



Til

Troms og Finnmark Fylkeskommune

Midt-Tromsrådet

NHO Arktis

Sjømat Norge

NLF Norges Lastebilforbund

Samferdselsforum Nord

HOVEDUTFORDRINGER OG PRIORITERINGER PÅ TRANSPORTOMRÅDET I MIDT-TROMS REGIONEN – FELLES INNSPILL TIL NTP 2022-33 FRA DE TRE NÆRINGSKLYNGENE PROFILGRUPPA, SJØMATKLYNGEN SENJA OG VISIT SENJA REGION

I arbeidet med NTP 2022-33 og oppdragsbrev 9 – PRIORITERINGER, har Samferdselsdepartementet invitert fylkeskommuner og organisasjoner til å komme med innspill til hovedutfordringer med tilhørende tiltak og prioriteringer på transportområdet. Kommuner og næringsliv skal involveres og oppfordres til å sende sine innspill via fylkeskommunene og/eller relevante organisasjoner.

I Midt-Troms regionen er det tre etablerte næringsklynger; Profilgruppa, Sjømatklyngen Senja og Visit Senja Region. Til sammen representerer disse klyngene over 150 av regionens bedrifter innenfor et bredt spekter av bransjer. I denne saken har de tre klyngene valgt å samordne sine innspill i en felles uttalelse, hvor hovedutfordringene på transportområdet for næringslivet i Midt-Troms regionen trekkes fram og rangeres/prioriteres. Uttalelsen er behandla og vedtatt i felles møte mellom ledelsen i de tre klyngene, torsdag 23. januar 2020.

Innspillene er begrenset til den rammen som er skissert av Troms og Finnmark fylkeskommune i deres bestilling til kommuner og næringsliv i brev av 2. desember 2019, samt gjennom innspillsmøte i Tromsø den 14. januar 2020 (hvor alle tre klyngene deltok):

Innspillene rettes inn mot et fokus på *framkommelighet, regularitet og sikkerhet for nærings- og persontransporter – med kobling til transportkorridorer*, og det kan gis forslag til tiltak innenfor *riksvei, kyst, lufthavner og jernbane*.



Riksvei

1. **KNYTTE SENJAREGIONEN TIL RIKSVEINETTET.** Hovedpulsåren gjennom Nord-Norge er E6. Tromsøregionen kobles til E6 via E8 og Harstadregionen samt Vesterålen og Lofoten kobles til via E10. Det mangler imidlertid en riksveiforbindelse som knytter Senjaregionen til E6. En omklassifisering av FV 862/FV 861 og videre FV 86/FV 855 fra yttersida av Senja gjennom byen Finnsnes og opp til Buktamoen, vil komplettere riksveinettet ved å knytte en av de største industri- og eksportregioner i nord, til hovedpulsåren E6.
2. **VIKTIGE NÆRINGSVEIER OG TRANSPORTKORRIDORER SOM ET STATLIG SATSINGSOMRÅDE.** Dagens regjering sier i sin regjeringsplattform (Granavolden) at «...Regjeringen vil vurdere i kommende NTP hvordan staten kan bidra til at enkelte fylkesveier med høy andel tungbiler og eksport best mulig kan rustes opp....». Den nye tilskuddsordningen som høsten 2019 blei lansert i Statsbudsjettet, hvor fylkeskommuner med denne type eksportveier kan søke støtte fra staten, må med sin totale ramme på 100 mill kr anses å være en meget forsiktig start på regjeringens satsing. Sjømatveiene på Senja har vært og er en av regjeringens eksempler på slike viktige eksportveier. Sjømatbedriftene på Senja omsetter årlig for 10 mrd kr, og veiene som strekker seg fra yttersida av Senja og opp til E6 på Buktamoen, er det fylkesveinettet som har den største sjømattrafikken i hele Troms og Finnmark, samtidig som framkommeligheten for tungtrafikk er svært utfordrende. Av denne grunn har Senjaveiene også vært en sentral case i fylkeskommunenes Kyst til marked-strategi. Næringa sjøl har gjennom Sjømatklyngen Senja fulgt opp med et oppdatert kunnskapsgrunnlag på området, forslag til tiltak samt viktige interne prioriteringer fra bedriftene. Dette er bakgrunnen for at regjeringen våren 2018 ga SVV i oppdrag å utarbeide en analyse av flaskehalser med forslag til tiltak for Sjømatveiene på Senja. I samarbeid med næringslivet og TFK som vegeier, blei dette arbeidet (*Framkommelighetsprosjektet på Senja*) gjennomført og overlevert Samferdselsdepartementet i juni 2019.

Med dette som bakteppe, blir det naturlig for næringsklyngene i Midt-Troms å melde Sjømatveiene på Senja inn som et tiltak i arbeidsprosessen med NTP 2022-33, uavhengig av om veiene blir omklassifisert til riksvei eller ikke. Framkommelighetsprosjektet på Senja omhandler sju strekninger og for hver av disse er det vurdert tiltak innenfor ITS-løsninger, skredsikring, vegutbedring, drift og vedlikehold – alt med tanke på å bedre framkommeligheten for tungtransport på Senja. For en nærmere beskrivelse av enkelttiltakenes innhold og begrunnelse, vises det til SVV Rapport *Bedre framkommelighet for tungtrafikk på Senja*.

Pri.	Strekning	ITS	Skred	Veg	DV	Kostnad (mill. kr.)
1	Fv. 862 Mefjordbotneidet – Senjahopen	18-31	75-135	40-75	0	135 - 240
2	Fv. 277 Huselv – Husøy	17-30	6-10	25-40	0	50 - 80
3	Fv. 86 Straumsbotn – Torsken	12-20	0	20-35	0	30 - 55
4	Fv. 232 Svanelvmoen – Sifjordbotn	15-25	7-13	0	0	25 - 40
5	Fv. 243 Sifjordbotn – Flakstadvåg	9-16	12-21	7-13	0	30 - 50
6	Fv. 86 Svanelvmoen – Straumsbotn	2-3	0	0	0	2 - 3
7	Fv. 263 Trollvik – Kårvikhamn	2-3	0	20-35	14-24	35 - 60
	Totale kostnader	75-130	100-180	115-200	15-25	300 - 530

3. **E6 HEIA - BRANDVOLL.** Det generelle utgangspunktet for store deler av næringslivet i eksportregionen Midt-Troms, er at man er litt mer opptatt av å bevege seg raskt og effektivt ut av landet, enn raskt og effektivt mellom byene i Troms. E6 med strekningen Heia - Olsborg – Buktamoen – Narvik passerer Midt-Troms som en hovedpulsåre på innlandet gjennom kommunene Målselv og Bardu. I godsstrømsanalysene utført for Troms og Finnmark fylkeskommuner i forbindelse med Kyst til marked-strategien, framstår denne strekningen som den tyngst trafikkerte godsveien i nord. Majoriteten av sjømaten fra vår region går på bil, og de størst volumene her går sørover langs E6 mot Narvik, og videre derfra med bil eller tog over Bjørnefjell. Kun en mindre andel av veitransporten går nordover til Skibotn og grensepassering Kilpisjarvi. Den sterke volumveksten i vogntogtransporten til og fra Senja forplanter seg dermed sørover langs E6, og en framtidig kapasitetsøkning på Ofotbanen og muligheter for å frakte sjømat med fly fra Bardufoss, vil ytterligere forsterke veksten i tungtransporten på denne hovedpulsåra. E6 mellom Heia og Brandvoll har flere tiltak under planlegging, både mht breddeutvidelse og generell utbedring av vei og veikryss. Dette tiltaket er også forankret i Midt-Troms regionråds felles veiplan; Veipakke Midt-Troms.

Kyst

1. **HAVNE-OG FARLEDSUTBEDRING PÅ NORD-SENJA – HUSØY FISKERIHAVN.** Den fangstbaserte næringsmiddelindustrien i Sjømatregion Senja er i all hovedsak lokalisert til Nord-Senja og fiskeribygdene Senjahopen, Husøy, Fjordgård og Botnhamn. I disse bygdene finner man også en av landsdelens største opphopninger av lokal kystfiskeflåte – med til sammen nærmere 70 registrerte fartøy - mange med omfattende fiskerettigheter, både på hvitfisk og pelagisk. Gode havneforhold er essensielt for en



stadig voksende flåte, samt for landing av råstoff, innsatsfaktorer til industrien og utskiping av ferdigprodukter. Farledsutbedring og utbygging av Senjahopen Fiskerihavn realiseres i inneværende NTP-periode. Når dette er på plass, er det innseilings- og havneforholdene på Husøy i Øyfjorden som er neste tiltak på prioriteringslista. Det er også behov for mindre utbedringer av havneforholdene i Fjordgård og Botnhamn, men tiltakenes beskjedne størrelse tilsier at de bør kunne innarbeides som en mindre del av et større utbyggingsprosjekt rundt Husøy Fiskerihavn.

2. **HELÅRLIG FERGEFORBINDELSE MELLOM SENJA OG KVALØYA.** Reiselivet på Senja opplever sterk vekst og stor investeringsvilje. Senjas popularitet og posisjon som reisemål har nærmest tatt helt av over store deler av verden, og turistenes etterspørsel etter opplevelser på Senja gjelder både vinter og sommer. Inngangen til Senja via en helårlig ferge over Malangen og internasjonale flyvninger til Tromsø, vil være avgjørende for en lønnsom og bærekraftig videre utvikling av reiselivet i Senjaregionen.

Lufthavner

1. **BARDUFLOSS LUFTHAVN SOM KNUTEPUNKT I REGIONENS UTVIKLING, FORSVARSMESSIG OG SIVILT/NÆRINGSMESSIG.** Næringslivet i Midt-Troms regionen er svært opptatt av Bardufoss Lufthavn og den betydning som flyplassen har og kan få ift. Forvarets tilstedeværelse og aktivitet, militær og sivil beredskap, reiselivet og turisttrafikken, flyfrakt av sjømat, pendling og arbeidsmarked, næringslivets behov for daglige avganger til og fra regionen samt utdanning av flygere til forvaret og til sivil luftfart. Flyplassen på Bardufoss har både en sivil og en militær del, og Luftforsvarets Maritime Helikopterving har ansvar for drift og sikkerhet på begge. Næringslivet i Midt-Troms regionen er likevel opptatt av at aktiviteten knytta til den sivile delen av flyplassen blir tatt med i Samferdselsmyndighetenes vurderinger av sammenhenger og betydning av lokal og regional infrastruktur for kommunikasjon og samferdsel.

Uavhengig av hvem som eier og driver flyplassen, spiller Bardufoss Lufthavn en vesentlig rolle for nærings- og samfunnslivet i hele regionen, på samme måte som andre regional lufthavner gjør for sine regioner. Transportutfordringene knytta til flyplassen, sett fra næringslivet side, er sikkert også de samme man ser andre steder i landsdelen;

- behov for større kapasitet, regularitet og flere avganger til og fra Bardufoss Lufthavn, med avgangstider tilpassa både Forsvaret, reiselivet og nærings- og samfunnslivet forøvrig
- behov for å tilrettelegge for flyfrakt av fersk sjømat ut fra Bardufoss Lufthavn
- behov for å frigjøre/regulere arealer til sivile formål og næringsutvikling ved Bardufoss Lufthavn



Jernbane

1. KAPASITETSØKNING, DOBBELSPOR OG ØKT REGULARITET PÅ OFOTBANEN

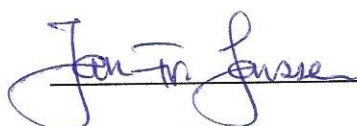
Sjømatnæringa på Senja er i dag en stor bruker av Ofotbanen og ARE-toget. Med større kapasitet og ikke minst; forbedret punktlighet og regularitet, vil flere produsenter, eksportører og transportører ønske å benytte den elektrifiserte togtransporten fra Narvik og ut til markedet, via det svenske jernbanenettet.

2. STØRRE, BREIERE OG BEDRE KONSEPTVALGUTREDNING AV FRAMTIDIG GODSTRANSPORT PÅ JERNBANE I NORD (NORD-NORGEBANEN)

Næringslivet i Midt-Troms mener den foreliggende utredningen av Nord-Norgebanen er for dårlig. I forbindelse med jernbaneverkets høring høsten 2019, leverte Profilgruppa en høringsuttalelse som både Sjømatklyngen Senja og Visit Senja Region i denne sammenhengen slutter seg til. Uttalelsen ligger vedlagt og begrunner behovet for en ny konseptvalgutredning med blant annet dette:

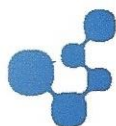
- Den foreliggende utredningens trasevalg baserer seg på et utdatert virkelighetsbilde, en snever situasjonsbeskrivelse og manglende fokus på gods- og sjømat. For store industri- og eksportregioner i landsdelen, som Lofoten, Vesterålen og Senja, vil store deler av den foreslåtte traseen være uinteressant i godstransportsammenheng, herunder bane inn til byene Harstad og Tromsø. Bygging av jernbane fra Kiruna/Narvik og opp til Skibotn, med koblinger til både Sverige og kanskje også Finland i framtida, vil imidlertid kunne få betydning for godstransporten fra vår region. Dette som et eksempel.
- Utredningen har dårlig samsvar mellom "kart og terreng" og i en ny utredning må det vurderes om Nasjonal Godsmodell er et godt nok redskap for å beskrive og framskrive gods- og sjømattransporten i nord.
- Dersom hovedargumentet for Nord-Norgebanen er framtidens sjømattransport, må en ny utredning basere seg på en oppdatert og reell situasjonsanalyse av hele sjømatnæringa i nord, og utvikle breie scenarier for utvikling og vekst i samarbeid med næringsliv og fagmiljø innenfor marin sektor.
- Utredningens miljøperspektiv holder ikke mål, med flytting av store mengder gods fra den elektrifiserte Ofotbanen og jernbanenettet på svensk side, til den dieseldrevne Nordlandsbanen.
- Hastighetsnedsetting på en jernbane i nord vil gi betydelig lavere investeringskostnader og har ingen negative konsekvenser for godstrafikken.
- Forsvarets behov for å transportere personell og gods, både i fredstid og i krig/krise, bør komme sterkere fram i en ny utredning

Finnsnes den 27. januar 2020



Jan Fredrik Jenssen

Styreleder Profilgruppa



PROFILGRUPPA



Tom Rune Eliseussen

Styreleder Visit Senja Region



VISITSENJA
REGION



Egil Johansen

Styreleder Sjømatklyngen Senja

