

MARS 2024

KVU for transportløsninger i Nord-Norge

Høringsrapport



Foto: Ingrid Kokkonen

Innhold

1	Innledning	5
1.1	Organisatorisk og geografisk oversikt over høringsinnspill.....	6
1.2	Leseveiledning	7
2	Utvalgte tema	8
2.1	Jernbane	9
2.2	Havn, fiskerihavn og sjøtransport	9
2.3	Grønn godskorridor Oslo – Bodø – Tromsø.....	10
2.4	Luftfart.....	10
2.5	Fergefri E6 over Tysfjord	10
2.6	Byområder	11
2.7	KVU NN – rammer og begrensninger	11
2.8	Samfunnsøkonomisk analyse	12
2.9	Sikkerhet og beredskap	13
2.10	Politikk og ambisjonsnivå	13
3	Omtale og oppsummering av høringsinnspill	14
3.1	Stat- og fylkesnivå	14
1.	Forsvarsbygg.....	14
2.	Nordland fylkeskommune	16
3.	Troms fylkeskommune	17
4.	Finnmark fylkeskommune	20
5.	Ungdommens fylkesråd i Troms.....	21
3.2	Interkommunale politiske råd (Regionråd)	22
6.	Hålogalandsrådet	22
7.	Lofotrådet.....	23
8.	Nord-Tromsrådet.....	24
9.	Polarsirkelrådet	25
10.	Salten regionråd	26
11.	Vesterålsrådet	28
12.	Vest-Finnmark Rådet	29
3.3	Kommuner	30
13.	Alta Kommune.....	30
14.	Bodø kommune	31
15.	Båtsfjord kommune.....	32
16.	Evenes kommune	33

17.	Flakstad kommune	34
18.	Hammerfest kommune	35
19.	Harstad kommune.....	36
20.	Hemnes kommune	36
21.	Målselv kommune	37
22.	Narvik kommune	38
23.	Nordreisa kommune.....	39
24.	Porsanger kommune	39
25.	Rana kommune	40
26.	Senja kommune.....	41
27.	Sortland kommune.....	42
28.	Steigen kommune.....	42
29.	Storfjord kommune	43
30.	Sør-Varanger kommune	44
31.	Tromsø kommune	45
32.	Vadsø kommune.....	46
33.	Vågan kommune.....	47
34.	Longyearbyen lokalstyre	48
3.4	Organisasjoner.....	50
35.	ACE Green.....	50
36.	Centre for High North Logistics	51
37.	Godsalliansen	52
38.	Naturvernforbundet	53
39.	NHO luftfart.....	54
40.	Nordland Arbeiderparti.....	55
41.	Norges bondelag	56
42.	Norges Lastebileierforbund.....	57
43.	Næringsforeningen i Tromsøregionen	58
44.	Samferdselsforum Nord	59
45.	Sjømat Norge.....	60
46.	Sjømatklyngen Senja AS	61
47.	Tromskomiteen for jernbane	62
3.5	Næringsliv.....	63
48.	Kirkenes havn	63
49.	Narvik havn.....	64
50.	Posten Bring AS	64

Høringsrapport: Konseptvalgutredning (KVU) for transportløsninger i Nord-Norge

51.	Tromsø havn.....	65
3.6	Privatpersoner.....	66
52.	Daniel Kleveland.....	66
53.	Magnus Hjelle.....	66
54.	May-Tove Knutsen.....	66
55.	Odd-Einar Nybrott.....	66
56.	Otto Randøy.....	67

Vedlegg:

Høringsinnspill

Høringsbrev

1 Innledning

Arbeidet med KVU Nord-Norge startet høsten 2020 og ble avsluttet ved overlevering til Samferdselsdepartementet 27. september 2023. Statens vegvesen sendte KVU Nord-Norge på offentlig høring i perioden fra 1. november 2023 til 1. februar 2024.



Her finner du hovedrapporten til KVU Nord-Norge:

[Hovedrapport KVU for transportløsninger i Nord-Norge med delrapporter | Statens vegvesen](#)

Høringsbrevet ble sendt ut direkte fra Statens vegvesen til 132 mottakere med spesiell invitasjon til å komme med høringsinnspill. Disse direkte mottakerne er blant annet fylkeskommuner, regionråd, kommuner, Forsvaret, Sametinget, Statsforvalterne, interesseorganisasjoner og andre som kan ha interesse av eller bli berørt av KVU-en. Høringsbrev med mottakere ligger i vedlegget til denne rapporten.

Vi takker for alle innspill gjennom den offentlige høringsprosessen.

Statens vegvesen ved seksjon Utredning i Transport Nord har hatt ansvar for å behandle og sammenstille høringsinnspillene med hjelp av prosjektgruppa for KVU NN. Den inkluderer deltagere fra alle de fire transportvirksomhetene:

Statens vegvesen: Ingrid Kokkonen, Hans Richardsen, Nils Petter Rusånes, Signe Eikenes, Maria Haga, Tor-Einar Schøning, Sturla Roti, Ine Hilling, Unni Gifstad, Anastasiia Kolesnikova og Magnus Sinkaberg Gaasvær.

Kystverket: Marie Gisetstad Andersen.

Avinor: Lars Draagen.

Jernbanedirektoratet: Madeleine Kristensen og Njål Svingheim.

1.1 Organisatorisk og geografisk oversikt over høringsinnspill

Til høringsfrist 01.02.24. kom det inn 56 høringsinnspill og disse:

- Inngår som innspill til Nasjonal transportplan 2025 – 2036.
- Inngår i regjeringens behandling av konseptvalgutredningen.
- Er oppsummert og kommentert i denne høringsrapporten.

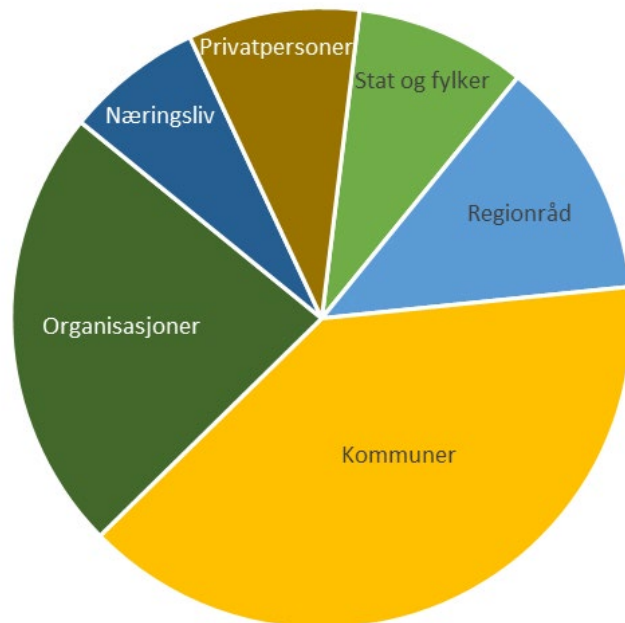
Enkelte høringsparter har fått utsatt høringsfrist til 01.05.24. og disse:

- Inngår ikke som innspill til Nasjonal transportplan 2025 – 2036.
- Inngår i regjeringens behandling av konseptvalgutredningen.
- Blir oppsummert og kommentert i endelig versjon 01.06.24.

Slik fordeler innspillene seg etter avsender:

Antall	Avsender
5	Stat og fylke
7	Regionråd
22	Kommuner*
13	Interesseorganisasjoner
4	Næringsliv
5	Privatpersoner

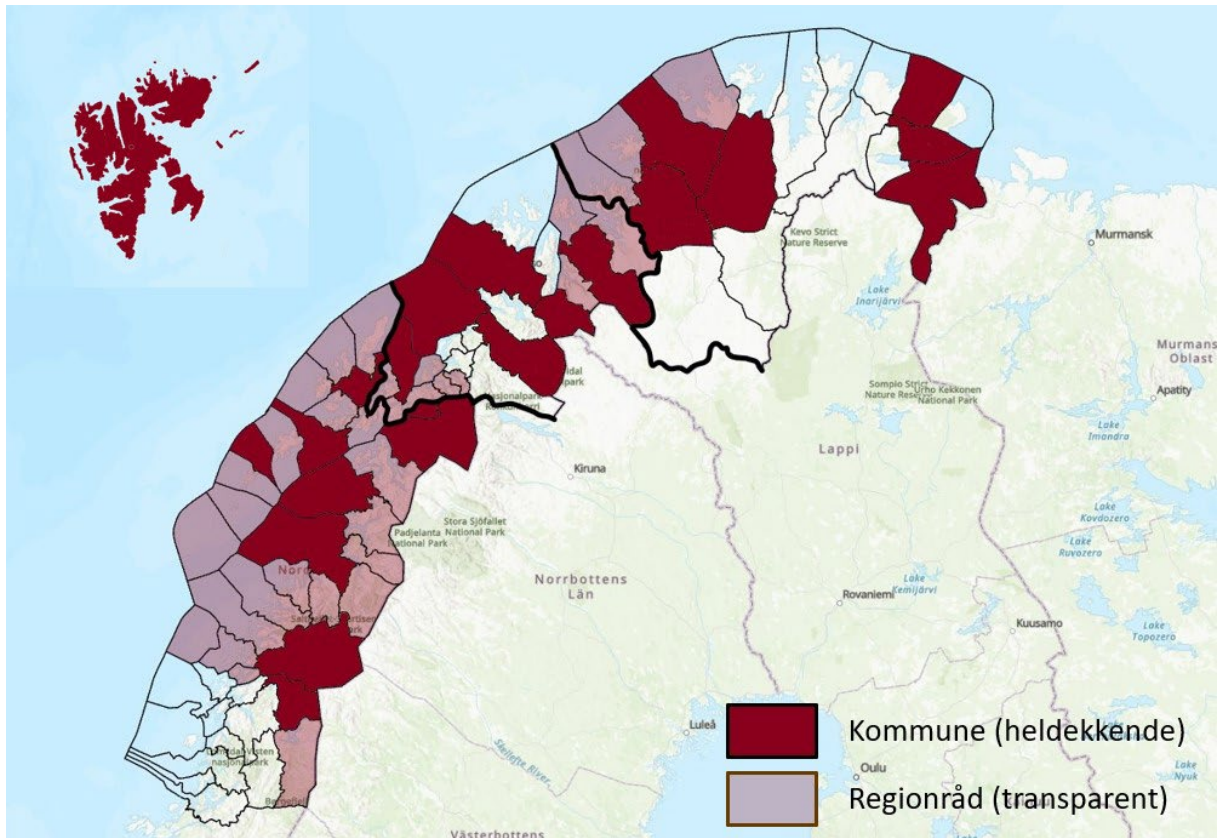
*inkludert Longyearbyen lokalstyre



Ingen av Statsforvalterne har gitt innspill til KVU NN, men Statsforvalteren i Nordland har sammen med Statsforvalteren i Troms og Finnmark gitt en felles uttale til KVU Nord-Norgebanen.

Sametinget leverte sitt innspill etter 1. februar og vil dermed ikke inkluderes i denne første versjonen av høringsrapporten, men i den endelige versjonen som er ferdig 1. juni 2024. Vi nevner likevel her at Sametinget ønsker at NTP tar med KVU-ens forslag om tiltak som bedrer forhold for reindrift i møte med transportinfrastruktur.

Utredningen gjelder for et stort geografisk område, med ulike utfordringer knyttet til transport. Gjennomgangen av høringsuttalelsene viser en variert innstilling til KVU-en. Dette kartet viser hvilke kommuner og regionråd som har gitt innspill:



7 av 11 regionråd og 21 av 80 kommuner har gitt innspill. Dette gir en ganske god geografisk dekning av avsendere i utredningsområdet. Longyearbyen lokalstyre har også gitt innspill og er definert på kommunenivå.

1.2 Leseveiledning

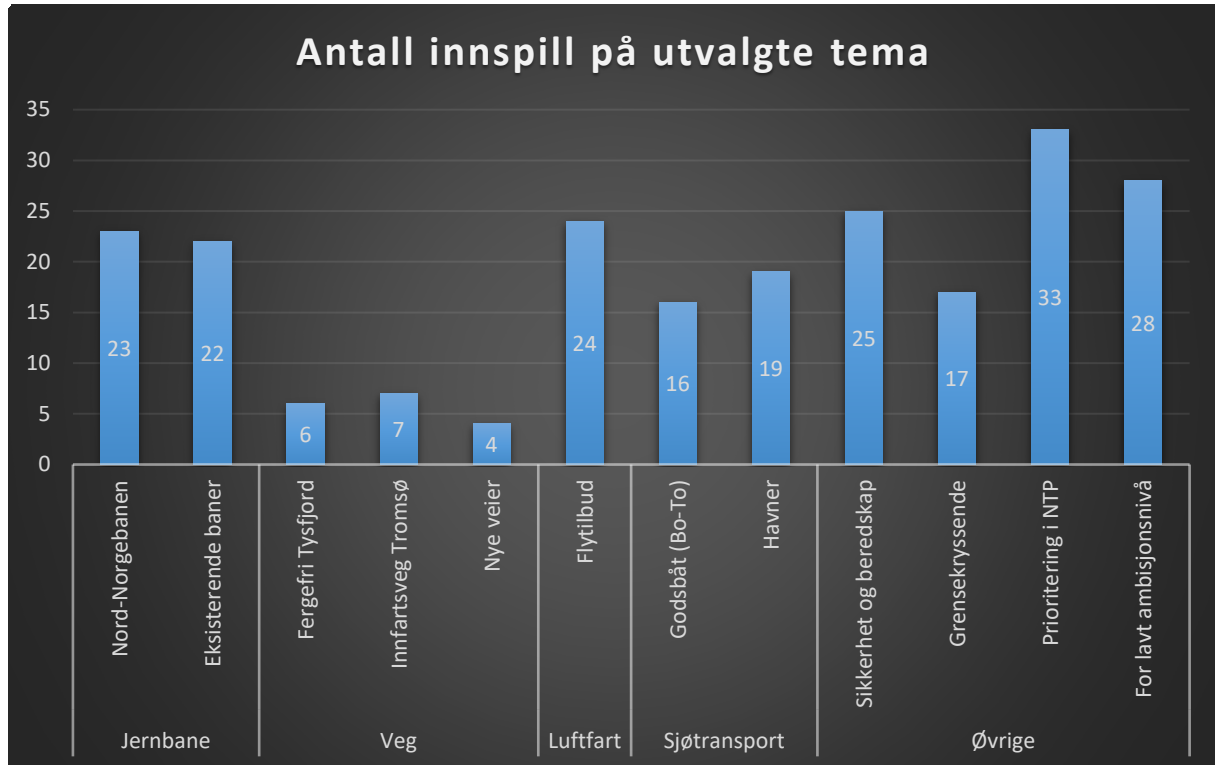
Denne høringsrapporten er først og fremst laget til Samferdselsdepartementet for å svare ut innspill til KVU NN. Vi forventer at den også vil være aktuell for andre lesere som for eksempel politikere, media og de som har sendt inn høringsinnspill.

For å gjøre rapporten leservennlig og tilgjengelig har vi inndelt den på følgende måte:

- Forhold som går igjen i mange høringsinnspill er svart ut i en egen del i starten av rapporten som kalles «Utvalgte tema». Disse utdypes her fordi de krever utfyllende svar og/eller for å unngå mye gjentakelse i merknadsbehandlingen. Det er i de fleste av våre merknader lenket tilbake til de utvalgte temaene, derfor kan våre merknader under hvert innspill virke korte og lite utfyllende.
- Deretter følger omtale og oppsummering av hvert enkelt høringsinnspill, sortert etter type avsender. Hvert innspill er oppsummert, innledningsvis med en ingress, og etterfølges av «våre merknader» som avslutning på behandlingen av høringsinnspillet.

2 Utvalgte tema

I innspillene er det flere tema som går igjen og et utvalg av disse er presentert i figuren under. Det er flere tema per innspill, så summen av «Antall innspill på utvalgte tema» er ikke det samme som summen av antall høringsinnspill som er 56. Flere innspill har ingen treff i de utvalgte temaene, andre har ett og noen har treff på flere tema.



Tematiske treff i innspillene.

Figuren viser at mange er opptatt av politisk prioritering av Nord-Norge i NTP og at KVU-en har et for lavt ambisjonsnivå.

Innspillene går både på det faglige og det politiske (i større og mindre grad), og det er ikke alltid et klart skille. Sikkerhet og beredskap og flytilbud er hyppig omtalt. Mange nevner Nord-Norgebanen, enten med positivt eller negativt fortegn, og mange er også opptatt av eksisterende baner. Innspillene fra privatpersoner er ikke inkludert i figuren over.

Flere høringsinnspill stiller spørsmålsteget ved om KVU-en svarer ut oppdraget:

- Anbefalte tiltak anses ikke kraftfulle nok til å nå hovedmålsetningen med KVU-en.
- Samfunnssikkerhet, beredskap og forsvarets behov er ikke vektlagt sterkt nok i valg av løsninger.
- Tiltak og konsepter som inkluderer sjøtransport og lufttransport etterlyses.
- De samfunnsøkonomiske beregningsmetoder og tilhørende dataverktøy som benyttes kritiseres.
- Flere peker på behov for tiltak i byer og effekten dette har for bolyst og bli-lyst, og reisetid for gjennomgangstrafikken.

De tema som krever svar av et visst omfang og/eller vil medføre mye gjentakelse i merknadsbehandlingen, utdypes i de påfølgende kapitler. For de innspill dette gjelder, er det i våre merknader lenket tilbake til de utvalgte temaene.

2.1 Jernbane

Mange innspill omhandler jernbane med alt fra bygging av ny bane mellom Fauske og Tromsø, utvikling av de eksisterende banestrekningene og forslag til ny bane på andre strekninger.

Det har vært utredet og gjennomført høring av KVU Nord-Norgebanen parallelt med høringen til KVU Nord-Norge. Flere høringsinnspill er kommet til begge KVU-ene fra samme avsendere, hvorav flere er likelydende eller beslektet. For høringsinnspill som omhandler Nord-Norgebanen, viser vi til Jernbanedirektoratets høringsrapport: [KVU Nord-Norgebanen - Jernbanedirektoratet](#)

Forslag til nye jernbaner på andre strekninger enn Fauske – Tromsø med arm til Harstad har ikke vært utredet. I arbeidet med KVU Nord-Norge er det ikke avdekket problemstillinger eller kommet frem behov som tilsier at det er grunnlag for utbygging av bane i Nord-Troms eller Finnmark. Eventuell utredning av nye banestrekninger mellom Skibotn og Kolari eller Kirkenes og Rovaniemi vil kreve store investeringer utenfor Norge, og vil være avhengig av prioriteringer og behov som må utredes sammen med nabolandene. Det har ikke vært en del av denne KVU-en.

Behovet for utvikling av eksisterende banestrekninger trekkes frem i nesten hver tredje høringsuttalelse. Behovet anerkjennes også i betydelig grad av KVU-anbefalingen, ettersom ulike tiltak på Nordlandsbanen og Ofofbanen er inkludert i alle konseptene. KVU-anbefalingen inkluderer imidlertid ikke tiltak i en størrelsesorden som imøtekommer alle høringsinnspillene, som eksempelvis dobbeltspor på Ofofbanen.

2.2 Havn, fiskerihavn og sjøtransport

Det er mottatt mange høringsinnspill som berører havn og sjøtransport, hvorav flere nevner transportløsningen som omtales i kapittel 2.3 Grønn godskorridor Oslo – Bodø – Tromsø.

I oppdragsbrevet til KVU-en står det at «Sjøtransport og nye sjøtransportløsninger må i utgangspunktet vurderes som alternativ til landbaserte del-strekninger. Det må avklares gjennom selve KVU-arbeidet hvor dette er aktuelt, herunder belyse behov for havne- og farledsinvesteringer, støtteordninger til oppstart av skipsruter og nødvendige oppgraderinger av eksisterende infrastruktur på vei og bane».

Sjøtransporten er en svært viktig del av transportsystemet og kommer til å være det framover. I KVU-en inngår tiltak på sjøtransport og havn i tiltakspakken, som er en del av det anbefalte konseptet. Eksempler på dette er farledsutbedringer, fiskerihavnetiltak og havneinfrastruktur på Svalbard. I vurderingen av måloppnåelse kommer det fram at disse tiltakene er viktige for å svare ut samfunnsmålet for alle de tre måltemaene bolyst og bli-lyst, rikdom fra havet og andre næringer og forberedt.

Staten har ansvaret for utbedringer i farvannet, for eksempel innseiling til offentlig tilgjengelige havner. Det er et betydelig investeringsbehov i fiskerihavner og forvaltningsansvaret ligger nå til Kystverket. Tiltak i kommunale og private havner må som hovedregel dekkes av havneiere. Staten gir i dag tilskudd til tiltak i havn gjennom blant annet tilskudd til kommunale fiskerihavntiltak og effektive og miljøvennlige havner. KVU-en vurderte at eventuelle nye tilskuddsordninger i utgangspunktet bør vurderes nasjonalt, og vurderes i NTP-sammenheng, blant annet ut fra konsekvensene for konkurransen mellom ulike aktører.

I oppdragsbrevet til KVU-en presiseres det samtidig at byområder og terminalstruktur ikke inngår i utredningsarbeidet. Samtidig skal KVU-en se de ulike transportformene i sammenheng. Dette gjør havnene relevante selv om flere havner er terminaler i byområder. Dette gjør at statlige tiltak i terminal, som for eksempel i Narvikterminalen, er med i KVU-en.

2.3 Grønn godskorridor Oslo – Bodø – Tromsø

Det er mottatt 16 høringsinnspill som berører tematikken rundt en ny godsåtrute, hvorav halvparten konkret etterlyser en løsning med en grønn godskorridor på tog Oslo – Bodø kombinert med båt Bodø – Tromsø. Den delen av transportløsningen som går på sjø, omtales også som Nord-Norgelinjen.

I mandatet fra SD (januar 2021) står det at sjøtransportens rolle som alternativ til landbasert transport, vil være et viktig tema for utviklingen av konsepter i KVU-en. Anbefalingen i KVU-en vil langt på vei tilrettelegge for en intermodal løsning for godsoverføring fra veg til sjø og bane. I oppdragsbrevet til KVU-en presiseres det at terminalstruktur ikke inngår i utredningsarbeidet, og forslag om tiltak for Bodøterminalen ble ikke konkretisert i KVU-prosessen.

Godsåtrute ble diskutert og vurdert i prosjektgruppen. Det ble konkludert med at en godsåtrute, initiert av næringslivet, ikke kan inngå i et konsept i en statlig KVU. Selv om transportløsningen på bane og båt mellom Oslo, Bodø og Tromsø ikke er omtalt i KVU-rapporten, så er jernbandedelen av løsningen likevel anbefalt.

De statlige investeringene for å få etablert en slik grønn transportrute, som omfattes av konseptkravene i KVU-utredninger, vil hovedsakelig være på jernbaneinfrastruktur. I det anbefalte konseptet i KVU Nord-Norge inngår konsept A1 fra KVU Nord-Norgebanen. Dette omfatter både tiltak som vil forbedre kapasiteten på Nordlandsbanen, som i dag er erklært overbelastet, og tiltak som vil gjøre banen utslippsfri.

2.4 Luftfart

I høringsinnspillene som omhandler luftfart er mange opptatt av rutetilbudet og flyprisene, mens det er få som omtaler luftfartsinfrastrukturen. Dette må tolkes som at det er andre sider ved luftfarten enn infrastrukturinvesteringer som må forbedres dersom luftfarten skal bidra til å nå samfunns målet. Det nye FOT-tilbudet som innføres i april 2024 ble kjent underveis i høringsperioden til KVU Nord-Norge. Dette, og forventninger om lavere priser og bedre tilbud, har preget flere av kommentarene.

KVU-en beskriver de særskilte behovene for næringsliv og befolkningens tilgang til flyreiser med tilstrekkelig dekning, frekvens og akseptabel pris, i og med at det på grunn av lange avstander ikke finnes gode alternativer for lange personreiser. Tilskudd til flyet som transportform er viktigere i Nord-Norge enn i andre deler av landet og betegnes derfor av mange som Nord-Norges «buss».

Rutetilbud og tilskudd til lave flypriser er ikke statlige investeringer og ikke en del av summen i den anbefalte i Tiltakspakken i KVU Nord-Norge. Det er likevel anbefalt et årlig tilskudd på 1 mrd. for å redusere flypriser og til FOT-ruter. Dersom det er politisk ønskelig at det skal være billigere å fly for de som bor i Nord-Norge (å la ordningen i Spania for befolkningen på Kanariøyene), er dette en utredning som ligger utenfor rammen av KVU-en.

En omstilling til grønn luftfart nevnes i flere høringsinnspill. I Nasjonal luftfartsstrategi ([Meld. St. 10 2022 – 2023 Bærekraftig og sikker luftfart](#)) fremgår det at regjeringens overordnede klimamål for innenlands luftfart er å fremskynde omstillingen mot null- og lavutslipps luftfart, slik at de første kommersielle nullutslippsflyene fases inn i Norge så snart teknologien tillater det. Som eier, driver og utvikler er Avinor den naturlige tilrettelegger for tiltak på lufthavnene. En stor andel av Avinors lufthavner (26) ligger i nord og en stor del av omstillingsarbeidet vil derfor omfatte Nord-Norge.

2.5 Fergefri E6 over Tysfjord

Noen høringsinnspill etterlyser fergefri E6 over Tysfjorden, og disse ønsker at planlegging av denne fjordkryssingen starter umiddelbart. Anbefalingen i KVU-en er at det ikke startes opp videre

planlegging av fergefri kryssing av Tysfjord nå, men at ved framtidige rullinger av NTP bør en egen utredning vurderes. Ytterligere utredninger har potensial til å identifisere byggbare kryssingsalternativer som kan være bedre og rimeligere enn det ene som er presentert i KVU-ens konsept 3. Nytten av et slikt prosjekt vil øke etter en standardheving av E6 Fauske – Narvik – Tromsø.

Fergefri kryssing av Tysfjord ble første gang vurdert i [KVU for E6 Mørsvikbotn-Ballangen i 2012](#). Den gang kom undersjøisk tunnel ut som den beste løsningen. Siden 2012 har sikkerhetskravene for undersjøiske tunneler økt, både når det gjelder stigning og krav om evakueringsmuligheter. Samtidig er det gjennomført mye utviklingsarbeid for bru over brede fjorder, og det er flere brutyper som kan være aktuelle; flerspennet hengebru, rørbru og flytebru.

Bruplanleggere har vurdert Tysfjord som mulig å krysse, men det må gjøres mange målinger og beregninger for å kunne si hvordan den best kan krysses. Hver fjordkryssing må ha sin spesialdesignede bru med utgangspunkt i vind-, strømnings-, bølge- og tidevannsforhold. Dette er eksempelvis gjort på E39 Bjørnafjorden. På et tidlig stadium er usikkerhetene svært store, og både lang flytebru og flerspennet hengebru over Tysfjord er derfor vurdert som svært kostbare alternativ.

På grunn av høye kostnader for flytebru og flerspennet hengebru ble «indre linje» valgt i KVU-ens Konsept 3 (fergefri kryssing av Tysfjord) i de samfunnsøkonomiske beregningene. Her er det kortere hengebruer, som er utprøvd teknologi, over flere fjordarmer. Dette alternativet kommer dårlig ut for miljøtema, reindrift og klimagassutslipp. Kryssing nær dagens ferjestrekning Bognes-Skarberget er bedre for disse temaene, men det er stor usikkerhet om kostnader og byggbarhet for en kryssing her.

Både teknologiske, geologiske og trafikale forhold er kompliserte, og det er sannsynlig at videre utredninger må gjennomføres før man eventuelt kan si sikkert om og hvordan dette prosjektet kan gjennomføres. Datainnsamling og konstruksjonsberegninger vil være viktige elementer i planfasen og dette må gjøres over flere år. KVU-en anbefaler at det ved framtidige rullinger av NTP bør vurderes å gjennomføre en egen utredning for fergefri kryssing med flere alternativer. Det er opp til Samferdselsdepartementets vurdering om og når de ønsker å bestille en utredning knyttet til planlegging av fergefri løsning for kryssing av E6 Tysfjord.

2.6 Byområder

Det er kommet flere innspill på tiltak og prosjekter i by, som eksempelvis bypakker og omkjøringsveger. I mandatet fra departementet står det at «Byområder og terminalstrukturer inngår i utgangspunktet ikke i utredningsarbeidet». Det er likevel viktig å påpeke at tiltak i byene er prosjekter som bør prioriteres for å oppnå en bedre måloppnåelse. Byer og tettsteder er svært viktige for bolyst og bli-lyst, og flere byer er flaskehals for gjennomgangstrafikk. Det går riksveg eller fylkesveg gjennom alle de 17 nordnorske byene. I tiltakspakken er det anbefalt å sette av midler for mikrourbanisme og gang- og sykkelveger langs riks- og europaveger, men disse er ikke myntet på større byer som har mer komplekse problemstillinger.

2.7 KVU NN – rammer og begrensninger

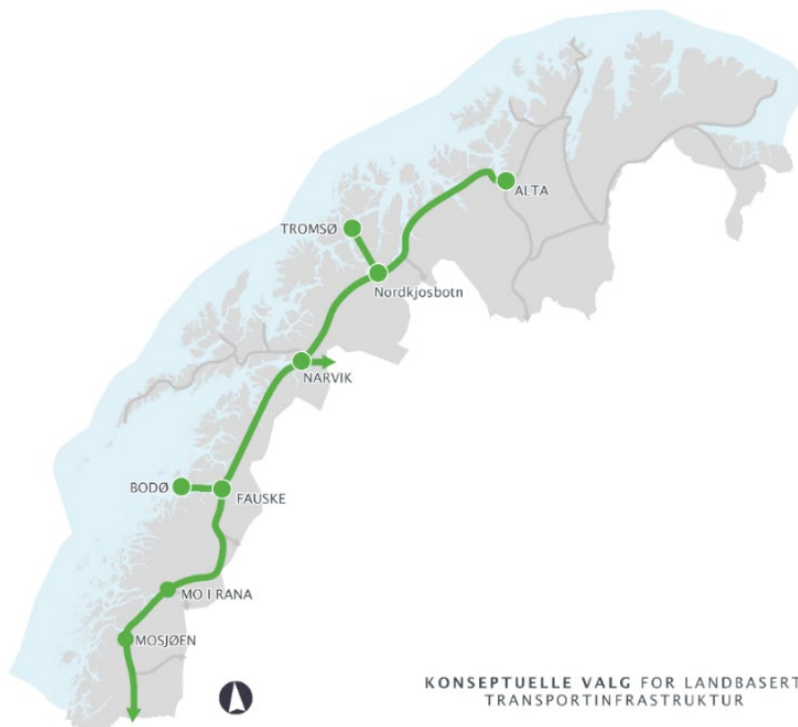
Tilskudd inngår vanligvis ikke i statlige konseptvalgutredninger. I KVU Nord-Norge har vi i Tiltakspakken likevel påpeket behovet for økt satsning på drift av veger, flyruter, Kystruten og bussruter da dette er en viktig forutsetning for gode transportløsninger. Årlige kostnader til drift som er synliggjort må/bør komme i tillegg til de statlige investeringskostnadene som KVU-en anbefaler.

Noen innspill er på et detaljeringsnivå som er mer aktuelle i senere planfaser. Andre innspill tar opp nasjonale problemstillinger som transport er avhengig av, men som ikke har vært en del av KVU-en. Eksempel på dette er energiproduksjon og -forsyning.

I noen innspill forventes det at ekstern kvalitetssikring (KS1) av KVU-en skal være ferdig før Regjeringen legger fram Nasjonal transportplan 2025-2036 (NTP) våren 2024. Dette er et år tidligere enn den vanlige fireårsrulleringen av NTP, og medfører at det blir for kort tid til å ferdigstille KS1 av KVU Nord-Norge. Det gjøres oppmerksomt på at ekstern kvalitetssikring kun omfatter Konseptuelt valg i KVU NN - ikke Tiltakspakken. Fristen for å levere inn høringsinnspill til KVU-en var 1. februar 2024. Høringsrapporten leveres Samferdselsdepartementet (SD) 1. mars, slik at de kan gå igjennom denne før NTP legges fram. Det har også vært gitt orientering om innspill underveis i prosessen til SD.

KVU Nord-Norge er en spesiell KVU da den omhandler alle transportformer i en hel landsdel. De ulike transportformene har sine spesielle fortrinn. Person- og godstransport er tilpasset utviklingen i infrastruktur og samferdsel gjennom mange år. Sjø- og luftfart har få konkurranseflater seg imellom i nord; - de er komplementære tilbud. Det har ikke kommet opp aktuelle, nye alternativ for infrastruktur for sjø- og luftfart gjennom innspillsrunder eller dialogmøter. Derimot har det kommet frem ønsker om å utvikle eksisterende transportinfrastruktur for sjø og luft, og øke tilgjengeligheten.

Statens prosjektmodell skal benyttes i utarbeidelse av KVU-er, og dette er også utgangspunkt for KVU Nord-Norge. For å løse problemene og svare ut behovene som er kommet frem i områder der vi har vurdert at vi ikke står overfor konseptuelle valg, har vi valgt å samle disse i en tiltakspakke. I bestillingen fra Samferdselsdepartementet skulle KVU-en se på forlengelse av Nord-Norgebanen fra Fauske til Tromsø. Dette har vært styrende for det konseptuelle valget i KVU NN, og i det konseptuelle valget er det kun sett på alternativer for landbasert transport gjennom landsdelen og mellom Nord- og Sør-Norge. Det konseptuelle valget strekker seg lenger enn kun strekningen Fauske – Tromsø, fordi eventuelle tiltak på strekningen har ringvirkninger i flere retninger. Dette betyr mellom Trøndelag grense og Alta, med forbindelser til/fra Bodø, Bjørnfjell og Tromsø.



Kart fra KVU NN-rapport som viser strekningene som inngår i det konseptuelle valget.

2.8 Samfunnsøkonomisk analyse

Det er satt spørsmålsteget ved om de samfunnsøkonomiske beregningsmetoder og tilhørende dataverktøy som er benyttet er hensiktsmessige. De samfunnsøkonomiske beregningene i KVU-en er

gjennomført etter *DFØs veileder for samfunnsøkonomiske analyser, Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser* og Finansdepartementets *Rundskriv R-109 Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser*. Sentralt for beregning av de prissatte samfunnsøkonomiske virkningene er de tverretatlige transportmodellene som brukes i nytteberegninger av veg og baneprosjekter. Disse beregner i hovedsak nytte av redusert reisetid og kostnader pga. forbedret transporttilbud og standard.

I metodikken inngår ikke endringer i bosettingsmønster, næringsstruktur, samfunnsikkerhet og beredskap som prissatte virkninger. Dette er virkninger som er beskrevet kvalitativt og som inngår i den samlede samfunnsøkonomiske analysen.

2.9 Sikkerhet og beredskap

Et gjentagende budskap i innspillene er viktigheten av samfunnsikkerhet, beredskap og Forsvarets behov. Trygghet fremheves som sentralt for bolyst og bli-lyst og har fått forsterket betydning på grunn av klimaendringer og mer ekstremvær, samt den endrede geopolitiske situasjonen. Sikkerhet i innspillene dekker tilgjengelighet, fremkommelighet (inkludert naturfare), forsyningsikkerhet, beredskap, Forsvarets behov og Norges rolle som vertslandsstøtte. Mange mener at dette ikke vektlegges tilstrekkelig ved beslutninger og prioriteringer, og at det forventes økt satsning i nord på grunn av den geopolitiske situasjonen.

Forsvaret har deltatt på møter i løpet av utredningen og var med i arbeidsgruppa for Samfunnsikkerhet og beredskap. Øst/vest-aksen med forbindelser over grensene til naboland har fått økt betydning og er fremhevet blant annet i Forsvarets innspill. Prosjekter som vil kreve bygging og store investeringer utenfor Norge, må utredes sammen med nabolandene, og det har ikke vært en del av denne KVU-en. For å få en god og effektiv transport av varer og tjenester må transportetatene og Forsvaret samarbeide for å se transportløsninger i sammenheng.

2.10 Politikk og ambisjonsnivå

Et flertall av høringsinnspillene uttrykker at anbefalte tiltak ikke er kraftfulle nok til å oppnå den definerte hovedmålsetningen med KVU-en. Innspillene kan samles i en oppfordring om at dersom det er en politisk målsetning om styrket bosetning i Nord-Norge, må det gjenspeiles i økt investeringsvilje. «Hvordan utvikle Nord-Norge?» er et nasjonalt politisk spørsmål.

Mange innspill sammenligner anbefalt investeringsnivå med dagens nivå, og hvor stor andel av de totale statlige midlene som går til landsdelen. De mener at dersom anbefalt investering skal fordeles utover 40 år, innebærer det ikke en satsing, men en nedgang i investeringsnivå.

Prioriteringer av prosjekter og satsinger gjøres i Nasjonal transportplan. Bevilgninger skjer gjennom de årlige statsbudsjetter, og planlegging skjer etter Plan- og bygningsloven. En KVU skal gi en faglig begrunnet anbefaling på en konseptuell løsning av ett eller flere problemer. Dette er også gjort i KVU Nord-Norge og angir dermed ikke eksplisitt noe ambisjonsnivå, men svarer ut med tiltak som vil bidra positivt til samfunns målet og effektmålene som er satt for utredningen.

Summen av anbefalte tiltak må ikke sees som et absolutt tak eller en øvre begrensning for de neste 40 år. Scenarioprosessen som er gjennomført, tilrår at viktige momenter for fremtidig utvikling av Nord-Norge, blir tatt fram og drøftet politisk og strategisk. Det som er synliggjort i KVU-en er behov som eksisterer i dag, samtidig som anbefalingene anses å løse de viktigste problemene i transportsystemet i landsdelen, og skal være robuste på lengre sikt.

KVU-en poengterer at det haster å få gjennomført mange tiltak, fordi landsdelen står på et kritisk punkt for å opprettholde bosetning.

3 Omtale og oppsummering av høringsinnspill

3.1 Stat- og fylkesnivå

1. Forsvarsbygg

Forsvaret er opptatt av at øst /vest-aksene må styrkes. Mo i Rana, Bodø, Narvik, Tromsø og Alta er aktuelle for mottak /omlastning, og E12, E10 og E45 er viktige transportårer. Ved bygging av ny veginfrastruktur mener Forsvaret at eksisterende veger og ferjekaiinfrastruktur bør beholdes for å etablere redundans. Samfunnssikkerhet og beredskap bør synliggjøres i den samfunnsøkonomiske analysen. Forbedringer på Nordlandsbanen og Ofotbanen er viktig for militære transporter.

Forsvarsbygg har utarbeidet høringsinnspillet sammen med Forsvarets operative hovedkvarter (FOH). FOH har tidligere gitt innspill til KVU Nord-Norge, og de har også deltatt i arbeidsgruppen «Samfunnssikkerhet og beredskap». Forsvaret har bidratt på en god måte og gitt en rekke innspill, der en god del er tatt inn. Hovedåren mellom Nord-Norge og Sør-Norge er i dag en begrensende faktor for militære operasjoner.

I scenarioet «Bastion nord» (s. 155) belyses samfunnssikkerhet og beredskap. Forsvarsbygg/FOH mener at man under temaet samfunnssikkerhet også må belyse sikkerhetsmessige trusler mot Norge og NATO, og hva dette krever av forberedelser og tiltak på transportsystemene, spesielt relatert til transport av ressurser sørover fra havområdene i nord. Videre bør også samfunnssikkerhet og beredskap synliggjøres i den samfunnsøkonomiske analysen (s. 135).

«Robuste transportsystemer» er en av de sju forventningene NATOs medlemsland har forpliktet seg til. Forsvarsbygg/FOH påpeker at utover denne allierte forpliktelsen har Norge et nasjonalt behov for samme robusthet ved deploying av kamphenheter (NATO artikkel 3).

For den valgte konseptuelle løsningen (alternativ 1) vil det stedvis ikke være redundans, noe som kan gi alvorlige konsekvenser for militære transporter av materiell og forsyninger. Forsvarsbygg/FOH mener at ved bygging av ny veginfrastruktur bør tidligere løsninger vurderes beholdt for å etablere redundans. Dette innebærer å opprettholde fergekaiinfrastruktur og eksisterende vegtraseer, når disse erstattes av ny vegtrase. Redundansen på disse vegstrekningene vil være å benytte gammel vegtrase hvis det oppstår brudd i den nye.

Skal parallelle transportlinjer benyttes kreves effektive omlastningspunkter (sjø, veg, luft og jernbane). Forsvarsbygg/FOH peker på Mo i Rana, Bodø, Narvik, Tromsø og Alta som viktige omlastningspunkt.

Forsvaret har i tillegg tilgang til flere mindre kapasiteter i tilknytning til havner i Nord-Norge. Disse er viktige for mottak av utenlandske styrker, og nok arealer for effektiv omloading av materiell og tilstrekkelig kapasitet til hovedfartsårene må sikres.

Jernbanetransport er meget viktig hurtige og lange transporter av militært materiell og forsyninger. Forbedringer på Nordlandsbanen og Ofotbanen er derfor viktig med tanke på militære transporter.

Sveriges og Finlands medlemskap i NATO har ført til at transportløsninger vest-øst/øst-vest er blitt viktigere. Dette gjelder spesielt Ofotbanen, E12 fra Mo i Rana, E10 over Bjørnfjell og E45 fra Alta til Finland.

Forsvarets Forskningsinstitutt (FFI) har utarbeidet rapporten «Geografisk fordeling av sivile ressurser for forsvaret av Norge» (FFI-rapport 23/020337). En av kategoriene som inngår i denne rapporten er infrastruktur, der det er gjort en kartlegging av geografisk fordeling av terminaler og ekspedisjoner, lufthavner, kai og havneområder, samt bane (jernbane og t-bane). Veger inngår ikke som infrastruktur i denne rapporten. De går ikke nærmere inn i rapporten, men viser til følgende sitat:

«Norge må imidlertid kunne håndtere sivile og militære kriser over hele landet. Ikke minst gjelder dette vertslandstøtte ved en alliert operasjon i Norge, noe som kan kreve betydelige sivile ressurser. De nordiske forsvarssjefene har pekt på Trøndelag og Nord-Norge som to av fire nordiske allierte mottaksområder, samtidig som denne studien viser at dette er de områdene med minst sivile ressurser. Det er derfor behov for å vurdere mulige behov og tilhørende løsninger i disse områdene».

Våre merknader

De fleste innspillene er omtalt i delrapporten «Samfunnssikkerhet og beredskap: Utfordringer på vegnettet i Nord-Norge», men kommer kanskje ikke godt nok frem i hovedrapporten.

Forsvaret har ikke gitt innspill i KVU Nord-Norgebanen, og bane mellom Fauske og Tromsø er heller ikke omtalt i Forsvarets høringsuttale til KVU Nord-Norge.

Viser også til temakapitelene 2.9 Sikkerhet og beredskap og 2.10 Politikk og ambisjonsnivå. Innspillet tas til orientering.

2. Nordland fylkeskommune

Nordland fylkeskommune forventer av regjering og Storting en betydelig økt satsing på å oppgradere og fornye transportsystemet og utvikle kollektivtransporten. De ønsker fergefri E6 Tysfjord, omstilling til nullutslippstransport, og rask oppgradering av dagens jernbane inkludert dobbeltspor på Ofotbanen.

Fylkesrådet i Nordland berømmer regjering og Storting for et sterkt ønske om å utvikle transportsystemet i Nord-Norge ved å utarbeide en KVU for hele transportsystemet for landsdelen.

KVU-en er et viktig kunnskapsgrunnlag som beskriver utfordringer, behov og mulige løsninger, men har for lave ambisjoner i et 40-års perspektiv. NFK peker på at de historisk har fått for liten del av de økonomiske rammene, også sett i forhold til verdiskapingen i fylket. De ber om at det utarbeides en langsiktig utviklingsplan for gjennomføring av tiltakene, i tett dialog med lokale myndigheter.

Fylkeskommunen viser til prioriteringene de har spilt inn til NTP. I tillegg fremhever de:

- Ferjefri E6 forbi Tysfjord (i et lengre perspektiv) – oppstart av planlegging straks
- Autonom og utslippsfri ferje over Tysfjord som teststrekning (pilot) i påvente av fast samband
- E10 Lofoten mellom Svolvær og Leknes, og regionflyplass på Leknes.
- Tilslutning til prosjektene i Tiltakspakken, både statlige og fylkeskommunale ansvarsområde
- Finansiering og plan for vedlikeholdsetterslepet og kritiske mangler i fylkesvegnettet
- Støtte til reduksjon av kollektivpriser
- Videreutvikling av eksisterende lufthavner i Nordland
- Virkemidler for å fremskynde innfasing av null- og lavutslippsfly (FR-sak 310/22023)
- Mulighet for raske tilpasninger i FOT-rutetilbudet – opptrapping
- Fornying av togmateriell og bedre tilbud på Saltenpendel og Helgelandsspendel
- Dobbeltspor Ofotbanen
- Tiltakene på jernbane i KVU-en må gjennomføres i første NTP-periode, men i et 40-års perspektiv må de oppgraderes for 40 mrd.
- Rask planlegging og realisering av fiskerihavner
- Økning av tilskudd til kommunale fiskerihavner (post 60)
- Konkrete tiltak som stimulerer til økte sjøtransporter, båtrute med nullutslippsteknologi Bodø – Tromsø, inkludert planskilt kryssing for gods mellom jernbane og havn i Bodø
- Utbygging av sammenhengende nettverk for lading av tunge kjøretøy i Nordland, og fyllestasjoner for andre energibærere
- Kompensasjonspakke for grønn omstilling for all kollektivtransport

Våre merknader

Nordland fylkeskommune vil også sende innspill etter fylkestingsbehandling i mars.

KVU-en foreslår at staten bidrar til utbygging av servicetiltak og døgnhvileplasser langs riks- og europaveger tilrettelagt for lading som en del av Tiltakspakken. [KVU GREEN: Utslippsreduksjoner i jernbanesektoren](#) har utredet lav og nullutslippsløsninger for jernbane.

Viser også til alle tema under kapittel 2 Utvalgte tema. Innspillet tas til orientering.

3. Troms fylkeskommune

Troms fylkeskommune vurderer at transportvirksomhetene svikter i sine leveranser både hva angår metodisk tilnærming og i sitt forsøk på å svare på samfunns målet for utredningene. De har levert et eget, alternativt forslag til transportløsninger for Nord-Norge, og fått utarbeidet en egen faglig vurdering for Nord-Norgebane.

Troms Fylkeskommune (TFK) har levert et felles innspill til begge KVU-ene. De synes at transportvirksomhetene har, tross i oppdragenes målsetninger, satt de ulike delene av transportsystemet opp mot hverandre og at dette har umuliggjort utarbeidelse av et helhetlig transportkonsept. Det er utarbeidet for snevre effektmål, noe som i stor grad prioriterer investeringer i Nordland og utelukker større investeringer i Troms og Finnmark. De mener at dersom KVU-ene er ment å ligge til grunn for flere kommende NTP-er, er dette i praksis en tilrådning om marginalisering av Troms og Finnmark.

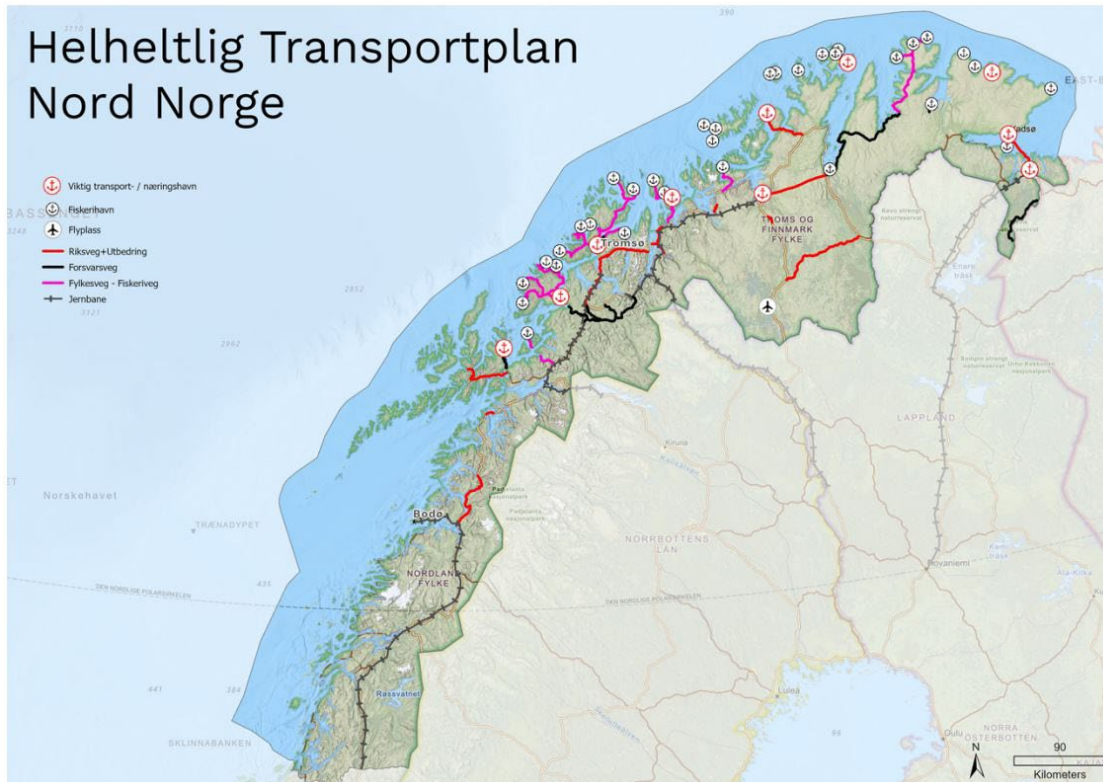
TFK har engasjert selskapet Norsk bane til å gjøre en faglig vurdering av KVU Nord-Norgebanen: [Faglig vurdering av KVU Nord-Norgebanen • Norsk bane.](#)

Troms fylkeskommunes eget forslag til en helhetlig transportplan for Nord-Norge (som er opplistet under) inneholder prosjekter fra KVU-en som er anbefalt eller forkastet, samt prosjekter som ikke har vært spilt inn i løpet av KVU-prosessen. TFK skriver i sitt innspill at KVU-en har anbefalt blant annet fergefri kryssing av Tysfjord og dobbeltspor på Ofotbanen.

Nordland	Troms	Finnmark
- E6 Sørfoldtunneler	- E8 Malangen (Innfart til Tromsø)	- E45 Kløfta
- Fergefri forbindelse Tysfjord	- Ullsfjordforbindelsen FV91	- RV 92 Gievdnegoika – Karasjok –
- Oppgradering Nordlandsbanen	- Hålogalandsveien + RV 83 arm til Harstad	- RV94 Hammerfest – Skaidi - FV 98 – Lakselv – Ifjord
- Dobbeltspor Ofotbanen	- Næringsveier på fylkesvegnettet	- FV 8850 Pasvikveien - Flyplass Kautokeino
- Utbedring RV 80	- Evakueringstunneler FV862 (?)	- Ny trasé Lakselv – Alta
	- E6 Nord-Troms	- Jernbane Rovaniemi – Kirkenes
	- Skredsikring tunnel E6 <u>Grasnes</u>	- VarangerXpressen Vadsø – Kirkenes
	- Eksisterende forsvarsveger med tilhørende bruer må oppgraderes og forsterkes i henhold til forsvarets behov	- Fastboerbevis flypriser
	- Jernbane Narvik – Bardufoss igangsettes i løpet av første 10 årsperiode	- Næringsveier (Ifjord – Kjøllefjord – Mehamn)
	- Jernbane nordover mot Nord-Troms og Finnmark, med armer ut mot Harstad og Tromsø og inn mot Finland fra Skibotn. Minimum til Alta i 2060	- FV882 – Øksfjord – Langfjordbotn

Troms fylkeskommune sin alternative transportplan for Nord-Norge visualiseres her:

Troms fylkeskommunes konseptuelle løsning på et helhetlig transportsystem i Nord-Norge i 2060



Fylkestinget vektlegger følgende i sitt vedtatte innspill:

- KVU-ene svarer ikke på utfordringsbildet og unnlater å anbefale viktig utvikling.
- transportvirksomhetene har gått bort fra statens prosjektstyringsmodell og KVU-metodikken.
- De fremlagte konseptene svarer ikke ut de definerte målsettingene.
- Tiltakspakken fremstår som en uforpliktende og mangelfull ønskeliste på enkelttiltak.
- TFK ber SD sørge for at KS1 på begge konseptvalgutredningene leveres i god tid før Stortingets behandling av Nasjonal transportplan.
- KVU-en har ikke tatt tilstrekkelig hensyn til sikkerhet og beredskap. Nasjonal forståelse og medeierskap i samarbeidet mellom våre nærmeste naboer vil være avgjørende for å lykkes med felles prioriteringer og samhandling.
- TFK ber Regjering og Storting om å prioritere hensynet til Forsvar, beredskap og samfunnsikkerhet og igangsette en sterk, langvarig og bred satsing på utvikling av transportinfrastruktur i Troms og i Nord Norge for å sikre et robust og bærekraftig transportsystem på tvers av alle transportformer.
- Anbefalinger fra både Totalberedskapskommisjonen og Forsvarskommisjonen må følges opp med tiltak som inkluderer strategisk viktige havnetiltak og samferdselsinvesteringer.
- TFK ber Regjeringen om å straks følge opp Stortingsvedtak fra 20.04.2021: «Stortinget ber regjeringa setje i gang arbeidet med å realisere Nord-Norgebana».
- Fylkestinget poengterer viktigheten av at det bygges dobbeltspor på Ofofbanen (Narvik-Kiruna) for å øke kapasiteten. Jernbane mellom Skibotn og Kolari i Finland har fått en enda større betydning og viktighet etter utvidelsen av NATO til også å gjelde våre naboland.
- Troms fylkeskommune ber Regjering og Storting prioritere ny innfartsveg til Tromsø over Malangen til Midt-Troms og Ullsfjordforbindelsen mellom Tromsø og Nord-Troms.

- Fylkesvegløftet i Troms bør være nasjonal modell for oppgradering av fylkesveg. Fylkestinget ber regjeringen prioritere statlige midler til fylkesvegløftet i tråd med Hurdalplattformens lovnad om utarbeidelse av en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveger i samarbeid med fylkeskommunene.

Våre merknader

KVU-ens anbefalte konsept inneholder tiltak i Troms og Finnmark både i tiltakspakken og i det konseptuelle valget, med tiltak som ny Innfartsveg til Tromsø fra sør og noen mindre tiltak på strekningen E6 Nordkjosbotn – Alta.

I sitt høringsinnspill har Troms fylkeskommune (TFK) foreslått en rekke konkrete prosjekter og tiltak, og noen av disse er anbefalt i KVU-en. Prosjekter som ikke er anbefalt, har vært utenfor mandatet til utredningen eller behovet har ikke kommet frem i KVU-prosessen.

TFK er kritisk til prioritering av fergefri E6 Tysfjord, selv om prosjektet ikke er anbefalt på kort sikt i KVU-en. TFK foreslår likevel dette prosjektet i sin alternative transportløsning for Nord-Norge.

Vi vurderer at KVU-en har hatt fokus på forsvar, samfunnssikkerhet og beredskap.

Viser også til alle tema under kapittel 2 Utvalgte tema. Innspillet tas til orientering

4. Finnmark fylkeskommune

Fylkestinget viser til Forsvarskommisjonen som påpeker at det viktigste vegvalget norske myndigheter står overfor er vilje til å prioritere sikkerhet, forsvar og beredskap de neste 10-20 årene. Norges evne til å forebygge, avverge og håndtere krise og krig må styrkes, og det haster. De påpeker også at store deler av Norges verdier, interesser og sårbarheter ligger i kystsonen og i havet. En tydeligere omtale av Finnmarks betydning savnes.

Finnmark fylkeskommune påpeker at KVU Nord-Norge ikke har noen ambisjoner for:

- «nytenkende prosjekt» innen jernbane
- inn-kortning av riksvegnett /regioner
- nye lufthavner og havner mot 2060

De mener det ikke er noen konsept for Finnmark, bare en tiltakspakke på 20 mrd. kr i et 35 års perspektiv. Utenlandskorridorenes betydning for Finnmark er for lite omtalt i sammenheng med:

- havner og fylkesveger for næringstransport
- internt transporter
- og innenfor sikkerhet og beredskap.

De forventer at anbefalinger fra Totalberedskapskommisjonen og Forsvarskommisjonen følges opp av konkrete tiltak. Finnmark fylkeskommune ønsker:

- en utvidelse av jernbanenettet i nord mellom Finland og Skibotn /Alta med videre påkoblinger nordover gjennom Finnmark og sørover til Nordland, samt jernbane mellom Rovaniemi og Kirkenes.
- en moderne og framtidsrettet havn i Kirkenes.
- i tillegg til de konkrete riks- og europavegene som er omtalt i KVU-en, mener de at E75 fra Varangerbotn til Vardø også bør inngå.
- Kautokeino lufthavn er forkastet i KVU-en, men fylkestinget mener den vil gi store ringvirkninger for næringslivet i kommunen og Sapmi.

Finnmark fylkeskommune referer til Troms og Finnmark fylkeskommunes innspill til NTP 2025-2036, og de mener KVU Nord-Norge forsterker argumentene for Finnmarks hovedprioriteringer. De har konkrete ambisjoner for hvert av tiltakene.

KVU Nord-Norge ser ikke lenger fram enn 12 år for Finnmark, og relevansen av KVU-en i et langt perspektiv er usikker. De påpeker at tett samarbeid mellom stat og fylke må til for å samordne ambisjoner og optimal finansiering. Konkrete fiskerihavner og innfasing av el-fly nevnes.

Våre merknader

KVU-ens anbefalte konsept inneholder tiltak i Finnmark både i tiltakspakken og i det konseptuelle valget som går til Alta.

Helhetlig oppgradering av hele E75 fra Varangerbotn til Vardø er ikke anbefalt i KVU-en. Det er i utredningen ikke avdekket større problemstillinger for E75, som for eksempel kan løses ved omlegging eller innkortning. Anbefalte tiltak i Tiltakspakken for høyfjellsproblematikk og gang- og sykkelveg vil være aktuelle for denne vegen.

Viser også til alle tema under kapittel 2 Utvalgte tema. Innspillet tas til orientering

5. Ungdommens fylkesråd i Troms

Ungdommens fylkesråd i Troms ønsker jernbane til Tromsø og vektlegger viktigheten av at ungdommen blir hørt.

Ungdommens fylkesråd i Troms mener jernbane til Tromsø vil knytte landet bedre sammen, forbedre beredskapen, være en bærekraftig infrastruktur som gir økt mobilitet og muligheter. De mener prosjektet er viktig for folk i nord og at det vil motvirke fraflytting.

Våre merknader

Innspillet tas til orientering.

3.2 Interkommunale politiske råd (Regionråd)

6. Hålogalandsrådet

Hålogalandsrådet mener KVU-en beskriver utfordringsbildet godt, men at det ikke svares ut tilstrekkelig. Ambisjonsnivået er for lavt og Tiltakspakken framstår som en uforpliktende og mangelfull ønskeliste. De ber om at hensynet til Forsvar, samfunnssikkerhet og beredskap og Ofofbanen blir prioritert. Opprusting av dagens transportsystem etterspørres.

Ambisjonsnivået er for lavt og gir ikke noe løft for transportsystemet i Nord-Norge. De mener at KVU-ens anbefaling ikke samsvarer med behovene, og at en betydelig økning i innsatsen trengs for å møte fremtidens transportbehov i nord.

Tiltakspakken sees på som en uforpliktende og mangelfull ønskeliste på enkelttiltak, som dermed ikke svarer ut verken oppdrag eller behov. Tiltakspakkens ramme på 100 milliarder, oppfattes som et økonomisk tak og står ikke i forhold til verdiskapingen i Nord-Norge, og vil heller ikke ta igjen etterslepet eller være en reell satsning på transport. Det etterlyses konkrete forslag og finansieringsplaner i tiltakspakken for å løse kjente utfordringer i transportsystemet.

Hålogalandsrådet mener at KVU-tiltakene i for stor grad er nødvendige strakstiltak og utbedring av flaskehals. De påpeker at flere prosjekter de har fremmet tidligere er nevnt, men at de oppfatter flere av løsningene som «lettvinte» og kortsiktige. Et eksempel er forslag om kjettingplasser i stedet for å bygge tunnel gjennom vanskelige stigninger. Tiltak på E10 forbi Glattkjøringsbanen i Evenes etterlyses.

Det foreslås dobbeltspor på Ofofbanen og fjerning av alle flaskehals på E10/E6 mellom Sortland/Harstad mot riksgrensen Bjørnfjell for å gi bedre vilkår for næringstransport og styrke øst-vest-forbindelser. Det må utvikles trygge overganger mellom transportformer, herunder også utvikling av Narvikterminalen. Det bes om at sjøtransporten i indre lei, via havnene i Harstad, Rødskjær og Lødingen må satses mer på. Foreslåtte endringer i FOT-rutetilbudet vil gi for få avganger (med stor setekapasitet), mens det som trengs er flere avganger.

KVU-ens metodikk framstår mangelfull. Viktig utvikling av transportsystemet anbefales ikke, selv om behovene er bevist og situasjonen innebærer kritiske omstendigheter.

Våre merknader

Viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.4 Luftfart, 2.10 Politikk og ambisjonsnivå og 2.9 Sikkerhet og beredskap. Innspillet tas til orientering.

7. Lofotrådet

Lofotrådet støtter anbefalt konsept. Det vektlegges at ny E10 Svolvær – Leknes vil være et meget godt prosjekt som vil binde sammen Lofoten, øke bolyst og bli-lyst, og bør sees i sammenheng med ny regional lufthavn på Leknes. Nye FOT-ruter og bedre tilrettelegging for syklister etterspørres.

Lofotrådet stiller seg bak anbefalt konseptuelt valg, er tilfredse med medvirkningsprosessen i KVU-en, og roser grepet med å se transportsystemet i Nord-Norge i helhet for alle transportformer. Det støttes opp om KVU-ens problembeskrivelse og prosjektutløsende behov. Lofoten vektlegger å se transportformer i sammenheng og søke klima- og naturvennlige løsninger.

Regionrådet støtter opp om tiltakspakken og har spesiell oppmerksomhet på den. Når det gjelder regionforstørring så vil en ny/utbedret E10 mellom Svolvær og Leknes binde sammen Lofoten. Sammenkoblingen vil være et meget godt samfunnsøkonomisk prosjekt, som også bør sees i sammenheng med ny regional lufthavn på Leknes. E10 prosjektet vil ha svært god virkning på bolyst og bli-lyst i Lofoten.

En ny lufthavn på Leknes, som innebærer at dagens kortbanelufthavner i Svolvær og Leknes legges ned, vil også øke Lofotens bo- og bli-lyst betydelig og være til stor nytte for næringslivet.

Flytilbudet er Lofotens kollektivtilbud og i tillegg svært dyrt for de reisende. Det anbefales å opprette FOT-rute mellom Lofoten og Tromsø, og mellom Værøy/Røst og resten av Lofoten. Lofoten er meget godt egnet til å teste ut ny teknologi for nullutslipps luftfart, noe som kan gjøres med tilrettelegging gjennom utviklingsprogrammet «Lofoten De Grønne Øyene 2030». Dette utviklingsprogrammet skal bidra til bærekraftige mobilitetsløsninger for Lofoten, gjennom nullutslippssoner, nullutslipps reisemål og flytrafikk mm.

Selv om Lofoten har Nasjonal sykkelrute og sykkelturisme er populært, er det svært dårlig tilrettelagt for sykkel. Dette medfører stor risiko og trafikkfare for både syklister og andre trafikanter.

Etterslepet på fiskerihavnene må tas igjen, og det må gjennomføres en stor satsing på havn og farled for å opprettholde levende lokalsamfunn langs kysten. Tiltak i Værøy, Røst og Ballstad fiskerihavner trekkes spesielt fram.

Øst/Vest-forbindelsen E10 mellom Lofoten og Narvik/riksgrensen mot Sverige er svært viktig for næringslivet i Lofoten. Den dårlige vegstandarden på E10 hemmer utnyttelsen av ressursgrunnlaget og svekker verdiskapingen i Lofoten. Utvikling på Ofotbanen må også prioriteres.

Samfunnssikkerhet og beredskap må vektlegges høyt i prioriteringene for transportsystemet. Lofotens geografi og infrastruktur er sårbart for skred, havstigning og ekstremvær. E10 Nappstraumen – Å er rasutsatt og har ingen omkjøringsveg, og stenginger gjør at folk isoleres fra livsviktige tjenester.

Våre merknader

Innpillet tas til orientering, men vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.4 Havn, fiskerihavn og sjøtransport, 2.10 Politikk og ambisjonsnivå og 2.9 Sikkerhet og beredskap.

8. Nord-Tromsrådet

Nord-Tromsrådet anbefaler konseptuelt valg 2, som de kaller «Samferdselstiltak i Nord-Norge og ny jernbane mellom Tromsø og Narvik». De oppfatter at KVU-en er uten tiltak på veg i Troms og Finnmark, og at medvirkningen har vært dårlig. Ny jernbane mot Finland foreslås.

Nord-Tromsrådet mener at KVU Transportløsninger i Nord-Norge bør anbefale konseptuelt valg 2, og endre navnet på det helhetlige konseptet til: Samferdselstiltak i Nord-Norge og ny jernbane mellom Tromsø og Narvik. Det oppfattes som at KVU-en er uten nye samferdselstiltak på veg i Troms og Finnmark, og at det ikke har blitt tatt med innspill fra samhandlingsmøtene gjennom KVU prosessen. Tilstanden skal ifølge KVU-en være uforandret i det nordligste av Norge. Det vises til Hurdalsplattformen, og at den må følges opp med intensjoner og målsettinger som løser regionens utfordringer.

Det er ikke lagt nok vekt på fylkesvegene i KVU-en, og at man ikke har lyttet til de innspill som har kommet om dette mens KVU-en ble utarbeidet. Det pekes på at det ikke er mulighet for omkjøring i vegnettet i Nord-Troms. Ingen av de konseptuelle valgene inneholder nye tiltak for veg i Nord-Troms og Finnmark. Og det er heller ingen tiltak for skredsikring og trygge fylkesveger. Det vises konkret til strekningen Langslett-Skjervøy, fv. 866/869 og fv. 347 på Arnøya. For fv. 866 foreslås ny bru mellom Kågen og Skjervøy, og for fylkesvegen på Arnøya varig sikring. Begge tiltakene med betydelig statlige bidrag. Ullsfjordforbindelsen må også være et statlig ansvar.

Vegprosjekter på strekningen E6 Nordkjosbotn-Langslett må startes opp tidligere, for å skape en trygg vegforbindelse. Det vises spesielt til skredproblematikken fra Fallsnesfjellet i Storfjord (Skredprosjekt E6 Grasnes-Fallsnes), og at dette er den siste delen på E6 i dette området som bør sikres mot skred. Siste delen av E6 Kvæangsfjellet, forbi Rakkenesura bør også realiseres med utretting av veien og skredsikring.

Det støttes opp om ny jernbane fra Tromsø til Narvik, som vil bidra til å redusere avstandsulemper og transportutslipp og bedre trafiksikkerheten. Det bør også bygges ny jernbane mellom Skibotn til riksgrensen, og videre til Kolari i Finland. En jernbane der vil gi bedre forbindelser mellom landene, og øke Forsvarets beredskap og samhandling mot øst.

Våre merknader

KVU-ens anbefalte konsept inneholder tiltak i Troms og Finnmark både i tiltakspakken og i det konseptuelle valget, med tiltak som ny Innfartsveg til Tromsø fra sør og noen mindre tiltak på strekningen E6 Nordkjosbotn - Alta.

E6 Grasnes-Fallsnes og E6 Kvæangsfjellet, inkludert Rakkenesura, ligger inne i anbefalingen for det konseptuelle valget. Utbygging og vurderinger knyttet til Rakkenesura er Nye veier AS sitt ansvar.

Innspillet tas til orientering, men vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.4 Havn, fiskerihavn og sjøtransport, 2.10 Politikk og ambisjonsnivå, 2.1 Jernbane, 2.4 Luftfart og 2.9 Sikkerhet og beredskap.

9. Polarsirkelrådet

Polarsirkelrådet mener at KVU-en skulle hatt ett veg og banekonsept på Helgeland. De vil ha rask oppstart på oppgradering av Nordlandsbanen. De ønsker økt satsing på næringsviktige fylkesveger, transporttilbud for turister, og en statlig KVU for Mo i Rana.

Polarsirkelrådet mener at KVU-en får fram viktig kunnskap, spesielt om landsdelens økte strategiske betydning for den grønne omstillingen i Norge og sikkerhet og beredskap i NATO.

Polarsirkelrådet har seks punkter som først og fremst kommenterer beskrivelser og anbefalinger som angår Helgeland og Polarsirkelrådets kommuner.

1. Helgeland burde også hatt et veg- og banekonsept, slik som Salten og Ofoten, spesielt mellom Rana og Hemnes. E6 Helgeland må fullføres.
2. En stor del av satsingen på Nordlandsbanen må gjennomføres i neste NTP-periode.
3. Regionen mangler gode tilbud for å transportere turister uten bil fra flyplassene til destinasjonene. De foreslår et nytt og forpliktende samarbeid på tvers (tog, buss- og båtruter, fly og ulike private tilbud).
4. Rådet støtter en satsing på næringsviktige fylkesveger. Det bør settes av øremerkede midler fra staten til spleiselag etter modell med skredsikring av fylkesveger.
5. Rådet peker på at det er feil investeringssum for E12, denne må endres fra 70 til 270 mill. kr.
6. Polarsirkelrådet ber om en statlig KVU for E6 og mobilitet i Mo i Rana som grunnlag for en tilpasset bypakke.

Ved å utvikle transportsystemet i Nord-Norge kan det gis vesentlige bidrag til å utnytte ressursgrunnlaget, gi økt samfunnsikkerhet og beredskap og gi flere lyst til å bo og bli i landsdelen. Utvikling av transportsystemet omfatter både rutetilbud, billettpriser og infrastruktur. Polarsirkelrådet ber om at disse momentene vektlegges høyere når det skal prioriteres midler i kommende NTP.

Våre merknader

Merknad vedrørende summen på E12 tas til følge.

Når det gjelder egen KVU for E6 og mobilitet i Rana er det opp til departementet å vurdere om det skal settes i gang. Nordland fylkeskommune og Rana kommune har tatt initiativ til et utredningssamarbeid med Statens vegvesen for å se på behov og skisse til mulige transportløsninger.

Vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.4 Havn, fiskerihavn og sjøtransport, 2.10 Politikk og ambisjonsnivå, 2.1 Jernbane, 2.4 Luftfart og 2.9 Sikkerhet og beredskap. Innspillet tas til orientering.

10. Salten regionråd

Salten regionråd mener utredningen er omfattende, men ambisjonsnivået er altfor lavt. De savner konsept for tog Oslo – Bodø kombinert med båt Bodø – Tromsø. Oppgraderingen av Nordlandsbanen må starte raskt. E6 Fauske – Tysfjorden har så dårlig standard at den er avvisende for godstransporten.

Regionrådet mener det er bra at arbeidet med KVU-en er omfattende og trekker fram viktigheten av samspillet mellom faktagrunnlag, analyser og konsepter. Det påpekes at KVU-en må ses i et nasjonalt perspektiv, og at samfunns målet også burde gjenspeiles i en nasjonal kontekst.

Salten Regionråd mener at det anbefalte ambisjonsnivået og tiltakspakken i KVU-ene er for lavt i et 40-årsperspektiv. KVU-ens anbefaling utgjør kun 6,5 % av totalen i inneværende NTP. Dette er lavt i forhold til folketall, verdiskaping, og nasjonal betydning. Nord-Norge har i lang tid vært underprioritert i samferdselsinvesteringer og -drift, og KVU-ene legger ikke opp til å endre dette. Sammenlignet med Sveriges investeringer i Norrbotten, blir den norske satsingen liten.

Regionrådet forventer at de foreslåtte løsningene i KVU-ene trekkes inn i kommende NTP. Noe som foreløpig ikke vises ut fra transportvirksomhetenes innspill til NTP. Særlig bør det legges vekt på oppgradering av Nordlandsbanen og Ofotbanen, noe som bør skje uavhengig av hvilket konsept som velges. Det stilles imidlertid spørsmål om 14,8 mrd. kr er tilstrekkelig for de to banene samlet. Oppgradering av Nordlandsbanen må starte mye raskere og være mer omfattende enn tenkt til nå.

Regionrådet mener at det mangler et konsept med en intermodal transportløsning med tog mellom Oslo og Bodø kombinert med båt Bodø-Tromsø. Et slikt konsept setter krav til kapasitetsøkning på Nordlandsbanen og en utvikling av Bodøterminalen. Generelt legges det for lite vekt på sammenheng mellom sjø- og landtransport.

E6-oppgradering i nordre del av regionen vil kunne binde Salten sammen som en BAS-region, og det presiseres at også E6 gjennom nordre Sørfold (Sommerset – Mørsvikbotn) og E6 gjennom Hamarøy må rustes opp. Omlegging av rv. 80/E6 forbi Fauske bør inngå i KVU-en. Utbygging av rv. 80 bør også prioriteres. Salten Regionråd gjør oppmerksom på at E6 Sørrelva – Borkamo nå er nedprioritert i Nye Veier AS sin portefølje, og må realiseres.

Særlig for godstransporten bør fergesambandet Lødingen-Bognes fremheves. Det samme gjelder E6 Bognes-Fauske, som er så dårlig at det virker avvisende for tungtrafikken. Avstanden for godstransporten gjennom Norge er vesentlig kortere sammenlignet med gjennom Sverige. Og en utbedring av E6 mellom Fauske og Tysfjorden vil gjøre godstransporten vesentlig mer effektiv, og klimavennlig. Transportmodelleringen i KVU-en bør vurderes.

Fergetrafikk over Bodø-Moskenes, rv. 77 over Graddis, og fergestrekningen fv. 81 (Svolvær – Skutvik) er relevante for godstransport og bør tas med i analysene. Fv. 17 er en viktig forbindelse for næringstransport, beredskap, og turisttrafikk som er trukket for lite fram i KVU-en.

Inkludering av viktige hurtigbåtruter i tiltakspakken og adressering av utfordringer knyttet til reduserte utslipp er viktig for å styrke bo- og arbeidsmarkedsregionene i Salten. Utbedring og utvikling av fiskerihavner bør også være en del av de fremtidige planene. Også Saltenpendelen har forbedringspotensial.

KVU-en bør i større grad konkretisere løsninger for det grønne skiftet innenfor transport. For eksempel nullutslipp for Nordlandsbanen, sammenhengende nullutslippstilbud for gods på veg, og Bodø som nullutslipps-hub både for luftfart og sjøtransport.

Våre merknader

KVU-en foreslår at staten bidrar til utbygging av servicetiltak og døgnhvileplasser langs riks- og europaveger tilrettelagt for lading som en del av Tiltakspakken. [KVU GREEN: Utslippsreduksjoner i jernbanesektoren](#) har utredet lav og nullutslippsløsninger for jernbane.

Vi viser også til alle tema under kapittel 2 Utvalgte tema. Innspillet tas til orientering.

11. Vesterålsrådet

Vesterålsrådet støtter anbefalt konsept og bruken av måltemaene i KVU-en. Fylkesvegprosjektene fv. 821 Bø – Sortland og fv. 82 Tunnel Hadsselfjorden fremheves spesielt. Fergefri Tysfjorden bør realiseres, og planlegging startes opp snarest.

Anbefalingen av det konseptuelle valget med forbedring av veg og jernbane, og ny innfart til Tromsø støttes. Regionrådet mener at bolyst og bli-lyst, utnyttelse av ressursgrunnlaget og samfunnssikkerhet og beredskap må vektas høyere enn i dag når samferdselsprosjekter skal prioriteres, og legges til som forutsetninger i de samfunnsøkonomiske vurderingene.

Tiltakspakken må realiseres mye tidligere enn det som framkommer i KVU-en, og det må bevilges mye mer til fylkesveger i nord. To større fylkesvegprosjekter konkretiseres spesielt:

- Fv. 821 Bø – Sortland
- Fv. 82 Tunnel Hadsselfjorden, mellom Strønstad og Melbu

Det må være et tilfredsstillende flybusstilbud til Evenes lufthavn, der staten må bidra om det ikke er mulig å drifte kommersielt. Flytilbudet må bli bedre, herunder incentiver for store fly til å lande på Andøya lufthavn, beredskap for å få innfaset nye fly når Widerøe sine fly per i dag blir utfaset, 1199 meters lufthavn på Skagen og Vesterålen som testområde for lavutslippsteknologi innen luftfarten.

Videre vil regionrådet trekke fram døgnkontinuerlig drift på ferga Lødingen-Bognes. Det bør bygges fergefri kryssing av Tysfjorden, og utredning av Tysfjordkryssing må startes opp for å knytte Norge sammen. Dette må starte nå og trenger ikke sees i sammenheng med framtidig rullering av NTP.

Oftobanen må få dobbeltspor og det må bli døgnåpen tollstasjon på E10 Bjørnfjell-Riksgrensen.

Vesterålen vil også gjerne være en del av sykkelturismesatsingen. Bevilgningene til fiskerihavnene må øke. Det påpekes at det Vesterålen har direkte tilgang til Atlanterhavet, der man kan føre inn militært materiell. Et nytt nasjonalt turistvegprosjekt bør gjennomføres for å knytte sammen Lofoten og Vesterålen mellom Sortland og Kaljord.

Regionrådet er svært positiv til at KVU-en trekker fram Bolyst og bli-lyst som måltema, og råder Samferdselsdepartementet til å legge seg på ei offensiv satsing i så måte for Nord-Norge. Øst-Vestaksene er svært viktig for måltemaet om rikdom fra havet og andre næringer. Samfunnssikkerhet og beredskap må vektas svært høyt i prioriteringene innen transport.

Våre merknader

Vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.4 Havn, fiskerihavn og sjøtransport, 2.10 Politikk og ambisjonsnivå, 2.1 Jernbane, 2.4 Luftfart og 2.9 Sikkerhet og beredskap. Innspillet tas til orientering.

12. Vest-Finnmark Rådet

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

Rådet er enig i beskrivelsene av status og problematikk, samt i faktagrunnlaget og scenarientenkningen. Dersom de innspill og prosesser som har funnet sted i forbindelse med KVU Nord-Norge 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.

Vest-Finnmark Rådet mener strekningen fra kysten av Vest-Finnmark og inn til Nord-Finland kunne være et eget konseptuelt alternativ: Rv. 94 fra Hammerfest til Skaidi, E6 over Sennalandet til Alta og E45 videre til Kivilompolo.

Rådet peker på at kommunene har gjort sin del av tilretteleggelse i havnene, og at det nå står på Kystverket. Regionen er rik på ressurser og verdiskapningen er stor, men de mangler folkene og infrastrukturen som skal til for å kunne nyttiggjøre seg mulighetene på en sikker, bærekraftig og effektiv måte.

Rådet viser til meldinga «Eit godt liv i heile Noreg – distriktspolitikk for framtida» (KDD 20.06.2023). De nye FOT-rutene oppfyller ikke formålet som er beskrevet i KVU Nord-Norge og i Hurdalsplattformen (se også uttalelse til FOT-rutetilbudet, datert 21.november 2023).

Totalberedskapskommisjonen, Forsvarskommisjonen og Forsvarssjefens fagmilitære råd synliggjør budskapene som Vest-Finnmark Rådet har fremmet i flere år. «Uten folk, ingen sikkerhet – uten sikkerhet, ingen folk» (Anniken Huitfeldt på Kirkeneskonferansen 2023).

Vest-Finnmark Rådet forventer at prioriteringene i NTP 2025-2036 må gjenspeile den strategisk viktige betydningen Finnmark har for Norge og i NATO; - bosetting, verdiskaping, selvforsyning, innovasjon, arktisk kompetanse og oppbygging av et robust forsvar:

- Ekstraordinær satsing på rassikring
- Forsterket fokus på transportkorridorer for de viktigste nærings- og transportkorridorene, inkludert fylkesveger
- Verdien av godset som transporteres på veg, og sikkerpolitisk betydning må vektas høyere
- Lengre strekninger må sees i sammenheng ved investeringer – fortløpende opprustninger
- Nasjonale Turistveger må etableres som et eget programområde
- Vedlikeholdsetterslepet på fiskerihavnene må dekkas inn i ny NTP

Våre merknader

Vi ser ikke at strekningen fra Hammerfest til Finlands grense (rv. 94/E6/E45) er et eget konseptuelt valg, da det ikke er avdekket problemstillinger som tilsier større endringer på dagens transportinfrastruktur. Det er avdekket behov for investeringer på strekningen, og dette inngår i Tiltakspakken i KVU-en.

Vi viser også til alle tema under kapittel 2 Utvalgte tema. Innspillet tas til orientering.

3.3 Kommuner

13. Alta Kommune

Alta kommune kritiserer KVU-en for å ha lite optimisme for Nord-Norge, spesielt for Finnmark, og oppfordrer sterkt til økt ambisjonsnivå og tildelinger. KVU-en kritiseres for manglende nye ideer knyttet til transportinfrastruktur i Finnmark, med kun ett konkret prosjekt de neste 12 årene. Alta kommune mener at dette ikke samsvarer med behovene i regionen, spesielt med tanke på betydningen av beredskap og verdiskaping.

De mener KVU-en mangler tilstrekkelig satsning på Finnmark. De påpeker at dagens geopolitiske situasjon krever en styrket innsats for befolkningsutvikling, samfunnsutvikling, og beredskap i landets nordligste fylke.

De hevder også at Nord-Norge generelt mottar for lite av Nasjonal Transportplan, og at en skjev fordeling viderefører etterslep og øker behovet for samferdselsopprusting. Alta kommune mener KVU Nord-Norge svikter sitt samfunnsoppdrag ved å ikke adressere Finnmarks spesifikke utfordringer, spesielt knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap. De krever en rettferdig og målrettet satsing i Nord-Norge og avviser KVU-forslaget som ifølge dem ikke tilfredsstill regionens behov.

Avslutter innspillet på følgende måte:

«På bakgrunn av det ovenstående kan Alta kommune ikke akseptere forslaget til KVU Nord-Norge slik det foreligger. Forslaget imøtekommer ikke på noen måte de samfunns- og samferdselsutfordringer som er i Nord-Norge generelt, og Finnmark spesielt.»

Våre merknader

KVU-ens anbefalte konsept inneholder tiltak i Finnmark både i tiltakspakken og i det konseptuelle valget som går til Alta.

Det vises til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.10 Politikk og ambisjonsnivå og 2.9 Sikkerhet og beredskap. Innspillet tas til orientering.

14. Bodø kommune

Bodø kommune har deltatt i en fellesuttalelse gjennom Salten regionråd. Men fremhever spesifikke prosjekter og kommentere visse punkter fra KVU Transportsystemer Nord-Norge. Dette er belyst gjennom fire hovedsaksområder for kommunen, som går på godsåtrute, Nordlandsbanen, helhetlig standard på E6 og rv. 80 og Bodø som klynge som grønn luftfart.

Bodø kommune verdsetter den omfattende utredningen av Nord-Norges transportsystem og anerkjenner behovet for et system som støtter ressursutnyttelse, samfunnsikkerhet og beredskap i hele regionen. De ser på behovet for å styrke lokalsamfunnene og bolysten som avgjørende. Å se transportformene i sammenheng og implementere gode kombinasjonsalternativer anses som nøkkelen til å utvikle et fremtidsrettet transportsystem for Nord-Norge. Prioritering av tiltak som øker redundans i transportsystemet og fremmer det grønne skiftet er essensielt for å oppnå klimamål og sikre en bærekraftig fremtid.

Bodø kommune understreker betydningen av å prioritere investeringer i jernbane, havner og vegnett for å bedre sammenkoblingen av transportformene i Nord-Norge. De påpeker behovet for økt robusthet, redundans og restitusjon i transportsystemet, som demonstrert av nylige hendelser med stengte veger og utfordringer knyttet til værforhold.

De fremhever fire hovedsaksområder for Bodø kommune:

- Bane-sjøkobling i Bodø for godstransport: Bodø kommune ønsker å utvikle knutepunkt for kombinerte transportformer, spesielt med fokus på å flytte gods fra veg til sjø og bane. De peker på konkrete tiltak som planlegging for nullutslipps godsroute på sjøen nordover og grønn terminalutvikling.
- Modernisering og oppgradering av Nordlandsbanen: Bodø kommune støtter utbedring av Nordlandsbanen for økt kapasitet og overgang til nullutslippsløsninger. De påpeker behovet for en helhetlig vurdering av energisystemet og potensialet for hydrogen som energikilde.
- Helhetlig standard på E6 og rv. 80: Det er behov for betydelig opprusting av E6 og rv. 80 for å forbedre robusthet, redundans og restitusjon. Bodø kommune foreslår konkrete tiltak som ny veg/tunnel og bedring av vegstandard.
- Bodø som klynge for grønn luftfart: Bodø kommune ser på mulighetene for etablering av en luftfarts- og energiklynge for alternative drivstoff, spesielt med tanke på lokal hydrogenproduksjon.

Våre merknader

I det konseptuelle valget og tiltakspakken er det foreslått flere tiltak som er i tråd med innspillene til Bodø kommune.

Viser til kapittel 2 Utvalgte tema og spesielt til, 2.1 Jernbane, 2.10 Politikk og ambisjonsnivå, 2.3 Grønn godskorridor Oslo – Bodø – Tromsø. Innspillet tas til orientering.

15. Båtsfjord kommune

Kommunen gir positiv omtale av KVU-en, men peker samtidig på at rapporten er svak og mangelfull for de små kystsamfunnene i Øst-Finnmark. Verdien av banealternativene er liten for Øst-Finnmark. Nord-Norgebanen bør bytte navn til Tromsø-banen. Det påpekes at Båtsfjord ikke har blitt involvert i arbeidet.

Det er ikke redegjort for hvilke parametere og vektning av dem i den samfunnsøkonomiske kost-nytteanalysen og det påpekes at det er lagt for lite vekt på at det skal bo folk i Øst-Finnmark også i 2060. De peker også på havnenes stadig viktigere rolle.

Konkrete innspill til tiltak

- Etablering av havne- og industriområde ved Skrovnes. Potensial for etablering av grønn industri.
- Etablere et regionalt senter for oljevern og marint miljø i Øst-Finnmark i Båtsfjord basert på strategisk geografisk beliggenhet.
- Utrede og forlenge dypvannskai i Båtsfjord havn, for å legge til rette for større mottak og godshåndtering, alternative drivstoffløsninger, styrket beredskap.
- Oppgradering av fiskerivegen fra Båtsfjord til Tana bru (riksveg)(fv. 890 og fv. 891). Ofte stengt veg.
- Etablere flere rasteplasser for sjåførere og turister tilknyttet ladeinfrastruktur.
- Utvide åpningstid for grenseoverføringer til Finland i Øst-Finnmark.
- Forbedre flytilbudet. FOT-ruter reduserer tilbudet betraktelig. Behov for flere mot Tromsø - Oslo, hver dag, mulighet for stor-flyplass.
- Verdien av banealternativene liten for Øst-Finnmark. Nord-Norgebanen bør bytte navn til Tromsø-banen.

Våre merknader

Båtsfjord ble invitert på lik linje med øvrige kommuner til involvering i arbeidet med KVU-NN.

For innspill på havner vises det til kapittel 2.4 Havn, fiskerihavn og sjøtransport og for luftfart vises det til kapittel 2.4 Luftfart. Innspillet tas ellers til orientering.

16. Evenes kommune

Evenes kommune er positiv til at flere prosjekter i deres region er omtalt i tiltakspakken. Kommunen mener at ambisjonsnivået er for lavt for en landsdel frem mot 2060, og mener det er viktig at regjeringen gir en betydelig økt satsning på opprustning av transportsystemet for å møte fremtidens transportbehov i midtre Hålogaland.

Kommunen ber regjeringen og Storting om å prioritere hensynet til Forsvar, beredskap og samfunnssikkerhet, og igangsetter en sterk, langvarig og bred satsing på utvikling av transportinfrastruktur i nord. Videre uttrykker kommunene at øst-vest forbindelsen i større grad må prioriteres ut ifra et geopolitisk ståsted, men også ut fra at de utgjør viktige eksportveger for fiskeriprodukter. Sentrale vegger er:

- Rv. 83 og rv. 85
- E10

Disse vegene utgjør sammen med Ofotbanen den viktigste øst-vest forbindelsen nord for polarsirkelen. Den ferdige regulerte fullføringen av Hålogalandsvegen mellom Tjeldsundbrua og Snubba må i denne sammenhengen prioriteres.

Kommunen mener at satsning på utbedring av flaskehals er for dårlig.

Kommunen forventer at FOT-rutene er 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.

Våre merknader

De fleste innspillene er belyst i hovedrapporten. Rv. 83 og rv. 85 er omtalt i tiltakspakken, men er ikke omtalt i lys av samfunnssikkerhet og beredskap, og Forsvarets behov.

Vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.10 Politikk og ambisjonsnivå, 2.4 Luftfart og 2.9 Sikkerhet og beredskap. Innspillet tas til orientering.

17. Flakstad kommune

Flakstad kommune stiller seg bak anbefalingen og er fornøye med grep og prosess. De er opptatt av problemstillinger for hele regionen og spesielt sammenhengen mellom havner, veger og flytransport. De vektlegger viktigheten av utbedringer av fiskerihavner, farleder, flaskehals på viktige fylkesveger, rassikring og tunnelsikkerhet, styrking av rutetilbud på kortbanenettet, tiltak for regionforstørring, vegtiltak og kollektivtilbud.

Flakstad kommune fremhever behovet og nytten av utbedring av E10 og da spesielt mellom Leknes og Svolvær. Utvidelse av arbeidsmarkedsregionen samt muligheten for å realisere den anbefalte nye storflyplassen på Leknes holdes frem. Videre poengteres betydningen av flytilbudet og ønsket om utvikling med nye, større og mer miljøvennlige fly og direktefly til Oslo. De fraråder å avvente effektene av den nye Hålogalandsvegen før det investeres i ny lufthavn Lofoten. De mener det må etableres FOT-rute mellom Værøy/Røst og fastlands-Lofoten.

I tråd med utviklingsprogrammet «Lofoten – de grønne øyene 2030» er de opptatt av nullutslipp, samt å være test- og valideringsarena for nye teknologier, særlig innen luftfart. De mener det er nødvendig med økt statlig tilskudd til investering og drift av kollektivtransport, samt bedre koordinering av ulike transportformer, særlig knyttet til flybusstilbudet til Evenes lufthavn. Flakstad er positive til gang- og sykkelvegtiltak langs europaveger.

Kommunen påpeker betydningen av økt satsning på farleder, innseiling og havn og nevner spesielt fiskerihavnene på Værøy, Røst og Ballstad. Videre fremheves aksene mellom vest og øst, fra kyst til jernbane, fra Røst til Narvik og betydningen av Hålogalandsvegen og Evenes lufthavn for både varetransport og turisttrafikk.

E10 fra Fiskebøl til Å omtales som overmoden for utbedring. Det henvises til en felles uttalelse fra Lofotrådet, Vesterålsrådet og Hålogalandsrådet vinteren 2023, der de ber regjeringen prioritere E10, Ofotbanen og styrke satsning på havn. De peker på Lofoten som en vekstregion med tilflytning og økt næringsutvikling, med utfordringer med som følge av klimaendringer, geografi og eksisterende infrastruktur. Flakstad kommune mener samfunnsikkerhet og beredskap må vektes svært høyt i prioriteringene som skal gjøres innenfor transportsektoren fremover.

Våre merknader

Innspillet tas til orientering, men vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.4 Havn, fiskerihavn og sjøtransport, 2.4 Luftfart, 2.10 Politikk og ambisjonsnivå og 2.9 Sikkerhet og beredskap.

18. Hammerfest kommune

Hammerfest kommune mener ambisjonene for Finnmark i KVU Nord-Norge er for lave. For at man skal sikre lokale ringvirkninger, befolkningsvekst og bli-lyst må infrastrukturen oppgraderes. Ingen av de konseptuelle hovedalternativene omfatter Finnmark.

De anbefaler at følgende deler av tiltakspakken må være med:

- Rv. 94 Skaidi – Hammerfest. Hele beløpet på 3 mrd. må tas med i 2025 – 2036.
- Rv. 94 Hammerfest sentrum. Det må gjennomføres et prosjekt for å bedre fremkommeligheten og redusere støy- og støvplager.

Kommunen peker på at dagens lufthavn er en flaskehals for videre utvikling på grunn av kort banelengde og dårlig værmessig tilgjengelighet, og mener den forslåtte investeringen på 600 millioner er et midlertidig tiltak.

Hammerfest kommune peker på høye flypriser på strekningen Hammerfest – Tromsø og foreslår at denne strekningen også tas inn i FOT-regimet.

Kommunen mener at det må bevilges mer penger til fylkeskommunene for å lage et kollektivtilbud på sjø til vegløse lokalsamfunn. Dette kan gjøres ved å endre kriterier for båter i inntektssystemet til fylkeskommunen.

Det foreslås å ta inn 75 millioner i tiltakspakken for 2025 – 2036 for å forlenge Fuglenesmoloen og Sentrumsmoloen.

Våre merknader

Investeringene på riksveg 94 er med i tiltakspakken. Avinor har tidligere konkludert med å ikke gå videre med lufthavn på Grøtnes, men utbedre dagens flyplass for å forbedre regulariteten.

I KVU Lufthavnsløsninger i Hammerfest fra 2019 ble det anbefalte et «null+»-konsept som en varig løsning. KVU NN følger denne anbefalingen og det er dette som ligger inne i tiltakspakken for Finnmark.

Nytt FOT-rutetilbudet fra april 2024 til oktober 2028 er utvidet med ruten Kirkenes – Tromsø og maksimalprisene på alle FOT-ruter halvert og gjennomsnittsprisen forventes å gå ned 30 prosent. For reiser fra Hammerfest vil prisene fortsatt settes på kommersiell basis.

Innspillet tas til orientering, men vi viser til 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.4 Havn, fiskerihavn og sjøtransport, 2.4 Luftfart, 2.10 Politikk og ambisjonsnivå og 2.9 Sikkerhet og beredskap.

19. Harstad kommune

Harstad kommune mener det er et stort behov for investeringer i transportsystemet Troms fylke, også ut fra et forsvars-, beredskaps- og samfunnsikkerhetsmessig perspektiv. Harstad kommune vil understreke at man er positiv til en strekningsvis realisering av Nord-Norgebanen.

Stiller seg bak Høringsuttalelsen fra Hålogalandsrådet.

Sender i tillegg et eget høringsinnspill der de mener det er et stort behov for investeringer i transportsystemet Troms fylke av hensyn til totalforsvaret. De peker på fire vegstrekninger som spesielt viktige her:

- Ramsund fv. 8240 til E10
- Fv. 86 Sørreisa havn til E6 (Bardufoss)
- Fv. 87 Elverum – Skjold fv. 84 Fossbakken – Sørreisa
- Fv. 864 Grøtnes havn til E8

I tillegg nevner de dobbeltspor på Ofotbanen og godsfergerute Bodø – Rødskjær – Tromsø som viktige å få på plass.

Våre merknader

Fylkesveger inngår i tiltakspakken.

Innspillet tas til orientering, men vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.3 Grønn godskorridor Oslo – Bodø – Tromsø, 2.1 Jernbane og 2.9 Sikkerhet og beredskap.

20. Hemnes kommune

Hemnes kommune synes det er positivt at den foreslåtte KVU-en legger opp til en utbedring av jernbanen med ny regionpendel mellom Trofors og Mo i Rana, dette bidrar til å styrke kommunens posisjon som bo -og arbeidskommune i tillegg til at den knytter regionen tettere sammen. De savner vurdering av utbedring av vegnettet i kommunen.

Hemnes kommune har fått utsatt frist til 1. mai, men presiserer følgende i sitt første innspill:

For trafiksikkerhet langs E6 i Korgen, vil Hemnes kommune anmerke behovet for

- ny kryssløsning for kryss E6-806 (Parkveien)
- ny kryssløsning for kryss E6-7352 (Leirskardalveien)
- Gang og sykkelveg på strekningen Finneidfjord-Bjerka.

Kommunen er i stadig utvikling med boligbygging, næringsetablering, samt omstillingsprosjekt, det er viktig for kommunen at infrastrukturen i kommunen understøtter denne utviklingen.

Våre merknader

Gang- og sykkelvegtiltak langs europaveger er aktuelle som en del tiltakspakken.

Innspillet tas til orientering.

21. Målselv kommune

Målselv kommune ønsker jernbane Narvik – Bardufoss og ny veg Bardufoss – Tromsø. Østover foreslår de jernbane til Finland via Skibotn. De mener at samfunnssikkerhet og beredskap er for lite vektlagt. De ønsker også etablering av FOT-rutesystem på Bardufoss.

Målselv kommune mener at KVU Nord-Norges anbefaling, som er en kombinasjon av konseptvalg 1 og 3, i for liten grad finner løsning på de ulike transportutfordringene i Nord-Norge. Målselv kommune anbefaler derfor å legge til konseptvalg 2. De mener at kombinasjon av konseptvalg 1, 2 og 3, vil gi følgende effekter, i tillegg til de som allerede er beskrevet i rapporten:

- Større redundans (bane kombinert med veg)
- Økt beredskap (jernbane kombinert med sjøtransport, via havnene i Narvik, vil gi større forsyningskapasiteter for landsdelen og Forsvaret)
- Flaskehalsene får mindre negativ effekt
- Økt trafiksikkerhet
- Mindre belastning på miljø
- Økt bruk av kollektivtilbud
- Beredskapsperspektivet har fått for liten plass og at den økonomiske samfunnsnyttan vektlegges for mye. Samtidig mener kommunen at samfunnsverdien er undervurdert.

Kommunen mener ny innfartsveg Bardufoss-Tromsø vil ha større positiv effekt på reisetid for gods og persontrafikk, mellom disse regionene, enn det en jernbane i samme område vil ha. Samtidig vil en jernbane ha stor positiv effekt når det gjelder transport til og fra Bardufoss og i sørlig retning, og at det etableres jernbanestasjon i området Andslimoen.

Målselv kommune mener en jernbane fra Nordkjosbotn via Skibotndalen til Finland har stor aktualitet, sett i lys av Finlands inntreden i NATO.

Kommunen understreker nødvendigheten at staten definerer hvilke veger (særlig fylkesveger) som er viktige for Forsvarets virksomhet. Kommunen mener at disse vegene må sikres en egen finansiering av staten.

Kommunen mener det bør opprettes FOT-rute mellom Bodø (eventuelt også Evenes)- Bardufoss og Lakselv. Denne ruten vil gi en større fleksibilitet internt i landsdelen og omgår Tromsø som et sårbart knutepunkt for resten av all flytrafikk fra Finnmark og sørover. Ruten binder på en bedre måte sammen geografiske områder med større militær aktivitet.

Våre merknader

Innspillet tas til orientering, men vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.4 Luftfart, 2.1 Jernbane, 2.10 Politikk og ambisjonsnivå og 2.9 Sikkerhet og beredskap.

22. Narvik kommune

Narvik kommune oppfordrer til en mer forpliktende tiltakspakke med klarere tidsangivelser og tettere dialog med kommunene, og understreker betydningen av disse tiltakene for verdiskaping, bolyst og trygghet i regionen.

Kommunen roser det omfattende arbeidet bak KVU-en og understreker dens betydning både regionalt og nasjonalt, spesielt med tanke på Forsvaret og næringslivets bruk av svensk og finsk infrastruktur. Det påpekes at Narvik er en nøkkelregion med store vekstpotensialer innen viktige sektorer som sjømat, mineraler, og reiseliv, og at transportinfrastruktur er avgjørende for denne veksten. De har følgende konkrete innspill til prioriteringer:

- Behovet for en tunnel i Narvik for å avlaste sentrum og håndtere økt godstrafikk, spesielt via E6 og Narvikterminalen, er presserende og støttes av KVU-en.
- Oppgraderinger av Ofotbanen er nødvendige for å imøtekomme veksten i eksport og tilrettelegge for mer gods- og persontransport.
- Fergefri E6 over Tysfjord. Det er en svakhet i KVU-en at det ikke er utredet eller anbefalt kryssing over Tysfjord. Narvik kommune oppfordrer Statens vegvesen til å starte utredning med mål om fergefri E6 over Tysfjord
- Det understrekes at investeringer i jernbane og sjøtransport er avgjørende for å redusere klimagassutslippene i transportsektoren.
- En sterk oppgradering av fylkesvegnettet er nødvendig for både bolyst og næringsutvikling.
- Narvik støtter Nord-Norgebanen og ønsker spesiell oppmerksomhet på strekningen Fauske-Narvik.
- Realisering av E10 Sandtog – Fjelldal, oppgradering av E10 fra Nautå til Snubba, og tunell for å erstatte Øsesvingene og utbedring av Brandvollkrysset bør inkluderes i KVU-en.

Våre merknader

Flere av de innspillene som Narvik kommune kommer med er prosjekter og tiltak som ligger inne i anbefalingen i KVU-en.

Innspillet tas til orientering, men vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.4 Havn, fiskerihavn og sjøtransport, 2.10 Politikk og ambisjonsnivå, 2.5 Fergefri E6 over Tysfjord og 2.9 Sikkerhet og beredskap.

23. Nordreisa kommune

Nordreisa kommune ønsker økt fokus og mer innsats for realisering av jernbane Kolari – Skibotn som tillegg til en eventuell Nord-Norge bane. For øvrig er innspillet fra Nordreisa kommune likt det kommunen sendte inn som høringsinnspill til NTP våren 2023.

Kommunen spiller inn følgende konkrete tiltak:

- E6 Langslett – Olderdalen
- Nordkjösbotn – Hatteng
- Baddereiet
- E6 Sørkjosen – Myrslett
- E6 Kvæangsfjelet
- Fv. 866 Langslett – Skjervøy
- Sørkjosen havn
- Fergestrekningen Rotsund – Havnes
- Fergesambandene over Lyngen og Ullsfjorden
- Sørkjosen Lufthavn
- Ny jernbanetrasé fra Finland til Skibotn

Våre merknader

Nordreisa kommune har i sitt innspill foreslått konkrete prosjekter som inngår i tiltakspakken. En del av tiltakene ligger innenfor Nye Veiers ansvarsområde.

Innspillet tas til orientering, men vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.4 Havn, fiskerihavn og sjøtransport, 2.4 Luftfart og 2.1 Jernbane.

24. Porsanger kommune

Porsanger kommune uttrykker sin støtte til innspillet fra Vest-Finnmarkrådet.

Porsanger kommune uttrykker sin støtte til innspillet fra Vest-Finnmarkrådet (innspill nr. 13).

Våre merknader

Innspillet tas til orientering, det vises til merknad til innspill fra Vest-Finnmarksrådet.

25. Rana kommune

Rana kommune peker på behovet for bedre transportløsninger for industriklynger som Mo i Rana. De understreker betydningen av grønn industri og ønsker statlige tiltak for å støtte denne utviklingen. De ønsker oppgradering av E6 og E12, investeringer i Nordlandsbanen, samt inkludering av havner og sjøtransport i transportkonseptene. De etterlyser tiltak og prioriteringer som kan gjennomføres på kort sikt.

Rana kommune mener at KVU Nord-Norge er et omfattende dokument som understreker regionens strategiske betydning for grønn omstilling og sikkerhet, samt behovet for tiltak som fremmer verdiskaping og regional utvikling. Kommunen peker spesielt på Mo i Rana som et viktig industrielt knutepunkt i Nord-Norge, med en rekke store bedrifter innenfor sjømat og industri. De påpeker at KVU Nord-Norge burde inkludert tiltak rettet mot å forbedre transporttilknytningene til industriklyngen i Mo i Rana, samt støtte utviklingen av grønn industri i området.

Rana kommune hadde forventet at KVU Nord-Norge la vekt på behovet for bedre transportløsninger på veger som E6 og E12, samt forbedring av jernbaneforbindelser som Nordlandsbanen. De trekker også frem nødvendigheten av å styrke regionale kollektivløsninger for å binde regionen bedre sammen. Videre ber de om økt oppmerksomhet mot utbedring av fylkesveger med viktig næringsfunksjon, spesielt fv. 810, som er avgjørende for laksefrakt i regionen.

De mener at jernbane i kombinasjon med havner og sjøtransport burde vært i anbefalt konsept for transportsystemet i Nord-Norge, som for eksempel en Nord-Norge-sjølinje i forlengelse av Nordlandsbanen.

I tillegg til å støtte opp under anbefalingene i KVU Nord-Norge, fremhever Rana kommune behovet for økt samarbeid mellom statlige transportetater, fylkeskommuner, kommuner og reiselivsbedrifter for å sikre effektive og bærekraftige transportløsninger på tvers av ulike transportformer. Kommunens forslag og tiltak er rettet mot å sikre en helhetlig og fremtidsrettet infrastruktur som kan møte både næringslivets og innbyggernes behov i regionen.

Våre merknader

Når det gjelder egen KVU for E6 og mobilitet i Rana er det opp til departementet å vurdere om det skal settes i gang. Nordland fylkeskommune og Rana kommune har tatt initiativ til et utredningssamarbeid med Statens vegvesen for å se på behov og skisse til mulige transportløsninger.

Innspillet tas til orientering, men vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.4 Havn, fiskerihavn og sjøtransport, 2.6 Byområder 2.7 og KVU NN – rammer og begrensninger.

26. Senja kommune

Senja kommune trekker fram viktigheten av helhetlige transportruter fra kyst (fiskerihavner og fylkesveger) til E6, og videre på Ofotbanen for eksport. Utvidelse av FOT-ruteordningen og ny jernbane fra Narvik og nordover støttes av Senja.

Senja er en av Norges største sjømatkommuner, og landsdelens tredje største industrikommune. Det aller meste av industriproduksjonen går til eksport, og transportkorridorene til markedene er følgelig viktige for Senja. Ettersom Senja er en kystkommune, starter disse transportkorridorene med funksjonelle og moderne fiskerihavner. Deretter går transportene på fylkesvegnettet og videre på E6. Ofotbanen er viktig for videre transport til markedene, men kapasiteten anses å være begrenset eller for liten. Kapasitetsøkende tiltak som flere kryssningsspor eller dobbeltspor på Ofotbanen vil derfor bedre situasjonen for Senjas næringsliv.

Andre konkrete tiltak som kommunen gir innspill på er forbedringer på E6 mellom Buktamoen og Narvik, ladestasjoner og hvileplasser for tungtransport langs strekningen. For fiskerihavnene trekkes nødvendige tiltak i Husøy havn, havna i Botnhamn og Torsken havn fram. Det bør gjennomføres tiltak som omfatter Bardufoss lufthavn, som å utvide flytilbudet og innlemmelse i FOT-ruteordningen. Ny jernbane fra Narvik og nordover støttes og vil skape helt nye muligheter. Også en eventuell jernbane mellom Setermoen og Skibotn, med videre linje til Finland vil gjøre det, også i et samfunnsikkerhetsperspektiv.

Våre merknader

Senja kommune hadde ikke kommunestyremøte før 8. februar, og vil levere en fullstendig høringsuttalelse innen den utsatte fristen 1. mai 2024. Til fristen 1. februar leverte de en e-post med en kort uttalelse med vedlagt en kopi av NTP innspillet de sendte til Troms og Finnmark fylkeskommune fra april 2023. Omtalen ovenfor er gjort ut ifra disse to dokumentene.

Innspillet tas til orientering, men vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.4 Havn, fiskerihavn og sjøtransport, 2.1 Jernbane, 2.10 Politikk og ambisjonsnivå, og 2.9 Sikkerhet og beredskap.

27. Sortland kommune

Sortland kommune har fokus på trafiksikkerhet og den manglende tilretteleggingen for myke trafikanter i kommunen. De trekker frem strekningen Sigerfjord – Sortland inkludert Sortlandsbrua som spesielt problematisk.

Sortland Formannskap uttrykker bekymring knyttet til trafiksikkerhet og manglende infrastruktur for myke trafikanter. De fokuserer på Sortlandsbrua og rv. 85-strekningen fra Sigerfjord til Strand, som mangler gang/sykkelveg og utgjør en risiko for myke trafikanter. Sortland Formannskap argumenterer for nødvendigheten av en gang/sykkelveg langs denne strekningen, spesielt med økende trafikkmengde på grunn av næringsaktiviteter og vekst i regionen. De vektlegger betydningen av trafiksikring og miljøvennlige alternativer i sitt område for myke trafikanter for å støtte byutvikling og møte regionale transportbehov.

Våre merknader

Sortland kommune har i sitt innspill foreslått konkrete prosjekter som inngår i tiltakspakken. Gang- og sykkelvegtiltak langs riks- og europaveger er aktuelle som en del tiltakspakken.

Innspillet tas til orientering.

28. Steigen kommune

Steigen kommune har tidligere stilt seg positiv til realisering av Nord-Norgebanen. Trasevalget som er foreslått i KVU-en vi ikke bidra med noen positive effekter for Steigen. De forventer at oppgraderinger på E6, Ofotbanen og Nordlandsbanen inkluderes i ny NTP.

Steigen kommune er i stor grad enig i vurderingene som KVU-en gjør, men presiserer at det haster å komme i gang med tiltak. Først og fremst på fylkesveger i egen kommune, E6 Bognes-Fauske + dobbeltspor på Ofotbanen. Kommunen ber om at en pendlerrute mellom Steigen og Bodø vurderes, og de mener også Bogen og Helnessund kan fungere som HUB for godsroute mellom Bodø og Tromsø. Nord-Norgebanen kommer ikke kommunen til nytte slik den er vist i KVU-en.

Våre merknader

Innspillet tas til orientering, men vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.3 Grønn godskorridor Oslo – Bodø – Tromsø og 2.10 Politikk og ambisjonsnivå.

29. Storfjord kommune

Storfjord kommune ønsker å fremheve viktigheten av jernbaneforbindelse mellom Skibotn og Kolari, Tromsbane mellom Narvik og Tromsø, og forbedring av sikkerhet på europavegene. Særlig fremheves E6 mellom Nordkjosbotn og Hatteng og realisering av Grasnes-tunnelen.

Med Finland og Sverige som nye NATO-medlemmer mener formannskapet i Storfjord at gode transportforbindelser til disse landene avgjørende. De ønsker en jernbaneforbindelse mellom Skibotn og Kolari som et tillegg til Tromsbane mellom Narvik og Tromsø.

Storfjord kommune har opplevd økt ekstremvær med mer snø, regn, is og vind. Dette påvirker sikkerheten gjennom kommunen, og formannskapet krever ekstra midler for å sikre europavegene, inkludert snarlig realisering av Grasnes-tunnelen.

Tiltak på Riksveg E6 Nordkjosbotn – Hatteng har vært diskutert i flere Nasjonale transportplaner (NTP) siden 1980-tallet. Det forventes økt transport av tunge kjøretøy og annet materiell på grunn av økt militær aktivitet. Formannskapet ber om at Nye Veier AS må prioritere denne strekningen, som har stor samfunnsmessig betydning og er viktig for totalforsvaret.

Våre merknader

Vegprosjektene som er nevnt i Storfjords innspill er anbefalt i KVU-en.

Innspillet tas til orientering, men vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.1 Jernbane og 2.9 Sikkerhet og beredskap.

30. Sør-Varanger kommune

Dersom samfunnsmålene også skal oppfylles i Øst-Finnmark må en større del av tiltakspakken sikres til områder som faller utenfor de konseptuelle valgene. Sør-Varanger kommune påpeker særlig at den nye sikkerhets- og beredskapssituasjonen gjør at Øst-Finnmark må styrkes.

Sør-Varanger kommune påpeker at hele utredningsområdet i Nord-Norge må sikres en enklere reisehverdag, regional utvikling og god samfunnsikkerhet og beredskap, i tråd med målsetningene i KVU-en.

Kommunen trekker frem noen samferdselsprosjekter i Sør-Varanger og Kirkenesregionen som kan inngå i en tiltakspakke. De har følgende forslag til tiltak i prioritert rekkefølge:

1. Fylkesveger i Sør-Varanger med betydning for forsvaret og som grenser til Russland, bør være statlig ansvar.
2. Behovet for ny innfartsløsning til Kirkenes inkludert ny bru.
3. Oppgraderinger av kai- og havnefasiliteter og terminaler (nordlige sjørute, cruisesatsning og forsyningssikkerhet).
4. Oppgradering av terminalhall Kirkenes Lufthavn.
5. Trafikksikkerhetstiltak i sentrum og bypakke Kirkenes.

Våre merknader

Kommunen ønsker omklassifisering av fylkesveger i Sør-Varanger til riksveger, men Finnmark fylkeskommune har ikke spilt inn dette. Dette kan f.eks. gjøres gjennom revisjon av NTP. Ny bru (Strømmen bru) inngår i tiltakspakken.

Innspillet tas til orientering, men vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.6 Byområder, 2.10 Politikk og ambisjonsnivå, og 2.9 Sikkerhet og beredskap.

31. Tromsø kommune

Tromsø kommune støtter ikke anbefalingene i KVU-en. Det sees ikke helhetlig på de forskjellige transportformene og sjøtransporten må være en del av løsningene framover. Det gis kritikk for at KVU-en ikke anbefaler Nord-Norgebanen.

Tromsø kommune støtter opp om at det er viktig at KVU-ene for transportløsninger i Nord-Norge og Nord-Norgebanen er utarbeidet og levert, men uttrykker bekymring for at tilrådingene ikke samsvarer med samfunnsmålene.

Det påpekes at KVU-ene ikke ser transportformer og geografi i sammenheng, og at sjøtransport må være del av løsningene frem mot 2060. Kommunen kritiserer at KS1 kommer etter NTP.

At Nord-Norgebanen ikke anbefales, anses for dårlig begrunnet og forankret. Kommunen gjentar sitt krav om Nord-Norgebanen i NTP 2025-2036, med utbyggingsrekkefølge Narvik – Tromsø, sidearm til Harstad og deretter Narvik – Fauske.

Selv om KVU-en omtaler samfunnssikkerhet og beredskap, vises ikke dette i forslagene til prioriteringer. De kritiserer også manglende prioritering av samarbeid med Sverige og Finland.

Tromsø kommune er bekymret for hvordan anbefalt konsept skal kunne forankres i NTP. Det påpekes også stor usikkerhet ved prioritering av ny innfart til Tromsø, i de kommende NTP prosessene. Det stilles spørsmål om en årlig satsing på omtrent 5 milliarder kroner for alle transportformer i Nord-Norge er tilstrekkelig.

Våre merknader

Innpillet tas til orientering, men vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til, 2.4 Havn, fiskerihavn og sjøtransport, 2.1 Jernbane, 2.10 Politikk og ambisjonsnivå, 2.3 Grønn godskorridor Oslo – Bodø – Tromsø, 2.7 KVU NN – rammer og begrensninger, 2.8 Samfunnsøkonomisk analyse, og 2.9 Sikkerhet og beredskap.

32. Vadsø kommune

Vadsø kommune ber Statens vegvesen trekke KVU-en tilbake og lage en ny KVU for transportløsninger i hele Nord-Norge, inkludert Finnmark.

Vadsø kommune henviser til at utredningen skal belyse hva som trengs for å utvikle en moderne og sammenhengende infrastruktur, som gir attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner og som kobler produksjon av varer og tjenester til markedene.

Kommunedirektøren har forsøkt å få frem hva konseptuelle valg og tiltakspakken betyr for Øst-Finnmark og ikke funnet at det er anbefalt tiltak for denne landsdelen.

Våre merknader

Det inngår flere tiltak i tiltakspakken i Øst-Finnmark. Eksempelvis; hurtigbåt Vadsø – Kirkenes, innseilinger, havner, farleder, E6, samt andre riks- og fylkesveger. Flere anbefalte tematiske tiltak i Tiltakspakken, som ikke er stedsspesifisert, vil også være aktuelle. Eksempelvis tiltak på værutsatte strekninger og gang- og sykkelruter langs riks- og europaveger.

Innspillet tas til orientering.

33. Vågan kommune

Vågan Kommune er tilfreds med arbeidet som er gjort for å se på transportsystemet i Nord Norge som en helhet i forbindelse med KVU Nord-Norge. De trekker frem rasfare, dårlig vegstandard, rammevilkår for næringslivet i regionen og det grønne skiftet. Tiltakene E10 Fiskebøl – Å og gang- og sykkelveger i Lofoten er spesielt viktige.

Prioriteringer

- Behovet for en oppgradert E10 gjennom Lofoten: Vågan kommune understreker betydningen av en sikker og effektiv hovedveg gjennom Lofoten for å styrke regionens posisjon som arbeids- og bo-region. En godt utbygd E10 vil ikke bare redusere reisetid og øke trafiksikkerheten, men også bidra til det grønne skiftet ved å tilrettelegge for alternativ transport som sykling og gange. Dette er avgjørende for å opprettholde og øke attraktiviteten til regionen for både innbyggere og besøkende.
- Næringslivets behov: Kommunen peker på fiskeri- og reiselivsnæringene som særlig sårbare når det gjelder transportløsninger. For fiskeriene er tilgang til en godt utbygd E10 avgjørende for å kunne transportere fisk til markeder effektivt. For reiselivsnæringen er tilgjengelighet og sikkerhet langs vegene viktige faktorer for å tiltrekke besøkende til regionen. Derfor er det nødvendig med investeringer i infrastruktur som støtter disse næringene.
- Samfunnssikkerhet og beredskap: Med tanke på Lofotens geografiske og klimatiske utfordringer, som ras, havstigning og ekstremvær, er det essensielt å prioritere samfunnssikkerhet og beredskap i transportplanleggingen. En oppgradert E10 og tilstrekkelig kapasitet i flytilbudet er avgjørende for å sikre trygghet og beredskap for befolkningen og næringslivet i regionen.
- Det grønne skiftet: Kommunen fremhever viktigheten av å integrere transportplanleggingen i det grønne skiftet ved å redusere avstander som må tilbakelegges og tilrettelegge for bærekraftige transportalternativer som sykling og gange. Dette krever investeringer i gang- og sykkelveger langs E10 og andre viktige strekninger.

Våre merknader

Gang og sykkelvegtiltak langs europaveger er aktuelle som en del tiltakspakken.

Innspillet tas til orientering, men vi viser spesielt til kapitlene, 2.10 Politikk og ambisjonsnivå, og 2.9 Sikkerhet og beredskap.

34. Longyearbyen lokalstyre

Longyearbyen lokalstyre har sendt rapporten «Kunnskapsgrunnlag for bærekraftig transport og logistikk i Longyearbyen og Svalbard» som en del av sitt høringsinnspill til KVU for transportløsninger for Nord-Norge og Svalbard. Høringsinnspillet vil suppleres med særutskrift/vedtak fra møte i lokalstyre 21. februar 2024. Det forventes at vedtaket i lokalstyret beskriver hvilke anbefalinger det er ønskelig å legge vekt på i en eventuell videreføring av arbeidet.

«Kunnskapsgrunnlag for bærekraftig transport og logistikk i Longyearbyen og Svalbard»:
[Rapport utarbeidet av TØI på oppdrag av Lokalstyret på Svalbard.](#) Rapportens mål er å kartlegge hvilke kilder til klimagassutslipp relatert til transport og logistikk som har størst betydning for Longyearbyen og Svalbard, og hvilke tilhørende strategier, tiltak og rammebetingelser som kan vurderes for å oppnå rasjonelle, effektive framtidige løsninger.

Rapporten peker på at det er persontransport med fly som står for de største utslippene. De bosatte på Svalbard gjennomfører i gjennomsnitt 5,9 reiser pr. år og står for 15 prosent av reisene. Tilreisende står for 85 prosent av reisene.

Brorparten av flyfrakten til/fra Svalbard går med egne fraktfly. Fraktflyene opererer i dag to ganger i uken og kapasiteten er ikke optimalt utnyttet.

TØI lister opp tiltak som kan redusere utslippene fra flytrafikken.

- Redusere antall flyreiser for befolkningen. Erstatte arbeidsreiser med videomøter og begrense incentiver til private reiser.
- Endre reiselivsstrategien for at besøkende skal oppholde seg lenger på Svalbard slik at antall reiser kan reduseres, men antall overnattinger og kommersiell omsetning opprettholdes.

Det generelle arbeidet med ny teknologi og innfasing av biodrivstoff vil også redusere utslippene på Svalbard.

Rapporten beskriver og estimerer utslipp fra skipstrafikken til, fra og på Svalbard. Rapporten vil inngå som en del av kunnskapsgrunnlaget når Kystverket skal utrede behovet for ny havn i Longyearbyen.

Våre merknader

Rapporten som Longyearbyen lokalstyre har sendt som innspill til KVU-en og NTP-prosessen, handler i hovedsak om tema som ikke har vært en del av oppdraget i KVU NN. Vi velger likevel å kommentere noen av rapportens tall og beregninger:

- *Utslippene pr. reise er beregnet for hele reisen og totale utslipp fra flyreiser til/fra Svalbard utgjorde ca. 65.000 tonn CO² i 2022. Det eksisterer ulike metoder for å beregne utslipp og beregningene vil variere etter metode. Beregninger basert på aktuelle flybevegelser i 2022 og kunnskap om drivstofforbruk pr flytype gir utslippstall som er langt lavere enn de TØI har funnet.*
- *TØI bruker en utslippskoeffisient fra Vestlandsforskning (2011) på 285 gram CO² per passasjer-km. for cruiseskip langs norskekysten. EUs MRV-database inneholder utslippstall for enkeltskip over 5000 BT, deriblant utslippskoeffisienter tilsvarende den TØI har benyttet i sin studie. MRV-dataene viser at for de fleste av cruiseskipene (oversjøiske og ekspedisjonsskip) som anløp Longyearbyen i 2022 er koeffisienten til dels mye høyere enn den koeffisienten TØI*

legger til grunn. Analysen av utslippsestimater bør oppdateres. Kystverket kan bistå med å oppdatere utslippsestimater.

Rapporten har ikke belyst følgende:

- *Endrede rammevilkår knyttet til klimagassutslipp fra skipsfarten, herunder innlemmelse av skipsfarten i EUs klimavotesystem, kravet i FuelEU Maritime om mindre bruk av fossil energi og IMOs krav om kutt i utslipp.*
- *Tungoljeforbudet, som ble innskjerpet i 2022, og hvilken betydning det har hatt.*

Innspillet tas ellers til orientering.

3.4 Organisasjoner

Denne gruppen er definert vidt og inkluderer også organisasjoner som representerer næringsaktører.

35. ACE Green

ACE Green mener at tempoet på utviklingen av Nordlandsbanen må skrus kraftig opp. Nødvendige utbygginger av mer kapasitet må startes opp i 2025 og banen må være utslippsfri innen 2030. Godsrute på sjø mellom Bodø og Tromsø må inngå i et konsept for grønn godstransport mellom Oslo, Bodø og Tromsø.

ACE Green støtter opp om de delene som omfatter Nordlandsbanen i anbefalt konsept. Det stilles imidlertid spørsmålsteget om tidsperspektivet for når disse tiltakene blir realisert. De fremhever at byggingen av kryssingsspor på Nordlandsbanen må starte så snart det er mulig, dvs. i 2025.

I den forbindelse gis det to presiseringer som det er ønskelig at blir tatt inn i KVU-en:

- Konsept for jernbanen gjennomføres tidlig i perioden, med oppstart i 2025.
- Nullutslippsløsninger for Nordlandsbanen realiseres nær 2030.

De skriver at anbefalt konsept bli betydelig bedre om havner og sjøtransport inkluderes. Da gjennom «Nord-Norge-linjen», en sjørute for godstransport mellom Bodø, Harstad og Tromsø. Det forventes derfor at KVU-en inkluderer sjøtransport, havner og terminaler i anbefalt konsept. Det bør settes inn tiltak for intermodale knutepunkter gjennom spleiselag.

En kombinasjon med tog mellom Østlandet og Bodø og sjøtransport mellom Bodø, Harstad og Tromsø vil gi høy måloppnåelse og vil vesentlig styrke forsyningssikkerhet og militær beredskap. Bane/båtkombinasjonen antas å gi store muligheter, og er også vesentlig mer energieffektiv enn å frakte gods på veg.

Et tiltak om infrastruktur for lading av elektriske, grønne lastebiler i viktige godsknutepunkter forventes også å inngå i anbefalt konsept. At staten støtter opp om og bidrar til å utvikle ladestruktur for lastebiler er med på å komplementere løsningsbildet for grønn transport i nord, også på de kortere strekningene. Mens kombinasjonen med jernbane og sjøtransport sørger for at de lange transportene blir grønne. På bakgrunn av dette foreslår ACE Green å revidere den nasjonale ladestrategien for tunge kjøretøy, fra 2023, til å i større grad omfatte også Nord-Norge.

Våre merknader

KVU-en foreslår at staten bidrar til utbygging av servicetiltak og døgnehvileplasser langs riks- og europaveger tilrettelagt for lading som en del av Tiltakspakken.

For innspill på nullutslipp på Nordlandsbanen vises det til [KVU GREEN: Utslippsreduksjoner i jernbanesektoren](#), som har utredet lav og nullutslippsløsninger for jernbane.

Viser til kapittel 2 Utvalgte tema, for innspillet om godsrute spesielt til kapittel 2.3 Grønn godskorridor Oslo – Bodø – Tromsø. Innspillet tas til orientering.

36. Centre for High North Logistics

Centre for High North Logistics (CHNL) mener at transportbehovene og samarbeidsmulighetene i nord må sees i et mye tydeligere fremtidsperspektiv. De anbefaler at SD tar initiativet til at sentrale poenger fra scenarioprosessen «Fremtidens transportsystem i Nord-Norge» løftes frem for videre behandling i forbindelse med Nasjonal transportplan 2025-2036. Videre bør det nordiske samarbeidet om samferdsel og infrastruktur på Nordkalotten følges.

CHNL vil berømme de fire transportvirksomhetene for et grundig utredningsarbeid der de også inkluderte eksterne samarbeidspartnere i prosessen. Ingen av konseptene omhandler Svalbard, nordområdene /nordkalotten og forbindelsene til kontinentet direkte. Utredningen kunne ha påpekt hvordan transportsystemet i Nord-Norge henger sammen med og er avhengig av transport og logistikk i nordområdene og Arktis og kunne også ha drøftet behovet for å bygge inn en sterkere beredskap for endring og omstilling i transportplanleggingen. CHNL mener det er behov for strategiske diskusjoner på både nasjonalt og regionalt nivå. I flukt med dette er det nødvendig å intensivere diskusjonene om det nordiske samarbeidet, med vekt på samferdsel og infrastruktur på Nordkalotten.

Våre merknader

CHNL peker på et viktig tema i sin uttalelse. Internasjonalt samarbeid med andre land lå ikke i KVU mandatet fra departementet. Vi støtter forslaget om å sette økt fokus på det internasjonale samarbeidet.

Viser til kapittel 2 Utvalgte tema. Innspillet tas til orientering.

37. Godsalliansen

Godsalliansen mener at sjøtransport har vært underfinansiert i NTP gjennom mange år, og har ført til et problematisk etterslep. En sjøgående godsåtrute mellom Bodø og Tromsø, som en forlengelse av godstransporten med Nordlandsbanen kan gi gode virkninger. Banen må også få økt kapasitet og hel-elektrifiseres.

Godsalliansen er en interesseorganisasjon av 13 organisasjoner, som hovedsakelig jobber med godsoverføring fra veg til sjø og bane. I høringsuttalelsen vises det til at underfinansiering i NTP og manglende utbygging av tiltak for sjøtransport i Nord-Norge, har resultert i et betydelig etterslep. Derfor må det gjennomføres nødvendige investeringer i maritim infrastruktur. Godsalliansen foreslår å utvide formålet og de økonomiske rammene for tilskuddsordninger som "Effektive og miljøvennlige havner", og andre aktuelle ordninger. Det er også behov for en betydelig økning i rammene til fiskerihavner.

Kystverket har avvist et prosjekt som kan utløse en sjøgående godsåtrute mellom Bodø og Tromsø, via Lødingen og Harstad. At et slikt prosjekt blir avvist av Kystverket viser at støtteordningene ikke treffer godt nok. Godsalliansen argumenterer for at dette prosjektet kan bidra til det største løftet i klimavennlig godstransport i Nord-Norge på mange tiår. For å få til en forlengelse av godstransporten på Nordlandsbanen bør banen hel-elektrifiseres, og kapasiteten bygges ut med flere og lengre kryssningsspor. Også jernbanen mellom Alnabru-Trondheim har store kapasitetsutfordringer.

Elektrifisering av Solør- og Rørosbanen og dobbeltspor på Ofotbanen blir anbefalt for å styrke godskapasitet og møte voksende utfordringer for godstransporten i Nord-Norge.

Det fremheves at næringsveger fram til viktige logistikk-knutepunkt og mellom terminaler må prioriteres.

Våre merknader

Godsalliansen skriver i sitt hørings svar at «Kystverket har avvist et prosjekt som kan utløse en sjøgående godsåtrute mellom Bodø og Tromsø, via Lødingen og Harstad». Kystverket forvalter en tilskuddsordning for effektive og miljøvennlige havner (post 71), hvor Bodø havn våren 2023 søkte om tilskudd for å heve vegen mellom jernbane og havn. Kystverket avslo tilskudd til prosjektet, ikke selve prosjektet. Begrunnelsen for avslaget var blant annet at prosjektet ikke oppfylte grunnforutsetningene for tilskudd i den søknadsrunden den deltok, og usikkerhet om flere av forutsetningene.

Kystverkets tilskuddsordning til nærskipfart (post 70) er foreslått avvirket, og i revidert nasjonalbudsjett for 2023 ble budsjettmidlene flyttet til tilskuddsordningen effektive og miljøvennlige havner (post 71).

Viser til kapittel 2 Utvalgte tema, for innspillet om sjøgående godsåtrute spesielt til 2.3 Grønn godskorridor Oslo – Bodø – Tromsø. Innspillet tas til orientering.

38. Naturvernforbundet

Naturvernforbundet tar utgangspunkt i anbefalingene til «Klimautvalget 2050». Utbedring av transportsystemet i nord må gjøres i tråd med utvalgets anbefalinger.

- Transporttiltak som unngår utslipp
- Tiltak som reduserer etterspørselen etter transport
- «Prosjektvask» for vedtatte samferdselsprosjekter som ikke er startet opp

Det er viktig å utnytte fleksibiliteten i vegnormalene for å hindre arealinngrep og klimagassutslipp, og det er avgjørende at alle nye prosjekter reduserer faren for viltpåkjørsler.

Naturvernforbundet ser en ny jernbane mellom Fauske og Narvik som uaktuell, mens ny jernbane fra Tromsø koplet til Ofotbanen kan være aktuell å utrede.

Naturvernforbundet mener vi bør ta vare på og utvikle den infrastrukturen vi har med gjenbruk av dagens veg og utvikling av Nordlandsbanen og Ofotbanen. Tiltak for å hindre dyrepåkjørsler, ladestasjoner, elektrisk båttransport fra Bodø og nordover og videreutvikling av kortbanenettet er nevnt spesielt. All utbygging må avklares med samiske rettighetshavere (FPIC).

Våre merknader

Viser til kapittel 2 Utvalgte tema, for innspillet om godsrute spesielt til 2.3 Grønn godskorridor Oslo – Bodø – Tromsø, for innspill om kortbanenettet se kapittel 2.4 Luftfart. Innspillet tas til orientering.

39. NHO luftfart

NHO luftfart mener at KVU-en i liten grad tar opp i seg luftfartens betydning og potensiale for å forbedre transportstandarden i Nord-Norge. Fjerning av skatter og avgifter for luftfarten vil bidra til å opprettholde/forbedre flytransportstandarden i Nord-Norge. NHO Luftfart mener at det valgte alternativ 1 er det mest fornuftige.

NHO fremhever tre viktige tema i sitt innspill, med underpunkter:

Luftfartens betydning i Nord-Norge

- antall passasjerer i Nord-Norge har økt fra 3,5 millioner til 4,6 millioner i perioden 2009 – 2019 og flyfrakt i Norge totalt har økt fra 72.000 tonn til 200.000 tonn.
- fly er et meget effektivt transportmiddel og at «det derfor ikke er realistisk å forvente en vesentlig overføring av passasjerer fra fly til tog og annen landtransport mellom Nord-Norge og resten av landet selv med en betydelig oppgradering av veg og jernbanesystemet.»
- flyet har meget høy regularitet. «NHO Luftfart mener derfor at luftfartens avgjørende betydning for Nord-Norge i større grad bør være premissgivende for mulige tiltak som kan bidra til å nå de samfunns mål som er lagt til grunn for utredningen».
- flyets viktige funksjon er persontransport over lange avstander, både internt i landsdelen og til andre landsdeler.

Mulige tiltaksområder innenfor luftfarten

- lufthavnettet er godt utbygget og har stor ledig kapasitet. Flytilbudet kan utvides betydelig uten krav til nye investeringer i infrastruktur og areal- og naturinngrep. NHO Luftfart mener at det bør foretas en slik vurdering i en helhetlig gjennomgang av en langsiktig utvikling av transportsystemene i Nord-Norge.
- Med mye ledig kapasitet burde lufthavndriften prises med utgangspunkt i marginalkostnadene. NHO Luftfart tror dette vil stimulere til økt utnyttelse av kapasiteten, men sier ingen ting om hvordan dette vil påvirke økonomien for Avinor hvor det er samfinansiering av 43 lufthavner, ei heller om hvordan dette skal finansieres.
- Norge har flere ulike klimarelaterte avgifter, og det er dobbel/trippel skatt for norsk luftfart. En fjerning av en eller flere av disse skattene ville bidra til å oppretthold/forbedre flytransportstandarden i Nord-Norge. Dersom en eller flere av de nevnte skattene ble tatt bort ville det føre til totalt lavere kostnader for luftfarten.

Norsk luftfart skal bli fossilfri

- Luftfarten bør utgjøre en mer sentral del av en langsiktig og helhetlig konseptstudie for transportsystemet i Nord-Norge. NHO Luftfart anmoder om at KVU Nord-Norge utvikles videre.
- Det pekes på flere årsaker til ulikheter i flyprisene for ulike brukere. KVU-en anbefaler å utrede temaet videre dersom det er ønskelig at det skal være billigere å fly i Nord-Norge.

Våre merknader

Viser til kapittel 2.4 Luftfart.

Innspillet tas til orientering.

40. Nordland Arbeiderparti

Nordland Arbeiderparti støtter i hovedsak anbefalingen i KVU Nord-Norge, men påpeker flere viktige områder for forbedring og mangler. De krever en sterkere innsats og økte bevilgninger innen alle transportformer, - med fokus på sikkerhet, miljø og infrastrukturforbedringer. De ønsker også rask oppstart på planlegging av fergefri Tysfjord.

Hoved-innspillene som vektlegges er:

- Sikkerhet og beredskap: KVU må i større grad vurdere den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen og prioritere oppgradering av Ofotbanen.
- Klima og miljø: Det kreves mer fokus på overgangen til nye energibærere og kompensasjon for grønn omstilling i kommende transportplaner.
- Veg og jernbane: Behovet for en ferjefri E6 forbi Tysfjorden og økte satsinger på Nordlandsbanen og Ofotbanen må prioriteres.
- Sjøtransport: Rask oppstart av statlige fiskerihavnprosjekter og etablering av nullutslippsrute fra Bodø til Tromsø er nødvendig.
- Rassikring: Det må gis større prioritet av rassikring pga. klimaendringer og økende skredfare.
- Luftfart: Utvikling av flyplass-baser for el-fly og økt frekvens på stamrutenettet er nødvendig.
- Økonomi: Nordland må få en betydelig økning i sin andel av Nasjonal transportplan (NTP) for å møte behovene for veg og jernbane.

Våre merknader

Nordland Arbeiderparti sine innspill er i hovedsak i tråd med anbefalt konsept med tiltakspakke i KVU-en. Prioritering, økte bevilgninger og oppstart på planlegging av fergefri Tysfjord må følges opp i fremtidig NTP.

Innspillet tas til orientering, men vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til, 2.3 Grønn godskorridor Oslo – Bodø – Tromsø, 2.4 Luftfart og 2.5 Fergefri E6 over Tysfjord.

41. Norges bondelag

Norges bondelag påpeker at landbruket, med tilhørende industri og indirekte sysselsetting, er en stor bruker av vegnettet og transporttjenester i Norge. Areakonflikter vil være en stor utfordring ved oppgradering av transportnettet, og det er viktig å velge riktig for å minske konflikten.

Et landbruk i hele landet gir matsikkerhet, arbeidsplasser, lokal verdiskapning, åpne og artsrike kulturlandskap og ikke minst levende lokalsamfunn spredt rundt i hele landet. Hovedutfordringene i KVU Nord-Norge vil i stor grad også gjelde for landbruket: økt standard på fylkesvegnett, utfordrede regularitet på vegene vinterstid og avhengighet av ferger.

Bondelaget peker på at landbruk er godt beskrevet i delrapport «Næringer, geografisk fordeling, transportutøvelse og utfordringer», mens den indirekte sysselsettingen ikke er tatt med. Ved å gange direkte sysselsetting med en faktor på ca. 2,5, får en total sysselsetting i landbruket. Veterinærtjeneste er eksempel på en nødvendig tilleggstjeneste som må tas med i vurderingene når videre utbygging av veg og ferge skal planlegges.

Våre merknader

Innspillet tas til orientering.

42. Norges Lastebileierforbund

Norges Lastebileierforbund fremhever viktigheten av en offensiv samferdselspolitikk for regional utvikling og poengterer behovet for robuste løsninger for transportinfrastruktur i Nord-Norge. De mener det trengs bedre vinterdrift av vegene, flere døgnhvileplasser og rasteplasser samt rask opprusting og utbyggingen av veger. De støtter anbefalingene i KVU om opprusting av E6 og ny innfart til Tromsø, men ber om en nærmere utredning av fergefri krysning av Tysfjorden.

Norges Lastebileierforbund peker på at regioner bindes sammen av gods og persontransporter, og samferdsel er en forutsetning for næringsutvikling. Nord-Norge er en landsdel preget av store avstander og spredt bosetning, det mener NLF krever at man satser på godstransporten som er tilpasset og fleksibel, de tror at dette kan løses best med å videreutvikle godstransport på veg på en langt tydeligere måte. De har behov for at hele hovedvegnettet er åpent for modulvogntog hvilket vil gi mindre utslipp av CO2 og trafiksikkerhetsgevinster. Videre etterlyser de bedre vinterdrift, utbygging av døgnhvileplasser, rasteplasser og ladestasjoner.

De støtter jernbaneverkets forbedringsforslag for eksisterende jernbaneinfrastruktur i Nord-Norge og tar til orde for tilrettelegging for mer sjøtransport av gods. De poengterer at hele prosjektet Megården - Mørsvikbotn må gjøres ferdig sammenhengende og alle flaskehalsen på strekningen videre fra Mørsvikbotn og nordover til Narvik må fjernes. E6 fra Fauske og sørover til Saltfjellet må utbedres, inkludert de strekninger Nye Veger har ansvar for. Det samme gjelder fra Narvik og Nordover med fjerning av flaskehalsene på E6 (inkludert de to parsellene Nye Veier har ansvar for her), E10, E8 og E45. Det må forbedres snarlig på RV 94 Skaidi – Hammerfest, E10 i Lofoten og fylkesveger. Fv. 91 «Nordområdeveien» ses på som en naturlig videreutvikling av en bedre godsforbindelse mellom Troms og Finnmark.

NLF mener konseptvalget gir ett realistisk bilde av behovene for transportinfrastruktur i landsdelen, men ber om en nærmere utredning av fergefri krysning av Tysfjorden. Behovene som er belyst må imidlertid løses raskt, da de mener det ikke er tid å vente til 2060 med å få ett forutsigbart og fremkommelig vegnett. Hvorvidt anbefalt konseptet på 184 mrd. er en stor satsing på samferdsel i Nord mener de er betinget av gjennomføringstiden.

Våre merknader

Innspillet tas til orientering, men vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.5 Fergefri E6 over Tysfjord. Innspillet tas til orientering.

43. Næringsforeningen i Tromsøregionen

Næringsforeningen i Tromsøregionen mener det er negativt med manglende nasjonale ambisjoner for eksportvekst i Nord-Norge, og liten kobling mot KVU-en. Det tas ikke nok hensyn til intermodale transportløsninger havn-veg-bane, og da særlig mellom Bodø og Tromsø, i kobling med Nordlandsbanen.

KVU-en bygger ikke godt nok opp om nasjonale ambisjoner og mål for eksportvekst i Nord-Norge. Nordområdemeldingen, eksportvekstmål, og KVU-en bør være bedre koblet sammen. Det stilles spørsmål om en investeringsramme på ca. 5 mrd. pr år gjennom perioden er nok for en region som dekker 35 % av landarealet. KVU-en gjenspeiler ikke de nasjonale vekstambisjonene og bidrar heller ikke til å minimere avstands- og konkurranseulempen for eksport fra nordområdene.

Intermodale transportløsninger mellom havn-veg-bane hensyntas ikke nok i KVU-en, og da særlig mellom Bodø og Tromsø, i kobling med Nordlandsbanen. En slik godsroute kan føre til bedre redundans, forsyningsikkerhet og trafiksikkerhet. Innseilinger og farleder generelt bør utbedres i større grad, og havner rustes opp for å håndtere blant annet Forsvaret og cruisenæringens behov.

Det er ønskelig med lengre rullebane på Tromsø lufthavn, for å kunne ta imot større fly og flere utenlandske direktefly. Et forsknings- og utviklingscenter for el-fly kan etableres på Bardufoss, i samarbeid med UiT. Universitetet driver allerede forskning som kan bidra til grønn luftfart.

Høye reisekostnader, dårlig frekvens og lav forutsigbarhet på transporttilbudet gjør at bolysten i nord svekkes og folk flytter sørover. Effektive og bærekraftige transportmuligheter vil også virke positivt for næringsetableringer.

Tungtransporten langs vegene påvirker lokalmiljø negativt. Bedre trafiksikkerhet er nødvendig, spesielt i nord med utfordrende kjøreforhold. Risikoen for trafikkulykker reduseres ved å flytte mer gods fra veg til jernbane, sjø og luftfart. Følt utrygghet med å ferdes langs vegnettet fører til en mindre attraktiv region å bo og bli i.

Transportsystemet har store utfordringer og må oppgraderes for å styrke samfunnssikkerhet og beredskap. Det er viktig å bedre forutsigbarhet og redundans, særlig med tanke på økende militær aktivitet i regionen og samarbeid med våre naboland Sverige og Finland.

Næringsforeningen er bekymret for tidsplanen og kort høringsfrist, som kan begrense både høringsinnspillenes, KVU-ens og kvalitetssikringens påvirkning på ny NTP. Involvering av næringslivet har i liten grad vært involvert i KVU prosessen. Det er inntrykk av at heller ikke kommuner og fylkeskommuner har vært tett koblet på.

Viktigheten av at visjoner og ambisjoner gjenspeiles i investeringsnivå i landsdelen understrekes. De støtter til Troms fylkeskommunes forslag om et alternativt oppsett av Transportplan Nord-Norge.

Våre merknader

Det har vært gjennomført en bred og omfattende medvirkningsprosess der både fylkeskommuner,

Innspillet tas til orientering, men vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.3 Grønn godskorridor Oslo – Bodø – Tromsø. Innspillet tas til orientering.

44. Samferdselsforum Nord

Samferdselsforum Nord synes hovedrapporten og grunnlagsdokumenter danner et godt kunnskapsgrunnlag for utvikling av transportsystemet i Nord-Norge fremover. De ønsker konsept 3, inkludert ferjefri E6 forbi Tysfjord, ny bårute med nullutslippsteknologi som forlengelse av Nordlandsbanen, satsing på fylkesveger, havner, flytilbud og jernbane.

Samferdselsforum Nord gjør oppmerksom på to rapporter:

- Næringslivets behov for transportinfrastruktur i Nord-Norge (kbnn /Menon 2023)
- Forsinkelser på veg i Nord-Norge (Samferdselsforum Nord /Menon 2020)

Behovene og tiltakene i KVU Nord-Norge må realiseres vesentlig tidligere enn tidsperspektivet i rapporten (40 år). Internt i regioner er det behov utover det KVU Nord-Norge har hatt i sitt mandat å utrede. Eksempelvis fremhever de bolyst og bli-lystpakke og mikrourbanisme som spesielt viktige.

Ambisjonsnivået bør være realistisk, men økt innsats på infrastruktur i Nord-Norge er nødvendig for å nå de politiske målene om å styrke både bosetting og verdiskaping i landsdelen. Dette gjelder tiltak for næringsliv, totalberedskap, klimatilpassing og nye energibærere. Med begrensede midler til bruk i samferdselssektoren er det viktig for Samferdselsforum Nord å fremheve behovet for en tydelig prioritering av samferdselsmidlene for best mulig måloppnåelse. Vi bør ha et realistisk og fremtidsrettet ambisjonsnivå, og oppsummert støtter Samferdselsforum Nord konsept 3.

De nevner konkrete investeringsprosjekter, ny bårute med nullutslippsteknologi som forlengelse av Nordlandsbanen, satsing på fylkesveger, havner, flytilbud, jernbane og ferjefri E6 over Tysfjord.

Våre merknader

Innpillet tas til orientering, men vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.5 Ferjefri E6 over Tysfjord.

45. Sjømat Norge

Sjømat Norge mener konseptuelt valg med forbedring av veg og jernbane samsvarer godt med det Sjømat Norge har uttrykt at de er opptatt av og som det er aller viktigst å få gjort noe med.

Transportutfordringer på Helgeland, i Salten og det meste av Finnmark er viet for lite oppmerksomhet i de analyser og tilrådninger som foreligger. Det samme gjelder behovet for nye havner og tiltak i eksisterende havner, og ikke minst det omfattende behovet for løfting av standard på fylkesvegene.

På grunn av den betydning Ofotbanen og Nordlandsbanen har, er det gjennom flere år uttrykt ønske fra Sjømat Norge om blant annet flere kryssningsspor/dobbeltspor Ofotbanen og elektrifisering/flere kryssningsspor på Nordlandsbanen – tiltak som foreslås i foreliggende KVU. På Ofotbanen hjelper det lite med forbedringer på norsk side, hvis det er flaskehals på svensk side. Selvsagt skulle sjømatnæringa gjerne hatt en ny bane fra Fauske til Narvik og videre nordover, men i forhold til det reelle transportbehovet er Sjømat Norge langt på veg komfortabel med de anbefalinger som gis om oppgradering av eksisterende jernbanestrekninger.

Uavhengig av vekst i produksjon er det et betydelig potensial for mer sjømat på bane. Det er usikkerhet knyttet til hvordan produktportefølje og etterspørsel vil utvikle seg framover. Får vi et skifte i retning mer fryst, kan etterspørselen etter båtfrakt øke. I dette kan det ligge en betydelig miljøgevinst, men også en utfordring om det er godt nok tilrettelagt for økt båtfrakt. KVU-en fokuserer i liten grad på behovet for økt båtfrakt og tiltak i havner kommende år.

Det må videre kunne hevdes at en helhetlig plan for forbedring av transportløsninger i nord, aldri blir komplett uten at behovet for oppgradering av fylkesvegene får en mer sentral plass.

Håpet er derfor at det politiske Norge kan samle seg om å få på plass de anbefalinger som er gitt i KVU-en om transportløsninger i nord, dernest at man i neste omgang tar fatt i de områder som ikke er viet mye oppmerksomhet i KVU-en; tiltak i havner og standardheving av fylkesvegene.

Våre merknader

Investeringskostnader på fylkesveger inngår i KVU-ens anbefaling i Tiltakspakken.

Innspillet tas til orientering, men vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.4 Havn, fiskerihavn og sjøtransport og 2.1 Jernbane.

46. Sjømatklyngen Senja AS

Sjømatklyngen Senja er skuffet over ambisjonsnivået i KVU-en, og at investeringene som det legges opp til, vil være langt unna å svare på de behovene som fylket og landsdelen har. De ønsker riksvegforbindelse for Senjaregionen til E6. Utredningen av Nord-Norgebanen er for dårlig, og Sjømatklyngen er uenig i forslag til trase.

Sjømatklyngen Senja understreker at infrastrukturen der maten landes og produseres må være god. Hensynene til forsvar, beredskap og samfunnssikkerhet må prioriteres, sett fra et geopolitisk ståsted.

Hovedpulsåren gjennom Nord-Norge er E6. Til E6 kobles Tromsøregionen via E8, og Harstadregionen, Vesterålen og Lofoten via E10. Det mangler imidlertid en riksvegforbindelse som knytter Senjaregionen til E6. En omklassifisering av fv. 862/fv. 861 og videre fv. 86/fv. 855 fra yttersida av Senja gjennom byen Finnsnes og opp til Buktamoen, vil komplettere riksvegnettet ved å knytte en av de største industri- og eksportregioner i nord, til hovedpulsåren E6.

De er glade for at sjømatvegene på Senja er inkludert i tiltakspakken, men de mener at behovet for midler er høyere særlig ved oppgradering av Gisundbrua, den eneste fastlandsforbindelsen til Senja. Fylkeskommunen bør tildeles midler for tiltak til værutsatte fjelloverganger. I deres område nevnes strekningene Svanelvmoen-Torsken og Botnhamn-Straumsbotn. Fjellovergangen og strekningen Svanelvmoen-Sifjord (Kaperdalen) og Huselv-Husøy, som er ekstremt værutsatt og bør være med.

Husøy i Senja har utfordrende havneforhold som nå skal utbedres med tanke på mudring og dybdeproblematikk. Det er også behov for lignende utbedringer av havneforholdene i Botnhamn. Positive til at begge tiltakene er inkludert i tiltakspakken, men ønsker generelt en mer offensiv tilnærming til finansiering av havn og farleder.

Fartøyene har blitt større og dypere over tid og har ført til at havnene i stor grad er utdatert. Torsken Havn har behov for å få etablert havnestruktur med molo eller lignende, og dette bør sees i sammenheng med masseuttak i forbindelse med utbedring av veg.

Bardufoss lufthavn spiller en vesentlig rolle for nærings- og samfunnslivet i regionen. De er opptatt av at aktiviteten knytta til den sivile delen av flyplassen blir tatt med i vurderingene av sammenhenger og betydning av lokal og regional infrastruktur for kommunikasjon og samferdsel.

Sjømatnæringa på Senja er i dag en stor bruker av Ofotbanen og ARE-toget. Med større kapasitet, forbedret punktlighet og regularitet, vil flere benytte den elektrifiserte togtransporten fra Narvik.

Utredningen av Nord-Norgebanen er for dårlig. Utredningens trasevalg baseres på et utdatert virkelighetsbilde, en snever situasjonsbeskrivelse og manglende fokus på gods- og sjømat. For store industri- og eksportregioner i landsdelen, som Lofoten, Vesterålen og Senja, vil store deler av den foreslåtte traseen være uinteressant i godstransportsammenheng, herunder bane inn til byene Harstad og Tromsø. De ønsker jernbane til Skibotn fra Narvik/Kiruna, som på sikt kan forlenges til Finland.

Våre merknader

Omklassifisering av veg ligger ikke i mandatet, dette må skje i andre prosesser som for eksempel gjennom revisjon av NTP.

Innspillet tas til orientering, men vi viser til de fleste tema under kapittel 2 Utvalgte tema.

47. Tromskomiteen for jernbane

Tromskomiteen for jernbane er kritisk til at det ikke anbefales bygging av Nord-Norgebanen da den etter deres mening er en forutsetning for å oppnå målene om samfunnssikkerhet, beredskap og effektiv godstransport.

Det vises til at jernbanedirektoratet ikke anbefaler å bygge Nord-Norgebanen, og at denne heller ikke er tatt med i anbefalingen i KVU Transportløsninger i Nord-Norge. Uten den vil det være vanskelig å oppfylle målene om samfunnssikkerhet og effektiv godstransport. Nord-Norge trenger mer effektiv energibruk, noe som krever jernbanetransport - altså Nord-Norgebanen. Uten den vil samferdselen i Nord-Norge være fragmentert. Derfor oppfyller ikke KVU-en kravet om samordning.

Våre merknader

Innspillet tas til orientering, viser til kapittel 2.1 Jernbane.

3.5 Næringsliv

48. Kirkenes havn

Kirkenes havn mener KVU-en har en smal tilnærming som ikke ser framover. Det er for stort fokus på Fauske-Tromsø og Nordland, og framstår som en KVU for Nordland. I tillegg mener Kirkenes havn at sjøtransport og oppgradering av havner ikke følges opp i utredningen i tilstrekkelig grad. Ønsker jernbane fra Kirkenes til Rovaniemi.

Kirkenes havn mener det ikke legges til rette for nødvendig utvikling av og investering i samfunnsstruktur for omstilling, nye næringer og vekst i eksisterende næringer. Øst-Finnmark vil kunne spille en sentral rolle innenfor transport, næring, beredskap og forsvar. anbefalte tiltak vil forsterke eksisterende ubalanser internt i Nord-Norge.

Konkrete innspill

- KVU-en ikke sett nærmere på det enorme potensialet som ligger i oppgradering av havnene. Havneutvikling i Kirkenes er viktig av flere grunner: Sikre gods og beredskap, plassering mht den nordlige sjørute, potensial for internasjonal godshavn og strategisk plassering.
- KVU-en svarer ikke på redusert utslipp og nullutslippsløsninger.
- Utvikling av flyplass på Høybuktkmoen.
- Jernbane Rovaniemi-Kirkenes burde ha blitt nevnt: Framstår mer samfunnsøkonomisk bærekraftig enn Nord-Norgebanen. Potensial for utslippsfri transport av turister og gods. Internasjonale markedet, og også binde Kirkenes-Narvik sammen.

Våre merknader

Innspillet tas til orientering, men vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.4 Havn, fiskerihavn og sjøtransport og 2.1 Jernbane.

49. Narvik havn

Narvik havn mener at KVU-en er et godt utgangspunkt for videre prosess, og støtter det anbefalte konseptuelle valget om å ruste opp eksisterende jernbaner framfor å bygge ny, men ønsker dobbeltspor på Ofotbanen. Behovet for E6 Narviktunellen anses som prekært.

Viktigheten av jernbanen påpekes: Forsvarsevne og krav til nullutslipp, og at det sikres tilgjengelig jernbane med god nok kapasitet. Spesielt behov for å oppgradere Ofotbanen med dobbeltspor.

Behovet for Narviktunnelen er prekært, og de håper at den blir tatt med inn i NTP.

Narvik-terminalen er en stor flaskehals og avgjørende for vareflyt i landsdelen. Behov for investering.

Kapasitet i havna bør prioriteres. I tillegg peker de på ansvaret med vertslandsstøtte og at tiltak må ses i sammenheng som en Øst-Vestkorridor. Her nevnes også godsbat fra Narvik.

Våre merknader

Narviktunnelen er en del av det anbefalte konseptet og den statlige terminalen inngår i tiltakspakken.

Innspillet tas til orientering, men vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til, 2.4 Havn, fiskerihavn og sjøtransport og 2.9 Sikkerhet og beredskap.

50. Posten Bring AS

Posten Bring støtter transportvirksomhetenes anbefaling med en kombinasjon av konseptuelt valg 1 og ny innfart til Tromsø, men ønsker også dobbeltspor på Ofotbanen. Tiltakspakken anses som svært positiv. De etterlyser bedre tolltjenester.

De mener anbefalingen støtter et sentralt hovedprinsipp i NTP om å ta vare på og ruste opp den eksisterende samferdselsinfrastrukturen, samt gjennomføre tiltak som vil gi bedre kvalitet og punktlighet på det tilbudet vi har i dag. Posten Bring er svært positive til planene om en generell tiltakspakke som skal sikre veger og annen infrastruktur i hele landsdelen – spesielt viktig er opprustning av E6 med prioritering av ny innfartsveg til Tromsø og opprustning av innfartsvegen til Bodø. Europavegene vil fortsatt være viktigst for deres transporter, uavhengig av om det en gang i fremtiden blir en jernbane mellom Narvik og Tromsø.

Effektive toll-løsninger og bemannede tollstasjoner er viktige. De bruker Sverige og Finland til transitt også på vegtransport. Det er avgjørende at de kan passere via Sverige og Finland i transitt med norske varer uten å måtte gjennom full fortolling.

En kraftig opprustning av Nordlandsbanen med fokus på økt kapasitet og stabil fremføring er svært positivt for Posten Bring. Ofotbanen er veldig viktig for deres logistikk nord for Tysfjorden. De ser svært positivt på en utbedring av banen og støtter planene om dobbeltspor for å heve kvaliteten.

Våre merknader

Toll-løsninger inngår i utgangspunktet ikke i KVU-ens mandat, men kostnader med døgnåpen tollstasjon på E10 Bjørnfjell inngår i Tiltakspakken.

Innspillet tas til orientering, men vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til 2.1 Jernbane.

51. Tromsø havn

Tromsø havn mener at utredningen ikke belyser intermodalitet mellom havn – veg – bane, og kritiserer at sjøtransport er utelatt fra konseptene i KVU-en. De er opptatt av en grønn korridor som kombinerer båtløsninger fra Tromsø til Bodø med påkobling til Nordlandsbanen.

Tromsø Havn påpeker at Troms og Finnmark har en strategisk posisjon mot Barentshavet og Svalbard. Betydningen av norsk suverenitetshevdelse i nord krever tilstedeværelse, næringsaktivitet, og sysselsetting. Den maritime aktiviteten knyttet til havnæringene, energiomstilling, og maritim logistikk blir avgjørende for landsdelens utvikling mot 2060.

Utredningen belyser ikke intermodalitet mellom havn – veg – bane, og kritiserer at sjøtransport er utelatt fra konseptene i KVU-en. Tromsø havn fremhever viktigheten av en grønn korridor som kombinerer båtløsninger fra Tromsø til Bodø med påkobling til Nordlandsbanen, for å øke redundans, samfunnssikkerhet, og forsyningssikkerhet. Tromsø Havn mener en slik korridor vil redusere naturinngrep, gi store samfunnsøkonomiske besparelser, forbedre trafiksikkerhet, og styrke den regionale transportnæringen. ASKO og havnene i Bodø, Harstad, og Tromsø har allerede mottatt statlig støtte fra Enova for ladeinfrastruktur til en sjørute basert på elektriske skip. Tromsø Havn oppfordrer statlige myndigheter til å følge opp gjennom NTP for å sikre helhetlig og sammenhengende utvikling av transportinfrastruktur.

Tromsø Havn oppfordrer til tydeliggjøring av sjøtransportens betydning i KVU-en og understreker viktigheten av moderne løsninger knyttet til sjøtransport for landsdelens utvikling. Arbeidet med KS1 kritiseres for å ha startet sent, og Tromsø Havn ønsker en tydeligere plass for sjøtransport i diskusjonen om transportkonsepter mellom Nord- og Sør-Norge.

Våre merknader

Innpillet tas til orientering, men vi viser til kapittel 2 Utvalgte tema, og spesielt til, 2.4 Havn, fiskerihavn og sjøtransport, 2.3 Grønn godskorridor Oslo – Bodø – Tromsø og 2.7 KVU NN – rammer og begrensninger.

3.6 Privatpersoner

52. Daniel Kleveland

Synes at Nord-Norge henger etter utviklingen i sør. Mener jernbane i nord ville blitt mye brukt som kollektivtransport. Mener vi må se til Sverige og Finland, som får satsing i nord mye bedre til.

Våre merknader

Viser til kapittelet 2.1 Jernbane. Innspillet tas til orientering.

53. Magnus Hjelle

Har flere punkt han vektlegger i sitt innspill:

- Det er bedre måter å styrke landsdelen på enn å bygge jernbane, mener det er blitt en politisk diskusjon mer enn nytteverdi.
- Reindrifta bør ikke legge begrensninger på næringsutvikling og infrastruktur.
- Næringsliv og folk vil tilføye seg høye krav om utslippsreduksjon, eksempel hurtigruteanbudet med hybridskip.

Våre merknader

Innspillet tas til orientering.

54. May-Tove Knutsen

Er veldig positiv til jernbane, og vil at etterkommerne skal få opplevelsen av å ta tog fra Tromsø.

Våre merknader

Viser til kapittelet 2.1 Jernbane. Innspillet tas til orientering.

55. Odd-Einar Nybrott

Understreker betydningen av Andøya, og etterlyser mer statlig satsing der fra statlig hold. På generelt nivå, ikke bare samferdsel. Utbygging av havna og logistikken rundt den er viktig for Norge og NATO.

Våre merknader

Innspillet tas til orientering.

56. Otto Randøy

Odd Einar Randøy har fire kommentarpunkter:

1. Det er ikke riktig å ha effektmål som er så låst til tog som punkt 6 og delvis 5 er (gjelder persontransport mellom Vefsn og Bodø).
2. Det burde være effektmål på i hvilken grad Norges forpliktelser i henhold til Paris-avtalen blir overholdt; - i hvilken grad alternativene (inkludert utslipp fra anlegg/infrastruktur) bidrar til å nå utslippsmålene.
3. Randøy mener det mangler to alternative konsepter: Referansealternativet (uten store tiltak) og tiltakspakken alene. Det ville ifølge han legitimere behovet for eventuelle investeringer.
4. Han mener også at konseptvalgutredninger for store prosjekter for ofte ikke har stått godt imot behandlingen som de får i den videre beslutningsprosessen. «Politiske avgjørelser bryr seg ofte lite om netto nytte per budsjettkrone, ja ofte lite om samfunnsnytte i det hele tatt», skriver Randøy.

Våre merknader

Referansealternativet inngår i KVU-en, og ligger til grunn i de samfunnsøkonomiske beregningene.

Innspillet er faglig forankret, og tas til orientering. For innspill om samfunnsnyttens vises det til kapitlene 2.7 KVU NN – rammer og begrensninger og 2.8 Samfunnsøkonomisk analyse. Innspillet tas til orientering.