



Vest-Finnmark Rådet

Fjellveien 6

Postboks 43

9593 BREIVIKBOTN

+47 908 52916

bente.olsen.husby@hammerfest.kommune.no

Statens vegvesen

Innsendt til firmapost@vegvesen.no

Hasvik, 1. februar 2024

Høring – KVV Nord-Norge, sak 20/106842

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, samtidig som den har fått en enda viktigere geopolitisk betydning, 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 av regionen, i fylket og i landsdelen som helhet.

Vest-Finnmark Rådet har tidligere vedtatt et felles innspill til fylkeskommunen i sak 6/23 i forbindelse med NTP-prosessen, samt at vi som sak 16/23 avga høringsuttalelse i forbindelse med transportetatens forslag til prioriteringer i ny NTP 2025-2036. Disse uttalelsene er med å danne grunnlaget for rådets uttrykte samferdselspolitikk..

Dette følges nå opp med denne høringsuttalelsen fra Vest-Finnmark Rådet i forbindelse med at Statens vegvesen har sendt ut KVV for nye transportløsninger i Nord-Norge (KVV Nord-Norge) på høring, med høringsfrist 1. februar 2024.

Vest-Finnmark Rådet har i sak 2/23 vedtatt følgende høringsuttalelse i forbindelse med høring av KVV Nord-Norge;

Med utgangspunkt i det fremlagte høringsdokumentet spør Vest-Finnmark Rådet, som i prosessene tilknyttet NTP 2025-2036, om de statlige transportvirksomhetenes forslag til tiltak i KVV Nord-Norge svarer ut de behov som er avdekket og beskrevet i KVV-arbeidets delrapporter, i en rekke andre statlige utredninger, i diverse kunnskapsgrunnlag utarbeidet av de nordnorske fylkeskommunene, kommunene og regionrådene, samt innspill fra de nordnorske næringsorganisasjonene? Og, hva finner vi igjen av prosesser som har funnet sted i møter og verksteder tilknyttet KVV for transportløsninger i Nord-Norge (og KVV Nord-Norgebanen) i det fremlagte høringsdokumentet?

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

Vest-Finnmark Rådet er av den formening at KVU Nord-Norge ikke svarer ut de de utfordringer og samfunns mål som den hadde i oppdrag å løse, og rådet kan derfor, på prinsipielt nivå, ikke stille seg bak denne.

Vest-Finnmark Rådet har deltatt aktivt i prosessene tilknyttet KVU Nord-Norge, og kjenner oss igjen i mye av det som blir presentert i de første kapitlene når det kommer til beskrivelsene av status og problematikk, samt i faktagrunnlagene og scenarie-tenkningen.

I hovedrapporten heter det at landsdelens geografiske utstrekning, de store ulikhetene i geografiske forhold, transportbehov, næringsliv og bosettingsmønster gjør det utfordrende å utforme helhetlige konsepter med konseptuelle valg for hele landsdelen. I KVU Nord-Norge har man derfor valgt å ha fokus på de lange transportstrekningene som binder landsdelen sammen, og som knytter landsdelen sammen med resten av landet og utlandet.

Denne avgrensningen har dessverre medført at man i KVUen ikke har utredet noen konseptuelle valg i Finnmark, og vi kan ikke annet enn å beklage dette. Vest-Finnmark Rådet har derfor ingen konkrete innspill på de ulike konseptuelle alternativene som er beskrevet i hovedrapporten, annet enn at vi ønsker å påpeke at i det tilfelle at man velger å investere i nye jernbanestrekninger - så må dette komme i tillegg til, og ikke i stedet for, de nødvendige investeringer på veg, havn, farleder og lufthavner/flyruter.

Innspill tilknyttet «Tiltakspakken» i KVU Nord-Norge:

I tillegg til de utredede konseptuelle alternativene, har man i KVU Nord-Norge foreslått en «Tiltakspakke» som består av en rekke tiltak som kan bidra til det definerte samfunns målet og prosjektutløsende behov. Dette er:

- Utbedring av fiskerihavner og farleder
- Utbedring av flaskehals på viktige fylkesveger
- Bedre rassikring og tunnelsikkerhet
- Styrket vinterdrift og tiltak på fjelloverganger og værutsatte strekninger
- Styrket rutetilbud på kortbanenettet
- Utbedringer på viktige grensekryssende veger og tiltak for regionforstørring, vegtiltak og kollektivtilbud

Tiltakspakken er igjen delt inn i tre tematiske måltema, som vi velger å knytte våre kommentarer og innspill opp mot. Den totale rammen for tiltakspakken er satt til 100 mrd. kr.

1) Måltema «Rikdom fra havet og andre næringer»:

Det eneste prosjektet som er fysisk lokalisert til Finnmark, og som pr nå i KVU Nord-Norge er foreslått prioritert for finansiering i ny NTP 2025-2036, er E45 Kløfta.

I kapittel 7.2 gjennomgås tiltakene i tiltakspakken, og på s. 113 i rapporten finner vi følgende: «Det er flere riksveger som må oppgraderes for å ha en tilfredsstillende funksjon for næringstransport. E45 har høyest prioritet, der strekningen fra Øvre Alta og gjennom Kløfta til Suolovuopmi er den viktigste. Den er kostnadsberegnet til 3,3 mrd.kr, hvorav ombygging av Kløfta koster 1,6 mrd.kr. Hele strekningen mellom Alta og riksgrensen er kostnadsberegnet til 4,3 mrd.kr.».

I tillegg er følgende riks- og europaveger i Finnmark oppgitt å ha en viktig næringsfunksjon med oppgraderingsbehov: E69 Honningsvåg-Olderfjord/E6, samt Rv. 94 Hammerfest – Skaidi. **Vest-Finnmark Rådets medlemskommuner har i mange år vært samstemte om at transportkorridoren Hammerfest Rv.94 til Skaidi - E6 over Sennalandet til Alta - E45 (Kløfta og Eiby) til Kivilompolo (finskegrensen) har øverste prioritet. Dersom man i KVV Nord-Norge hadde vært litt spenstig, kunne man sett denne korridoren som et eget konseptuelt alternativ for å få en robust transportkorridor fra kysten av Vest-Finnmark og inn til Nord-Finland (og Nord-Sverige), og den kan plasseres inn under alle de 3 måltemaene.** I en tid hvor Finland og Sverige har kommet inn i NATO, og den geopolitiske situasjonen er slik den er etter Russlands angrep på Ukraina, ville dette heller ikke vært vanskelig å forsvare. Forsvarssjef Eirik Kristoffersen har sågar vært tydelig i sin dialog med oss; det haster å få på plass ilandsettingsmuligheter og en robust transportkorridor for forflytting av styrker og materiell fra Vest-Finnmark til Finland. Vi ser imidlertid at det faktum at man ikke beregner den sikkerhetspolitiske betydningen i kost/nytte-analysene, medfører at denne typen prosjekter ikke blir prioritert i KVV-prosessen eller i NTP-arbeidet.

Under ovennevnte måltema finner vi under tiltak i innseiling og havn følgende 3 prosjekter i Vest-Finnmark; Sørvær, Skarsvåg og Havøysund. Disse er betegnet å ha lav modenhet. Tilbakemeldingene fra vertskommunene er at de har gjennomført sin del av planleggingen, og at det nå er Kystverkets prioriteringer og plankapasitet det står på. Sørvær og Havøysund havn har tidligere vært inne i NTP, men ble tatt ut ved forrige rullering.

Alt i alt er de ovennevnte prioriteringene i KVV Nord-Norge forsmedelig for Finnmarks del med tanke på å få forbedret gammel infrastruktur som ikke lenger oppfyller nåtidens krav og behov, men dette føyer seg dessverre inn i rekken av det som bidrar til at Nord-Norge og Finnmark i stadig økende grad opplever 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 (LNG-gassen fra Snøhvit står for 50% av det gassvolumet som Europa har måtte erstatte etter bortfallet av russisk gass), 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...

2) Måltema «Bolyst og bli-lyst»:

Kommunal- og distriktsdepartementet presenterte den 20. juni 2023 den nye stortingsmeldingen «Eit godt liv i heile Noreg – distriktspolitikk for framtida», der regjeringen har lagt grunnlaget for en ny og forsterket distriktspolitikk. Stortinget vedtok den nye Distriktsmeldingen 26.

november 2023. 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.»

I hvilken grad regjeringen vil lykkes med sin Distrikts- og Nordområdepolitikk, vil blant annet være avhengig av i hvilken grad beslutningstakerne evner å se sammenhenger og konsekvenser av de bestillinger og vedtak som fattes på samferdselsfronten. Under tiltakspakkens måltema «Bolyst og bli-lyst» i KVU Nord-Norge, står det at transportetatene anser reduksjon i flypriser og bedre rutetilbud å utgjøre det eneste tiltaket som kan redusere avstandsulemper for å styrke bolyst og sikre bli-lyst i deler av landsdelen. Årsaken er at avstandene er for store, og alternativene fraværende, for å kunne gjøre valg mellom ulike konseptuelle løsninger (s. 106). KVU Nord-Norge tilrår at det jobbes videre med ordninger som kan gi lavere flypriser for innbyggerne i nord generelt, og Nord-Troms og Finnmark spesielt (s. 112).

Når regjeringen da klarer å fordoble budsjettrammen for kjøp av FOT-ruter fordi man ønsker å halvere prisene på fullprispillettene på disse strekningene, samtidig som konsekvensen er at antall ruteavganger reduseres betydelig for et stort antall av lufthavnene (fordi en mindre andel går til å finansiere selve produksjonen på rutenettet), har regjeringen da forstått hvilken innretning dette tiltaket burde ha? Vest-Finnmark Rådet er av den formening at konklusjonen på dette er NEI, og at man her har bommet på målstreken med tanke på å oppnå det formålet som er beskrevet i KVU Nord-Norge og i Hurdals-plattformen. I stedet vil de nye FOT-rutene i Finnmark skape problemer for pasienttransport og gi dårligere forutsetninger og forutsigbarhet for næringsliv og befolkning.

Med andre ord nøyaktig det vi beskrev kunne bli konsekvensen i vår uttalelse om FOT-rutebudet, datert 21. november 2023 (se vedlegg): «**Det ville være synd om en halvering av nivået på maksimalt tillatt billettpris ikke gir det ønskede resultatet, som en følge av at det nye rutetilbudet blir dårligere utformet enn dagens FOT-rutetilbud. Det ville være å bomme på målstreken.**» Det blir ikke mye rekruttering, bolyst og bli-lyst av slikt!

3) Måltema «Forberedt!»:

Transporttiltak som bygger opp under prosjektutløsende behov «Tilfredsstillende sikkerhet og beredskap i hele landsdelen» har blitt identifisert og kommet frem gjennom mulighetsstudien. Disse er beskrevet nærmere i samlerapporten til KVUen. Flere av tiltakene som er med i «Rikdom fra havet og andre næringer» vil også være viktige for måltema «Forberedt!».

Kombinert med at vi ikke klarer å nyttiggjøre oss av det utviklingspotensialet som finnes i vår region, og som er beskrevet nærmere under måltemaet «Rikdom fra havet og andre næringer», 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 og Sverige

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 tidligere utenriksminister Anniken Huitfeldt uttalte på Kirkeneskonferansen 2023: «**Uten folk, ingen sikkerhet - uten sikkerhet, ingen folk.**»

Under dette måltemaet ligger oppgraderinger på delstrekninger på E6 mellom Alta og Kirkenes. På fylkesvegnettet er det også med skredsikring og andre tiltak som bedrer oppetid på værutsatte strekninger og omkjøringsveger. For å sikre framkommelighet for tunge militære kjøretøy er det bruer og veger som må forsterkes. De siste punktene er ikke spesifisert nærmere, og dermed vanskelig for å kommentere ytterligere.

4) Hvilke forventninger og krav har så Vest-Finnmark Rådet til hvordan kunnskapsgrunnlaget vi har bidratt til, og de tiltakene som er beskrevet i KVVU Nord-Norge, må danne grunnlaget for de prioriteringer som finner sted i NTP 2025-2036?

Vi forventer at prioriteringene i 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. Slik det ser ut i skrivende stund, medfører de nye FOT-rutene som innføres fra 1. april 2024 et betydelig dårligere tilbud til befolkningen og næringslivet i en rekke kommuner i Finnmark.**
- 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 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 fagetatens forslag til prioriteringer for perioden 2025-2030 i ny NTP (i tillegg er kostnadene økt til 1,6 milliard kroner pga. for lavt tunnelbudsjett). Det er ikke akseptabelt eller forståelig at dette prosjektet er forskjøvet ut av første periode i de statlige fagetatens 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.**

I tillegg må de ferdig planlagte rassikringstiltakene som ligger inne i nåværende NTP på Rv94 Hammerfest – Skaidi ferdigstilles snarest mulig. Her bør man også belyse muligheten for å oppnå synergieffekter i tilknytning til Statnetts utbygging av 420 kV-linja Skaidi-Hammerfest, som også medfører masseforflytning, deponering m.m.

E45 Kløfta og Rv. 94 er også fremhevet som prioriterte prosjekter i NHOs sentrale strategidokument «Samferdselsløftet», så her er Vest-Finnmark Rådet og NHO helt på linje.

Vest-Finnmark Rådet vil i tillegg minne om de innspill vi har hatt i de ulike prosess- og utviklingsmøtene underveis i arbeidet med KVU for transportløsninger i Nord-Norge, som vi nå også fremmer inntatt som satsinger 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. Allerede i april 2018 pekte Vest-Finnmark Rådet på at det burde avsettes 1 mrd. Kr. til dette formålet for Finnmark alene, et budskap vi gjerne gjentar når vi har anledning.

- 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 vektles 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. I tillegg bør et prosjekts sikkerhetspolitiske betydning også tas med i vektingen, gitt dagens geopolitiske situasjon.**
- 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 trafikksikkerhet, økt mobildekning m.m.
- G. Vedlikeholdsetterslepet på fiskerihavnene må 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 all eksport i Norge skjer via havnene. Da henger det ikke på greip at kun 2% 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. Eventuelle henvendelser i sakens anledning rettes til rådets daglige leder Bente O. Husby på mobil: 90852916 eller e-post: bente.olsen.husby@hammerfest.kommune.no.

Med vennlig hilsen

Jan Morten Hansen (s)
Rådsleder
Vest-Finnmark Rådet

Bente O. Husby (s)
Daglig leder
Vest-Finnmark Rådet

Kopi:

- Samferdselsdepartementet v/samferdselsminister Jon-Ivar Nygård
- Forsvarsdepartementet v/forsvarsminister Bjørn Arild Gram
- Kommunal- og distriktsdepartementet v/kommunal- og distriktsminister Erling Sande
- Stortingets Transportkomité
- Stortingets Næringskomité
- Stortingets Utenriks- og forsvarskomité
- Nord-Norgebenken på Stortinget
- Finnmark fylkeskommune v/fylkesordfører Hans-Jacob Bønå og hovedutvalgsleder for samferdsel Odd-Erling Mikalsen
- Øst-Finnmarkrådet v/rådsleder Wenche Pedersen og daglig leder Trond Haukanes

Vedlegg:

- Uttalelse – Nye FOT-ruter fra 1. april 2024, datert 21. november 2023