



**SØR-VARANGER KOMMUNE**  
Boks 406, 9915 Kirkenes  
Tlf. 78 97 74 00  
E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no  
www.svk.no

**SAKSFRAMLEGG**  
**Sak til politisk behandling**

Saksbehandler: Pål K. Gabrielsen	Dato: 10.03.2021
ArkivsakID: 21/988	
Saksordfører: Gabrielsen, Pål K.	

Behandling i utvalg	Saksnummer	Dato
Kommunestyret	36/2021	24.03.2021

**Innspill til nye retningslinjer for det transeuropeiske transportnettet**

---

**Innstillinger fra behandling i råd og utvalg:**

**24.03.2021 Kommunestyret**

Saksordfører: Gabrielsen, Pål K.

Innstillingen vedtatt med 23 mot 1 stemme (Brede Sæther, H).

**Kommunestyret sitt vedtak i sak 36/2021:**

Høringsnotat vedtas som innspill til nye retningslinjer for det transeuropeiske transportnettet.

---

**Rådmannens forslag til vedtak:**

Høringsnotat vedtas som innspill til nye retningslinjer for det transeuropeiske transportnettet

**Forslag til alternativ løsning (dersom det er vurdert at det ikke er nødvendig, kryss av):**

«skriv her»

---

**Kort sammendrag av innholdet i saken (ingress):**

Kommunestyrerepresentant Pål Gabrielsen fremmer sak etter kommunelovens § 11-3. EU-kommisjonen inviterer alle som ønsker om å delta i en åpen høring i forbindelse med revisjonen av retningslinjene for det transeuropeiske transportnettet, TEN-T. Samferdselsdepartementet oppfordrer norske aktører til å delta i høringen, som har frist 5. mai 2021.

**Vurdering før saksutredning:**

Sør-Varanger kommunes saksutredninger bygger på utrednings- og informasjonsplikten i kommunelovens § 4 (...skal aktivt informere om egen virksomhet), i forvaltningslovens § 17 (... skal påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes) og ellers de særlover som måtte gjelde den enkelte sak).

***Kommuneplanens samfunnsdel (2014-2026) sier:***

*Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.*

Det skal også gjøres vurderinger i forhold til ulike satsingsområder i kommuneplanen, samt endel andre viktige områder. Nedenfor er en oppstilling av vurderinger som skal gjøres, hvor det er krysset av for om det er aktuelt for denne spesifikke saken. De aktuelle vurderingsområdene finnes deretter i den generelle saksutredningen).

	Sett kryss	Ja	Nei
Næringsutvikling			
Infrastruktur			
Kompetansebygging			
Folkehelse			
Barn og ungdom			
Universell utforming			
Eldre			
Samiske forhold			

Økonomi		
Finansiering		

### Saksutredning (faktaopplysninger og forslagsstillers vurdering):

Se mer informasjon på regjeringens hjemmeside: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/ber-om-innspill/id2834878/>

Forslag til høringsinnspill fra forslagsstiller:

#### Innspill til TEN-T retningslinjer

Infrastruktur er helt nødvendig for nærings- og samfunnsutvikling, og endringene i TEN-T må ta inn et fokus på de nordligste områdene i regionen. Eksempelvis skriver Ekspertutvalget – teknologi og fremtidens transportinfrastruktur (Ekspertutvalget, 2019 s. 25): «Vår velstand er avhengig av handel, teknologi, kompetanse og naturressurser, og en stor del av eksportproduktene produseres i mindre og kystnære samfunn. Vi trenger derfor billig, rask, pålitelig og ofte skreddersydd transport fra kyst til marked». Dette gjelder i aller høyeste grad også i Arktis, som av igjennom Nordområdemeldingen (Regjeringen 2020a) utgjør en del av Norges viktigste strategiske ansvarsområde. Meldingen påpeker at Norske interesser i Arktis må ivaretas gjennom et kompetent, sterkt og livskraftig Nord-Norge – som blant annet skapes via økt jobb- og verdiskapning.

Klimaendringene i Arktis er store, noe om gjør regionen interessant for aktører langt utenfor de landene som tilhører regionen. Eksempelvis ser man at ikke-arktiske aktører som Kina, India, Japan, Malaysia, Singapore, Sør-Korea, Brasil, Kazakhstan, samt EU (se ESPC 2019) har rettet sitt fokus mot området. Bakgrunnen for interessen for Arktis er mangfoldig, der en del av interessen spinner ut fra de rike eksisterende ressursene innenfor mat, vann, energi og mineraler – en trend som trolig bare vil vokse i takt med klimaendringene. Arktis har alle muligheter til å bli verdens viktigste ressurs i forhold til tilgang til mat (proteiner) og energi i framtiden; der eksempelvis de massive investeringene i olje- og gasssektoren på russisk side

er synlige beviser på utviklingen. I kjølvannet av klimaendringene åpner det seg også et stort mulighetsrom for å effektivt knytte Europa og Asia sammen igjennom bruk av den framvoksende Nordlige Sjørute (NSR) (CHNL 2021, ESPC 2019). I praksis betyr det at de eksisterende - og framvoksende - mulighetene tiltrekker seg stadig voksende investeringsvilje, som igjen løser ut behov for nyskapende, effektive lavutslippslogistikkløsninger. Dette betyr at TEN-T også bør rette sitt fokus mot Arktis i større grad.

I regional og internasjonal sammenheng ser man en rekke prosesser som bidrar til å løfte tematikken. Eksempelvis ønsker Barents Regional Council (2018) økt satsning på transport mellom Asia og Europa via sjøveien, samt satt EEAS SEASE (2019) løftet at de ønsket at deres verktøy Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics (NDPTL) skal øke sitt fokus på «emerging traderoutes, including connections to Asia». Tradisjonelt har EU i stor grad snakket om en vest-østakse (Europa-Asia) fra et mer sentralisert europeisk perspektiv. I praksis betyr det at fokuset på nord-sydaksen (Sentraleuropa - Arktis - Asia) har et stort utviklingspotensial. Slik vil TEN-T bidra til å skape utviklingsmoment og vekstkraft i en region som sliter med fraflytning og demografiske utfordringer (NSPA, Regjeringen 2020b). Ved å koble TEN-T med havn i Kirkenes, tilknyttet en jernbane til Rovaniemi og videre ned i Europa via eksisterende trase, vil en kunne skape en helhetlig ny løsning, der en kobler sammen utviklingsstrekk i Arktis med nyutviklede logistikkforbindelser til og fra de store markedene. I regionalt arbeid denne økonomiske korridoren omtalt som «Arctic Corridor», og i forbindelse med at 2021 omtales som «Jernbanens år» (EU, 2021) vil det å gi TEN-T en kobling til Kirkenes være med å realisere flere av Kommisjonens målsetninger.

Ekspertutvalget fremhever at for å lykkes må og mobilisere til nytteeffekter i form av forbedringer i transportsystem og verdiskapning må en konsentrere seg om de områder der Norge har særlige forutsetninger for å lykkes og særskilte nasjonale behov. Samtidig viser de at jernbane (og en liten margin fly) håndterer +/- 5 prosent av godstransporten innenfor norske områder. Den resterende andelen håndteres hovedsakelig av skip (hoveddelen av transportarbeidet), og lastebil (hoveddelen av godsmengden). I praksis betyr dette mange lange ferder med skip og mange kortere resier med lastebil. Ved å vektlegge Arctic Corridor inn i TEN-T med fokus på modulære innovative teknologier, der det legges vekt på nullutslippsfokus både i bygge og driftsprosess, kan en mobilisere til bærekraftig vekst i en hel region - der nettopp Norge har et særlig fortrinn og særlige interesser.

Selve havne og jernbaneutviklingen bør skje med fokus på nye teknologier, som bidrar til effektive totalløsninger og kompetanseløft i regionen. Ringvirkningene av en slik satsning er mye større enn selve løsningene i seg selv, da disse i hovedsak må forstås som et verktøy for bærekraftig vekst og utvikling. Selve investerings- og byggeprosessen, ved fokus på bruk av ny teknologi, vil gi betydelig omstilling i seg selv. Dernest vil en få en langhaleeffekt av nærings- og samfunnsutvikling slik en har sett over tid på alle sentrale logistikkhuber rundt i verden. Umiddelbart vil det være naturlig at BAE-næringen vil få et voldsomt oppsving, og mulighet for omstilling. Dette betyr igjen et stortilt behov for ny kompetanse, FoU og utdanning. Ved å designe gode og helhetlige økosystemer vil en rimelig raskt kunne skape ringvirkninger innenfor hele regionen som omtales som «Arctic Corridor» innenfor et bredt spekter av næringer. Igjennom en god forankring i TEN-T vil en derfor designe et skape et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og omstilling i tett kombinasjon med FNs bærekraftsmål. En slik satsning i TEN-T vil bidra til å utløse bærekraftsmål direkte

(eksempelvis «bærekraftig bevegelsesfrihet»), men også indirekte ved at gode sammenkoblede logistikk-løsninger i Arktis vil bidra til at verden får tilgang på spiskammeret regionen kan tilby.

Barents Regional Council (2018) Towards a Smarter and Greener Barents Transport System

CHNL (2020) <https://chnl.galschjodtdesign.no/?p=2208>

EEAS SEAE (2019): Chair's Conclusions – 6th Senior Officials' Meeting of the Renewed Northern Dimension

Ekspertutvalget – teknologi og fremtidens transportinfrastruktur (2019) Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet

ESPC - European Political Strategy Centre (2019), Walking on Thin ICE: A Balanced Arctic Strategy for the EU, Issue 44, July

EU (2021) [https://europa.eu/year-of-rail/index\\_en](https://europa.eu/year-of-rail/index_en)

NSPA <http://www.nspa-network.eu/>

Regjeringen (2020a) <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-9-20202021/id2787429/>

Regjeringen (2020b) <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/ny-utredning-om-demografiutfordringer-i-distriktene/id2789581/>

Nina Bordi Øvergaard  
rådmann

- Dette dokumentet er godkjent elektronisk i Sør-Varanger kommune og har derfor ingen signatur. -

**Oversikt over dokumenter som er vedlagt:**

VS Sak til kommunestyret 243  
20210303 Innspill TEN-T

**Oversikt over alle dokumenter i saken:**

VS: Sak til kommunestyret 24/3.