



Troms fylkeskommune
Fylkesråd for miljø- og samferdsel
Postboks 6600
9256 Tromsø

Tromsø, 3. mai 2016

postmottak@tromsfylke.no

UTTALELSE FRA TROMSØ-OMRÅDETS REGIONRÅD: TRANSPORTETATENES FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018-2029:

Tromsø-området regionråd omfattes av kommunene, Balsfjord, Karlsøy og Tromsø.

Det vises til brev fra Troms fylkeskommune av 18.01.2016 om prosessinformasjon og invitasjon til regionalt dialogmøte – forslag til Nasjonal transportplan (NTP) for 2018-2029 i forbindelse med transportetatene (Jernbaneverket, Statens vegvesen og Kystverket og Avinors)' forslag til Nasjonal Transportplan 2018-2029).

Tromsø-områdets regionråd stiller seg meget undrende til at regionrådet i den folkerikeste regionen i Troms ikke fikk anledning til å legge frem sitt syn og prioriteringer på lik linje med de tre andre regionrådene i Troms i regionalt dialogmøte, 19.-20. april 2016.

Tromsø-områdets regionråd gir slik høringsuttalelse til transportetatenes forslag til Nasjonal Transportplan 2018-2029.

Det må videre presiseres at regionrådets høringer må ses i sammenheng med de individuelle kommuners innsendte bidrag.

I denne høringsuttalelsen vil vi imidlertid forholde oss til transportetatenes forslag til Nasjonal Transportplan 2018-2029.

Regionrådet vil peke på den store utfordringen som er knyttet til vedlikeholdsbehovet av de riksvegene som ble overført til Troms fylkeskommune, januar 2010, samt etterslep på fylkesveiene i Troms.

Fylkene Troms og Finnmark har i dag ingen transporttilbud på bane. Tromsø-området regionråd vil i denne sammenheng vise til at en har en stor verdiskapning i distriktene. Sett i lys av dette burde det settes av økte rammer til utbedring av transporttilbud på veg. Slik regionrådet har lest forslaget fra transportmyndighetene er det ikke tatt høyde for dette i forslaget

Tromsø-områdets regionråd er positiv til at klimahensyn ligger til grunn for arbeidet, at utviklingen av transportinfrastrukturen må ha et langsiktig perspektiv samt at det skal satses på kollektivtrafikk og at gods skal overføres fra veg til sjø og bane.

I dag bor nesten halvparten av fylkets innbyggere i regionen (Balsfjord, Karlsøy og Tromsø). Per 1. januar 2016 hadde regionen et samlet folketall på 81463 personer, Balsfjord (5 701), Karlsøy (2 282) og Tromsø (73 480), noe som ifølge Statistisk sentralbyrå utgjør 49,3 % av folkemengden i Troms.

Ifølge SSB vil befolkningstallet i 2040 være på 92 618 innbyggere, Balsfjord (6 588), Karlsøy (2 272) og Tromsø (83 768).

Med dagens reisemønster vil dette tilsvare mer enn 25 % flere daglige reiser i Tromsø-området i 2030. Videre vil dagens Arbeids- Bolig og Servicemarkedsregion i Tromsøregionen mest sannsynlig bli utvidet etter at Malangsforbindelsen ble etablert og den nye Langsundforbindelsen kommer på plass. En etablering av Ullsfjordforbindelsen vil også medvirke at arbeids- bolig- og servicemarkedsregionen i regionen vokser.

Næringslivet i Nord-Norge kan stå foran en betydelig vekst og utvikling. Det forventes vekst i sjømatnæringen, andre marine næringer som bioprospektering, gruve- og bergverksnæringen og petroleumsnæringen. Reiselivsnæringen er også inne i en positiv utvikling.

Transportsystemene både til lands, til vanns og ikke minst i luften bør tilrettelegges for å understøtte denne næringsutviklingen.

Så lenge en videreføring av Nord-Norgebanen eller videreføring av Ofotbanen ikke er et av de prioriterte områder for staten og Jernbaneverket, må Tromsø-området og da spesielt Tromsø slik regionrådet ser det tilgodeses med et langt større statlig engasjement og ressurser i NTP 2018-2029, enn det er lagt opp i transportetatens forslag.

Det uttales i transportetatens forslag at en har rangert investeringsprosjektene i tråd med retningslinjene fra Samferdselsdepartementet med grunnlag i samfunnsøkonomiske analyser (netto nytte per budsjettkrone).

Regionrådet er av den oppfatning av at når det gjelder bevilgninger til nye investeringsprosjekter så er det viktig at samfunnsøkonomiske betraktninger/overslag/modeller anvendes på en god måte. Beregningene av fergefri E39 er et godt eksempel på god bruk av beregninger. Noen ganger må det også tas hensyn til at dersom en også skal ha en spredt i samt desentralisert næringsliv så må en også legge til rette for at dagens bosetting og næringsliv opprettholdes. I så måte må infrastrukturen tilfredsstillende behovet til innbyggere og lokalt næringsliv.

Tromsø-området regionråd er glad for at transportetatene mener at det bør vurderes et eget program for fornyelse av fylkesveger og støtter selvfølgelig denne tanken.

Regionrådets forslag til prioriteringer for veinettet i regionen

- Det haster å få bygd innfartsveien til Tromsø, E8 så snart som mulig. Tromsø-områdets regionråd ber om at E8 Sørbotn- Lauksletta tas inn i NTP 2018-2023, første periode.
- Videre må vegstrekningen E6/E8, Nordkjosbotn – Hatteng tas inn igjen i Nasjonal transportplan, det betyr at den må tas inn i første periode av NTP 2018-2029.
- Fylkesvei 858 Malangseidet-xFv863 og fylkesvei 863 Tromsø-Hansnes-Fv858 omklassifiseres til riksvei.
- Regionrådet støtter Troms fylkeskommune ved fylkesråd for miljø -og samferdsel i at rammene til inndekking av etterslepet på fylkesveiene må fire dobles (for Troms utgjør dette 660 millioner per år i perioden).
- Ny Kvaløyforbindelse må bygges planperioden.
- Ny Tverrforbindelse må bygges i planperioden.
- Et eget program for fornyelse av fylkesveger, slik transportetatene anbefaler det må igangsettes i planperioden.

Annen transportinfrastruktur

I dag er det to hovedveier for gods ut av landsdelen; Den ene gjennom Sverige, og da via Ofotbanen, den andre via Finland, og da fra Skibotn eller Kirkenes.

Store godsmengder til og fra Tromsø transporteres med tog til/fra Narvik og videre på veg til/fra Tromsø. På grunn av strengere krav til miljø på kontinentet/Europa og et overfylt vegnett forventes i fremtiden at en stor del av godsmengden som i dag går på veg vil bli overført til jernbane. *Transportetatene foreslår også i sitt forslag en strategi som vil gi økt overføring av gods fra veg til sjø og bane.* Dette betyr en forventet økning av godsmengden på bane til Narvik via Sverige, og videre over på veg fra Narvik. Tromsø-området regionråd ser med bekymring på hva en slik forespeilet økning av gods på veg nordover fra Narvik kan føre til, spesielt når det trafikksikkerheten for vegfarere og gående og syklende samt økt utslipp av klimagasser. Derfor mener regionrådet at det må settes av midler til å starte opp en utredning av en mulig forlengelse av Nord-Norgebanen fra Fauske og nordover eller en «Tromsbane» forlengelse av Ofotbanen.

Når det gjelder persontransport så flyr vi som bor i Nord-Norge mer enn de som bor i resten av landet. Innbyggerne i Tromsøregionen foretar i i snitt ti flyreiser per år (Tromsø), tallet for resten av Troms ligger på åtte flyreiser per år mot to til tre flyreiser for innbyggere i resten av landet. (Avinor, Tromsø).

I 2015 var passasjertallet over Tromsø lufthavn, Langnes på 1.904.000 (dette er passasjerer som har vært innom terminalen, passasjerer som sitter i flyene ved mellomlanding er ikke med i disse tallene). Avinor Tromsø opplyser at de forventer at passasjertallet (terminalpassasjerer) vil passere 2 millioner i løpet av 2016¹.

Tromsø-området regionråd vil presisere at ordlyden i punkt 13.6 *Regionale og lokale lufthavner* på side 113, første avsnitt må endres fra «Av aktuelle tiltak som vurderes i planperioden kan nevnes terminalutvidelse på Tromsø lufthavn, Langnes.» til «Terminalutvidelse på Tromsø lufthavn, Langnes gjennomføres i planperioden, primært første periode, sekundært i løpet av andre periode av NTP 2018-2029».

Tromsø-områdets regionråd foreslår derfor følgende prioriteringer

- Dobbelspor på Ofotbanen.
- Tromsø-områdets regionråd vil be regjering og storting om at det igangsettes et nytt utredningsarbeid for en eventuell forlengelse av Nord-Norge banen (fra Fauske og nordover) eller en egen Tromsbane (videreføring av Ofotbanen)

¹ Tallene har vi fått fra Avinor Tromsø.

- Terminalutvidelsen på Tromsø lufthavn, Langnes må gjennomføres i planperioden, primært første periode, sekundært i løpet av andre periode av NTP 2018-2029».
- Staten må på sikt sørge for at behovet for flere flyoppstillingsplasser, taxibaner og rullebaneforlengelse utredes i planperioden.

De nevnte prioriteringer må etter regionrådets oppfatning gjennomføres i den første og andre planperioden.

Gode samferdselsløsninger er en grunnleggende faktor for en framtidig bærekraftig verdiskapning.

Med hilsen

Tromsø-området regionråd, arbeidsutvalget, (sign)

Jarle Aarbakke, leder av regionrådet og ordfører i Tromsø kommune

Gunda Johansen, nestleder og ordfører i Balsfjord kommune

Mona Pedersen, ordfører i Karlsøy kommune

Kristin Røymo, byrådsleder i Tromsø kommune