



SAKSPROTOKOLL

Utvalg: Fylkestinget
Møtedato: 14.06.2016
Utvalgssak: 48/16

Resultat:

Arkivsak: 16/1512-33
Tittel: HØRINGSSVAR FRA TROMS FYLKESKommune - FORSLAG
TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018 - 2029

Behandling:

Representanten Tom Erik Forså, FrP, fremmet følgende forslag (1):

«Punkt 6 strykes.»

Representanten Tom Erik Forså, FrP, fremmet følgende forslag (2):

«Punkt 19 strykes.»

Representanten Tom Erik Forså, FrP, fremmet følgende forslag (3) som alternativ til punkt 20:

- A) Fv. 86/fv. 861/862 på akse Senja-E6 med strekningen Buktamoen-Silsand de viktigste sjømatveiene på Senja, Nasjonal Turistvei og den fremtidige ytre kystriksvei omklassifiseres til riksvei.
- B) FV 858 i tilknytning til ny Kvaløyforbindelse over Håkøya omklassifiseres til riksveg som starten på en kystriksveg.
- C) FV 862 Tromsøysundbrua med tilknytning til Prostneset omklassifiseres til riksveg.
- D) Fv 866 Langbakken Skjervøy omklassifiseres til riksveg

Representanten Tom Erik Forså, FrP, fremmet følgende forslag (4):

«Punkt 22 strykes.»

Representanten Tom Erik Forså, FrP, fremmet følgende forslag (5):

«Punkt 23 strykes.»

Representanten Tom Erik Forså, FrP, fremmet følgende forslag (6) til punkt 25, endring strekpunkt 1:

«E8 Sørbotn – Laukslett i henhold til kommunaldepartementets vedtak 2015, med oppstart i 2018-21.»

Representanten Tom Erik Forså, FrP, fremmet følgende forslag (7) til punkt 25, nytt strekpunkt 3:

«Ny Kvaløyforbindelse via Håkøya med oppstart i 2022-2023.»

Representanten Tom Erik Forså, FrP, fremmet følgende forslag (8) til punkt 25, endring strekpunkt 5:

«RV 862 Tverrforbindelsen med oppstart 2024-2029.»

Representanten Tom Erik Forså, FrP, fremmet følgende forslag (9) som nytt punkt 26:

«Ny Kvaløyforbindelse via Håkøya omklassifiseres til riksveg hvor også FV 858 omklassifiseres som tilknytning til prosjektet Prosjektet må gjennomføres med statlig plan. Ny Kvaløyforbindelse og ny Tverrforbindelse må innarbeides i porteføljen til det statlige vegselskapet Nye Veier AS.»

Representanten Tom Erik Forså, FrP, fremmet følgende forslag (10):

«Stryk punkt 44.»

Representanten Tom Erik Forså, FrP, fremmet følgende forslag (11):

«Stryk punkt 45.»

Representanten Tom Erik Forså, FrP, fremmet følgende forslag (12):

«Stryk punkt 46.»

Representanten Tom Erik Forså, FrP, fremmet følgende forslag (13) som nytt punkt 49:

«Forslaget om ny sykkelekspressveg i Tromsø må endres og vurderes innarbeides i bymiljøavtalearbeidet mellom Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen hvor gang og sykkeltiltak får større effekt.»

Representanten Tom Erik Forså, FrP, fremmet følgende forslag (14) til punkt 50 som endringsforslag:

«..behov for **økt statlig finansiering**.»

Representanten Tom Erik Forså, FrP, fremmet følgende forslag (15):

«Stryk punkt 51.»

Representanten Tom Erik Forså, FrP, fremmet følgende forslag (16) som alternativ til punkt 55, første setning:

«Fylkestinget er meget fornøyd med at belønningsordningen for kollektiv, gang og sykkel er inngått mellom staten, fylkeskommune og Tromsø kommune basert på objektive kriterier og målstyring fremfor restriktive virkemidler som brukerfinansieringsalternativer..»

Representanten Tom Erik Forså, FrP, fremmet følgende forslag (17) til nytt punkt:

«For å bidra til en bedre reisemiddelfordeling og utvikling av kollektivtrafikken må Park and Ride løsninger tilrettelegges innfartsområdene i Tromsdalen og Eidkjosen/-Håkøybotn. Disse må realiseres som prosjekter i bymiljøavtalearbeidet.»

Representanten Ellen Øseth, SV, fremmet følgende forslag (18) som ny innledning før innstillingen (før «Overordnet») slik den står:

«Troms Fylkesting har en rekke innspill til Nasjonal Transportplan 2018 – 2029, men ønsker spesielt å fremheve tre hovedsatsinger. De påfølgende punkter er likevel å anse som viktige innspill fra Troms.

Hovedsatsing 1: *Ny E8 gjennom Ramfjorden må realiseres tidlig i prosjektperioden, med oppstart i 2017 eller 2018. Veien er hovedfartsåre inn mot Tromsø og har i dag store utfordringer med trafiksikkerhet.*

Hovedsatsing 2: *Vedlikeholdsetterselepet på fylkesvegene i Troms er enormt, og økte dramatisk etter overtagelse av «øvrige riksveger» i 2010. En realistisk og offensiv plan for å ta igjen etterslepet må legges.*

Hovedsatsing 3: *Fremtidens godstransport vil måtte være miljøvennlig. Med utviklingen i nord, er det et behov for å bygge jernbane i hele landet. Troms Fylkesting mener at en snarlig utredning av jernbane til Tromsø må prioriteres.»*

Representanten Ellen Øseth, SV, fremmet følgende forslag (19):

«Andre setning i punkt 6 i innstillingen strykes.»

Representanten Christine Killie, H, fremmet følgende forslag (20) som alternativ til punkt 19:

«Fylkestinget krever at innfartsvegen til Finnsnes/Senja (Fv 855 og Fv 86 fram til Gisundbru) samt Fv 53 fra E 8 til Grøtsund havn og innfartsveien til Skjervøy (FV 866), overføres fra fylkeskommunen til Staten og gis riksvegklassifisering. Dette på bakgrunn av vegenes strategiske- og næringsmessige viktige betydning.»

Representanten Christine Killie, H, fremmet følgende forslag (21) som nytt punkt:

«Fylkestinget anmoder om at det i løpet 2018-21 gjennomføres en utredning av fergefri E6.»

Representanten Askild Gjerstad, MDG, fremmet følgende forslag (22) som nytt forslag i punkt 8:

«Det må startes et arbeid for å utrede de beste prosjektene for å korte ned avstanden og reisetid på strekningen Tromsø-Alta.»

Representanten Askild Gjerstad, MDG, fremmet følgende forslag (23) som alternativ til første setning i punkt 30:

"Fylkestinget krever at Avinor fra 2017 investerer i ny terminal på Tromsø Lufthavn, Langnes slik at nødvendige flyoppstillingsopplasser og tilstrekkelige utenslandsfasiliteter blir prioritert."

Representanten Lise Lorentzen, MDG, fremmet følgende forslag (24) som alternativ til innlendingen i punkt 44:

«Fylkestinget krever at det...»

Votering (37 representanter til stede):

Forslag (18) falt med 6 stemmer for forslaget og 31 stemmer mot.

Innstillingens pkt. 1 - 5 enstemmig vedtatt.

Forslag (19) falt med 11 stemmer for forslaget og 26 stemmer mot.

Innstillingens pkt. 6 satt opp mot forslag (1) – Det ble avgitt 28 stemmer for innstillingen og 9 stemmer for forslag (1). Innstillingen vedtatt.

Innstillingens pkt. 7 – enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 8 satt opp mot forslag (22) – Det ble avgitt 33 stemmer for innstillingen og 4 stemmer for forslag (22). Innstillingen vedtatt.

Innstillingens pkt. 9 – 18 enstemmig vedtatt.

Forslag (20) falt med 11 stemmer for forslaget og 26 stemmer mot.

Innstillingens pkt. 19 satt opp mot forslag (2) – Det ble avgitt 26 stemmer for innstillingen og 11 stemmer for forslag (2). Innstillingen vedtatt.

Innstillingens pkt. 20 satt opp mot forslag (3) – Det ble avgitt 26 stemmer for innstillingen og 11 stemmer for forslag (1). Innstillingen vedtatt.

Innstillingens pkt. 21 – enstemmig vedtatt.

Forslag (4) trukket.

Innstillingens pkt. 22 – enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 23 satt opp mot forslag (5) – Det ble avgitt 30 stemmer for innstillingen og 7 stemmer for forslag (5). Innstillingen vedtatt.

Innstillingens pkt. 24 – enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 25, ingressen – enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 25, 1. strekpunkt, satt opp mot forslag (6) – Det ble avgitt 26 stemmer for innstillingen og 11 stemmer for forslag (6). Innstillingen vedtatt.

Forslag (7) falt med 5 stemmer for forslaget og 32 stemmer mot.

Innstillingens pkt. 25, strekpunkt 2, 3 og 4 – enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 25, 5. strekpunkt satt opp mot forslag (8) – Det ble avgitt 26 stemmer for innstillingen og 11 stemmer for forslag (8). Innstillingen vedtatt.

Innstillingens pkt. 25, to siste strekpunkt – enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 26 – vedtatt med 32 stemmer for og 5 stemmer mot.

Innstillingens pkt. 27 – enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 28 – enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 29 – enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 30, første setning satt opp mot forslag (23) – Det ble avgitt 31 stemmer for innstillingen og 6 stemmer for forslag (23). Innstillingen vedtatt.

Resten av innstillingens pkt. 30 – enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 31 – vedtatt med 35 stemmer for og 2 mot.

Innstillingens pkt. 32 – enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 33 – enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 34 – enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 35 – vedtatt med 35 stemmer for og 2 mot.

Innstillingens pkt. 36 – enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 37 – 42 enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 43 – enstemmig vedtatt.

Forslag (24) – falt med 13 stemmer for forslaget og 24 mot.

Innstillingens pkt. 44 satt opp mot forslag (10) – Det ble avgitt 32 stemmer for innstillingen og 5 stemmer for forslag (10). Innstillingen vedtatt.

Innstillingens pkt. 45 satt opp mot forslag (11) – Det ble avgitt 32 stemmer for innstillingen og 5 stemmer for forslag (11). Innstillingen vedtatt.

Innstillingens pkt. 46 satt opp mot forslag (12) – Det ble avgitt 32 stemmer for innstillingen og 5 stemmer for forslag (12). Innstillingen vedtatt.

Innstillingens pkt. 47 – enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 48 – enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 49 satt opp mot forslag (13) – Forslag (13) enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 50 satt opp mot forslag (14) – Det ble avgitt 22 stemmer for innstillingen og 15 stemmer for forslag (14). Innstillingen vedtatt.

Innstillingens pkt. 51 satt opp mot forslag (15) – Det ble avgitt 32 stemmer for innstillingen og 5 stemmer for forslag (15). Innstillingen vedtatt.

Innstillingens pkt. 52 – 54 enstemmig vedtatt.

Innstillingens pkt. 55, 1.setning satt opp mot forslag (16) – Det ble avgitt 26 stemmer for innstillingen og 11 stemmer for forslag (16). Innstillingen vedtatt.

Resten av pkt. 55 – enstemmig vedtatt.

Forslag (9) – falt med 11 stemmer for forslaget og 26 stemmer mot.

Forslag (17) – falt med 13 stemmer for forslaget og 24 stemmer mot.

Forslag (21) – falt med 11 stemmer for forslaget og 26 stemmer mot.

Vedtak:

Overordnet

1. Fylkestinget ber om nasjonal oppmerksomhet rundt Troms fylkes vekstkraft i Norden og betydningen for å tilrettelegge for videre vekst gjennom infrastrukturutvikling. Nordregio plasserer Troms som nummer 14 av i alt 74 regioner i de nordiske landene når det gjelder potensial for vekst i befolkning, arbeidsmarked og økonomi. På de siste fem årene har Troms klatret 18 plasser opp fra en 32.plass, Ingen andre regioner i hele Norden har forbedret ranking så mye som Troms.
2. Betydningen av verdiskaping, eksport, regional utvikling og fremtidig vekstpotensial i Troms er for dårlig vektlagt i de samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegningene i NTP.
3. Troms Fylkeskommune viser til nasjonal rassikringsgruppe sitt krav om at det offentlige vegnettet skal være sikret mot skred innen 2030, og støtter dette kravet.
4. Fylkestinget vil prioritere prosjekter som binder regioner sammen og sikrer utvikling av effektive transportkorridorer mot nasjonale og internasjonale markeder. Hovedkorridorene i strategien vil være E 6, E 8 samt OPS «Hålogalandsvegen» Rv 85/E 10/rv 83. De mest sentrale fylkesvegstrekingene i Troms; til de viktigste sjømatbedriftene på Senja og Skjervøy fra E 6 inngår i strategien. Strategien vil gjenspeiles operasjonelt gjennom fylkeskommunens prioriteringer.
5. Vårt næringslivs rammebetingelser vil være avgjørende for nasjonal velferd framover. I dag er avstandsulemper og transportkostnader en begrensende faktor for vår konkurransekraft målt mot andre dele av landet og våre naboland. Fylkestinget krever at tiltakene i NTP må gjennomføres med en rammeøkning på minimum høy ramme for riksvegtiltak, gange- og sykkeltiltak, farledstiltak, fiskerihavnetiltak, jernbanetiltak og skredsikring i Nord-Norge.
6. Bindingene som ligger inne forslaget må opprettholdes. Ved lave rammer må InterCity-satsingen på Østlandet tones kraftig ned, slik nevnt i forslaget.
7. Fylkestinget er svært fornøyd med at forslaget legger til rette for en økt satsing på driftvedlikehold og til fornying av riksvegene for å ta igjen etterslepet og stoppe forfallet innen 2029. Det er avgjørende at dette arbeidet ikke rammes, selv ved økning i nyinvesteringer.

8. Det må startes et arbeid for å utrede de beste prosjektene for å korte ned avstanden og reisetid på strekningene Tromsø – Alta, Tromsø – Finnsnes, Tromsø - Harstad/Narvik.
9. Fylkestinget er svært bekymret over at ingen nye skredsikringsprosjekter i Troms foreslås på riksveg etter 2021. Skredsikringsarbeidet i Troms må styrkes betydelig både langs riksveger og fylkesveger, i tråd med Nasjonal skredsikringsgruppes målsetninger.
10. Fylkestinget krever at Staten dekker en stor andel av kostnadene knyttet til drift og vedlikehold av fergekaier og ferger for strekningen Andenes – Gryllefjord samt Botnhamn – Brensholmen, for at Nasjonal turistveg Senja skal kunne oppfylle sin funksjon og få det omdømme et og markedsverdien det bør ha.
11. Fylkestinget ber Statens vegvesen om å vurdere å utvide nasjonal turistveg fra Senja over Kvaløya til Tromsø.
12. Fylkestinget er glad for transportetatens sterke fokus på trafikksikkerhetstiltak og opprettholdelse av nullvisjonen for drepte og hardt skadde. Fylkestinget mener at et avgjørende grep for å få dette på plass vil være å bygge en infrastruktur som ivaretar langtransportsjåførenes behov for døgnhvileplasser og rasteplasser med gode toalettfasiliteter langs riksvegene.
13. Fylkestinget viser til innspill fra Trygg trafikk som er tydelig på at trafikksikkerhetsforslagene i NTP må suppleres med økte midler til fylkeskommunene fra KMD for å utbedre de mange farlige fylkesvegstrekingene. Sikkerhetsstandarden på fylkesveinettet er mange steder lav, og ulykkesrisikoen betydelig høyere enn på riksveinettet. Trafikksikkerhet for myke trafikanter må prioriteres sterkere med hensyn til en utvidelse av nullvekstmålet.
14. Fylkestinget krever at arbeidet med å opprette flere døgnhvileplasser i Troms intensiveres og at det etableres slike i transportknutepunktet Tromsø og Harstad i forbindelse med E 8 og E 10/RV 83.
15. Fylkestinget ønsker at det utarbeides en ny og oppdatert ”Nordområdeutredning” til neste NTP og at samarbeidet mellom fylkene og transportetatene/Avinor styrkes gjennom flere formelle strategiske møtearenaer i utrednings- og planfasen.
16. Nullvekstmålet medfører økte kostnader for fylkeskommunen til drift av kollektivtransporten. Dette må følges opp fra Staten.

Fylkesvegene

17. Fylkestinget er positiv til at fagetatene ønsker at det bør vurderes et eget program for fornyelse av fylkesvegene og svært bekymret over bekjentgjøring av en årlig nasjonal underfinansiering på fylkesvegnettet til drift- og vedlikehold med opp til 2 mrd kroner.
18. Fylkestinget støtter KS i sitt krav om et tiårig program som støttes med årlige bevilgninger som likestiller ambisjonsnivået for å fjerne vedlikeholdsetterslepet langs fylkeskommunale veier (inkludert fergekaier, bruer og tunneler) med det som gjelder for riksvegnettet. Med et slikt program vil fylkeskommunene gis mulighet til å operere langsiktig, samtidig som tidsspennet er kort nok til at det kan forventes å se fortløpende resultater i programperioden.
19. Fylkestinget i Troms viser til vårt vedtak (utvalgssak 80/15) fra desember 2015 vedr. omklassifisering av fylkesveger. Her går det fram «(...) at ingen av fylkesvegene i Troms i dag treffer kriteriene for omklassifisering, med unntak av Fv 53-strekning ved en evt. ny framtidig stamnetthavn på Tønsnes/Grøtsund. Fylkestinget ønsker å beholde dagens fylkesveger i fylkeskommunens eie. Fylkestinget er positiv til økt innsats på større veger med sterke næringsinteresser og ber om økte rammeoverføringer til fylkeskommunene. Det er vanskelig å se at endret eierskap på riks og fylkesveinettet i seg selv vil endre innsatsen på veiene. Fylkeskommunene har prioritert de foreslåtte strekningene høyere til drift, vedlikehold og investeringer enn det Staten gjorde før forvaltningsreformen.
20. Uavhengig av om Fv 855/84 til Senja omklassifiseres mener Fylkestinget at det vil være viktig å ha et fokus på trafikkutfordring på Finnsnes sett i sammenheng med investeringstiltak på E 6 Bardu/Målselv.
21. Ved en evt. omklassifisering av Fv 866 til Skjervøy krever Fylkestinget at fylkeskommunen får dekt inn sine kapitalkostnader ved en nvinvestering på Langbakken.

Riksvegene

22. Fylkestinget støtter forslaget om anbefaling om at drift-, vedlikehold og fornying gis høyeste prioritet for å få tatt igjen vedlikeholdsetterslepet på riksvegene mv.
23. Forslaget innebærer ingen sikre riksveginvesteringer i Troms for perioden 2022 -29 med mindre det kommer inn brukerfinansiering og/eller høye rammer. Fylkestinget vil uttrykke stor bekymring rundt dette og finner dette helt uakseptabelt.
24. Fylkestinget krever at de bundne riksvegprosjekter må ferdigstilles i Nord-Norge og særlig trekker vi fram betydningen av å få på plass vegtilknytningen/adkomst fra E 8 til Breivika, Tromsø havn, i 2017. Dette prosjektet betydning og øverste prioritet står et samlet regionalt næringsliv bak. Flaskehalsen må fjernes.
25. Fylkestinget prioriterer følgende prosjektrekkefølge for nye prosjekter i Troms ut over bindingene:
 - E 8 Sørbotn – Laukslett, vestre trasealternativ, med oppstart i 2018-21
 - E 6 Kvænangsfjellet med oppstart i 2018-21
 - E 8 Riksgrensen - Skibotn, øvre del med oppstart i 2018-21
 - E 6/E 8 Nordkjøsbotten – Hatteng med oppstart 2018-21
 - Rv 862 Tverrforbindelsen med oppstart 2022-23 (Vedtatt kommunedelplan)
 - E 6 Olderdalen – Langslett med oppstart 2024-29
 - E 6 Brandvoll– Olsborg – Heia med oppstart 2024 – 2029
26. Fylkestinget viser til vedtak i Bardu kommune vedr. utbedringen av E6-strekningen Brandvoll-Heia. Fylkeskommunen ber Statens vegvesen i samarbeid med kommuner og fylkeskommune om å utrede en delvis bompengefinansiering av tiltak på strekningen.
27. Fylkestinget krever at Rv 83 fra Tjeldsundet til Harstad må bli en integrert del av i OPS-prosjekt «Hålogalandsvegen» sammen med strekningen E 10/Rv 85 Tjeldsund – Snubba/Veggfjellet.
28. Fylkestinget ser behovet er stort for å ta igjen deler av forfallet for å bevare vegkapitalen. Drift- og vedlikeholdsrammen er ikke fylkesvis fordelt og fungerer som en stor «sekkepost» som det er vanskelig å forholde seg til. Fylkeskommunen må få innsyn og regional medvirkning i Statens vegvesens ramme for drift- og vedlikehold.
29. Fylkestinget er positiv til at Statens vegvesen går i gang med ITS-prosjekt på E 8. Dette bør ses i sammenheng med godstransportene mot Finland over Fv 866 og fiskerihavna/slakteriet i Skjervøy.

Lufthavner

30. Fylkestinget krever at Avinor fra 2017 investerer i ny terminal på Tromsø lufthavn, Langnes slik at nødvendige flyoppstillingsplasser, tilstrekkelige utlandsfasiliteter blir prioritert og at lufthavnen oppgraderes med rullebane som gjør den i stand til å ta imot de største interkontinentale flyvningene. Et styrket flytilbud er avgjørende for å øke besøksvolumene i reiselivsnæringen i landsdelen. Fylkestinget understreker Tromsø lufthavn, Langnes' avgjørende betydning som vital infrastruktur for befolkning og næringsliv i Nord-Norge. Det er navet for helsetransporter, knutepunkt for Finnmark og Svalbard.
31. Fylkestinget er svært bekymret for at lufthavnen vil kunne stå i fare for å miste sin internasjonale status dersom ikke terminalutbyggingen i Tromsø skjer som planlagt. Avinor anmodes om å utrede rullebaneforlengelse for Tromsø lufthavn allerede i 2018.
32. Fylkestinget understreker betydningen av lufthavnen på Bardufoss lufthavn for hele Midt-Troms regionen, reiselivet og Forsvaret. Utviklingen følges nøye da langsiktigheten i Forsvarets eierskap og drift av flyplassen er en grunnleggende forutsetning for dagens trafikktilbud
33. Fylkestinget ønsker en oppgradering av Harstad/Narvik Lufthavn Evenes for å ivareta de funksjoner lufthavnen skal ha for Hålogalandsregionen og Vesterålen/Lofoten.

34. Fylkestinget står bak en fortsatt utvikling av Sørkjosen lufthavn, rutetilbudet og for betydningen av dagens FOT-ruter. Lufthavnen er svært viktig for næringslivet, beredskapen og befolkningens mobilitet, vekst og verdiskaping.
35. Troms fylkesting støtter Avinors arealavsettingsbehov for 3. rullebane på OSL
36. Troms fylkesting er ikke fornøyd med at Avinor progresjon for ekstra innsjekk og tollklarering mellom OSL og innlandstrafikken. Dette skaper utfordringer og mertidsbruk på OSL for passasjerer til og fra Nord-Norge som burde vært ordnet opp i.

Havn, farled og maritim transport

37. Foruten den gledelige bindingen av midler til innseiling Senjahopen tidlig i planperioden er kystfylket Troms uten investeringsprosjekt i 2021-22. Prosjektene som er lagt til 2024-29 ved høy ramme må prioriteres igangsatt tidligere og uavhengig av rammenivå ut fra den helhetlige betydningen tiltakene har i «fra kyst til markedsstrategien» til Nord-Norge. Det samme gjelder prosjektene «Molo Brensholmen» og «Molo Tromvik» som lå inne i gjeldende NTP.
38. Fylkestinget krever at arbeidet med adkomsten fra E 8 til Breivika havneavsnitt i Tromsø må igangsettes som forventet i 2017 og gis meget høy prioritet fra Statens vegvesen sin side.
39. Fylkestinget understreker viktigheten av å utvikle Grøtsund/Tønsnes havneavsnitt i Tromsø som en næringsstrategisk plattform for Norge som må tildeles status som stamnetthavn.
40. Fylkestinget støtter til forslaget om en tilskuddsordning for effektive og miljømessige gode havner og etterlyser en vurdering av hvordan Staten kan bidra til at dette realiseres.
41. Fylkestinget understreker behovet for økt rammetilskudd til fiskerihavner og farleder i Nord-Norge. Dagens ordning hvor investeringer i fiskerihavner er en del av NTP beholdes og styrkes og ses i sammenheng med tilskudd til kommunale tilskuddsmidler over post 551.60.
42. Fylkestinget er tilfreds med at Kystverket og flere havner i nord samarbeider med å gjenopprette en «Nord-Norgelinje» for regulær godstransport på båt fra Nordlandsbanen og nordover og ber om at Staten bidrar med gode incentiver og tilskudd til arbeidet for den viktige forsyningslinjen.

Jernbane

43. Ofotbanen utgjør en helt kritisk del av Nord-Norges infrastruktur og bidrar tungt til å sikre at forsyningssikkerheten opprettholdes. Kapasiteten for godstogene utfordres av mineralindustriens enormt store og økende volumer i form av antall malmtoget. Grep må foretas for at ikke transportvegen skal trues. Fylkestinget ber om at dobbeltspor mellom Kiruna og Narvik blir gitt prioritet i 2018-21 og kommer på plass raskt.
44. Fylkestinget anmoder om at det i 2018-21 gjennomføres en utredning av en helhetlig jernbaneinfrastruktur i Nord-Norge, som kan møte ytterligere økte behov for miljøvennlig og effektiv næringstransport, særlig med tanke på sjømattransport ut av landsdelen og landet.

Klima og miljø

45. Fylkestinget støtter NTP sine ambisjoner om null- og lavutslippstransport og et mål om nullvekst av trafikk i byene. For å kunne bidra til dette må det tilføres ressurser for å styrke kompetanse og mulighet til innkjøp av de mest klimavennlige alternativene.
46. Håndtering av vannforurensing som følge av transport, og klimautfordringer som økt nedbør og ekstremværhendelser med alvorlige følger for drift og vedlikehold av transportinfrastruktur, er i for liten grad omhandlet i NTP. Fylkestinget ber om at etterlevelse av Naturmangfoldloven og Vanddirektivet presiseres som prioritet på linje med mål for støy, ren luft og å redusere miljøskadelige virkninger av transport.
47. Fylkestinget er tilfreds med at Kystverket og flere havner i nord samarbeider med å gjenopprette en «Nord-Norgelinje» for regulær godstransport på båt fra Nordlandsbanen og nordover. Fylkestinget ber om at Staten bidrar med gode incentiver og tilskudd til

arbeidet for den viktige forsyningslinjen som vil bidra til å vri transporter fra veg til sjø og bane.

Byområder, kollektivtransport, gange og sykkel

48. Fylkestinget følger arbeidet med en bymiljøavtale for Tromsø tett og anser dette som et regionalt utviklingsprosjekt av aller største betydning. Målsettingen er å komme i forhandlingsposisjon i løpet av 2017 og at bymiljøavtale for Tromsø by er klart i fra NTP-periodens start i 2018.
49. Forslaget om ny sykkelekspressveg i Tromsø må endres og vurderes innarbeides i bymiljøavtalearbeidet mellom Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen hvor gang og sykkeltiltak får større effekt.
50. Fylkestinget mener det vil være behov for økt finansiering av Harstadpakken og at dette tas høyde for i handlingsplanperioden 2018-21 i ny NTP. Dette på grunn økte kostnader, samt behovet for nye tiltak som vil styrke graden av måloppnåelse for kollektivtransport, sykkel og gange.
51. Fylkestinget vi påpeke behov for økt rammetilskudd for drift av kollektivtransport, begrunnet både i nullvekstmålet for persontrafikk i byområdene, behovet for en fleksibel og brukertilpasset kollektivtransporttilbud i distriktene, og underfinansiering av økte anbudskostnader i båt- og ferjetrafikk langs kysten.
52. Fylkestinget i Troms etterlyser en vurdering av hvordan Stortingets vedtak om utslippsfri kollektivtrafikk innen 2025 skal realiseres og finansieres.
53. Fylkestinget er positiv til en utvidelsen av ordningen med bymiljøavtaler, forutsatt at de finansielle virkemidlene styrkes tilsvarende.
54. Fylkestinget er prinsipielt for byutviklingsavtaler som kan supplere bymiljøavtalene og styrke regionale arealplaner som verktøy, forutsatt reelle statlig bidrag.
55. Det har over tid vært satset meget tungt på en miljøvennlig utvikling av Tromsø, uten at byen har fått tatt del i statlige belønningsordninger. Fylkestinget krever at det innføres flere muligheter til å inngå avtaler som kvalifiserer til «belønning» for de byer som forslagets premisser ikke omfatter.