



INNSPILL TIL GRUNNLAGSDOKUMENTET TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018-2029

Sør-Troms regionråd(STRR) og Ofoten regionråd (OR) viser til revidert utgave av plangrunnlaget av 8. mars 2016, og fremmer herved følgende felles innspill:

Grunnlagsdokumentets målsettinger

Regionrådene er positive til grunnlagsdokumentets målsettinger om bedret fremkommelighet for gods og personer, transportsikkerhet, klima, satsning på ny teknologi, FoU, videreutvikling av et godt luftfartstilbud, satsningen på Ofotbanen samt målsetting om overføring av godstransport fra veg til bane og sjø.

Prosjekter av særlig viktighet for Ofoten og Sør - Troms

Korridor 8 – E-6 Hålogalandsbrua og E-10/rv. 85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukt – Hålogalandsveien.

Regionrådene er positive til at E-6 Hålogalandsbrua og E-10/rv. 85 Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukt er foreslått prioritert i alle 4 rammealternativene. Det oppleves likevel som en stor svakhet at strekningen Tjeldsund-Harstad, Langvassbukt – Sortland samt Snubba-Tjeldsund ikke er tatt med i det foreslåtte OPSet og heller ikke er prioritert innenfor korridor 8. Strekningene er under planlegging og bør realiseres i kommende NTP periode, og det er spesielt viktig at den ulykkesbelagte, flaskehalsstrekningen fra Tjeldsund til regionens største by, Harstad, gis nødvendig prioritet.

Strekningen mellom Narvik og Bjerkvik er i dag den strekningen i Nord – Norge med flest vogntog. Den er i tillegg svingete, smal og ulykkesbelastet og utgjør en flaskehals til Hålogalandsbrua og til Ofotbanen.

Bypakke Narvik innebærer at E 6 legges i tunell gjennom sentrum. Det er beregnet en samfunnsøkonomisk verdi av tunnelen i plangrunnlaget på – 0,61, det 5 mest lønnsomme i korridor 8. Prosjektet var også en del av NTP 2010 - 2019, men har falt ut i plangrunnlaget. Sammenhengende standard og utbygging i korridoren tilsier at dette prosjektet må prioriteres, og inkludere ny E 6 fra Bjerkvik og fram til Hålogalandsbrua som står ferdig i 2017.

Fergefri E 6.

Vår region er den eneste der E6 er delt med ferge. Det er gledelig at det skal vurderes langt hyppigere avganger på denne enn i dag, men visjonen om en fergefri E 6 må følges opp i neste NTP. En Fergefri E6 vil etter vårt syn være et viktig bidrag til utvikling i Nordområdene.

Korridor 8-Tabell 46 (kystinvesteringer hvor samfunnssikkerhet og sammenhengende standard er tatt med)

I denne tabellen er gjennomseiling i Tjeldsundet og innseiling til Stangnesterminalen i

Harstad kun prioritert ved høy rammetildeling. Dette er ikke logisk i forhold til grunnlagsdokumentets målsetting om å overføre gods fra veg til sjø, og er likeledes svært uheldig i forhold til grunnlagsdokumentets ambisjoner på sikkerhets- og miljøsidan.

Likeledes er Engenes fiskerihavn kun prioritert ved høy rammetildeling. I forhold til den sterkt voksende sjømatnæringa, er det avgjørende at investering i infrastruktur foretas så raskt som mulig. Regionrådene mener derfor at denne regionalt viktige fiskerihavnen må gis prioritet i basis/middels rammetildeling og realiseres så tidlig som mulig i planperioden.

Regionrådene mener derfor at ovennevnte må gis prioritet i basis/middels rammetildeling og realiseres så tidlig som mulig i planperioden.

Narvik Havn er en kjernenettverkshavn i EU- og EØS-området, og Ofotbanen er en del av det samme nettverket av grensekryssende korridorer. Det kommunale og regionale prosjektet «Nye Narvik Havn» vil gi større arealer og mer logistikeffektivitet i Nord-Norge og Barentsregionen, vil være i samsvar med nasjonal godsanalyse og nasjonal havnestrategi, og bør gis positiv omtale i NTP.

Jernbane

Regionrådene bifaller målsettingen om å flytte godstrafikk fra veg til jernbane, og er således for utviklingen av dobbeltspor på Ofotbanen. Tilstrekkelig kapasitet på banen er en forutsetning for vekst og utvikling av den grønne eksportkorridoren for sjømat fra Narvik til Alnabru. Nordover frakter banen 80 % av alle dagligvarer til vår region. Økningen i antall malmtog fra LKAB kan true kapasiteten for godstog hvis en ikke øker kapasiteten med dobbeltspor Narvik –Kiruna. Det er i plangrunnlaget foreslått investeringer også på Kongsvingerbanen og Alnabru som sammen med oppgradering gjennom Sverige vil gi en fortsatt effektiv grønn godskorridor. Det er viktig å legge til rette for større andel gods på bane og sjø, og den elektrifiserte Ofotbanen er et viktig miljøprosjekt.

Harstad/Narvik lufthavn Evenes

Plangrunnlaget er meget vag i beskrivelsen av utvikling og prioritet til Harstad/Narvik lufthavn Evenes.

Sitat:

«kan det videre være aktuelt starte planlegging av utvidelse av terminalen på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes og baneforlengelse på Kirkenes lufthavn.»

Regionrådene vil understreke at Harstad/Narvik lufthavn, Evenes betjener gods- og persontrafikk i den mest folkerike regionen i Nord-Norge, og at lufthavnen er blant de i landet som har absolutt størst vekst i antall reisende. Fremtidig nedleggelse av Framneslia flyplass i Narvik og etableringen av Hålogalandsbrua vil forsterke denne utviklingen.

51.000 passasjerer var innom Harstad Narvik Lufthavn Evenes i februar. Det er en vekst på 12,6 prosent - noe som er det dobbelte av trafikkøkningen på landsbasis denne måneden, den var på 6 %.

Regionrådene er derfor klar på at lufthavnens rolle som nasjonal flyplass må fremheves og gis betydelig prioritet for å kunne betjene fremtidig vekst.