



Troms fylkeskommune
v/samferdsels- og miljøetaten
Postboks 6600
9296 Tromsø

PLANPROGRAM FOR REGIONAL TRANSPORTPLAN 2018-2029 – HØRINGSINNSPILL/MERKNADER.

Tromsø-området regionråd viser til høringsbrev for Regional transportplan for Troms 2018-2029 planprogram sendt ut på høring 15. februar 2017, med høringsfrist 29. mars 2017.

Det bes om innspill på følgende områder/spørsmål. Høringsinnspillet fra regionrådet vil følge disse i nummerert orden.

1. Dekker planprogrammet de tema som bør behandles i Regional transportplan?
2. Er det tydelig hvordan man kan delta i arbeidet og hvor og hvordan man kan finne informasjon?
3. Er høringspartens interesser tilstrekkelig representert/ivaretatt i arbeidet?
4. Er det andre utredningsbehov, eller annen relevant kunnskap som ikke dekkes i forslaget?

Tromsø-området regionråd ser fram til møtet mellom regionrådet og fylkeskommunen 5. mai ved samferdselsetaten i Balsfjord.

Regionrådet deler oppfatningen med Fylkestinget om at det Regional Transportplan for Troms skal rulleres hvert 4. år på samme måte som Nasjonal transportplan (NTP'n). Noe som bekreftes gjennom Regional planstrategi vedtatt i Fylkestinget oktober 2016. Her går det frem at det i perioden 2016-2019 legges opp til å rullere regional transportplan (2018-2029).

Høringsinnspill og merknader er behandlet og vedtatt i regionrådets Arbeidsutvalg (AU). Arbeidsutvalget består av ordførerne i kommunene i Balsfjord, Karlsøy og Tromsø. Årsaken til dette er at regionrådet som sådan ikke rekker å behandle forslag til planprogram for Regional transportplan (2018-2029) før høringsfristens utløp. Neste regionrådsmøte er berammet til fredag 5. mai.

Ad. 1 Dekker planprogrammet de tema som bør behandles i Regional transportplan?

Regionrådets arbeidsutvalg sier seg fornøyd med de tema som er tenkt behandlet i Regional transportplan 2018-2029.

Ad. 2 Er det tydelig hvordan man kan delta i arbeidet og hvor og hvordan man kan finne informasjon?

Arbeidsutvalget kan si seg fornøyd med organisering, prosess og medvirkning som det er lagt opp til i prosjektet og bifaller fylkesrådets forslag til organisering. AU er også fornøyd med at regionråd er tiltenkt plass i referansegruppen. Noe som er med på å sikre en regional forankring, jfr. s.6 øverst: *«Planarbeidet vil omfatte mange kommuner, og statlige myndigheter med regionalt ansvar. Det er derfor naturlig at arbeidet foregår på regionalt nivå.....»*

Ad. 3 Er høringspartens interesser tilstrekkelig representert/ivaretatt i arbeidet?

Regionrådets arbeidsutvalg viser til I grunnlagsdokumentet for Nasjonal Transportplan 2018-2029. I sammendraget fra transportetatene, side 11, strekpunkt 4 er det uttrykt *«Gods skal overføres fra veg til sjø og bane, og godstransporten skal skje mer effektivt. Transportetatene vil prioritere prosjekter som bidrar til å overføre gods til jernbane og sjø, eller som øker godstransportens effektivitet.»*

Videre sier transportetatene på side 13, 2. avsnitt: *«Transportetatene foreslår en strategi som vil gi overføring av gods fra veg til sjø og bane. Dette skjer gjennom økt satsing på godstransport på jernbane, tilskuddsordning er for gods på sjø og bedre sammenknytning mellom transportformene i knutepunkter.I tillegg til overføring fra veg til sjø og bane må det derfor arbeides for at hver transportform blir mer effektiv, miljøvennlig og sikker.*

I avsnitt 3, gis det et måltall på gods som kan overføres fra veg til sjø og bane, ca. 5-7 mill. tonn gods kan overføres. *«Overføringspotensialet er størst for samlast og gods som fraktes med container innenlands, tømmer til jernbanen, fersk fisk og andre termovarer innenlands og utenriks, samt godstrafikk på jernbane knyttet til utenrikshandel med Sverige og andre Østersjøland.*

Slik regionrådet ved arbeidsutvalget ser det bør Regional transportplan 2018-2029 ta opp i seg disse anbefalingene.

AU viser i denne sammenheng til opplysninger i media forut for og etter nedleggelsen av containerruta mellom Bodø-Alta, som ble lagt ned 1. oktober 2013.

«Hvert år frakter M/S Tege 13.000 containere mellom Bodø og Alta. Skal de over fra kjøll til hjul, kan det gi 8000 ekstra vogntog på veiene». (TV2.)

Tromsø-området regionråd mener at Regional transportplan må ta opp i seg denne problemstillingen. *Hvordan kan en føre lasten som de 8000 vogntogene fikk overført ved opphøringen av denne sjøverts containerfrakten tilbake til en bærekraftig transportløsning på kjøll.*

I grunnlagsdokumentet NTP 2018-2029 foreslår transportetatene en strategi som vil føre til en overføring av gods fra veg til sjø og bane. Dette skjer gjennom økt satsing på godstransport på jernbane, tilskuddsordninger for gods på sjø og bedre sammenknytning mellom transportformene i knutepunkter, s.13. (Tromsø og Bodø er slike knutepunkter i nord). I tillegg uttaler transportetatene: *«I tillegg til overføring fra veg til sjø og bane må det derfor arbeides for at hver transportform blir*

mer effektiv, miljøvennlig og sikker. Som kjent stopper jernbanen i Nord-Norge i Bodø (Nordlandsbanen) og Narvik (Ofotbanen).

Arbeidsutvalget vil i denne forbindelse påpeke følgende: Nord-Norge nord for Narvik vil møte på store problemer med å oppfylle kravene som stilles i NTP til transportformer, *mer effektiv, miljøvennlig og sikker*, så lenge som en erstatning for M/S Tege ikke er på plass og så lenge som vi mangler bane nord fra Narvik. Det betyr at fremtidens godstransport må gå på veg, herunder elendige fylkesveger som ikke tilfredsstillers dagens næringsivs' behov til sikker og rask transport til det europeiske markedet.

Regionrådet ved arbeidsutvalget anbefaler at derfor at regional transportplan også vil omfatte oppstart av et nytt utredningsarbeid/planlegging av en videreføring av Nord-Norgebanen fra Bodø og nordover eller en videreføring av Ofotbanen eller andre jernbaneløsninger i nord som vil møte det fremtidige behov til jfr. Tromsø-kommunes høringsnotat om jernbane (Tromsø kommunes, Høringsuttalelse til grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan, Samferdselsdepartementet, datert 19.07.2016.)

Ad 4. Er det andre utredningsbehov, eller annen relevant kunnskap som ikke dekkes i forslaget?

Forvaltningsreformen i 2010 overførte ansvaret for større deler av riksvegnettet til fylkeskommunene. Troms fylkeskommune fikk dermed ansvaret for om lag som en del av regionreformen overført ansvaret for ca. 3000 km fylkesveger. I forbindelse med NTP 2018-2029 ba Samferdselsdepartementet transportetatene vurdere om enkelte veger i riks- og fylkesvegnettet burde omklassifiseres. Vurderingen skulle gjøres med utgangspunkt i endret betydning i transportsystemet eller på grunn av vesentlige endringer i trafikkmengde. Transportetatene ble også bedt om å se på om større veger med sterke næringsinteresser burde overføres til staten.

Det ble innhentet grunnlagsmateriale fra fylkeskommunene og Oslo kommune. I grunnlagsdokumentet fra transportetatene kommer det fram at «stort sett anbefaler fylkeskommunene ingen endringer i gjeldende klassifisering, og begrunner det med at de har vist seg å være gode vegeiere....»

Tromsø-områdetets regionråd stiller seg spørrende til dette utsagnet. Hva har Troms fylkeskommune svart

Slik regionrådet forstår det har en brukt ÅDT som mål for om fylkesveger skal omklassifiseres til enten riksveger eller kommunale veger.

Forfall på infrastruktur/etterslep

I transportetatenes grunnlagsdokument til NTP 2018-2029 heter det på s. 14; «For å få et mer robust, driftssikkert og pålitelig transportsystem vil transportetatene prioritere drift, vedlikehold og fornying av infrastrukturen. Forfallet på infrastrukturen må fjernes og vedlikeholdet må være tilstrekkelig til at vi ikke får nytt forfall. En godt vedlikeholdt transportinfrastruktur som er rustet mot klimaendringer og andre utfordringer vil også redusere kostnadene for infrastruktureiere, trafikanter og operatører.» Videre, «Drift av infrastruktur må legges på et samfunnsøkonomisk optimalt nivå som gir god fremkommelighet, høy sikkerhet og god tilgjengelighet på en miljøvennlig måte.»

«Vi anbefaler derfor å ta igjen alt forfall på riksveger og bane.»

Regionrådet konstaterer at fylkesveger ikke er nevnt da det er fylkeskommunene som er vegeiere av fylkesveger, men fylkesvegene er en viktig del av transportnettet i Troms (75 % av næringstransporten fra kystnæringene langs kysten mellom Harstad og Tromsø går på fylkesveger).

Under overskriften: Fylkeskommunale transportutfordringer, s.15 i NTP'n tar transportetatene og Avinor til ordet for at det bør vurderes et eget program for fornyelse av fylkesveger. «Det er et betydelig forfall på fylkesvegnettet. Kostnadene knyttet til kritisk infrastruktur som tunneller, bruer og fergekaier er så omfattende at transportetatene mener det bør vurderes et eget program for fornyelse av fylkesveger.»

Regionrådet mener derfor at transportetatenes anbefalinger også må gjelde for prioriteringen av vedlikehold og på å ta igjen forfall på fylkesvegene i Troms.

Et eget program for fornyelse av fylkesveger må tas inn som eget punkt i planprogrammet.

Samfunnsøkonomisk nytteverdi

I høringsrunden våren 2016 kom det frem fra flere hold svakheten med å prioritere prosjekter med utgangspunkt i samfunnsøkonomisk nytte (netto nytte per budsjettkrone), noe som har ført til at man har lagt inn transportsikkerhet og beredskap i modellen.

Nordland, Troms og Finnmark fylkeskommuner har i rapporten *Fra kyst til marked – sjømattransport i Nord-Norge* lagt årsgjennsnitt (ÅDT) og årsgjennsnitt for tunge godsførende kjøretøy (V) til grunn for beregning av godsstrømmene for sjømatnæringen i Nord-Norge.

Gjennom å bruke ÅDT og ÅDT (V) i denne rapporten mener regionrådet at fylkeskommunene i nord har klart å vise den reelle verdiskapingen i sjømatnæringen i Nord-Norge.

Regionrådet vil derfor oppfordre Troms fylkeskommune å benytte ÅDT og ÅDT (V) for å beskrive næringslivets reelle behov når en skal prioritere innsatsen av vedlikehold og etterslep/forfall på fylkesveger i Troms og Tromsø-området.

Tromsø-områdets regionråd vil tilslutt presisere at kommunene Tromsø og Balsfjord leverer egne innspill for sine respektive kommuner, men at disse er koordinert med regionrådets merknader og innspill.

Med vennlig hilsen

Jarle Aarbakke

Leder av Tromsø-områdets regionråd