Sak 16/23 Vest-Finnmark Rådet Saksbehandler: Bente O. Husby

Protokoll for elektronisk saksbehandling i sak 16/23

Høringsuttalelse - Angående transportvirksomhetenes svar på NTP-oppdrag (Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036)

Samferdselsdepartementet (SD) og Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) inviterte den 3. april 2023 til å komme med høringsuttalelse angående transportvirksomhetenes svar på oppdragene til neste nasjonale transportplan - NTP 2025–2036. Høringsfristen var 3. juli 2023. Høringsdokumenter finnes her: https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-av-transportvirksomhetenes-svar-pa-ntp-oppdrag/id2970857/

Medlemskommunene mottok e-post med forslag til høringsuttalelse den 28. juli 2023, med frist for avstemming 2. juli 2023. Ved fristens utløp hadde ordførerne i alle 7 medlemskommuner avgitt sin stemme.

Vest-Finnmark Rådet har i sak 16/23 vedtatt følgende enstemmige høringsuttalelse i forbindelse med høring av transportvirksomhetenes svar på oppdragene til neste NTP 2025–2036;

Vest-Finnmark Rådet spør seg om de statlige transportvirksomhetenes forslag til innhold i ny NTP 2025-2036 svarer ut de behov som er avdekket og beskrevet i en rekke statlige utredninger, en rekke kunnskapsgrunnlag utarbeidet av de nordnorske fylkeskommunene, kommunene og regionrådene, samt innspill fra de nordnorske næringsorganisasjonene? Og, hva finner vi igjen av de funn og prosesser som har funnet sted i arbeidene med KVU for transportløsninger i Nord-Norge og KVU Nord-Norgebanen i de fremlagte høringsdokumentene?

Svaret er dessverre sørgelig lite når det kommer til infrastruktur og logistikk i Finnmark!

Nord-Norge og Finnmark opplever i stadig økende grad det arktiske paradokset:
Vi bor i en landsdel med enorme naturressurser som gir grunnlag for utvikling og vekst innenfor en rekke områder som er viktige for nasjonen Norge og verden rundt oss. Vi fangster og produserer store mengder sjømat som er sunne proteinkilder for mennesker på verdensbasis, og som vil bidra til å sikre den norske selvforsyningen i en eventuell krisesituasjon. Vi har tilgang på ressurser som viktige mineraler og ulike innsatsfaktorer som kan inngå i en renere energiproduksjon, vi har naturopplevelser som etterspørres i stadig større grad, og vi har en arktisk kompetanse når det kommer til hvordan teknologi og arbeidsoppdrag må utvikles og

gjennomføres i denne typen klima og samfunn (virker det i nord, vil det med stor sannsynlighet også virke på store deler av kloden).

Men - vi mangler folkene og infrastrukturen som skal til for å at vi på en mest mulig sikker, bærekraftig og effektiv måte kan nyttiggjøre oss av disse mulighetene.

Kombinert med at vi ikke klarer å nyttiggjøre oss av det ovennevnte utviklingspotensialet som finnes i vår region, befinner verden seg nå i en geopolitisk og sikkerhetspolitisk situasjon som også har synliggjort viktigheten av at infrastrukturen og logistikken i Finnmark må på plass. Dette for å sikre at Norge skal klare å være en «Bastion Nord» i samarbeid med NATO. Etter at Finland også har blitt NATO-medlem har NATOs yttergrense mot Russland blitt mangedoblet i nord, og en meget strategisk viktig del av denne grensen befinner seg i Finnmark.

Rapportene fra Totalberedskapskommisjonen, Forsvarskommisjonen og Forsvarssjefens fagmilitære råd, som alle ble offentliggjort i mai og juni 2023, har synliggjort at de budskapene som Vest-Finnmark Rådet har fremmet de siste 6 årene i aller høyeste grad er korrekte når det kommer til behovet for investeringer i samferdsels- og kommunikasjonsmessig infrastruktur, en styrking av forsvaret i vår region, samt tiltak for å sikre bosettingen og folketallet i Finnmark for fortsatt, med styrke, å kunne hevde norsk suverenitet. Som utenriksminister Anniken Huitfeldt uttalte det på Kirkeneskonferansen 2023: **«Uten folk, ingen sikkerhet - uten sikkerhet, ingen folk.»**

Til sist har kommunal- og distriktsminister Sigbjørn Gjelsvik den 20. juni 2023 presentert den nye stortingsmeldingen «Eit godt liv i heile Noreg – distriktspolitikk for framtida», der regjeringen legger grunnlaget for en ny og forsterket distriktspolitikk. Her kan vi lese følgende når det kommer til aktuelt innhold i ny NTP 2025-2036: «Infrastruktur som veg, jernbane, hamner, ferjer, flyplassar, breiband og mobilnett bind Noreg saman og er avgjerande for busetjing og arbeidsplassar i heile landet. Betra framkome og tryggleik skal medverke til at menneske og varer kjem raskt og trygt fram. Regjeringa vil bruke ressursane til å ta betre vare på og utnytte infrastrukturen og transporttilbodet vi har, framfor nye, store utbyggingsprosjekt.»

Hvilke forventninger, innspill og krav har så Vest-Finnmark Rådet til det videre arbeidet med NTP 2025-2036?

Vi forventer at NTP 2025-2036 må gjenspeile den strategisk viktige betydningen Finnmark har for Norge og i NATO. Dette gjelder både med tanke på bosetting, verdiskaping, selvforsyning, innovasjon og arktisk kompetanse, og oppbygningen av et robust forsvar;

- Fra Vest-Finnmark transporteres det sjømat for en verdi av ca. 8 milliarder kroner over havnene, på veiene og som flyfrakt (gjelder særlig levende kongekrabbe til Asia). Dette stiller store krav til veistandard, kvalitet i havnene og mulighetene for flybåren transport.
- Finnmark har lange avstander. Et eksempel er at transport innad blant våre 7 medlemskommuner i Vest-Finnmark Rådet på det lengste strekker seg til 1,5 timer på ferge + 315 km (5 timers kjøring) dersom man skal reise fra Hasvik til Honningsvåg.
- På bakgrunn av de avstander som er beskrevet ovenfor, er kortbanenettet og stamflyplassen i Alta en viktig del av kommunikasjonstilbudet til innbyggerne og

næringslivet i Finnmark. Dette må gjenspeiles i standard på lufthavnene, men ikke minst må FOT-ruter og kommersielle ruter ikke være til hinder for videre utvikling, bosetting og rekruttering av nødvendig kompetanse. Antall flyavganger, priser på flybilletter og muligheten for å gjennomføre dagreiser tur/retur til Oslo er viktige elementer i denne sammenheng, og departementene må sikre at de pågående anbudsprosessene ikke gir et dårligere flytilbud enn det man har i dag.

- Den pågående og planlagte oppbygningen av forsvaret i Finnmark finner hovedsakelig sted i Porsanger, men vi har fått klare signaler om at også Alta vil bli viktig i denne sammenheng. Dette stiller økte krav til veistandard, muligheten for å ilandsette materiell over havn i Vest-Finnmark (i dag er nærmeste mulighet Skibotn i Troms) og forbedrede muligheter for inn- og utfrakting av personell og innsatsfaktorer på fly, vei og på sjø. Som en av forsvarstoppene i Finnmark uttrykte det på Vest-Finnmark Rådets seminar om beredskap og totalforsvar i Finnmark, som fant sted i Lakselv 6. juni 2023: «Det som ikke befinner seg i Finnmark den dagen det eventuelt «smeller», det kommer antakelig heller ikke til Finnmark i en slik krisesituasjon».

Verdiskapning gjennom forbedret infrastruktur er nøkkelen, og effekten vil bli stor. Men for å lykkes med dette, kreves det statlige investeringer, og da spesielt i transportinfrastrukturen (og derigjennom i samfunnene) i Finnmark.

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 en del av NATO, er denne transportkorridoren også av avgjørende forsvarsmessig betydning. Dette, sammenholdt med den økte belastningen fra person- og godstrafikken, medfører et stadig større behov for riksvegstandard på denne strekningen. Transportbelastningen i denne transportkorridoren er den desidert største i Finnmark.

Vest-Finnmark Rådet krever at E45 Kløfta tas inn som prioritert tiltak i NTP-perioden 2025-2030: 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 fagetatenes 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 fagetatenes prioriteringer til ny NTP.

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 KVU for transportløsninger i Nord-Norge, som vi nå også fremmer inntatt i ny NTP 2025-2036;

A. **Det må satses ekstraordinært på rassikring i NTP**, der det bør avsettes en egen 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 vektes 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 lykkes 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 trafikksikkerhet, økt mobildekning m.m.
G. **Vedlikeholdsetterslepet på fiskerihavnene må dekkes inn i ny NTP.**
Det må avsettes en anselig 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 all 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 KVU for transportløsninger i Nord-Norge, sammen med de tilhørende prioriteringer som er spilt inn til de statlige transportetatene, ikke tas inn i ny NTP 2025-2036, vil arbeidet som er lagt ned i KVU-prosessen i liten grad kunne sies å ha oppfylt formålet.

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

Vi takker for muligheten til å komme med denne høringsuttalelsen, og ser frem til videre dialog i saken. I den anledning vil vi også anmode om at alle landets kommuner blir satt opp på listen som høringspartnere i kommende høringsrunder i NTP-prosessen.