

Hålogalandsrådets innspill til Stortingets høring om Nasjonal transportplan 2022-2033 – Meld St. 20 (2020-2021)

Hålogalandsrådet er et interkommunalt politisk råd bestående av kommunene Harstad, Kvæfjord, Ibestad, Tjeldsund, Evenes, Narvik, Gratangen og Lavangen. Regionen som strekker seg over fylkesgrensen mellom Nordland og Troms og Finnmark har til sammen 60.000 innbyggere.

Våre prioriteter

I en kyst til markedsstrategi er fylkesveistandarden meget viktig, da den bringer fisk og gods til riks- og europaveinettet. Dermed er det strengt nødvendig å ta igjen det store akkumulerte vedlikeholdsetterslepet, samt å bygge nytt der det trengs.

I Hålogalandsrådets prioriteringer er det lagt spesiell vekt på målsettingene i nasjonal transportplan, hvor det overordnede transportpolitiske målet er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Prioritet vei

Hålogalandsrådet er tilfreds med at første del av Hålogalandsvegen – OPS-prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullfjordbotn – Langvassbukta er foreslått gjennomført.

Oppdrett og fiske har blitt utpekt til en av de viktigste næringene i et Norge uten olje. Fiskeri, havbruk og marin bioprospektering, samt havbruk nevnes som viktige områder i Meld. St. 7. Skal man kapitalisere på disse ressursene trenger man derfor å investere i samferdsel og infrastruktur.

Da Hålogalandsrådet innehar de veistrekninger i Nord-Norge hvor det transporteres mest sjømat, er det naturlig at denne regionen blir prioritert spesielt høyt.

Hålogalandsrådet mener derfor at hele Hålogalandsvegen burde realiseres som en sammenhengende og helhetlig strekning helt frem til godsterminal i Narvik. Dette vil være helt i tråd med strategien «kyst til marked», samt Statens vegvesens prinsipp om helhetlig veiutbygging, uten vesentlige flaskehals. Med denne tilnærmingen vil Sjømat Norges målsetting om tredobling av sjømateksperten innen 2030, og en femdobling innen 2050 kunne realiseres.

I tråd med Hålogalandsrådets tidligere innspill til Nasjonal transportplan er vår anbefaling at Stortinget prioriterer hele ovennevnte veistrekning, med prioritet til følgende strekninger/flaskehals (ikke prioritert rekkefølge):

- **E-6 tunnel Narvik (VM byen 2027)**

Av Meld St. 20 (2020-2021) er tunnelen kun finansiert med ca. 1/5 del av totalkostnadene i første transportplanperiode. Gitt prosjektets viktighet for hele landsdelen må tunnelen prioriteres i første periode. Vår begrunnelse:

- Bidra til at Narvik blir tildelt VM i alpint i 2027 (ligger som en forutsetning i søknaden om VM)
- Bidra til hurtigere og sikrere transport av sjømat og gods ut og inn av regionen
- Fjerne flaskehals
- Redusere helseskadelig forurensing i Narvik sentrum som følge av veistøv
- Muliggjøre nødvendig byfornyelse
- Miljømessig gevinst

- **Utbygging av RV 83 fra Tjeldsund bru (Hålogalandsveien OPS – Harstadpakken).** Begrunnelse:
 - Bidra til å redusere ulykker (strekningen Tjeldsundbrua-Harstad er meget ulykkesutsatt, og har høyest ÅDT i regionen)
 - Bidra til hurtigere og sikrere transport av sjømat og gods ut og inn av regionen
 - Bidra til utvikling av bo- og markedsregionen

- **Utbygging av E-10, flyplasskrysset Evenes.**
 Begrunnelse:
 - Trafikkmengden har allerede vokst sterkt som følge av Forsvarets etablering. Beregnet økning på Flyplassvegen er 60%
 - Trafikksikkerheten langs dagens E10 er krevende for både kjørende og gående
 - Transporten vil øke ytterligere når Evenes flystasjon er i full drift fra 2025
 - Mer enn tusen mennesker har sitt daglige virke på flyplass/flystasjon. Under øvelser varsles det opp mot tre tusen mennesker på området
 - Flere hundre skal bo her døgnet rundt, mens det utvikles serverings-, overnattings- og servicetilbud på andre siden av E10
 - Tiltaket vil sikre en trygg og god avkjøring og tilgang til regionens nasjonale flyplass
 - Tiltaket vil sikre realisering av sivile arbeidsplasser rundt flyplassen/flystasjonen noe som er viktig for både regionen og Forsvarets rekruttering til Evenes.

Jernbane

Hålogalandsrådet registrerer med stor skuffelse og forundring over at Nord-Norge er tilgodesett med smuler av et totalbudsjett på jernbane på ca. 400 mrd. kroner.

Dobbeltspor på Ofotbanen har heller ikke denne gangen har nådd opp i prioritet, til tross for at banen er selve «jernbaneporten» til/fra kontinentet og Oslo, og en forutsetning for sikker og miljøvennlig transport av sjømat, varer og gods ut og inn av regionen og landsdelen. En kapasitetsøkning vil i vesentlig grad også bidra positivt til EUs «new green deal».

Videre mener vi at det er på høy tid at Stortinget fatter prinsippvedtak om realisering av NordNorgebanen, og igangsetter en KVVU som ikke blandes inn i en KVVU for all transport i landsdelen (dette vil kun bidra til store forsinkelser). Nord-Norgebanen vil bidra til raskere transport av sjømat og gods til de store internasjonale markedene, og vil imøtekomme internasjonale forpliktelser samt nasjonale målsettinger om utslippsreduksjon. Banen vil også utvikle bo- og markedsregioner, noe som er helt avgjørende for en landsdel med store demografiske utfordringer.

Lufthavn

Hålogalandsrådet viser her til tidligere fremsendt høringsinnspill til rapporten fra Avinor og Statens vegvesen av 22. mars 2020 om «Fremtidig transportløsning for Lofoten, Ofoten og Vesterålen». Her er vi tydelig på at det nå ikke er tiden for nye satsinger på storflyplasser, og heller gi prioritet til utbygging og modernisering av Harstad/Narvik lufthavn Evenes som nasjonal lufthavn for en stor region, gjennom realisering av gode tilførselsveier, gode bussordninger og et tilpasset rutetilbud for næringsvirksomhet og folk. Det er verdt å merke seg at kjøretiden fra Sortland til Evenes blir på ca. 1 time etter at Hålogalandsveien OPS er ferdigbygd, dvs. innen 8 år fra byggestart.