

**Knattekross  
i Grusholla**

PER OVERGAARD HANSEN

Lørdag og søndag var jeg i Grusholla for å se på avslutningen av årets trening. Et stort arrangement med besøk av «Knattekrossens far» fra Oslo. En utrolig fin og spennende sport som samler en masse barn og unge. Det er merkelig at denne aktiviteten overhodet ikke er nevnt med et ord i Harstad Tidende. Selv om avisen var tipset om aktiviteten, var det ingen journalister til stede. To fjernsynsteam var til stede for å dekke begivenheten, men ingen fra lokalavisen. Avisen synes å være temmelig ensrettet når det gjelder andre idretter, og synes å prioritere lagidretter hvor man skriver side opp og side ned om nedrykkstruede lag. Hadde man visst at saken hadde null interesse for Harstad Tidende kunne man ha tipset avisen Vesterålen i stedet. De er alltid på plass når de blir varslert om aktiviteter i distriktet.

Det er imponerende å se hva dugnadsgjengen har fått til med utbygging av både rallycrossbanen samt banene til knattekross med forskjellige vanskelighetsgrader. Det er også all mulig grunn til å gi ros til instruktørene for måten de veileder ungene på, og at de gir tilbud til så mange barn.

Til tross for manglende interesse fra lokalpressen håper jeg denne aktiviteten er kommet for å bli og ønsker lykke til videre.

**10 punkter for olje i nord**

Uttalelse fra Sør-Troms Regionråd.

1. Olje/gass kan bli en viktig vekst- og kompetanseimpuls for hele Nord-Norge. Det vil også styrke landsdelen økonomisk og politisk. Nord-Norge og Nord-områdene får større betydning nasjonalt og internasjonalt. Dette åpner nye og store muligheter også regionalpolitisk. En forutsetning er at regjering og storting åpner for jevn og helårig letevirksomhet i alle interessante områder utenfor landsdelen i årene fremover og at nye funn som eventuelt måtte gjøres, bygges ut. I petroleumssammenheng skal vi ikke reduseres til en ren råstoffleverandør. Utviklingen skal mest mulig skje på nordnorske premisser, og vi skal ha betydelig medinnflytelse.

2. Denne langsiktige forutsigbarheten må være på plass skal olje/gass gi de ringvirkninger i samfunn og næringsliv som det er bred og tverrpolitisk enighet om. Det blir ikke oljearbeidsplasser uten oljeaktivitet. Og det tar i snitt mange år (5-10) fra et drivverdig funn er påvist til produksjon kan starte.

3. Sameksistens med andre næringer, strenge krav til sikkerhet, beredskap og miljø kombinert med bruk av ny teknologi (bl.a. overfiskbare havbunnsinstallasjoner), er like klare forutsetninger. Men petroleum er ikke en ny virksomhet i nord. Allerede i 1980 ble Barentshavet

åpnet for letevirksomhet. Snøhvit utenfor Hammerfest ble påvist i 1984 (i drift fra sommeren 2007). Norne utenfor Helgeland i 1992 (i drift fra 1997).

4. Letevirksomheten utenfor Helgeland må fortsette både med sikte på å forlenge levetiden for Norne, men også for å se om der er ressurser i området som kan gi grunnlag for selvstendig utbygging. Skarv like sør for Norne med BP som operatør, vil bli bygd ut. Fylkestinget går i den forbindelse inn

for at driftsorganisasjonen for Skarv lokaliseres til Harstad hvor det allerede er et veletablert driftsmiljø for Norne-feltet. Økt aktivitet utenfor Helgeland vil styrke driftsgrunnlaget for forsyningsbasen i Sandnessjøen og helikopterbasen i Brønnøysund.

5. En gradvis letevirksomhet utenfor Lofoten, Vesterålen og Troms må gjennomføres i kommende konsesjonsrunder for å avklare om her finnes drivverdige funn. Fylkestinget ser ingen grunn til å innføre petroleumsfrie soner. Myndighetene har full kontroll over hvilke områder som skal åpnes for utforskning/utvinning. De boretidsbe-

grensninger som har vært gjennomført må oppheves slik at virksomheten blir helårig med de positive ringvirkninger det vil gi (1-2 leterigger i permanent virksomhet i nord).

6. Letevirksomheten i Barentshavet må fortsette både med tanke på tilleggsfunn til Snøhvit (tog 2), men også for å finne ut om det er petroleum lengre øst som kan gi grunnlag for selvstendig utbygging. Goliat-feltet må bygges ut dersom det viser seg å være drivver-

dig. Høstens og vinterens boreringer i regi av Eni vil gi viktig kunnskap.

7. Samarbeidet med Russland må videreutvikles både på beredskap, sikkerhet- og miljøside, men også innen leting og utbygging. En klar og ryddig grenseavklaring i omstridt område i Barentshavet basert på internasjonal havrett, er også viktig for å komme videre.

8. Olje/gass i nord er viktig ikke bare i et næringspolitisk verdiskapingsperspektiv, men også regionalt. En overordnet og langsiktig nasjonal strategi må ligge i bunnen, men Nord-Norge må få betydelig medinnflytelse. Filialiseringen kombinert

med sterk makt og styring fra sør må brytes. I takt med økende aktivitet må det etableres/utvikles beslutningsmiljøer i landsdelen. Blant annet må Oljedirektoratet i nord styrkes slik at det kan ivareta en rådgivende rolle i forhold til politiske organer i nord på et faglig forsvarlig grunnlag. Et regionalpolitisk organ må blant annet få medinnflytelse på hvilke områder som skal åpnes for utforskning (arealtildeling) og hvilke selskaper som skal tildeles konsesjoner.

9. Nord-Norge må tilstrebe mer samarbeid og vilje til å tale med én stemme i petroleumspolitikken. Det vil gi innflytelse.

10. Harstads har helt siden leteaktiviteten startet i nord i 1980 vært et nordnorsk oljesenter. Miljøet i Harstad har alle forutsetninger for å utvikle seg til et kompetansesenter innenfor ledelse, leting og drift på en måte som kommer hele landsdelen til gode. I takt med økende petroleumaktivitet utenfor hele Nord-Norge må det skje en oppgave- og myndighetsoverføring fra sør til nord.

Sør-Troms Regionråd  
v/Halvar Hansen, leder

PS. Et mindretall i regionrådet, ordførerne i Kvæfjord, Bjarkøy og Salangen kan ikke tiltre samtlige 10 punkter. SV-gruppa i Gratangen kommunestyre er også uenig.

**Frekt og skammelig av TFDS**

HARALD BERG, HAMNVIK

TFDS viser ei skammelig og uholdbar holdning til reisende til og fra Ibestad. Dette gjelder både med hurtigbåt og ferge.

Det som skjedde mandag 3. oktober hvor TFDS tok fergen i sambandet Sørrollnes – Harstad ut av ruta og satte den inn i et annet samband, dette uten å sette inn ei annen ferge i ruta, er helt utrolig frekt og uholdbart.

Å ta vår ferge begrunnes med at vi har omkjøringsmuligheter, noe de tydeligvis har lært av ordføreren i en nabokommune. Det skrives at denne omkjøringen er 20 mil, og det vil si samme lengde som Ibestad – Tromsø. En tur-retur Sørrollnes-Harstad vil tilsvare en distanse fra Harstad og nesten til Mo i Rana – ca. 40 mil.

Dette er for dumt, og en begrunnelse vi ikke skulle vente av vettige folk.

**Nedsarvede ferger**

Saken er jo den at TFDS ikke har skikkelig fergemateriell. Flere av fergene er gamle og nedslitte.



**HVOR ER FERGA? Innsenderen påpeker at fergesituasjonen er uholdbar, og at Ibestad-ordfører Arne Ekman har vært for snill i fergesaken.**

Rederiet har jo heller ikke noen plan med vedlikeholdet slik de hadde før. Nå "sarves" det med materiellet til det oppstår en feil eks. motorhavari eller lignende, da må de til verksted, og da skjer resten på "måfå". Da er det omplasseringer og bytting til et nytt "vrak".

Det synes jo som alt er basert på nødløsninger.

Det er jo ikke sant at det ikke finnes ferger å leie. Det ligger mange ledige ferger rundt om, men kanskje andre rederier kvier seg for å låne ut sine ferger til et rederi som TFDS.

Det synes som TFDS holder på å avvikle fergerederiet (kanskje det er forrige direktørs eventyrpolitikk som sitter igjen). Det er vel ingen som ønsker TFDS bort, men det kan vel være det beste for brukerne slik forholdene er i dag.

Rederiet har jo ikke anskaffet nye ferger de siste årene, mens hurtigbåter og hurtigruteskip er kraftig fornyet.

**Illojale naboer**

Situasjonen er nå så uholdbar at en fristes til å gjøre som en øyværing fra en annen kommune sa:

"Vi sperret fergeleie med traktor, og nektet å betale billett, og så sa vi klart ifra til fylke og TFDS".

I Ibestad har vi aldri brukt slike metoder, og jeg håper at det heller ikke skal være nødvendig i fremtiden.

En annen side av denne saken er at en ordfører i en nabokommune kan gå ut på den måten med kritikk mot Ibestad som vi leste om for noen dager siden. Dette vil jeg kalle illojalitet mot naboene. Det er legalt å fremme sin egen sak, men det burde ikke være med det jeg vil kalle "skittrijs" som ordføreren i nabokommunen brukte.

Ordføreren i Ibestad har sikkert gjort det han mener er riktig for å fremme Ibestads sak i samferdselen – jeg kritiserer han ikke for det, men feilen er at han er for snill.

Nå forventer jeg at en vettig person i TFDS kommer på banen og forteller at en ny og skikkelig ferge er under vegg, og at det som hendte denne uken aldri skal skje igjen.

Den fergen vi nå har fått har jo ikke høyde nok for takstoltransport og er dermed ikke skikket til slik transport fra Sørrollnes.

**Sovet i timen?**

Når det gjelder hurtigbåtruta så er det helt utrolig at TFDS får lov å styre med ruter slik de gjør,

bl.a. for å holde "Lilletassen" (Vågsfjord) i vanpleie. Dersom fylket er inne i denne saken og har bestemt rutene, så må det være noen som har sovet i timen, eller ennå verre – de har latt seg styre av TFDS.

Det er da vel ikke slik at dette skal være ei rute mellom Harstad og Tromsø med mellomlanding på Finnsnes. Ruta skal vel betjene alle som bor mellom Tromsø og Harstad.

Det som er helt klart er at TFDS har hatt monopol på sjøverts transport i fylke, og alt de har fremmet har blitt godtatt av Fylkespolitikkerne. Slik kan det føles fordi rutene ikke er lagt opp til de reisendes beste.

Nå sier vi stopp! TFDS er ikke skikket til å drifte ferge og hurtigbåttrafikken i Troms. Dette har de bevist gjennom flere år.

Sørrollnes – Harstad er et stort trafikkert samband, og her har det vært for liten fergekapasitet fra første dag da m/f «Trondenes» begynte å gå.

Nå må rette instans tre inn og ta et grep slik at vi kan få skikkelige forhold, noe vi aldri har hatt, og det må skje straks.