



Tromsø-området regionråd



Balsfjord
kommune



Karlsøy
kommune



Tromsø
kommune

Deres ref.:	Deres dato:	Saksbehandler:	Telefon:	Vår dato:	Vår ref.:
		Yngve Voktor	77 79 03 52	11/4 2012	

Troms fylkeskommune

Fylkesråd for samferdsel, Terje Olsen

Postboks 6600

9296 Tromsø

UTTALELSE FRA TROMSØ-OMRÅDETS REGIONRÅD: TRANSPORTETATENES FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023:

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

Det vises til brev fra Troms fylkeskommune av 14.02.12 om lokal høring av transportetatene (Jernbaneverket, Statens vegvesen og Kystverket) og Avinors' forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023 (NTP 2014-2023). Tromsø-området regionråd vil med dette takke for anledningen med å komme med innspill til NTP 2014-2023.

Tromsø-området regionråd gir slik høringsuttalelse til transportetatenes forslag til NTP 204-2023. Denne høringsuttalelsen er basert på innspill og dialog med de kommuner som inngår regionrådet, samt eget dialogmøte med fylkesråd for samferdsel, den 20. april 2012. Dialogen med kommunene har foregått gjennom regionrådets' infrastrukturvalg som skal ha fokus på infrastrukturer som vei, Tromsø lufthavn, Langnes, bredbånd og mobiltelefondekning.

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 og Avinors forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023.

Tromsø-området regionråd ser positivt på at transportetatene i sine forslag til NTP 2014-2023 har prioritert vedlikehold, sikkerhets- og driftsmessige tiltak. Regionrådet er enig i denne prioriteringen, men vil peke på den store utfordringen som er knyttet til vedlikeholdsbehovet på de riksvegene som ble overført til Troms fylkeskommune, januar 2010.

I henhold til retningslinjene for transportetatenes forslag er utgangspunktet for planleggingen en økonomisk ramme lik rammene for perioden 2014-2019 (planteknisk ramme). I tillegg legges det fram forslag innenfor: -20 %, + 20 % og + 45 % ift planteknisk ramme. I det regionale dialogmøtet som fylkesråden for samferdsel avholdt 27.-28. mars 2012 ble det opplyst at det kun er + 45 % rammen som tilsvarer dagens nivå, dersom en tar hensyn til prisstigning og økte kostnader i bransjen.

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

På bakgrunn av punktene ovenfor forventer Tromsø-området regionråd, på lik linje med Sør-Troms regionråd og Midt-Troms regionråd at rammene for Nasjonal transportplan 2014-2023 økes ut over + 45 % av planteknisk ramme, og at de fylker som ikke har transporttilbud på bane gis kompensasjon for dette.

I dag bor nesten halvparten av fylkets innbyggere i regionen (Balsfjord, Karlsøy og Tromsø). Per 1. januar 2012 hadde regionen et samlet folketall på 76 973 personer, Balsfjord (5 502),

Karlsøy (2 355) og Tromsø (69 116), noe som i følge Statistisk sentralbyrå utgjør 48,1 % av folkemengden i Troms. Ifølge SSB vil befolkningstallet i 2030¹ være på 89833 innbyggere, Balsfjord (5856), Karlsøy (2217) og Tromsø (82030).

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 eventuell 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

¹ Etter anbefaling fra KS har vi benyttet (Middel nasjonal vekst MMMM) i denne framskrivningen.

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 NordNorgebanen 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 2014-2023. Slik at staten bidrar med miljømessige transportløsninger i Tromsø-området når det gjelder vegnettet.

Veger

Tromsø-områdets regionråd mener at innfartsvegen E8 inn til Tromsø må realiseres i den planlagte NTP-perioden. I forslaget til NTP ligger denne inne i siste halvdel av planperioden. Tromsø-områdets regionråd vil oppfordre til at en tidligere realisering av hoved innfartsåren til Tromsø. Regionrådet forutsetter at skredsikring av E8 i Lavangsdalen blir prioritert.

Videre må vegstrekningen E6/E8, Nordkjosbotn – Hatteng tas inn i NTP 2014-2023, som det heter i forslaget fra transportetatene, *Regionrådet forutsetter at rammen økes med 45 prosent med prioritet på E6 fra Nordkjosbotn til Hatteng i Storffjord.* Slik dagens vegstrekning fremstår er den en "flaskehals" for flyten i trafikken og en trafikkfare for de myke trafikantene, herunder spesielt barn.

Tromsø-områdets regionråd forutsetter at det avsettes areal til utvidelse fra 10 til 12,5 m vegbredde på hele strekningen der hvor midtdele skal bygges.

Jernbane

Store godsmengder til og fra Tromsø transporteres med tog til Narvik og videre på veg til 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. Dette betyr en forventet økning av godsmengden på bane til Narvik via Sverige, og videre over på veg fra Narvik. Tromsø-områdets regionråd ser med bekymring på hva en slik forespeilet økning av gods på veg nordover fra Narvik kan føre til, dersom dagens infrastruktur på veg ikke blir opprustet til å ta en slik økning av godsmengden på veg. Dersom det ikke er mulig å bygge jernbane videre nordover i perioden, ber regionrådet om at veginfrastrukturen nordover fra Narvik blir prioritert, slik at vegnettet tåler den prognostiserte økningen i gods inn og ut fra Narvik.

Vegnettet må derfor få en høyere prioritet i NTP 2014-2023.

Sjøtransport

Når det gjelder rammene for Kystverket er det etter regionrådets oppfatning bare + 45 % rammen som er akseptabel, da dette er den rammen som vil kunne lukke etterslep samt forsere arbeidet på områder som navigasjonsinnretninger og merking av leder for hurtigbåter og passasjerferger. Videre gir det mulighet til en videre satsing på flere virkemidler for overføring av gods fra veg til kjøll.

Tromsø-området regionråd er positiv til utviklingen av havnen på Tønsnes og ser at det er behov for tiltak som understøtter næringspotensialet og støttefunksjoner for dagens og fremtidens petroleumsnæring i nord. Det er også viktig at det settes av midler til utbedring av Fv 53 i tilknytning til Tønsnes havn, slik at vegen er i stand til å møte den forventede økning av tunge kjøretøyer på vegen.

Når det gjelder fiskerihavner så sier transportetatens forslag: *Fiskerihavnetiltak skal bidra til bedre og tryggere havner som kan ta i mot en variert fiskeflåte i endring. Nye tiltak og vedlikehold blir prioritert ut fra kriterier som marin verdiskapning, bidrag til levende kystsamfunn, regional utvikling og sjøsikkerhet.*

Et av de viktigste tiltakene i så møte er tilskudd til kommunale fiskerihavner. Tromsø-områdets regionråd's mening om dette er:

Statlige tilskudd til kommunale fiskerihavner må opprettholdes, samt økes i takt med prisutviklingen. Tromsø-områdets regionråd støtter forslaget om en gjennomgang av ordningen med tilskudd til kommunale fiskerihavner.

Regionen har mer enn 50 % av kystlinjen i Troms, som omfattes av to store landskapsvernområder, samt åtte naturreservater, hvorav to er fuglefjell. Utenfor kysten er det rike fiskefelt, noe som gjør at vi er en stor fiskeriregion med den største kystfiskeflåten i Troms. Sett i lys av et bærekraftig perspektiv har staten et ansvar for å bevare disse ressursene for våre etterkommere.

Regionrådet ser med bekymring på dagens mangelfulle beredskap sett i lys av den økte oljetransporten langs kysten.

Luftfart

I NTP kapittel 3.7 Nordområdestrategien nevnes Tromsø Lufthavn, Langnes som *en innfallsport for turisme og næringsliv, og utvikling av lufthavnen blir løpende vurdert.* Tromsø-områdets regionråd er

bekymret for fravær av tiltak i Avinors forslag til NTP 2014-2023 når det gjelder Tromsø lufthavn, Langnes.

Lufthavna har *akutt* behov for flere oppstillingsplasser for fly, og utvidelse/nybygg av dagens utenlandsterminal og på sikt også forlengelse av rullebanen. Lufthavna er inne i en bærekraftig utvikling noe som gjør at den på **kort sikt** kan bli økonomisk selvfinansierende.

Antall flyreiser per innbygger ligger langt høyere i Norge enn i andre land. Reisefrekvensen i Nord-Norge har de siste ti årene økt mye mer enn landsgjennomsnittet. Et flytilbud med god frekvens er en forutsetning for næringsutviklingen i landsdelen og for utvikling i bosettingen. Som nevnt, mangler Nord-Norge nord for Fauske et transporttilbud som jernbane. Befolkningen og næringslivet er derfor mye mer avhengig av gode flytilbud og i mange tilfeller er fly eneste alternativ.

TØI's vurdering av trafikkprognoser tar utgangspunkt i at Tromsø fungerer som snuhavn for noen av cruiseskipene som anløper byen. Tromsø lufthavn, Langnes er en av de få lufthavnene i Nord-Norge der økt utlandstrafikk med rutefly er realistisk.

Nord-Norge har lange avstander, noe som fører til at befolkningen foretar i gjennomsnitt mer en dobbelt så mange flyreiser i løpet av et år enn landets befolkning, forøvrig. Det lokale flytilbudet får derfor en større betydning i regionen enn i andre deler av landet. Tromsø-området regionråd vil på lik linje med Tromsø kommune oppfordre til at Tromsø Lufthavn, Langnes rolle som et sentralt knutepunkt i Nord-Norge styrkes, slik at den ikke blir en flaskehals for regionens utvikling og vekstmuligheter.

Staten må på kort sikt sørge for at behov som flere flyoppstillingsplasser samt en utvidelse av dagens utenlandsterminal prioriteres og får sin rettmessige plass i Nasjonal Transportplan 2014-2023. På litt lengre sikt vil det også være behov for rullebaneforlengelse.

Nordområdesatsing:

I St. meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 varslet regjeringen en særskilt gjennomgang av transportinfrastrukturen i nordområdene. Som en oppfølging av dette hadde Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet gitt transportetatene og Avinor AS i oppdrag å gjennomføre en strategisk utredning av behovet for transportinfrastruktur i nordområdene. Målet med utredningen var å framskaffe bedre kunnskapsgrunnlag for framtidige beslutninger om infrastrukturutvikling i nord. Utredningen inngikk som et faglig innspill i arbeidet med Nasjonal Transportplan 2014-2023. **Denne utredningen er ikke fulgt opp.**

Tromsø-området regionråd registrerer at Nordområdene har fått et eget avsnitt i forslag til NTP 2014-2023. Regionrådet mener på lik linje med Tromsø kommune denne satsingen må følges opp med en betydelig økning i rammene slik at man kan følge opp regjeringens Nordområdestrategi. En av de viktigste flyplassene i landet er Tromsø Lufthavn, Langnes og den viktigste i nord.

I 2009 ble det fraktet 2.200 tonn gods og 1.6 millioner passasjerer over lufthavna. Prognosene viser en økning i antall flypassasjerer i fylket frem mot 2040 på 68 prosent. Dermed er Tromsø lufthavn Langnes et viktig knutepunkt for landsdelen men også for Svalbard. Tromsø lufthavn har flere direkteruter til utlandet, både charter og kommersielle flyruter.

Tromsø-området regionråd er av den klare oppfatning av at Tromsø Lufthavn Langnes må prioriteres med nye oppstillingsplasser og utvidet utenlandsterminal først i perioden.

Regionrådet foreslår at en reell nordområdesatsing må beløpe seg til minimum en milliard kroner i perioden for Troms.

Informasjons- og betalingssystemer

Staten må ta ansvar for utvikling av gode informasjons- og betalingssystemer på tvers av etatene, forvaltningsnivåer og aktører. Ruteinformasjon, informasjon ved forsinkelser/innstillinger av rutegående trafikk, herunder rutetilbud som koordinerer med annet reisetilbud er i dag svært mangelfulle og i noen tilfeller også helt fraværende.

En forbedring vil kunne få stor positiv effekt for næringslivet og innbyggerne.

Tromsø-området regionråd forutsetter en videre satsing ut over rammen på +45 %.

Dersom Regjeringen og Stortinget innstiller på en lavere ramme, vil dette hemme en positiv og bærekraftig utvikling av regionen og landsdelen.

Gode samferdselsløsninger er en grunnleggende faktor for en framtidig verdiskapning.

Med hilsen

Tromsø-området regionråd

Ole-Johan Rødvei

Leder av regionrådet og ordfører i Balsfjord kommune.

Hanny Ditlefsen Ordfører i Karlsøy kommune

Jens Johan Hjort Ordfører i Tromsø kommune

Kopi: Tromsbenken, Balsfjord kommune, Karlsøy kommune og Tromsø kommune.