



Innspillsmøte NTP 2025–2036

Jon-Ivar Nygård, samferdselsminister og
Kristina Hansen, statssekretær i NFD

Tromsø 13. november 2023



Velkommen til innspillsmøte!

- Ny NTP fremskyndet
- Transport er viktig for hele landet
- Hurdalsplattformen:
 - Infrastruktur er avgjørende for bosetting og arbeidsplasser i hele landet
 - Økt framkommelighet og bedre sikkerhet skal ligge til grunn
 - Klimagassutslippene skal reduseres



Store bindinger og mange igangsatte prosjekter

Nye Veier

budsjettfullmakt for fire år om gangen

Veier – Statens vegvesen

Prosjekter med estimert behov mer enn 500 mill. kr fra 2025:

Rv. 555 Sotrasambandet

E10/rv. 85 Hålogalandsveien

E39 Rogfast

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra

E18 Lysaker–Ramstadsletta

E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen

Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane

Rv. 555 Damsgård– og

Nygårdstunnelene

E16 Lærdalstunnelen

E136 Breivika–Lerstad

E16 Bjørum–Skaret

Rv. 706 Nydalsbrua med

tilknytninger, refusjon

E8 Sørbotn–Laukslett

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra

E134 Oslofjordforbindelsen,

byggetrinn 2

E6 Megården–Sommerset

E134 Røldal–Seljestad

Store kollektivprosjekter

70 pst. tilskudd til:

Fornebubanen

Bussveien på Nord-Jæren

Metrobuss Trondheim

Lufthavner

Bodø

Mo i Rana

Jernbane

Fullføre tilbudsforbedringer på

- Østfoldbanen til Moss, inkl.

Sandbukta–Moss–Såstad

- Dovrebanen til Hamar, inkl. Sørli-

Åkersvika og Kleverud-Sørli

- Vestfoldbanen til Tønsberg, inkl.

Drammen-Kobbervikdalen og

Nykirke-Barkåker

- Nye tog på Østlandet, inkl. flere

mindre stasjonstiltak

- Nytt signalanlegg (ERTMS)

Kyst

Stad skipstunnel

Bognes–Tjeldsund–Harstad

Innseiling Borg

Innseiling Mo i Rana

Husøy fiskerihavn

Kjøllefjord fiskerihavn

Forskutteringsavtaler fiskerihavner



Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050

Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Mer for pengene

Effektiv bruk av ny teknologi

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

1. Ta vare på det vi har

2. Utnytte eksisterende kapasitet bedre

3. Forenlig med klimamålene



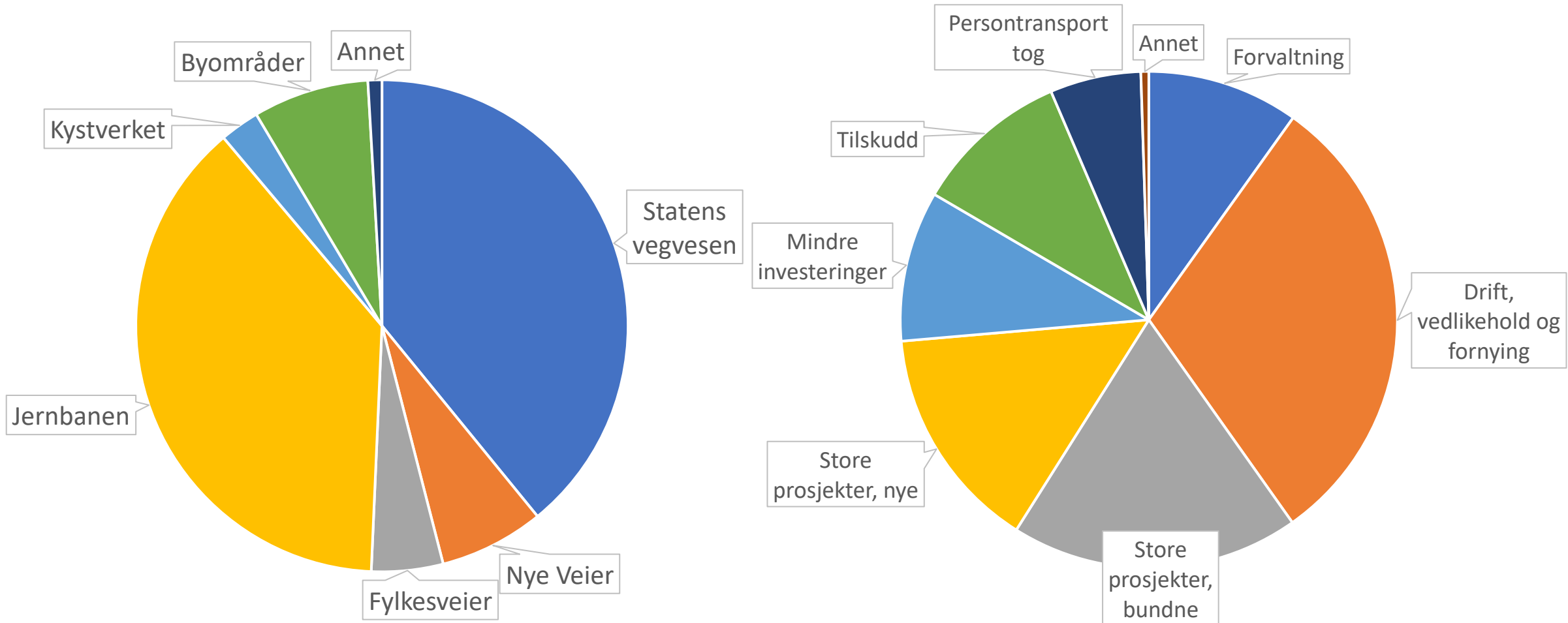
Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

- Samfunnssikkerhet
 - Kritisk infrastruktur og samfunnsfunksjoner
 - NATO-utvidelse stiller nye krav
 - Klimatilpasning
 - Mer ekstremvær, skred- og flomfare
 - Beredskap og redundante systemer om hendelser inntreffer
- Drift, vedlikehold og utbedringer er avgjørende

Foto: Forsvaret



Vi må prioritere: Skal noe inn, må noe annet ut



- Levende lokalsamfunn og livskraftig næringsliv langs kysten
- Verdiskaping langs kysten er avgjørende for Norge
- Sjøtransporten viktig for næringslivet
- Regjeringen vil styrke satsingen på tiltak innen kyst, havn og farleder



Henningsvær, foto Eivind Rinde

- Fiskerihavnene bidrar til utvikling og aktivitet i kystsamfunnene
- Ansvaret for fiskerihavnene er tilbakeført til staten, og Kystverket har kartlagt store behov
- Fiskerihavner blir et viktig satsingsområde i kommende NTP



Andenes fyr, foto Lill Haugen



NHO





Utfordringer i transportbransjen

- Ras stengte veier, skaper merkostnader (lønn, Forsinkelser og tap av inntekter.)
- E45 Kløfta, en flaskehals for transportbransjen. Rasfarlig, smalt, svingete
- Fv882, økt transport av fisk, mye stengt, smalt og vanskelig å transportere på.



Mye av æren for at det går bra langs veiene i Finnmark kan tilskrives flinke og ansvarsfulle tungbilsjåførere.

BR•KARLSEN

Providing seafood for generations

brkarlsen.com

Sjømatkonsern på Senja

Helintegret fra rogn til ferdig produkt på rødfisk

Fra fiskebåt til ferdig produkt på hvitfisk

Omsetning – ca 1,5 milliard

240 ansatte

- **Oppgradering/etterslep eksisterende fylkesveier**
- **Havner og farleder**

Eksempel på havneprosjekter

Mudring av eksisterende havn (70 MNOK)

- For grunn havn for fraktbåter og stor kyst



Flytting av molo

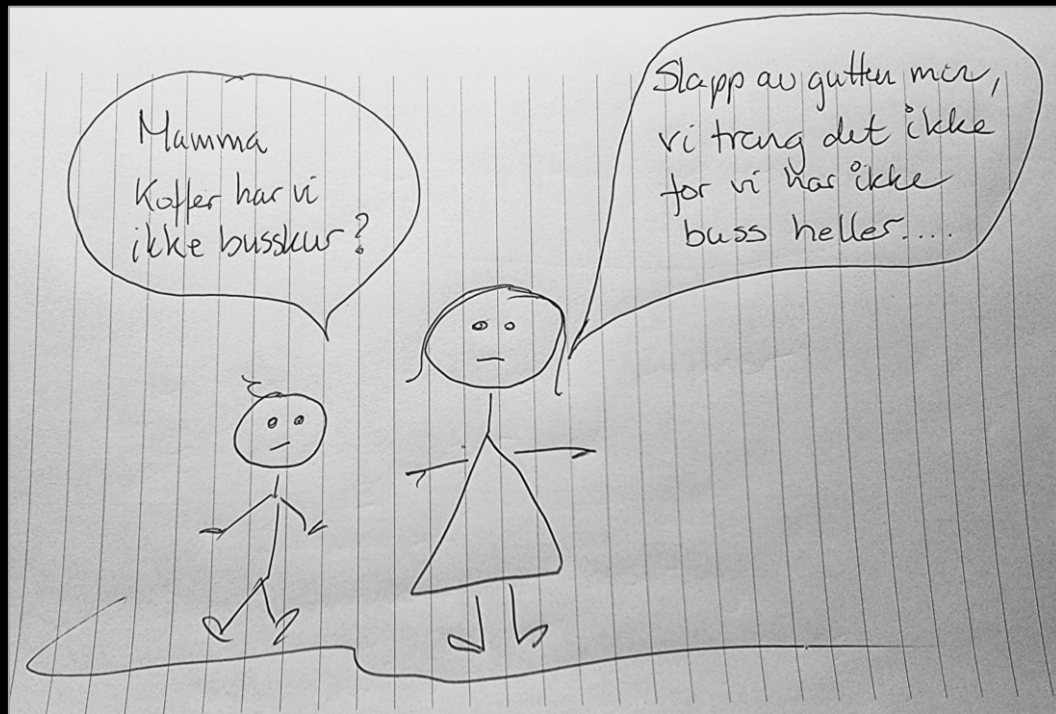
- NTP
- Ikke plass til dagens hjemflåte
- Nptbøteri



Et godt sted å bo, et godt sted å besøke - levende lokalsamfunn

«Veien snirkla sæ fram mellom bolighus, stupbratte fjell og sauebeite. Det e hjemplassen min du nu kjører gjennom. Ved denne veien leka æ i veikanten, denne veien kjør ho mamma hver dag når ho skal på jobb og denne veien bruker vi når vi sykler til stranda på deilige sommerdaga. Du e hjertelig velkommen til å nyte din ferie på denne veien, men husk at vi e mange som deler på den.»

Kristin 10 år



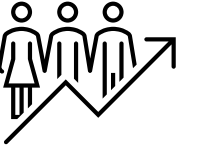
MONA JACOBSEN SAAB

President i NHO-reiseliv

Partner i

Big Fish Adventure

Hasvik Hotel



**Levende samfunn fordrer
infrastruktur og samferdsel som
oppmuntrer til bosetting og
muliggjør drift og utvikling av et
bærekraftig næringsliv**

Innspill fra NLF Nord-Norge

Regionsjef Odd-Hugo Pedersen Tromsø 13.11.23



- Trafikksikkerhet, samfunnssikkerhet og beredskap.
- Prioriteringer /rammer.
- KVU-NN
- Fremkommelighet /regularitet og forutsigbarhet
- Døgnhvileplasser og rasteplasser
- Det grønne skiftet
- Nye Veier



Implenia[®]

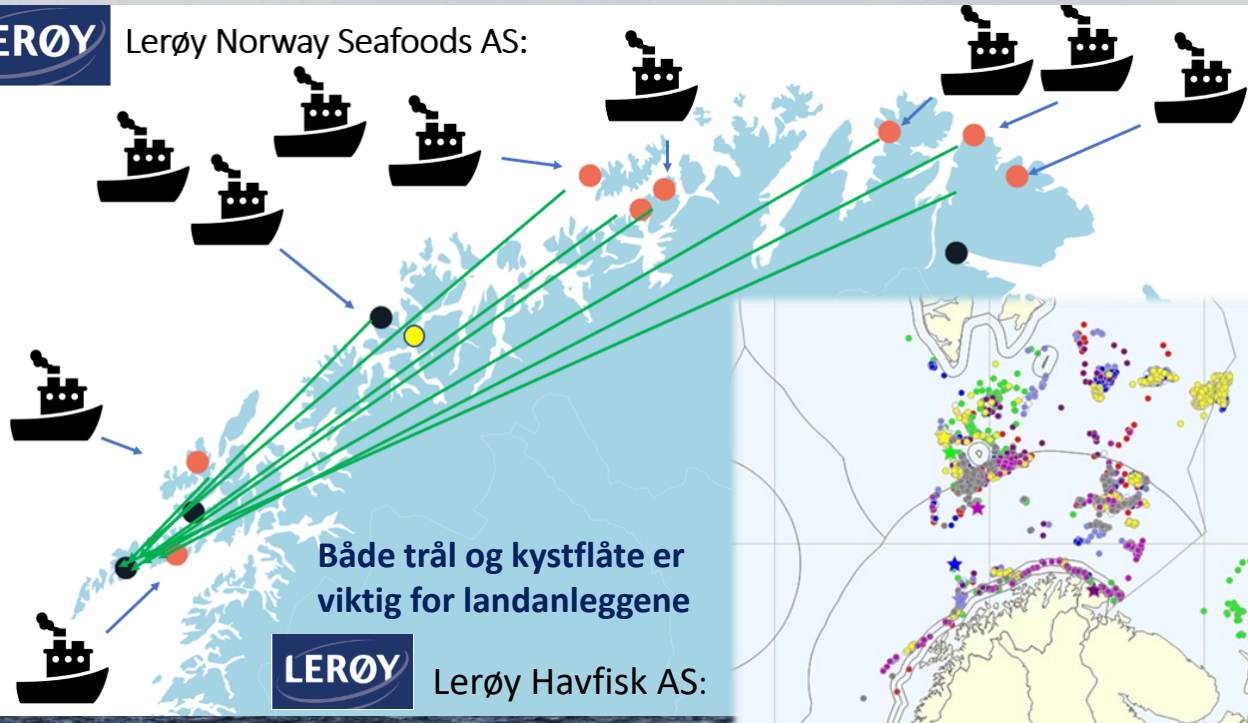
LERØY

LERØY

Lerøy Aurora AS:

LERØY

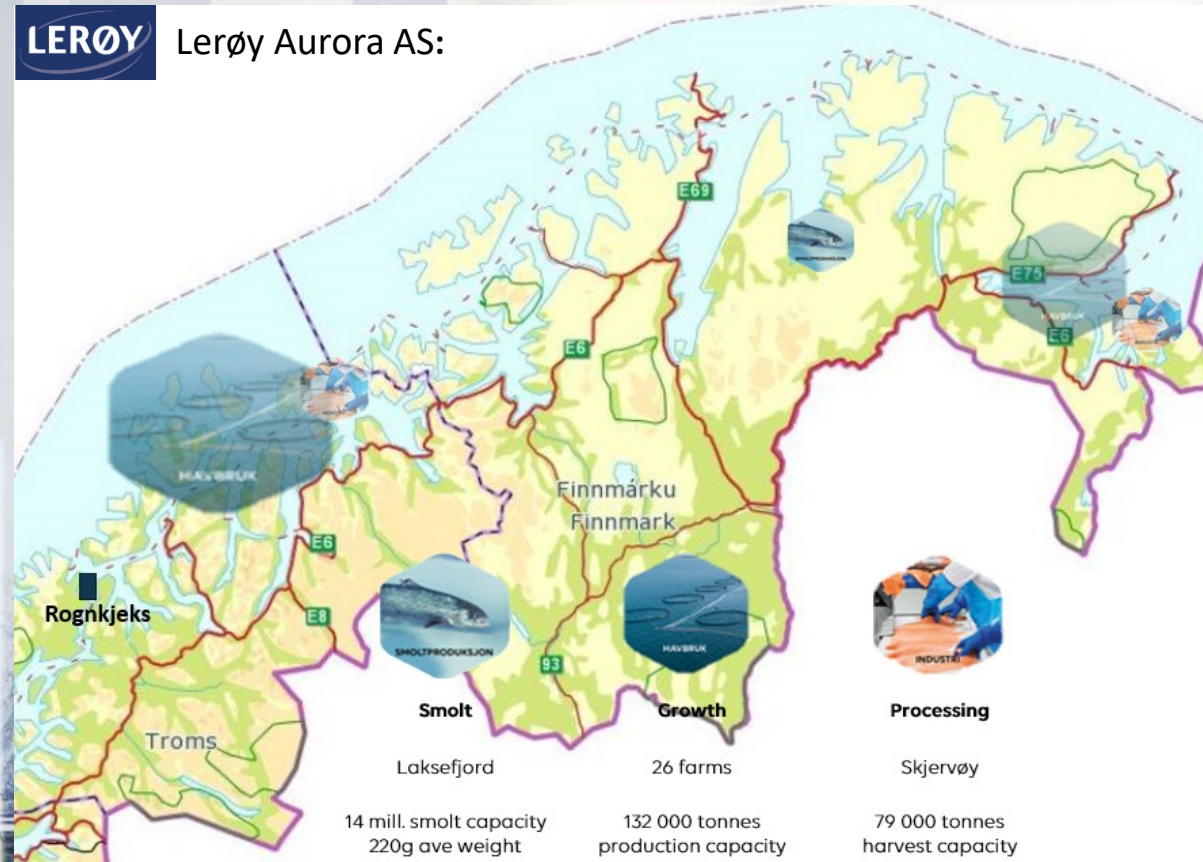
Lerøy Norway Seafoods AS:



Både trål og kystflåte er viktig for landanleggene

LERØY

Lerøy Havfisk AS:



- Råstoff inn: Havn (Kystflåten, 10 trålere, brønnbåter) vei + daglig anløp hurtigruta
- Sjømat ut: Kort tidsvindu, ferskvare!
 1. Fylkesveiene må holdes **åpne og trygge hele året**. Vintervedlikehold viktig! Egnede omkjøringsveier. Det er også pendlervei for våre ansatte!
 2. Bæreevnen i veinettet
- Bærekraftsmål: 46 % reduksjon i klimautslipp frem til 2030
 1. Energiøkonomiske alternativ over land
 2. Ladeinfrastruktur, forutsigbare rammebetingelser, sikker el-forsyning i Nord- Norge?

Innspill til Nasjonal Transportplan

Kontraktstrategier:

- Kontrakter bør ikke være større enn 2 milliarder NOK; mindre konkurranse, større risiko, dyrere prosjekter.
- Forutsigbarhet; vår bransje er meget kapitalkrevende. Bevilgninger til infrastruktur bør ikke brukes som salderingsposter. Dette medfører økte kostnader.
- Samhandling; tidlig involvering av entreprenøren kostnadsoptimaliserer prosjektene.
- Ordnete arbeidsforhold; tariffavtaler, ordnede arbeidsforhold, HMS
- Arktisk kompetanse; det må stilles krav om erfaring for de som skal utføre oppdrag i vår sårbare arktiske natur.
- Klimakrav; det må stilles strenge krav, men de må være realistiske. Foreløpig mangler det infrastruktur og strøm i store deler av landet for elektrifisering av maskinparken. Leverandørene er langt unna for å kunne levere elektrisk utstyr med nødvendig kapasitet og som fungerer i kalde strøk. Full elektrifisering av maskinparken i 2035 fremstår som helt urealistisk.

Vedlikehold:

- Vegkapitalen; stort etterslep, forverres år for år. Bevilgningen må økes og være forutsigbare.
- Klima; været er villere og våtere. Krever betydelig mer vedlikehold.
- Planlegging; økt planlegging og klokere vegbygging.

Prosjekter:

- Nord-Norges banen; prioriter banen fra Narvik og nordover. Sidespor til Harstad og Tromsø kan bygges senere. Nødvendigheten av strekningen Fauske til Narvik vurderes. Banen svært viktig i beredskapssammenheng. Styrking Ofotbanen.
- Veiprojekter; E6 Sørfold, E6 Ulsvågskaret, fergefri E6, E6 Nord-Troms, E6 Narviktunnelen, E10 Fiskebøl – Napp, E45 Kløfta ++++++
- Havneutbygginger; Andenes, Værøy, Røst, Ballstad.



Sjøtransport *i seg selv* er et miljøtiltak fordi den har:

- lavest forbruk/utslipp per tonn-km
- minst eksterne skadevirkninger
- mer sjøtransport i integrerte transportlinjer vi gi bærekraftige løsninger
- tilgjengelig teknologi for betydelige klimakutt innen 2030 og
- nullutslipps løsninger fra ca 2030

Nord-Norge vil sjøbaserte logistikklinjer gi konkurransekraft til næringsliv og eksportnæringer

- fra Europa og langs kysten
- i kombinasjon med jernbane i Narvik og Bodø
- som ASKO's helelektriske godslinje Bodø-Harstad-Tromsø
- helhetlige planer for knutepunkthavner og veistruktur (som Rødskjær+ Hålogalandsvegen)
- sjøtransport må ha likeverdige vilkår med andre transportformer



Samferdselsdepartementet

Pause 13.00-14.00





Innspillsmøte NTP 2025–2036

Jon-Ivar Nygård, samferdselsminister og
Kristina Hansen, statssekretær i NFD

Tromsø 13. november 2023



Velkommen til innspillsmøte!

- Ny NTP fremskyndet
- Transport er viktig for hele landet
- Hurdalsplattformen:
 - Infrastruktur er avgjørende for bosetting og arbeidsplasser i hele landet
 - Økt framkommelighet og bedre sikkerhet skal ligge til grunn
 - Klimagassutslippene skal reduseres



Store bindinger og mange igangsatte prosjekter

Nye Veier

budsjettfullmakt for fire år om gangen

Veier – Statens vegvesen

Prosjekter med estimert behov mer enn 500 mill. kr fra 2025:

Rv. 555 Sotrasambandet

E10/rv. 85 Hålogalandsveien

E39 Rogfast

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra

E18 Lysaker–Ramstadsletta

E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen

Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane

Rv. 555 Damsgård– og

Nygårdstunnelene

E16 Lærdalstunnelen

E136 Breivika–Lerstad

E16 Bjørum–Skaret

Rv. 706 Nydalsbrua med

tilknytninger, refusjon

E8 Sørbotn–Laukslett

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra

E134 Oslofjordforbindelsen,

byggetrinn 2

E6 Megården–Sommerset

E134 Røldal–Seljestad

Store kollektivprosjekter

70 pst. tilskudd til:

Fornebubanen

Bussveien på Nord-Jæren

Metrobuss Trondheim

Lufthavner

Bodø

Mo i Rana

Jernbane

Fullføre tilbudsforbedringer på

- Østfoldbanen til Moss, inkl.

Sandbukta–Moss–Såstad

- Dovrebanen til Hamar, inkl. Sørli-

Åkersvika og Kleverud-Sørli

- Vestfoldbanen til Tønsberg, inkl.

Drammen-Kobbervikdalen og

Nykirke-Barkåker

- Nye tog på Østlandet, inkl. flere

mindre stasjonstiltak

- Nytt signalanlegg (ERTMS)

Kyst

Stad skipstunnel

Bognes–Tjeldsund–Harstad

Innseiling Borg

Innseiling Mo i Rana

Husøy fiskerihavn

Kjøllefjord fiskerihavn

Forskutteringsavtaler fiskerihavner



Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050

Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Mer for pengene

Effektiv bruk av ny teknologi

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

1. Ta vare på det vi har

2. Utnytte eksisterende kapasitet bedre

3. Forenlig med klimamålene



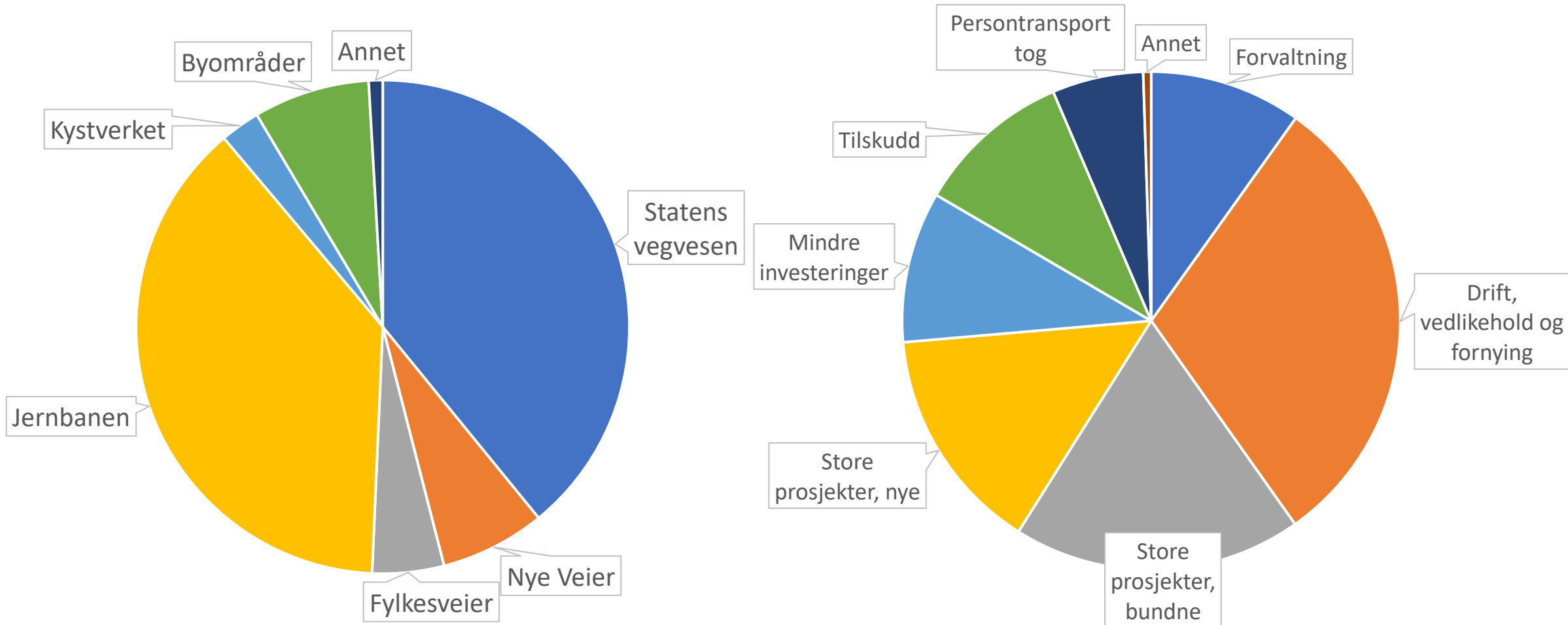
Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

- Samfunnssikkerhet
 - Kritisk infrastruktur og samfunnsfunksjoner
 - NATO-utvidelse stiller nye krav
 - Klimatilpasning
 - Mer ekstremvær, skred- og flomfare
 - Beredskap og redundante systemer om hendelser inntreffer
- Drift, vedlikehold og utbedringer er avgjørende

Foto: Forsvaret



Vi må prioritere: Skal noe inn, må noe annet ut



- Levende lokalsamfunn og livskraftig næringsliv langs kysten
- Verdiskaping langs kysten er avgjørende for Norge
- Sjøtransporten viktig for næringslivet
- Regjeringen vil styrke satsingen på tiltak innen kyst, havn og farleder



Henningsvær, foto Eivind Rinde

- Fiskerihavnene bidrar til utvikling og aktivitet i kystsamfunnene
- Ansvaret for fiskerihavnene er tilbakeført til staten, og Kystverket har kartlagt store behov
- Fiskerihavner blir et viktig satsingsområde i kommende NTP



Andenes fyr, foto Lill Haugen



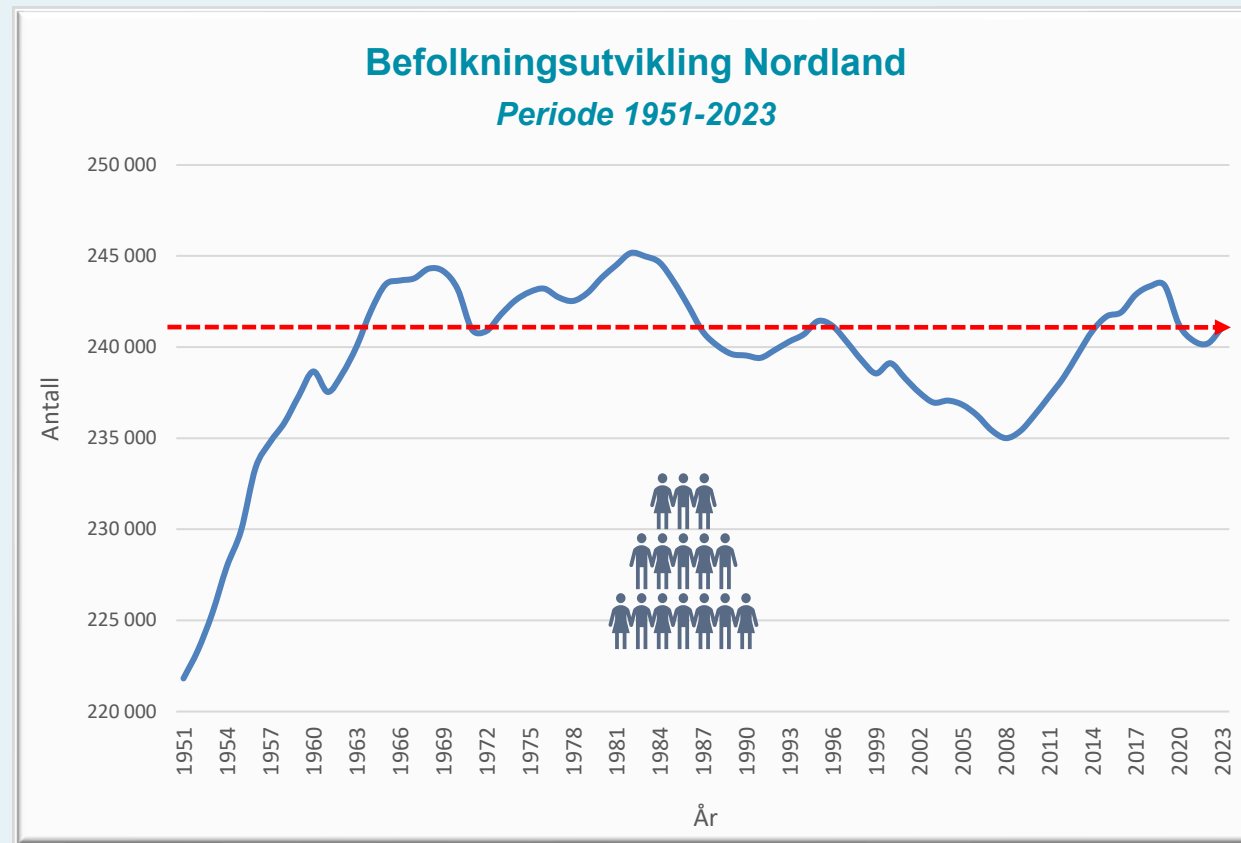
Regionalt innspillmøte

– NTP 2025-2036

Marianne Dobak Kvensjø, 13. september 2023 - Tromsø

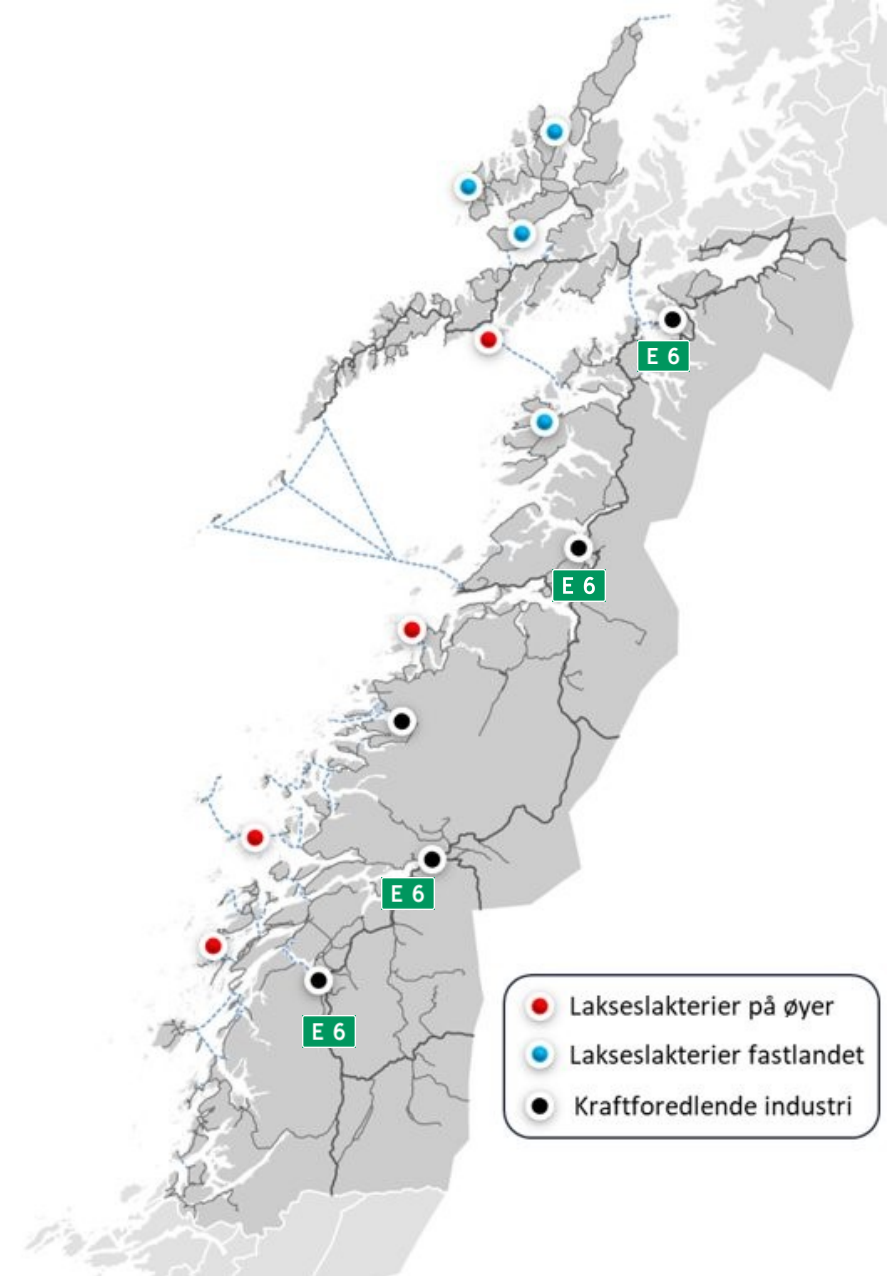
Befolkningsutvikling i Nordland – Vår tids største utfordring

- 241.084 innbyggere
- Fødselstallene er synkende
- Høy utflytting av unge voksne
- Personer over pensjonsalder utgjør en stadig større andel
- Befolkningsprognose viser en vekst på 0,2 % i de neste ti årene
- 50 % av befolkningen i Nord-Norge
- 4,4 % av befolkningen i Norge



Vi har verdiskapning og arbeidsplasser, men store rekrutteringsutfordringer

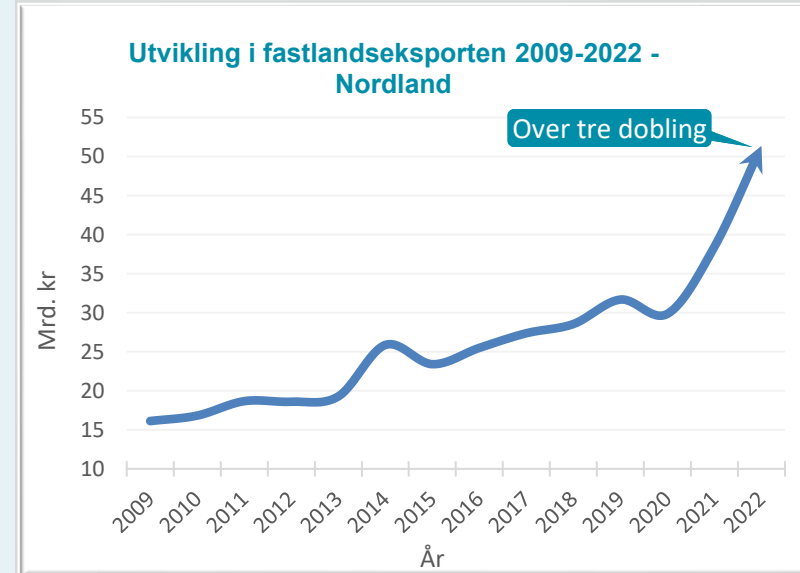
- Totalt 118.497 sysselsatte i Nordland
- 1,3 % helt arbeidsledige – Laveste ledighet i hele landet
- Spredt bosetting og næringsliv over hele fylket, og oftest starter eller avslutter transportene på en fylkesveg
- Nordland er blant fylkene med alvorligst rekrutteringsproblemer - Både i privat og offentlig sektor
- Nordlands-virksomhetene kunne ansatte over 3.500 flere i 2023 om de fikk tak i personer med riktig kompetanse
(kilde: NAV bedriftsundersøkelse 2023)
- Betydelig verdiskapingspotensial som ikke realiseres på grunn av at virksomhetene ikke klarer å rekruttere tilstrekkelig og kompetent arbeidskraft



Nordland - industrielle tyngdepunktet i Nord-Norge

- Fastlandseksport på 51,4 mrd. kr i 2022
- Opp hele 70 % siste tre årene
- 24,5 mrd. kr i sjømateksport
- 24,6 mrd. kr i prosessindustri/annen industri
- Nordland står for 66 % av den samlede fastlandseksporten i Nord-Norge
- Nordland fjerde største fastlandseksportfylke (etter fylkesinndeling 2020)
- Nordland står for 53 % av den samlede matfiskproduksjon i lakseoppdrett i Nord-Norge

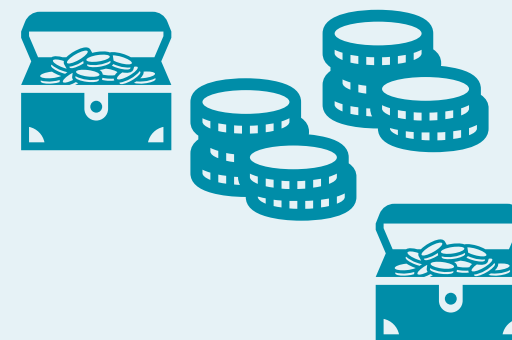
Nordland er en viktig nasjonal vekstmotor, og spiller en stadig større rolle for landets vekst og velferd



Svært lav andel av nasjonale samferdselsmidler til Nordland

- NTP må i større grad være en helhetlig *nasjonal* transportplan - betydelig økt satsing på fylkesvegnettet, ferjedrift og bærekraftig kollektivtransporter
 - Samferdsel henger sammen med alt
- Samfunnssikkerhet, beredskap og den nye sikkerhetspolitiske situasjonen krever nye måter å utvikle transportsystemet på og krav om raskere gjennomføring
 - Farleder og havner, veg, jernbane og lufthavner – sikrer pålitelig og raske militærtransporter
- Samfunnsøkonomiske analyse i prioriteringer av prosjekt og tiltak i NTP fanger ikke i tilstrekkelig grad opp samfunnskritiske transportbehov og reelle samfunnseffekter av samferdselstiltak i nord
 - Baseres utelukkende på modeller som tilsier ingen prioriteringer av prosjekter i nord med begrenset befolkning

Kun om lag 3 %



Omstilling til null- og lavutslipp i transportsektoren i Nordland

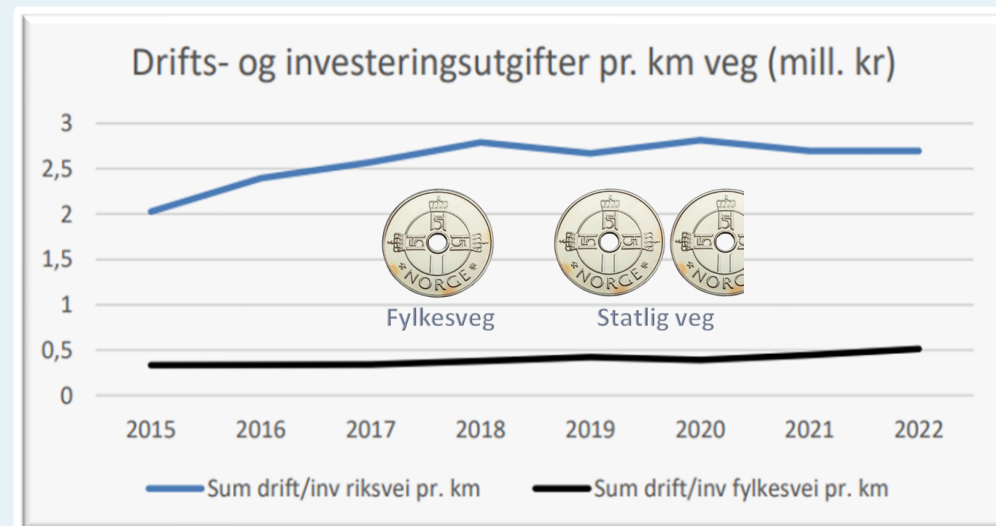
- Hurdalsplattformen stiller krav om nullutslipp for ferjer fra 2023 og lav- og nullutslipp for hurtigbåter fra 2025
- Årlige merkostnader for omstilling til lav- og nullutslipp i kollektivtransporten i Nordland utgjør mellom 300 – 650 mill. kr (Kilde: Menon)
- Nordland og Vestland som de største båt fylkene i landet vil få de høyeste merkostnadene for grønn omstilling
- Hurdalsplattformen vil kompensere for merkostnader ved å velge lav- og nullutslippsteknologi ved anskaffelser av ferjer og hurtigbåter
- NTP må prioritere en tilstrekkelig kompensasjonspakke for grønn omstilling i kollektivtransporten til fylkeskommunene

Framtidens hurtigbåter



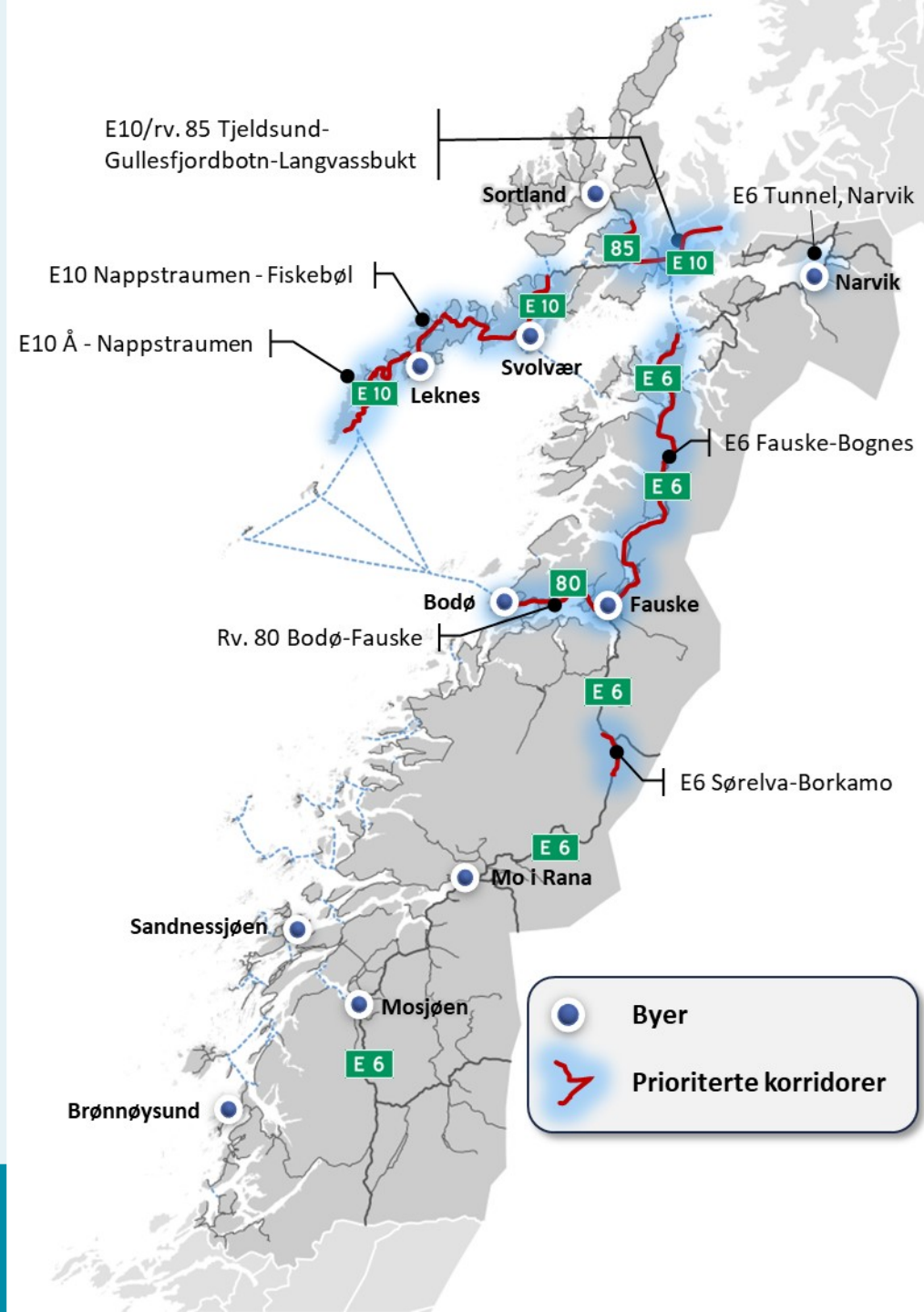
Drifts- og investeringsutgifter - fylkesveg vs statlig veg

- Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveger er betydelig mer omfattende
 - 2013: 45 - 75 mrd. kr
 - 2023: 85 - 95 mrd. kr
- Vedlikeholdsetterslepet i Nordland i 2022 - Omlag 11,7 – 13,2 mrd. kr
- Nasjonal utvikling i drift og investeringer i perioden 2015-2022:
 - Fylkesveg 141 mrd. kr
 - Statlig veg 221 mrd. kr
- For hver krone som brukes på fylkesveg, bevilges tilsvarende 1,60 kr på statlig veg
- 90 % større risiko for å bli drept eller hardt skadd på fylkesveg
- På det statlige vegnettet har Nordland den største risikoen for å bli drept eller hardt skadd
- Forventer stortilt og samordnet satsing i NTP for oppgradering av fylkesvegnettet



Prioriterte prosjekter til NTP 2025-2036

- Prosjekter med oppstart i NTP 2022-2033 og som slutføres i NTP 2025-2036:
 - E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukta (Hålogalandsvegen)
 - E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene)
 - E6 Narviktunnelen
 - E10 Nappstraumen – Å
- Prioriterte strekningsvise prosjekter til NTP 2025-2036
 - E6 Fauske – Bognes – Narvik
 - E10 Nappstraumen – Fiskebøl (delstrekning E10 Å – Fiskebøl)
 - Rv. 80 Fauske – Bodø
 - E6 Sørrelva – Borkamo (Nye Veier AS)
- Byområdene - Trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter, attraktive og bærekraftig bomiljø, redusere støy, støv, trengsel m.m.



Utvikling av jernbane

- Næringslivet etterspør i økende grad mer plass på togene

Nordlandsbanen

- Erklært overbelastet i korridoren Bodø – Trondheim – Oslo
- **Behov tidlig i NTP:** Økt kapasitet bane/terminal, nullutslippsbane, raskere framføringstider, effektive og trygge overganger mellom ulike transportformer m.m.

Ofotbanen

- Kapasitetsutfordringer, lav punktlighet m.m.
- Viktig korridor for militære transporter/forsyninger øst-vest akse
- **Behov tidlig i NTP:** Økt kapasitet bane/terminal, dobbeltspor, effektive og trygge overganger mellom ulike transportformer m.m.

Containerbåtrute Tromsø – Harstad – Bodø og kobling til Jernbane

- Under planlegging intermodal grønn arktisk korridor nord – sør og ut i Europa
- Behov for økt kapasitet på bane og effektive/trygge overganger mellom havn og jernbaneterminal (bl.a. Bodø)



Luftfarten er avgjørende for samfunnsutviklingen

- Landsdelen som er mest avhengig av luftfart
 - Ingen som reiser så mye med fly som i Nord-Norge
 - Ingen alternative tidseffektive transporttilbud på lengre strekninger
 - Forutsigbart – Flyene trafikkerer som oftest når annen transport innstilles pga. værforhold
- Et velfungerende og tilgjengelig flytilbud, tilstrekkelig setekapasitet og lave billettpriser
- Sentralt for bo- og blilyst, rekruttering, næringsutvikling (særlig reiseliv), samfunnssikkerhet og beredskap
- Nye lufthavner i Bodø og Mo i Rana av stor regional betydning, og eksisterende lufthavnstruktur må ligge fast og viktig å styrke FOT-rutetilbudet
- Raskere omstilling til lav-/nullutslippsfly og –lufthavner er nødvendig dersom et godt flytilbud skal videreutvikles, samtidig som landet skal nå de nasjonale klimamålene
- Flere flytårn skal fjernstyres og beste løsning er å benytte eksisterende infrastruktur og kompetanse hos Remote Towers Centre i Bodø («mer for pengene»)



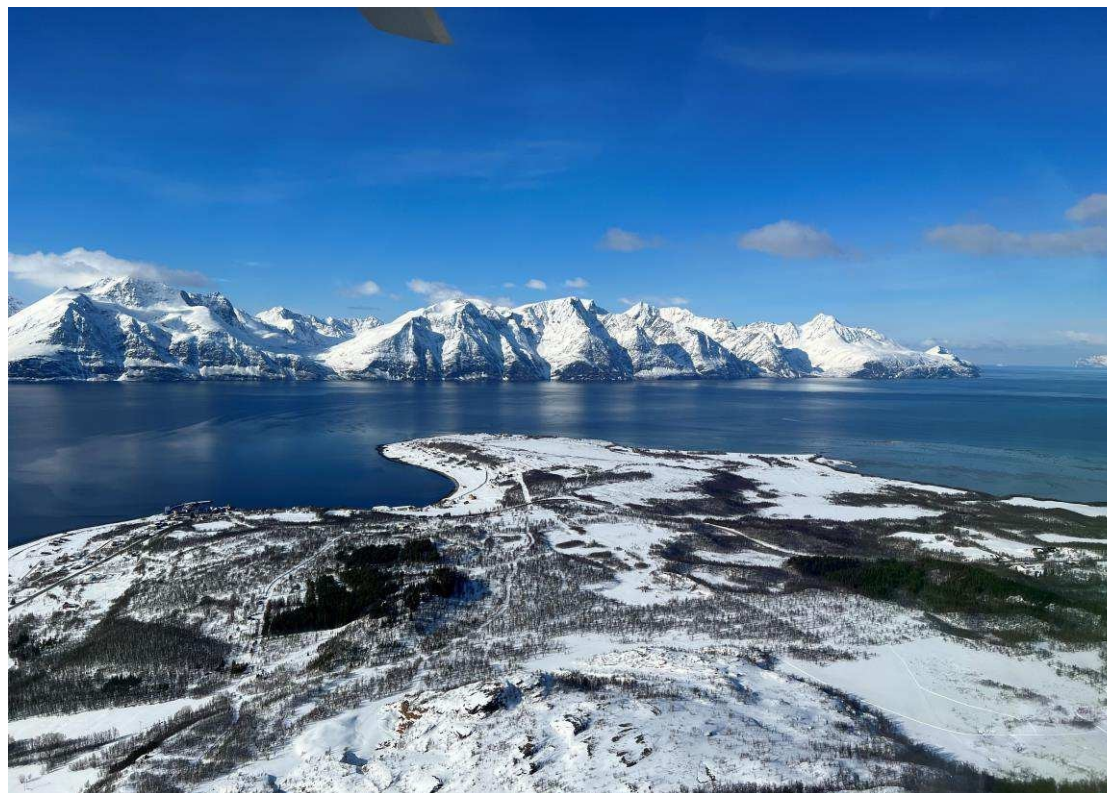
Prioriteringer farleder og havner

- Farleder, havner/fiskerihavner er av vital betydning for regional utvikling og livskraftige kystsamfunn, sikkerhet og beredskap
- Store og hektiske sesongfiskerier med deltakelse av fiskefartøy fra hele landet (torske-, silde-, makrell- og blåkveitefiske)
- Fiskerihavnene Røst, Værøy og Andenes er prioritert i gjeldende NTP 2022-2033, og forventes ferdigstilt tidlig i første periode av NTP 2025-2036. Tilsvarende må også gjelde for Ballstad fiskerihavn
- Utover dette forventes stortilt «fiskerihavnloft» som sikrer fiskerihavner og havner med næringsmessig betydning trygge innseilingsleder og nødvendig skjerming, dybder og allmenningskaier med tilhørende fasiliteter, samt vedlikehold av eksisterende infrastruktur (moloer, kaier, merking, mudring m.m.)
- Forventer betydelig økt innsats og tempo i planleggingen av fiskerihavnene, og som muliggjør rask oppstart og gjennomføring – oppgradering og utbygging



Nasjonalt transportplan 2025-36

Innspill fra Troms



Fylkesordfører, Kristina Torbergesen (Ap)

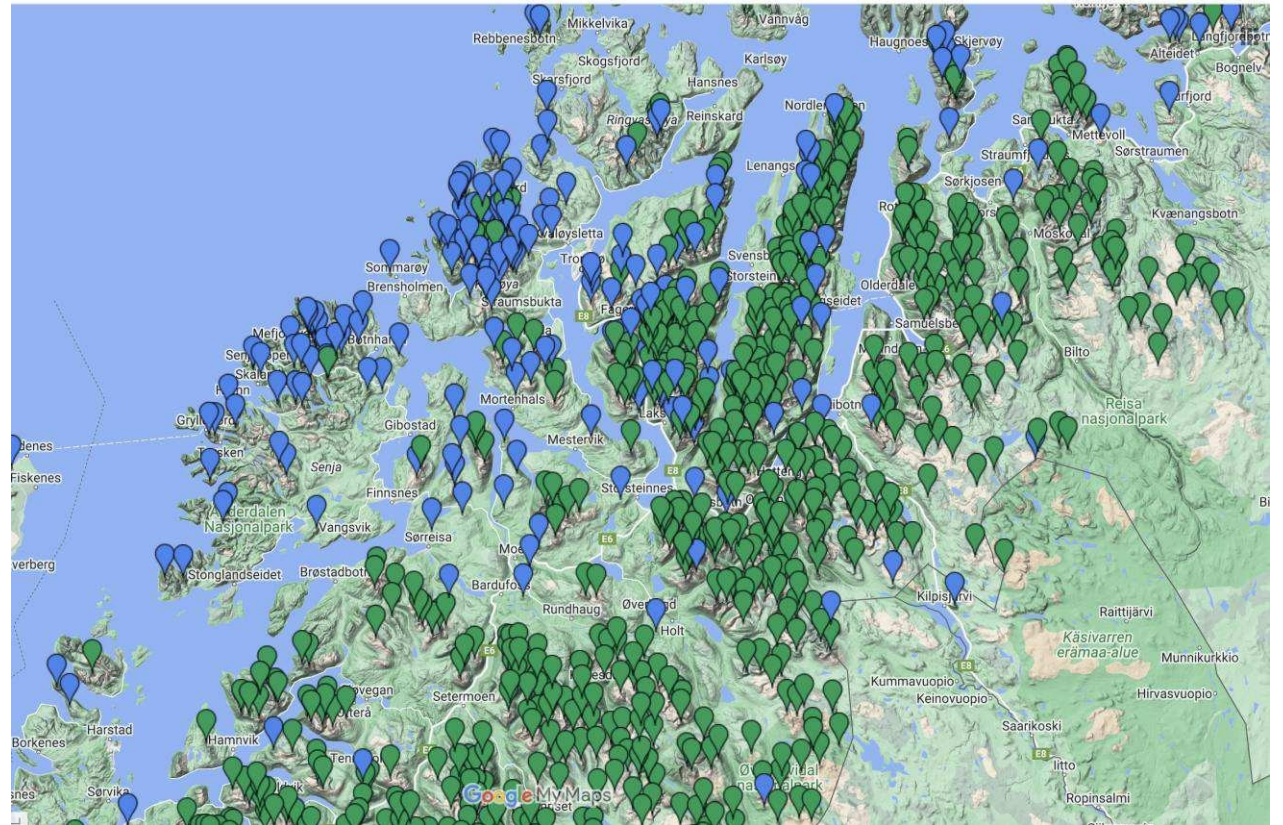
Fylkesråd for samferdsel, Agnete Masternes Hanssen (Ap)



Troms og Finnmark fylkeskommune
Romssa ja Finnmarkku fylkkagielda
Tromssan ja Finnmarkun fylkinkomuuni

Troms fylke

- 26 000 Km²
- Kystlinje 7 100 km
- 666 fjelltopper over 1000 m
- 168 000 innbyggere (78 000 i Tromsø)
- 56 % av befolkningen bor på øyer
- Økonomisk vekst fiskeri, havbruk, turisme, forsvar
- Befolkningsnedgang/utflating og andelen eldre øker



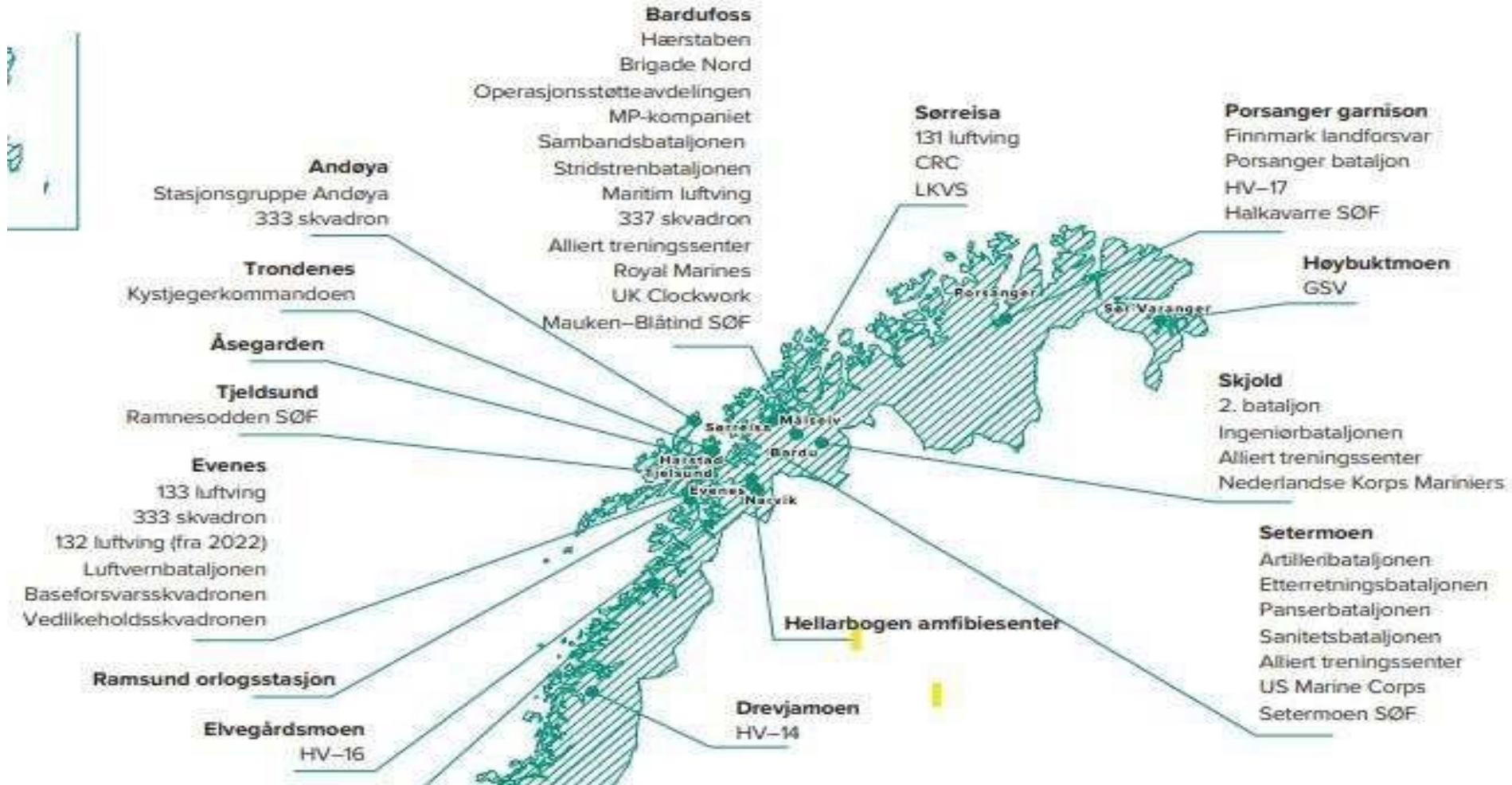


Sikkerhet, beredskap og samarbeid i Nord-Norden – 3 Nato-medlemslands møte i Troms

- Samfunnsikkerhet og beredskap – grunnforutsetning for alt vi gjør
- Vi må se Nord-Norden som 1 sammenhengende region og ikke separate transportsystemer – Det krever samordning og prioritering
- Enormt sikkerhetsfokus på forsyningskjedene i nord (eks. i Finland)
- Troms eneste region i Norge som grensen til Finland og Sverige
- Treriksrøysa i Troms – fysisk påminnelse om strategisk beliggenheten
- Forsvarsfylket Troms må ha transportkorridorer med kapasitet og framkommelighet som tåler økt belastning og tungt materiell.

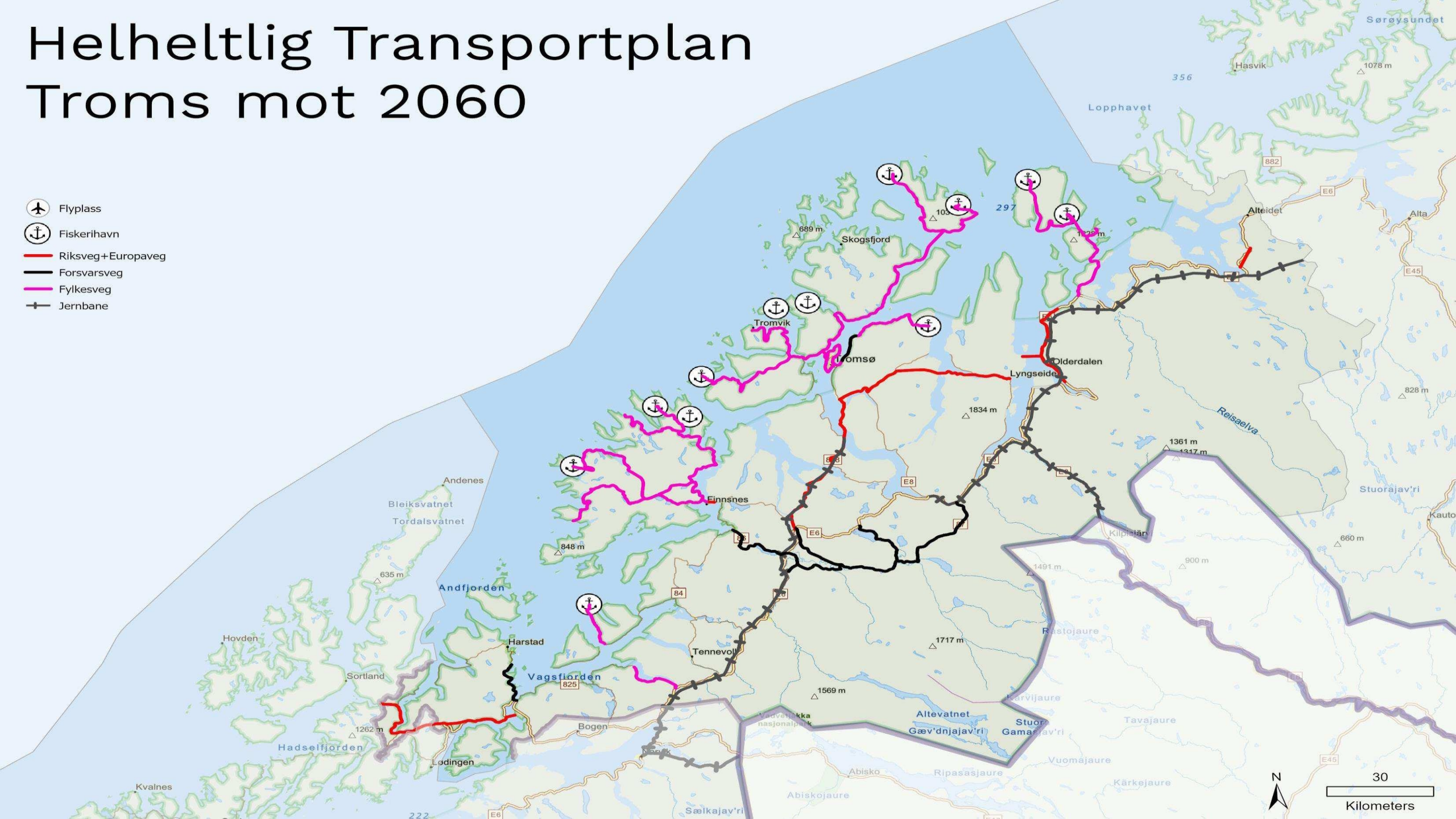


Forsvarsfylket Troms



Helheltlig Transportplan Troms mot 2060

-  Flyplass
-  Fiskerihavn
-  Riksveg+Europaveg
-  Forsvarsveg
-  Fylkesveg
-  Jernbane



30
Kilometers



Forankre internasjonalt samarbeid i NTP

- Mandatet for økt internasjonalt samarbeid i nord må komme tydelig inn i ny NTP
- Samarbeidet må foregå mellom regjering/departementer transportvirksomhetene, næringsliv og regionene i Norge, Sverige og Finland
- Forsvaret og UD bør involveres for forankring og koordinering



Troms NTP 2025-36 - utfordringer



- Prosjekter i Troms er ikke prioritert i forslaget fra virksomhetene.
- Våre byer og lokalsamfunn er avgjørende for å opprettholde verdiskaping, bosetting, forsyningssikkerhet og suverenitetshevdelse i nord.
- Dagens infrastruktur er ikke dimensjonert, opprustet eller modernisert for framtiden.
- Dette krever en tydelig statlig ledelse og politisk vilje, utover prioritering etter samfunnsøkonomiske netto nytte i Nasjonal Transportplan.
- Politisk vilje kreves for å sikre at de høyest rangerte prosjektene i fylket realiseres i ny NTP før 2030.



Innledende krav

- **Dersom man mener alvor med å realisere NTP sitt hovedmål: «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050» må prosjekter i Troms gis prioritert i NTP 2025-36.**
- Større riksvegprosjekter og fiskerihavneutbygginger i fylket som er inne i eksisterende NTP må videreføres i ny NTP. Herunder: opprettholde finansieringsnivået i Bypakke TenkTromsø og fiskerihavnen i Årviksand.
- Særsilt satsing for bedre vinterfremkommelighet.
- Skredsikring må prioriteres - Styrking av innovasjon, forebyggende skredkontroll og varsling. **Her kan man sikre mye mer veg for pengene.**

Hovedmål fra Troms: Realisering av Nord-Norgebanen

- Hurtig, trinnvis realisering av moderne jernbane i Troms med på lang sikt gode forbindelser nordover til/gjennom Finnmark, østover til Finland/Sverige og sørover til Nordlandsbanen/Ofotbanen.
- Samfunnsbyggende prosjekt av nasjonal karakter med stor effekt for næringsliv og næringsutvikling, for klima og miljø, men ikke minst av hensyn til Forsvaret, beredskap og samfunnssikkerhet.
- Realisering av jernbane gjennom Troms er trolig det mest samfunnsbyggende prosjektet i Troms.



“ Tilgang til jernbane er i dag en selvfølge for næringsliv og bosetting i størstedelen av landet, men ikke i Troms og Finnmark. Jernbane vil være et godt og miljøriktig tiltak for å utvikle landsdelen. For oss handler det om å bygge landet. Vi kan ikke godta at vi i nord må velge mellom satsing på vei eller satsing på bane. Vi krever jernbane til vårt fylke.

Flere unge vil flytte fra Nord-Norge: – Skulle vært flere muligheter

Ferske tall fra SSB viser at mange fra Nord-Norge. Flere ungdommer mener tilbudene i nord er for



Eirunn Schulerud Haugseth og Nicolai

Tonje Kristin Hallingen Journalist

Vi rapporterer fra Tromsø

Oppdatert i går kl. 20:49

– Det er dumt for Nord-Norge å vekke herfra. Jeg skjønner hvorfor flytter, men i en ideell verden bør ikke være nødvendig.

Problemet har vokst med 36 prosent



STOR VEKST: Trailere på glatta som stenger veier, ssm denne til Husøya tidligere denne uka, er et stadig økende problem.

7. mars 2023 kl. 12:40 To militære kjøretøy involvert i trafikulykke – E6 stengt • En lastebil og en personbil er involvert i en ulykke i Bardu, en kilometer nord for Setermoen, melder politiet. Begge de involverte kjøretøyene er militære.

Fem personer er involvert i ulykken. To personer er fastklemt i personbilen, og

ler Morten Augensen at brannvesenet f

jensen.

fanget på de involverte.

Hvordan gjøre alvor av økt sikkerhet og tilstedeværelse i nord? Bygge Nord-Norgebanen.

Innleggskforfatter og ordfører i Tromsø mener det er på tide å bygge Nord-Norgebanen.



Jernbane i nord, sjømatekporten og Forsvarets transportbehov



MILITÆRE TRANSPORTBEHOV: I nord Norge er det nesten ingen alternativer til hovedveiene. Det medfører mange flaskehaler og begrenset mulige transportløsninger. Samarbeid over grensene medfører nye krav til nasjonal infrastruktur. Dagens struktur er ikke dimensjonert for yngre militær utstyr. Foto: Jernbanedirektoratet



«Nye NATO» krever jernbane og nye store havner i nordre Nordland og Troms

Jernbane i Troms og Finnmark – for forsvar, beredskap og samfunnssikkerhet



te i Troms og Finnmark kan bli kostbart, vil prisen for ikke å ta denne investeringen kunne bli langt høyere, rflaterne. Bildet er fra E6 sør for Bardufoss under øvelse joint Viking 2023. Foto: Torbjørn Kjosvold / Forsvaret

em, oberstløytnant, seksjonsjef for sivilmilitært og rbeid i Hærstaben, Kristina Torbergsen, fylkesrådsleder i Agnete Masternes Hanssen, fylkesråd for samferdsel i

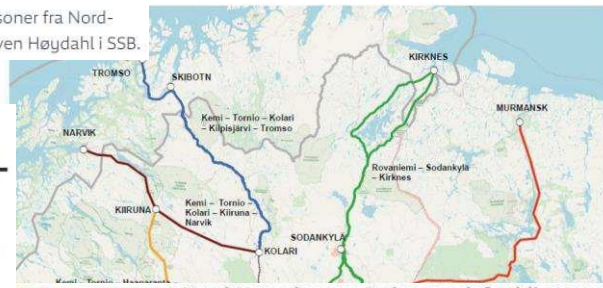
Publisert: 10.03.23 12:35

NYHETSSENTER TROMS OG FINNMARK

21. mars 2023 kl. 07:46 4000 flyttet fra Nord-Norge i 2022 • I 2022 flyttet over 4000 personer fra Nord-Norge, ifølge nye tall fra Statistisk sentralbyrå. Fraflytting har vært en trend lenge, sier Even Høydahl i SSB.

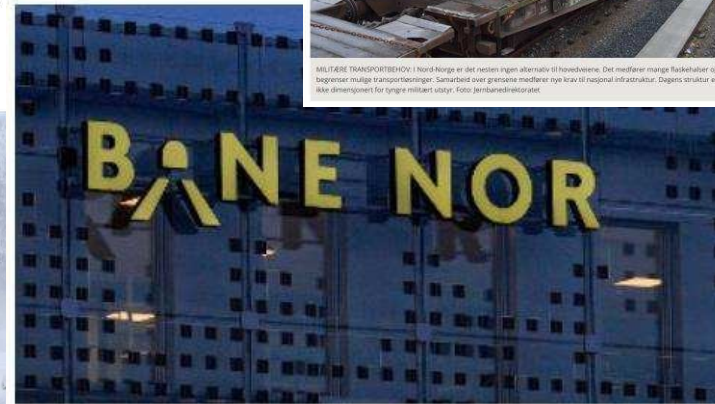


Her diskuterer de jernbanens framtid i Nord-Norge: – Dette må ikke bli nok en utredning der vi på forhånd vet svaret.



Nord-Norgebanen: En hastesak for klimaet og landet

Publisert: 08.02.2023





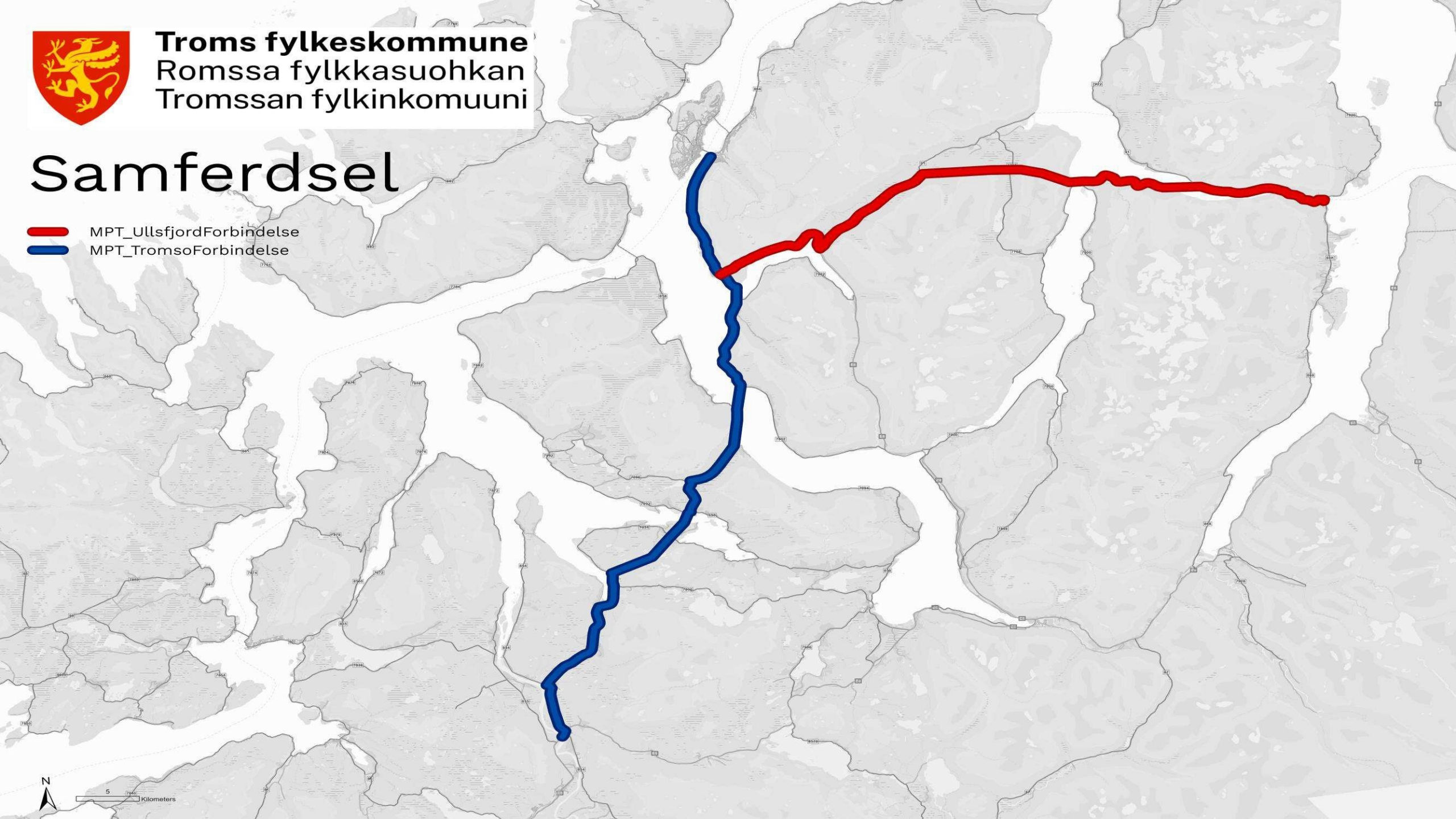
Det burde egentlig hete Bane SØR



Troms fylkeskommune
Romssa fylkkasuohkan
Tromssan fylkinkomuuni

Samferdsel

-  MPT_UllsfjordForbindelse
-  MPT_TromsoForbindelse





Hovedmål: Ny innfartsveg til Tromsø over Malangen

- Staten må prioritere fagetatens anbefaling om realisering av ny innfart til Tromsø (Konsept 5: Østre Malangenkorridor).
- Prosjektet vil koble Tromsø-området med Midt- og Sør-Troms på en langt mer effektiv måte enn i dag og ikke minst korte ned transporttiden mellom Nord-Norges viktigste godstransportakse Tromsø - Narvik. Fylkestinget mener at prosjektet må søke synergier med samtidig bygging av jernbane.
- Kvalitetssikringen av KVVU innfartsveg til Tromsø må utføres – ingen tid å miste.



Hovedmål: Bygging av Ullsfjordforbindelsen

- Forbindelsen mellom Tromsø og Lyngen vil binde sammen ytterkantene i Tromsø mellom Breivikeidet og Lakselvbukt og gi fergefri forbindelse til Lyngenhelvøya.
- Regjeringen må følge opp tidligere lovnader om statlig finansiering av viktige forbindelser som Ullsfjordforbindelsen og Breivikeidet bru. Strekningen har i dag stor betydning som omkjøringsveg og viktig næringsveg.
- En helhetlig utbygging vil ha stor betydning for sammenkobling av BOA-regioner og vil gi **innkorting av reisetid på ca. 1t 40 min.**

Strategisk viktige vegprosjekter for Norge

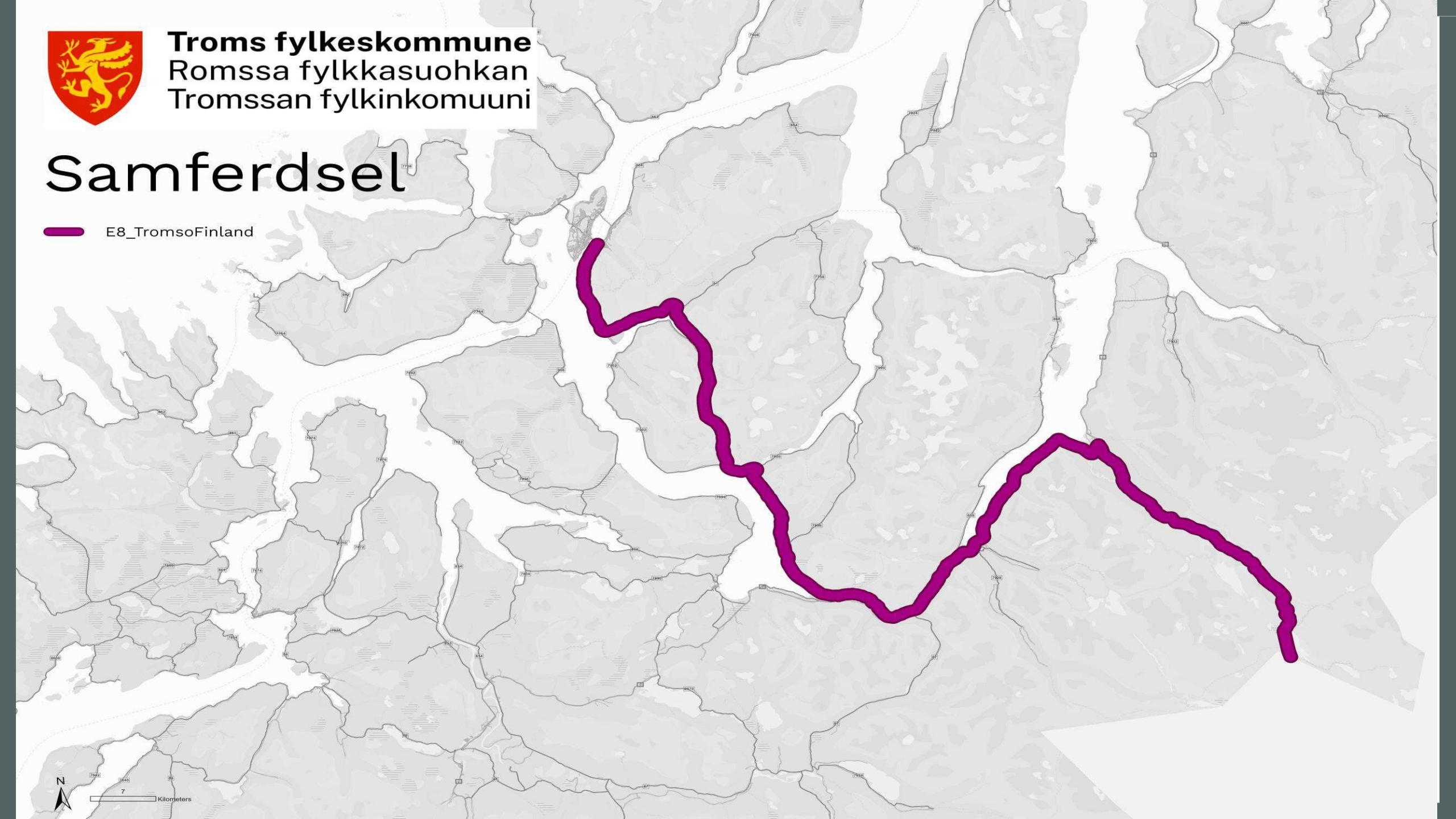
- E6 Olderdalen – Langslett (Nye Veier AS). Viktig strekning på vegaksen mellom logistikknutepunktet Nordkjosbotn og Finnmarks største by Alta. Strekningen er uten omkjøringsmuligheter.
- E6/E8 Nordkjosbotn – Hatteng (Nye Veier AS). Strekningen må ses i sammenheng med videre transportkorridor ut av landet via E8 til Finland.
- E8 Skibotn – Finskegrensen (Storfjord) E8 fra Skibotn – Kilpisjärvi er en viktig del av flere transportkorridorer. Strekningen benyttes av næringsliv i Nord-Troms og til dels i Finnmark og Tromsø-regionen. Det er en av de mest benyttete veistrekningene ut av landsdelen og til markedet.



Troms fylkeskommune
Romssa fylkkasuohkan
Tromssan fylkinkomuuni

Samferdsel

 E8_TromsoFinland





Statlige skredsikringsprosjekter i Troms

- E6/E8 Grasnes (Storfjord) En skredsikring av strekningen med tunell vil bidra til å øke trafikksikkerheten på E6 mellom Troms og Finnmark, og å gjøre E6 til et tryggere transportsystem med fremtidig bedre regularitet og transportsikkerhet.
- E8 Lavangsdalen (Tromsø) Lavangsdalen ligger inne med høy skredfaktor og relativt lave kostnader.
- E6 Rakkenesura (Kvænangen) Skredutsatt strekning på E6 gjennom hele året. Ved uønskede hendelser finnes de ikke omkjøringsmuligheter i Norge, der landet i praksis vil deles i to.



Troms og Finnmark fylkeskommune
Romssa ja Finnmarkku fylkkagielda
Tromssan ja Finmarkun fylkinkomuuni



Troms og Finnmark fylkeskommune
Romssa ja Finnmarkku fylkkagielda
Tromssan ja Finmarkun fylkinkomuuni

Fylkesvegløftet

Et løft for veg-
nettet og et løfte
til befolkningen



Tidens største oppgradering
av fylkesveger i Troms

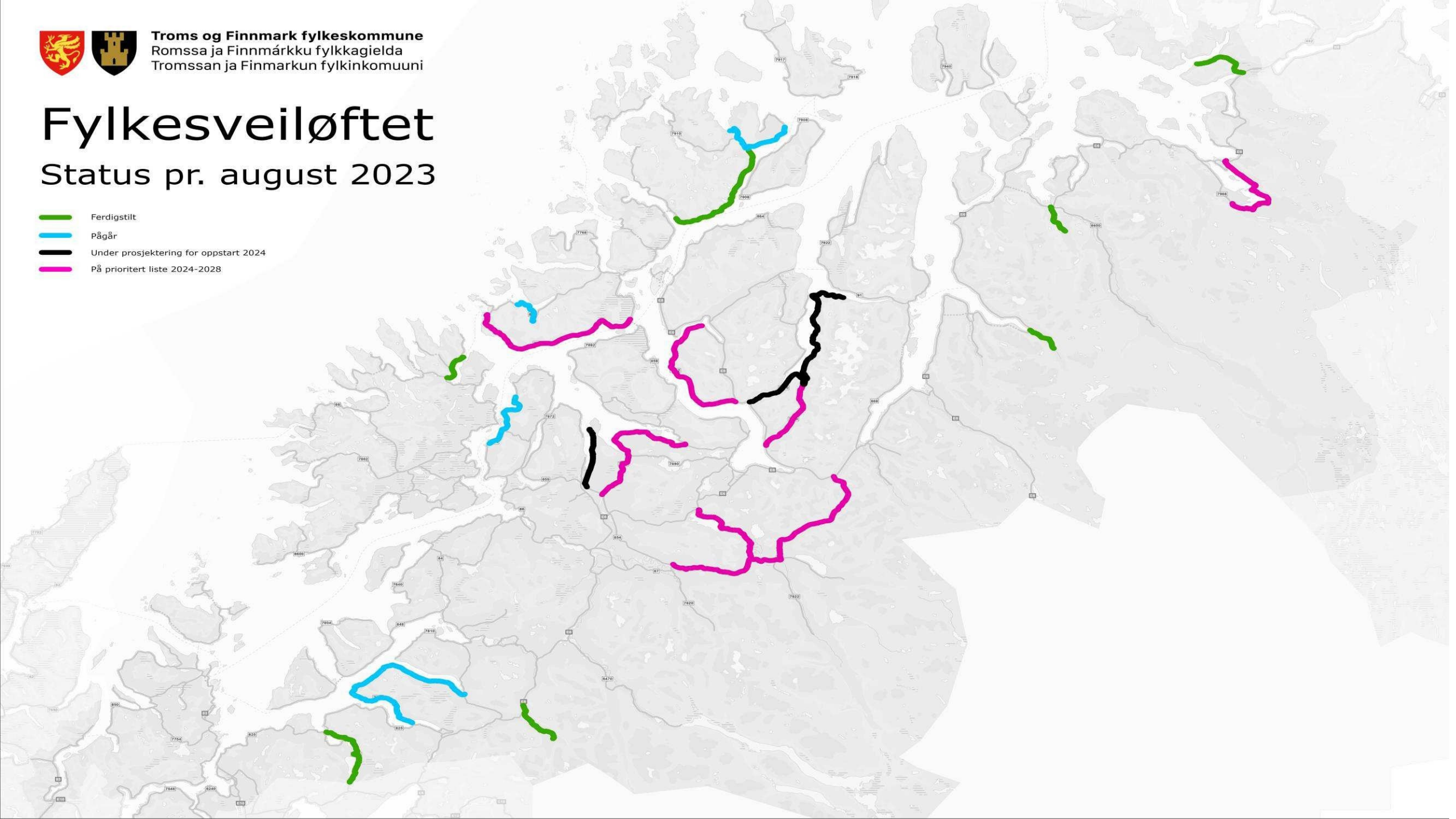


Troms og Finnmark fylkeskommune
Romssa ja Finnmarkku fylkkagielda
Tromssan ja Finmarkun fylkinkomuuni

Fylkesveiløftet

Status pr. august 2023

-  Ferdigstilt
-  Pågår
-  Under prosjektering for oppstart 2024
-  På prioritert liste 2024-2028





Oppsummert: Vi lever i en ny virkelighet som krever tydelig politisk lederskap og mot!

- Trinnvis realisering av Nord-Norgebanen
- Prioriter ny innfartsveg til Tromsø over Malangen
- Finansier Ullsfjordforbindelsen mellom Tromsø og Lyngen
- Beredskapsfokus! Sats på strategiske vegakser nord-sør og øst-vest
- Gi det nordiske transportsamarbeidet i nord forankring og mandat i ny NTP- På tvers av forvaltningsnivå og nasjoner.
- Vi er klare til å samarbeide!



Troms og Finnmark fylkeskommune
Romssa ja Finnmarkku fylkkagielda
Tromssan ja Finmarkun fylkinkomuuni

Tusen takk for oppmerksomheten!



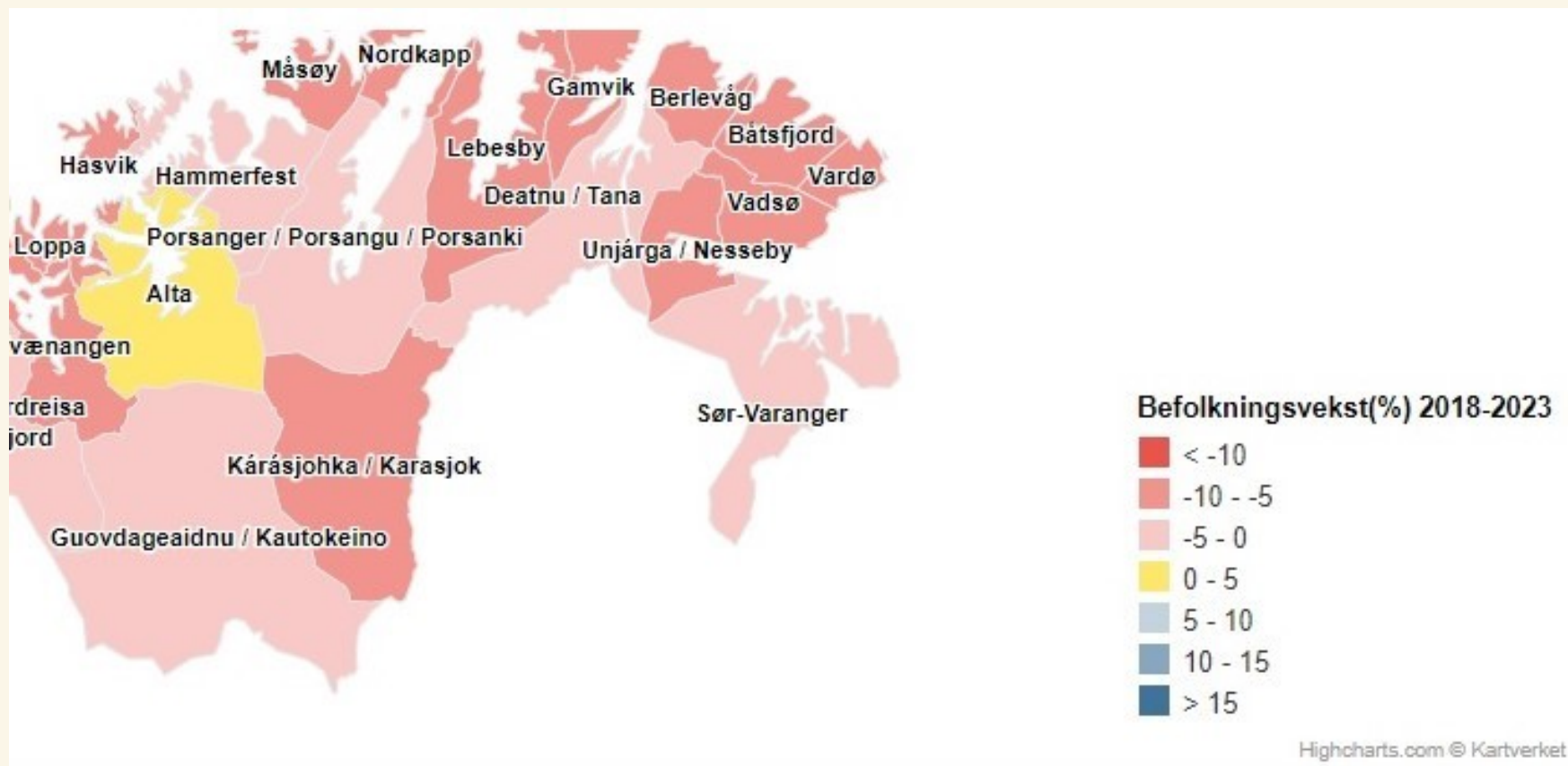
Pause



Finnmark fylkeskommune

Finnmárkku fylkkagielda
Finmarkun fylkinkomuuni

Finnmark



Befolkningsutvikling 5 siste år



KVU Nord-Norge

- Ingen helhetlig konsept for Finnmark kun tiltak
- Tiltak som er nevnt i Finnmark er i hovedsak allerede spilt inn og nevnt i NTP 2025-36
- Øst-Finnmark er ikke nevnt i forbindelse med den nye sikkerhetspolitiske situasjonen.
- Fylkesveger er blitt løftet frem – men.....



Nord-Norge
Nå → 2060



KVU Tiltakspakke

- E45 Kløfta
- Rv 94 Hammerfest
- Kjøllefjord fiskerihavn
- Utvide flyplass i Hammerfest
- Makspriser på FOT-rutene halveres



Finnmark fylkeskommune
Finnmárkku fylkkagielda
Finmarkun fylkinkomuuni

Vei

- 1. E45 skredsikring Kløfta, Alta kommune*
- 2. Utbedringstiltak Rv 94 Akkarfjord -Jansvannet, Hammerfest kommune*
- 3. Vinteråpen E6 Sennalandet*



E45 Kløfta



Fiskerihavner

- 1. Kjøllefjord havn, Lebesby kommune*
- 2. Skjermingsmolo Vardø havn*
- 3. Mehamn havn*
- 4. Milliardpakke til resterende fiskerhavn tiltak i perioden 2025-2036*



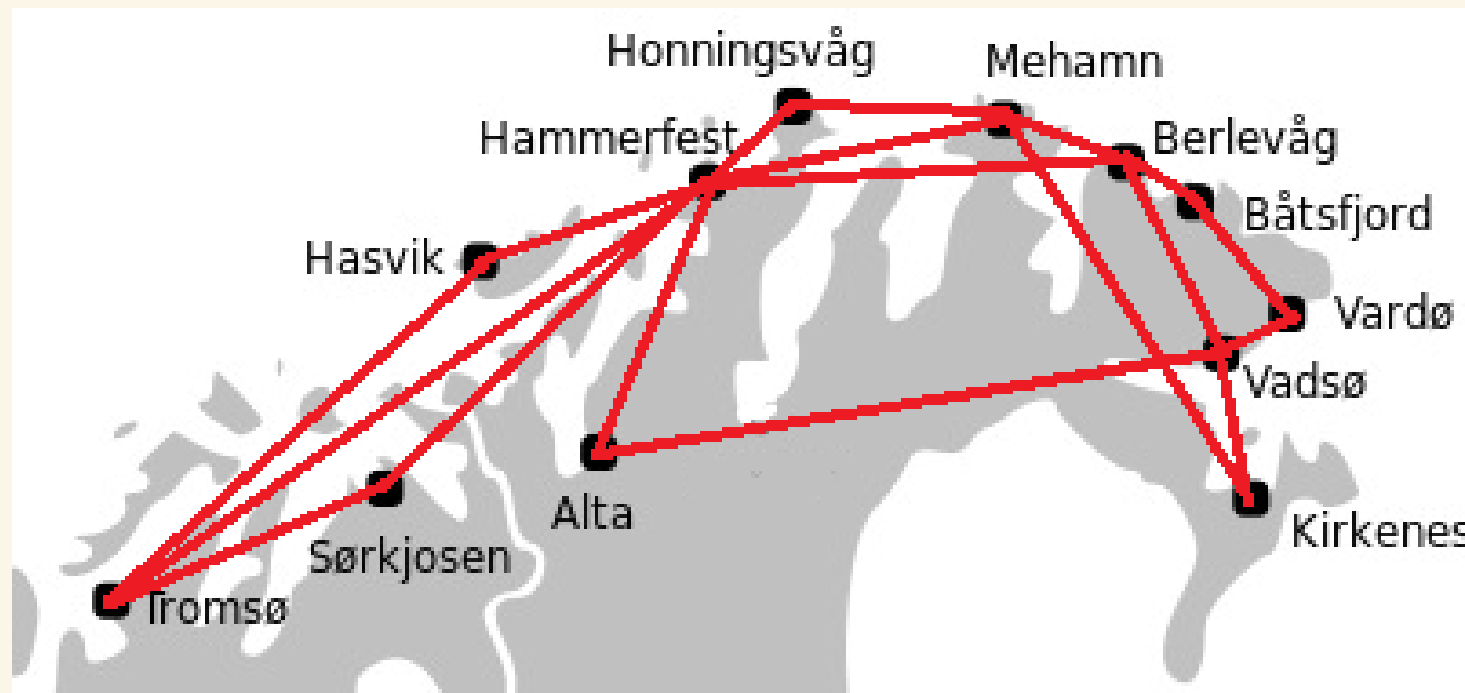
Lufthavn

Legge til rette for vekst og utvikling

Alle flyruter i Finnmark og til Tromsø bør ha status som FOT ruter

Fly til Oslo bør være rabatterte

Utbedring Hammerfest lufthavn i dialog med kommunen

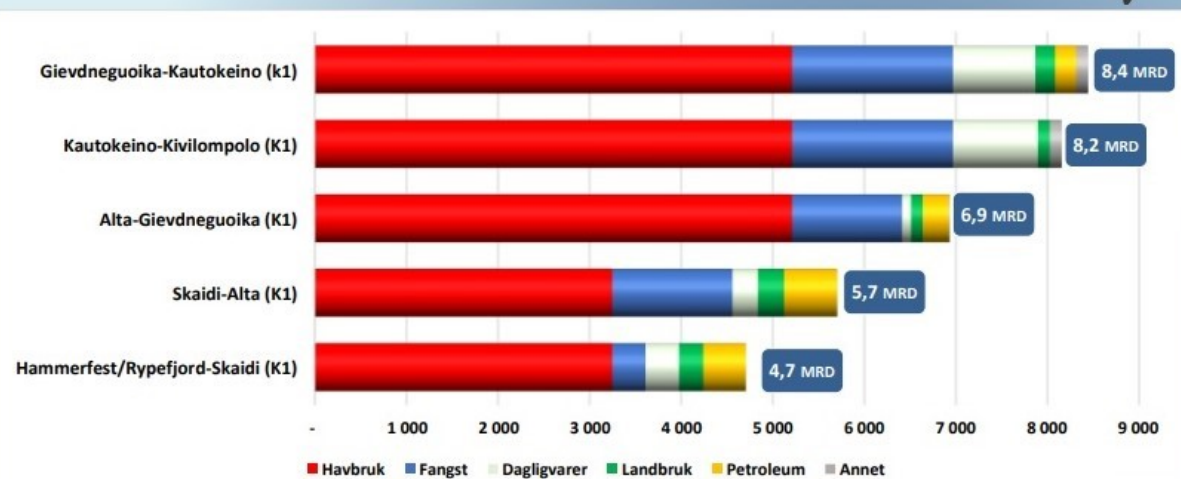




Betydningen av utenlandskorridorer

VERDIANSLAG STREKNINGER I KORRIDOR 1

HAMMERFEST-ALTA-KIVILOMPOLO (2021)



- ✓ BLANT DE UTVALGTE NÆRINGENE ER DET REGISTRERT HØYEST VERDI PÅ STREKNINGEN GIEVDNEGUOIKA-KAUTOKEINO (MARKERT MED PIL PÅ FIGUREN), MED CA. 8,4 MRD. I 2021
- ✓ FRA 2020 TIL 2021 HAR DET VÆRT EN VERDIØKNING PÅ CA. 25%
- ✓ HAVBRUK ER STØRSTE NÆRING I ALLE DELER AV KORRIDOREN
- ✓ DERETTER KOMMER FANGST, DAGLIGVARER OG PETROLEUMSDISTRIBUSJON



Finnmark har 1482 km riksveg. Riksvegnettet har fire grensepasseringer mot Finland og ett mot Russland (i tillegg til en fylkesveg). E6 og utenlandskoridorene har næringsmessig stor betydning. Ca. 70 % av næringstransportene til og fra fylket krysser finsk grense. Det er behov for betydelig utbedring for å sikre fremkommelighet, regularitet og sikkerhet hele året



Finnmark fylkeskommune

Finnmárkku fylkkagielda
Finmarkun fylkinkomuuni

Teknologi

Mobil-, DAB- og bredbåndsdekning, samt strømtilgang i hele fylket må styrkes betydelig

**Send "Boreal Start
#rutenummer" til 2440**

Eksempel, send: Boreal Start 002 til 2440.
Tjenesten koster 1 krone* per SMS
(*en melding kan bestå av en eller flere SMS)



Vi skal yte service utover det forventede





Klima

- Klimaendringer med tøffere vintre
- Omlegging til null og lavutslipsløsninger fører til høyere investerings kostnader og utfordringer innen kollektiv





Sikkerhetspolitikk

- NATOs ytterste grense mot øst
- Forsvaret bør styrke sin tilstedeværelse i nordområdene.
- Nasjonale myndigheter må sette av tilstrekkelige ressurser til tiltak som kan motvirke den negative befolkningsutviklingen i Finnmark generelt og Øst-Finnmark spesielt
- Suverenitetshevdelse



Internasjonalt

- Behov for en engasjert nasjonal ledelse og involvering i transportsamarbeidet med naboland i nord



Finnmark fylkeskommune

Finnmárkku fylkkagielda
Finmarkun fylkinkomuuni

Statsbudsjettet 2024

Fortsatt utsatt oppstart av E45



Oppsummert

- E 45 Kløfta må videreføres
- Utbedringstiltak Rv 94 må videreføres
- Utbedring av Hammerfest lufthavn og flere FOT ruter
- Behov for særskilte satsinger på utsatte fjelloverganger
- Behov for fiskerihavnløft – vi er Europas matfat
- Egen post for fisketransporter på fylkesveger.
- Vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet vokser eksponentielt
- Klimamål vil føre til økte investeringskostnader
- Økt bruk av teknologi forutsetter riktig infrastruktur



Innspillsmøte Nasjonal transportplan 2025-2036

Sametingsråd Maja Kristine Jåma, 13.11.23



Invitasjonen:

«hovedvekten bør legges på utfordringer/grep som det er ønske om at regjeringen adresserer gjennom NTP 2025–2036»

BEAIVEÁLGU-ERKLÆRINGEN



Politiske plattform 2021-2025

Vi vil støtte utbygging av infrastruktur og samferdselstiltak som sikrer fremkommelighet, trafiksikkerhet og beredskap i samiske områder.

Slike tiltak må likevel være forenelige med samisk kultur- og næringsutøvelse.

Gode kollektivtilbud er avgjørende for å sikre bosetting og næringsutvikling i samiske distrikter.

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

ÁŠŠI/SAK
22/930 - 1

MIN ČUJJ./VAR REF.
22/5776

DIN ČUJJ./DERES REF.

BEAIVI/DATO
04.03.2022

Behov for styrking av Sametingets arbeid med samferdsel

Viser til møtet mellom statssekretær Johan Vasara og sametingsråd Maja Kristine Jáma 23.ferbruar der Sametingets manglende fagkompetanse i samferdselssektoren ble løftet.

Sametinget har i flere år blitt utfordret på samferdselspolitiske spørsmål, et fagpolitisk felt som omfatter blant annet luftfart, veg, jernbane, ferjer og postvirksomheten. I tillegg har det vært naturlig å knytte digital infrastruktur til samme fagpolitiske felt, for å knytte kommunikasjonsfeltet sammen med ferdse som en del av kritisk infrastruktur for befolkningen.

Sametinget ser behov for å gå inn i en mer aktiv rolle innenfor samferdselspolitikken. Vi erfarer at Sametingets deltakelse innenfor samferdsel i stadig større grad etterspørres, både når det gjelder deltaking i ulike samarbeidsfora på nasjonalt og regionalt nivå, vurdere ulike planforslag og å gi høringsuttalelser og fremme samiske krav på samferdselsfeltet. Vi erfarer at overordnede planer, som Nasjonal Transportplan, NTP, tillegges større vekt enn før, og betinger en proaktiv rolle fra Sametingets side. Dette innebærer medvirkning og oppfølging på et bredt felt, både regionalt, nasjonalt og i visse tilfeller også samarbeid på nordisk nivå.

Sametinget er opptatt av å være bidragsyter på alle samfunnsområder. Samferdsel er og vil være en avgjørende faktor for bosetning og befolkningsvekst i samiske områder da det legger mye av grunnlaget for næringsvirksomhet, rekruttering og stabilisering av bosetning. Målet til Sametinget er å få finansiering til fagpolitiske ressurser innen samferdselsfeltet som tilsvarer fem årsverk de neste tre årene, med oppstarts bevilgning i 2022 tilsvarende en fulltidsstilling. For å klare dette er Sametinget avhengig av ekstern finansiering og ber Samferdselsdepartementet om å bidra til å istandsette Sametinget til å følge opp samferdselsfagfeltet. Satsingen har et budsjett på 4,8 millioner kroner de neste tre årene. Beregning av antallet stillinger bygger på antallet saker Sametinget har fått invitasjon til å bidra til og å delta i prosessuelt, både nasjonalt, regionalt og lokalt.

År	2022	2023	2024	2025
Sum bevilgning Sameting	1 000 000	2 800 000	3 800 000	4 800 000
Sum økning	1 000 000	1 800 000	1 000 000	1 000 000



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statssekretæren

Sametinget
Avjovargeidnu 50
9730 KARASJOK

Deres ref
22/5776

Vår ref
22/634-2

Dato
18. mars 2022

Behov for styrking av Sametingets arbeid med samferdsel

Jeg viser til brev av 04.03.2022 fra Sametinget, og har merket meg behovet dere ser for å styrke Sametingets arbeid med samferdsel.

Bevilgninger til Sametinget gis over Kommunal- og distriktsdepartementets budsjett, som har fått kopi av dette brevet og innspillet fra Sametinget.

Med hilsen

Odd Steinar Áfar Viseth

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevet signatur.

Kopi
Kommunal- og distriktsdepartementet



SÁMEDIGGI

Sametingets innspill til statsbudsjettet 2025

Statsbudsjettet 2025 vil være det første statsbudsjettet etter Stortingets behandling av Sannhets- og forsoningskommisjonen.

Bevilgningene må være tilstrekkelige til å dekke etterslepet innenfor Sametingets ansvarsområder per 2023, behovene knyttet til vedtatte forsoningstiltak, samt Sametingets og samiske rettighetshaveres kapasitet til å kunne delta reelt i prosessene knyttet til det enorme forestående presset på samisk kulturutøvelse.

Sametinget ber om at budsjettordningen innført i 2019 evalueres, og at det etableres en ordning som sikrer både en stabil årlig basisbevilgning til Sametinget og årlige reelle budsjettprosesser

Samferdssaker behandler som areal- og kulturminnesaker

Mål: sikre samisk natur- og kulturgrunnlag slik at nåværende kommende generasjoner kan bo og utvikle sin samiske kultur og næring

Gir innspill innen samferdsel og er deltaker i prosesser knyttet til større vei og jernbaneprosjekt og utbygginger som berører samisk tradisjonelle områder, det vil si fra Finnmark i nord og til Innlandet og Trøndelag/Møre og Romsdal i sør hvor det er samisk reindrift

Utbygginger innen transportområdet vil også kunne berøre samiske kulturlandskap og kulturminner

I tillegg vil transport-tiltak kunne berøre samisk tradisjonelt fiske og kystsamfunn i våre tre nordligste fylker

Sametingsmelding om areal og miljø (2016)

Hovedmålsetning: sikre arealgrunnlaget for reindrifta

Den største trusselen mot reindriftras bærekraft er det økende presset på arealene, inngrep i form av både utbygginger og økt ferdsel

Prosessuelle krav

Det er avgjørende at samiske samfunn og næringsaktorer blir tatt med tidlig i planprosesser

Kan hindre at det brukes unødvendig lang tid på planlegging og gjennomføring av prosjekter

Konflikter kan løses tidlig forutsatt at aktørene kommer til ordet og blir tatt på alvor

Direkte berørte samiske interessene skal ha muligheten til å reelt medvirke i planarbeid som berører deres områder og påvirker deres kultur- og næringsutøvelse

De berørte må settes i stand økonomisk, kapasitetsmessig og kompetansemessig til å kunne delta i beslutningsprosessene på en forvarlig måte

Sikring av samers rettigheter

Det følger av folkerett og norsk lov at direkte berørte samiske interesser og rettighetshavere skal gis mulighet til å delta på beslutningsprosessene om bruk av deres tradisjonelle landområder

Direkte berørte samiske interesser skal konsulteres med formål å oppnå deres sitt fritt, informert forhåndssamtykke til planlagte tiltak og beslutninger

Samer som urfolk har rett til å bli konsultert i saker som kan få direkte betydning for dem

Helhetlig belastning i KU

Økende arealpress

Det er viktig at en ser helheten i planlegging og gjennomføring av tiltak

Fra et samisk ståsted vil utredninger omfatte muligheten for reindrift, men også samiske utmarksnæringer, tradisjonelt fiske, jordbruk, kulturminner og kulturmiljø

Behov for utredere med kompetanse på samiske forhold

Forslag og krav til konsekvensutredningsarbeidet bør skje tidlig i dialog med berørte samiske rettighetshavere

Dyrepåkjørsler

Trafikksikkerhet og dyrevelferd

Utbyggingen av gjerder langs begge sider av Nordlandsbanen bør gjenopptas

Forebygging av reinpåkjørsler ved nye og utbedring av veietableringer

Salt tiltrekker rein og dyr til veiene

Dialog med reindriftn og landbruket

Oppfølging av tiltak som bedrer forholdene for reindrift

Lansering av KVV Nord-Norge: 2 milliarder

Bør inneholde:

- Tiltak på veg og jernbane for å hindre dyrepåkjørslar
- Tiltak som gjør reinflytting enklere og mindre konfliktfylt

Bevaring av natur

Gjennom å gå inn for utbedring av eksisterende infrastruktur istedenfor å bygge nytt vil man spare mye verdifull natur fra nedbygging

Naturkrise og klimakrise

Se i sammenheng med den nasjonale implementeringen av Naturavtalen

Innspill til forbedring av trafikksikkerhet og beredskap

Prioritere Indre-Finnmark riksvei

Tunnel gjennom Kvænangsfjellet

Tunnel gjennom Kløfta på strekningen Alta-Kautokeino

Sørfoldtunnelene i Nordland

Bedre mobildekning

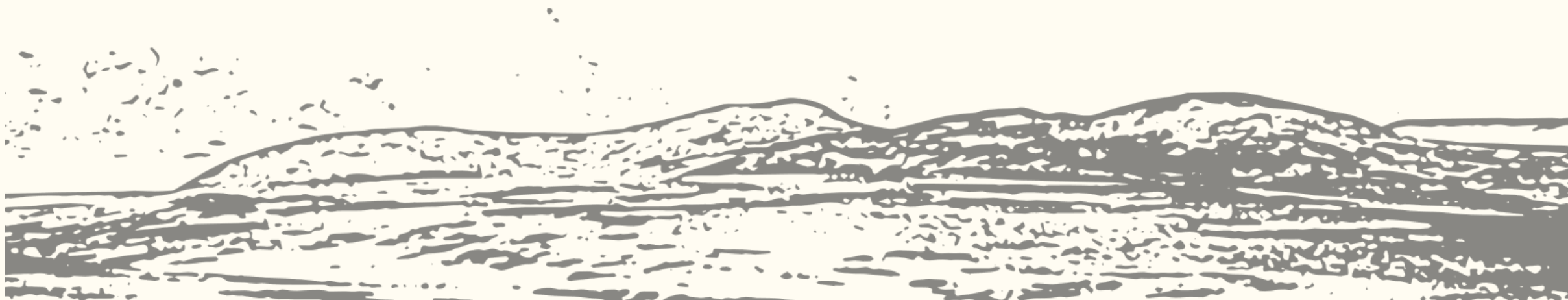
Landingsmulighet for ambulansfly Kautokeino

Utvikling – på hvem sine premisser?





Gæjhtoe!





Samferdselsdepartementet