

KOMMUNIKASJONER I BARENTSREGIONEN

Fylkene (länene, oblasti) i Barentsregionen har en god infrastruktur i forhold til de nasjonale kommunikasjonsbehovene. Men de tverrgående kommunikasjoner mellom landene i nord, dekker ikke behovene.

REGIONRÅDET AV FYLKESLEDERE I BARENTSREGIONEN VIL UTTALE:

1. Samferdselsministrene i Barentsregionen må utarbeide en transportanalyse av kommunikasjonene i regionen.
2. Flere tverrgående flyruter må opprettes.
3. Vegforbindelsene mellom Russland og Finland/Norge må forbedres. Alle vegovergangene må ha tollstasjoner. *K-nes utvidet åpnet*
4. Jernbaneforbindelsene St.Petersburg-Narvik må bli en operativ forbindelse. Manglende bane over Salla må rekonstrueres. *Murmansk Kirkenes utbygges.*
5. Telekommunikasjonene i Barentsregionen må utbygges slik at en når fram til flere byer og oblasti i Russland.
6. *Sjøuttet transport*

BAKGRUNN:

Luftransport

I dag går følgende ruter:

<i>Kirkenes</i> - Murmansk - Arkhangelsk	2 ganger i uka
Tromsø - Murmansk	2 ganger i uka
Sverige / Finland ??	

Helvinkki - Joensuu - Petrozavodsk vil bli opprettet våren 1993.

Nordkalott-flyet: Tromsø - Kiruna - Luleå - Oulo er nylig innstilt. Det finnes derfor ingen regulære Nordkalott-ruter.

Vegtransport

Vegene i Norge, Sverige og Finland er gode, tildels meget gode. Kontakten med Russland og det russiske vegnettet er det svakeste ledd. Vegen Kirkenes - Nikel - Murmansk har begrenset åpningstid og dårlig kvalitet. Regionrådet er glad for den norske regjeringens bevilgning på 5 millioner NOK til trafikksikringstiltak.

Vegen Lotta - Murmansk har også dårlig kvalitet. Noen vegar til/fra Russland kan ikke benyttes på grunn av manglende tollsteder for grensepassering, som vegen Salla-Kandalaksja.

Sjøtransport

Barentsrådet (embedsmannsgruppen) vedtok i Oslo den 24. mars mandatet for *The Working Group on the Northern Sea Route - WG-NSR*. NSR og stabile sjøtransporter mellom Russland og vesten er meget viktige for det økonomisk samarbeid og næringsutviklingen i regionen. I Østersjøen/Bottenviken er det et godt tilbud for sjøtransport. Og på de russiske kanaler fra Østersjøen til Kvitesjøen, og med tilknytning til de øvrige russiske elvekanalene, er det et meget godt utbygd transportnett.

Jernbanetransport

Jernbanenettet i Barentsregionen har to problemer. Ulik sporvidde i Russland/Finland og Sverige/Norge. Og for få tverrgående linjenett.

Russisk jernbane slutter i Murmansk med en viktig sidearm til Nikel. Transport internt i Russland mellom Murmansk og Arkhangelsk må gå via Petrozavodsk i Karelske autonome republikk.

Mellom Russland og Finland er det baner over St.Petersburg/Vyborg, og over *Sortavala - Joensuu*. Finsk jernbane går via Rovaniemi til Salla, hvor det mangler ca 60 km bane over den finsk/russiske grensen. Før 1939 var det jernbane her, men unntak av en del bruer er den gamle traseen framleis intakt. I Tornio/Haparanda møtes finsk og svensk jernbanenett med ulik sporbredde. På begge sider er det omlastingstasjoner med stor kapasitet. *Belomorsk - Kustamo - Oulo*

Svensk jernbane går til Kiruna og videre til Narvik i Norge. Fra Bodø går norsk jernbane til Trondheim og videre til Oslo eller Østersund/Stokholm. Det er ikke bane mellom Narvik og Bodø.

Telekommunikasjoner

Telefon og telefax forbindelsene på Nordkalotten er meget gode. Kontakten med Russland er ikke tilfredsstillende på grunn av for få linjer inn til det russiske nettet. Det norske Televerket har bygd ut det norske nettet til Murmansk (085-nr). Petrozavodsk og Arkhangelsk er også tilknyttet, men antallet abonnenter er forholdsvis lite ennå. *Mob - nettet via F-land.*

Reiselivstransport

Reiselivsnæringen i Barentsregionen har meget store økonomiske vekstmuligheter. Tilstrømming av turister til Nordkalotten har økt betydelig i de siste åra.

Kvaliteten på transporttilbudene i Barentsregionen er et viktig element i det totale reiselivsproduktet. Hovedutfordringer for oss er å legge effektivt tilrette for gjennomgående transporttilbud i områder med stor turisttrafikk, og bygge ut et godt informasjons- og servicetilbud.