

Hålogalandsrådet er et interkommunalt politisk råd bestående av kommunene: Kvæfjord, Harstad, Ibestad, Lødingen, Tjeldsund, Evenes, Gratangen og Narvik. Regionen har 60 000 innbyggere. Det går to europaveier gjennom regionen som har en sentral logistikkmessig plassering i Nord-Norge, med tilknytning til jernbanenettet og to viktige havner, samt nasjonal flyplass.

Hørings svar - Konseptvalgutredning (KVU) for transportløsninger i Nord-Norge

Denne høringsuttalelse vil konsentrere seg om KVU for transportløsninger i Nord-Norge, Hålogalandsrådet vil gi en separat uttalelse til KVU Nord-Norgebanen.

Bakgrunn

Solbergregjeringen bestilte i 2019 en egen KVU for transportløsninger i Nord-Norge.

20. april 2021 ba Stortinget regjeringen sette i gang arbeidet med å realisere Nord-Norge banen. Dette medførte at Nord-Norgebanen ble løftet ut av den påbegynte konseptvalgutredningen for transportløsninger i Nord-Norge. Utredningsgruppene i de to KVUene har samarbeidet og gjennomført oppdraget i samme tidsrom. Det har blitt gjennomført flere arbeidsverksteder og møter i Nord-Norge under arbeidet der man har kunnet komme med innspill.

KVU for transportløsninger i Nord-Norge skulle inneholde:

- Et helhetlig bilde i den videre satsingen i landsdelen
- Vei, jernbane, sjøtransport og luftfart
- Godstransport
- Persontransport
- Reiseliv
- Miljø/klimaperspektiv
- Trafikksikkerhet
- Teknologisk utvikling
- Nordisk samarbeid på tvers av landegrenser
- Sikkerhetspolitikk og Forsvarets behov

KVU Nord-Norge har perspektiv til år 2060 og er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Kystverket og Avinor. Den legger grunnlaget for alle transportsystemer og all transport i Nord-Norge; vei, jernbane, sjøfart og luftfart. Konseptvalgutredningen med tilhørende kunnskapsgrunnlag er omfattende, og det er krevende å få oversikt.

KVU Nord-Norge og KVU Nord-Norgebanen ble presentert av Samferdselsministeren i Narvik 27. september 2023. KVU for transportløsninger inneholdt fire konsept:

Konsept 1: Forbedring av vei og jernbane

Konsept 2: Ny jernbane mellom Narvik og Tromsø

Konsept 3: Ny fergefri vei mellom Fauske og Tromsø

Konsept 4: Ny jernbane mellom Fauske og Tromsø



Utredningen anbefaler Konsept 1, som er en forbedring av vei og jernbane med tillegg av en ny innfartsvei til Tromsø.

I KVVU transportløsninger Nord-Norge anbefales det opprusting av dagens E6 fra Narvik til Skjervøy-krysset i Nord-Troms. Dette er den delen av veinettet som vil bli mest berørt av hvorvidt det blir en jernbane eller ikke, og er derfor med i den konseptuelle delen av KVVU Nord-Norge. Også strekningen Fauske-Narvik ligger inne med flere prosjekter.

Ny innfartsvei til Tromsø etter østre Malangen korridoren er med, og vil gi en time kortere kjøretid på den viktige transportstrekningen mellom Narvik og Tromsø og er kostnadsberegnet til 8 mrd.

Ambisjonsnivå – likt som tidligere?

KVVU for transportløsninger inneholder en tiltakspakke som fremstår som en uforpliktende og mangelfull ønskeliste på enkelttiltak, og svarer dermed ikke på oppdraget og behovene i nord.

Ambisjonsnivået i KVVU for transportløsninger er omtrent slik som satsningen på samferdsel har vært til i dag. Dette vil innebære at man i nasjonal transportplan må kjempe frem enkeltprosjekt. Vi hadde større forventninger til det omfattende arbeidet som KVVUen har medført. Slik vi ser det svarer ikke det foreslåtte arbeidet til kunnskapsgrunnlaget og bakgrunnen for utarbeidelsen av et helhetlig blikk på transport i Nord-Norge. Dette inkluderer utviklingen av næring, bosetting og nasjonale hensyn både økonomisk, forsvars- og beredskapsmessig.

Vi er bekymret for at man helt til 2060 ikke har større ambisjoner for utviklingen av transportsystemene i Nord-Norge og at man heller ikke med dette får noe vesentlig forbedring av dagens transportsystem. Tiltakspakken har en ramme 100 milliarder, men med tanke på etterslepet vi allerede har, og tidsrommet KVVUen skal dekke kan ikke dette sees på som en satsning på transport i nord.

Vi mener at KVVUen ikke gir tilstrekkelig forslag til konkrete utbygginger med finansiering som vil løse kjente utfordringer i transportsystemet. Vi reagerer på at man i tiltakspakken har satt et «tak» på 100 milliarder. I en landsdel med ca. 28 prosent av riksvegnettet og store avstander er ikke dette tilfredsstillende. Nord-Norge transporter og eksporterer verdien av ca. 10% av fastlandseksporten i Norge. En stor andel av sjømattransporten bruker riksveinettet i Nord-Norge og vi mener tiltakspakken ikke står i forhold til verdiskapningen i Nord-Norge.

Tiltak på kort og lang sikt

Tiltakspakken deles i tiltak på kort og på lengre sikt. Tiltakene på kort sikt (perioden 2024-2035) er rettet mot nødvendige straktiltak og utbedring av flaskehals. Blant annet foreslår man å etablere kjettingplasser i stedet for utbedring av stigninger. Dette er etter vår mening en lettvinnt løsning som ikke gir noe helhetlig løft på de aktuelle stedene.

I tiltakspakken er flere prosjekt som Hålogalandsrådet tidligere har fremmet nevnt under ulike kapittel. Flaskehals som Dragvikbakken, Pettersenbakken, Djupvikbakken E6, Trældalskrysset, Bjerkviklia, Fossbakken er nevnt, men ikke Glattkjøringsbanen E10. Større prosjekt som Narvikterminalen og Narviktunellen er med. Flyplasskrysset er nevnt, det samme er kollektivtransport i vårt område.



Viktige strekninger som E10 mot Lofoten og RV83 mot Harstad er nevnt, men ligger ikke inne som tiltak på kort sikt. Rv. 83 Harstad-Tjeldsundbrua, samt en sykkelvei ligger i en tabell med 2500 millioner, men det er ikke antydning når en slik oppgradering skal skje.

På lang sikt har man tatt stilling til hva som må til for å oppgradere veiene til akseptabel standard i et 40 års perspektiv utover det som gjøres de første 12 årene. Hva som er akseptabel standard, vil kunne variere fra strekning til strekning. Faktorer som spiller inn vil for eksempel kunne være trafikkmengden på strekningen, siktforhold, stigningsforhold og vinterutfordringer.

Hålogalandsrådet mener

1. Hålogalandsrådet synes det er positivt at flere prosjekt i vår region er nevnt i tiltakspakken.
2. Ambisjonsnivået er likevel for lavt for en hel landsdel frem mot 2060.
3. Hålogalandsrådet er kritisk til at tiltakspakken fremstår som en uforpliktende og mangelfull ønskeliste på enkelttiltak, og mener den dermed ikke svarer på oppdraget og behovene i nord.
4. Hålogalandsrådet forventer at regjeringen gir en betydelig økt satsing på opprusting av transportsystemet for å møte fremtidens transportbehov i midtre Hålogaland.
5. Hålogalandsrådet viser til det store og akutte behovet for opprusting og modernisering av dagens transportsystem i Nord-Norge og har en klar forventning om at dette skal prioriteres utbedret gjennom økte bevilgninger.
6. Hålogalandsrådet er sterkt kritisk til transportvirksomhetenes leveranser KVVU for transportløsninger i Nord-Norge da denne ikke svarer på utfordringsbildet, som for øvrig er relativt godt beskrevet, metodene som er benyttet fremstår som mangelfulle, og transportvirksomhetene unnlater å anbefale viktig utvikling av transportsystemet i landsdelen tross beviselige behov og kritiske omstendigheter.
7. Hålogalandsrådet forventer betydelig økt satsing på Ofotbanen. Det innebærer bygging av dobbeltspor for økt kapasitet og raskere framføringstider på Ofotbanen.
8. Det må legges til rette for trygge og effektive overganger mellom transportformene veg, sjø og bane.
9. Utviklingen av Narvikterminalen er essensiell for at Norge kan gi vertslandstøtte til allierte.
10. Samferdselsdepartementet må sørge for at KS1 på begge konseptvalgutredningene leveres i god tid før Stortingets behandling av Nasjonal transportplan slik at KVVUene reelt sett kan legges til grunn for NTP-behandlingen.
11. Hålogalandsrådet ber Regjering og Storting om å prioritere hensynet til Forsvar, beredskap og samfunnssikkerhet og igangsette en sterk, langvarig og bred satsing på utvikling av



transportinfrastruktur i nord. En slik opptrappingsplan for utbygging av transportinfrastruktur må sikre et robust og bærekraftig transportsystem på tvers av alle transportformer, skape nye omkjøringsmuligheter og på veisiden som minimum sørge for at hele forbindelsen Sortland/Harstad/Narvik/Bjørnfjell samt E6 inn i Troms er uten flaskehalser.

12. Hålogalandsrådet påpeker at jernbane og sjøtransport er en viktig del av løsningen for å få ned klimagassutslippene i transportsektoren. Sjøtransport i den indre lei via havnene Lødingen-Rødskjær-Harstad må få større fokus i satsningene.
13. Hålogalandsrådet mener at satsningen på utbedring av flaskehalser er for dårlig. Det foreslås kjettingplasser i stedet for utbedring flere steder, noe vi mener ikke er tilstrekkelig.
14. Øst-vest forbindelsene må i større grad prioriteres både ut fra et geopolitisk ståsted, men også ut fra at de utgjør viktige eksportveier for fiskeriprodukter. Dette gjelder for riksveiene 83 og 85 og europavei 10. Disse veiene utgjør sammen med Ofotbanen den viktigste øst-vest forbindelsen nord for polarsirkelen.
15. Det forventes at FOT rutene blir tilpasset slik at de utgjør et fleksibelt tilbud for persontransport. Foreslåtte endringer i ny kontrakt fra 1. april har gitt få avganger med stor setekapasitet, mens man heller trenger flere avganger.

