



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD/SEK:	PLS
29 APR 2008	
S.NR:	08.173-71
ARKIV:	412.3

Vår ref.:
06/765-136
Løpenr.:
9987/08

Saksbehandler:
Øystein Olav Miland
Tlf. dir.innvalg:
77 78 81 76

Arkiv:
122N00 SAKSARKIV
Deres ref.:

Dato:
28.04.2008

MELDING OM VEDTAK I FYLKESTINGSSAK 15/08 – FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 17. JANUAR 2008 – HØRINGSSVAR - TROMS FYLKESKommUNE

Fylkestinget behandlet i møte 22.04.2008 sak 15/08. De underrettes herved om at det er fattet følgende vedtak:

Vedtak:

1. Fylkestinget i Troms er positiv til hovedmålsetningene i planforslaget og en økt satsning på drift og vedlikehold.
2. Fylkestinget erkjenner at klimautfordringene krever drastiske miljøtiltak også ovenfor transportsektoren. Klimaendringene vil også føre til økt rasfare/flere rashendelser. Fylkestinget ser behovet for mer transport av gods via sjø og bane, mer kollektivtrafikk og mindre privatbilisme. Et belønningssystem for kollektivtrafikk må komme i alle byområder. Gang – og sykkelveger må samtidig prioriteres langt sterkere. Trygge skoleveger er svært viktig både av hensyn til miljø, trafikkikkerhet og folkehelse. Uansett vil fortsatt personbilen være viktigste transportmiddel i distriktene.
3. Fylkestinget konstaterer at rammene til samferdselsformål er alt for lave til å imøtekomme de målsettinger som departementene selv har for samferdselspolitikken i planperioden. Fylkestinget vil i denne sammenheng slå fast at brukernes forventninger til offensive og tidsriktige samferdselsløsninger ikke kan innfris med de rammeforslag som foreligger.
4. Fylkestinget vil videre slå fast at de lave rammene – kombinert med satsing på utbygging av infrastruktur og drift og vedlikehold i trafikksterke områder – gjør at den nordlige landsdel og Troms fylke kommer svært dårlig ut. Konsekvensene av dette for næringslivet og øvrige brukere i landsdelen vil være at:

- avstandsulempene i forhold til andre aktører i Norge og utlandet som ligger nærmere markedene økes.
 - avstandsulempene i forhold til andre aktører som ligger like langt fra eller lengre fra markedet – men hvor det satses på utbygging av en infrastruktur og et samferdselssystem som skal kompensere for dette – økes.
 - det blir vanskeligere å utnytte det store potensialet som ligger i fiskeri – og havbruksnæringen og nord- norsk næringsliv for øvrig.
 - muligheten for å oppnå målsettingene i regjeringens nordområdestrategi reduseres sterkt.
5. Troms fylke er et viktig eksportfylke, særlig innenfor fiskeri og havbruk, der en stor del av næringslivets produkter går til å forsyne de russiske og europeiske markedene . Dette betinger et godt og sikkert transporttilbud. Skreifisket utenfor Tromskysten synes å ha blitt det nye ”Lofotfiske”.
- Økende sjømatproduksjon betinger sikrere og mer effektive transportkorridorer både på fylkesveg, riksveg og stamvegnettet. Behovet er særlig stort i fht kurvasjon, stigning og økt bæreevne. Fergeavhengige steder må få økt fergekapasitet med frekvenser og rutetider som ikke hindrer effektiv transport fra produsent til marked.
- Troms Fylkesting ber om at det iverksettes en nordområdesatsing med utgangspunkt i fersk-fisk strategi som utløser et infrastrukturprogram der sjømatregionene i Troms inngår i et helhetlig logistikkprogram som knyttes opp mot veg, bane,luft og sjø for hurtig og sikkert å nå de internasjonale markedene. Et slikt infrastrukturprogram, må ivaretas med konkrete bevilgninger.
6. Fylkestinget konstaterer at Norge kommer svært dårlig ut i forhold til land det er naturlig å sammenlikne seg med mht. investeringer i samferdselstiltak.
7. **Med basis i ovenstående forventer Fylkestinget i Troms at Regjering og Storting iverksetter et Samferdselsløft. Fylkestinget krever en økning i planrammen til NTP 2010-2019, på minst 40 %. Dette for å sikre et minimum av nyinvesteringer uten å redusere satsingen på vedlikehold. Fylkestinget mener og det er naturlig å se til andre land for å lære av hvordan de finansierer slike investeringer.**

Stamvegprioriteringer

Fylkestinget vil peke på at Troms fylke deler rute 8 med Finnmark i nord og Nordland i sør.

Troms Fylkesting understreker at med basisfinansieringen, er Troms fylke utelatt i investeringsammenheng, hvilket Fylkestinget i Troms ser som helt uakseptabelt. Når en ser at kun rassikring på E6 i Kåfjord kommune i Troms har vært inne i inneværende 10 års planperiode, krever Troms fylkesting at bevilgninger som berører Troms fylke økes betraktelig.

Ved en 20% økning av basisrammen, støtter fylkestinget E8 Sørbotn - Laukslett i Tromsø kommune som første prioritet. Det vises til at Tromsø kommune har vedtatt trase og bompengefinansiering for E8. Fylkestinget støtter videre rassikring E6 i Kåfjord kommune som andre prioritet, ref. pkt. 17 tom 19 nordområdesatsinger.

Ved økning utover 20% av basisrammen har Fylkestinget flg prioriteringer, ref tidligere omtale i vegplansammenheng: **Stamvegprosjekter i Troms innbyrdes prioritert:**

1. E6 Utbedring/omlegging Sørkjosenfjellet i Nordreisa kommune, korridor 8b
2. E8 Utbedring Skibotn – Finskegrensen i Storfjord kommune, korridor 8b
3. E10 Strekningsvis utbedring Tjelsund bru – Harstad
4. E6 Omlegging på Setermoen i Bardu kommune, korridor 8a
5. E6 Utbedring og omlegging Nordkjosbotn – Oteren i Balsfjord og Storfjord kommune, korridor 8b
6. E6 Utbedring/omlegging Kvænangsfjellet i Kvænangen kommune, korridor 8b

8. Fylkestinget viser til at Troms i dag er uten jernbanetilknytning. Fylkestinget krever at dette kompenseres med økte overføringer til fylket til andre samferdselstiltak inntil fylket er knyttet til jernbanenettet.
9. Fylkestinget konstaterer at Troms i dag ligger langt under den rammeuttelling som fylket skulle hatt ut fra innbyggertall og andre indikatorer. Fylkestinget krever at dette rettes opp gjennom styrking av vår del av den totale rammen.
- 10. Fylkestinget krever at rammen til øvrig riksveg og ferge må økes dramatisk, uten å redusere drift og vedlikehold. Riksvegbevilgningen må økes med minimum 40 % utover den generelle rammeøkningen.** Den foreslåtte investeringsrammen er redusert til et lavmål i forhold til tidligere perioder, og gir svært små muligheter til å løse de store utfordringene vi har i Troms på dette området.
11. Fylkestinget understreker nødvendigheten av tilstrekkelige overføringer til øvrig riksveg før overtakelse. På landsbasis utgjør det øvrige riksvegnettet i dag om lag 18 500 km, og forfallet på de veger som overføres fylkene, utgjør drøyt 10 milliarder. Troms har 1209 km øvrig riksveg, med et beregnet forfall på om lag 770 mill.
Regionene kan ikke ta imot et nedkjørt og forfalt vegnett, uten tilstrekkelig kompensasjon. Det må forutsettes at overføringene til fylkene/regionene må økes for å dekke inn det beregnede forfallet og opparbeidelse av tilstrekkelig standard. Dette følger også av Vegloven § 7.
12. Fylkestinget understreker behovet for økte bevilgninger og samordning av ressurser for å kunne møte infrastruktur og logistikkbehovet. Det er nødvendig at transportetatene har en bedre samordning for å styrke knutepunktene og for å skape gode knutepunkt og intermodale løsninger.
- 13 Fylkestinget er bekymret for utviklingen av stadig større bruk av bompengefinansiering av vegprosjekter. Dette bidrar til at infrastrukturprosjekter i Nord-Norge kommer stadig lenger bak i køen. For å opprettholde et visst investeringsnivå gir Fylkestinget likevel en prinsipiell tilslutning til bompengefinansiering på prosjekter der trafikkgrunnet er tilstede. Dette innbefatter aktuelle prosjekter for omlegging av innfartsårer til Tromsø, Harstad og Finnsnes. Fylkestinget er kjent med at kommunestyret i Tromsø har uttalt at bompengefinansiering er aktuelt og at det er fattet vedtak om utredning av spørsmålet i kommunestyret i Harstad og Lenvik. Det er riktig å starte med fellesprosjekter med flere involverte kommuner som kommer hele regioner til gode.

Fylkestinget er kjent med at det i Sør – Troms utredes en Hålogalandspakke.

14. Statens Vegvesen har utregnet kostnadene til rassikring av alle vegene i Troms fylke til ca 3,7 mrd. **Fylkestinget understreker det store udekkede behovet for rassikring og støtter opp om kravet fra Nasjonal Rassikringsgruppe om en bevilgning på 1 mrd årlig for hele landet samlet i NTP 2010-2019. Bevilgningen til rasfylket Troms må økes fra 8 % til 20 % på post 31.** Dersom den generelle ramma på post 31 økes, så må andelen til Troms fylke øke fra 8-20%, slik at Troms kommer på nivå med andre sammenlignbare rasfylker som Sogn og fjordane. De varslede klimaendringene gjør dette arbeidet helt nødvendig.
15. Trafikkulykker påfører samfunnet store belastninger både direkte og indirekte. Årlig registreres det ca 350 skadde og drepte i trafikken i Troms. De målbare samfunnsøkonomiske kostnadene i Troms er ca 900 millioner kroner pr. år, i tillegg til en rekke psykiske belastninger som ikke lar seg tallfeste. 64 % av alle ulykker skjer på stam- og riksvegnettet. Fylkestinget forutsetter at det blir tatt i bruk ulike virkemidler, inklusive fysiske tiltak, fartsreduksjoner osv på spesielt ulykkesutsatte vegstrekninger. Dette momentet må tillegges betydelig vekt i prioriteringene.
16. Troms fylkesting forutsetter at Nasjonal Turistveg i Troms fullføres innen 2016.
17. Den ytre kystriksveg må som en forlengelse av Nasjonal Turistveg, forlenges fra Tromsø via Karlsøy og Skjervøy og videre mot Finnmark.”

Stamvegnett og Nordområdestrategi:

18. Regjeringen har i sin nordområdestrategi lagt til grunn at *”hensiktsmessig infrastruktur er en forutsetning for vekst og utvikling i nord”*. Nordområdesatsingen må integreres i Nasjonal Transportplan og bli betydelig vektlagt i forhold til prioriteringer og bevilgninger i NTP.

For å synliggjøre Regjeringens nordområdestrategi forutsetter fylkestinget at regjeringens målsetting om en satsing på infrastruktur i Nord må følges opp med konkrete bevilgninger. En merkbar nordområdesatsing vil kreve at det bevilges minimum 100 mill pr. år. - pr. fylke i tillegg til de øvrige bevilgninger til samferdselsformål fram mot 2020.

19. E8 er den viktigste øst – vest korridor i Nord, og den høyeste prioriterte stamvegstrekningen i Troms. En betydelig økning i eksport av fiskeri- og havbruksprodukter går langs E8 til marked i Russland og Europa. Mye gods går til/fra jernbane i Sverige. Fylkestinget poengterer nødvendigheten med strekningsvise utbedringer av E8 fra Tromsø til Finskegrensen. Utbedring og nødvendige tilpasninger av E8 ved Ramfjorden, der mye og tung trafikk passerer mye randbebyggelse, trekkes fram som særlig viktig. Det er positivt at en prøveordning for modulvogntog er godkjent fra Finskegrensen til Skibotn. Strekningen må likevel – for full utnyttelse nærings – og miljømessig – utvides til Tromsø.
20. E8 knytter sammen vegnettet med Nord-Norges største havn/knutepunkt. Vegen til havneavsnittet i Breivika må omklassifiseres for å forlenge E8 til knutepunkt. For å legge til rette for en effektiv knutepunktsfunksjon i Tromsø havn, anser Fylkestinget det som nødvendig å gjennomføre vegtiltak i tilknytning til utviklingen av Breivika havneavsnitt (E8) (4-feltsveg, anslått til om lag 320 mill kr, 2007). En oppgradering av tilførselsveien (E8) i tilknytning til containeravsnittet er og helt avgjørende for utvikling av havna. På sikt

må vegen til Tønsnes omklassifiseres til stamveg (fortsettelse av E8) knyttet til realisering av industrihavn og industripark.

21. Rassikring og fjerning av flaskehals på E6. E6 er landsdelens hovedpulsåre og det er viktig at standarden på vegen er god. På kort sikt må rassikringen i Kåfjord i Nord-Troms fullføres og vegen må legges om på de strekninger der det er nødvendig for å ivareta trafikksikkerheten, samt fremkommeligheten for godstransporten. Dette gjelder særlig over Sørkjosfjellet og strekningen Nordkjosbotn – Skibotn
 22. RV 83 Tjeldsund bru – Harstad, hovedinnfartsåren til Harstad, må igjen bli en del av stamvegnettet og Harstad havn må defineres inn som stamnetthavn. Det vil gi et mer helhetlig stamnettverk i midtre-Hålogalandsregionen.
 23. Fylkestinget vil understreke betydningen Hålogalandsbrua vil ha for hele landsdelen. For Troms vil realisering av bro over Rombaksfjorden langs E6 bl.a. bety en langt bedre og kortere veg for gods til og fra Narvik.
 24. Fylkestinget krever at det må settes av statlige midler til utvikling av Tromsø Havn som den viktigste knutepunkthavna nord for Narvik. Tromsø havn må utvikles til en effektiv containerterminal i Nord. En effektiv havneinfrastruktur vil bidra til å styrke sjøtransportens konkurransekraft og kystaksen mellom Vestlandet og Nord-Norge
- Videre må Harstad, Lenvik og Skjervøy havn defineres som stamnetthavn.
25. Også i et nordområdeperspektiv er det naturlig at det kompenseres for manglende jernbanetilknytning til Troms i form av statlig tilskudd til utvikling av effektiv sjøtransport og knutepunkt.
 26. Troms fylkeskommune er aktiv partner i Interreg prosjektet Nordlig Maritim Korridor, der målsetningen er overføring av gods fra veg til sjø. Prosjektet har kommet inn i en meget konkret fase, med betydelig kontakt med russiske myndigheter og selskap. Det er ønskelig med støtte fra Nasjonale myndigheter i det videre arbeidet. Havnearbeid i Nord-Europa er også et satsingsområde, der økonomisk bidrag fra nasjonale myndigheter vil bidra til å fremskynde prosessen.
 27. Fylkestinget er enig med transportetatens forslag til en samlet studie av den langsiktige utviklingen av transportkorridorer mellom vest og øst i nordområdene, der alle transportformene er representert.
 28. Den foreslåtte rammen til stamveg i planforslaget er altfor lav. Fylkestinget krever derfor at rammene økes for å realisere flere investeringsprosjekter, uten å redusere satsningen på drift og vedlikehold.
 29. Etter åpning av Lofast, har man opplevd økt trafikk i N-Nordland og Sør-Troms. Fylkestinget mener innsatsen må økes på vegnettet inn mot Lofast (E10), for å utbedre flaskehals og bedre trafikksikkerhet.
 30. Troms fylkesting ber om at det igangsettes utredning om fergefri forbindelse på hele E6.

Kystverket:

31. Kystverkets budsjett er vesentlig mindre enn Jernbaneverkets og Statens Vegvesens. **Ut fra viktigheten av utvikling av knutepunkt, havneinfrastruktur, gode farleder, sjøsikkerhet og beredskap og fiskerihavner mener fylkestinget at Kystverkets økonomiske rammer må økes med minst 30%.**

32. Fylkestinget ser det som naturlig at Tromsø og Narvik som de største havnene i Nord-Norge, i Nasjonal transportplan 2010-2019 utpekes som knutepunktshavner. Troms og Finmarks manglende jernbanetilknytning gjør det svært viktig at det så raskt som mulig etableres et mer konkurransedyktig og kvalitativt bedret sjøtransporttilbud for regionen. Samtidig bør muligheten for OPS-løsninger for å finansiere nødvendige infrastrukturtiltak i knutepunktshavnen utredes.
33. Fylkestinget synes det er sterkt beklagelig at Harstad, Lenvik og Skjervøy havn ikke er foreslått definert som stamnetthavn. Dette rimer dårlig med en nasjonal satsing på sjøtransport og effektive knutepunkt. I en region uten bane er godstransport på sjø et opplagt satsningsområde. Ser man bort fra malmtransporten fra Narvik er Harstad havn den havnen i regionen med størst godsmengde. Harstad, Lenvik og Skjervøy havn må få stamnetthavn status, ut fra Harstad, Lenvik og Skjervøys betydning som knutepunkt i regionen.

Avinor:

34. Fylkestinget vil understreke betydningen av å synliggjøre Tromsø lufthavns betydning for fylket og landsdelen slik at den opprettholdes og utvikles som et sentralt kommunikasjonsknutepunkt, også i nordområdesammenheng.
35. Ved en oppgradering av Tromsø Lufthavn krever Fylkestinget at det foretas en vurdering av at vegforbindelsen fra lufthavn til Breivika havn blir oppgradert til en del av stamvegnettet. Uavhengig av *en slik* klassifisering må det innarbeides ressurser til vegomleggingen i etatenes fellesforslag til NTP 2010-2019 og planverket til Statens Vegvesen.
36. Avinors arbeid med at Bardufoss skal få status som internasjonal flyplass må gjennomføres. Planlagte investeringer som fremgår av saken må ikke legge hindringer i veien for disse planene.
37. Harstad – Narvik lufthavn, Evenes må tildeles en viktigere oppgave som stamflyplass for Midtre Hålogaland.
38. Fylkestinget mener tiden er moden for å legge til rette for flere direkteruter innenlands fra Tromsø og Harstad – Narvik lufthavn til destinasjoner på Vestlandet og Trøndelag, uten å måtte innom Gardermoen. Dette *vil* redusere reisetid, og gjøre det lettere for næringsliv og andre brukere.

Stadig flere selskaper knyttet til Vestlandet og Sørlandet har etablert seg i nord i forbindelse med petroleumsutviklingen.

39. Det må tilrettelegges for etablering av flere direkteruter utenlands - fra Tromsø, Harstad - Narvik og Bardufoss. Londonruta fra Tromsø har vist at markedet er stort nok. Dette vil virke veldig positivt for reiselivet i Troms og landsdelen.

Jernbaneløst:

40. Utviklingen i nordområdene og behovet for et miljøvennlig og variert godstransporttilbud gjør det nødvendig at Jernbaneløst utreder en hovedplan for Tromsbanen i løpet av planperioden 2010-2019.
41. a) Fylkestinget registrerer at Finland nå legger planer for å ruste opp sitt transportnett i nord og at Finland har til hensikt å utrede muligheten for å videreføre jernbanen fra

Kolari til Skibotn i Troms. Fylkestinget ber Jernbaneverket bidra til at en slik utredning blir gjennomført.

b) Fylkestinget ser dette som et supplement til jernbanen Narvik-Tromsø.”

42. Fylkestinget er meget skeptisk til en omfattende satsing på hurtigtog som binder opp rammen i ti år fremover, jf også usikkerhet om konklusjonene knyttet til samfunnsøkonomisk nytte og miljømessige konsekvenser. Fylkestinget mener man oppnår langt mer positive virkninger av en satsing på å øke godskapasiteten på bane.

43. Fylkestinget ber om at virkemidler og målrettede tiltak blir knyttet opp til målsetningen om et universelt utformet transportsystem i NTP 2010-19. Dette vil være i tråd med øvrige lover og forskrifter på politikkområdet.

Klima/miljø:

44. Fylkestinget understreker behovet for tiltak for å redusere klimautslipp fra transportsektoren, også i Troms. Utfordringen er å redusere utslipp uten jernbanetilnytning. Utslippsreduksjoner kan likevel skje gjennom:

- forbedret samordnet areal- og transportplanlegging
- redusert privat bilbruk gjennom satsing på kollektiv transport
- overføring av gods fra bil til båt og effektivisering av knutepunkt
- teknologiutvikling og tilrettelegging for å ta ny teknologi i bruk.

45. Troms fylkeskommune er engasjert i et FoU prosjekt for utvikling av et fartøykonsept for hurtigbåt som har vist 30 % redusert drivstofforbruk. I klimaforliket kom det fram at konseptet ”Transnova” ville få støtte med 50 mill. Fylkestinget ønsker at dette sikres som en støtteordning på lik linje med Enova - for miljøvennlig fartøy/kjøretøy utvikling.

Byområder:

46. Troms fylkesting krever at Tromsø tas inn under kapittel 4 *byområder* på lik linje med Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim byregioner.

47. OL 2018

Med bakgrunn i et eventuelt OL i Tromsø 2018, vil Fylkestinget i Troms peke på at transportårene og kollektivtrafikken er viktige elementer som også må avklares i NTP-sammenheng.

Fylkestinget viser i denne sammenheng til nødvendigheten av statlig medvirkning. Forøvrig vises det til kap 4 i NTP vedrørende investeringer i storbyene.”

48. Følgende vegstrekninger omklassifiseres til stamveg, fom. Regionreformen 2010:

- a) RV 83 Tjelsund bru – Harstad (hovedinnsfartsåren til Harstad)
- b) RV 855/86 Buktamoen – Finnsnes (hovedfartsåren inn til Finnsnes og Senja) må klassifiseres til stamveg.
- c) RV866/869 til Skjervøy – Arnøy

49. Drift- og vedlikehold av veger i kystnære strøk

Den økonomiske driftsdelen som følger av regionreformen når det gjelder øvrige riksveger, må avklares. Troms Fylkesting viser til sine mange værharde kyststrøk der drifts- og vedlikeholdskostnadene er betraktelig høyere på riks- og fylkesveger sammenlignet med innlandsområdene. Troms Fylkesting forutsetter at dette hensyntas i de

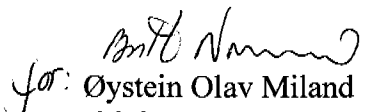
videre økonomiske beregningene. Det store forfallet på riksvegnettet øker også driftskostnadene.

50. Troms Fylkesting vil uttale følgende ad E8 inn til Tromsø:
E8 er innfartsåra til Nord-Norges største by med den største trafikk tettheten i landsdelen. Vegen har naturlige tilkoblinger til hele nordområdet og Norge, og er den viktigste vest-øst vegkorridoren i Nord. Ferdigstilling av E8 bør skje snarest pga store fremkommelighetsproblemer og senest innen 2016 med tanke på OL 2018. Prioritering og finansiering må være på plass tidlig i planperioden.
51. Utredning av verdiskaping og næringslivets transportbehov
Fylkestinget ber Fylkesrådet å legge frem en oversikt om verdiskapingen i Troms på utvalgte næringsområder som feks reiseliv, fiskerindustri, havbruk, bergverk, landbruk mv og de transportbehov som næringslivet har i denne sammenheng. Utredningen må være ferdig i god tid, slik at resultatet av utredningen kan vektlegges i fylkestingets behandling av NTP's Handlingsplan i 2009.

Oppfølging:

52. Fylkestinget legger til grunn at fylkeskommunen i det videre arbeidet med infrastrukturutfordringene i Troms har en god prosess med de berørte kommuner/regioner og øvrige parter.
53. Fylkestinget vil komme tilbake til øvrige beskrivelser, konkretiseringer og prioriteringer gjennom Fylkestingets behandling av handlingsplanene for de ulike sektorene.
54. Fylkestinget ber Statens Vegvesen region Nord sette i gang prosessen for utarbeidelse av regional handlingsplan for NTP 2010-2013.

Med vennlig hilsen


for: Øystein Olav Miland
rådgiver