

Helsinki-Tallin, Haparandabanen etc. Det anses som viktig at KVVU-NN også tar med i vurderingene konsekvensene av nye ruter og prosjekter i utlandet, som vil ha betydning for transportruter, åpning av nye markeder, samt prisutviklingen innen transport som kan forverre Nord-Norges markedsposisjon. En av de største utfordringene i Nord-Norge er transportkostnader som innvirker direkte på næringslivets lønnsomhet.

En KVVU-Nord Norge må ikke hindre eller forsinke allerede igangsatte prosjekter og utredninger som legges inn i NTP 2022-2033. En KVVU-NN kan medvirke til å utsette investeringer på vei og bane som i dag allerede er påtrengende. KU dobbeltspor Ofofbanen og OPS Hålogalandsveien er prosjekter som ikke må utsettes.

«Kyst til marked» er allerede tatt med i tenkningen rundt ny KVVU-NN. I denne strategien er ikke bare riks og europaveier, men også fylkesveiene som leder inn til de større veiene. Fylkesveiene utgjør en viktig del av transportsystemet som helhet. Sjømatproduksjonen er forventet å femdoble seg i de neste 20 årene. Et oppgraderingsprogram for de mest belastede fylkesveiene er derfor en nødvendighet for å ikke stoppe eller bremse utviklingen for noe som kan bli Norges viktigste eksportnæring. Tjenester sentraliseres i større grad, noe som medfører at innbyggerne i distriktene blir mer avhengig av veiene for å komme til offentlige tilbud som sykehus og skoler. Denne manglende sammenhengen er problematisk.

Dagens beregningsgrunnlag med ÅDT tall, er fra flere hold påpekt å være feil utgangspunkt for å rettferdiggjøre investeringer, spesielt i Nord-Norge. Dette fordi at ÅDT tallene viser persontrafikken spesielt og ikke verdien av godstrafikken. Verdien av eksporten fra Nord-Norge må legges inn i beregningsgrunnlaget. Dette er spesielt synlig på enkelte fylkesveistrekninger. Nord-Norge taper systematisk i konkurransen om samferdselsmidler, samtidig som at viktig produksjon for nasjonen Norge stadig øker i Nord-Norge. ÅDT er en gammeldags og utdatert måte å måle trafikk på. En fullstet laksetrailer står for 700 personbiler i slitasje. ÅDT må også ses i sammenheng med tilbud innenfor kollektivtransport. Der hvor ÅDT er stor er også kollektivtransporten godt utbygd. Dermed rammes distriktene dobbelt.

Fremtidig teknologi.

Man har sett tendenser til at offentlige etater ukritisk planlegger for teknologi som er prematur, ikke utprøvd og som er kostnadsdrivende spesielt for tynt befolkende land. Eksempler kan være passasjerfly som ikke eksisterer annet enn på tegnebrettet eller lastebiler der 50 % av lastekapasiteten er tatt opp av en batteripakke. Andre eksempler er el-busser som ikke tåler regn og transport med førerløse vogntog. Hydrogen har eksempelvis en rekke teknologiske og sikkerhetsmessige utfordringer. Ny teknologi krever ofte ny og annen infrastruktur. Det kan være el-nett eller fibertilgang som i seg selv er kostnadskrevende å bygge ut. En ny KVVU må ikke begi seg inn på «sciences fiction» for å løse transport, men forholde seg til kjent og utprøvd teknologi som fungerer under arktiske forhold.

INNSPILL DIREKTE TIL HVERT AVSNITT

BEFOLKNING

Midtre-Hålogaland er den mest befolkningstette region i Nord-Norge. Dette inkluderer Vesterålen, Lofoten og Sør-Troms. E10 er en hovedvei for transport. E 10 bør behandles som egen korridor på samme måte som E8 til Tromsø. Det er bare definert 8 korridorer i NTP, der E10 ikke er en av dem.

NÆRINGS LIV

Fylkesveiene er i svært dårlig stand. Mange plasser ligger produksjonen av sjømat på øyer og utenfor hoved transportårene. Fylkesveiene må tas med i betraktningen av viktige transportårer.

Det nevnes vært lite om mineralforekomster i dokumentet. Det er store mineralforekomster i Nord-Norge, spesielt Troms og Finnmark. Disse er lite utbygd og trenger både tilførselsveier og strøm hvis de skal utnyttes, de ligger heller ikke ved hovedtransportårene.

BEREDSKAP

Beslutningsgrunnlaget når veier skal stenges og åpnes ved beredskapssituasjoner som for eksempel skred og ras må gjennomgås og kvalitetssikres.

I dag er slike beslutninger avhengig av enkeltpersoner og mangler retningslinjer. Man trenger felles retningslinjer for hele landsdelen.

HELSE, UTDANNING OG FORSKNING

Sentralisering av spesielt helseinstitusjoner, legevakter og ambulanse stiller svært store krav til veinettet for å få fraktet pasienter til sykehus, legevakt mm.

Dette er i dag en svært stor utfordring ved beredskapssituasjoner, spesielt vinterstid. Må ses i sammenheng med fylkesveinettet.

TRANSPORTKORRIDORER

En helhetlig vurdering av vegnettet må også omfatte fylkesveiene. Kan ikke bare referere til NTP. Dette er helt sentralt, og en ny utredning uten denne helheten er vanskelig å forstå.

Her ligger den største svakheten ved dette dokumentet.

PERSONTRAFIKK

En stor del av persontrafikken skjer med bil da kollektivtrafikken i liten grad er utbygget grunnet lange avstander og dårlig passasjergrunnlag. Mye av trafikken er til sykehus i og ved byer. De dårligste veiene er i distriktene, som er tilførselsveiene. Transportsystemet må ses som en helhet.

GEOGRAFISK AVGRENSNING

Avgrensningen er så sterk at den ikke vil løse transportutfordringene når man ser på transportsystemet som en helhet.

TEMATISK AVGRENSNING

Ikke nok med bo- og arbeidsmarkedsregioner. Bør være Bo-, arbeids- og tjenesteregioner. Tjenesteregionene har blitt større og større. Dette er helt avgjørende for distrikter som må svært langt av gårde for å få tilgang til offentlige tjenester som for eksempel sykehus, universitet og politi.

SJØTRANSPORT

Fiskerihavner nevnes ikke. Her må det være en sammenheng fra de havner som betyr mest for fiskerinæringen og veiene som er nødvendig for å eksportere fisken. Havn er ikke bare stamhavnene, fiskerihavnene bør inkluderes i bildet. Fiskerihavner har tidligere vært i NTP.

LUFTFART

Evenes lufthavn nevnes som en regional lufthavn, dette er feil. Evenes er i klassen over, nasjonal lufthavn (konsept C). Dette grunnet antall passasjer som reiser til/fra Evenes lufthavn. Evenes hadde en betydelig andel charter og rutefly til utlandet.

FORSVARET

Det må nevnes at det foregår en militær utbygging, med fremskutt jagerflybase og maritime overvåkningsfly på Evenes som vil innvirke på trafikk, pendling og transport i området Bardufoss, Harstad, Narvik.

Med hilsen

Rune Edvardsen
Leder

Sigbjørn Per Elias Astrup
Rådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk og krever ikke signatur.

Kopi til:

Evenes kommune	Postboks 43	8539	BOGEN I OFOTEN
Tjeldsund kommune	Skånlandsveien 72/76	9440	EVENSKJER
Sigbjørn Astrup			
Narvik kommune	Postboks 64	8501	NARVIK
Ibestad kommune	Kopparvika 7	9450	HAMNVIK
Gratangen kommune	Postboks 23	9471	GRATANGEN
KVÆFJORD KOMMUNE	Bygdeveien 26	9475	BORKENES
Lavangen kommune	Nesseveien 7	9357	TENNEVOLL
HARSTAD KOMMUNE / HÁRSTTÁID SUOHKAN	c/o Postmottak, Postboks 1000	9479	HARSTAD