Samferdselsdepartementet
Postboks 8010

0030 OSLO

Deres ref.:	Vår ref.:	Saksbehandler:	Dato:
	16/4343 /43046/16-N10	Magnus Skjelmo Kristiansen **Telefon:** 478 28 096	19.07.2016

HØRINGSUTTALELSE TIL GRUNNLAGSDOKUMENTET TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018-2029

Viser til transportetatenes Grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029, og oversendelsesbrev datert 29.02.2016. Saken var til behandling i Tromsø kommunestyre 15.06.2016.

Kommunestyrets innspill til Nasjonal Transportplan 2018-2029 følger under.

Vi beklager at uttalelsen grunnet en misforståelse er sendt inn etter høringsfristens utløp, men ber likevel om at den tas med i det videre NTP-arbeidet.

Med vennlig hilsen

Kristin Røymo (sign.)
Ordfører

Magnus Skjelmo Kristiansen (sign.)
Næringsrådgiver

Kopi til:
NTP Sekretariatet

Besøksadresse: Rådhusgata 2, 9008 Tromsø
Postadresse: Postboks 6900 Langnes, 9299 Tromsø
Telefon: 77 79 00 00
Telefaks: 77 79 00 01

E-post: postmottak@tromso.kommune.no
Bankkonto: 4750 05 08236
Org.nr.: Foretaksregisteret NO 940 101 808 MVA

tromso.kommune.no

Innspill til Nasjonal transportplan

Det overordnede målet med Nasjonal transportplan (NTP) er å etablere et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til et lavutslippssamfunn. I tillegg til dette overordnede målet, er det også tre hovedmål knyttet til:

1. Fremkommelighet: bedre fremkommelighet for personer og gods i hele landet.
2. Transportsikkerhet: redusere transportulykker i tråd med «nullvisjonen».
3. Klima og miljø: redusere klimagassutslippene i tråd med omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative konsekvenser.

Tromsø kommune ønsker å gi en uttalelse til Nasjonal Transportplan på bakgrunn av det ansvar vi ønsker å ta både som landsdel- og regionsenter, og som en av de ni storbyene som kan forhandle med staten om bymiljøavtale.

Kommunen forventer at høy ramme legges til grunn for arbeidet.

NTP – premissleverandør for langsiktig samfunnsutvikling

Arbeidet med Nasjonal transportplan er viktig fordi planen er en sentral premissleverandør for den langsiktige samfunnsutviklingen. Dette fordi den setter rammene for fremtidens transportstruktur, og derigjennom muligheter og rammebetingelser for næringsutvikling, bo-, arbeidsmarked- og serviceregioner med mer.

Når Regjeringen parallelt med NTP-prosessen også arbeider med den nye stortingsmeldingen «Bærekraftige byer og sterke distrikter», er det viktig å huske på at gode samferdselsløsninger er et av de strategisk viktigste satsningsområdene for samfunns- og næringsutviklingen.

Tromsø kommune ønsker å signalisere et sterkt næringsperspektiv da vi har en kraftig vekst i reiseliv, bygg og anlegg, og sjømatnæringen med mer.

God infrastruktur er en forutsetning for ytterligere verdiskapning og vekst.

Tromsø kommunes prioriteringer

I denne forbindelse er det viktig for Tromsø kommune å fremheve følgende prioriteringer og områder:

1. Tromsø kommune forventer at Stortinget vedtar høy ramme for kommende NTP.
2. Tromsø kommune krever oppstart på ny innfartsvei til Tromsø, strekningen E8 Sørbotn – Laukslett (Ramfjorden), i perioden 2018-2021. Tromsø kommune er klar til å imøtekomme transportetatens forslag til delvis bompengefinansiering av veien, selv om vi er bekymret for at den høye kostnaden på veien, gir store totale utgifter for næringsliv og privatbilister.
3. Tromsø kommune krever oppstart av adkomst til E8 Adkomst Tromsø havn, Breivika i 2017 og ferdigstillelse i 2018, med fullfinansiering gjennom NTP jamfør Stortingets intensjon.

4. Tromsø kommune ber om realisering av korridoren E6/E8 Nordkjosbotn – Hatteng og E8 Riksgrensen – Skibotn øvre del, med oppstart i perioden 2018-2021.
5. Tromsø kommune krever snarlig forhandling av bymiljøavtale ettersom eget forarbeid ferdigstilles oktober 2016.
6. Tromsø kommune ber om at vinterdrift blir et forhandlingstema i forhandlingen om bymiljøavtale, på bakgrunn av lang vintersesong i Tromsø, som igjen gjør at effektiv vinterdrift er en forutsetning for å maksimere effekten av nye gangveier og sykkelveier.
7. Tromsø kommune krever at Avinor investerer i ny terminal på Tromsø Lufthavn Langes fra 2017.
8. Tromsø kommune ønsker en fremskynding av planlagte investeringer og utbygginger på Tromsø lufthavn Langnes, og forventer som minimum at disse skjer i henhold til gjeldende tidsplan.
9. Tromsø kommune ønsker at FV53 omklassifiseres fra fylkesvei til riksvei.
10. Tromsø kommune er positiv til en omklassifisering av kommunal vei til riksvei på den 2 kilometer lange strekningen Stakkevollvegen/Hansjordnesgata fra xE8 til xFV862 via Tromsøbrua.
11. Tromsø kommune ser det som nødvendig at Staten bidrar med gode incentiver og tilskudd til arbeidet for «Nord-Norgelinjen» for å flytte mer gods fra vei til sjø.
12. Tromsø kommune understreker behovet for økt rammetilskudd til fiskerihavner og farleder i Nord-Norge.
13. Tromsø kommune krever at dagens ordning hvor investeringer i fiskerihavner er en del av NTP må beholdes og styrkes ytterligere.
14. Tromsø kommune opprettholder krav om 100% fullfinansierte havneprosjekter i kommende periode, med prioritering av:
    a. Brensholmen – ny molo
    b. Tromvik – ny molo
    c. Oldervik – ny sandfangermolo
15. Tromsø kommune ber om en grundig evaluering av NTP-prosessen med påfølgende revisjon av de samfunnsøkonomiske modellberegningene for å sikre at verdiskapning blir en del av den samfunnsøkonomiske nyttevurderingen.

Bakgrunn

Transportetatene og Avinor la 29. februar 2016 frem sitt forslag til «Nasjonal transportplan» for perioden 2018-2029. Plangrunnlaget bygger på retningslinjer fra Samferdselsdepartementet. Retningslinjene er gitt med fire ulike økonomiske rammevilkår, og prioriteringer skal vises for

4+2+6 år. Dokumentet tar for seg transportetatene og Avinors strategiske prioriteringer og større prosjekter på landets riksveier, lufthavner, jernbane, farled- og fiskerihavner.

Plandokumentet er sendt på høring til fylkeskommunene og de fire største byene med frist 1. juli 2016. Andre aktører kan også sende sine uttalelser. Stortinget skal behandle Stortingsmeldingen om NTP sommeren 2017.

E8 Sørbotn – Laukslett (Ramfjorden)

Tromsø kommune er svært bekymret for fremdriften knyttet til bygging av ny parsell for E8 gjennom Ramfjorden. Kommunen mener byggestart i 2018 er nødvendig.

Over lang tid har valg av trasé vært utfordrende for denne veistrekningen. Traseer har vært vedtatt og endret, og reguleringsplaner har vært utarbeidet for flere ulike alternativer. Den siste utarbeide reguleringsplanen ble forkastet til fordel for nok et trasealternativ, og det siste trasevalget er vedtatt i en kommunedelplan, men har ikke ennå latt seg materialisere i en ferdigstilt plan. De siste rapportene kan imidlertid tyde på at reguleringsplan vil la seg ferdigstille for politisk behandling i løpet av 1 halvdel av 2017.

Regjeringen har i forbindelse med arbeidet med ny Nasjonal Transportplan instruert transportetatene og Avinor om å rangere samferdselsprosjekter i henhold til samfunnsøkonomisk nytte. I tillegg til den samfunnsøkonomiske vurderingen har transportetatene og Avinor gjort en samlet vurdering ut i fra samfunnsøkonomi, samfunnssikkerhet og sammenhengende utbygging/standard.

Ut i fra en ren samfunnsøkonomisk vurdering har Statens vegvesen kommet frem til at E8 Sørbotn – Laukslett (Ramfjorden) er blant de dårligste av 150 prosjekter, og dermed satt prioritering av dette tiltaket betinget av høy ramme, med finansiering og oppstart i mellomperioden etter 2022. Samtidig heter det i NTP-dokumentet at «Prosjektet er viktig både ut fra samfunnssikkerhet og trafikksikkerhet».

Departementet er godt kjent med veistrekningen og de store problemene, trafikksikkerhetssituasjonen for befolkningen langs veien, og næringslivets utfordringer som følge av standarden på dagens vei. Strekningen har tidligere vært prioritert i Nasjonalt transportplan 2010-2019 (St. meld. nr 16 (2008-2009)), og Nasjonal transportplan 2014-2023 (Meld. St. 26 (2012-2013) i henholdsvis første fireårsperiode og siste seksårsperiode. Prioriteringen har forutsatt tilslutning om delvis bompengefinansiering av prosjektet. Fra nasjonalt hold er det i tillegg lagt vekt på viktigheten for næringslivet og for Tromsø Havn i forhold til bedret innfart til Tromsø. I tillegg har trafikksikkerheten blitt vektlagt.

Innfartsveien til Tromsø er en ulykkesutsatt, og forholdsvis smal veistrekning som tidvis ligger tett på bebyggelsen i Ramfjorden. Dagens vei påfører også beboerne i Ramfjorden den ekstra påkjenningen det er å bo tett på denne belastede strekningen.

Kommunen vil fremheve viktigheten av at veistrekningen E8 Sørbotn – Laukslett (Ramfjorden) blir realisert først i kommende NTP-periode, og ønsker i samarbeid med Regjeringen og Storting bidra til å finne en løsning for smidig og rask gjennomføring. Det er svært viktig for kommunen at veien

bygges. Tromsø kommune er klar til å imøtekomme transportetatens forslag til delvis bompengefinansiering av veien, selv om vi er bekymret for at den høye kostnaden på veien, gir store totale utgifter for næringsliv og privatbilister. Vi ber om en prioritering av denne strekningen, med oppstart av bygging i 2018.

E8 Adkomst Tromsø havn, Breivika

Det er av særlig stor betydning for Tromsø kommune å få ferdigstilt ny adkomst fra E8 til Breivika, Tromsø Havn. Adkomsten ligger i Tromsøregionens mest trafikkerte veistrekning, og er regionen største flaskehals. Området hindrer fremkommelighet både for næringsliv og kollektivtrafikk.

Statens vegvesens egne tall viser at det i gjennomsnitt passerer cirka 24.000 kjøretøy i døgnet (ÅDT) i dette området, med en yrkesdøgntrafikk på hele 28.600 kjøretøy. I tillegg til stor gjennomgangstrafikk, er det også mye interntransport på grunn av all næringsaktiviteten i området.

Prosjektet ligger inne i gjeldende NTP, og var fra Stortingets side ment å være fullfinansiert. For Tromsø kommune er det viktig å få realisert prosjektet, noe finansieringsmodellen i gjeldende NTP vanskeliggjør, og som potensielt kan medføre at prosjektet skyves frem i tid. Dette er et avgjørende prosjekt for Tromsø – og kommunen forutsettes at arbeidet med ny E8 Adkomst Tromsø havn, Breivika, fullfinansieres i 2017 og ferdigstilles i 2018, jamfør Stortingets intensjon.

I sum vil en løsning av trafikkproblemene i Breivika bidra til måloppnåelse på alle hovedmålene i NTP. Gjennom redusert køståing og realisering av nye utbyggingsprosjekter som igjen reduserer internkjøringen, vil man oppnå bedre fremkommelighet for gods, økt transportsikkerhet i form av reduksjon av kjørte kilometer, samt en reduksjon i klimagassutslipp fra køståing.

Bymiljøavtale

Tromsø er en av ni byer i Norge som har anledning til å inngå en bymiljøavtale med staten. De fire største byene skal forhandle først.

Tromsø kommune er i ferd med å avslutte forarbeidene for å inngå forhandlinger med staten om bymiljøavtale. Sammen med Statens vegvesen og Troms fylkeskommune er Tromsø kommune i ferd med å fullføre prosjektet «Transportnett Tromsø», og Kommunestyret inviteres til å ta hovedrapporten til orientering, samt vedta prinsippet om innføring av en bompengeløsning, 16. juni i år. Kommunen vil på denne måten ha et godt grunnlag for å be om forhandlinger om en bymiljøavtale med staten (se neste punkt), men vil også tilfredsstille tidligere krav om å tilslutte seg delvis bompengefinansiering av ny innfartsvei (beskrevet over).

Ønsker snarlig forhandling

På bakgrunn av det arbeidet som er gjort vil Tromsø kommune be om forhandlinger om inngåelse av en bymiljøavtale med staten.

Vi ønsker primært å kunne starte forhandling så snart som mulig, uavhengig av de resterende tre av de fire største byene som er planlagt prioritert, fordi våre forarbeider er ferdig i løpet av høsten 2016. Det er vår vurdering av arbeidet med bymiljøavtalene må prioriteres, slik at byene raskere kan komme til forhandlingsbordet, og at planlagte løsninger kan realiseres.

Vinterdrift

Dagens regelverk for bymiljøavtaler gir ikke anledning til at forbedret vinterdrift kan finansieres gjennom bymiljøavtalene. For Tromsø er dette problematisk, da en vesentlig suksessfaktor for økt transportandel for gang- og sykkeltransporten er bedre vintervedlikehold. Dersom midler gjennom bymiljøavtalen bare skal kunne dekke nye investeringer til gang- og sykkeltiltak vil effekten av nye tiltak svekkes. En endring av regelverket på dette punktet vil være viktig for Tromsø, og vi ber om at dette kan komme på plass ved forhandlingene om bymiljøavtale mellom staten og Tromsø.

Flyplass

Tromsø kommune krever at Avinor fra 2017 investerer i ny terminal på Tromsø lufthavn Langnes. Det er nødvendig at lufthavnen har nødvendige flyoppstillingsplasser, at tilstrekkelige utenlandsfasiliteter blir prioritert, og at flyplassen i fremtiden kan ta ned større fly enn det som i dag er tilfelle. Passasjerveksten på lufthavnen er sterk – og vil passere 2 millioner reisende i 2016.

Et styrket flytilbud er avgjørende for å øke besøksvolumet i reiselivsnæringen i landsdelen. Lufthavnen har også avgjørende betydning som infrastrukturknutepunkt for befolkning og næringsliv i Nord-Norge. Videre er lufthavnen navet for helsetransporter, og knutepunkt for flyvninger til Finnmark og Svalbard.

Det er derfor viktig med fremgang på planlagte prosjekter, og kommunen forventer som minimum at planlagte investeringer og utbygginger skjer i henhold til gjeldende tidsplan.

Riksveier og omklassifisering

Forfallet på fylkesveinettet og det store vedlikeholdsbehovet som har oppstått, er et stort og stadig økende problem. Dette rammer også Tromsø kommune sterkt. Stamvei/riksveinettet i Troms er spinkelt i forhold til andre deler av landet. Troms har like mange byer og viktige tettsteder som Sørlandet. Staten bør revurdere forvaltningsansvaret for de viktigste veistrekningene i Troms, eventuelt i sterkere grad bidra økonomisk til vedlikeholdet av dem.

For kommunen er det viktige å prioritere prosjekter som binder regionen sammen mot nasjonale og internasjonale markeder. Dette gjelder også standard for 25 meter x 25 meter vogntog på strekningen E6 Setermoen – Bjerkvik.

Riksveistrekninger som må prioriteres i ny NTP er:

1. E8 Sørbotn – Laukslett (ny innfartsvei), med oppstart 2018.
2. E8 Adkomst Tromsø havn, Breivika i 2017.
3. Korridoren E6/E8 Nordkjosbotn – Hatteng og E8 Riksgrensen – Skibotn øvre del, med oppstart 2018-2021.

Vi gjør oppmerksom på at korridoren E6/E8 Nordkjosbotn – Hatteng og E8 Riksgrensen – Skibotn lå inne i gjeldende NTP. Strekningen er viktig for å binde sammen fylket, men den er særlig viktig for å sikre en effektiv transportkorridor mot både nasjonale og internasjonale markeder, via grenseovergangen ved Kilpisjärvi. Ved å fjerne svinger og kurvaturer vil man få en bedre og mer sammenhengende veistandard. En kortere vei vil bidra til å oppfylle hovedmålene i NTP.

På finsk side av grensen er det igangsatt tiltak på veiforbedring, som det foreligger forventinger om blir fulgt opp standardmessig på norsk side. Samarbeidet om intelligente transportsystemer (ITS) mellom finske og norske myndigheter på E8 er også tjent med at korridoren prioriteres i 2018-2021.

Omklassifisering

Videre ønskes det at FV53 omklassifiseres fra fylkesvei til riksvei, og at Grøtsund Havn får status som stamnetthavn.

Når det gjelder forslaget om omklassifisering av kommunal vei til riksvei, Stakkevollvegen/Hansjordnesgata fra xE8 til xFV862, stiller kommunen seg positiv.

Havn, godstransport på sjø og fiskerihavner

Tromsø havn - Breivika

Tromsø kommune er som tidligere nevnt positiv til at ny E8 adkomst Tromsø havn Breivika, er prioritert i første NTP-periode med oppstart 2017 og ferdigstillelse 2018. Prosjektet må ha høy prioritet fra Statens vegvesen, da det vil være utløsende for ytterligere samfunns- og næringsutvikling i regionen. Kommunen forventer likevel at tiltaket fullfinansieres gjennom NTP, jamfør tidligere behandling i Stortinget (se over).

Tromsø havn - Grøtsund

Grøtsund havneavsnitt i Tromsø er en viktig næringsstrategisk satsning. Tromsø kommune ønsker at havnen får status som stamnetthavn.

Nord-Norgelinjen og incentiver for sjøtransport

Det er et sentralt mål å overføre mer gods fra vei til sjø. Dette er ikke en problemstilling som kan overlates til havnesektoren alene, men bør adresseres til hele transport- og miljøsektoren. Som ledd i dette bør det utarbeides én overordnet maritim strategi som inkluderer offentlig infrastruktur, godsstrømmene, nærskipsfart, det grønne skiftet og havnene i forhold til de uttalte målene.

Det foreligger i dag ingen regulære båtforbindelser for gods mellom Bodø og nordover fra Nordlandsbanen etter at containerruten med MS «Tege» ble lagt ned i 2013. Det er i dag igangsatt en prosess for å re-etablere en slik forbindelse, da volum og behov er tilstede. De største utfordringene er knyttet til kostnader og fragmenterte interesser som favoriserer biltransporten. Tromsø kommune ser det som nødvendig at Staten bidrar med gode incentiver og tilskudd til arbeidet for denne viktige forsyningslinjen.

Turisme er den næringen med sterkest vekst i Tromsø og regionen rundt, og vi vil derfor be om en utvidelse av de nasjonale turistveiene til også å omfatte veien fra Senja over Kvaløya til Tromsø.

Fiskerihavner

Foruten den gledelige bindingen av midler til innseilingen i Senjahopen tidlig i planperioden er kystfylket Troms uten foreslåtte investeringsmidler i 2021-2022. Prosjektene som er lagt til 2024-2029 med høy ramme bør prioriteres igangsatt tidligere og uavhengig av rammenivå, fordi betydningen av tiltakene er så sterke

Tromsø kommune understreker behovet for økt rammetilskudd til fiskerihavner og farleder i Nord-Norge. Dagens ordning hvor investeringer i fiskerihavner er en del av NTP må beholdes og bør styrkes. Det er viktig å se investeringer i fiskerihavner og farleder i sammenheng med tilskuddspost for kommunale fiskerihavnetiltak over post 551.60. Ordningen er svært viktig for å utvikle sjørettet infrastruktur langs kusten, og må forlenges inn i hele NTP-perioden.

Tromsø kommune opprettholder krav om 100% fullfinansierte havneprosjekter i kommende periode. Kommunen har behov for en prioritering av følgende prosjekter:

1. Brensholmen – ny molo
2. Tromvik – ny molo
3. Oldervik – ny sandfangermolo

Moloene på Brensholmen og i Tromvik lå inne i gjeldende NTP, og vi forventer derfor at de prioriteres i ny NTP.

Om bruk av samfunnsøkonomisk nytteverdi

Etter at transportetatene og Avinor la frem sitt forslag til NTP, er det flere som har pekt på svakheten av å prioritere prosjekter med utgangspunkt i samfunnsøkonomisk nytte, noe som også er bakgrunnen for at man har lagt til grunn transportsikkerhet og beredskap.

I dagens beregningsmodeller spiller årsdøgntrafikk en viktig rolle, samtidig som vareverdien ikke regnes inn. I tillegg settes alternativkostnaden for at prosjekter ikke iverksettes til 0, men realiteten er at den samfunnsøkonomiske nytteverdien kan være negativ dersom investeringer ikke blir gjort. Dette kan være i form av køkostnader, ikke-realiserte nyinvesteringer, ikke-økonomiske verdier, og lignende, som gjør at den samfunnsøkonomiske effekten av 0-alternativet kan være negativ.

I Tromsø ser vi dette blant annet i form av at næringslivets køkostnader er beregnet til 600 millioner kroner årlig, samtidig som en rekke planer og investeringer som er viktig for samfunns- og næringsutvikling forutsetter nye samferdselsløsninger.

Forslag til høringsuttalelse fra jernbaneutvalget, nedsatt av kommunestyre 27. april vedtas og vedlegges høringsinnspillet til NTP fra Tromsø kommune.

Ullsfjordforbindelsen prioriteres sist i perioden etter oppstart på E8.

Vedlegg 1

Nasjonal Transportplan (NTP) 2018 – 2029

Tromsø kommunes høringsnotat om jernbane.

1. Innledning – behov for nye transportløsninger i Nord-Norge

Tromsø Kommune oversender med dette høringsuttalelse til NTP 2018-2029. Vi vil sterkt anbefale forlengelse av jernbane fra Narvik til Troms, med spor til både Tromsø og Harstad. Tromsbanen må kobles opp til Ofotbanen og det svenske jernbanenettet. Koblingen til Ofotbanen er avgjørende viktig for frakt av gods til og fra regionen. Tromsø vil også støtte utbygging av dobbeltspor på Ofotbanen. Disse to prosjektene bør fremmes som en felles løsning i NTP 2018-2029.

NTP 2018-2029 (heretter NTP) legger opp til en sterk satsning på nasjonal jernbane-utbygging, og raskest mulig omlegging av godstransport fra bil til tog og båt. NTP har også klare mål for reduksjon av klimafarlige utslipp og miljøforurensninger fra transport. Regjeringen varsler således at den i NTP vil foreslå måltall for antall lav- og nullutslipps-kjøretøy. Det betyr at etter 2025 skal nye privatbiler, bybusser og lette varebiler være nullutslippskjøretøy. Innen 2030 skal også nye tyngre varebiler, 75 prosent av nye langdistansebusser og 50 prosent av nye lastebiler innfri samme krav.

Troms og Vesterålen, Lofoten, samt deler av Nordre Nordland utgjør Nord-Norges sterkeste økonomiske region, med over halvparten av landsdelens befolkning. Regionen er ledende nasjonalt innen sjømatnæringene, som med sitt sterke potensial for fremtidig vekst forutsetter kostnadseffektive transportløsninger.

NTP innebærer en fundamental omlegging av transportsektoren. Dette vil berøre Troms-regionen sterkt. Det er kun jernbane nord for Narvik som kan forhindre at regionen vil stå overfor uløselige transportmessige utfordringer i nær fremtid. Planlegging av jernbane fra Narvik til henholdsvis Tromsø og Harstad må derfor raskest mulig igangsettes – slik at banen kan tas i bruk parallelt med utfasing av fossildreven transport i NTP.

Tromsø kommune legger avgjørende vekt på følgende hoved-momenter i en jernbaneplan for Troms som del av NTP:

- ***Behovet for nye løsninger*** for godstransporten til og fra Nord-Norges mest folkerike område, og spesielt for fremtidig utvikling av sjømatindustrien og en rekke nye, bærekraftige næringer basert på fornybare ressurser fra hav og land
- ***Dagens situasjon er en voldsom belastning*** på veisystemene i Nordre Nordland og Troms med økende etterslep av vedlikeholdskostnader, veiskader, miljøpåvirkninger og redusert trafikksikkerhet
- ***De nasjonale klimamål,*** og våre forpliktelser overfor COP 21 (også kalt "Parisavtalen"), stiller krav om bærekraftig utvikling innen transportsektoren. Kravene om utslippsreduksjon av klimafarlige gasser vil ikke kunne innfris av Nordre Nordland og Troms fylke med dagens trafikkutvikling med spesiell sterk økning i tunge kjøretøyer og bilbruk for øvrig. Transport-sektoren i Norge representerer 35 prosent av klimautslippene, det tilsvarende tall i Troms fylke alene er 50 prosent – og er sterkt stigende.
- ***Tromsbanen vil sterkt bidra til ønsket regional*** utvikling gjennom transportløsninger som stimulerer regionforstørring og flerkjernede byområder. Redusert reisetid, samt sikker og fleksibel transport vil øke samarbeidet mellom by og land som aldri før. Dette vil redusere presset på de sentrale byområdene og utløse en utvikling der hele regionen tas i bruk.
- ***Tromsø er blant de ni nasjonale bysentra*** som er valgt for bymiljøavtaler, men den eneste som ikke har jernbanetilknytning. Tromsø har også den eneste utpekte nasjonale havnen uten jernbane. En jernbane frem til Tromsø vil være det viktigste enkelttiltak for å fremme næringsutvikling, klima og miljø i Tromsø.

Dette høringsnotatet er utarbeidet av en egen jernbanegruppe nedsatt av Tromsø kommunestyre den 27.04.2016 med følgende sammensetning: Byråd Ragni Ramberg, leder (Ap), Morten Skandfer (Venstre), Torgeir Knag Fylkesnes (SV), Sidsel Haldorsen (Ap) Bendik Hugstmyr Woie (Rødt), Terje Traavik (MDG) og Sandra Borch (SP). Internasjonal rådgiver og spesialist på transport, Einar Sørensen har gitt avgjørende bidrag i prosessen.

2. Jernbane som svar på ulike samfunnsutfordringer

NTP angir bedre fremkommelighet og sikkerhet, samt reduksjon av klimautslipp og negative miljøpåvirkninger som overordnete mål for transportplanlegging.

Transport er ikke et mål i seg selv – men er helt avgjørende for at spesielt Nord-Norge skal kunne gjennomføre den drastiske utvikling som norsk økonomi nå gjennomgår med nedbygging av petroleumsnæringen og «grønt skifte» innen all næringsvirksomhet.

Ifølge regjeringens kunnskapsinnhenting "Framtid i nord" fra 2014 er næringsmulighetene i Nord-Norge større enn andre deler av landet, og nasjonens videre utvikling og velferd er

derfor avhengig av at disse mulighetene realiseres. Moderne transport er en forutsetning for utnyttelse av dette potensial fremheves det i rapporten.

En Tromsbane hektet opp til Den Botniske Korridoren og Femern-Bælt-utbyggingen mellom Danmark og Tyskland vil være et svar på denne utfordringen. Det vil innebære at store kvanta nord-norske produkter kan nå markedene i Europa på mindre enn ett døgn, på den mest klima- og miljøvennlige måte.

Det er derfor nødvendig å vurdere innfasingen av nye jernbane-strekninger i Nord-Norge i NTP, spesielt etappen Tromsø –Narvik. Her er transportbehovet og befolknings-grunnlaget i Nord-Norge størst. Ved siden av å utløse betydelige næringsmuligheter vil dette også ha store positive effekter på klima, miljø, arbeidsmarked og samarbeid mellom bysentra og omland gjennom regionforstørring.

Videre har den sterke veksten i sjømatnæringene i Nord-Norge ført til et voldsomt press på veisystemene. I 2014 stod Nord-Norge for 60% av norsk sjømatproduksjon. Næringens vekstpotensial er betydelig med mulighet for 5-6 dobling frem mot 2050.

Transport fra Troms er nesten utelukkende basert på lastebil til Narvik og/eller Kiruna, som begge tilbyr jernbane videre til markedet. Togets betydning fremkommer også ved at 60 prosent av alt stykkgods fra Sør-Norge til Nord-Norge går med jernbane fra Oslo til Kiruna/Narvik. Denne traseen er blitt den viktigste korridoren til Nord – Norge. Den representerer en besparelse for nordnorsk næringsliv på 200 mill. kroner i året. Togtransporten sparer også miljøet for 25 000 vogntog t/r Narvik – Oslo, samtidig som det skaper grobunn for mange arbeidsplasser i Narvikregionen. (Kilde: Ofotbanealliansen)

Forlengelse av jernbanen fra Narvik til Tromsø vil tilby billigere og raskere transport, innfri klimakravene til transport i regionen, og dessuten reduserte nivåer av veislitasje, trafikkulykker og miljøforurensninger,

3. Det fremtidige transportbehovet krever nye løsninger

I grunnlagsdokumentet for NTP 2018-2029 gis det sterk prioritet til en omlegging av frakt fra vei til kombinasjonen tog/båt. I NTP Godsanalyse. Hovedrapport, august 2015 anføres det at; ”Transportene som ikke får godt nok tilbud på sporet, vil i stor grad finnes igjen på vegnettet.” Dette innebærer at dagens transportløsning for Nord-Norges økonomisk sterkeste og tettest befolkede region ikke kan fortsette. Alternativet er en moderne jernbane nord for Narvik, som bør bygges ut etter følgende plan:

- Jernbane fra Narvik-området til Tromsø, med Nordkjosbotn som et sentralt knutepunkt for trafikken til og fra Nord-Troms og Finnmark (vei)

- Jernbane Narvik – Harstad for å betjene Sør-Troms, Vesterålen og Lofoten, som til sammen er Norges ledende fiskeriregion.
- Forlengelse av jernbanen fra Narvik til ovennevnte knyttes opp til planen om dobbeltspor på Ofotbanen. Ofotbanen vil få en mangedoblet samfunnsmessig verdi og store deler av landsdelen bindes sammen med tog, med positive konsekvenser også for persontransport, inkludert turisttrafikken.

På en moderne bane kan fisken fraktes vesentlig raskere, billigere og mer klima-/miljø-vennlig enn med bil. I Sjømatmeldingen anføres det at verdien av nåværende villfisk-eksport kan økes med over NOK 7 milliarder, og fra sjømatindustrien hevdes at den kan økes med 10, dersom kvalitetspotensialet tas ut. Fiskens kvalitet blir redusert ved frysing. Kvalitets-heving kan oppnås ved raskere tilgang til de store markedene. Tromsbanen er avgjørende for en slik verdiøkning.

4. Regionsforstørring Tromsø – Narvik

Tromsø, Narvik og Harstad utgjør samlet et nasjonalt tyngdepunkt innen innovasjon, næringsutvikling og bærekraftig vekst. Det er opparbeidet en tett og effektiv kopling mellom næringsliv, akademia og offentlig sektor. En jernbane mellom Tromsø og Narvik vil redusere reisetiden i regionen dramatisk, og utgjøre en av de viktigste drivkrefter for at disse miljøene i enda større grad kan danne basis for utvikling, regionalt og nasjonalt.

Med en times reisetid fra Tromsø får store deler av Troms fylkes mest befolkede og aktive kommuner radikalt bedre forhold for næringsliv og bosetting. Tog vil på en dramatisk måte redusere bruk av bil og buss i persontransport, og av lastebil-transport av gods på de lengste strekningene (over 50 km)

Nordkjosbotn vil bli et av Troms fylkes viktigste knutepunkter for logistikk og samferdsel. Tromsø og Nordkjosbotn-området vil utvikle seg til et felles bo- og arbeidsmarked, med de enorme muligheter dette innebærer for å avlaste presset på sentrale deler av Tromsø by.

En Tromsbane med kort reisetid, og sikker/miljøvennlig transport vil legge til rette for «regionforstørring» og «flerkjernet bystruktur» for de store sentra i området Tromsø, Narvik og Harstad. Dette vil føre til sterkere satsning på omlandet, som hittil har hatt svakere bosetnings-utvikling og mindre økonomisk aktivitet enn byene , samtidig som presset på bysentra reduseres. I en større region vil det vokse frem et felles arbeidsmarked og bedriftsutvikling lengre unna sentrale bykjerner som dertil får redusert press på areal og bosetting.

5. Miljø og klima

Premissene og målene i NTP innebærer at en omstilling i retning av lavutslipps-samfunnet skal stimuleres, og dette tvinger fram en strategi der man prioriterer samferdsels-prosjekter som i størst mulig grad bidrar til denne omstillingen.

Klimagevinster ved etablering av jernbane: Diesel veier 840 gram per liter og gir 3,18 kg CO2-utslipp per kg diesel. For kjøring fra Tromsø via Sverige kan det regnes med 3,2 liter diesel per mil for et vogntog, og med 26% tomkjøring, som er nasjonalt snitt for langtransport, får vi ca. 730 liter diesel per tur med last Tromsø – Oslo, og ca. 2000 tonn CO2. Multiplisert med ca. 45 000 turer gir dette et totalt årlig utslipp på ca. 90 000 tonn CO2.

Dersom man forutsetter at toget bruker vann- eller vindkraft-produsert energi, er utslippene lik null. Dersom man derimot går ut fra at all energi til togene skal komme fra et gasskraftverk som slipper ut for eksempel 350 000 tonn CO2 per TWh, blir utslippet på ca. 21 000 tonn CO2 for frakt av den samme godsmengden med tog. Også det er en betydelig innsparing i forhold til veitransport. Det kan i denne sammenhengen nevnes at det svenske X2000-toget slipper ut like mye CO2 på en kilometer som en bil gjør på en meter.

Miljø og sikkerhet: Innen EU har en lang rekke forskningsrapporter vist at overføring av gods fra lastebil til jernbane kan gi store miljøgevinster, f.eks. i form av nedsatt energiforbruk, mindre veitrafikk-problemer, færre ulykker, lavere klimagassutslipp og mindre kjemiske forurensninger. Hovedkonklusjonen er at jernbane er den mest miljøvennlige måten å transportere gods på (Kilde: Spraggins, H. Barry.
Journal of Academy of Business and Economics, 2010).

6. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tromsbane-prosjektet skal underkastes en samfunns-økonomisk vurdering. Det må foretas analyser av både pris-satte og ikke-prissatte konsekvenser. Normalt deles nytte- og kostnadseffekter av investeringer i jernbane opp i effekter som påvirker ulike typer interessenter. I hovedsak beregnes trafikantnytte, operatørnytte, offentlig nytte og nytte for tredjepart (f.eks. klima og miljø) . I tillegg kommer investeringskostnader, restverdi og skattefinansierings-kostnader. Levetid for de ulike delene av jernbaneanlegg er (iflg. JBV): Underbygning (baneunderlag) 100 år, kontaktanlegg 75 år, overbygning og elektroanlegg 40 år og signalanlegg 25 år. Konsekvenser omregnes til verdi på ett felles tidspunkt, netto nåverdi.

Disse prinsipper ligger til grunn for den enorme satsningen på norsk jernbane-utbygging for perioden frem mot 2040, der utbygging av regional jernbane innen Intercity-triangelet

på Østlandet (Halden-Lillehammer-Larvik med Oslo som senter) er gitt høy prioritet. Utbyggingen fullføres innen 2023 til en kostnad på 73 milliarder NOK.

I tillegg foretas jernbaneutbygging rundt Stavanger, Bergen og Trondheim med mål om en times reisetid mellom sentra og periferi. Vurderingen av kost/nytte-effekten for en Tromsbane må derfor ta utgangspunkt i Tromsø som nasjonal storby og baseres på samme prinsipper som for IC-triangelet og øvrige større norske byer.

Som sammenligningsgrunnlag kan Botniabanan og den planlagte Norrbotnia-banan (Umeå – Luleå) i Nord-Sverige være spesielt interessant da dette utgjør et helt nytt transporttilbud i sin korridor, ettersom området tidligere ikke har hatt tilgang til jernbane. Dette gir unike muligheter til å studere effektene av ny infrastruktur. De samfunnsmessige konsekvenser illustreres slik:



En viktig del av en samfunnsøkonomisk analyse for Tromsbanen er å se sammenhengen mellom Tromsbanen, Ofotbanen og Norrbotniabanan. Sistnevnte planlegges ferdigstilt i 2030 med lengde 270 km og kostnad 30 mrd SEK. De positive region-forstørringseffekter som en Tromsbane kan utløse, underbygges av erfaringene med jernbane i Nord-Sverige. Her dreier det seg også om viktige nasjonale mål.

7. Utredningsbehovet

Tidligere utarbeidete planer for jernbane i Nord-Norge er for lengst utdaterte. Det må derfor gjennomføres nye utredninger. Plan- og utredningsarbeid bør skje i samarbeid med regionale myndigheter og interesser, gjennom **en felles organisert styringsenhet** som sikrer optimal kontakt mellom brukerinteresser, regionale myndigheter og nasjonale fagetater. Det er naturlig å ta utgangspunkt i mange strategiske analyser regionalt om utvikling, transport og næringsliv. Eksterne utredninger lyses ut på anbud.

Følgende utredninger bør gjennomføres:

- **Tromsbane** fra Narvik til henholdsvis Harstad og Tromsø, traseer og kostnader – sammenholdt mot slitasje, vedlikeholdskostnader, trafikksikkerhet og klimautfordringer ved bruk av veisystemet. Fremtidig transportbehov må inngå i utredningen.
- **Kapasitetsutfordringer på Ofotbanen.** Utrede hvorvidt en Tromsbane kan løse kapasitetsutfordringer knyttet til Ofotbanen i relasjon til frakt av jernmalm, mineraler og andre industrivarer, med Tromsø som avlastningshavn.
- **Tromsøs strategiske posisjon.** Utrede Tromsøs og særskilt Tromsø havns strategiske posisjon i en situasjon med nye globale transportmønstre over ishavet og kraftig økning i matproduksjon i regionen. Utrede markedseffekter av en Tromsbane for ferske råvarer.
- **Et program for overføring av gods til Tromsbanen** – kombinert med båt til de viktigste havner for omlasting av stykkgods/sjømat. Det må legges stor vekt på hensyn til de delene av Troms som ikke kan dekkes av jernbane og for en effektiv løsning for Finnmark fylke (særlig Vest-Finnmark). Oppgradering av veinett for tilførsel av gods til bane må utredes, spesielt siden det i løpet av en anleggsperiode vil foregå overgang til lav- og nullutslipps-kjøretøyer for godstransport.
- **Effekter av regionforstørring og flerkjernede byråder** mellom byene Tromsø, Narvik og Harstad. En plan for samspill bysentra og omland.
- **Tromsbanen og Ofotbanen knyttet opp mot det svenske jernbanenettet** (Malmbanan, Norrbotniabanan og Botniabanan) – potensial for samarbeid og utnyttelse av jernbane på Nordkalotten frem til de viktige europeiske markeder.
- **Nord-Norge som en del av et moderne, nasjonalt banenett.** Konseptutredning for hvordan et fremtidig stambanenett gjennom Nord-Norge best kan utformes.