

Statens Vegvesen  
[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

Høring KVV Nord-Norge, sak 20/106842

01.02.24

## Høringssvar til KVV Transportløsninger i Nord-Norge

Næringsforeningen i Tromsøregionen (NFTR) takker for muligheten til å gi vårt tilsvarende på Konseptvalgutredningen for Transportløsninger i Nord-Norge (KVV). NFTR representerer 692 medlemsbedrifter på tvers av hele Tromsøregionen.

Norge har satt ambisiøse vekstmål for våre nasjonale eksportnæringer. Mye av denne veksten er ment å komme i det nordlige Norge, en region med vesentlig råvaretilgang. Det blir avgjørende for nasjonen at forutsetningene for en effektiv og bærekraftig utvikling av næringslivets grunnleggende transportbehov imøtekommes for å innfri eksportmålene.

NFTR mener:

### **1. Nasjonale ambisjoner for nordområdene og eksportvekst må gjenspeiles i KVVUen**

Med Meld. St. 9 (2020–2021) «Mennesker, muligheter og interesser i nord» setter regjeringen fokus på utviklingen av nordområdene. Regjeringen uttaler at de vil legge til rette for at det kan skapes nye lønnsomme arbeidsplasser, og at befolkningen sikres offentlige tjenester av god kvalitet. Regjeringen ønsker å tilrettelegge for vekst, men i mange henseender vil landsdelens ressursmiljøer innenfor politikk, forskning og næringsliv være avgjørende for å realisere potensialet for bærekraftig vekst og utvikling. I tillegg står det i Meld. St. 9 (2020–2021): «*Samferdsel og kommunikasjon: Utvikling av transportsystemet, med infrastrukturtiltak og grensekryssende forbindelser, vil være blant de mest betydningsfulle tiltakene for nordområdene i årene som kommer. Dette skal stimulere til regional utvikling og skape nye muligheter for viktige næringer. Transportsystemet skal utvikles på en miljømessig bærekraftig måte, med vekt på å begrense klimagassutslipp og bedre sikkerhet og tilgjengelighet for alle.*» Da er det fint å legge øret til folket og næringslivet når så sentrale rammebetingelser som et generasjonsperspektiv på en helhetlig transportløsning for en hel landsdel skal staves ut.

NFTR oppfatter at ambisjonene om Norges mest strategiske ansvarsområde, Nordområdene, som tydelige på behovet for suverenitet, aktivitet, befolkning og beredskap. Helhetlige og effektive transportsystemer er da en av de viktigste faktorene for å lykkes over tid. Dette må i langt større grad gjenspeiles i KVVUen, gjennom ambisiøse løfter på vegne av befolkning og næringsliv i det nordlige

Norge. Det er ikke mulig å trekke sammenheng mellom målsettingen fra Nordområdemeldingen, Regjeringens mål for eksportvekst i Norge og innholdet i KVUen. NFTR stiller seg undrende til at KVUen legger ca 5 mrd. i investeringsramme pr år gjennom perioden, og at dette er å anse som en oppbygging eller satsing for 35% av landarealet i Norge. I generasjonsperspektivet som KVUen representerer finnes også oppgradering og utbygging som allerede ligger inne i dagens Nasjonal Transportplan (NTP) og dermed stiller NFTR spørsmål til hvorvidt denne rapporten egentlig representerer noen form for satsing for det nordlige Norge når det kommer til fremtidens transportløsninger.

## **2. Økt produksjon og eksport fra Norge i nord krever bedre infrastruktur**

Norge har satt ambisiøse vekstmål for en rekke eksportnæringer, hvor de fleste er sentrale næringer i Nord-Norge: havbruk, fiskeri, mineraler og reiseliv. Økt fokus på nordområdene og utvinning av naturressursene vil gi nye muligheter for økonomisk vekst. Planlegging av infrastrukturinvesteringer bør derfor ta hensyn til hvordan disse kan bidra til en bærekraftig utvikling av regionen. Dette innebærer å vurdere både miljøkonsekvenser, sosiale og økonomiske konsekvenser.

Eksportvarer produsert i nord har naturligvis en større avstands- og konkurranseulempen enn varer produsert og solgt på kontinentet. Norsk eksport fra nordområdene møter prispress og andre rammebetingelser som skatter og avgifter som følge av opprinnelsesstedet. Dette innebærer at næringslivet i vår region har fokus på å redusere ulempene for å sikre fremtidig konkurransekraft. Lang reisevei, dyrere transport, manglende redundans for forsyningskjedene, samt forventede fremtidige økte skatter og/eller avgifter som følge av ikke grønne logistikk-kjeder, utfordrer næringslivet i å fortsatt tilby attraktive og konkurransedyktige produkter fra det nordlige Norge.

NFTR mener at KVUen ikke gjenspeiler de nasjonale vekstambisjonene på en tilstrekkelig måte, og at det vil være avgjørende at transportsystemet klarer å minimere de avstands- og konkurranseulempene eksportnæringene i nord rammes av. Dagens veistandard, regularitet og mulig variasjon i transportalternativene gir ikke nok rom for å effektivisere produksjonen og distribusjon av produkter som skal utvinnes og produseres i nord. Viktigheten av å inkludere fly, vei, bane og sjø som transportalternativer for å sikre effektivitet og pålitelighet i forsyningskjedene blir viktig i et generasjonsperspektiv for utvikling av nordområdene.

## **3. Fremtidens transportløsninger må inkludere alle elementer i en helhet**

Nord-Norge som er så langstrakt og spredt bosatt, med ulike næringer og transportbehov, har sterkt behov for multiple transportalternativer. NFTR mener at viktigheten av å inkludere fly, vei, bane og sjø som transportalternativer for å sikre effektivitet og pålitelighet i forsyningskjedene er avgjørende. Infrastrukturplanene må vektlegge, ikke bare rene økonomiske hensyn, men også verdiskaping, mulighet for utvikling av nye næringer og økt turisme som viktige faktorer.

Fokuset på å inkludere både bane, sjø- og lufttransport i tillegg til veinettet i vurderingene er viktig for å ha en integrert og helhetlig tilnærming til transportløsninger. Dette vil bidra til å knytte landsdelen sammen, optimalisere regionens samlede transportnettverk og møte diverse transportbehov på en effektiv måte.

NFTR understreker at det er avgjørende å ha en helhetlig tilnærming i planleggingen og utviklingen av transportløsningene i nord, og at de ikke under noen omstendigheter må settes opp mot hverandre i en vurdering om hvilke retninger Norge skal velge i nord.

NFTR mener at KVUen ikke hensyntar viktighetene av intermodale transportløsninger mellom havn-veg-bane i tilstrekkelig grad, og etterlyser sjøtransport og satsing på sjøkorridorer. Spesielt mellom Bodø og Tromsø. Dette i sterk kobling med Nordlandsbanen, kan både på kort og lengre sikt løse behovet for å flytte mer gods fra vei til kjøll og bane. På denne måten kan man oppnå bedre redundans og forsyningsikkerhet, men ikke minst bedre trafiksikkerhet ved at færre vogntog kjører på veiene. Dette vil også redusere veislitasjen og gi lavere utslipp, gitt at båttransporten er grønn.

Videre mener NFTR at det er en svakhet at KVUen ikke omfatter utbedringer på innseiling og farleder i større grad. Her er det stort behov for oppgradering med tanke på seilingsdybde. I de aller fleste marine/maritime næringer øker skipsstørrelsen (offshore, supply, gods, fiskeri og havbruk). Oppgradert havneinfrastruktur vil muliggjøre økt godsoverføring til kjøll, tilrettelegge for ny industri som f.eks. offshore vind, ha stor betydning for samfunnsikkerhet og beredskap, herunder Forsvarets transportbehov. Oppgradering av havneinfrastrukturen gjelder spesielt de mest næringsaktive fiskerihavnene, samt de steder som i større grad vil ta imot større båter som f.eks. cruiseanløp.

Luftfarten er avgjørende for samfunns- og næringsutvikling i Tromsøregionen, samt nordområdene. Det er ingen raskere transportmetoder enn fly, spesielt for lengre distanser. Fly er et av de viktigste transportmidlene, sammenlignet med annen transportsystemer i større byer. Norge har mest innenlands flytrafikk, med Nord-Norge øverst på listen. Derfor er et godt flytilbud essensielt for å skape vekst i næringslivet, samt tiltrekke og beholde mennesker og arbeidskraft i regionen.

Tromsø lufthavn er Nord-Norges viktigste knutepunkt for flyreiser. Det er ønskelig med en forlengelse av rullebanen for å ta imot større fly og flere utenlandske direktefly, spesielt sett i lys av den sterke passasjerveksten både fra inn- og utland.

NFTR understreker viktigheten av effektiv flytransport. Tilbud og priser er viktige for næringslivet og bosetningen. Rutetilbud, frekvens, gjennomgående flyreiser og pris bidrar til effektiv mobilitet i luftfarten.

Kortbanenettverket i Nord-Norge er ett av få markeder hvor tidlig elektrisk luftfart kan tilgjengeliggjøres. Dette burde være et godt insentiv for å etablere forsknings- og utviklingscenter nettopp i nord. UiT Norges arktiske universitet har allerede etablert kompetanse og arktisk flyskole på Bardufoss, og besitter det fremste av pilotutdanning i Norge. Forskningen som gjøres på UiT er sentralt for fremdrift av grønn luftfart.

Burde også nevnes at Tromsø lufthavn har vært stengt for GA-trafikk i de siste årene. Dette er fordi flyplassen ikke har kapasitet, som betyr at privatfly ikke kan lande. Dette er noe som slår leit ut for reiselivsnæringen i regionen, da det gjør det vanskeligere å ta imot de virkelig betalingssterke turistene.

#### **4. Bo-, bli- og virkelyst stimuleres av effektive, hyppige og pålitelige transport**

I den siste versjonen av kbnn.no lansert 29. januar 2024 viser tallene at mennesker i Nord-Norge er langt mindre fornøyde med reisekostnadene til andre deler av Norge og verden sett opp mot sammenlignbare mennesker sør i landet, og at dette ansees som en driver for flytting sørover. Dersom frekvens og forutsigbarhet også legges som faktorer inn, er det trolig at tilfredsheten ville

blitt ytterligere redusert. På samme måte som avstands- og prisulempen må reduseres for næringslivets markedssituasjon, kan dette bildet også tegnes for befolkningen.

NFTR mener at flyttestrømmer kan motarbeides gjennom blant annet effektive og bærekraftige transportløsninger, og at nasjonen bør ha dette som en sentral strategi for å styrke økonomien til bedriftene og ikke minst opprettholde lokalsamfunnets stabilitet og kobling mot viktige institusjoner.

I et etableringsøyemed vil effektive, forutsigbare og bærekraftige transportmuligheter være avgjørende for ny næringsvirksomhet. I dagens samfunn spiller sentral infrastruktur en viktig rolle. Transport, internett og energitilgang er innsatsfaktorer som må være på plass før en evt næringsetablering vil finne sted.

Transportårene gir liv til lokalsamfunn, men er også utfordrende i de områder der trafikkerte riks- og fylkesveier strekker seg gjennom tettsteder og byer. Trafikken, særlig tungtransport, påvirker lokalmiljø og innbyggerne på en negativ måte, spesielt med tanke på trivsel, trafiksikkerhet, støv og støy. Dette reduserer bo- og bilyst i den aktuelle regionen. Dermed blir også fremtidige trasevalg samt øvelsen å få mer av godset bort fra veinettet en viktig bidragsyter for å øke bo- og bilysten. NFTR mener at slike mer myke faktorer må vektlegges i et generasjonsperspektiv.

## **5. Trafiksikkerhet er avgjørende for gode transportløsninger**

Ett av de sentrale målene i NTPen omhandler økt trafiksikkerhet og fremkommelighet for reisende og gods. Trafiksikkerhet er en kritisk faktor i utviklingen av effektive og bærekraftige transportløsninger. I det nordlige Norge, med sine geografiske og klimatiske utfordringer blir fokus på trafiksikkerhet enda mer relevant. Veiene er ofte glatte og farlige i vintermånedene, og fjellpass kan være utsatt for skredfare. Infrastrukturen må derfor utformes med fokus på sikkerhet, herunder tilstrekkelige midtskillere i relevante områder, veibelysning, systemer for varsling av vanskelige forhold, samt nye og forbedrede veistrekninger.

Dagens transportløsninger der en stor andel av godset fraktes på veinettet bidrar til økt antall vogntog. Ved å flytte mer gods fra vei til jernbane, sjø og luft, reduseres risikoen for trafikkulykker og forbedrer trafiksikkerheten. Dette er spesielt relevant gitt de utfordrende kjøreforholdene som ofte finnes i Nord-Norge med lange strekninger, skiftende vær, svært få midtskillere og dårlig standard på veinettet.

Den senere tids oppslag i media der befolkningen uttrykker større utrygghet med ferdsel på veinettet og historier om useriøse aktører som blir ilagt kjøreforbud, bidrar til en mindre attraktiv region. Hyppigere kjøretøykontroller og mer oppgradering av sikkerhetstiltak på veinettet kan bøte på opplevelsen befolkningen har, men NFTR mener at dette ikke er tilstrekkelig for å trygge folket i nord.

## **6. Samfunnssikkerhet og beredskap må spille en sentral rolle i vurderingen**

Med store utfordringer dagens infrastruktur i landsdelen, er oppgradering av transportsystemet essensielt for å oppnå effekt på samfunns målet. Samfunns målet som er definert for KVUen er:

*«Nord-Norge skal ha et bærekraftig transportsystem som binder land og folk effektivt sammen. Transportsystemet sikrer enklere reisehverdag, fremmer nasjonal og regional utvikling og sikrer god samfunnssikkerhet og beredskap.»*

Arbeidet med beredskap og samfunnsikkerhet må tilpasses den verden vi lever i. Vi har sett betydelige endringer i risiko- og trusselbildet samfunnet står overfor de siste årene. Et helhetlig perspektiv på transportløsningene på vei, bane, luft og sjø er avgjørende for et trygt og robust samfunn. Bedring av forsyningssikkerhet blir sentralt og en i evt krisesituasjon vil det være flere måter å frakte utstyr og personell på, noe som kan være avgjørende for å håndtere en akutt situasjon mer effektivt. Dagens transportløsninger har store utfordringer med tanke på forutsigbarhet og redundans, noe som påvirker både gods- og persontrafikk. For å bedre ivareta Norges interesser i nord, samt sikre samfunnsutvikling i landsdelen vil en satsing på å utvikle mer og bedre transportløsninger større forutsigbarhet. Dette er viktig for å sikre at varer og tjenester kan leveres pålitelig og i tide, noe som er spesielt viktig for næringslivet i regionen. Og i tillegg gi innbyggerne større sikkerhet i en evt krise.

Samfunnsikkerhet og beredskap må utvikles i takt med endringer i trusselbildet samt behovet for utvikling av samfunnet. Dette vil kreve betydelig oppmerksomhet, planlegging, økonomiske prioriteringer og endring i hvordan Norge prioriterer utvikling av infrastruktur, spesielt i nordområdene. Disse kostnadene må forstås som en investering i trygghet, beredskap og sikkerhet, ikke som en investering som ikke er samfunnsøkonomisk lønnsom.

Sett i lys av det endrede verdensbildet må forsyningssikkerheten kunne ivaretas og langvarig forsyningssvikt må kunne takles. Det er nødvending at forsvarets mobilisering og sivil- militært samarbeid må kunne gjennomføres på en transportinfrastruktur som er pålitelig og utviklet for tiden vi befinner oss i. Det eksisterende veinettet viser seg å være utilstrekkelig for å håndtere både militære og sivile kjøretøy. Veinettet som i dag er beregnet for sivile kjøretøy er langt på vei presset til sin maksimale kapasitet. Ved økt aktivitet for militære kjøretøy opp mot 75-tonn er det opplagt at veinettet vil oppleve betydelige problemer.

Mangel på omkjøringsmuligheter på land, spesielt i lys av behovet for større transportkapasitet på grunn av NATO-medlemskapet til Sverige og Finland, utgjør en betydelig utfordring for regionens infrastruktur. Den militære aktiviteten øker i seg selv, og spesielt etter Sverige og Finlands inntreden i NATO. Dagens veinett både med tanke på veistandard og kapasitet er allerede utfordret, og med mer aktivitet øker bekymringen for at dagens veinett vil knele.

NFTR stiller seg bak Troms fylkeskommunes krav til regjeringen og Storting om å prioritere hensynet til forsvar, beredskap og samfunnsikkerhet i Norges viktigste strategiske område. I tillegg støtter NFTR igangsetting av en sterk, langvarig og bred satsing på utvikling av transportinfrastruktur i Troms og nordområdene for øvrig. En slik opptrappingsplan for utbygging av transportinfrastruktur må sikre et robust og bærekraftig transportsystem på tvers av alle transportformer, skape nye omkjøringsmuligheter, knytte landet bedre sammen internt og med allierte naboland Finland og Sverige, spesielt med tanke på sikkerhetssituasjonen og NATOs utvidelse.

## **7. KVUen får ikke den innflytelsen på ny NTP som den fortjener**

Tidsplanen for prosessen rundt KVUen har gitt grunn til bekymring. Selv om utredningene har pågått over år, har muligheten for innspill vært kun åpen fra november til januar, noe som gir en svært kort høringsfrist på en utredning med så krevende omfang. Etter at høringen er avsluttet, skal utredningene kvalitetssikres, en prosess som strekker seg helt til juni 2024. Dette er problematisk, ettersom KVUene skal bygges opp under ny NTP og denne er under politisk utarbeidelse allerede nå. Dette betyr at kvalitetssikringen av KVUen ikke vil være ferdig før NTPen er ferdigbehandlet, noe som

kan begrense muligheten for at innspillene fra høringen får reell innflytelse på de politiske beslutningene som tas i forbindelse med ny NTP. Dersom KVUen skal være en relevant input til ny NTP, må prosessen med KVU og kvalitetssikring øke i fart.

NFTR opplever at næringslivet har i liten grad vært involvert i utarbeidelsen av KVUen. I tillegg har vi fått forståelse at hverken kommuner eller fylkeskommuner har vært tett koblet på. Dette er bekymringsfullt all den tid ekspertisen på å bo og virke i denne regionen representeres av disse. For å sikre et godt nok fundament i KVUen, mener NFTR at det lokale perspektivet, erfaringen med å virke, samt fremtidige ønsker og behov for å kunne leve og operere i det nordlige Norge ikke er tilstrekkelig ivare tatt.

Det er krevende å svare ut et offentlig dokument som resultat på en prosess som oppleves som lite realitetsorientert. NFTR mener at prosessen burde vært gjennomført på en bedre måte og med et nært samarbeid mellom næringslivet og planleggingsmyndighetene i regionen for å få et overordnet bilde av innbyggerne, næringslivet og nasjonens behov fremfor antakelser. Slik som prosessen nå har vært, mener NFTR den har lite troverdighet all den tid NTPen behandles lenge før KVU Nord-Norgebanene og KVU Transportløsninger i Nord-Norge er vedtatte.

### **Avsluttende kommentarer**

NFTR mener det viktig at visjoner og ambisjoner for Norge i nord også gjenspeiles i investeringsrammer og -takt i landsdelen.

I vår dialog med Troms fylkeskommune er vi kjent med deres innspill om et alternativt oppsett av Transportplan Nord-Norge og støtter deres forslag.

En vellykket infrastrukturutvikling vil styrke næringslivet i Tromsøregionen og bidra til bærekraftig vekst. Vi ser frem til en grundig vurdering av våre innspill og håper den endelige beslutningsprosessen gjenspeiler våre innspill.

Med vennlig hilsen

Trude Nilsen (Sign.)