

# Innspill til Totalberedskapskommisjonen og Forsvarskommisjonen

## Vedlegg 2: Samledokument med alle bidragene til saksutredningen

### Innledning

I arbeidet med saken har flere avdelinger og divisjoner bidratt med detaljerte tekstbidrag. Essensen er tatt med i fagnotatet. Fullstendige bidrag ligger i dette vedlegget. I fagnotatet er det i all hovedsak tatt med bidrag som munner ut i konkrete innspill til kommisjonene. Mange av innspillene er beskrivelser av dagens situasjon mer enn enn konkrete innspill til kommisjonene. Alle tekstbidrag kan leses i sin helhet her.

### Demografi, distriktpolitikk, hybride og sammensatte trusler

Troms og Finnmark fylkeskommune kjenner den nye spente situasjonen i nord på kroppen og er opptatt av hvilken rolle vi som fylkeskommune og offentlig myndighetsaktør kan ta i dette. Ett hovedområde er å rette oppmerksomheten mot er at det må være arbeidsplasser både innen privat næringsliv og offentlige etater. Både kommuner, fylkeskommunen og staten må ha sterke institusjoner som driver med ulike former for myndighetsutøvelse. Fylkeskommunene kan og bør ta en viktig rolle i et utviklingsarbeid med friske virkemidler for dette formålet. Krisepakken til Øst-Finnmark i forbindelse med Russlands invasjon i Ukraina i februar i år er et bidrag på kort sikt, men det er også behov for nye varige og langsiktige ordninger. Folk må både arbeide og bo i kommunene i Nord-Norge. Pendling «sørfra» til nøkkelstillinger innen f. eks helse, forsvar, offentlig forvaltning og FoU-institusjoner bidrar i alt for liten grad til å bygge og sikre gode, stabile, trygge lokalsamfunn i små og sårbare utkant- og distriktskommuner i Nord-Norge.

God distriktpolitikk også god sikkerhetspolitikk. I forlengelsen av dette er befolkningens **tilknytning** til det norske samfunnet og de grunnleggende samfunnsverdiene viktig i konteksten av påvirkning og samfunnsforstyrrende aktiviteter (jf. nord-sør-tematikk/splitt og hersk).

Gjennom prosjektet «Leverandørutvikling Forsvaret» har Troms og Finnmark fylkeskommune de siste to årene jobbet aktivt med å øke verdiskapningen knyttet til Forsvarets tilstedeværelse i regionen. De sentrale virkemidlene i prosjektet er å mobilisere og å øke kompetanse blant regionens små og mellomstore bedrifter slik at flere av disse bedriftene blir en del av Forsvarets leverandørportefølje. Troms og Finnmark fylkeskommune etterlyser en nasjonal strategi for økt bruk av små og mellomstore lokale bedrifter som leverandører til Forsvaret. Prosjektet i Finnmark har erfaringer å bygge videre på i denne sammenhengen.

Høy grad av **tillit** til myndigheter og i befolkningen generelt er også avgjørende for beredskapen. For å ha tillitt må aktørene kjenne hverandre og stole på hverandre, det må være så høy grad som mulig av delingskultur og åpenhet. Hvilke narrativer vi har og hvordan Nord-Norge og Finnmark oppfattes av andre er også av stor betydning. Vi må ha en bevissthet om hva vi kan vi gjøre for å påvirke dette. Dette handler også om beredskap.

Bevissthet og forståelse, både blant offentlige myndigheter, næringsliv og befolkning i nord, om et mer **hybrid og sammensatt trusselbilde** er også en viktig faktor i beredskapssammenheng.

Det er ikke alltid å så lett "se" disse truslene. I denne sammenheng handler beredskap om å være årvåken og å melde ifra om man opplever noe "rart" eller unormalt. Dette kan være i det digitale rom, på reiser eller rundt oss i hverdagen. Befolkningen må få en høyere bevissthet og mer kunnskap om disse truslene. I tillegg til et arbeid på bred basis med bevisstgjøring og kompetanseheving kan fylkeskommunen i samarbeid med DSB, politiet og andre sette temaet samfunnssikkerhet og beredskap på agendaen.

I den sikkerhetspolitiske situasjonen og med grensen til Russland er det spesielt viktig at beredskapen i Finnmark og spesielt Øst-Finnmark har et klart og tydelig **sivilt preg**. Det betyr solid tilstedeværelse av sivile myndigheter med ansvar og tilstrekkelige beredskapsressurser til å håndtere et bredt spekter av krise- og beredskapssituasjoner. Samarbeidet mellom politiet og Forsvaret i beredskap og grensekontroll er omfattende og solid i dag, men det må samtidig ikke herske tvil om det sivile samfunnets ansvar i fredstid.

I lys av den siste tidens hendelser og den aktuelle sikkerhetspolitiske situasjonen ser vi enda tydeligere behovet for fast stasjonert **politihelikopter** i Finnmark. Behovet for helikopterkapasitet er sentralt med de store avstandene i Finnmark, og spesielt i Øst-Finnmark, der det er liten tilgjengelighet på helikopter i dag. Et fast politihelikopter vil gi politiet avgjørende kapasitet til å overvåke grensen og håndheve grenselovgivningen, samt styrke politiets evne til å lede innsatsen ved hendelser der soldater fra Garnisonen i Sør-Varanger opptrer med politimyndighet på vegne av politimesteren i Finnmark. Det uniformerte politihelikopteret kommuniserer et tydelig sivilt preg på kontrollen ved den norsk-russiske grensen, som også er viktig i en sikkerhetspolitisk kontekst. Militære helikopter har ikke samme kapasiteter som politihelikopteret. I tillegg til hele spennet fra søk og redning til alvorlig kriminalitet, er politihelikopteret også relevant for beredskapen rundt det nasjonalt viktige gassanlegget på Melkøya i Hammerfest, som spiller en viktig rolle i energiforsyningen til Europa. Et politihelikopter vil samtidig kunne være en ressurs for andre statlige aktører som har behov.

### **Infrastruktur: Samferdsel, kraftforsyning, Ekom**

Fylkeskommunen er en stor veieier. Fylkesveinettet sikrer mobilitet og fremkommelighet for folk og transportruter til markeder for varer og tjenester. Samtidig har vår landsdel betydelige utfordringer når det kommer til framkommelighet og regularitet. I en værutsatt landsdel er det særlig viktig at man har alternativer tilgjengelig om en transportmåte faller bort. Dette skjer hver vinter; hurtigbåter avlyses, ferger innstilles, fjelloverganger og veier stenges. Ofte finnes det ikke alternative transportmåter for de som blir berørt.

Et godt utbygget og vedlikeholdt fylkesveinett ville avlastet disse transportformene samt bidratt til en høyere redundans ved behov for omkjøring, og gjort at man hadde et alternativ i tilfelle båt eller fly ikke gikk. Det er derfor viktig å også se på tilstanden og kapasiteten til å holde veiene i nord åpne uavhengig av været. Jernbane lenger nord enn Fauske kunne hatt generell betydning for å styrke beredskapen samtidig som forsvaret i regionen ville fått økt mobilitet.

### **Totalberedskapskommisjonen – Innspill samferdsel Troms**

Fylkeskommunen har mange ulike oppgaver tilknyttet fylkesveg og kollektiv der vi planlegger, bygger, drifter, vedlikeholder og utvikler infrastrukturen. Fylkeskommunene er også de største

vegeierne i Norge som naturlig nok betyr at mange ulike typer transport ferdes på våre veier til enhver tid.

Fylkesvegene i Troms og Finnmark har et stort vedlikeholdsetterslep. Fylkesveger som ikke oppfyller dagens standarder, funksjonalitet og tåler dårlig endringer i klima, bidrar til at vi får en økende frekvens av veibrudd, dårligere framkommelighet generelt, og dårligere redundans på strekninger som fungerer som omkjøringsveger for riksveg. Dette kan igjen få negative konsekvenser for kommunale helsetjenester, gods- og næringstrafikk og nødetater, for å nevne noen.

Forsvaret har også et stort behov tilknyttet fylkesvegnettet gjennom sitt planverk og øvelsesvirksomhet i fylket og standarden på fylkesveg påvirker hvordan Forsvaret kan benytte vårt vegnett på en best mulig måte.

I perioden 1990 til 2020 er det i utstrakt grad skrevet opp vegnettet (aksellast/totalvekt) for å tilrettelegge for tyngre kjøretøyer uten at vegnettet har blitt forsterket eller oppgradert i tilstrekkelig grad. Oppskrivningen har bidratt til at næring- og godstransport langs med kysten har kunne utvikle seg slik den har gjort, men vegenes faktiske kapasitet på bæreevne holder ikke følge med dagens tunge kjøretøy. I tillegg erfarer vi at Sverige og Finland ønsker å øke totalvekta til 70 tonn, noe som vil igjen føre til et økt trykk på norske veier. Dette kommer i tillegg til at forsvarets motoriserte materiell og behov for godstransport blir stadig tyngre, uten at det er midler til at fylkesvegnettet blir oppgradert tilsvarende.

En økt belastning på fylkesvegnettet uten tilstrekkelige midler til vedlikehold og oppgradering gjør at tilstanden på fylkesvegene ikke svarer til de behovene som de ulike aktørene, inkludert forsvarret, har og vil videre føre til en forverring av tilstand på ulike deler av vegnettet som påvirker framkommelighet, eventuelle vegbrudd og trafikksikkerhet. Bruvedlikehold og utskifting av gamle bruer er også en del av vedlikeholdsetterslepet. Flere av bruene i Troms og Finnmark er gamle bruer, noen bygget før krigen. Manglende midler til vedlikehold og utskifting fører til problemstillinger tilknyttet vektbegrensning og bruens bredde. Bruene holder ikke tritt med vegklassene og vi får utfordringer når kjøretøy blir større og tyngre. I tillegg fungerer noen bruer som flaskehals. Dette påvirker igjen framkommelighet for vegenes brukere (også forsvarret).

### **Ekstremnedbør, klima og skred:**

Jamfør klimaprofilen for Troms og Finnmark vil det være behov for å tilpasse veginfrastrukturen for å kunne håndtere følgende:

- Kraftig nedbør
- Økte problemer med overvann
- Endringer i flomforhold og flomstørrelser
- Jordskred og flomskred
- Havnivåstigning og stormflo

Endringer fra dagens normal og en økning i hyppighet av alle nevnte tema kan føre til utfordringer på vegnettet og dens infrastruktur, som igjen kan føre til hyppigere vegstegning og dårligere framkommelighet.

Jamfør [Klimaservicesenterets klimaprofil for Troms](#) vil man eksempelvis se at det vil bli en økning i nedbørsmengde, temperatur, flom og overvann. For snømengde kan det bli færre såkalte «vinterdøgn». Nedbørsmengdene innenfor et år og de fire årstidene vil ikke nødvendigvis øke dramatisk, men det er sannsynlig at det vil oppstå ekstremnedbør i korte perioder, oftere enn det vi ser i dag. Endringer i klima vil kunne sette strengere krav til drift og vedlikehold for å forebygge en potensiell økning i antall vegstegninger og trafikkulykker.

På skredsiden vil endringer i klima med høyere temperaturer føre til flere ulike typer skred. Flomskred og flere «tørre» skred er forventet å øke. Utfordringen på skredsiden er også at det er vanskelig å si i hvilke områder man kan forvente det oppstår nye skredløp, og hvilke områder som er sårbare for ekstremnedbør. Det er også vanskelig å forutsi hvilke områder som vil få økt nedbør i årene som kommer. De senere år ser vi at det er store lokale forskjeller i nedbørsmengde og at det er noe ulikt hvor dette treffer fra år til år.

### **Utsatte fylkesvegstreknings og manglende omkjøringsmuligheter**

Det er en rekke utsatte fylkesveger i Troms og Finnmark som ofte stenges på grunn ulike typer skred/skredfare eller ekstremvær. Spesielt vinterstid opplever vi utfordringer på disse vegstrekningsene da de som oftest ikke har omkjøringsmulighet eller at også omkjøringsrutene om de finnes er preget av skredutfordringer og ekstremvær på samme tid. Komplette oversikt over de mest utsatte fylkesvegstrekningsene er utarbeidet av fylkeskommunen.

Sett opp mot resten av Norge kan vi si at både Troms og Finnmark har en stor utfordring når det kommer til omkjøringsmuligheter og andre transportformer. I tillegg til at de fylkesvegene vi har i mange tilfeller er utsatt for ekstremvær og skredproblematikk, finnes det få alternativer når vegene våre stenges. I forhold til stengt E6 er det svært få muligheter for å rute trafikk på andre veger, og de alternativene vi har om E6 stenges på «rett» plass fører til omkjøringsruter gjennom Finland, eller at trafikken stopper helt opp i relativt lang tid. Dette påvirker i stor grad helsetjenester, vare- og godstrafikk, forsvaret m.fl. Brukollapsen i Badderen er et godt eksempel på dette.

### **Elektrifisering av kollektivtrafikken**

I en tid der flere og flere kollektivtilbud elektrifiseres bør det være et økt fokus på hvordan elektrifisering av busser, ferjer og hurtigbåter påvirker dagens redundans for opprettholdelse av framkommelighet og mobilitet.

Kollektivtilbudet i fylkene står for en betydelig del av person-, gods- og kjøretøytransport, framkommelighet for kommunenes helsetjeneste og i mange tilfeller eneste transportlinje til og fra samfunn, også vegløse som sådan. Det er også verdt å nevne elektrifisering av tyngre kjøretøy på vegnettet som transporterer gods.

I et større perspektiv har store deler av infrastrukturen (tungbiler, busser, ferjer og hurtigbåter) en rolle i kriser og krig gjennom forskrift for transportberedskap og opp mot totalforsvarstenkingen. Hvordan stiller disse ressursene seg opp mot deres tiltenkte rolle som støtte til Forsvaret og samfunnet for øvrig, om alle kjøretøy og fartøy var elektrifiserte. Dette er

et spørsmål som fylkeskommunen ikke har et svar på, men som absolutt bør belyses etter hvert som flere og flere kollektivtjenester blir elektrifisert.

### **Ny transportinfrastruktur**

Transportinfrastrukturen i Nord-Norge har i dag en relativt høy belastning i form av manglende vedlikehold, store avstander, lite redundans, flaskehals, stort og voksende behov for transport, tyngre kjøretøy, klimautfordringer, Forsvarets behov, for å nevne noe. Satsningen på utbedring av transportinfrastrukturen er viktig både for nærings- og samfunnsutviklingen, konkurransedyktighet, verdiskapning og det sivil-militære samarbeidet i form av totalberedskap.

Samferdsel og transportinfrastruktur har en viktig rolle i totalforsvarskonseptet. Lokalt er infrastrukturen viktig for frakt av gods, medisiner, helsetjenester, akuttberedskap, for å nevne noe. I tillegg er vi avhengige av fungerende transportinfrastruktur for å løse oppgaver med samfunnskritisk betydning i det daglige og ved kriser. I et regionalt perspektiv er dette vel så viktig for å sikre flyt av de nevnte leveranser på tvers av kommuner og fylker når situasjonen tilsier det. I et nasjonalt perspektiv er transportinfrastrukturen essensiell som en stor del av totalforsvarskonseptet, og er i så måte avgjørende for statssikkerheten.

Det er store utfordringer både med tanke på vedlikeholdsetterslep, bæreevne, klimautfordringer og manglende omkjøringsmuligheter når det kommer til riks- og fylkesveg. I stort kan det også påpekes at vi har få eller ingen alternative måter til transport når deler av vegnettet stenges, eller andre transportmåter tas ned på grunn av dårlig vær eller lignende. For å tilfredsstille både samfunnets behov for transportinfrastruktur som er pålitelig og samfunnets evne til å håndtere uønskede hendelser, kriser og krig, bør utvikling av ny infrastruktur vurderes nøye. Spørsmålet om jernbane i Nord-Norge er et slikt alternativ som vil være med på å gjøre transportinfrastrukturen i stand til å håndtere de behov som både det sivile samfunn og Forsvaret har i dag gjennom å bedre redundansen på alternativ transport, bedre mulighetene for nærings- og samfunnsutvikling og utfylle transportinfrastrukturens rolle i totalberedskapen gjennom å tilfredsstille også Forsvarets behov for transport av gods og tungt militært materiell.

### **Forsvarskommisjonen – Innspill samferdsel Tromsø**

Innspillet er blant annet basert på Forsvarets kommuniserte behov og utfordringer i arbeidene til [KVU Nord-Norge](#) og [KVU Nord-Norgebanen](#). Dette er informasjon som ligger ute offentlig. Forsvaret sin rolle i Nord-Norge og landet for øvrig vil til enhver tid å forebygge å håndtere nasjonale kriser gjennom sin tilstedeværelse, håndheve norsk suverenitet, samt være en del av totalforsvaret i håndteringen og koordineringen av nasjonale kriser. I dette innebærer det støtte til det sivile samfunn.

Forsvarsaktiviteten i Nord-Norge er svært sammensatt med bred tilstedeværelse, aktiviteter i alle forsvarsgrener (luft, sjø, land) og hyppig øvingsaktivitet sammen med våre allierte. God infrastruktur er svært viktig både for Forsvarets egen operative evne og evnen til å mobilisere allierte styrker inn på norsk jord.

Landforsvaret er en viktig, om ikke avgjørende del av forsvaret av Norge i krise og krig. I de sikkerhetspolitiske utsatte områdene som Troms og Finnmark er, er det viktig å prioritere de

riktige tiltakene slik at Forsvaret på best mulig måte kan utføre sine oppgaver på en god måte, i samarbeid med det sivile samfunn.

Transportinfrastruktur og logistikkstruktur er særlig viktig i både fred, krise og krig, og Troms og Finnmark som står i en særstilling med sin beliggenhet og nærhet til Russland blir nevnt infrastruktur spesielt viktig å utbedre og utvikle for å møte både Forsvaret og det sivile samfunnet sine behov. Samferdsels- og transportinfrastrukturen utgjør i så måte en stor del av totalforsvarskonseptet da transport er en vesentlig del av forsvarsevnen og er i så måte avgjørende for statsikkerheten.

Med bakgrunn i at transportinfrastruktur er svært viktig for Forsvaret og i totalforsvarstenkingen, vil mangel på transportinfrastruktur og redusert tilstand på den infrastrukturen som finnes i dag, være en stor utfordring. I likhet med fylkeskommunens presentasjon av et fylkesvegnett med et enormt vedlikeholdsetterslep, veger og bruer som ikke tilfredsstillende hverken Forsvaret eller det sivile samfunn sitt behov for bæreevne og utfordringer rundt klimaendringer, påpeker Forsvaret også hvilke utfordringer dette skaper.

Forsvaret har store behov hva gjelder transportkapasitet på vegnettet i Troms og Finnmark. Slik det står seg i dag finnes det for få transportløsninger på land i Nord-Norge, gjennom få vegakser og manglende omkjøringsmuligheter. Vegnettet har i stort for dårlig bæreevne og det er en utfordring med bru som i likhet med veg ikke har nok bæreevne for Forsvaret og de alliertes tyngste materiell. Dette blir ytterligere tydelig i en region uten jernbane nord for Fauske. Dette gjør at Forsvaret bruker uforholdsmessig lang tid på forflytning av materiell og de blir meget sårbare på de få transportaksene som i dag finnes.

I likhet med nødvendige utbedringstiltak på den transportinfrastrukturen som finnes i dag er det også behov for flere alternative transportløsninger. Med bakgrunn i den mengde og vekt på militært materiell og utstyr som Forsvaret har behov for å frakte, er det naturlig å trekke fram jernbane som et alternativ. Sett opp mot en situasjon der både norsk og alliert utstyr må fraktes oppover i Nord-Norge, og sett opp mot antallet militærbaser og øvingsområder det utøves utstrakt militær aktivitet, har Forsvaret et soleklart behov for både en utbedret og utvidet transportinfrastruktur. Et jernbanealternativ vil bidra til økt redundans, raskere transport og økt transportevne i alle ledd.

Avslutningsvis kan vi trekke fram henvisningen i «Meld. St. 5 (2020-2021)», kap. 6.3.2, «Sivil støtte til forsvaret». NATO vedtok i 2016 syv grunnleggende forventinger til medlemslandenes motstandsdyktighet. Her er «robuste transportsystemer» et av de syv punktene som trekkes fram, og formålet med alle de syv punktene er å styrke robustheten og begrense negative konsekvenser i en tenkt krise/krig. Slik som behov og utfordringer nå er beskrevet, er det et klart behov for å se nærmere på status i Nord-Norge, og hvordan vi i framtiden kan få en tilfredsstillende transportinfrastruktur for både Forsvar og det sivile samfunn. Dette fordrer at Forsvaret samarbeider godt med sivile aktører i de riktige fora og nære beslutningstakere.

#### *Kraftforsyning:*

Forsyningssikkerhet defineres som kraftsystemets evne til å kontinuerlig levere elektrisk kraft av en gitt kvalitet til sluttbruker. Forsyningssikkerhet er et samlebegrep som omfatter energisikkerhet, effektsikkerhet og driftssikkerhet. Særlig driftssikkerhet (bl.a.

leveringspålitelighet, som er knyttet til hyppighet og varighet av avbrudd i strømforsyningen), men også energisikkerhet (kraftsystemets evne til å dekke energibruken), bør være sentrale tema for Totalberedskapskommisjonen.

Det er viktig å redusere sårbarheten med gode tiltak som kan redusere sårbarhet på kortere sikt, men også styrke robustheten i et lengre tidsperspektiv. Det er store sesongvariasjoner mellom forbruk og produksjon innad i nettregion Nord-Norge. Behovet for import av strøm til regionen varierer med årstider og mellom ulike år. Økt energiproduksjon i vår region og i de områder vi utveksler strøm med, samt forsterket infrastruktur både internt i regionen og vis a vis andre regioner i inn- og utland vil over tid kunne gi økt fleksibilitet, og vil redusere sårbarheten. Samtidig er dette tiltak som det tar lang tid å få på plass.

Det mest alvorlige som kan inntreffe vil være langvarige brudd i elforsyningen i et større område. Dette gjør det nødvendig at det gjøres grundige vurderinger av robusthet og kapasitet i transmisjonsnett, og eventuelt nødvendige tiltak, slik at det vil foreligge god sikkerhet for strømforsyningen over hele landet, og konsekvensene av eventuelle brudd i deler av nettet reduseres. Det vises til at fylkestinget tidligere har stilt forventninger til at regjeringen og Statnett tar grep for å prioritere bygging av 420 kv-linja fra Skaidi til Varangerbotn.

Områder uten umiddelbare omkoblingsmuligheter eller oppregulering av underliggende produksjon er sårbare med tanke på forsyningssikkerhet. Dette gjelder en rekke kommuner/områder i distriktene, hvor regionale nettselskap har identifisert betydelige investeringsbehov. Når det blir brudd i strømforsyningen rammer dette ikke bare befolkningen, men også næringslivet og grunnlaget for bosetting, og det er derfor behov for en forsterket innsats for ulike tiltak for å bedre forsyningssikkerheten i de områder dette gjelder.

Det er viktig at å tiden det tar fra et behov oppstår til et nettanlegg står ferdig reduseres. I dag kan det ta opp til 10 år. Flere av anbefalingene Strømnettutvalget kommer med knyttet til forbedringsområder for å effektivisere prosessene og bruken av nettet er gode. Det gjelder mer digitalisering, forenklinger, innføring av beste praksis og parallelle prosesser. Det er imidlertid viktig at tiltakene balanseres opp mot hensynet til bærekraftig utvikling, og der tiltakene er forankret hos sentrale interessenter, og at det skapes tillit til de nye prosessene. Det vises til høringsuttalelse til NOU 2022:6 som fylkestinget vil behandle i oktober 2022.

Det er også viktig at konsesjonsmyndighetene gir høy prioritet til saker som er viktig for forsyningssikkerheten til eksisterende forbrukskunder, beredskapssaker og endringer i anlegg under bygging, samtidig som det må være kapasitet og prioritet i saksbehandling til å tilrettelegge for det grønne skiftet, og at det i størst mulig grad velges løsninger som understøtter dette.

Fylkesrådet har blant annet i sak 117/22 stilt krav om at elektrifisering av Wisting ikke går på bekostning av samfunns- og næringsutvikling i region. Olje- og gassindustrien har en begrenset varighet, og det er avgjørende at denne næringen ikke fortrenger framtidige grønne næringer. Fylkesrådet ser at med dagens kapasitet i kraftnettet kan elektrifisering av Wisting gå på bekostning av annen næringsutvikling i fylket. Særs viktig er kapasitet i nettet for østfylket generelt, og for den grønne Hydrogensatsingen i Berlevåg spesielt.

For elektrifisering over strømmettet framgår det av vedtak i saken at fylkesrådet krever: a) Norges vassdrags og energidirektorat (NVE) framskynder behandling av Statnett sine søknader om konsesjoner i Finnmark. Dette gjelder særlig søknad om konsesjon for bygging av 420 kV på

strekningen Skaidi – Adamselv (søknad des 2020), og søknad om bygging av 420 kV på strekningen Adamselv – Varangerbotn (søknad des 2021) b) Statnett iverksetter arbeid som skal resultere i en ekstra 420 kV linje fra Ofoten via Balsfjord og nordover, linja forutsettes garantert helt fram til Varangerbotn. Dette for å sikre en løsning som både kutter utslipp og sikrer nok tilgjengelig kraft i hele Finnmark.

## **Ekom**

Landsdelen har i dag et brukbart utbygget fibernett, samtidig melder Nasjonal kommunikasjonsmyndighet om behov for ytterligere styrkning om man skal oppnå tilstrekkelig redundans gjennom landsdelen. I den anledning viser vi til rapportene Ekominfrastruktur i Troms fra 2022 og Ekominfrastruktur i Finnmark fra 2020. Disse rapportene tar opp flere momenter kommisjonen burde ta tak i. Begge er å finne på nkom.no. I en tynt befolket landsdel med mye areal er det vanskelig å få markedet til å betale for ekstra kapasitet som fungerer som redundans, dette gjelder også i vår nordligste landsdel. Det bevilges midler til å redusere svakhetene i regionen, men dette arbeidet bør fremskyndes.

Det kom nylig en NOU om beredskap tilknyttet cruise-næringen. TFFK har gitt et høringsinnspill og oppfordrer Totalberedskapskommisjonen til å vurdere momenter fra denne høringen i arbeidet. Selv om beredskapsressurser i landsdelen er styrket de siste årene, er det tvilsomt om beredskapen er god nok til å håndtere mulige hendelser i nord-norske farvann som følge av den økte cruisetrafikken.

Økt beredskapskapasitet i nordområdene bør være et meget viktig tema for Totalberedskapskommisjonen. TFFK ber kommisjonen vektlegge hvordan samarbeid mellom Norge, Sverige og Finland, nasjonale instanser, regionale beredskapsaktører, kommunene og det private næringsliv kan få til å utnytte infrastrukturen på en slik måte at beredskapen blir tilfredsstillende, dersom det er ønskelig påtar fylkeskommunen seg gjerne et større ansvar innenfor dette saksfeltet.

I en landsdel med mange små kommuner er det også flere brann og redningskorps som blir små, og som påvirkes av manglende tilgang på arbeidskraft og kompetanse. Dette gjelder også i den største kommunen der man har bestemt å avvike redningsdykkertjenesten. Dette er et eksempel på en spesialisert tjeneste som enkeltkommuner ikke har kapasitet til å opprettholde uten at det er

Det bør legges til rette for, gjennom retningslinjer gitt av nasjonale beredskapsaktører, at det er mulig søkes det inngåelse av beredskapsavtaler med relevant næring som slepebåter, fartøy som egner seg til evakuering/brannbekjempelse o.l. I tilfeller der operatører utfører transportoppdrag på vegne av eksempelvis fylkeskommunene (ferje og hurtigbåt), bør en slik beredskap kontraktfestes i avtalene på lik linje med operatørens rolle i transportberedskapen (jfr. forskrift for sivil transportberedskap). Det bør ikke være opp til den enkelte offentlige instans på regionalt nivå å få til slike avtaler. Dette må koordineres av norske beredskapsmyndigheter.

## **Helseberedskap**



Den viktigste helseberedskapen i vår region er den som finnes tilgjengelig ute i kommunene, ambulanserbiler og båter og legevakt. Det er viktig at disse tjenestene ikke bygges ned eller svekkes selv om helikopter og flyberedskapen styrkes. Spesialisthelsetjenesten med Helse Nord er en viktig aktør for beredskapen i nord som har tilgjengelige ressurser som jobber med beredskap i foretaket. Det er viktig at også de kommunale ressursene inkluderes i dette arbeidet slik at samhandlingen i en krisesituasjon blir optimal. Felles opplæring og øvelser i forkant av hendelser kan bidra til dette.

Tilgangen til en gode og likeverdige helsetjenester er en forutsetning for å bygge trygge lokalsamfunn og for å legge til rette for vekst og utvikling.

En velfungerende akuttmedisinsk kjede er avgjørende for at vi skal kunne bo i hele regionen og være trygge på at hjelpen kommer når vi trenger den.

I Hurdalsplattformen kommer det fram at Regjeringen vil, blant annet, legge frem en ny stortingsmelding om prehospitaltjenester som omfatter legevakttjenesten, responstider og en faglig standard for innholdet i ambulansetjenesten og sikre ambulansberedskapen, særlig der det er lange avstander til sykehus.

I forslaget til strategien for prehospitaltjenester i Helse Nord står det at det skal legges innsats i:

- å ta i bruk mulighetene i ny teknologi for forbedret tilgjengelighet og beredskap i bilambulansetjenesten og
- utrede og utvikle alternative modeller for tilpasset akuttmedisinsk beredskap i distriktene i samarbeid med kommunene

Dette er gode virkemidler får å nå målet om en sammenhengende og god akuttmedisinsk kjede men arbeidet med å få oppdaterte tall på responstid og arbeidet med å innfri kravene om responstid bør prioriteres. Uten krav om registrering av responstid for båt, bil, fly og helikopter vil man også mangle et viktig verktøy for å vurdere om tiltak som iverksettes faktisk gir forbedret tilgjengelighet og beredskap.

Under pandemien har den akuttmedisinske beredskapen vært styrket i enkelte områder, som eksempelvis styrkning av bilambulansetjenesten i Nord-Troms med en ekstra bilressurs plassert i Nordreisa. Dette er et tilbud som betyr mye for den totale beredskapen i regionen som har lang kjørevei til UNN. Det er viktig å videreføre gode lokale løsninger som bidrar til en forsterket beredskap og det er viktig at forslaget til strategi legger opp til et styrket samarbeid mellom helseforetak og kommuner i utformingen av den akuttmedisinske beredskapen.

I fylkestingets samling i oktober 2021 ble det enstemmig vedtatt en uttalelse som ber Helse Nord om å prioritere og ferdigstille helikopterlandingsplassen på Kirkenes sykehus og at det må prioriteres midler til helikopterlandingsplass på nye Hammerfest sykehus. Dette er viktig å få på plass for å unngå ekstra minutter til omlasting og biltransport av pasienter som er livstruende skadet eller i en akutt sykdomsfase hvor hvert minutt teller. Dette er nødvendige investeringer som vil styrke den akuttmedisinske beredskapen i Helse Nord.

Fylkeskommunen vil gi støtte til ønsket om å oppgradere landingsstripa i Kautokeino for å kunne ta ned ambulansfly og slik bedre beredskapen i kommunen også når helikopteret ikke kan fly.

Det har vært rapporter i media om alvorlige hendelser med økt responstid på grunn av manglende steds/språkkunnskap. Fylkeskommunen mener at en tilgjengelig tolketjeneste er avgjørende for en god beredskap for AMK- sentralene når det står om liv og hvert minutt er avgjørende for å få forsvarlig og nødvendig helsehjelp.

Det er ønskelig at kommunene og helseforetakene skal jobbe tettere sammen om den akuttmedisinske beredskapen. Fylkeskommunen mener at for å sikre et forsvarlig tjenestetilbud i kommunene må minimums krav til kompetanse, teknologi og medisinsk utstyr være på plass. Gode initiativ og kvalitetsforbedringer slik som Trygg akuttmedisin med standardiserte pasientforløp må deles og gjøres gjeldende for alle enheter i regionen.

Når de prehospitale tjenestene gjennomgås er det viktig å planlegge ut fra forventet aktivitet i områdene, i tillegg til fast bosetting. Vi vet at cruisetrafikk, fiskerier, hyttefolk, turisme og transport gir økt aktivitet i områder hvor den akuttmedisinske beredskapen og helsetjenesten i kommunene ikke er dimensjonert for dette.

Utfordringer i dagens helseberedskap

- redusert eller manglende beredskap ved samtidige hendelser
- manglende rutiner og prioritering ved transport av pasienter i psykisk helsevern
- manglende verktøy og rutiner for samhandling mellom kommuner og helseforetak

Dette er viktige prioriteringer for å sikre en god og trygg akuttberedskap og fylkeskommunen mener at det er svært viktig å raskt få på plass gode løsninger for å ivareta disse utfordringene

### **Samarbeid om opplæring av flyteknisk personell**

Det har over lengre tid bygget seg opp et underskudd av flyteknisk kompetanse både nasjonalt og internasjonalt. Bransjen melder om at det er vanskelig å få tak i denne type kompetanse, og det har de siste årene vært fokus på hvordan man skal kunne øke antallet personer med flyteknisk kompetanse både nasjonalt og internasjonalt.

Forsvarsdepartementet bestilte i 2020 en rapport for å se på mulighetene til å få dekket den manglende kompetansen, og det ble i denne rapporten pekt på to ting det burde jobbes med. Det ble pekt på at elevkapasitet på de skolene som allerede er etablert i Norge burde økes. Bardufoss vgs ble anbefalt å øke antallet elever med 12 ekstra landslinjeplasser pr. år. Troms og Finnmark fylkeskommune fulgte opp anbefalingen og økte med kapasiteten til 24 elever pr. trinn fra høsten 2020. De ekstra plassene ble godkjent som landslinjeplasser fra høsten 2021.

I 2017 la Forsvaret ned sin egen flyfagutdanning på Kjevik, og ønsket å rekruttere sitt flytekniske personell fra sivile skoler. Det har vist seg at det ikke er nok tilgjengelige elever ut fra de sivile skolene til å dekke Forsvarets behov. Flyfaglinja på Bardufoss tegnet derfor en kontrakt med Forsvarets skolesenter med avtale om å utdanne 12 forsvarsansatte pr år i en 6-års periode. Denne avtalen ble inngått i januar 2022, og de første 12 forsvarsansatte ble selektert sommeren 2022 og startet på utdanningen sammen med de sivile elevene høsten 2022.

På grunn av stor mangel på flyteknisk personell er det også en utfordring å gi elevene nok lærlingplasser. Bardufoss videregående skole har derfor inngått en avtale med Kongsberg-gruppen (KAMS og K-Tech) som vedlikeholder Forsvarets helikoptre (NH90, der lærlingene som er på Bardufoss får deler av lærlingtiden sin i skolens hangar). Dette er gjort for å gi lærlingene

en mer variert praksis der de kan få gjøre tungt vedlikehold på ikke-operative maskiner. Skolen har også gjennomført fagprøver i skolens hangar for å hjelpe bransjen med avvikling av fagprøver. Frem til nå er det gjennomført 4 fagprøver i 2022. I løpet av de neste månedene vil det bli gjennomført ytterligere 5 fagprøver.

Skolen har også satt av ressurser til å opprettholde et godt samarbeid med flyteknisk bransje, med hovedfokus på forsvaret og Kongsberg (KAMS og K-Tech).

Fylkeskommunen er i gang med å bygge et nytt internat ved Bardufoss videregående skole. Byggeprosjektet har en ramme på 129 millioner kroner og vil kunne tas i bruk høsten 2024. Landslinjetilbudet innen flyfag har en stor andel elever med hjemsted utenfor Målselv. Flyfagelevene utgjør derfor en stor andel av de som benytter dette botilbudet. Det nye internatet er planlagt med tanke på en mulig utvidelse blant annet med tanke på en framtidig utvidelse av flyfagtilbudet ved skolen.

### **Fagskolen Nord**

Fagskolen i Nord er svært interessert i å kunne utvikle utdanningstilbud innen beredskap og sikkerhet. For å få dette til må vi ha en formell avtale om utvikling med en, eller helst flere, bestillere i offentlige og, eller private virksomheter. Et slikt samarbeid vil danne grunnlag for utvikling av utdanningens læringsutbytter, omfang, tilbudets struktur og om det skal være nettbasert, samlingsbasert eller campusbasert. NOKUT krever en slik samhandling for å kunne akkreditere tilbud.

### **Midt-Troms karrieresenter, voksenopplæring og fagopplæring**

Forsvaret er en tung og viktig aktør i Troms- og Finnmark. Virksomheten i midtre- og sørlige del av gamle Troms fylke hvor Hæren har sitt hovedsete i Indre Troms og Sjøforsvaret har store baser i grenseland mot Nordland, er stor og merkbar. Det samme gjelder i området rundt Porsanger og i Sør-Varanger hvor Finnmark Landforsvar og Grensevakten utgjør en merkbar aktivitet. Forsvaret representerer mange arbeidsplasser lokalt, skatteinntekter og den betyr mye for både handel og annen næring i de berørte områder.

For TFFK betyr dette samhandling og kontakt med Forsvaret på mange områder- både samferdsel, kultur, beredskap, næring, utdanning osv. For Utdanning – og avdeling for Voksenopplæring, karriereveiledning og integrering (VKI) spesielt, representerer Forsvaret i fylket først og fremst mange voksne mennesker med ulike veilednings- og utdanningsbehov. Og med Forsvarets spesielle interne karrieresystem – totalt ulikt samfunnet for øvrig – vil Fylkeskommunen gjennom Utdanning- og VKI kunne være en viktig og nødvendig bidragsyter for Forsvaret.

Etter at Forsvaret la ned sin interne voksenopplæring- og karriereveiledningstjeneste i 2016 og besluttet å kjøpe disse tjenestene sivilt, ble Midt-Troms karrieresenter (MTKS) etablert som et 2-årig prosjekt. Troms – og Finnmark fylkeskommune (TFFK) og Forsvarsdepartementet (FD) finansierte prosjektet med 1,5 mill. kr hver i årene 2020 og 2021. Prosjektet har hatt stor suksess.

Parallelt med denne prosessen, har fylkeskommunen gjennom ny lov (Oppl.l § 13) fått ansvar for å tilby karriereveiledning til alle som har behov for det. TFFK har tatt dette samfunnsansvaret på alvor og utvidet karriereveiledningstjenesten i fylket ved å overta drifta av MTKS på permanent basis. Fortsatt i en spleis med FD om 50/50 deling av kostnader i de kommende fire årene. Ved MTKS er det nå tilsatt fire karriereveiledere med ansvar for sivile veisøkere i hele Midt-Troms og Sør-Troms. (12 kommuner). I tillegg betjener de Forsvarets personell i Nord – fra Tjeldsund til Sør-Varanger. (12 militærleirer/baser).

Forsvaret i Nord er største bruker av MTKS med ca. 60% av veisøkerne til karrieresenteret, mens de sivile fra kommunene i Midt-Troms utgjør ca. 30%. Yrkeskartlegging av ny-bosatte flyktninger i området utgjør ca. 10%. Det er soldater inne til førstegangstjeneste som utgjør den største gruppen av Forsvarets veisøkere – ca. 80%. Ansatte på midlertidige kontrakter (T-35) utgjør øvrig etterspørsel fra Forsvaret.

Samarbeidet mellom TFFK og Forsvaret har vært hjemlet i en egen samarbeidsavtale i prosjektperioden. Denne avtalen er nå forlenget i fire nye år – t.o.m. 2026.

Personell, soldater og øvrige brukere av tjenesten har gitt svært positive tilbakemeldinger på dette tilbudet. De førstegangstjenestegjørende får profesjonell hjelp til å gjøre gode valg for framtida, mens ansatte på midlertidige kontrakter (T-35) får hjelp til å skape mer forutsigbarhet i sin hverdag ved å preparere sin sivile kompetanse mot en 2. karriere etter fylte 35 år. Dette siste innebærer også økt stå-tid for disse, noe som i neste omgang sparer Forsvaret for store militære utdannings- kostnader. Hærens ledelse som befinner seg i Indre Troms har applaudert dette tilbudet.

Gjennom karriereveiledningen skapes også interaksjon med voksenopplæringen i TFFK ved at en rekke veisøkere enten tar opp fag fra videregående skole (VGS) – eller tar fagbrev gjennom de nye ordningene «praksiskandidat» og «fagbrev på jobb». Både Heggen vgs., Bardufoss vgs., Kirkenes vgs. og Lakselv vgs. tar imot og arrangerer mange privatisteksamener for personell fra Forsvaret.

Utdanningsavdelingen i TFFK legger også til rette for at pendlere ansatt i Forsvaret (Folkeregistrert i annet fylke) – likevel kan ta fagbrevet sitt på sin arbeidsplass i Forsvaret. Kostnader til prøvenemnd m.m. refunderes fra hjemfylket.

Fylkeskommunen bidrar også som kompetansebygger gjennom ordinær fagopplæring i den videregående opplæringen. I arbeidet med kvalitet i fagopplæringen samarbeider fylkeskommunen med Opplæringskontoret for Forsvaret, Bardufoss.

### **Plan for oppbevaring og utdeling av jodtabletter**

I tråd med anbefalinger fra Helsedirektoratet legger fylkeskommunen til rette for oppbevaring og utdeling av jod tabletter til målgruppen barn og unge under 18 år, gravide og ammende kvinner. Det er utarbeidet en egen plan for oppbevaring og utdeling. Denne planen/dette tiltakskortet beskriver hvordan elever og ansatte i Troms skal ivaretas ved hendelse med utslipp av radioaktivt avfall.

Kommunene er pålagt en planleggingsplikt for atomulykker og andre strålingsulykker med hjemmel i Lov om helsemessig og sosial beredskap og forskrift om krav til beredskapsplanlegging og beredskapsarbeid mv samt plikten til å etablere beredskap mot atomhendelser med hjemmel i sivilbeskyttelsesloven §§ 14 og 15 om beredskap.

Ved en eventuell hendelse skal fylkeskommunen bistå kommunene med utdeling av jod-tabletter dersom dette besluttet av Kriseutvalget for atomberedskap. Fylkeskommunen har

også plikt til å ha beredskap for egne ansatte ved hendelse. Jodtabletter oppbevares på alle fysiske lokasjoner hvor det er ansatte i Troms.