



Protokoll for elektronisk saksbehandling i sak 6/23

Innspill – Nasjonal Transportplan (NTP) 2025-2036

Vest-Finnmark Rådet ble invitert av Troms og Finnmark fylkeskommune v/samferdselsavdelingen til å komme med innspill i forbindelse med prosessene som finner sted i tilknytning til Nasjonal Transportplan (NTP) 2025-2036.

Vest-Finnmark Rådet er en allianse mellom de 7 kommunene Alta, Hammerfest, Hasvik, Loppa, Måsøy, Nordkapp og Porsanger. Samlet har regionen en befolkning på ca. 43.000 innbyggere, noe som utgjør 55 % av det totale folketallet i Finnmark. Regionen er i vekst, noe vi også merker i økte transportbehov langs veiene, på sjøen og over de 5 lufthavnene våre. Rådet har derfor valgt å innta rollen som en aktiv medspiller i utviklingen, i regionen og i fylket som helhet.

Våre 7 medlemskommuner har alle avgitt sine kommunale innspill til Troms og Finnmark fylkeskommune i forbindelse med ny Nasjonal Transportplan (NTP) 2025-2036.

Medlemskommunene i Vest-Finnmark Rådet mottok e-post med forslag til innspill den 28. april 2023, med frist for avstemming 1. mai 2023. Ved fristens utløp hadde ordførerne i alle 7 medlemskommuner avgitt sin stemme.

Vest-Finnmark Rådet har den 1. mai 2023, i sak 6/23, vedtatt følgende enstemmige innspill i sakens anledning:

Vest Finnmark Rådet som organ ønsker å særskilt påpeke at transportkorridoren Finskegrensa-Alta-Hammerfest (E45-E6-Rv.94) er det absolutt viktigste tiltaket for å sikre fremtidig samfunns- og næringsvekst i vår region. Det at transportkorridoren ikke holder riksvegstandard bidrar også til dårligere konkurransevilkår for næringslivet i Finnmark.

I dagens geopolitiske situasjon, med krigen i Ukraina og et Finland som skal inn i NATO, er denne transportkorridoren også av avgjørende forsvarsmessig betydning. Dette, samholdt med den økte belastning fra person- og godstrafikken, medfører et stadig større behov for riksvegstandard på denne strekningen. Transportbelastningen i denne transportkorridoren er den desidert største i Finnmark.

I NTP 2025-2036 beskrives riksvegprosjekter med kostnadsrammer over 1 milliard kroner. I Finnmark er det bare prosjektet E45 Kløfta som er av en slik størrelsesorden. E45 Kløfta ligger inne i dagens NTP med 1,1 milliard kroner for perioden 2022-2027, men inngår ikke i de statlige fagetatens forslag til prioriteringer for perioden 2025-2030 i ny NTP (i tillegg er kostnadene økt til 1,6 milliard kroner pga. for lavt tunellbudsjett). Det er ikke akseptabelt eller forståelig at dette prosjektet er forskjøvet ut av første periode i de statlige fagetatens prioriteringer til ny NTP. **Vest-Finnmark Rådet krever at E45 Kløfta tas inn som prioritert tiltak i NTP-perioden 2025-2030.**

Transportkorridoren Finskegrensen – Alta – Hammerfest har ved tidligere NTP-prosesser hatt 1. prioritet på Finnmark fylkeskommunes prioriteringsliste, noe vi forventer også vil være tilfellet i denne NTP-runden.

Vest-Finnmark Rådet vil i tillegg minne om de innspill vi har hatt i de ulike prosess- og innspillsmøtene i arbeidet med KVVU for transportløsninger i Nord-Norge, som blant annet omfatter dette;

- A. **Det må satses ekstraordinært på rassikring i NTP**, der det bør avsettes en eget budsjettpost til dette formålet som omfatter tiltak på alle nivå.
- B. **Det må etableres et forsterket fokus i NTP på gode transportkorridorer for de viktigste nærings- og persontransportene som finner sted**, fra kysten og ut mot markedene. Framkommelighet, regularitet og sikkerhet må stå i fokus. Dette medfører behov for økte finansielle overføringer til fylkesveiene, og det er viktig at fylkesveier og riksveier sees i sammenheng.
- C. **Verdien på godstransporten på vei må vektas høyere sett opp mot antall innbyggere i området, enn det man gjør i dagens samfunnsøkonomiske analysemodeller ved beregning av lønnsomhet i veiutbygginger som skal prioriteres i NTP** (altså ikke bare antall ÅDT-V, men også verdien på denne transporten). Hvis ikke fortsetter tynt befolkede ytterdistrikter som eksporterer store verdier å tape kampen om nasjonale veiinvesteringer.
- D. **Lengre strekninger må sees i sammenheng når det kommer til investeringer.** Politikerne må prioritere en såkalt «høy» ramme i NTP, for å sikre nødvendig realisering. Posten «Vedlikehold av riksveger» må styrkes og det må settes av nok midler til punktutbedringer og vintervedlikehold.
- E. **Opprustninger må skje fortløpende, slik at hele traseer ferdigstilles samlet!**
Vi må bort fra at delprosjekter flyttes inn og ut av NTP. «Look to Sweden» - som har lykket med å se lange strekninger som et helhetlig prosjekt/tiltak.
- F. **Nasjonale Turistveger må etableres som et eget programområde i NTP-arbeidet.**
Det finnes i dag 18 stk. Nasjonale Turistveger, som alle er etablert i distriktene. Langs veiene er det etablert ulike «attraktivitetspunkter», som skal bidra til økt turisme på strekningene. Dette arbeidet har gitt resultater i form av økt trafikk. Samtidig er det ikke avsatt midler til opprustning av veiene til helårsveier der det er behov for det, ei heller til et betydelig behov for rassikring og punktutbedringer som vil bidra til bedre regularitet og økt trafiksikkerhet, økt mobildekning m.m.

G. Vedlikeholdsetterslepet på fiskerihavnene på dekkes inn i ny NTP.

Det må avsettes en anseelig sum til dette formålet, og andelen i NTP som avsettes til havneformål må økes betydelig. Totalt 80% av alt norsk næringsliv ligger innenfor en radius av 25 km fra en havn, og 78% av all import og 94% av alle eksport i Norge skjer via havnene. Da henger det ikke på greip at kun 2-3% av rammen i nåværende NTP går til havnetiltak.

Vest-Finnmark Rådet er av den formening at dersom det viser seg at de innspill og prosesser som har funnet sted i forbindelse med KVVU for transportløsninger i Nord-Norge, sammen med de tilhørende prioriteringer som er spilt inn fra de statlige transportetatene, ikke tas inn i ny NTP 2025-2036, vil arbeidet som er lagt ned i KVVU-prosessen i liten grad kunne sies å ha oppfylt formålet.

Vi har derfor store forventninger til at innholdet i KVVU for transportløsninger i Nord-Norge vil gjenspeiles i regjeringens og stortingets behandling av ny NTP 2025-2036.

Vest-Finnmark Rådet har med dette avgitt sitt felles skriftlige innspill i den nåværende fasen av Troms og Finnmark fylkeskommunes arbeid med NTP 2025-2036.