



**Vest-Finnmark Rådet**

Fjellveien 6

Postboks 43

9593 BREIVIKBOTN

+47 908 52916

[bente.olsen.husby@hammerfest.kommune.no](mailto:bente.olsen.husby@hammerfest.kommune.no)

Troms og Finnmark fylkeskommune  
v/fylkesråd for samferdsel Kristina Hansen  
og seniorrådgiver Eirik Selmer  
Innsendt via e-post:  
[postmottak@tffk.no](mailto:postmottak@tffk.no)

Breivikbotn, 27. januar 2020

## Innspill – Nasjonal Transportplan (NTP) 2022-2033

Vest-Finnmark Rådet er en allianse mellom de 7 kommunene Alta, Hammerfest, Hasvik, Loppa, Måsøy, Nordkapp og Porsanger. Samlet har regionen en befolkning på ca. 43.000 innbyggere, noe som utgjør 55 % av det totale folketallet i Finnmark. Regionen er i vekst, noe vi også merker i økte transportbehov langs veiene, på sjøen og over de 5 lufthavnene våre. Rådet har derfor valgt å innta rollen som en aktiv medspiller i utviklingen, i regionen og i fylket som helhet.

Vest Finnmark Rådet vil allerede her signalisere at transportkorridoren Finskegrensa-Alta-Hammerfest (E45-E6-Rv.94) er det absolutt viktigste tiltaket for å sikre fremtidig samfunns- og næringsvekst i vår region.

Vest-Finnmark Rådet har vedtatt følgende felles innspill i sak 6/20:

«Vest-Finnmark Rådet har behandlet et felles innspill til tiltak i NTP 2022-2033. Som det fremgår av tabellen under, er tiltakene satt opp i en uprioritert rekkefølge. Noen av tiltakene ligger inne i nåværende NTP, og vi forventer at disse fortsatt gis prioritet i ny NTP i den grad de ikke iverksettes i inneværende NTP-periode.



Modulvogntogstrekninger pr 2018

Kilde: Norsk Transportutvikling

**Transportkorridoren Finskegrensen – Alta – Hammerfest fikk 1. prioritet på Finnmark fylkeskommunes prioriteringsliste til NTP 2018-2029.** Økt belastning har medført et stadig større behov for riksvegstandard på denne strekningen. Transportbelastningen utgjorde i snitt ca. 50 ÅDT (V) i 2017, noe som er desidert størst i Finnmark m/ca. 20.000 vogntog pr år.

Det at transportkorridoren ikke holder riksvegstandard bidrar til dårligere konkurransevilkår for næringslivet i vår region (røde strekninger = ikke godkjent for modulvogntog).

| Tiltak   | Beskrivelse tiltak                        | Begrunnelse for tiltak   |
|--|---|--|
| <b>Riksveg (store tiltak)</b><br><i>NB: Uprioritert rekkefølge</i> | Rv. 94 Skaidi-Hammerfest                  | <b>Transportkorridoren Finskegrensen-Alta-Hammerfest (E45-E6-Rv.94):</b><br>Transportkorridoren er den mest trafikkerte i Finnmark, med ca. 20.000 vogntog pr år de siste årene. Det er viktig å se de ulike delene av korridoren i sammenheng med tanke på å oppnå riksvegstandard, og godkjenning for bruk av modulvogntog. Tiltakene er godt kjent for TFFK, og de tidligere begrunnelsene er fortsatt gjeldende. |
|  | E45 Kløfta                                |  |
|  | Bypakke Hammerfest (omkjøringsvei Rv. 94) |  |
|  | Ny E6 gjennom Alta                        |  |

| Tiltak  | Beskrivelse tiltak                         | Begrunnelse for tiltak  |
|---|--|---|
| <b>Riksveg (mindre tiltak)</b><br><i>NB: Uprioritert rekkefølge</i> | E45 Øvre Alta-Kløfta                       | Statens vegvesen har varslet planoppstart, og tiltaket må sees i sammenheng med E45 Kløfta.   |
|   | E6 og E69, strekningen Lakselv-Honningsvåg | Planarbeidet for strekningen bes prioritert i første halvdel av NTP-perioden, for å avdekke, planlegge og igangsette utbedring av flaskehals og rasutsatte områder, samt sikre bedre regularitet. Målet er å sikre økt trafiksikkerhet for transport av gods og passasjerer på en av de viktigste innfartsårene til Nordkapp, som den mest besøkte turistattraksjonen i Finnmark. |
|   | Grensebrua ved Karigasniemi                | Brua har i dag dispensasjon for modulvogntog på 60 tonn, og må oppgraderes for å sikre en fortsatt transportkorridor for modulvogntog i aksene Finskegrensen-Lakselv. Dette er også viktig med tanke på det potensialet som ligger i flyfrakt over Lakselv lufthavn Banak.  |

Også de mindre riksvegtiltakene sees i sammenheng med transportkorridorer for modulvognvogt, samt tilrettelegging for økt trafikksikkerhet og regularitet for turismen rettet mot Nordkapp (som begynner å dreie mot helårsturisme).

| Tiltak   | Beskrivelse tiltak  | Begrunnelse for tiltak   |
|--|---|--|
| <b>Kyst (Farled og sikkerhet)</b><br><i>NB: Uprioritert rekkefølge</i> | Farleden til Forsøl   | Kystverket har bidratt i planarbeidet, og ser tiltaket koblet opp mot «Ren havn» i Hammerfest. Man vurderer å benytte massene som tas opp ved utdypning av innseilingen, til å tildekke forurensede masser i Hammerfest havn. Slik oppnås store synergieffekter, samtidig som man sikrer råstofftilgangen via Forsøl.      |
|  | Farleden inn Porsangerfjorden til Holmbukt, samt dypvannskai Holmbukt | Utbedring av farleden inn Porsangerfjorden var tatt inn i Kystverkets prioriteringer for NTP 2019-2032. Farleden, i kombinasjon med ny dypvannskai, skal serve cruisenæringen, annet reiseliv og den økte forsvarsaktiviteten i Porsangerfjorden. Dette vil også kunne bidra til økt flyfrakt over Lakselv lufthavn Banak. |
|  | Cruise-/dypvannskai i Alta  | Alta kommune utreder bygging av ny cruise- og flerbrukskai i Alta havn. Dette for å kunne ta unna økende cruisetraffikk, sikre beredskap for større fartøyer som stadig oftere søker nødhavn og tilrettelegge for forsvarrets logistikkoperasjoner.  |

De ulike tiltakene har sitt utgangspunkt i gode og trygge farleder, samt behovet for økt beredskap og sikkerhet for de fartøyene som ferdes langs kysten av Finnmark.

Vi har i tillegg et innspill som omhandler et potensielt mulighetsrom i ny Havne- og Farvannsløp, når det kommer til hvor langt inn i fiskerihavnene statens ansvar rekker (hvor langt inn i fiskerihavnene går en farled). Dette kommer vi tilbake til mot slutten av vårt innspill.

| Tiltak  | Beskrivelse tiltak                        | Begrunnelse for tiltak   |
|---|---|--|
| <b>Lufthavner (terminal, rullebane, sikkerhet)</b><br><i>NB: Uprioritert rekkefølge</i> | Ny lufthavn i Hammerfest                  | Stortinget har sagt seg positive til videre planlegging med sikte på investering i ny lufthavn i Hammerfest. Utredningene viser at en flytting av lufthavnen til Grøtnes vil gi en regularitet på min. 98,5 %. Planprosessen for KS1 forventes ferdigstilt i løpet av vinteren 2020, slik at den kan tas inn i vurderingene i forhold til NTP 2022-2033. |
|   | Forlengelse av rullebane på Alta Lufthavn | Alta kommune fortsetter arbeidet med forlengelse av rullebanen. Dette skal bidra til økt flysikkerhet og økt kapasitet på landing og avgang (spesielt på vinteren) (som igjen gir bedre økonomi for flyselskap, Avinor og lokalt næringsliv. Dette gir også bedre driftsvilkår for Luftambulansetjenestens base i Alta.                                  |
|   | Utbedringer på Banak lufthavn Lakselv     | Oppstillingsplasser for større fly på sivil del, samt nye snuhamre, må prioriteres. Tiltaket bidrar til forutsigbar tilgang til nødvendig infrastruktur, slik at man unngår interessekonflikt mellom det sivile samfunnets behov og forsvarets aktiviteter. Tiltaket sikrer at man kan utnytte potensialet på bruk av hele banelengden på 3000 meter.    |

Alle våre 5 lufthavner (de 2 stamflyplassene i Alta og Lakselv, og de 3 kortbaneflyplassene i Hammerfest, Hasvik og Honningsvåg) har stor trafikk. Passasjerene består av lokalt reisende, forretningsreisende og turister (det siste segmentet er i vekst). Regionen opplever et økende trykk innen opplevelsesbasert turisme, og dette strekker seg mer og mer over hele året.

Vi ser at flyruter som opprettes med utgangspunkt i det offentlige og private næringslivets behov, bidrar til markant økning i antall passasjerer over lufthavnene. Det må tilrettelegges for å utnytte mulighetene for charter og flyfrakt over Lakselv lufthavn Banak fullt ut.

## Andre innspill til NTP-prosessen

I tillegg til de ovennevnte tiltakene, har vi følgende innspill til den videre NTP-prosessen:

- A. **Det må satses ekstraordinært på rassikring**, og rådet fremmet i april 2018 krav om at det avsettes 1 milliard ekstra til dette formålet for vegene i Finnmark. Vi registrerte at flere fylkesparti, på tvers av posisjon og opposisjon, støttet oss i dette kravet. Uttalelsen om midler til rassikring er vedlagt dette innspillet.
- B. Vest-Finnmark Rådet har **fokus på gode transportkorridorer for de viktigste nærings- og persontransportene som finner sted**, til og fra kommunene i Vest-Finnmark og ut mot markedene. Framkommelighet, regularitet og sikkerhet må stå i fokus.

Vi ber om at Troms og Finnmark fylkeskommune tar initiativ til at det etableres **en egen programpakke for å fjerne hindre og flaskehals i transportkorridorene for sjømat**. I dette arbeidet er det viktig at man må se fylkesveier og riksveier sees i sammenheng.

Vi er særlig opptatt av at **verdien på godstransporten på vei må vektas høyere sett opp mot antall innbyggere i området, enn det man gjør i dagens samfunnsøkonomiske analysemodeller ved beregning av lønnsomhet i veiutbygginger** (altså ikke bare antall ÅDT-V, men også verdien på denne transporten). Hvis ikke fortsetter tynt befolkede ytterdistrikter som eksporterer store verdier å tape kampen om nasjonale veiinvesteringer.

- C. **Lengre strekninger må sees i sammenheng når det kommer til investeringer**. Politikerne må prioritere en såkalt «høy» ramme i NTP, for å sikre nødvendig realisering. Posten «Vedlikehold av riksveger» må styrkes og det må settes av nok midler til punktutbedringer og vintervedlikehold.

### **Opprustninger må skje fortløpende, slik at hele traseer ferdigstilles samlet!**

Vi må bort fra at delprosjekter flyttes inn og ut av NTP. «Look to Sweden» - som har lykket med å se lange strekninger som et helhetlig prosjekt/tiltak.

- D. **Nasjonale Turistveger må etableres som et eget programområde i NTP-arbeidet**. Det finnes i dag 18 stk. Nasjonale Turistveger, som alle er etablert i distriktene. Langs veiene er det etablert ulike «attraktivitetspunkter», som skal bidra til økt turisme på strekningene.

Dette arbeidet har gitt resultater i form av økt trafikk. Samtidig er det ikke avsatt midler til opprustning av veiene til helårsveier der det er behov for det, ei heller til et betydelig behov for rassikring og punktutbedringer som vil bidra til bedre regularitet og økt trafiksikkerhet m.m.

På den Nasjonale Turistvegen på strekningen Kokelv - Havøysund er det behov for flere punktutbedringer som i all hovedsak om sprengning av fjellmasser og tilpasning til terreng, samt at vegen som helhet bør oppgraderes slik at den oppnår en kvalitet som helårsvei. Dette vil legge til rette for en videre utvikling av vinterturismen, samt økt godstransport.

Strekningen MÅ også sikres med mobil- og radiodekning. Med økende turisme langs en veg som er meget værutsatt, er det bekymringsfullt at det er tilnærmet null radio- og mobildekning. Det har vært ulykker på strekningen, hvor kommunikasjonen med omverden var umulig uten at redningsmannskapene forflyttet seg over lange avstander.

**E. Fergene til og fra Hasvik må få tilbake statusen som riksvegferge.**

Fergesambandet til og fra Hasvik var frem til 1.1.2010 en del av riksvegfergesambandet, deretter ble ansvaret overført til fylkeskommunen. Hasvik kommune krever at sambandet tilbakeføres til staten, og gjenoppnår status som riksvegferge. Kommunen ber om at dette tas inn som konkret tiltak i NTP.

Vi gjør oppmerksom på at Finnmark fylkeskommune har støttet dette kravet i form av eget vedtak i fylkestinget i mars 2017.

**F. Vi har fått signaler om at det i ny Havne- og farvannsløp hersker en viss usikkerhet om hvor langt inn i havnene statens ansvar rekker, og at det kan foreligge en åpning for at staten finansierer utdypning av snusirkler i havner dersom det er mer enn 1 næringsaktør i havna.**

**Vi ber om at Troms og Finnmark fylkeskommune undersøker nærmere hvorvidt det foreligger et mulighetsrom for kommunene og fylkeskommunen på dette området, med tanke på hvor langt inn i havnene statens ansvar strekker seg i forhold til prosjektering og finansiering. Det er flere havner i vår region som har behov for såkalt «snusirkel» inne i havnen, og som det kan være mulig å definere inn som en avslutning på farleden.**

**G. Vedlikeholdsetterslepet på fiskerihavnene på dekkes inn.**

På vårt initiativ ble det i oktober 2019 oversendt et brev til samferdselsminister Jon Georg Dale, der vi pekte på det store vedlikeholdsetterslepet i fiskerihavnene i Troms og Finnmark. Avsenderne var alle de 6 regionrådene, som dermed foretok henvendelsen på vegne av alle kystkommunene i det nye storfylket.

Brevet synliggjorde et foreløpig beregnet etterslep på ca. 400 millioner kroner, som kommer på toppen av de ca. 1,2 milliardene i beregnede investeringsbehov i vår region. Begge de foreløpige beregningene fikk vi av regiondirektøren for Kystverkets region Troms og Finnmark.

**Primært ønsker regionrådene at vedlikeholdsetterslepet må dekkes fullt ut ved overføringen av ansvaret for fiskerihavnene til fylkeskommunene. Et slikt etterslep vil tappe den nye fylkeskommunen for sårt tiltrente midler som kunne vært benyttet til andre, gode samferdsels- og næringstiltak.**

**Sekundært ba regionrådene om at det minimum må etableres en kompensasjonsordning, som stimulerer til å ta igjen det dokumenterte etterslepet i fiskerihavnene. Vi ber om at Troms og Finnmark fylkeskommune støtter opp om de ovennevnte krav.**

Svarbrevet fra samferdselsministeren synliggjorde at man benytter tall fra 2014 i sitt plan- og budsjettarbeid på dette området. Vest-Finnmark Rådet har dialog opp mot stortingsrepresentanter i Transport- og kommunikasjonskomiteen, med målsetning om at det fremmes krav om en utredning for slik å få oppdaterte tall for etterslepet på vedlikehold i fiskerihavnene. **Vi ber om at Troms og Finnmark fylkeskommune slutter opp om vår anmodning i denne saken.**

Vår felles uttalelse og svaret fra samferdselsministeren er vedlagt dette innspillet.»

Vest-Finnmark Rådet har med dette avgitt sitt felles skriftlige innspill i den nåværende fasen av Troms og Finnmark fylkeskommunes arbeid med NTP 2022-2033.

Vi takker for invitasjonen til deltakelse i prosessen, og ser frem til videre dialog i sakens anledning.

Med vennlig hilsen

Marianne S. Næss (s)  
Rådsleder  
Vest-Finnmark Rådet

Bente O. Husby (s)  
Daglig leder  
Vest-Finnmark Rådet

Vedlegg:

1. 18. april 2018: Uttalelse – 1 milliard ekstra til rassikring langs veiene i Finnmark
2. 18. oktober 2019: Felles uttalelse fra regionrådene i Troms og Finnmark – Finansiering av etterslepet på vedlikehold i fiskerihavnene.
3. 3. desember 2019: Brev fra samferdselsminister Jon Georg Dale – Svar på vår felles uttalelse om finansiering av etterslepet på vedlikehold i fiskerihavnene.

Kopi:

Ordførerne i medlemskommunene