

Arkivsaknr 20/02071-6
Saksbehandler Guri Ugedahl

Saksgang	Myndighet	Møtedato
Kommune- og byutviklingsutvalget	Innstillende	02.06.2020
Miljø-, klima- og samferdselsutvalget		04.06.2020
Kommunestyret	Avgjørende	17.06.2020

Transportetatenes innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033

Kommunedirektørens innstilling til vedtak:

Det bes om at følgende ivaretas i Samferdselsdepartementets videre arbeid med ny Nasjonal transportplan 2022-2033:

1. Tromsø kommune forutsetter at Samferdselsdepartementet fortsatt vil prioritere E8 Sørbotn-Laukslett med byggestart i 2021 eller tidlig 2022, og ferdigstilling i første periode av NTP 2022-2033.
2. Tromsø kommune forutsetter at Samferdselsdepartementet vil invitere Tromsø til forhandlinger om en byvekstavtale så snart Tromsø har svart ut brevet fra departementet av 2. januar 2020.
3. Tromsø kommune forutsetter at det avsettes tilstrekkelige midler til statens bidrag til oppfyllelse av det videreutviklede nullvekstmålet.
4. Tromsø kommune forutsetter at de to prosjektene Rv. 862 Tverrforbindelsen (Flyplasstunnelen) og Rv. 862 F2 – ny hovedveg mellom ny tunnel og flyplassen prioriteres som ett prosjekt i første periode av NTP 2022-2033.
5. Tromsø kommune forutsetter at Avinor gjennomfører vedtatt investeringsprosjekt for nye Tromsø lufthavn, Langnes med mål om snarlig oppstart og ferdigstilling i 2023.
6. Tromsø kommune ber om at rullebaneforlengelse på Tromsø lufthavn, Langnes blir prioritert i andre periode av Nasjonal transportplan 2022-2033.
7. Tromsø kommune oppfordrer til å se lukking av avvik ved dagens kulvert, prosjektene Rv 862 Tverrforbindelsen og ny Flyplassveg (F2) samt rullebaneforlengelse i sammenheng.
8. Tromsø kommune ber om en fullverdig konsekvensutredning av jernbane til Tromsø med tilknytning til Narvik og sidearm til Harstad. En fullverdig KU må legges til grunn et nullalternativ hvor jernbane ikke bygges, samt alternativ trasé.
9. Tromsø kommune er positiv til at det arbeides med nye modeller for verdsetting av person- og godstransporten. Verdien av godstransport er svært viktig for de deler av landet som har lav befolkning og høy verdiskaping. Tromsø kommune forutsetter at verdsettingen av

godstransporten innarbeides i de samfunnsøkonomiske analysene som ligger til grunn for Nasjonal Transportplan 2022-2033.

10. Tromsø kommune forutsetter at verdsettingen av godstransporten innarbeides i de samfunnsøkonomiske analysene som ligger til grunn for Nasjonal Transportplan 2022-2033.

Mari Enoksen Hult
Konst. kommunedirektør

Mette Mohåg
Avdelingsdirektør for bymiljø

1. Bakgrunn

Samferdselsdepartementet har sendt transportetatenes innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033 på høring.

Transportetatene er Avinor AS, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Statens vegvesen.

I denne revisjonen av Nasjonal transportplan (NTP) har Samferdselsdepartementet (SD) selv tatt en ny og tydeligere rolle i arbeidet. Man har valgt å involvere politisk nivå i fylkeskommunene og de fire største byområdene samt Sametinget tidligere i prosessen. Departementet har videre gitt en rekke deloppdrag til transportetatene, og det er disse samlet som nå er på høring:

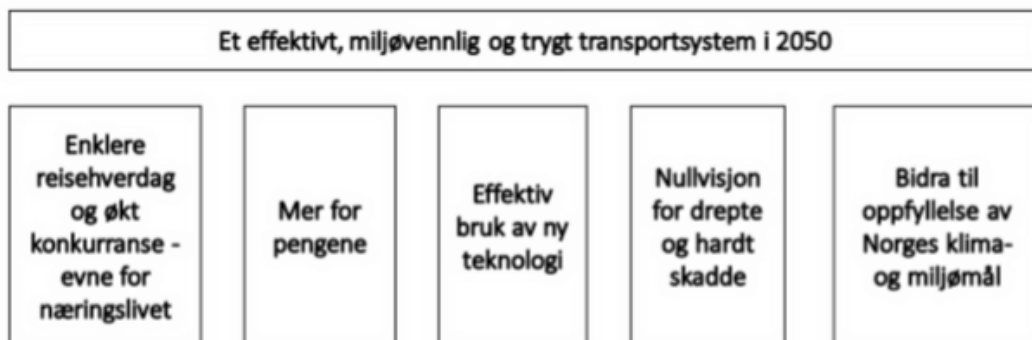
1. Mer infrastruktur for pengene – effektiv ressursbruk
2. Utviklingstrekk og framskrivninger
3. Utfordringer i transportkorridorer og byområder
4. Analyseverktøy og forutsetninger for samfunnsøkonomiske analyser
5. Videre arbeid med byområdene, blant annet innretning av mål for byveksttallene
6. Samfunnssikkerhet
7. Miljø og klimatilpasning
8. Trafikksikkerhet
9. Prioriteringer

Det er også gitt tilleggsoppdrag til enkelte av disse.

SD påpeker følgende i høringsbrevet: «Neste nasjonale transportplan skal utarbeides for en periode der det statsfinansielle handlingsrommet ventelig vil bli mindre. Samtidig må det forventes betydelig teknologisk utvikling.»

SD ønsker en mer strategisk og overordnet NTP, der det legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Dette gjelder alle områder, altså både planlegging, bygging og vedlikehold.

Målene for arbeidet er vist i figuren under:



Frist for innspill til SD er satt til 1. juli 2020.

2. Tidligere behandling av ny Nasjonal transportplan

Kommunestyret i Tromsø behandlet 26.februar 2020 «Tromsø kommunes innspill til revisjon av Nasjonal Transportplan 2022-2033» (sak 11/20).

Dette etter invitasjon fra Troms og Finnmark fylkeskommune til å komme med innspill til tiltak og strategier i NTP 2022- 2033. Kommunestyrets vedtak ble oversendt fylkeskommunen 28. februar 2020, og var en del av deres grunnlag i sak 08/20 i fylkestinget, «Troms og Finnmark fylkeskommunes innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033».

Vedtaket fra fylkestinget er svært omfattende. Tromsøs innspill er i all hovedsak ivaretatt i fylkeskommunens vedtak. Troms og Finnmark fylkeskommune hadde frist for innsending av innspillene til SD 14. mai.

Tromsøs innspill svarer på bestillingen fra fylkeskommunen ved å prioritere tiltak innenfor hver av kategoriene:

- Riksveg – store tiltak
- Riksveg – mindre tiltak
- Kyst – farled og sikkerhet
- Lufthavner
- Jernbane – store tiltak

I tillegg la Tromsø inn ytterligere to kategorier som vi savnet i bestillingen:

- Byutvikling – transport i by
- Fylkesveger

Tromsø kommune har også sendt vårt innspill direkte til SD, 12. mai 2020.

Innspillet ble utformet før alle deloppdragene fra transportetatene forelå.

3. Forslag fra transportetatene på de viktigste samferdselsutfordringene i Tromsø

Da transportetatenes svar på deloppdrag 9 – Prioriteringer - forelå i mars 2020, framgikk bl.a. følgende:

- E8 Sørbotn - Laukslett er ikke prioritert i planperioden.
- En eventuell byvekstavtale for Tromsø gis svært lave rammer. Rv 862 Tverrforbindelsen og ny veg til flyplassen er heller ikke prioritert som strekningsvis prosjekt i perioden.
- Ingen nye jernbanestrekninger i Nord-Norge er prioritert i perioden.

I sum er altså ingen av de tre viktigste samferdselsprosjektene for Tromsø kommune i Nasjonal transportplan, prioritert tilstrekkelig i forslaget fra transportetatene.

Det er viktig å påpeke at innspillene er fra fagetatene, og at de er basert på forutsetninger gitt av SD. Kfr også målene for NTP 2022-2033, som er gjengitt over.

Når det gjelder Tromsø lufthavn, er det Avinors styre som vedtar Avinors investeringer. Investeringene i luftfartens infrastruktur inngår altså ikke i de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan. Signalene fra Avinor om Tromsø lufthavn er mer positive:

- Styret i Avinor har gjort investeringsbeslutning på terminalutvidelse for Tromsø lufthavn, Langnes. Gjennom revidert nasjonalbudsjett har Avinor mottatt 5 milliarder kroner for å bidra til at igangsatte og planlagte investeringsprosjekter ikke stopper opp som følge av Avinors inntektstap under Covid 19-pandemien.

4. De viktigste samferdselsutfordringene i Tromsø som må prioriteres i kommende NTP

I det følgende omtales de fire viktigste samferdselsutfordringene i Tromsø:

- E8 Sørbotn-Laukslett
- Byvekstavtale for Tromsø
- Utvidelse av Tromsø lufthavn
- Jernbane til Tromsø

Disse fire samferdselsutfordringene er i tråd med kommunestyrets prioriteringer i sak 11/20.

1. E8 Sørbotn-Laukslett

Gjeldende NTP (2022-2033)

E8 Sørbotn-Laukslett er prioritert for gjennomføring i første periode i gjeldende NTP (2018-2029).

Da NTP 2018-2029 ble vedtatt skulle prosjektet gjennomføres med ny tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt i ny trasé på østsiden av Ramfjorden. Kostnadsoverslaget pr januar 2018 var 2,2 mrd. kr. Av dette var det forutsatt at 750 mill. kr. skulle finansieres gjennom egen bompengeneinnkreving på strekningen.

NTP la opp til gjennomføring i hovedsak i perioden 2018-2023, med kun en mindre restbevilgning i neste periode.

Prioriteringen i NTP forutsatte tilslutning til et opplegg med delvis bompengefinansiering.

Regjeringen inngår imidlertid bompengeforlik i august/september 2019 og beslutter at E8 Ramfjord ikke skal finansieres med bompenger. Videre at vestre trasé skal bygges.

Et styringsmål på kr 1.890 mill 2019-kr (vestre trasé) ble fastsatt i desember samme år.

Transportetatens forslag til ny NTP (2022-2033)

Statens vegvesen har i sitt innspill til ny NTP ikke prioritert prosjektet i hele perioden 2022-2033.

I bestillingen fra SD av «Oppdrag 9 – Prioriteringer», sies bl.a. «*Virksomhetene skal begrunne særskilt dersom de nedprioriterer prosjekter som ligger innen i første seksårsperiode i NTP 2018-2029.*»

I besvarelsen fra Statens vegvesen framgår følgende under avsnitt 4.7:

«Tabellen nedenfor viser prosjekter som er prioritert i første seksårsperiode av NTP 2018-2029, men som ikke inngår i våre prioriteringer til NTP 2022-2033. Hovedårsaken til dette er veking av samfunnsøkonomisk nytte i henhold til oppdrag 9 fra Samferdselsdepartementet.»

I tabellen listes opp prosjekter i korridorene 3, 4, 6 og 8. Herunder E8 Sørbotn-Laukslett. Vi kan ikke se en særskilt begrunnelse for å ta ut prosjektet.

Vegprosjektet E8 Sørbotn-Laukslett vil gi bedre framkommelighet og kortere og sikrere innfartsveg til Tromsø. Vegen skal også gi forbedret trafiksikkerhet og bedre bomiljø langs avlastet veg. Også for næringslivet er prosjektet viktig for hurtigere og sikrere transport av sjømat og annet gods ut av og inn i regionen.

Det er stort behov for å gjennomføre dette viktige vegprosjektet på innfarten til Nord-Norges største by.

Statens vegvesen jobber nå med detaljreguleringsplan for strekningen med tanke på endelig vedtak i Tromsø kommunestyre oktober i år med forventet anleggsstart høst 2021 evt. tidlig 2022. Dette etter Samferdselsdepartementets beslutninger høsten 2019. Ferdigstilling av vegen er satt til 2025 i tråd med gjeldende Nasjonal transportplan. Dette løpet har man ment var så opplagt at Tromsø kommune knapt omtaler prosjektet i vår uttalelse til Troms og Finnmark

fylkeskommune fra februar 2020. Følgende ble vedtatt: «Tromsø kommune forventer byggestart på strekningen Sørbotn-Laukslett i 2021».

Tromsø kommune forutsetter at Samferdselsdepartementet fortsatt vil prioritere E8 Sørbotn-Laukslett med byggestart i 2021 eller tidlig 2022 og ferdigstilling i første periode av NTP 2022-2033.

2. Byvekstavtale

Gjeldende NTP (2018-2029)

I gjeldende NTP (2018-2029) er det avsatt 66,4 mrd kr til byvekstavgifter. Midlene omfatter programområdemidler, særskilte tilskudd til store kollektivprosjekter, belønningsmidler og jernbanetiltak (stasjons- og knutepunktsutvikling):

Tabell 8.3 Rammefordeling statlige midler til de ni største byområdene. Mill. 2017-kr.

	Bruksområder	Ramme NTP 2018–2029
Kap. 1320 post 30 Bymiljøavtaler og byvekstavgifter	Kollektiv-, sykkel- og gangetiltak langs riksveg, inkl. sykkelekspressveger	24 024
Kap. 1330 post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	Statlig delfinansiering av lokale kollektivløsninger	24 144
Kap. 1330 post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavgifter ¹	Lokale tiltak og drift av kollektivtransport	11 952
Kap. 1352 post 73 Kjøp av infrastruktur-tjenester – investeringer	Stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbanen	996
<i>Sum bymiljøavtaler og byvekstavgifter</i>		<i>61 116</i>
Kap. 1330 post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. ¹	Lokale tiltak og drift av kollektivtransport	5 244
<i>Samlet ramme til de ni største byområdene</i>		<i>66 360</i>

¹ Belønningsordningen som separat ordning skal på sikt fases ut, men midlene blir videreført i bymiljøavtalene og byvekstavgiftene. Fordelingen av midler mellom kap. 1330 postene 61 og 64 avhenger av når avtalene blir inngått. Samlet ramme til belønningsmidler er derfor skjønnsmessig fordelt mellom de to postene.

Tabell 8.3 fra NTP, s 168

For Tromsø sin del er kun postene Kap.1320 post 30 og Kap 1330 post 64 aktuelle.

Under avsnittet «Bysatsing» i «Fylkesflak for Troms 2018-2029» står følgende:

«Regjeringen legger opp til en betydelig satsing på kollektiv-, gange- og sykkeltiltak i de ni største byområdene, deriblant Tromsø, i perioden 2018–2029. Det er satt av om lag 66,4 milliarder kroner til bymiljøavtaler, byvekstavgifter og Belønningsordningen. I denne rammen inngår midler til kollektiv-, sykkel og gangetiltak langs riksvei, statlig delfinansiering av store kollektivprosjekter i de fire største byområdene (50/50-ordningen), stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbanen og belønningsmidler.

Statlig bidrag i avtalene avklares gjennom forhandlinger med byområdene og fastsettes av Stortinget i de ordinære budsjettprosessene.

Tromsø kommune og Troms fylkeskommune har belønningsavtale for perioden 2015-2018 på totalt 275,55 millioner kroner. I 2018, som er avtalen siste år, er det avtalefestet en utbetaling på 64,5 millioner kroner. Belønningsordningen skal fases ut som egen ordning, men midlene videreføres i bymiljøavtalene og byvekstavgiftene. Belønningsmidler vil inngå i forhandlingene om en kommende byvekstavgift for Tromsø.»

Videre er prosjektet Rv 862 Tverrforbindelsen prioritert gjennomført i andre periode av gjeldende NTP (2024-2029), med 620 mill statlige kroner og 980 mill kr i bompenginntekter.

Transportetatenes forslag til ny NTP (2022-2033)

I forslaget fra transportetatene (deloppdrag 9) til ny Nasjonal transportplan 2022-2033 står bl.a. følgende i avsnitt 8, «Tilskuddsordninger i byområder (Kap 1330)»:

«Transportvirksomhetene er gitt i oppdrag å komme med forslag til tilskudd til de største byområdene innenfor byvekstavtalene og belønningsordningen i Nasjonal transportplan 2022-2033. Oppdraget gjelder fordeling av midler til 50/50-ordningen (kap. 1330 post 63) og tilskudd til belønningsordninger i byområdene (kap. 1330 post 66). Disse postene er gitt en økonomisk ramme på til sammen 45,4 mrd for planperioden 2022-2033. I tillegg kommer midler til programområdetiltak (kap 1320 post 30) som ikke omtales her.

Innenfor en økonomisk ramme på 45,4 mrd. kr anbefaler transportvirksomhetene følgende: Staten oppfyller sine forpliktelser i de signerte/fremforhandlede forslagene til byvekstavtaler i Trondheimsområdet, Oslo/Viken, Bergensområdet og Nord-Jæren. Disse har en avtaleperiode fra 2019 til 2029, hvorav 2022-2029 omfattes av ny planperiode for Nasjonal transportplan. Rammen til byvekstavtalene betyr at staten legger til rette for å realisere 50/50-prosjektene Fornebubanen, Bussveien på Nord-Jæren, Metrobuss i Trondheim og Bybane til Fyllingsdalen (Bergen) i planperioden. Rammen inkluderer også ny t-banetunnel gjennom Oslo sentrum, basert på kostnaden i angitt i Nasjonal transportplan 2018-2029. For Bussveien på Nord-Jæren, Metrobuss i Trondheim og Bybane til Fyllingsdalen er det statlige bidraget fastsatt til signert/fremforhandlet avtaler. Det statlige bidraget til de aktuelle 50/50-prosjektene i Osloområdet er imidlertid ikke endelig fastsatt, og ny t-banetunnel gjennom Oslo sentrum er på et tidlig planstadium. Denne usikkerheten kan få konsekvenser for statens evne til å oppfylle sine forpliktelser innenfor den økonomiske rammen på 45,4 mrd. kr.

I de øvrige fem byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler anbefaler transportvirksomhetene å forlenge belønningsmidlene på dagens nivå fram til 2029. Dette gjelder Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Rammen muliggjør altså byvekstavtaler i disse byområdene fram til 2029, men med belønningsmidler på samme nivå som i dagens belønningsavtaler. Fra lokalt hold er det sterke forventninger om økte rammer, men forpliktelsene som allerede er inngått gir ikke mulighet til dette.» (vår understrekning)

«Innenfor den økonomiske rammen på 45,4 mrd. kr er det ikke mulig å videreføre dagens tilskuddsnivå i kommende reforhandlinger om byvekstavtaler for perioden 2022-2033. Transportvirksomhetene anbefaler likevel at det settes av belønningsmidler til alle byområder i 2030-2033, men på et lavere nivå enn signerte/fremforhandlede avtaler for perioden 2019-2029. Alternativt kan det settes av belønningsmidler til de fem øvrige byområdene kun frem til og med 2029, kombinert med et noe lavere nivå på belønningsmidler i de fire største byområdene 2030-2033. Vi anbefaler imidlertid en modell der det avsettes belønningsmidler til alle de ni byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler.»

.....

«Rammen gir ikke rom for flere 50/50-prosjekter enn de fem som er omtalt i Nasjonal transportplan 2018-2029 (Fornebubanen og ny t-banetunnel gjennom Oslo sentrum, Bussveien på Nord-Jæren. Metrobuss i Trondheim og bybanen til Fyllingsdalen i Bergen). Med de økonomiske rammene som er lagt til grunn er det rom for å inngå byvekstavtaler som gjelder fram til 2029 med de fem øvrige byområdene. Et mer begrenset økonomisk handlingsrom etter 2029 betyr imidlertid at det bør vurderes om det er hensiktsmessig å legge opp til reforhandlinger av byvekstavtaler i de ni byområdene etter fremleggelse av Nasjonal transportplan 2022-2033.»

Forslaget over kommer fra transportetatene. Siden programområdemidler ikke en del av kap 1330 er summene som er avsatt ikke direkte sammenlignbare med gjeldende NTP. Det er

likevel tydelig at det vil være svært lite midler tilgjengelig for de fem byområdene som enda ikke har fått en byvekstavtale med staten.

Det er svært problematisk at Tromsø ser ut til å få svært begrensede statlige midler i en eventuell byvekstavtale, dersom forslaget skulle bli stående.

Det er også svært problematisk at prosjektet Rv 862 Tverrforbindelsen, som er prioritert i gjeldende NTP og som er en viktig del av en byvekstavtale for Tromsø, ikke er prioritert i planperioden i hht forslaget fra transportetatene. Heller ikke Rv 862 F2 – ny hovedveg til flyplassen er prioritert i forslaget. Disse to vegprosjektene henger nøye sammen, siden man vil ikke vil få full nytte av prosjektene før begge er gjennomført. Prosjektene bør gjennomføres samtidig og beregninger må gjøres for prosjektene samlet.

Siste større samferdselsprosjekt som er ferdigstilt i Tromsø er Sentrumstangenten som åpnet i 1999. Byen har et stort behov for infrastruktur både for næringsliv, for busser, gående og syklende. Ikke minst har vi et stort etterslep på sikring av skolevegene til barna våre, beregnet til over 800 mill. kr.

Nasjonal transportplan og etablering av byvekstavgifter, nullvekstmål og utpeking av byområder.

Allerede i Nasjonal transportplan 2014-2023 ble det åpnet for at staten kan inngå bymiljøavtaler med følgende ni storbyområder: Osloregionen, Bergensregionen, Trondheimsregionen, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Nedre Glomma-regionen, Grenland og Tromsø. Dette ble videreført i Nasjonal transportplan 2018-2029.

Regjeringen har prioritert avtaleforhandlinger med de fire største byområdene - Osloregionen, Bergensregionen, Trondheimsregionen og Nord-Jæren - først.

Ved framleggelse av NTP 2018-2029, framkom det at regjeringen ville legge til rette for at forhandlinger i de fem øvrige storbyområdene som er omfattet av ordningen skulle komme i gang raskt. Det ble stilt krav om utarbeiding av byutredninger før byvekstavtale kan inngås.

Tromsø utarbeidet i likhet med de øvrige storbyområdene sin byutredning i 2017. Også vedtak i kommunestyret og fylkestinget om en byvekstavtale for Tromsø med en portefølje på om lag 7 mrd. kr. og bompengefinansiering ble vedtatt høsten 2017.

Da man ikke ble innkalt til forhandlinger verken i 2018 eller 2019, oppleves situasjonen etter hvert som kritisk. Dette både i forhold til manglende forutsigbarhet for kommunen, og investert tidsbruk og kostnader i prosjektet over flere år¹. Tromsø har etterlyst forhandlinger gjennom brev og andre henvendelser. Vi har ikke mottatt forpliktende svar fra departementet.

Regjeringens bompengeforlik

Regjeringens bompengeforlik sommeren 2019 signaliserer en endring i grunnlaget for byvekstavgifter på flere områder. Blant annet at regjeringen tar sikte på å fastsette et videreutviklet nullvekstmål med fokus på reduserte utslipp (lokale utslipp og klimagassutslipp), støy, fremkommelighet og arealbruk.

Tromsø mottok i januar 2020 brev fra Samferdselsdepartementet som utdyper regjeringens bompengeforlik.

Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune vil svare ut departementets brev før sommeren. Det legges fram en sak for politisk behandling der det anbefales at man lokalt vil innfri i tråd med SD's ønsker.

Oppsummering

¹ 44 mill. kr. påløpt ut 2018, mva drivstoffavgift Tromsø

Tromsø har sammen med de øvrige åtte storbyområdene vært pekt som aktuell for en byvekstavtale siden NTP 2014-2023. Tromsø har gjort alle vurderinger og vedtak som staten har bedt om, og fattet de siste nødvendige vedtakene i 2017. Likevel har Tromsø ikke kommet til forhandlinger. Tromsø har også fått utført KS2 på konseptet, noe som er en kostnads- og tidskrevende prosess, som i tillegg synliggjør hvor langt prosjektet er kommet.

I perioden hvor Tromsø venter på staten har byer som Harstad og Bodø innført bypakker delfinansiert med bompenger, og de er godt i gang med å etablere viktige samferdselsprosjekter.

Tromsø kommune forutsetter at Samferdselsdepartementet inviterer Tromsø til forhandlinger om en byvekstavtale så snart Tromsø har svart ut brevet fra departementet av 2. januar 2020.

Tromsø kommune forutsetter at det avsettes tilstrekkelige midler til statens bidrag til oppfyllelse av det videreutviklede nullvekstmålet.

Tromsø kommune forutsetter at de to prosjektene rv. 862 Tverrforbindelsen (Flyplasstunnelen) og rv. 862 F2 – ny hovedveg mellom ny tunnel og flyplassen prioriteres som ett prosjekt i første periode av NTP 2022-2033.

3. Tromsø lufthavn

I Oppdrag 9 er Avinor bedt om å synliggjøre prioriteringer i henhold til de rammebetingelser de er underlagt

Det er Avinors styre som vedtar Avinors investeringer. Investeringene i luftfartens infrastruktur har derfor ikke inngått i de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan.

Tromsø lufthavn, Langnes er Nord-Norges hovedknutepunkt for flytrafikk. Flyplassen har opplevd en sterk passasjervekst både fra inn- og utland. Den binder sammen vår landsdel både internt i regionen og eksternt, og er en helt vital del av vår daglige infrastruktur. Det er derfor svært positivt at Avinor har besluttet en større oppgradering og utbygging av flyplassens infrastruktur – herunder terminalutvidelse.

Befolkningen og næringslivet i Nord-Norge må gis de mest moderne løsninger og de beste muligheter for vekst og utvikling ut fra etterspørsel, potensial og prognoser.

Styret i Avinor har gjort investeringsbeslutning på terminalutvidelse for Tromsø lufthavn, Langnes. Avinor ruller årlig en langsiktig investeringsplan. Formålet med planen er å sette rammer for Avinors langsiktige investeringer, samt beregne selskapets finansieringsbehov.

Gjennom revidert nasjonalbudsjett har Avinor mottatt 5 milliarder kroner som skal bidra til at igangsatte og planlagte investeringsprosjekter ikke stopper opp som følge av Avinors inntektstap under Covid 19-pandemien. Tromsø kommune har en forventning om at Avinor gjennomfører det vedtatte investeringsprosjektet for Tromsø lufthavn, Langnes med snarlig oppstart og ferdigstilling innen 2023.

Avinor har også fått pålegg om en forlengelse av dagens vegkulvert for å tilfredsstille sikkerhetskravene på begge sider av rullebanen. Tromsø kommune mener denne utbedringen må samordnes med Statens vegvesen sitt arbeid med å utvide framtidens logistikk-løsning til og rundt flyplassen.

Det viktigste premisset for arbeidet er at Avinor må lukke avviket knyttet til dagens kulvert. Samtidig er det ønskelig at valgt løsning ivaretar gående, syklende og kollektiv i et langsiktig byutviklingsperspektiv. For å gjennomføre utbedring av kulverten på en forsvarlig måte vil dagens kulvert måtte stenge i anleggsperioden. Dette vil ha direkte konsekvenser for flyplassdriften, adkomsten til flyplassen og for de mer enn 14 000 menneskene som bor på Kvaløya og i nabokommunen Karlsøy. Vegstrekningen har i dag en ÅDT på over 20 000 kjøretøy.

En analyse gjennomført av Statens vegvesen viser at en trafikkstenging av dagens kulvert i anleggsfasen forutsetter at det etableres en midlertidig omkjøring rundt Tromsø lufthavn, Langnes. Vegvesenet har derfor anbefalt at det etableres en ny og permanent Flyplassveg (F2), samtidig som dagens kulvert forsterkes med redusert høyde og fire felt.

Tromsø kommune mener det er viktig å se Flyplasstunnelen og en ny Flyplassveg (F2) i sammenheng. Ved at en ny Flyplassveg etableres sør for dagens rullebane vil det sikres en god kobling til Flyplasstunnelen (RV 862 Tverrforbindelsen). Dagens kulvert vil da kunne senkes og være forbeholdt gående, syklende og kollektiv, og følgelig gi positive effekter for trafikkavviklingen i området.

Den foreslåtte løsningen med ny Flyplassveg (F2) og senking av dagens kulvert vil etter vårt syn føre til en vinn-vinn-situasjon for alle parter gjennom ivaretagelse av gående og syklende, ny riksvegtilknytning til Tromsø lufthavn, Langnes, lukking av dagens avvik og mulighet for fremtidig rullebaneutvidelse.

Det må også legges til grunn at en kobling av prosjektene vil bidra til en betydelig reduksjon i massetransport. Dette fordi fjellmasser fra tunneletableringen ved minimal transport kan brukes til utfylling for ny veg og fremtidig rullebane. Dersom tiltakene gjennomføres uavhengig av hverandre, vil Statens vegvesen ha betydelige kostnader knyttet til bortkjøring av masser, samtidig som Avinor vil måtte hente inn tilsvarende mengder masse. Ved å se RV 862 Tverrforbindelsen, ny Flyplassveg (F2), senking av dagens kulvert og en framtidig rullebaneforlengelse i sammenheng, vil dette føre til en reduksjon i vegstøv og kjørte kilometer på et allerede presset vegnett.

Tromsø kommune forutsetter at Avinor gjennomfører vedtatt investeringsprosjekt for nye Tromsø lufthavn, Langnes med mål om snarlig oppstart og ferdigstilling i 2023.

Tromsø kommune ber om at rullebaneforlengelse på Tromsø lufthavn, Langnes blir prioritert i andre periode av Nasjonal transportplan 2022-2033.

Tromsø kommune oppfordrer til å se lukking av avvik ved dagens kulvert, prosjektene Rv 862 Tverrforbindelsen og ny Flyplassveg (F2) samt rullebaneforlengelse i sammenheng.

4. Jernbane til Tromsø

Transportetatens forslag til ny NTP (2022-2033)

Jernbanedirektoratet skriver følgende om korridor 8 i sin rapport «Prioriteringer i jernbanesektoren» datert 17. mars 2020 (oppdrag 9):

«Korridor 8: Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes

Jernbanen i korridoren består av Ofotbanen, som er den jernbanestrekningen som har desidert størst godsvolum. De største utfordringene for infrastrukturen fra Narvik til Sverige er skinnebrudd og ras. Ofotbanen har stor trafikk og tung belastning, som igjen gir stor slitasje på overbygningen. Deler av infrastrukturen nærmer seg slutten av sin forventede levetid. Ofotbanen vil få ERTMS (et felles europeisk signal- og sikringsanlegg for jernbanen) innen 2027. Banen er første ledd i jernbanenettet fra Narvik via Sverige til Oslo. Dagens infrastrukturens totale kapasitet og tillatt aksellast gir utfordringer for transporten av malm og kombigods. Kapasiteten på terminalen i Narvik må økes for å møte ventet vekst i kombinerte transporter fra Alnabru.

Ambisjon: styrking av godstransporten mellom nord og sør. Videre plan- og utredningsarbeid for utvikling av dagens bane, og nye tilbud som omfatter hele landsdelen.

Mer effektiv godstransport

Ofortbanen som første ledd i jernbanenettet fra Narvik via Sverige til Oslo har stor betydning for godstransport til og fra Nord-Norge, samt for malmtransport fra Sverige med utskipping fra Narvik, som er Skandinavias største tørrbulkhamn. I begge rammer prioriteres oppstart for effektpakken for strekningen Oslo–Narvik, der hovedtiltakene i korridor 8 er styrking av kapasiteten på Narvik godsterminal og på Narvik stasjon. Økt aksellast på strekningen vil kunne gi tyngre tog med økt kapasitet.

Mulige tilbudsforbedringer i andre seksårsperiode

Ambisjoner for videre utvikling av tilbudet i korridoren vil i hovedsak følge etter første seksårsperiode. Arbeidet med KU og planprogram for økt kapasitet på Ofotbanen pågår, og et beslutningsgrunnlag for videre utvikling vil være klart til neste NTP-periode. Utvikling av kapasiteten på relasjonen er avhengig av tiltak på svensk side, og henger også tett sammen med tilrettelegging for lengre tog på Kongsvingerbanen i korridor 2. Kunnskapsgrunnlaget for en jernbanestrekning Fauske–Tromsø (Nord-Norgebanen) ble oppdatert juni 2019. Behovet for nytt kunnskapsgrunnlag følger av økt transportbehov for gods- og persontrafikk, særlig fra fiskeri- og turistnæringen. Anbefalingen etter utredningsarbeidet for bane er å lage en KVVU for hele transportsystemet i landsdelen.» (vår utheving)

Dette anbefales gjennomført i 2 periode: «I korridor 8 vil det fortsatt være utfordringer med å dekke et økt transportbehov for gods- og persontrafikk i andre periode, særlig fra fiskeri- og turistnæringen. Det er anbefalt å gjennomføre en KVVU for hele transportsystemet i landsdelen.»

Tromsø kommune mener det er nødvendig å overføre gods fra veg til sjø og bane. Det er ikke ønskelig at volumvekst i havbruk, fiskeri og andre næringer dekkes gjennom mer godstransport på veg. Kommunen ønsker derfor at det bygges en jernbane til Tromsøområdet. Den siste jernbaneutredningen har regnet på fremføring av jernbane til Tromsøya. Tromsø kommune mener det er urealistisk å anta at det etableres en jernbanestasjon på Tromsøya. Et kostnadsreduserende tiltak vil derfor være å finne et sted i *Tromsøregionen* som krever færre tunneler og fjordkryssinger.

En jernbaneetablering bør foregå som en trinnvis utbygging med etableringen Narvik-Tromsø med sidearm til Harstad, før en fremtidig utbygging på strekningen Narvik-Fauske. Tromsø kommune er av den oppfatning at en jernbane på strekningen Tromsø-Narvik vil nødvendiggjøre dobbeltspor på Ofotbanen for å sikre tilstrekkelig kapasitet. Videre vil en fremtidig jernbane Fauske-Narvik forutsette en kapasitetsoppgradering på Nordlandsbanen.

Tromsø kommune mener det må utarbeides en full konsekvensutredning av en Nord-Norgebane fra Fauske til Tromsø.

Forslaget om en *ny KVVU for hele transportsystemet i landsdelen* synes å være svært omfattende og vil ta lang tid å utføre. Etter Tromsø kommune sin oppfatning er det ikke behov for en slik utredning, og vi forutsetter at man kan se mer målrettet på en jernbaneløsning til Tromsø.

Tromsø kommune ber derfor om utarbeidelse av en fullverdig konsekvensutredning (KU) av jernbane til Tromsø med tilknytning til Narvik og sidearm til Harstad. En fullverdig KU må legges til grunn et nullalternativ hvor jernbane ikke bygges, for å synliggjøre konsekvensene også av en slik beslutning.

5. Samfunnsøkonomiske beregninger

Det sterke fokuset på samfunnsøkonomisk lønnsomhet ser ut til å innebære en sterkere prioritering av prosjekter i befolkningstette områder, bl.a. som følge av at godstransport ikke vektlegges i dagens modeller.

Tromsø kommune er positiv til at det arbeides med nye modeller for verdsetting av person- og godstransporten. Det å beregne verdien av godstransport er svært viktig for de deler av landet som har lavt befolkningstall, men høy verdiskaping. Tromsø kommune forutsetter at verdsettingen av godstransporten innarbeides i de samfunnsøkonomiske analysene som ligger til grunn for Nasjonal Transportplan 2022-2033.

Tromsø kommune forutsetter at verdsettingen av godstransporten innarbeides i de samfunnsøkonomiske analysene som ligger til grunn for Nasjonal Transportplan 2022-2033.

Konklusjon

Samferdselsdepartementet har lagt transportvirksomhetenes forslag til ny Nasjonal transportplan 2022-2033 på høring. Det som er vurdert som de fire viktigste samferdselsutfordringene for Tromsø kommune er kommentert i saken. Det anbefales at Tromsø kommune ber om prioritering av disse i Samferdselsdepartementets arbeid fram mot endelig forslag til ny NTP 2022-2033.

Vedtakskompetanse

Kommunestyret

Vedlegg

Nasjonal transportplan 2022-2033_ Høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet - regjeringen.no