

KORTVERSJON 2018

STATUS OG STRATEGIER

TRANSPORTINFRASTRUKTUR I NORD-TROMS

Nord-Troms Regionråd DA



INTRODUKSJON

Dette dokumentet er en kortversjon av rapporten «Kunnskapsgrunnlag 2018-infrastruktur i Nord-Troms» (Transportutvikling AS, januar 2019).

Nord-Troms har en voksende sjømatnæring, og flere andre næringer i regionen har et potensial for positiv utvikling. Utviklingen begrenses imidlertid av bl.a. transportinfrastruktur, og transportløsninger, som ikke fungerer tilfredsstillende i forhold til dagens behov og fremtidig verdiskaping. Det er derfor viktig å avklare både status og hva som er nødvendig for å sikre en fremtidig bærekraftig utvikling i Nord-Troms.

Seks kommuner i Nord-Troms (Nord-Troms regionråd DA) står bak prosjektet som har som overordnet mål å utvikle en sammenhengende infrastruktur, der de ulike regionene i fylket og Nord-Norge bindes tettere sammen for en framtidsrettet nærings- og bosettingsutvikling.

Rapporten tar sikte på å gi et bidrag til økt kunnskap om infrastruktur og gods-/næringstransportene i Nord-Troms. Den gir en statusoversikt over transportinfrastruktur, muligheter og utfordringer som kan påvirke utviklingen fremover. Den gir også forslag til strategiske føringer og overordnede tiltak.

Dokumentasjonen vil også kunne inngå som innspill til både regionale/nasjonale utredninger og planer, og som kunnskapsgrunnlag når regionen skal synliggjøres.

Arbeidet med rapporten har pågått fra mai 2018 til januar 2019. Arbeidet har vært ledet av en styringsgruppe bestående av følgende personer:

- Ørjan Albrigtsen, Skjervøy kommune (leder styringsgruppen)
- Berit Fjellberg, Nord-Troms Regionråd DA
- Karin Karlsen, Kåfjord kommune
- Stig Kjærvik, Lyngen kommune
- Håvard Høgstad, Arnøy Laks AS
- Sigleif Pedersen, Avfallsservice AS

Transportutvikling AS, v/Stig Nerdal, har vært innleid som prosjekt-/prosessleder.

Det har vært gjennomført to innspillmøter med deltagelse fra kommuner og næringsliv, - ett på Lyngseidet og ett på Storslett. Styringsgruppen har hatt syv styringsgruppemøter.

Nord-Troms, 22. januar 2019

INNHOOLD

INTRODUKSJON	2
INNHOOLD	3
1 REGIONEN NORD-TROMS	4
1.1 BELIGGENHET OG BEFOLKNING	4
1.2 NÆRINGSLIVET	4
1.3 SJØMATNÆRINGEN	7
2 INFRASTRUKTUREN OG LOGISTIKKTILBUDET	9
2.1 VEINETTET	9
2.2 FERGENE	12
2.3 HAVNER	13
2.4 SJØTRANSPORTEN	15
2.5 LUFTFART	16
2.6 JERNBANE	16
2.7 KNOTEPUNKT I OG UTENFOR REGIONEN	17
2.8 KOLLEKTIVTILBUDET	17
3 VEITRANSPORTARBEIDET	19
4 UTFORDRINGENE	21
4.1 VEI GENERELT	21
4.2 FERGER	21
4.3 HAVN	21
4.4 FLY	21
4.5 KOLLEKTIVTILBUDET	21
4.6 ANNET	22
5 TILTAKENE OG STRATEGIENE	23
5.1 SYNLIJJØRE REGIONENS FORDELER OG VERDISKAPING	23
5.2 FOKUS PÅ SAMMENHENGENDE KORRIDORER OG FJERNE FLASKEHALSER	23
5.3 FOKUS PÅ FYLKESVEI OG FYLKESVEIFERGER	25
5.4 LØFTE FREM HAVNENE	25
5.5 STYRKE KOLLEKTIVTILBUDET	26
5.6 ETABLERE SEPARATE STRATEGIER OG PROSJEKTER	26

1 REGIONEN NORD-TROMS

1.1 BELIGGENHET OG BEFOLKNING

Nord-Troms ligger midt i den nye regionen Troms/Finmark. Nord-Troms består av 6 kommuner og er den nordligste regionen i Troms fylke. Den grenser mot Finnmark i nord, mot Finland i øst og Norskehavet i vest.

Alle kommunene har tilknytning til havet. Hovedleia går i ytre del av regionen og det er biler til alle kommunene. Landsdelens mest trafikkerte godsveier går gjennom regionen; E6 i nord-sør retning og E8 øst-vest mellom Tromsø og Finland.



Det bor ca. 16.000 innbyggere i de 6 kommunene, noe som tilsvarer ca. 10% av befolkningen i Troms fylke.

Velfungerende transportinfrastruktur og transportløsninger blir viktige for å skape en best mulig integrert region.

Kommunene i regionen er spredt over et relativt stort område. Fra Burfjord i nord til Hatteng i sør er det ca. 210 km langs vei. Avstandene i regionen, kombinert med flere fergesamband, begrensninger i offentlige kollektivtilbud og veistandard skaper utfordringer i forhold til både en felles bo- og arbeidsmarkedsregion og felles senterstrukturer.

1.2 NÆRINGSLIVET

I Nord-Troms er det pr. september 2018 registrert 858 aksjeselskap med forretningsadresse i regionen (Kilde: Foretaksregisteret). Dette utgjør i overkant av 10% av alle aksjeselskap i Troms.

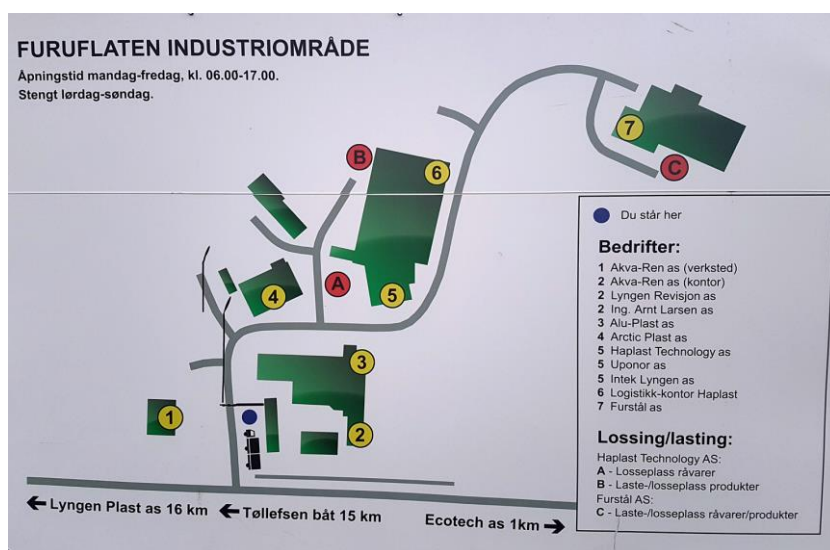
STATUS OG STRATEGIER TRANSPORTINFRASTRUKTUR I NORD-TROMS

Mange av disse har et transportbehov hvor de er avhengig av velfungerende infrastruktur. De fleste bedriftene er små. Over 80% av bedriftene har færre en 5 ansatte.

I kunnskapsgrunnlaget er fem næringer/næringstransporter i Nord-Troms beskrevet; Sjømatnæringen, industri/mineraler/bergverk, landbruk, avfall, reiseliv og enkelte andre transportere.

Industri/mineraler/bergverk

Transportarbeidet fra mineral- og industriaktørene er betydelig. Mange av industribedriftene i Nord-Troms er tilknyttet industrimiljøet på Furufalten i Lyngen kommune.



Lyngen kommune har de største mineralutskipningene i regionen (YIT). I Nordreisa finner vi bl.a. Betongservice og Reisa Grus. Industrien i Skjervøy er i hovedsak rettet mot sjømat. I de øvrige kommunene er det relativt få store industrielle aktører.

Flere store vegutbygginger er ferdigstilt eller er i en slutfase i 2018. Staten og fylkene planlegger oppstart av flere større vegprosjekter i kommende år. Dette påvirker direkte produksjonen hos mineralleverandørene (pukk og grus) og havnestatistikken i noen av kommunene i Nord-Troms.

Landbruk

I Nord-Troms er det ca. 400 bruk som driver en eller annen form for melke- eller husdyrproduksjon. De fleste er lokalisert i kommunene Lyngen, Kåfjord og Nordreisa.

Nord-Troms har 18% av kjøttproduksjonen i Troms, 21% av melkeproduksjonen totalt og 42% av geitemelkproduksjonen.

Store transportere i Nord-Troms regionen styres av Felleskjøpet, Tine og Nortura. Melk leveres i hovedsak til meieriet på Storsteinnes og slakt til Nortura i Målselv. Felleskjøpet har hovedlager på Bergneset og lager/terminal i Sørkjosen.

Trenden i Troms og Finnmark er at gårder utvikles i retning av at små enheter legges ned til fordel for færre, men større enheter. Det er få nyetableringer. Dette vil kunne gi et mer konsertert transportarbeid på enkelte veistrekkninger. Få og større enheter til fordel for flere mindre enheter, er også en utvikling vi har sett over lang tid når det gjelder meierier og dyreslakterier.

Avfallstransporter

Avfall skaper betydelige transportmengder, -både inn til avfallsselskapene fra husholdninger og næringsliv, og ut fra avfallsselskapene til forskjellige former for gjenvinning.

I 2017 behandlet Avfallsservice ca. 16.000 tonn med inngående avfall.

I Nord-Troms organiseres den kommunale renovasjonen av det interkommunale selskapet Avfallsservice AS. Avfallsservice betjener ca. 6.000 husholdningsabonnenter og 400 bedrifter. Selskapet har aktivitet fra Målselv i sør til Lakselv i nord.

Det har vært økende transport og volumer innenfor avfallsnæringen, bl.a. som følge av begrensinger i deponimulighetene. Det skjer også en økning i lokal gjenvinning, og Kvitebjørn Varme i Tromsø er nå kommet i full produksjon. Anlegget tar unna mye avfall fra nærområdet, noe som har gitt mindre transport til svenske behandlingsanlegg.

Reiselivsnæringen

Visit Lyngenfjord representerer 5 av 6 kommuner i Nord-Troms Regionråd. Kvæningen er ikke med. Det har vært en vekst i reiselivsnæringen for regionen de siste 5 årene. Det er nedgang i andel nordmenn mens utenlandsandelen øker.

Det er for få avganger med buss/hurtigbåt og det er ikke god korrespondanse mellom ulike kollektivtilbud.

Reiselivsnæringen utvikler seg stadig i retning av å være en helårsnæring og Tromsø er en viktig hub for turismen i regionen.

For å bedre kunne legge til rette for reiselivsnæringen påpeker representanter for reiselivs-næringen/kommunene i regionen betydningen av bedre kollektivtransport. Dette gjelder både buss- og hurtigbåttilbudet, samt flytilbudet via Sørkjosen.

Andre transporter

Det foregår mye transport i regionen fra andre bransjer. Vi nevner spesielt dagligvarer der lagrene ligger i Tromsø (COOP og ASKO) og Narvik (REMA). I 2017 utgjorde dagligvaretransporten i Troms over 17% av de registrerte transportene. Transportene styres i stor grad av lagerstrukturene i Tromsø og Narvik. Transportarbeidet inn og ut av lagrene er betydelig. Veksten i dagligvareomsetning er i stor grad styrt av befolkningsutviklingen. Det forventes ikke stor vekst i dagligvaretransportene i regionen.

Ca. 75-80% av petroleumstransportene mellom Troms og Finnmark var gasstrailere (LNG) i 2017.

Det foregår også et betydelig transportarbeid knyttet til petroleumsdistribusjon. Det største transportarbeidet på vei genereres som følge av distribusjon av petroleumsprodukter til konsumenter og næringsliv. I 2017 var ca. 12% av transporteidet i Troms knyttet til slike transportar. I 2017 passerte det (frem og tilbake) ca. 1.100 petroleumsrelaterte transportar over grensen mellom Finnmark og Toms. Dette inkluderer en økende andel av gasstrailere fra Hammerfest.

I tillegg foregår det transportar av post og andre varer.

1.3 SJØMATNÆRINGEN

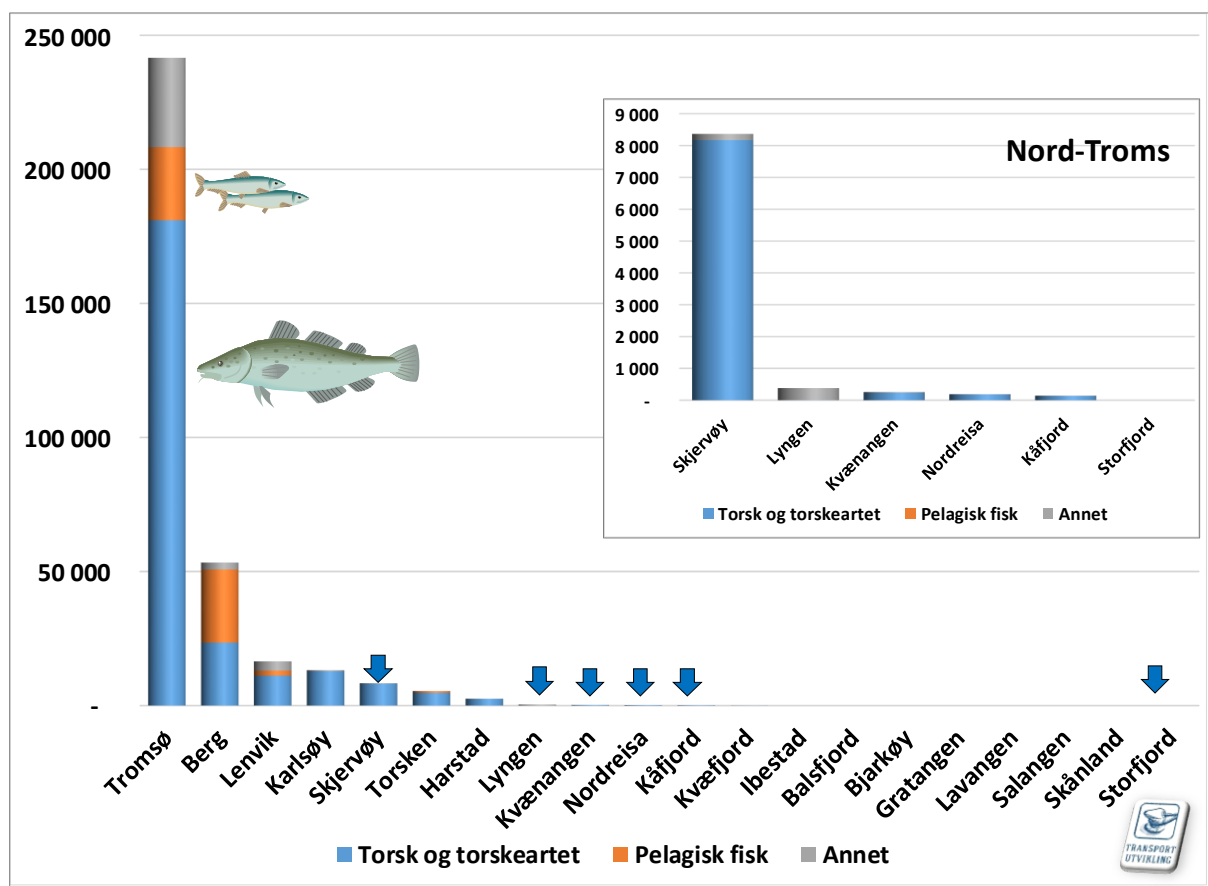
Verdien av sjømatnæringens produkter har vært økende. Det er også forventet en betydelig volumvekst fremover, og det snakkes ofte om at man innen midten av dette århundre skal produsere 5 ganger mer havbruksprodukter enn for noen få år tilbake. Ut fra historikken er det ikke urimelig å forvente at fremtiden kan gi stor volumvekst for sjømatnæringen i Nord-Troms.

Sjømatnæringen i Nord-Troms består av både havbruk, tradisjonelt fiske og underleverandører/inngående transport. Det er i dag 3 aktive lakseslakterier i Nord-Troms og 9 operative aktører som tar imot og videresender fangst.

Havbruksomsetningen i Nord-Troms i 2017 tilsvarte 65% av omsetningen i Troms fylke.

Basert på slaktet volum var verdien i havbruksnæringen i regionen mer enn 6,6 mrd. i 2017. Samlet omsetning (fangst og havbruk) var over 6,75 mrd. i 2017, mot ca. 6,25 mrd. i 2016.

I Nord-Troms ble det i 2017 landet i overkant av 9.000 tonn villfanget fisk, rund vekt. Dette er ca. 3.300 tonn mer enn i 2016. Skjervøy var den dominerende fangstkommunen i Nord-Troms i 2017, og den femte største i Troms. Figuren viser landet fangst i kommunene i Troms (tonn,2017)



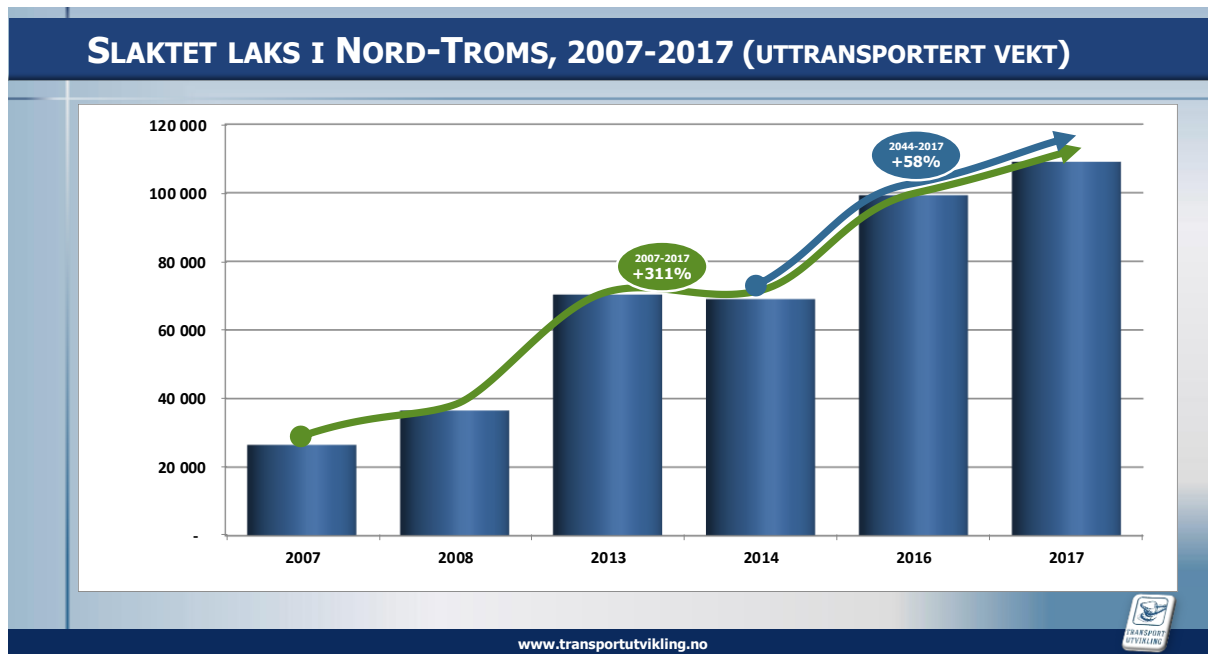
Slakteriene i Nord-Troms slaktet i 2017 ca. 133.000 tonn rund vekt. I Nord-Troms ble det slaktet mer fisk enn det som produseres i merdene i regionen. Transportarbeidet er derfor høyere enn det de rene produksjonstallene fra Fiskeridirektoratet indikerer.

STATUS OG STRATEGIER TRANSPORTINFRASTRUKTUR I NORD-TROMS

Slaktekvantum av laks i Nord-Troms har økt med 311% fra 2007 til 2017.

Fra 2007 til 2017 har det vært en vekst i slakteriproduksjonen i Nord-Troms med 311%. De siste årene, fra 2014 til 2017 har veksten vært på 58%.

Lerøy Aurora på Skjervøy var det største slakteriet i Nord-Norge i 2017.

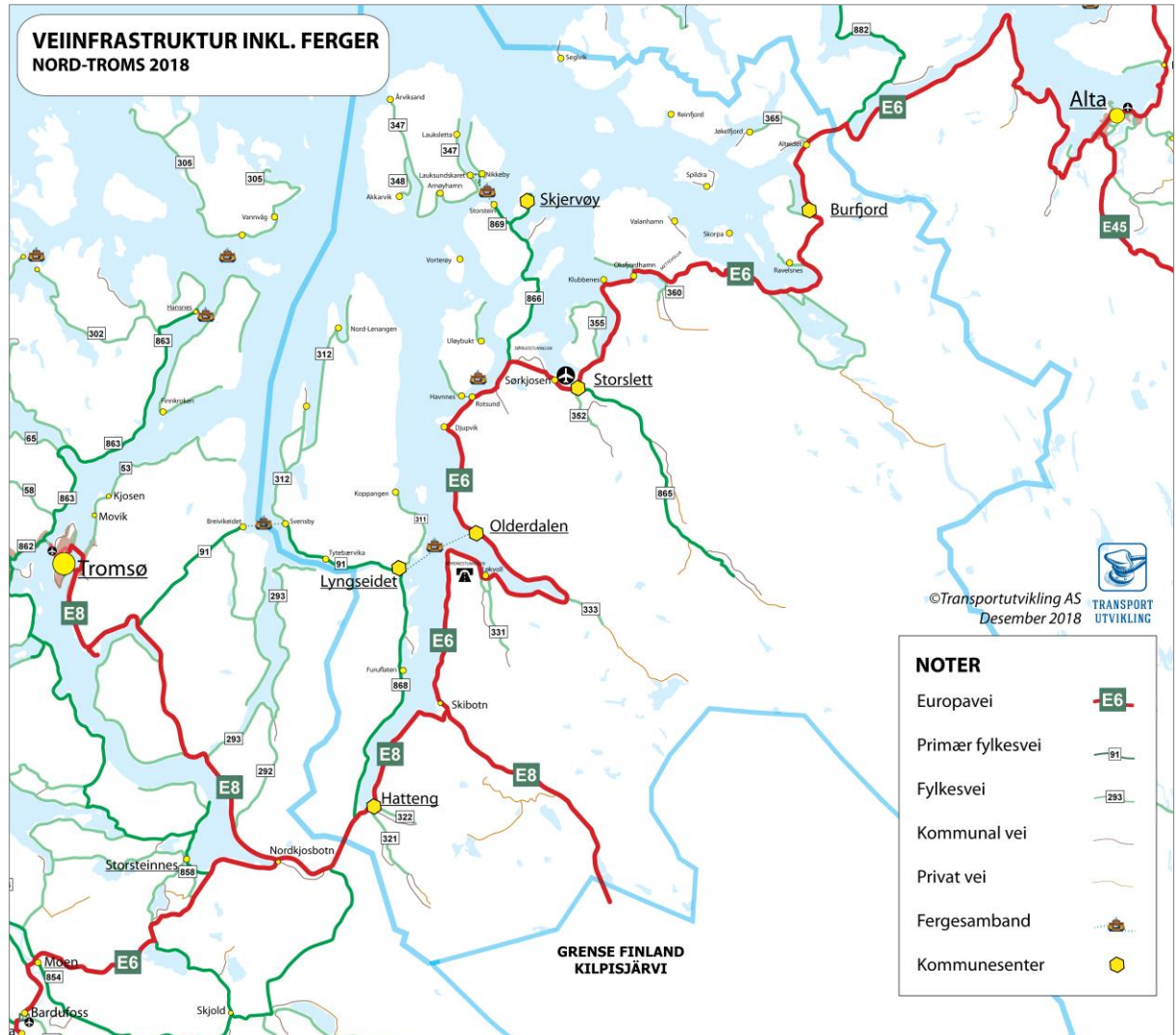


Av de 149 godkjente akvakulturlokalitetene i Troms (oktober 2018), er 32 (21%) lokalisert i Nord-Troms.



2 INFRASTRUKTUREN OG LOGISTIKKTILBUDET

Kartet nedenfor viser statlige, fylkeskommunale, kommunale og private veier, - samt regionens fire fergesamband. Regionen Nord-Troms er markert med blå grensemarkeringer.



2.1 VEINETTET

Nord-Troms har ca. 19% av det samlede veinettet i Troms fylke. Regionen har ca. 16% av fylkesveinettet og 45% av det statlige veinettet i Troms.

Statlige veier

Europavei/riksveinettet i Nord-Troms består av Europaveiene E6 og E8. Dette statlige nettet berører fire av seks kommuner. Det har skjedd/skjer mye positivt på riksveinettet i Nord-Norge, også i Nord-Troms, men det er fortsatt utfordringer:

- E6 Kvæangsfjellet
- E8 Øvre Skibotn

STATUS OG STRATEGIER TRANSPORTINFRASTRUKTUR I NORD-TROMS

- E6 Birtavarre-Olderdalen-Langslett
- E8 Nordkjosbotn-Hatteng
- E6 Baddereidet
- E6 Burfjord sentrum



«Kåfjordbergan» ligger på E6 nord for Olderdalen. Dette er en av de mest trafikktonge strekningene i Nord-Norge. Veien er smal og uoversiktlig.

Kåfjordbergan (Foto: Transportutvikling AS)

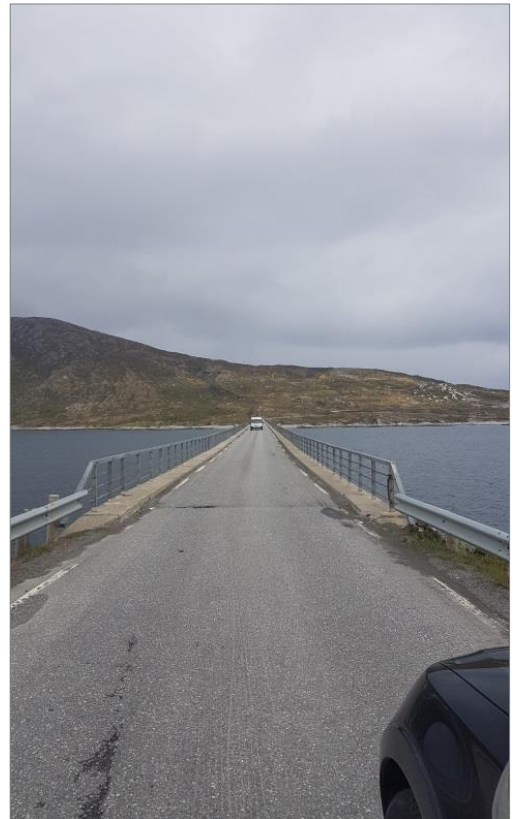
NTP-korridor 8, og Riksveirute 8b berører Nord-Troms.

Fylkesveinettet

Regionen har 457 km fylkesvei. Standarden på fylkesveinettet er en utfordring flere steder. Skredproblematikk er påpekt. Vi nevner følgende veistrekninger der det er utfordringer:

- FV866 Langslett-Skjervøybrua
- FV868 Oteren-Lyngseidet
- FV91, herunder Ullsfjordforbindelsen og fergeavvikling
- FV869 Fergeforbindelsen Storstein-Lauksundskaret
- Arnøy- og Laukøyforbindelsen
- FV347 Arnøya
- FV311 Lyngseidet-Koppangen
- FV365 Jøkelfjord
- FV865 i Nordreisa
- FV355 i Nordreisa
- FV367 i Kvæningen
- FV360 i Nordreisa
- FV322 i Storfjord

Skjervøybrua på FV866 er smal og enveiskjørt. Nord-Norges største lakseslakteri er avhengig av denne brua.



Skjervøybrua (Foto: Transportutvikling AS)

Ullsfjordforbindelsen

Ullsfjordforbindelsen er en veiforbindelse mellom Tromsø kommune (E8) og Lyngen kommune, over Ullsfjorden (FV91). Ullsfjordforbindelsen er en integrert del av veistrekningen Tromsø-Olderdalen (E6 Kåfjord). Kjøredistansen mellom Tromsø og Olderdalen, via Ullsfjordforbindelsen og to ferger, er ca. 12 mil kortere enn alternativet via Nordkjosbotn.

Nord-Troms regionråd har i sitt høringsinnspill til Regional plan for FV91, Ullsfjordforbindelsen, til Statens Vegvesen (27.11.18) konkludert med følgende:

«Skal regionen øst for Lyngen ta ut sitt potensiale i næringsutviklingen som pågår, forventer Nord-Troms regionråd at UFB må realiseres raskt. Skal Tromsø-regionen få ta del i den positive næringsutviklingen i Nord-Troms og Finnmark er UFB et særdeles bra virkemiddel. Vi anbefaler derfor at den fremlagte plan går direkte over i neste trinn i planleggingen, og at planen slutføres snarest mulig.»

Rassikring

Flere av veiene i Nord-Troms er rasutsatt. Av 80 registrerte raspunkter på fylkesveier i Troms (SVV 2015) ligger 20 i Nord-Troms, herav 19 i Skjervøy og en i Lyngen (FV868). Av de 12 mest rasutsatte fylkesveistrekningene (høy skredfaktor) i Troms ligger 4 i Skjervøy kommune. Fylkesvei 347 ved Singla på Arnøya (Skjervøy) er det området i Troms hvor rasfaren er størst.



Nord-Troms regionråd har i brev til representantene i Troms fylkesting (27.11.18) påpekt at:

«Regionrådet forventer at fylkestinget prioriterer den mest rasfarlige veien i Troms i forbindelse med behandlingen av budsjett og økonomiplanen.»

Ras på FV349 (Foto: Y.Einarsen)

Veiforbindelser mot utlandet

Den viktigste forbindelsen ut av regionen E8 og grensestasjonen Helligskogen (Kilpisjärvi). I 2017 passerte det 37.247 kjøretøy >12 m over grensen.

Trafikken med kjøretøy >12m økte med mer enn 97% over Kilpisjärvi (2008-2017).

Forbindelsen er bl.a. viktig for sjømatnæringen i Nord-Troms.

E8 mot Kilpisjärvi (Foto: Transportutvikling AS)



Modulvogntog

På enkelte veistrekninger i Troms er det tillatt med modulvogntog; E8 fra Finland til Tromsø (over Kilpisjärvi) og langs E6 fra Nordkjosbotn (E8) til Nordlands grense og videre til Sverige (E10 Bjørnfjell).

Åpning for modulvogntog mellom Alta og Skibotn gir en sammenhengende modulvogntogstrekning mellom Alta og Bjerkvik/Sverige.

E6 mellom Alta og Skibotn forventes åpnet for modulvogntog i perioden 2018-2023. Det samme gjelder strekningen Harstad-Sverige (E10 Bjørnfjell).



Enkelte av næringene i Troms benytter modulvogntog, og det forventes økt bruk når veinettet tillater det.

2.2 FERGENE

Troms har 14 fylkesveisamband, hvorav fire i Nord-Troms. Nord-Troms har tre av de fire største næringssambandene i Troms fylke. I budsjett/økonomiplandokumentet som ble behandlet i sak 91/18 i Fylkestinget i desember 2018 ble det vedtatt at det for 2019 «legges det inn 2 mill. kroner til planlegging/prosjektering» av nytt fergeleie i Arnøysambandet som tilpasses en større ferge fra neste kontraktsperiode.

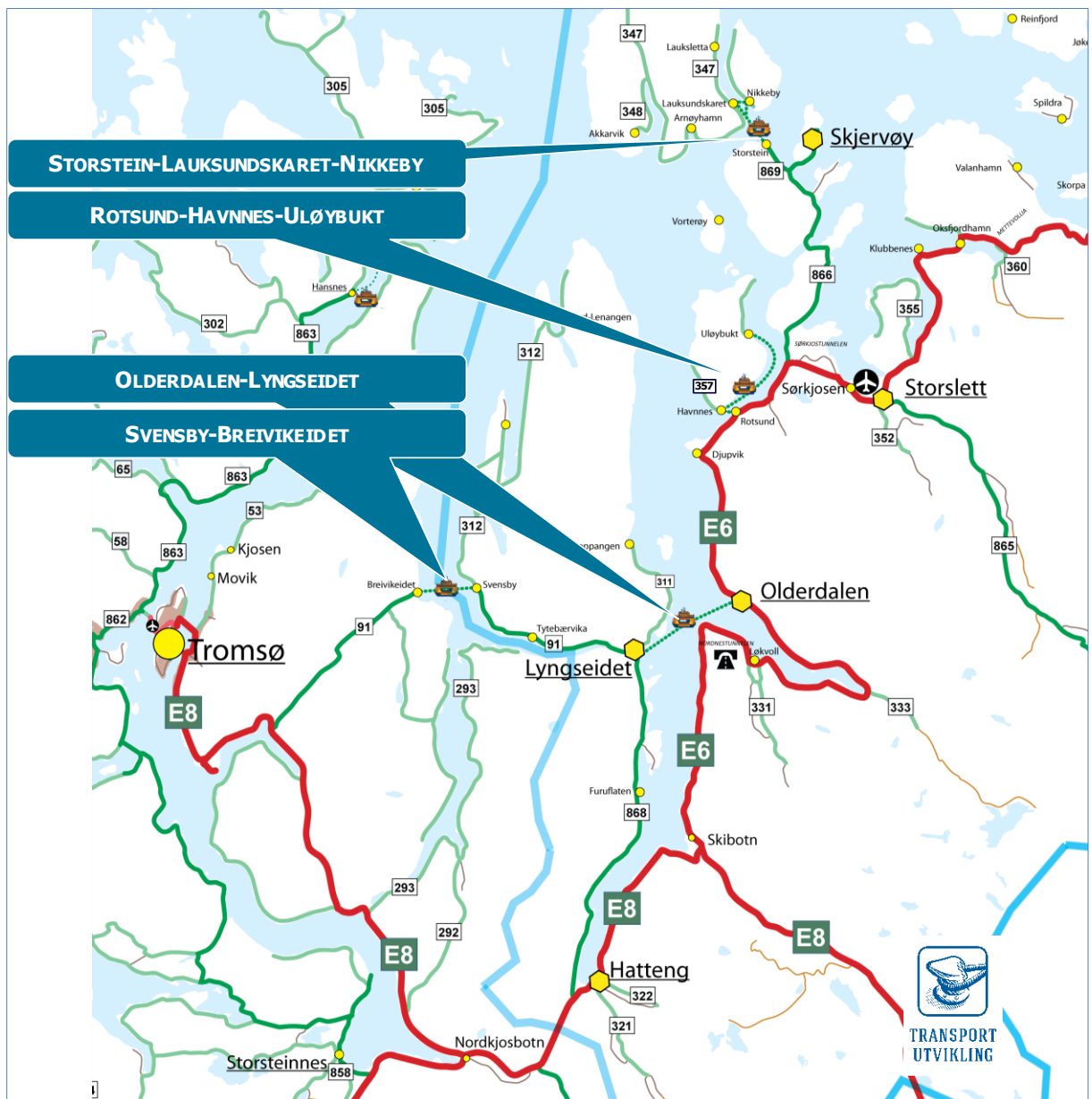
I 2017 gikk 61% av totaltrafikken med tunge kjøretøy i Troms over de fire sambandene i Nord-Troms.



40 år gamle «Vaggasvarre» på vei inn til Lyngseidet (Foto: Transportutvikling AS)

STATUS OG STRATEGIER TRANSPORTINFRASTRUKTUR I NORD-TROMS

Kartet viser lokaliseringen av de fire fergesambandene i Nord-Troms. Det har vært stor vekst i Arnøysambandet på FV869.



2.3 HAVNER

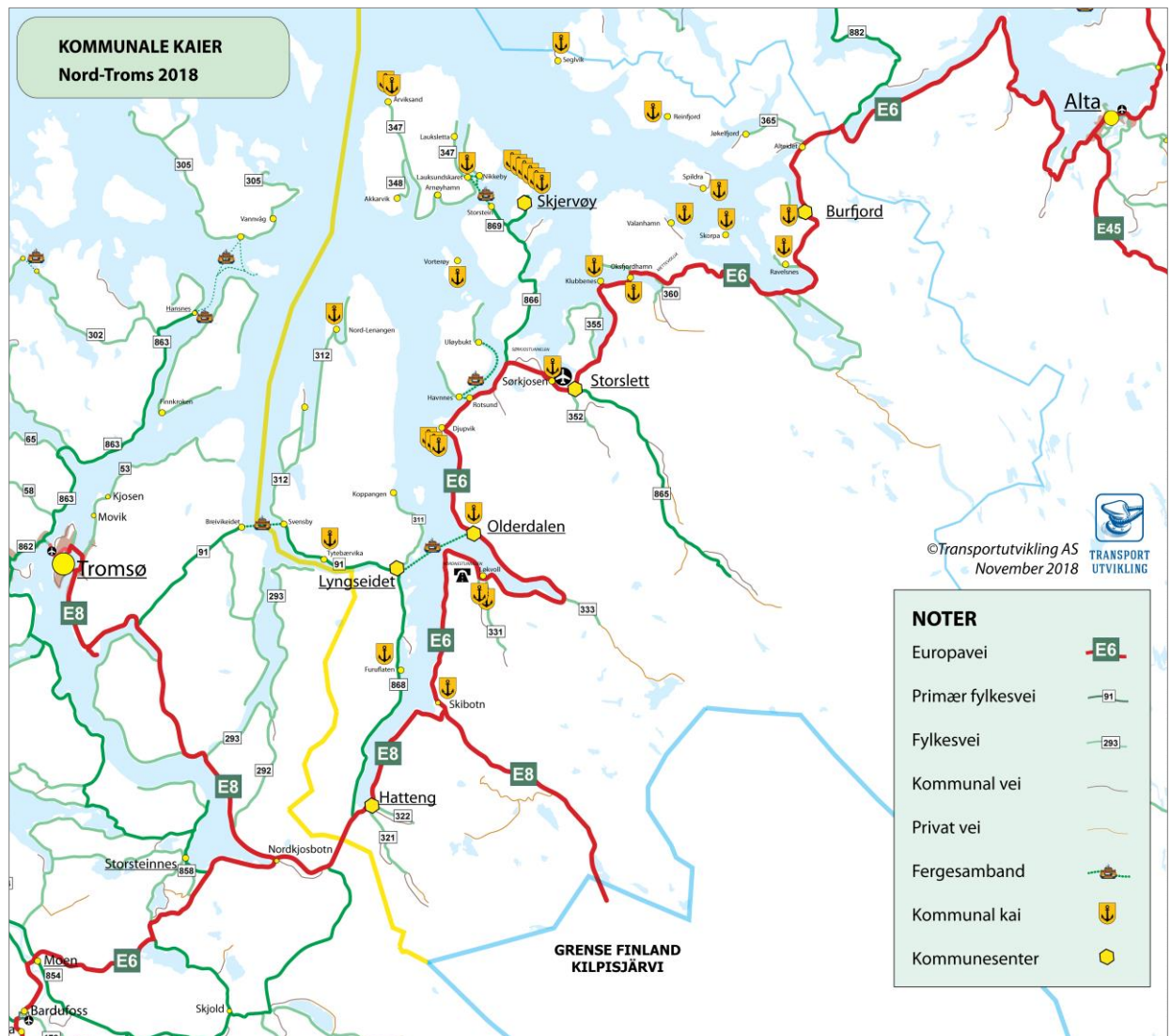
Alle kommunene i Nord-Troms har havneaktivitet. Det er identifisert mer enn 80 kaianlegg i kommunene, hvorav 30 er kommunale. De fleste kommunale anleggene kan benyttes slik de er, selv om det i flere tilfeller synes fornuftig med utbedringer og oppgraderinger.

Kaiene i regionen kan markedsføres bedre og gjøres mer «synlige»

Pr. november 2018 har Kystverket registrert 8 statlige fiskerihavner i Nord-Troms og 10 anløpskaier som brukes av fiskefartøy over 15 meter.

STATUS OG STRATEGIER TRANSPORTINFRASTRUKTUR I NORD-TROMS

Kartet viser lokaliseringen av de 30 kommunale kaianleggene i Nord-Troms.



- Kvænangen har 7 kommunale kaianlegg. Med unntak av industrikaien i Burfjord er det små kaianlegg for lokalbåt og mindre fartøy
- Nordreisa har 3 kommunale kaier. Sørkjosen kai benyttes både av Felleskjøpet og annen industritransport. Nordreisa har også en liten aktiv fiskerihavn i Oksfjord. Kommunen har planer om et større kai- og industrianlegg på Hjellnes, like ved Sørkjostunnelen
- Kåfjord har 6 kommunale kaier. 3 ligger på Djupvik, hvorav en benyttes av Akva-Ren. Det er 2 kaier i Manndalen (Løkvoll), bl.a. en kommunale fiskerikai. Den største kaia (60 meter) er industrikaia (Nato-kaia) i Olderdalen
- Skjervøy har 11 kommunale kaianlegg. De fleste, herunder terminalkaia med hurtigruteanløp, ligger sentralt i Skjervøys havnebaseng
- Lyngen har 3 kommunale kaier. Størst aktivitet er det i Tytebærvika der YIT har sine mineralutskipninger. I tillegg er det kommunale industrikaier på Furufleten og Nord Lenangen
- Storfjord kommune har en kommunal kai. Dette er industrikaia i Skibotn

2.4 SJØTRANSPORTEN

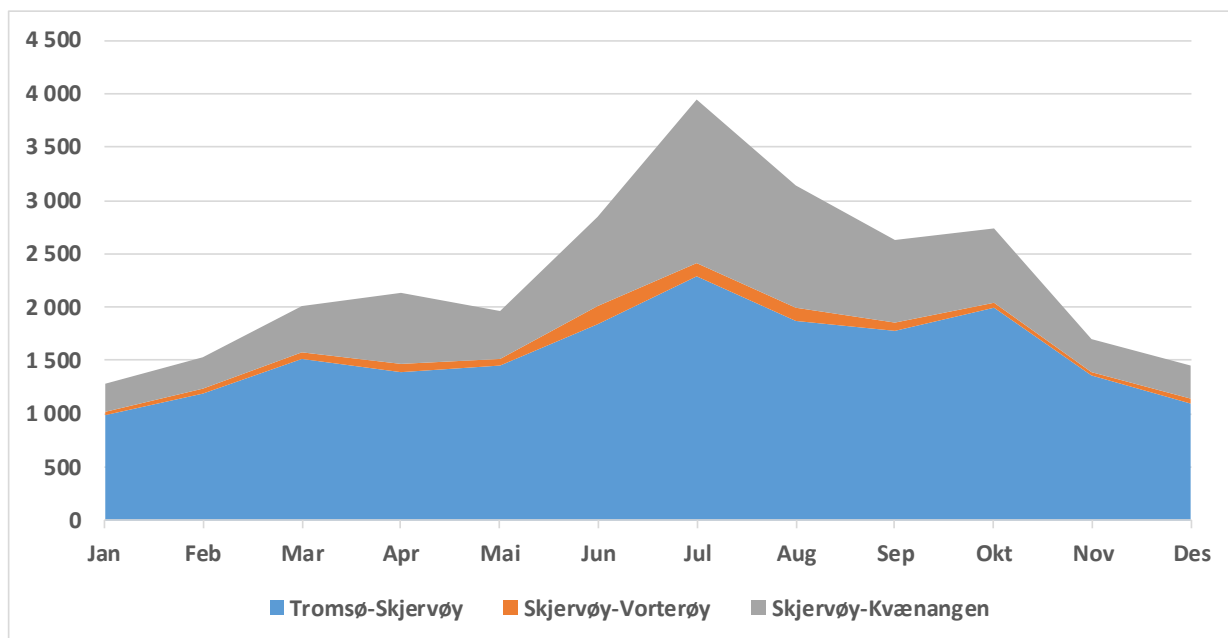
Lokal- og hurtigbåter

Hurtigbåtrutene har en viktig regional funksjon. Det er utfordringer knyttet til korrespondanse, pendlingsmuligheter og frekvens.

I Nord-Troms er det to hurtigbåtruter som opererer i ytre del av regionen. Rutene anløper steder i kommunene Kvæangen, Lyngen og Skjervøy. Rutene har en viktig regional funksjon. Det er utfordringer knyttet til korrespondanse, pendlingsmuligheter og frekvens.

I 2017 benyttet 27.367 personer hurtigbåtrutene. 60% av belegget var på ruten Tromsø-Skjervøy.

Figuren under viser persontransporten på hurtigbåtene i Nord-Troms, pr. måned i 2017. Selv om det er mer trafikk på sommerhalvåret, viser utviklingen over året at det er mye «fast» trafikk på rutene. Rutene er derfor viktige regionale transportmiddel for lokalbefolkning og annen nyttetraffikk.



Annen sjøtransport

Regionen har variert sjøtransport. I tillegg til hurtigbåter finner vi:

- 4 fergesamband
- Brønnbåter trafikkerer de 30 oppdrettslokalitetene
- Fartøy som transporterer ensilasje til de 3 slakteriene i Nord-Troms
- Periodiske, eller regulære besøk, av små bulkfartøy, - bl.a. regulære anløp i Tytebærvika og periodiske anløp ved f.eks. veiprojekter
- Førbåter og servicebåter til oppdrettsnæringen
- Kystgodsfartøy og containerførende fartøy
- Fiskeflåten
- Annen næring/turisttraffikk og trafikk fra fritidsflåten.

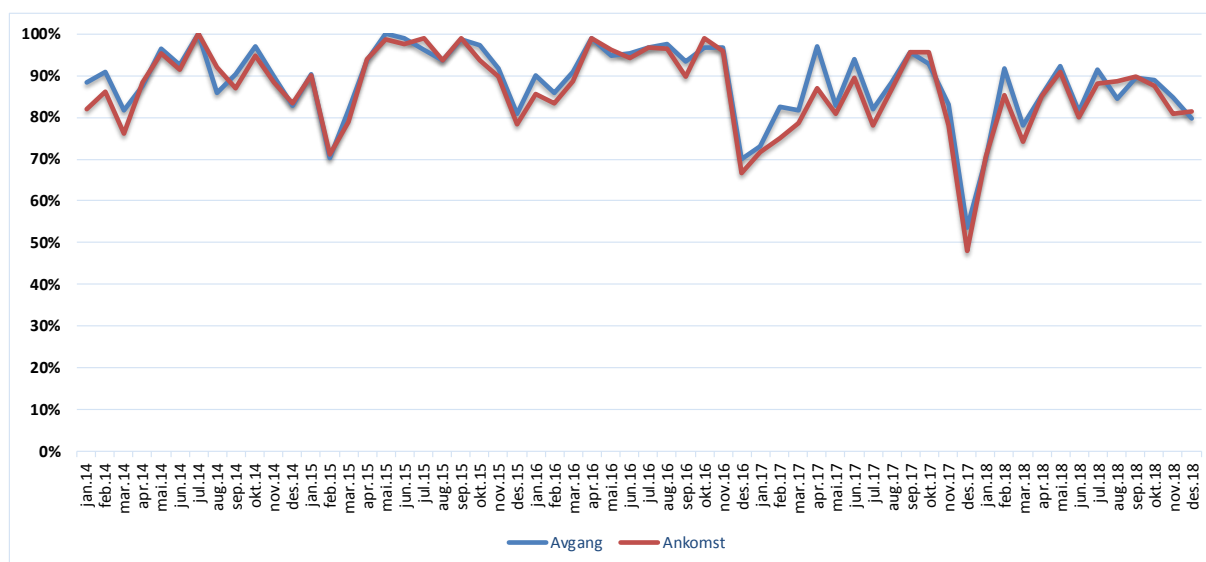
2.5 LUFTFART

Nord-Troms har en lufthavn, Sørkjosen i Nordreisa kommune. Både Alta og Tromsø er viktige lufthavner for regionens befolkning og næringsliv. I 2017 ble det registrert 22.256 passasjerer over Sørkjosen Lufthavn. Dette inkluderer også transitt, dvs reisende som sitter i flyet ved mellomlanding i Sørkjosen, -f.eks. på vei fra Tromsø til Finnmark.

Sørkjosen lufthavn har lav frekvens og en relativt ujevn regularitet/punktlighet.

Det er ønskelig med en ettermiddagsavgang fra Tromsø til Sørkjosen, samtidig som man beholder muligheten for å komme frem og tilbake mellom Sørkjosen og Oslo på en dag.

Figuren under viser Avinors punktlighetsstatistikk over Sørkjosen lufthavn fra januar 2014 til 2018. Enkelte måneder har svært lav punktighet, og ankomstpunktligheten er stort sett lavere enn avgangspunktligheten. Ser man på ankomstpunktligheten som et snitt over hele perioden ligger denne på 86,6%, mens avgangspunktligheten ligger på 88,5%.

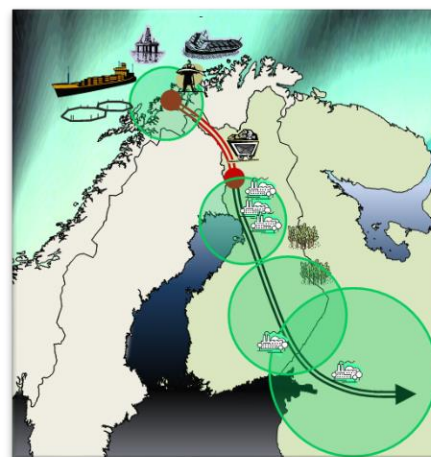


2.6 JERNBANE

Troms fylke har ikke jernbaneinfrastruktur og de nærmeste jernbanetilknytningene er Narvik, Kiruna eller Fauske. Næringslivet i Nord-Troms, spesielt sjømatnæringen, benytter i hovedsak Narvik når transporten inkluderer jernbane.

Prosjektet «Ishavsbanen», mellom Finland og Skibotn/Tromsø er i «hvilemodus».

Ishavsbanen (Ill: Transportutvikling AS, 2013)



2.7 KNUTEPUNKT I OG UTENFOR REGIONEN

Med unntak av Skjervøy havn ligger de fleste knutepunktene for transport utenfor regionen.



Skjervøyterminalen (Foto: Transportutvikling AS)

Flere knutepunkter er lokalisert til Tromsø eller Alta. Jernbane- og flyterminaler er de viktigste terminalfunksjonene utenfor fylkene. Båttransporter med fisk routes ofte via Vestlandet.

2.8 KOLLEKTIVTILBUDET

Det er kommet mange kommentarer knyttet til kollektivtilbudet med buss og hurtigbåt i regionen. Tilbudet er generelt for dårlig.

Busstilbudet:

- Det er få avganger og flere av rutene som benyttes av lokalbefolkningen er skoleruter. Det er et begrenset tilbud når skolene er stengt. Flere av rutene korresponderer ikke.
- Busstilbudet mellom Kvæningen og Alta er dårlig. Kvæningen ligger nært Alta og pendlerbuss er viktig. Kvæningen har også et for dårlig tilbud mot Tromsø.
- Det er dårlig komfort/standard på flere av bussene
- Åpningen av Sørkjostunnelen gir mulighet for økt pendling/dagpendling mellom Nordreisa og Skjervøy. Bussruter bør tilrettelegges.



Sørkjostunnelen (Foto: Transportutvikling AS)

Hurtigbåttilbudet

- Regionens hurtigbåttbud i ytre del av regionen er viktig og må vektlegges.
- Hurtigbåttilbudet må forbedres/utvikles. Flere felles utfordringer i Skjervøy og Kvæningen.
- Hurtigbåtsystemet må styrkes i forhold til kontakt mellom Skjervøy og «yttersida» (Karlsøy, Vannøya m.fl.).
- Kvæningsruta har for få turer. Dette rammer lokalbefolkningen generelt og turistnæringen spesielt. Korrespondanse med andre kollektivtilbud er fraværende. Ruten bør ha daglig frekvens, herunder noen signalanløp



Hurtigbåten «Kvæningen» (Foto: Transportutvikling AS)

Annet:

- Informasjon om kollektivtransport må være lett tilgjengelig for turister. Informasjonen må være tilgjengelig på engelsk
- Det må være mulig å kjøpe billetter på nett.
- Korrespondanse er en utfordring – også på øyene i forhold til reiselivsnæringen

3 VEITRANSPORTARBEIDET

Med utgangspunkt i tall fra 2017 er det utarbeidet to kart over transportarbeidet med tunge kjøretøy på vei i Nord-Troms; totaltall for utvalgte næringer og for sjømatnæringen.

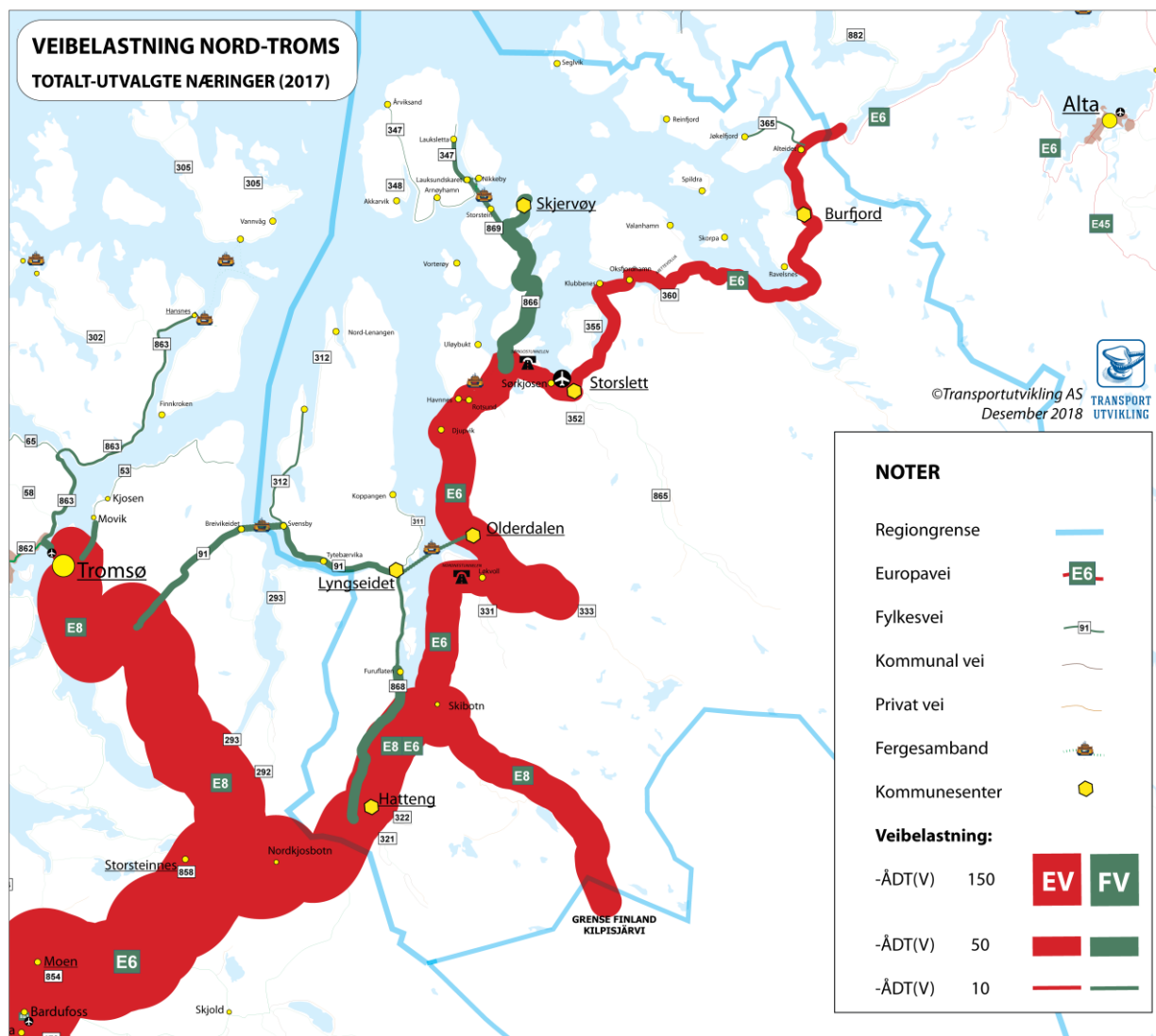
Totalt

Den mest trafikkerte strekningen med tunge næringskjøretøy i Nord-Troms er E6/E8 nord for Nordkjosbotn til Oteren. På denne strekningen trafikkerer gjennomgangstrafikk på E6, trafikk mot Finland (E8) og trafikk mellom f.eks. Furuflaten og områder sør for Oteren. E6 gjennom hele Kåfjord har mye tungtrafikk.

Det er mye industriell tungtrafikk på FV868 mellom Furuflaten og Oteren.

Den mest trafikkerte fylkesveien er FV866 mellom Langslett og Skjervøybrua. Av den trafikken som går langs E6 sør for Langslett, anslår vi at ca. 50% har sin opprinnelse eller destinasjon i Skjervøy kommune. Det meste er sjømatprodukter fra Skjervøy og Arnøya.

På fylkesveiene er det også mye næringstrafikk på FV868, FV869/FV347, FV 312 og FV365.



STATUS OG STRATEGIER TRANSPORTINFRASTRUKTUR I NORD-TROMS

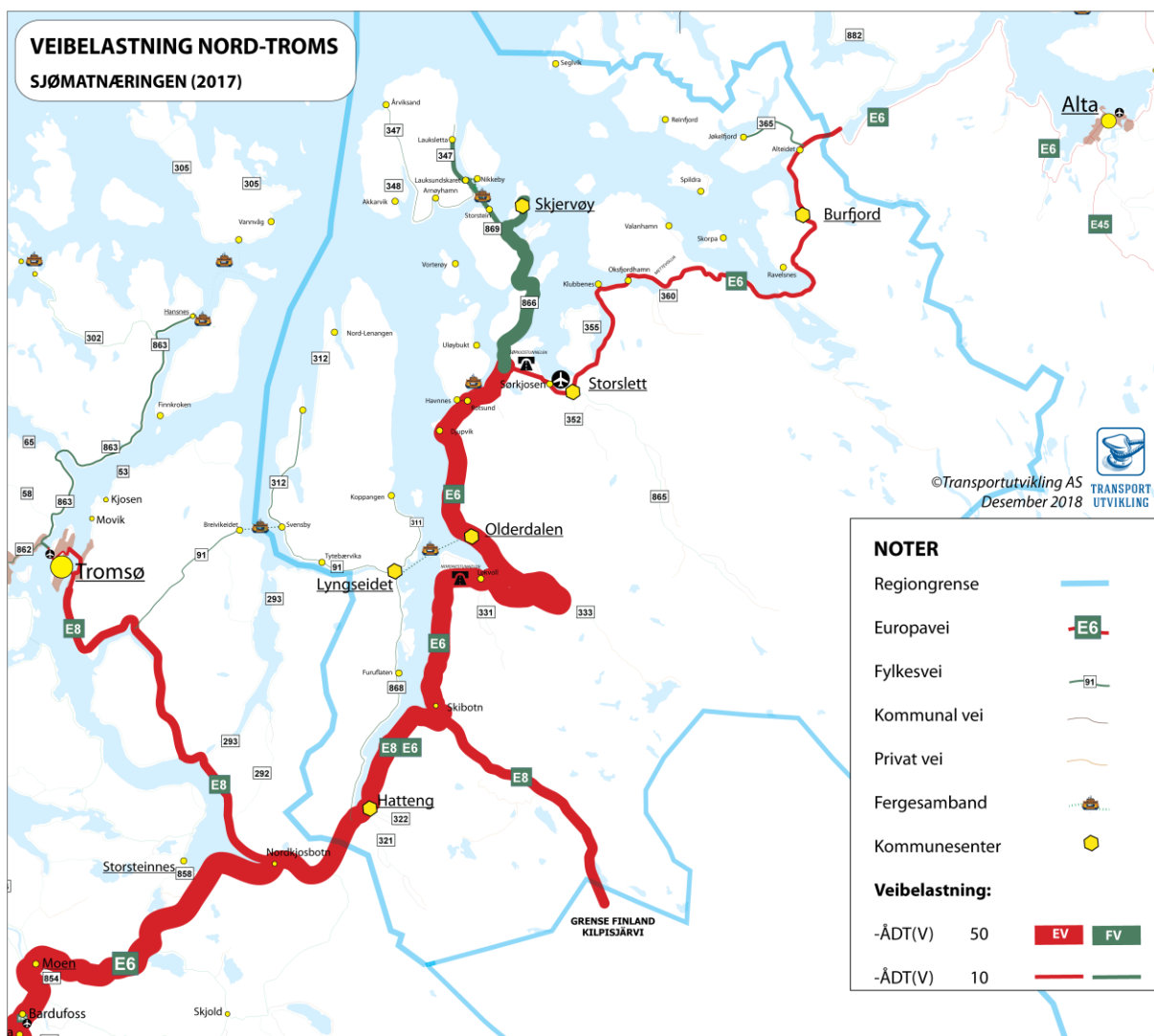
Sjømat

Den mest trafikkerte strekningen i forbindelse med sjømatnæringen i Nord-Troms er E6 nord for Skibotn. På denne strekningen trafikkerer gjennomgangs-trafikk på E6 og sjømat-transporter som skal over E8 Kilpisjärvi. Hele E6 strekningen mellom Skibotn og Langslett er tungt trafikkert med sjømatkjøretøy.

På E6 sør for Langslett, anslår vi at ca. 75% av sjømatrelaterte transporter kommer fra/til Skjervøy kommune.

Den mest trafikkerte fylkesveien er FV866 mellom Langslett og Skjervøybrua. Av den trafikken som går langs E6 sør for Langslett, anslår vi at ca. 75% av sjømattransporten har sin opprinnelse eller destinasjon i Skjervøy kommune.

På fylkesveiene er det også mye trafikk på FV869/FV347, FV365 og FV312.



4 UTFORDRINGENE

4.1 VEI GENERELT

Veistandarden for Europa-/Riksveiene i Troms og Finnmark er blitt bedre de siste årene. Det er fortsatt utfordringer på E6 sør for Langslett, samt E8 øverst i Skibotndalen.

Fylkesveiene har behov for store utbedringer flere steder i regionen. Dette gjelder bl.a. FV866 og FV868. Ullsfjordforbindelsen er fortsatt uavklart.

Vintervedlikehold er et problem. Stengte eller ufremkommelige veier på vinteren er et spesielt problem for sjømatnæringen. Rasfare på flere veistreknings er utfordrende.

Flere av næringene har lange transportveier, og det er et ønske å kunne øke bruken av modulvogntog. Bruken begrenses av at bare deler av veinettet er tilrettelagt for slik transport.

4.2 FERGER

I Nord-Troms er det ett stort lakseslakteri og flere fangstmottak som er helt avhengig av ferge for å nå ut til sine markeder.

Ingen av fergesambandene er døgnåpne. Tilstrekkelig kapasitet, regularitet og næringsriktige avganger er viktig for utviklingen.

4.3 HAVN

I 2017 var det stor aktivitet på flere havner som følge av veiutbygginger. Havnene er «lite synlige i markedet» og det er rom for samordning og forbedrede systemer/rutiner.

Det pågår et viktig arbeid mht. overføring av fiskerihavnene fra staten til regionene. Det er viktig med avklaringer av hvilke havner i Nord-Troms som vil ha slik status i fremtiden.

4.4 FLY

Flytilbudet i Sørkjosen har begrenset regularitet og lav frekvens. Det er ønskelig med flere/andre avganger.

4.5 KOLLEKTIVTILBUDET

Kollektivtilbudet i Nord-Troms har store begrensninger. Hurtigbåter har dårlig korrespondanse, både mellom hurtigbåtruter og mellom hurtigbåtruter/buss. Rutene er lite egnet for pendling i ytre del av regionen. Bussene har få avganger og materiellet har til dels dårlig standard.

4.6 ANNET

Nord for Narvik er det 8 tollstasjoner som gir forbindelse til Russland, Finland og Sverige. To har døgnåpen drift. En av disse er grenseovergangen over Kilpisjärvi (E8).

Nattestengning av E10 Bjørnfjell er påpekt som en flaskehals, også for bedrifter i Nord-Troms.

Jernbanens regularitet og kapasitet i Narvik er bemerket av flere. Toget kunne vært benyttet i større grad ved bedre regularitet og flere avganger. Bl.a. har havbruksaktører påpekt behovet for andre avgangstider.

I tillegg til bussparken, forventes det at en økende andel av sjøtransporten kommer til å benytte miljøvennlige fremdriftsformer. Dette gjelder både ferger og hurtigbåter. Fergesambandet Olderdalen-Lyngseidet vurderes elektrifisert. Tilgangen på elektrisitet til kaianleggene er avgjørende for en slik satsing. Det er ikke i dag tilstrekkelig strømtilførsel ved de aktuelle kaianleggene, noe som innebærer at tilførselen må oppgraderes og/eller at rutene må tilpasses tilgjengelig effekt ved at fartøyene får lengre ligge-/ladetider.



Lyngseidet fergeleie (Foto: Transportutvikling AS)

5 TILTAKENE OG STRATEGIENE

Nord-Troms regionen har behov for et velfungerende transporttilbud og dette må bygges suksessivt opp. Når man har flere utfordringer er det viktig å sette søkelys på noen og ikke alle på en gang. Dette krever en koordinert satsing mellom kommuner, i og utenfor Nord-Troms. Regionrådet kan spille en viktig rolle.

5.1 SYNLIGGJØRE REGIONENS FORDELER OG VERDISKAPING

En region med 16.000 innbyggere kan ha utfordringer når det gjelder synlighet. Det er imidlertid ikke befolkningsgrunnet alene som bør styre infrastrukturinvesteringer og arbeidet med å forbedre transportløsninger.

- Transportinfrastrukturen gjennom Nord-Troms benyttes av hele Nord-Norge. Både E6, E8 og hovedleia går gjennom regionen. Transportinfrastrukturen i Nord-Troms er derfor viktig for flere enn de som bor i regionen.
- Nord-Troms regionen har høy verdiskaping og høyt transportomfang i forhold til folketallet. Dette gjelder både sjømatnæringen, industrien på Furufleten, reiseliv og landbruk. Nord-Troms har ca. 10% av innbyggerne i Troms fylke, men i 2017 hadde regionen:

Transportinfrastrukturen i Nord-Troms er viktig for flere enn de som bor i regionen.

Nord-Troms regionen har høy verdiskaping i forhold til folketallet.

- 65% av havbruksomsetningen
- 45% av sjømatomsetningen
- 21% av akvakulturlokalitetene
- 18% av samlet kjøttproduksjon
- 21% av samlet melkeproduksjon
- 42% av geitemelkproduksjonen
- 61% av tungtrafikken med ferger
- 16% av fylkesveinettet
- 45% av riks- og Europavegnettet
- 18% av det kommunale veinettet

5.2 FOKUS PÅ SAMMENHENGENDE KORRIDORER OG FJERNE FLASKEHALSER

Nasjonal Transportplan (NTP) fokuserer på utvikling av flere korridorer i Norge. To av disse berører Nord-Norge (7 og 8). NTP-korridor 8, og riksveggrute 8b er viktig for Nord-Troms.

Det bør legges vekt på korridortenkingen i NTP

Nord-Troms bør legge vekt på korridortenkingen i NTP, også fordi Troms fylkeskommune tar hensyn til slike korridorer/ruter i sine innspill til NTP og ved regional planlegging.

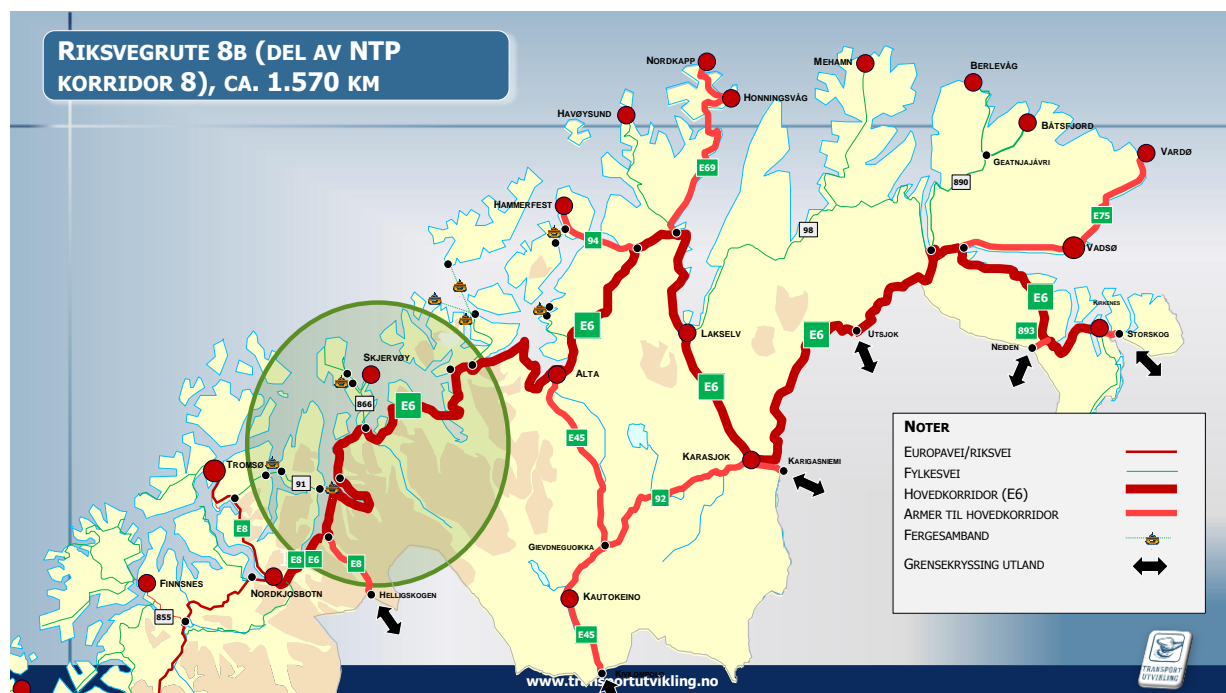
Nord-Troms regionråd ønsker å fokusere på sammenhengende infrastruktur. Dvs strekninger som fungerer optimalt over en lengre distanse, og ikke bare enkeltstrekninger. Prioriterte korridorer er

STATUS OG STRATEGIER TRANSPORTINFRASTRUKTUR I NORD-TROMS

viktig i en slik sammenheng, - og de regionale korridorene bør ses i sammenheng med de nasjonale NTP-korridorene.

Det foreslås å arbeide med 5 integrerte og sammenhengene transportkorridorer. En vil da oppnå en viss konsistens i strategiarbeidet i forhold til de tenkemåter og metodikker som benyttes bl.a. i NTP og RTP.

Kartet nedenfor viser riksveirute 8b. Den er en del av NTP-korridor 8, og anses spesielt viktig for Nord-Troms. Ruten har sin hovedstruktur knyttet til E6, og flere E/RV armer/tilknytninger. Nord-Tromsregionen er markert med en grønn sirkel.



NTP korridorene og riksveigrutene har mindre fokus på fylkesveier og veier som ikke er statlige. Strategiene for Nord-Troms bør også ta hensyn til slike veiforbindelser. Nord-Troms korridorene (NT-korridorene) er alle kort beskrevet i Kunnskapsgrunnlaget. Korridorene er:

- Korridor 1: E6 mellom Alta og Nordkjosbotn, med tilknytninger til bl.a. E8 (Nordkjosbotn mot Tromsø og Skibotn mot Finland), E6 sør for Nordkjosbotn, FV866 til Skjervøy, FV91 (Ullsfjordforbindelsen) og FV868 til Lyngseidet.
- Korridor 2: E8 mellom Tromsø og Finskegrensen, med tilknytninger til Ullsfjordforbindelsen (FV91) og FV868 til Lyngseidet
- Korridor 3: FV 866 Skjervøy-E6 Olderdalen, med tilknytninger til FV869 (Arnøya) og FV91 (Ullsfjordforbindelsen)
- Korridor 4: FV91 (Ullsfjordforbindelsen), med tilknytninger til E8 til Tromsø, E6 i Olderdalen og FV868 til Oteren.
- Korridor 5: En sjøtransportkorridor som involverer gods og passasjerer langs hovedleia, med tilknytninger til havner utenfor hovedleia.

Tilknytningene til hovedkorridorene kan være flere enn de som er nevnt ovenfor.

STATUS OG STRATEGIER TRANSPORTINFRASTRUKTUR I NORD-TROMS

I arbeidet fremover bør en samhandle med fylkeskommunen og gi sine innspill til både RTP, NTP og andre planer/tiltak.

5.3 FOKUS PÅ FYLKESVEI OG FYLKESVEIFERGER

Fylkesveiene knytter lokalbefolkning og næringsliv til de statlige veiene. Majoriteten av befolkningen og næringslivet er tilknyttet disse veiene.

Her kan man sammen med fylkeskommunen bidra med en koordinert satsing for å sette fokus på de viktigste utfordringer, bidra politisk i forhold til økte statlige bevilgninger og etablere en konkret prioriteringsliste med fokus på sentrale veier, rassikring mv.



Pollfjelltunnelen på FV868 (Foto: Transportutvikling AS, 2018)

5.4 LØFTE FREM HAVNENE

Det finnes 30 kommunale kaier i Nord-Troms. De fleste er lite kjent for andre enn de som bor i kommunene. Havnene er lite synlige og det har vært liten grad av havnesamarbeid og fokus på havnene. Dette arbeidet er nå i en begynnelse. Søkelys på havnene vil også gi fokus på sjøtransport og maritim næring, noe som er en sentral satsing i landet som helhet.



Sørkjosen kai (Foto: Transportutvikling AS, 2018)

5.5 STYRKE KOLLEKTIVTILBUDET

Kollektivtilbudet er i stor grad styrt og organisert av fylkeskommunen, både hurtigbåt og buss. Det påvirker lokalbefolkning, næringslivet generelt og kanskje reiselivet spesielt.

Kollektivløsninger er kompliserte strukturer fordi de skal fungere integrert mellom flere transportmidler, med korrespondanse og riktig kapasitet og riktige tider. Det er sjelden tilstrekkelig å si at tilbudet ikke fungerer.

Det bør lages en samlet og konkret beskrivelse over utfordringer i kollektivtilbudet, og denne bør fremlegges for fylkeskommunen. Beskrivelse bør vise status, utfordringer og ikke minst konsekvenser. Konsekvensene bør tallfestes så langt det er mulig.

Beskrivelsen kan også inkludere flytilbudet og ferger.



Kilde: www.tromskortet.no

5.6 ETABLERE SEPARATE STRATEGIER OG PROSJEKTER

I tillegg vil det være andre tiltak som er viktige og som det kan settes fokus på. Det kan etableres separate prosjekter eller enkeltsaker kan videreføres i eksisterende organisasjoner eller arbeidsgrupper. Enkeltprosjekter kan også bygge opp under andre tiltak/strategier. Slike aktiviteter kan være rettet mot enkeltnæringer, flytilbudet, knutepunktutvikling e.l.

Når ressursene er begrenset, bør imidlertid regionen velge hvor ressursene skal settes inn, - i den tidsperioden man planlegger for.