tonn sement samt metaller som sink og molybden for å bygge en vindpark på 1 000 MW. Dette tilsvarer størrelsen på prosjektet som Grenselandet AS planlegger i Lebesby og Tana kommune (900 MW). Norges mål om å bygge 22 TWh vindkraft fram til 2030, betyr at tallene ovenfor må multipliseres med 3.



Svalbard

Svalbardmeldinga; - overordna mål for Svalbard-politikken:

- En konsekvent og fast håndhevelse av suvereniteten
- Korrekt overholdelse av Svalbardtraktaten og kontroll med etterlevelse
- Bevaring av ro og stabilitet i området
- Bevaring av områdets særegne villmarksnatur
- Opprettholdelse av norske samfunn på øygruppen

Transportutfordringer og -behov:

- Longyearbyen lufthavn – problem med tining av permafrost
- Kaianlegg – for liten kapasitet
- Omlegging av energiforsyning



Foto: Hanne Juul

Forsvaret

Utfordringer og behov:

- Standard og kapasitet
- Logistikk
- Redundans
- Sikkerhet og beskyttelse
- Samvirke /samordning
- Miljø



«Det er langt dette landet. Det meste er nord»



Foto: Statens vegvesen