

Troms Fylkeskommune
Samferdsels og miljøetaten
Pb 6600
9296 TROMSØ

Vår dato: 03.05.2016
Deres dato: 03.05.2016
Vår referanse: Charlotte
Deres referanse: Lindquister
Marius Chrømer

NTP 2018-2029

NHO Troms og Svalbards innspill til Troms fylkeskommune

Det vises til plandokumentet til Nasjonal transportplan 2018-2029 sendt på høring til fylkeskommunene med frist for innspill 3. mai 2016.

NHO Troms og Svalbard ber fylket om å vektlegge følgende innspill fra næringslivet i sine kommentarer på plangrunnlaget til Samferdselsdepartementet. Til grunn for vårt innspill ligger næringslivets omforente politikkdokument *Samferdselspolitikken mot 2030* som er NHOs innspill til Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP), jf. vedlagt.

Samferdsel i nord

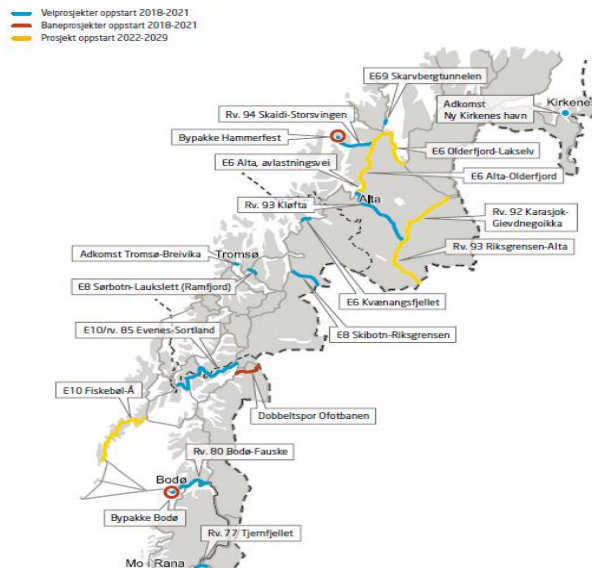
Innledningsvis er det viktig å påpeke betydningen av at NTP vektlegger næringslivets transportbehov i de overordnede valg og prioriteringene som gjøres. Norske bedrifters avstandsulemper og transportkostnader er langt større enn våre handelspartnere og konkurrentland. Det er derfor særskilt viktig for oss at samferdselsprosjekter som binder landet vårt sammen og knytter oss til resten av Europa, samt løser logistikkutfordringene i byregionene (både gods og personer) blir prioritert.

NHO Troms og Svalbard mener også at eksportverdi og fremtidig verdiskapning må vektlegges i større grad da nordnorske prosjekter kommer svært dårlig ut når årsdøgntrafikk og samfunnsnytte vektlegges i beregningsmodellene på grunn av lavt folketall og tilsvarende trafikk ved å vurdere prosjekter ut fra Statens vegvesens nevnte kriterier.

For næringslivet i nord kommer bedre samferdselsløsninger øverst på listen over rammevilkår som må bedres. NHOs medlemsbedrifter møter stadig tøffere internasjonal konkurranse og god samferdselsinfrastruktur er en viktig forutsetning for et konkurransedyktig næringsliv.

NHO Troms og Svalbard har følgende prosjekter som sine viktigste prioriteringer: innfartsvei til Tromsø havn fra E8, E6 Kvænanngsfjellet, E6 Sørkjosen, Skibotn – Finskegrensa, Nordkjosbotn – Oteren og E8 Ramfjord. I tillegg ønskes en omklassifisering fra Fylkesveg til riksveg for strekningene Silsand-Buktamoten og E6-Skjervøy.

NHOs anbefalinger NTP 2018-2029 - Nord-Norge



Økonomiske rammer

Mange av de tyngste investeringsprosjektene skal bygges i neste NTP-periode og det er derfor viktig at det frem mot 2030 er tilstrekkelig økonomisk handlingsrom for sektoren. Vår oppfatning er at høyeste ramme må legges til grunn, da rommet for nye investeringer er svært lavt med lavere rammer. Høy ramme ligger grovt regnet om lag 5 mrd. kr under NHOs forslag til årlig økonomisk ramme i planperioden. Vi håper fylket i sitt innspill til departementet vil støtte vår argumentasjon om at høy ramme bør være et minimum som økonomisk ramme.

Brukerfinansiering

Stat, fylke og kommune har hovedansvar for finansiering av veiutbygging. Samtidig erkjenner NHO at brukerfinansiering utløser flere investeringsprosjekter og fungerer som et supplement til offentlige midler. Omfanget og kompleksiteten ved brukerfinansiering må imidlertid ikke bli for stort og kostnaden ved innkreving av brukerfinansiering må holdes på et absolutt minimum.

NHO Troms og Svalbards prioriterte prosjekter:

Våre prioriteringer i NTP tar utgangspunkt i følgende fire områder vi mener er de viktigste:

Byområder/store by- og arbeidsmarkedsregioner

Mange av våre byregionene opplever i dag store voksesmerter som følge av en kraftig befolkningsvekst. Dette legger et stort press på infrastrukturen. Dette gjør at NTP må prioritere samferdselsprosjekter som realiserer effektive, vekstkraftige og omstillingsdyktige bo- og arbeidsmarkedsregioner. Dette vil også skape gode ringvirkninger for omland/distriktene der disse kobles på byregionene og andre streke næringsregioner.

Nasjonale og internasjonale transportkorridorer for person- og godstransport

Fremkommelighetsutfordringer påvirker næringslivet i hele landet, men betydelig i nord med store avstander og røft klima. Det er viktig å prioritere prosjekter som effektivt binder ulike regioner og landsdeler sammen, sikrer stabil og effektiv utvikling av effektive transportkorridorer mot nasjonal og internasjonale markeder.

Flere fjelloverganger i Troms har utfordringer med stengning eller kolonnekjøring vinterstid. Dette skaper problemer for godstransport hvor tid er en knapp faktor. På store deler av korridoren mangler det omkjøringsveger på norsk side og omkjøringer må skje via svensk og finsk vegnett. NHO mener det er nødvendig med flere døgnåpne grensestasjoner samt vurdere døgnåpne fergesamband langs E6

Kollektivtransport

Uten utbygging av et effektivt kollektivsystem vil man kunne oppleve et sammenbrudd i transportsystemet. Vi vil prioritere prosjekter i byområder som sikrer en robust kollektivtransport. I tillegg til kollektivsatsning må det satses videre på gang -og sykkelveg som også avlaster vegnettet. Flere gående og syklende er bra for samfunn, næringsliv og enkeltmenneske.

Knutepunkt for godstransport

Det er et mål om å overføre mer gods fra vei til sjø og bane. For å lykkes med dette må det legges til rette for effektiv godstransport og utvikle knutepunkter som letter overføring av gods mellom transportmidlene. For å lykkes med en slik ambisjon må vei, bane og havneutbygging ses i sammenheng. Vi vil prioritere prosjekter som sikrer utbygging utbedring av eksisterende godsknutepunkter.

Med disse hovedområdene som utgangspunkt har NHO Troms og Svalbard prioritert følgende prosjekter for Troms fylke:

Breivika

Adkomst til Tromsø havn i Breivika fra E8 er NHO Troms og Svalbard fremste prioritering, Det må prioriteres statlige midler til ombygging av adkomsten fra E8 til nordre del av Tromsø havn. Dette er regionens mest trafikkerte veistrekning med over 24 000 kjøretøypasseringer. Veistrekningen er en problematisk flaskehals for næringsliv, kollektivtransport og privatbilisme og hindrer fremtidig vekst og investeringer om prosjektet ikke igangsettes i første periode. Det er høy næringsaktivitet i området og store investeringsplaner som avhenger utvidet adkomst fra E8.

E6 Sørkjosfjellet

E6 er den viktigste transportåren i Nord-Norge. På mange steder finnes det ikke tilfredsstillende alternative kjøreruter og omkjøring er svært tidkrevende. NHO mener utbyggingsprosjektet E6 over Sørkjosfjellet med ny veg og tunnel er helt nødvendig for å gi godstransporten mer forutsigbare trafikkforhold på E6 gjennom Troms og dermed næringslivet i Nord-Norge bedre vilkår. Prosjektet som ansås som samfunnsøkonomisk ulønnsomt har skapt store forsinkelser, ulykker og er en betydelig flaskehals for tungtransporten, særlig vinterstid som har gods til enorme verdier. NHO mener prosjektet illustrerer hvorfor tidligere nevnte kriterier ikke må ligge fast ved vurdering av hvert prosjekt.

E6 Kvæangsfjellet

E6 over Kvæangsfjellet er hovedferdselsåren - og den eneste, mellom resten av landet og Finnmark fylke. Som hovedveg til Finnmark med økende transport av varer og tjenester, er det behov for å få en bedre og mer vintersikker veg. I 2013-2014 var veien stengt 44 ganger (220 timer) og det var kolonnekjøring 16 ganger (70 timer) ifølge Statens vegvesen. Årsaken er i hovedsak uvær. Problemene blir forsterket ved at vegen har sterk stigning og dårlig kurvatur. NHO mener det må legges statlige midler til bygging av tunnel på E6 over Kvæangsfjellet i første periode av NTP. Næringslivet taper store summer på at veien er stengt og fremkommeligheten dårlig.

E8 Sørbotn–Laukslett i Troms

E8 Sørbotn–Laukslett er en omstridt veitrase. Som innfartsåre til Tromsø er den viktig for næring og privattransport og for innbyggerne i Ramfjord. Ny trase er viktig av samfunns- og trafiksikkerhetsmessige årsaker. Østre trasévalget ble vedtatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet juli 2015 og NHO mener dette er det mest langsiktige og fremtidsrettede alternative sett i sammenheng med en fremtidig Ullsfjordforbindelse og en potensiell Tindtunell. NHO aksepterer at utbyggingen er betinget brukerfinansiering.

Skibotn – Finskegrensa og Nordkjosbotn – Oteren

Begge veistrekninger er sentrale transportåre for godstransport mot det internasjonale markedet. Betydelig tungtransport ferdes på disse strekningene og vi ser det som helt sentralt at disse utbedres utover NTP periode 2018-2029.

I tillegg støtter NHO Troms og Svalbard utbedring og utbygging av Ofotbanen og Nordlandsbanen som transporterer vesentlig gods til og fra Nord-Norge.

Omklassifisering av fylkesveier til riksveier

I forbindelse med NTP har Samferdselsdepartementet bedt transportetatene om å foreslå behovet for omklassifisering av enkelte fylkesveier til riksveier. Transportetatenes forslag til overføring tar utgangspunkt i veier med betydelig næringstransport. NHO Troms og Svalbard støtter forslaget til Statens vegvesen som har utpekt tre fylkesvegstrækninger som bør omklassifiseres:

- Buktaemoen- Silsand, Senja – (fylkesveg 861) – til E6
- Skjervøy (fylkesveg 866) - til E6
- Riksvegtilknytning til Tromsø sentrum via Tromsøbrua

Raskere planlegging, styrke gjennomføringskraften

For næringslivet er det når infrastrukturen er ferdig bygget og klar til bruk som er avgjørende. For å oppnå dette må man gjøre flere grep som effektiviserer planlegging og gjennomføringen av samferdselsprosjekter. NHO har fått Vista Analyse til å vurdere hvilke tiltak man kan iverksette for å nedkorte planleggingstiden. Det pekes for eksempel på økt innslag av statlig plan, bedre koordinering av planarbeidet i staten og effektivisering av innsigelsesordningen, samt bruk av finansierings- og gjennomføringsmodeller som stimulerer til økt gjennomføringskraft. Videre bør statlig plan være hovedregel for prosjekter som krysser flere kommunegrenser. Det bør i tillegg være slik at man har en mye mer forpliktende deltakelse i en tidligfase og begrenser mulighetene til endringer i sluttfasen av planleggingsperioden.

Vi håper at fylkeskommunen tar med seg NHO Troms og Svalbards innspill inn i videre prosess og vil prioritere flere av de nevnte prosjektene fremmet i dette dokumentet.

Vennlig hilsen

Næringslivets Hovedorganisasjon

NHO Troms og Svalbard v/regiondirektør Christian Chramer