



Troms og Finnmark fylkeskommune

Romssa ja Finnmarkku fylkkagielda

Tromssan ja Finmarkun fylkinkomuuni

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Postboks 8010 DEP

0030 OSLO

Deres ref.

Vår ref.

20/00298-48

Saksbehandler

Eirik Selmer

Dato

12.05.2020

Troms og Finnmark fylkeskommunes innspill til Nasjonal Transportplan 2022-33

Troms og Finnmark fylkeskommune behandlet overnevnte sak i fylkestingets møte 12.mars 2020 i sak 8/20. Følgende vedtak ble fattet:

- «1. Fylkestinget vedtar prioriteringer til NTP 2022-33 som de fremgår nedenfor
2. Fylkestinget ber Fylkesrådet arbeide videre med begrunnelser og argumenter for fylkestingets prioriteringer, fram mot endelig frist for innspill til Samferdselsdepartementet 14.mai i år.

Prioriteringer

Sentrale premisser

- Nasjonal Transportplan 2022-33 må sees i direkte sammenheng med den helhetlige samfunnsutviklerollen for nasjonen og regionenes utvikling i Troms og Finnmark. Våre byer, distrikt og lokalsamfunn er avgjørende for å opprettholde verdiskaping, bosetting med forsyningsikkerhet og suverenitetshevdelse i nord. Hovedutfordringen i Troms og Finnmark er de store geografiske avstandene, klimatiske utfordringer og en stor produksjon av varer og verdier av nasjonal og internasjonal betydning. Dagens infrastruktur er ikke dimensjonert, opprustet eller modernisert godt nok for en framtidig bærekraftig næringsutvikling.
- Nasjonal transportplan 2022-33 er også avgjørende å se i sammenheng med Norges sikkerhet og at den nasjonale transportinfrastrukturen kan understøtte norske og allierte militære operasjoner. Denne infrastrukturen utgjør en vesentlig del av totalforsvaret i nord.
- Befolkningen i det nye fylket Troms og Finnmark forventer regionreformeffekt i Nasjonal transportplan 2022-33. Trygghet og forutsigbarhet er fundamentet i all samfunnsutvikling. Det krever synlige tiltak som styrker mobilitet, reduserer reisetid og avstandsulemper, samt gir økt transportsikkerhet i fylkets byer, distrikt og lokalsamfunn.
- Det kreves flere døgnåpne tollstasjoner i den nordlige landsdelen.

Strategisk grunnlag for prioriteringer

- Troms og Finnmark har i strategisk innspill på hovedutfordringer til NTP 2022-33 tydeliggjort at det å sikre framkommelighet, regularitet og sikkerhet for nærings- og persontransporter med kobling til transportkorridorer, er en hovedutfordring som må løses for tiltakene som prioriteres.
- Prosjekters innkortingspotensiale skal vektlegges.
- Herunder tiltak som binder Troms og Finnmark bedre sammen som region samt kommunikasjon til transportknutepunkt i nabofylker og naboland. Eks. Harstad/Narvik-Finnsnes-Tromsø, samt Tromsø-Alta-Kirkenes.

Postadresse

Fylkeshuset, pb 701, 9800 Vadsø

E-post

postmottak@tffk.no

Besøksadresse

Besøksadresse

Tffk.no

Telefon

77 75 50 00

Org.nr

922420866

Grunnlag for prioriteringer 2022-27

- Alle tiltak og prosjekter som ligger inne i gjeldende NTP handlingsprogram og ikke har startet opp eller har endret oppstartstidspunkt ligger inne som prioritering i 2022-27. Det forventes at OPS prosjektet E 10 «Hålogalandsvegen» Strekningen Tjelsundbrua - Fiskarfjord- Langvassbukta starter opp innen 2021. Rullebaneutvidelse Kirkenes lufthavn forventes ferdigstilt innen 2021.
- Det forutsettes at det planlagte prosjekt E6 Kvæangsfjellet (inkl. rassikring Mettevollia), som gjennomføres i sin helhet av Nye Veier, får oppstart i 2020 og derfor ikke inngår som nytt prosjekt i NTP. Prosjekt E6 Kvæangsfjellet må gjennomføres som et helhetlig prosjekt uten kutt i bevilgninger og med opprustning av veiene i begge ender som planlagt.
- Innen «kyst til marked» er det også viktig å ivareta næringstransportstrekningen E6 Nordkjosbotn – Narvik Ofotbanen
- De fylkesvise prioriterte riksvegtiltakene i «Kyst-til-marked»-korridorene (KTM) må videreføres som grunnlag for tiltak på riksveg.

Troms: Tromsø-Nordkjosbotn- Skibotn-finskegrensen (Kilpisjärvi)

Finnmark: Hammerfest-Alta – finskegrensen (Kivilompolo)

- Troms og Finnmark krever sin andel av de nasjonale skredsikringsmidlene. Regionens infrastruktur er meget skredutsatt og våre transportleder lider under høy nedetid på sentrale deler av riksvegnettet med svært lange omkjøringsveger. Vi mangler en helhetlig, nasjonal plan for skredsikring av riks- og fylkesvegnettet innen høy og middels skredfaktor som er sikret finansiering for gjennomføring i løpet av planperioden. Det forutsettes at farleden til innseilingen til Leirpollen i Tana ferdigstilles innen 2021 med avsatte midler.
- Oppfølging av KVV Innfartsveg til Tromsø må skje gjennom en KS1 og inngå i ny NTP 2022-33.
- Det legges til grunn at prioriteringene for farled har fokus på utbedring av stamleden Tromsø-Harstad/Tjeldsund og prioriterte bi-leder i Finnmark. Det forutsettes at farleden til innseilingen til Leirpollen i Tana ferdigstilles innen 2021 med avsatte midler.
- Dagens lufthavnstruktur må videreføres. Lufthavnene våre og flytrafikken utgjør en helt avgjørende del av transportlogistikken i vår region. Det forventes at alle lufthavner i fylket skal være tilpasset framtidens teknologi og gis midler til nødvendige tiltak innenfor Avinors investeringsramme.
- Planlagt KVV for Nord-Norgebanen må sikres en prioritet som gjør at prosjektet kan forankres for videre plan- og beslutningsgrunnlag i NTP 2022-33.

Fylkeskommunal infrastruktur og omlegging til et mer klimavennlig samfunn

- Troms Finnmark fylkeskommune har i dag et vedlikeholdsetterslep på fylkesvegnettet på svimlende 10 mrd. kroner. Med dagens økonomiske rammer har fylkeskommunen ingen mulighet til å ta igjen etterslepet. Fylkesvegene er meget viktig for person og næringstransport, spesielt sett i forhold til vår «kyst og marked» strategi. Det er ekstremt viktig at transportinfrastrukturen henger sammen og at logistikkflyten er effektiv. Sjømat transporteres som regel fra en fiskerihavn til en fylkesvei, og igjen over til en riksvei. Troms Finnmark fylkeskommune krever at NTP 22-33 inneholder en særskilt ramme for å ta igjen det enorme etterslepet på fylkesvegnettet. Dette samt at fylkeskommunen gis mulighet til å følge opp tunelldirektivet.
- Ansvaret for de statlige fiskerihavnene er vedtatt overført til fylkeskommunene fra 2020. Tidligere lå fiskerihavnene i Nasjonal Transportplan. Fiskerihavnene er avgjørende viktig infrastruktur i Troms Finnmark. Fylket vårt er en stor eksportør av sjømat og mange lokalsamfunn er fiskeriavhengige. Fiskerihavnene er transportknutepunkt der hvor sjø møter land. Å overta ansvaret for vedlikehold, vedlikeholdsetterslep, utbygging og modernisering av denne infrastrukturen er et stort ansvar. Med bakgrunn i det svært uakseptable forslaget til fordeling for statsbudsjett 2020, har Troms Finnmark nektet å overta ansvaret for fiskerihavner. Vi krever at det sikres investeringsmidler minst lik snittet for tidligere NTP er, og at etterslepsmidler følger med.

- Omlegging til et mer klimavennlig samfunn vil koste. NTP må inneholde en helhetlig tilskuddsordning som stimulerer til omlegging til mer bærekraftige energibærere / mer klimavennlige transportløsninger – også for fylkeskommunale oppgaver/tjenester. Ref. «Fergeopprøret» og kollektiv, elektrifisering.

PRIORITERINGER RIKSVEG 2022-2027

Store riksvegprosjekter i 2022-2027

1. Innfartsveg Tromsø strekningen Sørbotn-Laukslett (KTM)

I NTP med oppstart i 2021, som er fortsatt uavklart. Tiltaket fjerner flaskehals og korter ned reisetid som innfartsveg til Tromsø. Gir økt trafiksikkerhet i utsatt strekning med høy andel tungtrafikk, og deler med smal veg. Vil bidra til enklere reisehverdag og bedre konkurranse evne for næringslivet for hurtigere og sikrere transport av sjømat og annet gods ut og inn av regionen.

2. RV 94 Skaidi-Hammerfest (strekningen Arisberget – Rypefjord) (KTM)

Rv. 94 Skaidi – Hammerfest er i NTP 2018 – 2029 tatt med som en av åtte nasjonale utbedringstrekninger, men ikke som et eget fullstendig prosjekt. Strekingen fra Arisberget er innfartsvegen til Hammerfest og inngår som første prosjekt på Rv 94 strekingen. Prosjektet ligger inne i dagens NTP med oppstart i 2020. Det er nå uavklart oppstart etter at fagetaten i utredning har gjennomført ny vurdering av eksisterende NTP prosjekt. Tiltaket vil bidra til et tryggere transportsystem og bedre konkurransevne for Hammerfest som logistikknutepunkt. Regularitet og trafiksikkerheten bedres betydelig når fylkets høyest rangerte rassikringsprosjekt som inngår i strekingen (Leirvikfloget) unngås med ny tunell, og kurvatur utbedring. Tiltaket har næringsmessig betydning for transportsikkerheten og forutsigbarheten for sjømat og petroleumstransporter.

3. E6/E8 Nordkjosbotn (Jernberget) - Hatteng (KTM)

Strekningen må ses i sammenheng med videre transportkorridor ut av landet via E8 til Finland. Mye sjømat som kommer fra Midt-Troms og Tromsø, samt annen næringstransport som skal nordover kjører denne strekingen. Utbedringene vil løse dagens utfordringer knyttet til fremkommelighet og trafiksikkerhet, spesielt for næringstransportene og oppfylle dagens krav til standard og trafiksikkerhet (oppstart NTP 2024-29).

4. E8 Skibotn - Kilpisjärvi (siste parsell – del 2)

E8 fra Skibotn – Kilpisjärvi er en viktig del av flere transportkorridorer. Strekingen benyttes av næringsliv i Nord-Troms og til dels i Finnmark og Tromsø-regionen. Det er en av de mest benyttete veistrekingene ut av landsdelen og til markedet. På denne strekingen er det mye fersk fisk som fraktes, og tid er en vesentlig faktor for denne type transport. Strekingen er en del av ITS satsningen fra Statens vegvesen (ITS-pilotprosjekt «Borealis»). Det er viktig at man fullfører dette arbeidet, samt utbedrer veistandarden for å sikre bedre fremkommelighet for tungtransporten.

5. Olderdalen – Langslett

Skredsikringsprosjekter riksveger i 2022-2027

1. E45 Kløfta (KTM)

Kløfta er den største flaskehalsen på «Kyst til marked» korridoren Hammerfest-Alta-finskegrensen for import og eksport av spesielt sjømat. Et rassikringsprosjekt, bestående av 1 bru, 1 4 km lang tunell og 3 km vei i en ny trase, vil eliminere 6 registrerte raspunkt og bidra til å øke transportsikkerheten og regulariteten, som igjen gir bedre konkurransevne for næringstransportene.

Tiltaket vil sammen med ytterligere utbedringer, som kan utnytte tunellmasser, tilrettelegge for modulvogntog til Vest-Finnmark, noe som vil styrke konkurransekraften til transport- og eksportnæringen og samtidig være fordelaktig miljømessig. Ligger inne med oppstart i dagens NTP i 2024-29.

2. E8 Lavangsdalen (Tromsø) og E6 Stokedalen (Alta)

Prosjektene i Lavangsdalen og Stokedalen ligger inn med høy skredfaktor og har lave kostnader. Lavangsdalen er egnet til bruk av forebyggende skredkontroll som alternativ sikring til skredvoller og skredoverbygg for å sikre Hestvolla, Sarastein, Stortind og Storskreda i Lavangsdalen.

3. E6 Melkelva-Herranes

Prosjektet vil bidra til å optimalisere Alta-vest utbyggingen gjennom at rassikringsutfordringer på E6 reduseres betydelig over større områder. Dette gjør at transportsikkerheten på E6 i det nye fylket styrkes, tryggheten for befolkningen bedre og næringslivets konkurransefortrinn økes.

4. E6 Øvergård Sør Balsfjord (Tas ut om dette inngår i prosjekt E8 Nordkjosbotn-Hatteng)

En fangvold vil bidra til å øke transportsikkerheten på E6 og «Kyst til marked» korridoren. Samtidig som prosjektet vil optimalisere effekten av tiltakene på Nordkjosbotn-Hatteng.

5. E69 Skipsfjorden Nordkapp

Høyest rangerte skredsikringstiltak utenom «Kyst til marked». Prosjektet har betydning for trafiksikkerheten på strekningen til Nordkapp.

6. E6 Grasnes i Storfjord

En skredsikring av strekningen med tunell vil bidra til å øke trafiksikkerheten på E6 mellom Troms og Finnmark, og å gjøre E6 til et tryggere transportsystem med fremtidig bedre regularitet og transportsikkerhet. Dette bidrar også til å øke næringslivets konkurransevne i rasutsatte områder. Ligger innen med oppstart NTP 2024-29.

Store prosjekt: Bypakker, (bymiljøavtale) 2022-27

1. Byvekstavtale Tromsø (KTM)

Tromsø har sammen med de øvrige åtte storbyområdene vært utpekt til å kunne få byvekstavtale siden NTP 2014-2023, med målsetning om nullvekst i personbiltrafikk. Det er lagt ned betydelig arbeid siden 2013, for å oppfylle alle statlige krav. Lokal- og regionalpolitiske vedtak ble fattet i 2017 og 2018, St.prop for brukerfinansiering er ferdig, og det er utført KS2 på handlingsplan. Nå er imidlertid Tromsø bedt av samferdselsdepartementet om å gjøre vurderinger og fatte vedtak på nytt. Det understrekes at det nå er på tide at staten følger opp, og fullfører prosess for å få på plass byvekstavtalen. Tromsø har hatt en betydelig befolkningsvekst uten noen utvikling i transportinfrastruktur, byutredningen viser at det er en utfordring å handtere trafikkveksten mot 2030. Porteføljene i byvekstavtalen skal ivareta fremkommelighet og trafiksikkerhet, samtidig sikre bærekraftig mobilitet for alle. Av hensyn til effektive næringstransporter og fremkommelighet for regionale funksjoner, samt åpne for en strategisk fortetting og bærekraftig byutvikling må byvekstavtalen også inneholde større vegtiltak.

2. Riksveg 862 Tverrforbindelsen Tromsø (KTM)

Prosjektet ligger inne i byvekstavtalen Tromsø kommune forhandler med staten om (NTP 2024-29). Prosjektet har stor betydning for byutvikling og en enklere reisehverdag i Tromsø. Dagens tverrforbindelse er høyt trafikkert og er en utfordring for tungtransporten pga. stigning og kurvatur. For næringstransport vil det bety reduserte kostnader og forutsigbar fremkommelighet. Prosjektet vil bidra til å redusere barrierevirkning som deler øya i 2, samt åpne for byutvikling i nye områder.

I Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 er Rv 862 Tverrforbindelsen prioritert i siste del av planperioden (2024–2029) med om lag 660 mill. kr i statlige midler og 1 050 mill. kroner i bompenger (2019-prisnivå). Delvis bompeng-finansiering av vegprosjektet utgjør om lag 62 pst. av kostnadsoverslaget.

Rv 862 F2 – ny hovedveg mellom ny tunnel og flyplassen. Avinor er pålagt å utvide sikkerhetssonene på hver side av dagens kulvert. I tillegg planlegges en framtidig forlengelse av rullebanen inntil 500 meter mot sør samt utvidelse for taksebane. Planlagt ny riksveg legges under framtidig utvidet rullebane. I arbeidet med handlingsplan for Tenk Tromsø (bompengepakken) er de to prosjektene på rv. 862 Tverrforbindelsen og ny hovedveg mellom ny tunnel og flyplassen, foreslått sett i sammenheng. Fylkeskommunen oppfordrer Avinor og Statens vegvesen til samtidighet i gjennomføring av kulvertutbedring, etablering av ny Flyplassveg (F2) og masseutnyttelse fra rv. 862. Eventuelle merkostnader på RV 862 Tverrforbindelsen dekkes av staten, og prosjektet ses på som en helhetlig strekningsvis utbygging.

3. Bypakke Rv 94 Hammerfest (KTM)

I NTP i perioden 2024-29, forutsatt lokalt vedtak om medfinansiering / brukerfinansiering. Dagens riksvei gjennom Hammerfest sentrum er en begrensning for videre utvikling av byen, som ligger mellom forsyningsbasen til Barentshavet, og nytt sykehus og Melkøya. Ny vegtrase utenom sentrum i form av tunell er helt nødvendig for å skape et akseptabelt, miljøvennlig bymiljø, redusere tungtrafikken, gi en enklere reisehverdag med tilfredsstillende trafiksikkerhet. Det vil også styrke næringslivets konkurransevne knyttet til logistikk til Melkøya og trafiksikkerheten knyttet til helsereiser til nytt sykehus.

4. Bypakke Harstad

Målet med Harstadpakken er å sikre en fremtidsrettet og bærekraftig utvikling av Harstad med fokus på løsninger og tiltak som gir bedre framkommelighet, trafiksikkerheten og tilrettelegging for kollektivtrafikken. Det foreligger lokal- og regionalpolitiske vedtak for bypakke, som har ligget på vent siden 2018. For å fullføre Harstadpakken og få på plass trafiksikkerhetstiltak og tiltak for gående og syklende, er det behov for å vedta en pakke for medfinansiering for Harstad.

Mindre riksvegtiltak 2022-2027

1. Tilrettelegge for modulvogntog - Egen ramme til viktige næringstransportkorridorer

Prioritere mindre tiltak som bidrar til å sikre mer effektiv og trygg godsframføring. Spesielt modulvogntog mellom Nordkjosbotn og Alta, og som er en oppfølging av Statens vegvesen sin modulvogntogstrategi.

2. Vinteråpen E6 Sennalandet (KTM)

Stengte vinterveier svekker næringslivets konkurransekraft. Regualritetsutfordringer på Sennalandet vinterstid er en flaskehals i prioritert «Kyst til marked» korridor. Statens Vegvesen har prioritert å utrede Sennalandet som et mulig nytt prosjekt (åpne vinterveier). For å redusere kolonnekjøring og vinterstenging er det behov for heving av 3,5 km av veien og utslakking av skråninger. Teknologi er vurdert, men vil ikke løse utfordringene. Tiltakets effekt er spesielt rettet mot næringstransportverdiene i prioritert korridor og styrking av E6.

3. Utbedringer

Følgende veier prioriteres:

1. E6 Fossbakken- Brandvoll- Heia
2. E6 Alta (Raftsbotnlia, oppstigning mot Sennalandet)
3. E 45 Øvre Alta Kløfta
4. E6 Baddereidet
5. RV 92 Karasjok- Gievdneuoikka
6. E6 Tana Bru-Utsjok.
7. RV 83 Tjeldsund Harstad
8. E6/E69 Lakselv – Olderfjord – Honningsvåg
9. E10 /RV 85. Tjeldsund- Snubba/Veggfjellet.

Tilrettelegging for trafiksikkerhet 2022-2027

Fokus på trafiksikkerhetstiltak som ikke inngår i bymiljøavtaler og bypakker men mindre steder langs E6 eller andre riksvegstreknings, som har en stor gjennomgangstrafikk av næringstransporter på utsatte punkter som i dag ikke hensyntar myke trafikanter.

Prioriterte tiltak:

1. Brandvoll - Heia
2. Vestre Jakobselv
3. E6 Olderdalen
4. Tana Bru
5. E6 Sørkjosen
6. Rafsbotn – Alta

Kollektivtiltak og universell utforming 2022-2027

1. Gjennomføre planlagte tiltak som ligger inne i NTP handlingsprogram 2022-27 for kollektivknutepunkt i Olderfjord, Varangerbotn og på Rustadhøgda.
2. Giæverbukta, på Langnes i Tromsø by, er det største statlige kollektivknutepunktet i Nord-Norge. Knutepunktet preges av stor trafikk med gående og syklende blandet med biltrafikk og mange bussbevegelser. Kapasiteten er sprengt, mens passasjerveksten øker. Tiltaket er i porteføljen i byvekstavtalen, men pga. usikkerheten må planleggingen ferdigstilles og prosjektet innarbeides via i programområdemidler.
3. Etablere nytt kollektivknutepunkt på Langnes i Alta kommune. Målet er å lage et bærekraftig knutepunkt for buss, båt og ferje, med felles lade-bunkringsanlegg og hvileområde for tungtrafikk. Tiltaket vil redusere seilingsdistansen for ferje, båt og belastningen på fylkesveinettet.
4. Det er et stort behov for å arbeide videre med kollektivknutepunkt i Bjerkvik, Narvik kommune, for å sikre regionale ruter og forbindelsen Narvik-Harstad, og Narvik-Tromsø.

Servicetiltak/døgnhvileplasser 2022-2027

Tungtransporten har i 2020 kun tre tilrettelagt døgnhvileplass i Troms og Finnmark (Buktamoen, Storslett og Tana Bru). Dette er ikke tilstrekkelig. Økt mengde transport, store avstander og denne viktige yrkesgruppens behov for gode fasiliteter, gjør det sterkt påkrevet med en snarlig utbygging av flere døgnhvileplasser. Fjellovergangene og stengning av disse, må også være et kriterie for lokalisering av døgnhvileplasser. Med bakgrunn i samlet prioritering fra transportnæring må det etableres følgende døgnhvileplasser:

1. Gjennomføre planlagte tiltak i NTP for 2022-23 i Tromsø, Alta og Hammerfest.
2. Skibotn
3. Kautokeino
4. Kirkenes
5. Karasjok

Fornyingsmidler til utbedring av bruer 2022-2027

Det må settes av rammer som prioriterer oppgradering av trafikkfarlige bruer som også tilpasses bruk av modulvogntog og hensyntar klimatiske endringer (flom mv.). Følgende bruer prioriteres:

1. E6 Storslett bru (Nordreisa)
2. E6 Hatter bru (Porsanger)
3. E6 Olderdalen (smal bru)
4. Rv 92 Grensebru Karigasniemi (i samarbeid med finske myndigheter)

I tillegg prioriteres følgende bruer i uprioritert rekkefølge:

- E10 Kongsvik bru, E6 bruer Alta Øst, E6 Strømmen bru (Kirkenes)

Fornyingsmidler, Tunnellutbedring 2022-2027

Tunnelsikkerhetsforskriften for riksveg er et avgjørende premiss for sikkerhetsstandarden og legges til grunn for ambisjonene. Prioritering:

1. Fylkeskommunen prioriterer å fullføre ferdigstillelsen på tunneler som ikke er gjennomført langs TEN-T korridorene på E6 i NTP-perioden.
2. Deretter prioritet på de undersjøiske tunnelene E-75 Vardøtunnelen og E-69 Nordkaptunnelen, og de øvrige tunneler rv. 94 Hammerfest og på E69 mot Honningsvåg i tidsrommet 2022-25.

Effektiv bruk av teknologi og intelligente transportsystemer 2022-2027

Dagens NTP-ambisjon om økt bruk av teknologi må sikre at ITS tiltak utredes og testes spesielt knyttet til sanntidsinformasjon til bilister og transportnæringen, utviklingen av strøm- og mobilnett langs vei, og fokus på å effektivisere drift og vedlikehold. Det prioriteres følgende:

1. Krav til en effektiv oppfølging og utvikling av internasjonalt prosjekt E8 Skibotn (Borealis)
2. Krav til et sterkere samarbeid mellom fylkes- og riksvei for å teste ut teknologi i prioriterte kyst- og markedskorridorer og på Nasjonal turistveistrekning E75.

Nasjonal turistveg 2022-2027

Nasjonal turistveg utbedringer på riksveger må sikres en egen programområdepost i NTP. Det er ikke tilfredsstillende at severdigheter prioriteres, og ikke følges opp med tiltak for økt trafiksikkerhet og utbedringer. Det prioriteres tiltak på:

1. Nasjonal turistveg strekningen E-5 Varangerbotn-Vadsø-Vardø, med fortsettelse på fylkesvegen til Hamningberg. Dette er en internasjonalt markedsført turistveistrekning til ishavet. E75 prioriteres for bruk av teknologi/ (ITS) for å styrke trafiksikkerhet, mobildekning, drift og sanntidsinformasjon på strekningen.

Tilskudd til viktige næringsveier på fylkesveinettet 2022-2027

For å sikre en bedre helhetstenking mellom fylkesvei og riksvei på viktige «Kyst til marked-korridorer» for sjømatnæringen prioriteres en betydelig tilleggsbevilgning gjennom NTP, eller søkbare midler som er redegjort for i NTP. 100 millioner per år er en alt for lav ramme. Det trengs betydelig mer midler for å sikre framkommelighet, regularitet og sikkerhet på disse. Følgende overordnede prioriteringsgrunnlag legges til grunn:

1. Kritiske tiltak knyttet til rassikring, ITS og mindre utbedringer i de viktigste Kyst til marked strekningene på fylkesveinettet.

Småby-tiltak 2022-2027

Det må avsettes midler for å følge opp Statens Vegvesens rapport «Småbyer i Nord», med konkrete trafiksikkerhetstiltak for myke trafikanter for å styrke bomiljøet i mindre byer. Med bakgrunn i rapportens anbefaling prioriteres rapportens anbefalte tiltak i følgende små byer i rangert rekkefølge:

1. Vadsø
2. Kirkenes
3. Finnsnes

Dekkelegging 2022-2027

Dekkeleggingsposten for Troms og Finnmark må styrkes. Det er en sterk slitasje på veidekke fra næringstransporter, Forsvaret og landbruket. En styrking av vedlikeholdsrammen i planperioden må ivareta minimum 3-400 km nytt asfaltdekke hvert år.

MARITIME TILTAK 2022-2027

Større farleds- og sjøsikkerhetstiltak 2022-27

1. Tiltaksområde innseiling Tromsø sør

Fokus på tiltak i området innseiling Tromsø sør, i Straumholet og Tønsnessundet. Effekten av tiltakene vil gi bespart seilingsdistanse og trafikkøkning gjennom forbedring av eksisterende farled, og økt sjøsikkerhet gjennom bedre merking. Videre behov for utdyping og merking i Rystraumen, Sandnessundet og Tromsøundet for å redusere risikoen for grunnstøting og kollisjon.

2. Utdyping i Tjeldsundet

Et betydelig prosjekt med mudring i Tjeldsundområdet for en bredere og sikrere seilas som har størst samfunnsøkonomisk nytteverdi i av farledstiltakene i nord. Trafikken i Harstad og Tromsområdet vil ha stor nytte av at farleden gjennom Tjeldsundet utbedres. Den legger mye av grunnlaget for en videre effektiv og sikker trafikk nordover gjennom Gisundet og opp til Tromsø.

3. Tiltaksområde Harstad-Malangen

Gjennomføring av utdyping og merking med fokus på tiltak Harstad – Finnsnes med stor effekt for i overføring av trafikk og bespart seilingsdistanse. Herunder utbedring av Toppsundet med en positiv kostnadsnytte. Sjøsikkerheten styrkes gjennom bedre merking. Utbedring av farleden i Gisundet for å redusere risikoen for grunnstøting og kollisjon.

Mindre farleds tiltak 2022-27

1. Skjermingsmolo for innseilingen til Vardø havn

Prosjektet er etter ny havn- og farvannslov og regionreformen relevant som farledsprosjekt med Vardø havns spesielle innseiling. Bygging av en ny ytre molo vil skjerme innseilingsfarleden til dagens molo ved havna, med effekt for hurtigrute, fiskeflåten og nødhavn i Arktisk område med økt skipstrafikk.

2. Innseiling til Forsøhl havn (Hammerfest)

Farleden er for grunn og dårlig merket. Større trålere har ikke nok dybde til å levere fangsten til fiskeindustribedriften. Farleden gir også begrensninger for mindre fiskebåter. Prosjektet er i samarbeid med Kystverket planlagt sammen med «Ren havn» prosjektet i Hammerfest. Tiltaket vil ha synergieffekter både for fiskeflåten, industrien og klima ved å bruke masser fra utdypingen for å tildekke forurensede masser i Hammerfest.

3. Innseiling til Lakselv havn (Hamnbukt)

Utdyping av innseiling til Hamnbukt havn i Porsanger for å kunne skape tryggere farled for større skip. Havnen har stor betydning for totalforsvaret, potensialet for anløp av cruiseskip og logistikk for Midt-Finnmark.

4. Mehamn

Tilskudd til overføring av gods 2022-27

En betydelig tilskuddsramme for å sikre rederier muligheten til å reetablere, eller forsterke sjøverts godsruiter. Vi vil ha gjennomgående godsrutetilbud som kan benyttes på deler, eller langs hele kysten av Troms Finnmark (Harstad Lødingen Kirkenes). Mer gods til sjø og bane er en klimaambisjon som det er viktig å bidra til.

Havnetilskudd 2022-27

NTP må inneholde en tilskuddsramme til havner som har en viktig rolle i en nærings- eller totalforsvarssammenheng.

Sjøsikkerhet og redningsberedskap

NTP må sikre at standarden på sjøsikkerheten i nord ivaretas gjennom en videreføring og målrettet satsing på oljevernberedskap, Barents Watch, Vardø TS og slepebåt langs kysten av Nord-Norge og Svalbard.

LUFTHAVNER 2022-27

Rangering og begrunnelse av større lufthavntiltak 2022-27

1. Videreføre utbyggingen av terminal Tromsø lufthavn

Finansieringsbeslutning for utviklingen av Tromsø lufthavn i Avinors styre forutsettes tatt våren 2020. Utviklingen inneholder en utvidet terminal med prioritering av sentral de-iceingplattform og oppstillingsplasser.

2. Rullebaneutvidelse i Tromsø

Avinor er pålagt å utvide sikkerhetssonene på hver side av dagens kulvert. I tillegg planlegges en framtidig forlengelse av rullebanen inntil 500 meter mot sør samt utvidelse for taksebane. Ny veg legges under framtidig utvidet rullebane.

3. Ny lufthavn i Hammerfest

Ny lufthavn i Hammerfest er et samlet krav fra næringslivet i fylket, regionråd og Helse Nord. Ny lufthavn i Hammerfest vil kunne sikre fortsatt høy vekst i Barentshavet og Hammerfest, bedre helsetilbudet i fylket og økt transportsikkerhet. Ny flyplass gir økt regularitet, folk kommer på jobb og til sykehus når de skal og dagens høye kostnader ved forsinkelser reduseres. Samtidig styrkes forutsigbarheten for nasjonal og internasjonal logistikken til Hammerfest –Barentshavet.

4. Utbyggingen av sikkerhetssonen ved Alta Lufthavn ferdigstilles.

5. Utredning om beredskapsflyplass i Kautokeino legges fram for fylkestinget når Kautokeino Kommune har ferdigstilt rapporten.

Beredskap 2022-27

Tromsø lufthavn, regionale og lokale lufthavners betydning for befolkningens helseberedskap, trygghet og rolle i en totalforsvarssammenheng skal i større grad være dimensjonerende for en effektiv drift og vedlikehold av lufthavnene. Banak, Bardufoss og Tromsø sin betydning i en beredskaps- og totalforsvarssammenheng understrekes. Lufthavnen må også sikre at infrastrukturen til helikopterberedskapen i Hammerfest styrkes og Vardø ferdigstilles som fremskutt helikopterbase for aktivitet og beredskap i Barentshavet øst.

Fremtidige fly og drivstoffløsninger 2022-27

1. Avinor må viderefører ambisjonene i sin Nordområdestrategi i å utnytte lufthavnettet i utviklingen av el-fly i Norge. Det ønske et samarbeid med Avinor og luftfartsaktørene på å tilrettelegge miljøtiltakene for luftfarten gjennom økt satsing på biodrivstoff og testing av elektriske fly.
2. Prioritering av å samarbeide om tilrettelegging for testing i Varanger som har korte avstander og klimatiske utfordringer mellom lufthavnene Kirkenes-Vadsø-Vardø (Båtsfjord-Berlevåg) og i tilknytning til Bardufoss.

3.rullebane på Gardermoen (OSL)

Forutsatt grunnlag vil en 3. rullebane bidra til å sikre fremtidig vekst i luftfarten og øke grunnlaget for flere direkteruter til Troms og Finnmark.

JERNBANETILTAK 2022-27

Jernbanetiltak 2022-27

1. Nord-Norgebanen

Planlagt KVU for Nord-Norgebanen må sikres en prioritet som gjør at prosjektet kan forankres for videre plan- og beslutningsgrunnlag i NTP 2022-33.

2. Ofofbanen

Dobbeltspor på Ofofbanen er en forutsetning for sikker transport av sjømat, varer og gods ut og inn av regionen og store deler av landsdelen. Ofofbanen er også en forutsetning for en eventuell fremtidig Nord-Norgebane.

3. Nordlandsbanen

Det er behov for å iverksette elektrifisering/hybridisering av Nordlandsbanen for å sikre en fremtidig klimavennlig jernbane. Samtidig som regularitetstiltak for økt kapasitet på enkelte møtesteder har betydningen for godsskapasiteten mellom nord og sør.

4. Nye tiltak

I samarbeid med finske myndigheter iverksette en KVU for ny jernbane på strekningen Rovaniemi-Kirkenes.

KLIMATILTAK 2022-27

1. Ladestasjoner for elbiler i knutepunktene og mellom regioner og landegrensene med særlig fokus på utbygging i Finnmark.
2. NTP må inneholde en helhetlig tilskuddsordning som stimulerer til omlegging til mer bærekraftige energibærere / mer klimavennlige transportløsninger – også for fylkeskommunale oppgaver.
3. Satsing på intelligent samhandling mellom ulike transportmidler og -systemer, ITS og ny teknologi som verktøy slik at transportsektoren er klar til å møte klimautfordringene på både kort og lang sikt.
4. Landstrøm for havner – nasjonale satsinger i cruisehavner – i første omgang prioriteres havnene i Tromsø og Honningsvåg som har flest anløp. I tillegg vurderes Alta og Hammerfest.
5. Også fiskerihavner og fergekaier må etablere landstrøm i takt med omleggingen til nye energibærere for fiskeflåten, ferger og hurtigbåter.
6. Landstrømskapasitet bygges ut for lufthavner; i første omgang kortbaneflyplassene i Varanger
7. Tilrettelegging for mer miljøvennlig drivstoff.
8. Det forventes en økt satsing for hydrogen. Dette for å tilrettelegge for lokale miljøvennlige tiltak.

INNSPILL PÅ PLANGRUNNLAG FOR NTP PERIODEN 2028-29

Prioriterte plangrunnlag som må iverksettes for perioden 2028-33

Fremtidig NTP infrastruktur i Troms og Finnmark må for perioden 2028-33 i større grad sees i sammenheng med internasjonale globale muligheter i nord, regional infrastruktur og totalforsvarets behov. Følgende utredninger prioriteres for å sikre et best mulig beslutningsgrunnlag for fremtidige prioriteringer.

- Utredning av E6 i Troms og Finnmark og «Kyst til marked korridorer» med fokus på innkortningsstrategier, transportsikkerhet, modulvogntog og vinteråpen vegger. Utredningen må i større grad se sammenheng mellom statlig og regional infrastruktur utbedring
- Utredningene på spesielt på veg må også vurderes opp mot teknologipotensialet

- Utrede hvordan internasjonal skipsfart og globale muligheter kan utnyttes for havner som fremtidige logistikkentere.
 - Spesielt Kirkenes og fremtidige havnemuligheter skal utredes spesielt pga. av potensiale via nordlige sjøruter og mulighet til jernbane mot Finland.
 - Utviklingspotensialet og infrastrukturbehovet for Tromsø lufthavn, regionale og lokale lufthavner
 - Utvikling av de største byene og småbyene med nødvendige tiltak
 - Beskrivelse av hvordan krav til bærekraftige løsninger og klimareduksjon påvirker prosjektene bær inngå i alle utredninger
 - Utredning av transportsikkerheten og infrastrukturens betydning i en totalforsvarssammenheng
- Samfunnsøkonomiske analyse der «modellen» i større grad tar hensyn til at næringstransportene frakter store volum og verdier, som er utgangspunktet for arbeidsplasser, bosetting og næringsutvikling. Fremtidige analyser bør i større grad gi effekt for økt by- og regionalutvikling samt næringsutvikling og eksportvekst i landsdelen. Utredningen må omhandle tiltak innen alle transportformene»

Med hilsen

Jan Egil Vassdokken
seksjonsleder

Eirik Selmer
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur