

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.

Deres ref.: Deres dato: Saksbehandler: Telefon: Vår dato: Vår ref.:
Sigbjørn Per Elias Astrup 04.05.2021 2021/3306 /

STORTINGET Postboks 1700 Sentrum 0026 OSLO

NTP behandling i Transport- og kommunikasjonskomiteen - innspill fra Hålogalandsrådet

Hålogalandsrådet viser til tidligere innsendte innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033, og krever helhetlig utbygging av den viktigste sjømatkorridoren i Nord-Norge fra Lofoten og Vesterålen via E10 og Senja sjømatregion via E6 til godsterminal i Narvik.

Strategien «Fra kyst til marked»

Fylkene har operert med strategien «Kyst til marked» for å vise viktigheten av et transportnett som må ha tilstrekkelig kapasitet. Gjennom regionrådets kommuner går det viktig infrastruktur for Norge. Dagens infrastruktur og nye planlagte samferdselstiltak har vesentlige mangler i funksjonalitet, herunder mange flaskehalser.

Eksport av villfanget og oppdrettsfisk utgjør eksportverdier for ca. 105 mrd. i 2020. For Norge som helhet vil fiskeindustrien få økt betydning etter hvert som oljealderen avtar. Fiskeindustrien vil skaffe nasjonen Norge viktige eksportinntekter, som igjen kan brukes for å importere varer fra utlandet. Derfor er ikke infrastrukturensatsninger i Nord-Norge en lokal eller regional sak. Det er en nasjonal sak av viktigste betydning for nasjonens fremtid.

Fisketransportene går på europaveiene, over grensen til Sverige via E10 og sørover via E6. Transportene går også på E6 og E10 til Narvik og fraktes ut av landsdelen med jernbane. Narvikterminalen er planlagt bygget ut for å ta imot den forventede økning av godstrafikken, spesielt sjømat. Forventet økning er en tredobling fram mot 2030 og en femdobling frem mot 2050 (Sjømat Norge).

Interkommunalt politisk råd for:



Harstad



Kvæfjord



Tjeldsund



Evenes



Narvik



Ibestad



Gratangen



Lavangen

På vegne av
60.000 mennesker

Vesentlige mangler i sjømatkorridoren.

E10

Hålogalandsveien OPS er blitt lagt inn ny NTP til vår store glede, med det gjenstår flere «flaskehals» som må utbedres, for å få et funksjonelt transportsystem, spesielt vinterstid. Hålogalandsveien OPS var opprinnelig regulert frem til Snubba og Harstad. Altså et betydelig større prosjekt for å løse transportutfordringene i regionen. Av de parsellene som har «falt ut» av den opprinnelige planen vil vi nok en gang fremheve flyplasskrysset (parsell 15) som i dag fremstår som et stadig farligere veikryss med tiltagende trafikk grunnet Forsvarets store utbygging på Evenes flystasjon. Parsellene 16 og 17 har hver sin flaskehals der det ofte er stopp på vinteren (Dragvikbakken og Glattkjøringsbanen i Evenes kommune). Ifølge trafikktegninger har parsellene 11 og 12 mot Harstadpakken høyest ÅDT blant veiene regionen.

Imidlertid har de overnevnte parsellene falt ut av den planen for Hålogalandsveien. Den opprinnelige planen ville ha skapt et helhetlig transportsystem med tilstrekkelig kapasitet.

Følger vi E10 videre mot Sverige utenfor det som opprinnelig var definert som Hålogalandsveien, finner man spesielt mange flaskehals opp mot Riksgrensen der det enten er trafikale stans eller at veien er stengt grunnet dårlig geometri på veien som gjør at den ikke tåler dårlig vintervær. I år har E10 vært stengt et rekordantall ganger. E10 over Bjørnfjell hadde forrige vinter vært stengt i til sammen 481 timer. Dessuten har det vært 420 timer med kolonnekjøring. Dette er ny rekord. Stengningene og forsinkelsene medfører direkte tap for eksportørene, som igjen betyr tap for nasjonal eksport og dermed et tap for oss alle.

Statens veivesen hadde et eget prosjekt «Åpne vinterveier» som ble prioritert bort. Det er ganske åpenbart at «Åpne vinterveier» må prioriteres for å avhjelpe den pågående *transportkrisen* som vi har hver vinter.

E6

E6 tunell i Narvik er lagt inn i forslaget til NTP med 200 millioner i planens første del. Tunellen er planlagt ferdig etter at VM i Alpint 2027 er avholdt, noe som naturligvis i seg selv er helt uholdbart. Videre er E6 tunellen i Narvik essensiell for å lede spesielt tungtrafikken utenom sentrum til Narvikterminalen og jernbanen. Tunellen medfører også en kjøretidsbesparelse og en miljøforbedring for Narvik sentrum. Utbyggingen må derfor forseres.

E6 er heller ikke spart for trafikale utfordringer på vinteren. Spesielt gjelder dette E6 Bjerkviklia der det ofte er stopp om vinteren grunnet bratt stigning. Denne kunne relativt lett vært utbedret med små midler. Strekningen Hålogalandsbrua-Bjerkvik er allerede tegnet flere ganger av Statens Veivesen. Dette er en strekning som omfatter *både* E10 og E6, og er den strekninger med desidert mest tungtrafikk i Nord-Norge. Denne strekningen burde vært oppgradert da den utgjør en trafikkfarlig strekning med utfordrende kurvatur. Strekningen var inne i Hålogalandsbruprojektet, men ble tatt vekk for å få redusere kostnadene.

Med hilsen

Rune Edvardsen
Leder

Sigbjørn Per Elias Astrup
Rådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk og krever ikke signatur.