

KUNNSKAPSGRUNNLAG 2018

STATUS OG STRATEGIER

TRANSPORTINFRASTRUKTUR I NORD-TROMS

Nord-Troms Regionråd DA



Oppdragsgiver(e)/Principal(s):	Nord-Troms Regionråd
Rapport tittel/Report title:	Kunnskapsgrunnlag 2018, Status og strategier – Transportinfrastruktur i Nord-Troms
Prosjektnummer/Project number	18008
Oppdragsperiode/Project period	Mai 2018-januar 2019
Restriksjoner/Restrictions:	Dokumentet er tilgjengelig for Oppdragsgiver
Andre dokumenter/Other documents:	«Mer gods på sjø», Havnesamarbeidsprosjekt mellom kommunene i Nord-Troms (Transportutvikling AS, november 2018) «Status 2018. Nærings- og godstransporter i Troms og Finnmark» (Transportutvikling AS, oktober 2018)
Organisering/Organization:	Utført av Transportutvikling AS. Styringsgruppe nedsatt av Nord-Troms regionråd.
Kort sammendrag på norsk	<p>Transportutvikling AS har utarbeidet et kunnskapsgrunnlag rettet mot infrastruktur og transport i Nord-Troms.</p> <p>Rapporten skal gi et bidrag til økt kunnskap om infrastruktur og gods-/næringstransportene i Nord-Troms, samt muligheter, utfordringer/flaskehalsar og strategiske føringer som kan påvirke utviklingen fremover.</p> <p>Dokumentasjonen vil kunne inngå som innspill til både regionale/nasjonale utredninger og som kunnskapsgrunnlag når regionen skal synliggjøres.</p> <p>I fylkeskommunal sammenheng vil kunnskapsgrunnlaget kunne benyttes som innspill til bl.a. Regional transportplan, Handlingsplan for fylkesveg mv.</p> <p>I tillegg vil rapportfunn kunne benyttes ved arbeid internt i kommunene og regionrådet.</p>

22. januar 2019

Transportutvikling AS

Stig Nerdal/s/
Prosjektleder/Project Manager

INNHOLD

INNHOLD	3
HOVEDMOMENTER	6
1 BAKGRUNN, MANDAT OG ORGANISERING	18
2 RAMMEBETINGELSER	19
2.1 FYLKESVISE PLANER OG REGIONALE FØRINGER	19
2.2 NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP)	20
3 REGIONEN GENERELT	21
3.1 BELIGGENHET OG BEFOLKNING	21
3.2 NÆRINGSLIV	23
4 INFRASTRUKTUREN OG LOGISTIKKTILBUDET	25
4.1 VEINETTET	25
4.1.1 Riksveinettet	26
4.1.2 NTP-korridorer og riksveiruter	29
4.1.3 Fylkesveinettet	30
4.1.4 Rassikring	33
4.1.5 Veiforbindelser mot utlandet	36
4.1.6 Modulvogntog	37
4.2 FERGENE – EN DEL AV VEINETTET	38
4.3 HAVNER OG SJØTRANSPORT	41
4.3.1 Kommunale kaianlegg	41
4.3.2 Statlige fiskerihavner og anløpskaier	43
4.3.3 Lokal- og hurtigbåter	44
4.3.4 Sjøtransport generelt	45
4.4 LUFTFART	47
4.5 JERNBANE	50
4.6 KNOTEPUNKT I OG UTENFOR REGIONEN	51
5 NÆRINGSTRANSPORTENE	54
5.1 GENERELT	54
5.2 SJØMATNÆRINGEN	54
5.2.1 Store verdier	54
5.2.2 Fangst	54
5.2.2.1 Generelt	54
5.2.2.2 Mottak og produsenter	56
5.2.2.3 Endringer	56
5.2.3 Havbruk	57
5.2.3.1 Generelt	57
5.2.3.2 Slakterier	58
5.2.3.3 Endringer	58
5.2.4 Andre aktører involvert i sjømatnæringen	59
5.3 INDUSTRI/MINERALER/BERGVERK	63
5.4 LANDBRUK	63
5.5 AVFALLSTRANSPORTER	65
5.6 REISELIVSNÆRINGEN	66
5.7 ANDRE TRANSPORTER	69
5.8 KART OVER VEIBELASTNINGER	70
5.8.1 Transportkart -alle transportere	70
5.8.2 Transportkart - sjømatnæringen	72
6 KOLLEKTIVTILBUDET	74

7	UTVIKLINGSTREKK	76
8	UTFORDRINGER	79
8.1	VEI GENERELT	79
8.2	FERGE	80
8.3	HAVN	80
8.4	FLY	80
8.5	KOLLEKTIVTILBUDET	80
8.6	ANNET	81
9	STRATEGISKE FØRINGER OG TILTAK	82
10	VEDLEGG	85
10.1	NTRR UTTAELSE TIL RTP 2018-2029 (4.9.16)	85
10.2	NTRR UTTAELSE TIL HANDLINGSPLAN FOR FV (3.1.18)	87
10.3	NTRR UTTAELSE TIL NTP 2018-2029 (9.5.16)	89
10.4	NTRR UTTAELSE ULLSFJORDFORBINDELSEN (31.1.18)	91
10.5	BREV FRA UFBAS TIL TROMS FYLKESKOMMUNE (NOV 2018)	93
10.6	NTRR-HØRINGSINNSPILL REGIONAL PLAN FV91 (27.11.18)	96
10.7	NTRR UTTAELSE TIL FYLKESTINGET, RASSIKRING SINGLA (27.11.18)	99
10.8	SKREDPUNKTER I TROMS - 2015	101
10.9	SKREDFAKTORMODELLEN	104
10.10	KOMMUNALE KAIANLEGG I NORD-TROMS	105
10.11	FORSLAG TIL SAMMENHENGENDE OG INTEGRERTE KORRIDORER	106
10.11.1	NT-korridor 1: E6 med tilknytninger	107
10.11.2	NT-korridor 2: E8 med tilknytninger	108
10.11.3	NT-korridor 3: FV866 Skjervøy-E6 Olderdalen med tilknytninger	109
10.11.4	NT-Korridor 4: FV91 med tilknytninger	110
10.11.5	NT-Korridor 5: Sjøkorridor	111

Figurliste

FIGUR 3-1:	BEFOLKNINGSUTVIKLING 2000-2008-2018, KOMMUNER I NORD-TROMS (KILDE: SSB).	22
FIGUR 3-2:	SYSSLESATTE I NORD-TROMS ETTER BRANSJE OG ARBEIDSTED (DATAKILDE: SSB).	23
FIGUR 3-3:	REGISTRERTE AKSJESELSKAP I NORD-TROMS (KILDE: FORETAKSREGISTRET).	24
FIGUR 3-4:	ESTIMAT: BEDRIFTER MED GODSTRANSPORTBEHOV I NORD-TROMS	24
FIGUR 4-1:	VEIINFRASTRUKTUR I NORD-TROMS 2018	25
FIGUR 4-2:	NORDNORSKE NTP-KORRIDORER/RIKSVEIRUTER	29
FIGUR 4-3:	ULLSFJORDFORBINDELSEN (KILDE: ULLSFJORDFORBINDELSEN)	32
FIGUR 4-4:	KJØRETØY > 12 METER (EX. BUSS) 2008-2017 OVER KILPISJÄRVI (KILDE: TOLLVESENET)	36
FIGUR 4-5:	MODULVOGNTOGSTREKNINGER I TROMS OG FINNMARK 2018 (KILDE: STATENS VEGVESEN)	37
FIGUR 4-6:	FERGESAMBAND I NORD-TROMS	38
FIGUR 4-7:	TRAFIKKSTATISTIKK 2016-2017, FERGESAMBAND I NORD-TROMS (DATAKILDE: STATENS VEGVESEN)	39
FIGUR 4-8:	KOMMUNALE KAIER I NORD-TROMS, NOVEMBER 2018	41
FIGUR 4-9:	STATLIGE FISKERIHAVNER OG ANLØPSKAIER, NOVEMBER 2018	43
FIGUR 4-10:	PASSASJERER PÅ HURTIGBÅTER I NORD-TROMS, PR MÅNED 2017	44
FIGUR 4-11:	KOMMUNALE KAIER I NORD-TROMS, AVSTAND TIL HOVEDLEIA	45
FIGUR 4-12:	PUNKTLIGHET SØRKJOSEN LUFTHAVN (2014-2018)	47
FIGUR 4-13:	PASSASJERSTATISTIKK SØRKJOSEN LUFTHAVN 2014-2017 (DATAKILDE: AVINOR)	48
FIGUR 4-14:	JERNBANER OG «JERNBANEIDEER» I NORD-NORGE (KILDE: TRANSPORTUTVIKLING AS).	50
FIGUR 5-1:	LANDING AV FANGST I TROMS, TONN 2017 (KILDE: FISKERIDIREKTORATET/TRANSPORTUTVIKLING AS)	55
FIGUR 5-2:	ENDRINGER 2014-2017 I LANDET FANGST I NORD-TROMS, TONN (KILDE: FISKERIDIR./TRANSPORTUTVIKLING AS)	56
FIGUR 5-3:	LOKALISERING AV SLAKTERIER I TROMS OG FINNMARK, PR OKTOBER 2018	58
FIGUR 5-4:	ENDRING UTTRANSPORTERT VEKT AV LAKS I NORD-TROMS, TONN (KILDE: TRANSPORTUTVIKLING AS/SLAKTERIENE)	59

FIGUR 5-5: GODKJENTE LOKALITETER I NORD-TROMS (KILDE: FISKERIDIREKTORATET, OKTOBER 2018)	60
FIGUR 5-6: ANTALL GJESTEDØGN 2014-2018	67
FIGUR 5-7: LOKALISERING AV DAGLIGVARELAGRE I NORD-NORGE	69
FIGUR 5-8: VEITRANSPORTKART ALLE TRANSPORTER	70
FIGUR 5-9: VEITRANSPORTKART SJØMATTRANSPORTER	72
FIGUR 7-1: VEKST I HAVBRUK 1994-2017	76
FIGUR 8-1: STENGNINGER OG KOLONNEKJØRING PÅ RIKSVEIER I NORD-NORGE (KILDE: STATENS VEGVESEN)	79
FIGUR 9-1: RIKSVEIRUTE 8B (NTP KORRIDOR 8)	83

Tabelliste

TABELL 3-1: BEFOLKNINGSUTVIKLING 2000-2008-2018, KOMMUNER I NORD-TROMS (KILDE: SSB)	22
TABELL 3-2: VEIAVSTAND MELLOM DE ENKELTE KOMMUNESENTER, OG MELLOM KOMMUNESENTER OG TROMSØ	22
TABELL 4-1: VEINETTET I NORD-TROMS	26
TABELL 4-2: FYLKESVEINETTET I NORD-TROMS, KM PR. NOVEMBER 2018	30
TABELL 4-3: MEST UTSATTE SKREDOMRÅDER I TROMS (KILDE: SVV, 2015)	33
TABELL 4-4: ANLØPSSTEDER HURTIGBÅTRUTER I NORD-TROMS	44
TABELL 4-5: FLÅTESEGMENT SOM OPERERER I NORD-NORGE	46
TABELL 4-6: DIREKTEFLYVNINGER MELLOM SØRKJOSEN OG TROMSØ, HØST 2018 (KILDE: WIDERØE)	47
TABELL 5-1: LANDINGER AV FANGST I NORD-TROMS, TONN 2017, (KILDE: FISKERIDIREKTORATET)	55
TABELL 5-2: FANGSTAKTØRER I NORD-TROMS 2017	56
TABELL 5-3: LANDINGER I KOMMUNER I NORD-TROMS, RUND VEKT 2014-2017 (KILDE: FISKERIDIREKTORATET)	57
TABELL 5-4: GODKJENTE LOKALITETER I NORD-TROMS (KILDE: FISKERIDIREKTORATET, OKTOBER 2018)	60
TABELL 5-5: ANTALL PRODUKSJONSDYR I NORD-TROMS, PR. KOMMUNE, 2017 (KILDE: LANDBRUKSDIREKTORATET)	64
TABELL 5-6: KJØTTPRODUKSJON I NORD-TROMS, PR. KOMMUNE, 2017 (KILDE: LANDBRUKSDIREKTORATET)	64
TABELL 5-7: MELKEPRODUKSJON I NORD-TROMS, PR. KOMMUNE, 2017 (KILDE: LANDBRUKSDIREKTORATET)	64
TABELL 5-8: ÅRSDØGNTRAFIKK TUNGE KJØRETØY, ALLE TRANSPORTER	71
TABELL 5-9: ÅRSDØGNTRAFIKK TUNGE KJØRETØY, SJØMATNÆRINGEN	73

Bildeliste

BILDE 4-1: SØRKJOSTUNNELEN ÅPNET 2. FEBRUAR 2018 (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING, 2018)	28
BILDE 4-2: SKJERVØYBRUA, FV866 (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, OKT. 2018)	30
BILDE 4-3: POLLFJELLTUNNELEN, FV868 (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, OKT. 2018)	31
BILDE 4-4: E8 MOT KILPISJÄRVI (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, 2018)	36
BILDE 4-5: 40 ÅR GAMLE «VAGGASVARRE» PÅ VEI INN TIL LYNGSEIDET (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, 2018)	39
BILDE 4-6: SKIBOTN KAI (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, 2018)	42
BILDE 4-7: SKJERVØYTERMINALEN (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, 2018)	51
BILDE 5-1: OKSJORDHAMN FISKERIHAVN I NORDREISA (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, 2018)	57
BILDE 5-2: FØRBÅTEN "RUBIN" VED KAI I SKJERVØY (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING, 2018)	61
BILDE 5-3: EWOS PÅ BERGNESET (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, 2018)	62
BILDE 5-4: SKILT UTENFOR FURUFLATEN INDUSTRIOMRÅDE (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, NOVEMBER 2018)	63
BILDE 6-1: HURTIGBÅTEN «KVÆNANGEN» (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS)	75

HOVEDMOMENTER

6 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 skal gi et bidrag til økt kunnskap om infrastruktur og gods-/næringstransportene i Nord-Troms, samt muligheter og utfordringer/flaskehalser som kan påvirke utviklingen fremover.

Nord-Troms regionråd har gitt flere innspill til høringer for NTP og RTP som berøres i denne rapporten. Rapporten gir utfyllende/supplerende informasjon for flere av disse innspillene.

I det følgende nevnes stikkordmessig noen av hovedmomentene i rapporten. Det henvises til kapitlene i rapporten for nærmere informasjon.

Infrastrukturen og logistikktilbudet (kapittel 4)

Veinettet (kapittel 4.1)

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 (kapittel 4.1.1)

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

- E6 Kvæangsfjellet
- E8 Øvre Skibotn
- E6 Birtavarre-Olderdalen-Langslett
- E8 Nordkjosbotn-Hatteng
- E6 Baddereidet
- E6 Burfjord sentrum

De enkelte veistrekninger/utfordringer er nærmere omtalt i rapporten.

NTP-korridorer (kapittel 4.1.2)

Nasjonal Transportplan (NTP) setter søkelys på utvikling av flere korridorer i Norge. To av disse (7 og 8), og tre riksveiruter (7, 8a og 8b) berører Nord-Norge. Korridor 8, og spesielt rute 8b er viktig for Nord-Troms. I de strategiske føringene tas det utgangspunkt i at 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.

Fylkesveinettet (kapittel 4.1.3)

Pr. november 2018 har regionen 457 km. fylkesvei, noe som tilsvarer 16% av det samlede fylkesveinettet i Troms. Standarden på fylkesveinettet er en utfordring flere steder i regionen. Skredproblematikk er påpekt. Vi nevner følgende veistrekninger der det er utfordringer:

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

Rassikring (kapittel 4.1.4)

Flere av veiene i Nord-Troms er rasutsatt. Av 80 registrerte raspunkt på fylkesveier i Troms (SVV 2015) ligger 20 i Nord-Troms, herav 19 i Skjervøy og ett i Lyngen (FV868). Av de 12 mest rasutsatte fylkesveistrekningene (høy skredfaktor) i Troms ligger 4 i Skjervøy kommune.

Veiforbindelser mot utlandet (kapittel 4.1.5)

Den viktigste forbindelsen ut av regionen er E8 og grensestasjonen Helligskogen (Kilpisjärvi). I 2017 passerte det 37.247 kjøretøy (>12 m) over Helligskogen. Fra 2008 til 2017 økte trafikken med større kjøretøy med over 97%. Forbindelsen er bl.a. viktig for sjømatnæringen i Nord-Troms.

Modulvogntog (kapittel 4.1.6)

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). E6 mellom Alta og Skibotn forventes åpnet for modulvogntog i perioden 2018-2023. Det samme gjelder strekningen Harstad-Sverige (E10 Bjørnfjell). Dette vil gi en sammenhengende modulvogntogstrekning mellom Alta-Nordkjosbotn-Bjerkvik-Sverige.

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

Fergene (kapittel 4.2)

Troms har 14 fylkesveisamband, hvorav fire er i Nord-Troms. Nord-Troms har tre av de fire tyngst trafikkertenæringssambandene i Troms fylke. I 2017 gikk 61% av totaltrafikken med tunge kjøretøy i Troms over de fire sambandene. Det har vært stor vekst i Arnøysambandet på FV869 og kapasitet er en utfordring. I budsjett/økonomiplandokumentet som ble behandlet i sak 91/18 i Troms fylkesting i desember 2018 ble det vedtatt at for 2019 «*legges det inn 2 mill. kroner til planlegging/prosjektering av nytt fergeleie i Arnøysambandet som tilpasses en større ferge fra neste kontraktperiode.*»

Havner (kapittel 4.3)

Alle kommunene i Nord-Troms har havneaktivitet. Det er identifisert mer enn 80 kaianlegg i kommunene, hvorav 30 er kommunale. Kaiene i regionen er lite markedsført. De fleste

kommunale anleggene kan benyttes slik de er, selv om det i flere tilfeller synes fornuftig med utbedringer og oppgraderinger. Pr. november 2018 har Kystverket registrert 8 statlige fiskerihavner i Nord-Troms og 10 anløpskaier som brukes av fiskefartøy over 15 meter.

Lokal- og hurtigbåter (kapittel 4.3.3)

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.

Annen sjøtransport (kapittel 4.3.4)

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

- 4 fergesamband
- Brønnbåter trafikkerer de 30 oppdrettslokalitetene
- Fartøy som transporter ensilasje fra de 3 slakteriene i Nord-Troms
- Periodiske, eller regulære anløp, av små bulkfartøy, - bl.a. regulære anløp i Tytebærvika og periodiske anløp ved f.eks. veiprosjekter
- Fôrbåter og servicebåter til oppdrettsnæringen
- Kystgodsfartøy og containerførende fartøy
- Fiskeflåten
- I tillegg finnes mye tilfeldig næringstrafikk og hyppig trafikk fra fritidsflåten

Luftfart (kapittel 4.4)

Nord-Troms har en lufthavn, Sørkjosen i Nordreisa kommune. Både Alta, Hammerfest og Tromsø er viktige lufthavner for regionens befolkning og næringsliv. 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.

Jernbane (kapittel 4.5)

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» er i «hvilemodus».

Knutepunkt i regionen og utenfor regionen (kapittel 4.6)

Med unntak av Skjervøy havn ligger de fleste knutepunktene for transport utenfor regionen. Flere er lokalisert til Tromsø eller Alta. Jernbane- og flyterminaler er de viktigste terminalfunksjonene utenfor fylkene. Båttransporter med fisk routes ofte via havner på Vestlandet, bl.a. Ålesund.

Næringstransportene (kapittel 5)

I rapporten er fem næringer/næringstransporter i Nord-Troms beskrevet; Sjømatnæringen, industri/mineraler/bergverk, landbruk, avfall og reiselivstransporter. I tillegg berøres noen andre transportere.

Sjømat (kapittel 5.2)

Sjømatnæringen i Nord-Troms består av både havbruk, tradisjonelt fiske og underleverandører/inngående transportere. Pr utgangen av 2018 er det 3 aktive lakseslakterier i Nord-Troms og 9 operative fangstaktører som tar imot og videresender fangst. De fleste av fangstaktørene er små.

Basert på slaktet volum var verdien for havbruksproduksjonen i regionen i overkant av 6,6 mrd. i 2017. Dette utgjør en vesentlig del av havbruksomsetningen i Troms, - i overkant av 65% i 2017. Samlet omsetning (fangst og havbruk) var over 6,75 mrd. i 2017, mot ca. 6,25 mrd. i 2016. Samlet verdi for sjømatnæringen i Nord-Troms utgjør ca. 46% av den samlede sjømatomsetningen i Troms i 2017.

- 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.
- Slakteriene i Nord-Troms slaktet i 2017 ca. 133.000 tonn rund vekt
- I Nord-Troms ble det i 2017 slaktet mer fisk enn det som produseres i merdene i regionen. Transportarbeidet er derfor høyere enn det de rene produksjonstallene indikerer
- Av de 149 godkjente akvakulturlokalitetene i Troms (oktober 2018), er 32 (21%) lokalisert til Nord-Troms.

Industri/mineraler/bergverk (kapittel 5.3)

Mange av industribedriftene i Nord-Troms er tilknyttet industrimiljøet på Furuflaten i Lyngen kommune. Lyngen kommune har også 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. Transportarbeidet fra aktørene er betydelig.

Landbruk (kapittel 5.3)

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.

- Samlet kjøttproduksjon utgjør 18% av Troms fylkes produksjonen.
- Samlet melkeproduksjon utgjør 21% av produksjonen i Troms fylke. Nord-Troms hadde 42% av geitemelkproduksjonen i Troms.

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

Avfallstransporter (kapittel 5.5)

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

I Nord-Troms organiseres den kommunale renovasjonen av det interkommunale selskapet Avfallsservice AS. Avfallsservice har ca. 6.000 husholdningsabonnenter og 400 bedrifter. Selskapet har aktivitet fra Målselv i sør til Lakselv i nord. I 2017 behandlet selskapet ca. 16.000 tonn inngående avfall.

Reiselivsnæringen (kapittel 5.6)

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

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 reiselivsnæringen/kommunene i regionen betydningen av bedre kollektivtransport:

- Det er for få avganger med buss og hurtigbåt, samt dårlig komfort/standard på flere busser
- Kvænangsruta må styrkes
- Det er ikke tilrettelagt med korrespondanser mellom ulike kollektivtilbud
- Informasjon om kollektivtransport må være lett tilgjengelig for turister. Informasjonen må være tilgjengelig på engelsk
- Det må være mulig å kjøpe billetter på nett
- Det er for dårlig rutetilbud og regularitet på flytilbudet i Sørkjosen

Andre transport (kapittel 5.7)

Det foregår mye transport i regionen fra andre bransjer. Vi nevner spesielt dagligvarer der lagrene er i Tromsø (COOP og ASKO) og Narvik (REMA). I 2017 utgjorde dagligvaretransporten i Troms over 17% av de registrerte transportene. 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 transport. I 2017 passerte det (frem og tilbake) ca. 1.100 petroleumsrelaterte transport over grensen mellom Finnmark og Toms. Dette inkluderer en økende andel av gasstrailere fra Hammerfest. Ca. 75-80% av petroleumstransportene var gasstrailere (LNG). I tillegg foregår det transport av post og andre varer.

Kart over veibelastninger (kapittel 5.8)

Det er utarbeidet to kart over transportarbeidet med tunge kjøretøy på vei i Nord-Troms:

- Totaltall for utvalgte næringer
- 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. Furufleten og områder sør for Oteren. E6 gjennom hele Kåfjord har mye tungtrafikk.

Den mest trafikkerte fylkesveien er FV866 mellom Langslett og Skjervøy. 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 trafikk på FV868, Fv869/FV347, FV 312 og FV365.

Sjømat

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

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 sjømattrafikk på FV869/FV347, FV365 og FV312.

Kollektivtilbudet (kapittel 6)

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

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 bussrutene korresponderer ikke med hverandre.
- 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 generelt for få avganger med buss, samt dårlig komfort/standard på flere av bussene
- Åpningen av Sørkjostunnelen gir mulighet for økt pendling/dagpendling mellom Nordreisa og Skjervøy. Bussruter bør tilrettelegges.

Hurtigbåttilbudet:

- Hurtigbåttilbudet i ytre del av regionen er viktig og må vektlegges.
- Hurtigbåttilbudet må forbedres/utvikles. Flere felles utfordringer i Skjervøy og Kvæningen.
- Hurtigbåtssystemet må styrkes i forhold til kontakt mellom Skjervøy og «yttersida» (Karlsøy, Vannøya m.fl.).

- Kvæangsruta har for få turer. Dette rammer lokalbefolkningen generelt og turistnæringen spesielt. Korrespondanse med andre kollektivtilbud er fraværende. Den bør ha daglig frekvens, herunder noen signalanløp.

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

Utviklingstrekk (kapittel 7)

Det er en generell vekst i transportarbeidet i regionen. Dette gjelder både for lokalt/regionalt næringsliv (spesielt sjømatnæringen og reiselivsnæringen) og for trafikk som passerer gjennom regionen.

Vekst i havbruksnæringen

Verdien av sjømatnæringens produkter har vært økende frem til og med 2016, spesielt som følge av økt salgpris. Det er 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.

Landbruk-mer konsentrert transportarbeid

Trenden er at gårder utvikles i retning av at små enheter legges ned til fordel for færre, men større enheter. Det er få nyetableringer. Denne utviklingen vil gi et mer konsentrert transportarbeid på enkelte strekninger. Utviklingen fra flere mindre enheter til færre større enheter er en utvikling vi har sett over tid, - f.eks. innen meierier og dyreslakterier.

Dagligvarer - stabilt

Transportene styres i stor grad av lagerstrukturene i Tromsø og Narvik. Transportarbeidet inn og ut av lager er vesentlig. Veksten i dagligvareomsetning er i stor grad styrt av befolkningsutviklingen. Det forventes ikke stor vekst i dagligvaretransportene.

Mineraler -prosjektstyrt

Flere store veiutbygginger er ferdigstilt eller er i en slutfase i 2018. Dette påvirker produksjonen hos mineralleverandørene (pukk og grus) og havnestatistikken i noen av kommunene i Nord-Troms. Staten og fylkene planlegger oppstart av flere større veiprojekter i kommende år. Om disse utbyggingsprosjektene vil føre til større produksjon på de etablerte brudd- og masseuttakene er usikkert.

Petroleumsdistribusjon-usikkert

Innen petroleumsdistribusjon har utviklingen gått mot store sentraldepoter, der flere oljeselskap tar ut drivstoff fra samme depot. Det er ingen slike depot i Nord-Troms. Det er usikkerhet mht hvordan petroleumslogistikken vil utvikles, bl.a. i forhold til hvilke nye energikilder som vil bli tatt

i bruk (elektrisitet, gass, hydrogen osv.). Det er registrert noe mindre transport på vei mellom Troms og Finnmark i 2017 i forhold til 2016.

Avfall – økende transport – mer lokal gjenvinning

Det har vært økende transport innenfor avfallsnæringen, bl.a. som følge av begrensinger i deponimulighetene. Kvitebjørn Varme i Tromsø er nå kommet i full produksjon. Anlegget tar unna mye avfall fra nærområdet. Dette fører til redusert transport til Sverige. Det interkommunale selskapet Avfallsservice hentet inn ca. 16.000 tonn avfall i 2017.

Utfordringer (kapittel 8)

Vei generelt

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

Når det gjelder fylkesveiene påpekes det behov for store utbedringer flere steder i regionen. Dette gjelder bl.a. FV866 og FV868. Ullsfjordforbindelsen (FV91) er fortsatt uavklart.

Vinter

Vintervedlikehold er et problem. Problematikken rundt Kvænangsfjellet nevnes av mange. De planlagte utbedringer ses på som svært positive. Stengte eller ufremkommelige veier på vinteren er et spesielt problem for en av fylkets viktigste næringer, - tradisjonelt fiskeri. Store deler av fisket foregår i vinterhalvåret. Rasfare på flere veistrekninger er utfordrende.

Modulvogntog

Fleire av næringene har lange transportruter og det er et ønske om økt bruk av modulvogntog. Bruken begrenses av at bare deler av veinettet er tilrettelagt for slik transport.

Ferge

I Nord-Troms er det ett stort lakselakteri 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 av næringene.

Havn

Havneaktiviteten i Nord-Troms varierer fra år til år. I 2017 har det vært 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 mht hvilke havner i Nord-Troms som vil ha slik status i fremtiden.

Fly

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

Kollektivtilbudet

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

Annet

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

Strategiske føringer og gjøremål (kapittel 9)

Nord-Troms regionen har behov for et velfungerende transporttilbud og dette må bygges suksessivt opp. Når man har flere utfordringer er det viktig å fokusere på noen og ikke alle på en gang. Man bør bli enige om hva som er de kritiske flaksehalsene og viktigste prioriteringene.

Dette krever en koordinert satsing mellom kommuner, i og utenfor Nord-Troms, der regionrådet kan spille en viktig rolle.

Synliggjøre regionens fordeler/verdiskaping og begrensninger.

En region med 16.000 innbyggere kan ha utfordringer når det gjelder synlighet. Det er imidlertid ikke befolkningsgrunnlaget 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 Furuflaten, reiseliv og

landbruk. Nord-Troms har ca. 10% av innbyggerne i Troms fylke, men i 2017 hadde Nord-Troms:

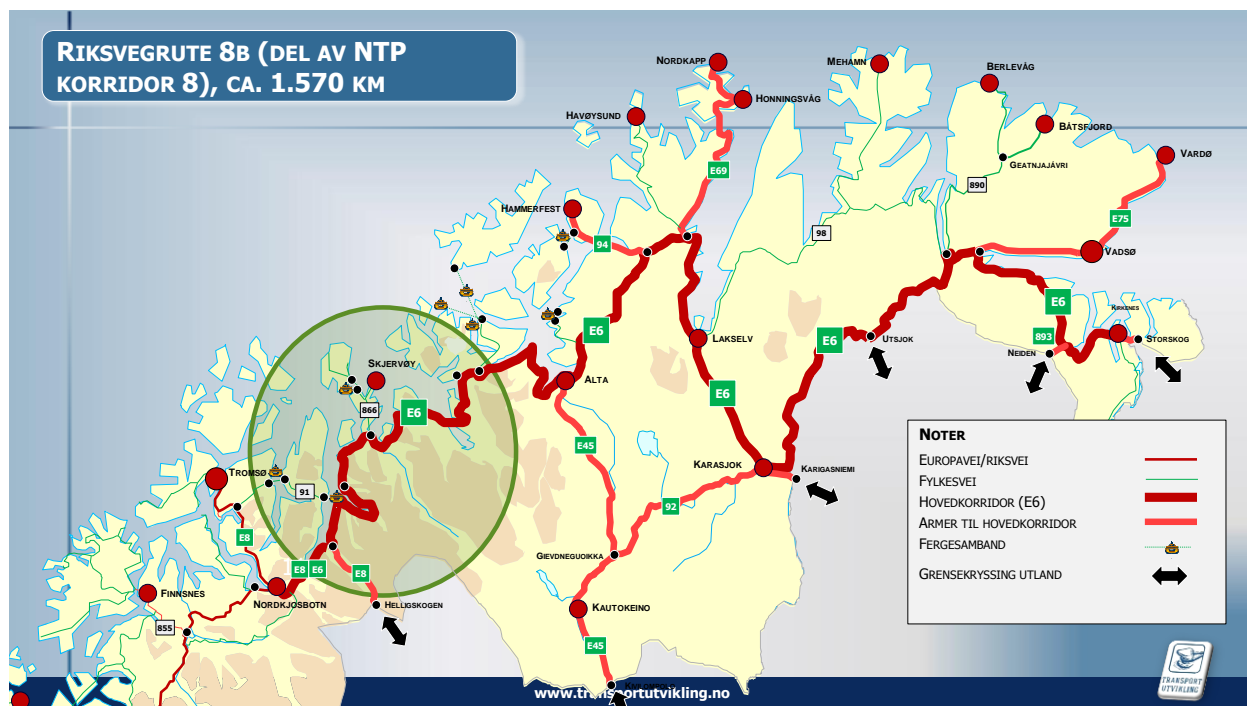
- 65% av havbruksomsetningen i Troms
- 45% av sjømatomsetningen
- 21% av akvakulturlokalitetene
- 18% av samlet kjøttproduksjon
- 21% av samlet melkeproduksjon
- 42% av geitemelkproduksjonen
- 61% av tungtrafikken med ferger
- 16% av fylkesveinettet i Troms
- 45% av riks- og Europaveinettet i Troms
-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

Sette søkelys på sammenhengende korridorer og fjerne flaskehals

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 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, som anses spesielt viktig for Nord-Troms. Korridoren har sin hovedstruktur knyttet til E6, og flere E/RV armer/tilknytninger til E6.



NTP korridorene 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 vedlegg 10.11. Korridorene er som følger:

- Korridor 1: E6 mellom Alta og Nordkjosbotn, med tilknytninger
- Korridor 2: E8 mellom Tromsø og Finskegrensen, med tilknytninger
- Korridor 3: FV 866 Skjervøy-E6 Olderdalen, med tilknytninger
- Korridor 4: FV91, med tilknytninger
- Korridor 5: En ytre sjøtransportkorridor som involverer gods og passasjerer

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

Sette søkelys på fylkesveier og fylkesveifergeser, og fjerne flaskehalser

457 km av veinettet i Nord-Troms er fylkesveier. De representerer tilførselsveiene til de statlige veiene og majoriteten av befolkningen og næringslivet er tilknyttet slike veier. Det er fire fylkesveisamband (ferge) i regionen.

Her kan man sammen med fylkeskommunen bidra gjennom en koordinert satsing for å skaffe økte bevilgninger (noe Regionrådet tidligere også har vedtatt) og etablere en konkret prioriteringsliste med fokus på sentrale veier, rassikring mv.

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. Et regionalt havnesamarbeidsprosjekt er startet opp.

Søkelys på havnene vil også gi fokus på sjøtransport og maritim næring, noe som er en sentral satsing i landet som helhet.

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 god korrespondanse, 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 fly- og fergetilbudet.

Etablere separate strategier som bygger opp under andre tiltak

I tillegg vil det være flere andre tiltak som er viktige. Det kan etableres separate prosjekter eller enkeltsaker kan videreføres i eksisterende organisasjoner eller arbeidsgrupper.

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.

1 BAKGRUNN, MANDAT OG ORGANISERING

6 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 framtidrettet nærings- og bosettingsutvikling.

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.

Nord-Troms Regionråd har manglet en god gjennomgang og oppdatert kunnskap om transportomfanget og viktige transportruter fra/til transportkrevende deler av regionens næringsliv.

Rapporten tar først og fremst sikte på å gi et bidrag til økt kunnskap om infrastruktur og gods-/næringstransportene i Nord-Troms, samt muligheter og utfordringer/flaskehalsen som kan påvirke utviklingen fremover. I tillegg berøres reiseliv og kollektivtrafikk.

Dokumentasjonen vil kunne inngå som innspill til både regionale/nasjonale utredninger og som kunnskapsgrunnlag når regionen skal synliggjøres. I fylkeskommunal sammenheng vil kunnskapsgrunnlaget kunne benyttes som innspill til bl.a. Regional transportplan, Handlingsplan for fylkesvei mv. I tillegg vil rapportfunn kunne benyttes ved arbeid internt i kommunene og i regionrådet.

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

- 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 7 styringsgruppemøter.

2 RAMMEBETINGELSER

Kommunene i Nord-Troms har egne planer og vedtak som vil være førende for hvilke forhold som prioriteres og hvilke tiltak som settes i verk. Kommunale infrastrukturforhold knyttet til transport er ofte rettet mot kommunens egne veier og kaier.

Kommune i Nord-Troms har imidlertid en betydelig andel vei som ikke er kommunal eller privat. Det gjelder både fylkesveier og statlige veier. Hovedleder og bileder er Kystverkets ansvar og flyplasser ligger under Avinor. Alle fergesamband i Nord-Troms er fylkeskommunale og mange fylkeskommunale tiltak må bistås av statlige midler, f.eks. rassikring på fylkesveier.

Kommunene må derfor forholde seg til rammebetingelser, premissgivere og beslutningstakere som ofte befinner seg langt fra regionens infrastruktur og lokale utfordringer.

I situasjoner hvor rammebetingelser er viktige for utviklingen i regionen vil Regionrådet spille en viktig rolle, kanskje spesielt ovenfor fylkeskommunen, -men også ved andre høringer og uttalelser.

2.1 FYLKESVISE PLANER OG REGIONALE FØRINGER

Gjeldende fylkeskommunalt planverk for transport i Troms er i hovedsak knyttet til regional transportplan (RTP 2018-2029). De fylkeskommunale RTPene følger nå samme tidsforløp som Nasjonal Transportplan, over 12 år og med revisjoner hvert 4. år.

Nåværende RTP for Troms, og tilhørende to handlingsplaner (Fylkesveg og Kollektivtransport) skal bidra til å synliggjøre mål og krav til alle deler av transportsystemet i Troms, samtidig som den skal gi innspill til prosesser og planarbeid i staten og kommunene i fylket.

Nord-Troms regionråd ga den 4.9.2016 en uttalelse til RTP 2018-2029 for Troms. Uttalelsen er gjengitt i vedlegg 10.1. Den fokuserer på følgende hovedpunkter:

- Iverksette et nasjonalt program for innhenting av det store etterslepet på fylkesveiene
- Prioritering av skredsikring i fylket. Rasproblematikk er ekstra utfordrende i Skjervøy, Lyngen og Kåfjord. Regionrådet forventer at rassikring av FV 347 Singla og forlengelse av Pollfjelltunnelen prioriteres i planperioden
- Økte bevilgninger i forbindelse med ny tunnelforskrift
- Økt fokus på verdiskaping i samfunnsøkonomiske kalkyler
- Realisering av Ullsfjordforbindelsen med hurtiggående ferge over Lyngenfjorden vil gi en viktig næringsmessig transportkorridor mellom Tromsø og Alta/Finnmark.
- Korrespondanse mellom de ulike hurtigbåtrutene på strekningen Burfjord-Tromsø og pendlingsmuligheter for skoleelever på strekningen Karlsøy-Skjervøy
- Større ferge Storstein-Lauksundskaret
- Sørkjosen lufthavn må sikres med god regularitet og et tilbud som er tilpasset både næringsliv og private i regionen

Nord-Troms regionråd ga den 31.1.18 sin uttalelse til Troms fylkes handlingsplan for fylkesvei 2018-29. Uttalelsen er gjengitt i vedlegg 10.2. Den fokuserer på følgende hovedpunkter:

- Støtter fylkeskommunens valg av strategi med å prioritere vedlikehold av dagens veinett framfor investering i nye større prosjekt, og at veier som inngår i «kyst til markedsstrategien» prioriteres
- Ullsfjordforbindelsen er et viktig bidrag til regionforstørring og medføre en betydelig avstandsinnkorting mellom Tromsø og Alta. Det ble vedlagt et eget innspill vedrørende UFB fra Nord-Troms og Tromsø-området regionråd (se vedlegg 10.4)
- Fokus på FV866, som en sammenhengene strekning Skjervøy-Nordreisa. Fokus på Maursundtunnelen
- Prioritering av det store vedlikeholdsetterslepet av FV 868 Oteren-Lyngseidet
- Rassikring (som uttalelsen til RTP)
- Vurdere tiltak på FV360 (Mettevollia) i forbindelse med arbeidet som skal gjøres på stamveinettet i samme område (E6 Kvæangsfjellet)
- Hurtigbåt, fly og tunnelforskriften (som uttalelsen til RTP)

2.2 NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP)

NTP er i hovedsak en infrastrukturplan og samferdselspolitikken i Norge er i stor grad knyttet opp mot denne. Nord-Troms regionråd ga den 9.5.2016 en uttalelse vedrørende NTP 2018-2029 til Troms fylkeskommune. Uttalelsen er gjengitt i vedlegg 10.3. Den fokuserer på følgende hovedpunkter:

- Kritisk til at en ensidig legger til grunn samfunnsøkonomisk netto nytte som kriterier for prioriteringene. Ønsker en bredere analyse som hensyntar samfunnssikkerhet og samfunnsutviklingsperspektivet
- Savner en overordnet plan (KVU) for riksveistrekningen Nordkjosbotn- Finnmark grense
- Ny ettermiddagsavgang fra Tromsø til Sørkjosen, og bedre regularitet (det blir ofte satt opp buss for fly)
- Økonomiske overføringer til fylkeskommunene slik at de settes i stand til å vedlikeholde fylkesveiene

I tillegg ble fem konkrete veiltak nevnt; Kvæangsfjellet, E8 Øvre Skibotn, E6 Olderdalen-Langsløtt, E6 Nordkjosbotn-Hatteng og E6 Baddereidet (se kapittel 4.1.1, Riksveinettet).

NTP er en løpende prosess, og Nord-Troms Regionen vil i hovedsak måtte forholde seg til Troms fylkeskommune med sine innspill. Transportetatene og Avinor har satt i gang arbeidet med en ny nasjonal transportplan (2022-2033).

Regjeringen tar sikte på å legge frem en stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2022-2033 høsten 2020/vinteren 2021. Planperioden vil fortsatt deles inn i 6+6 år.

Samferdselsdepartementet (Brev til NTP-sekretariatet 11. mai 2018) legger opp til følgende fremdriftsplan for NTP 2022-2033:

- Desember 2018: Retningslinjer for planarbeidet fra Samferdselsdepartementet
- Desember 2019: Felles grunnlagsdokument fra virksomhetene. Dokumentet sendes samtidig til uttalelse til fylkeskommunene og de største bykommunene.
- April 2020: Frist for uttalelse til grunnlagsdokumentet
- Høsten 2020/vinteren 2021: Fremlegging av stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022-2033

3 REGIONEN GENERELT

Dette kapitlet gir en overordnet beskrivelse av regionen, med fokus demografi og næringsliv.

Status for infrastrukturen gjennomgås i kapittel 4. Kapittel 5 behandler næringer, bedrifter og næringstransporter mer detaljert.

3.1 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 bilerder til alle kommunene. Landsdelens mest trafikkerte godsveier går gjennom regionen; E6 i nord-sør retning og E8 øst-vest mellom Tromsø og Finland.

Kommunene er befolkningsmessig relativt små og strekker seg over et stort geografisk område.



Det bor ca. 16.000 innbyggere i de 6 kommunene. Pr høsten 2018 tilsvarer dette 9,6% av befolkningen i Troms.

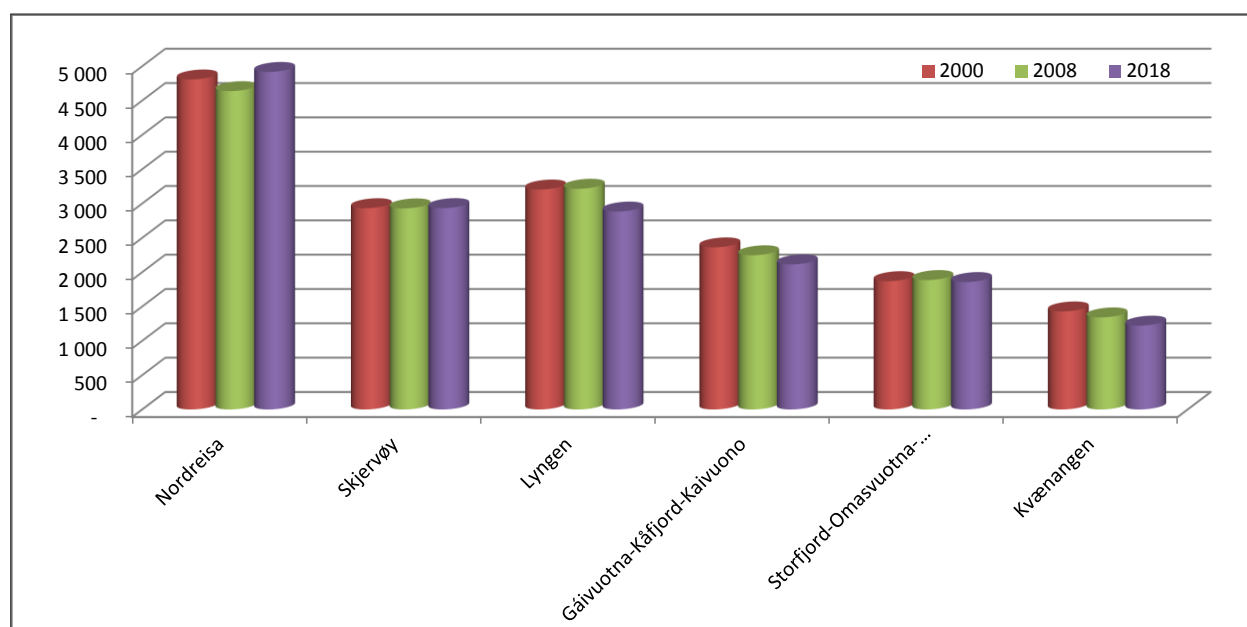
Fra år 2000 og frem til i dag har det vært en reduksjon i folketallet i regionen med ca. 4%. Den største kommunen, Nordreisa, har hatt en vekst i folketallet med over 2%, mens Skjervøy og Storfjord har vært relativt stabile. Lyngen, Kåfjord og Kvæangen har hatt en nedgang i befolkningen.

Tabell 3-1 viser folketallet i de enkelte kommuner, og regionen, medio år 2000, 2008 og 2018.

Kommune	2000	2008	2018	Endring 2000-2018	
				Antall	%
Nordreisa	4 807	4 637	4 917	110	2,3 %
Skjervøy	2 932	2 929	2 933	1	0,0 %
Lyngen	3 204	3 215	2 883	-321	-10,0 %
Gáivuotna-Kåfjord-Kaivuono	2 361	2 246	2 113	-248	-10,5 %
Storfjord-Omasvuotna-Omasvuono	1 869	1 885	1 856	-13	-0,7 %
Kvængen	1 428	1 341	1 221	-207	-14,5 %
Nord-Troms	16 601	16 253	15 923	-678	-4,1 %

Tabell 3-1: Befolkningsutvikling 2000-2008-2018, kommuner i Nord-Troms (Kilde: SSB).

Figur 3-1 viser tallene i tabellen. Kommunene er rangert etter antall innbyggere.



Figur 3-1: Befolkningsutvikling 2000-2008-2018, kommuner i Nord-Troms (Kilde: SSB).

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.

Tabell 3-2 viser veiavstander mellom de enkelte kommunesenter og mellom kommunesenter og Tromsø. Avstandene er beregnet etter åpningen av Nordnestunnelen den 10. november 2018. Antallet fergesymboler i tabellen viser hvor mange ferger man er avhengig av for å kjøre mellom de enkelte steder.

	Burfjord	Storslett	Skjervøy	Olderdalen	Lyngseidet	Hatteng	TROMSØ (via FV91)	TROMSØ (via E6/E8)
Burfjord		73	119	119	132	201	208	294
Storslett			45	46	59	128	135	221
Skjervøy				67	80	150	156	242
Olderdalen					13	83	90	176
Lyngseidet						46	77	132
Hatteng							123	94

Tabell 3-2: Veiavstand mellom de enkelte kommunesenter, og mellom kommunesenter og Tromsø

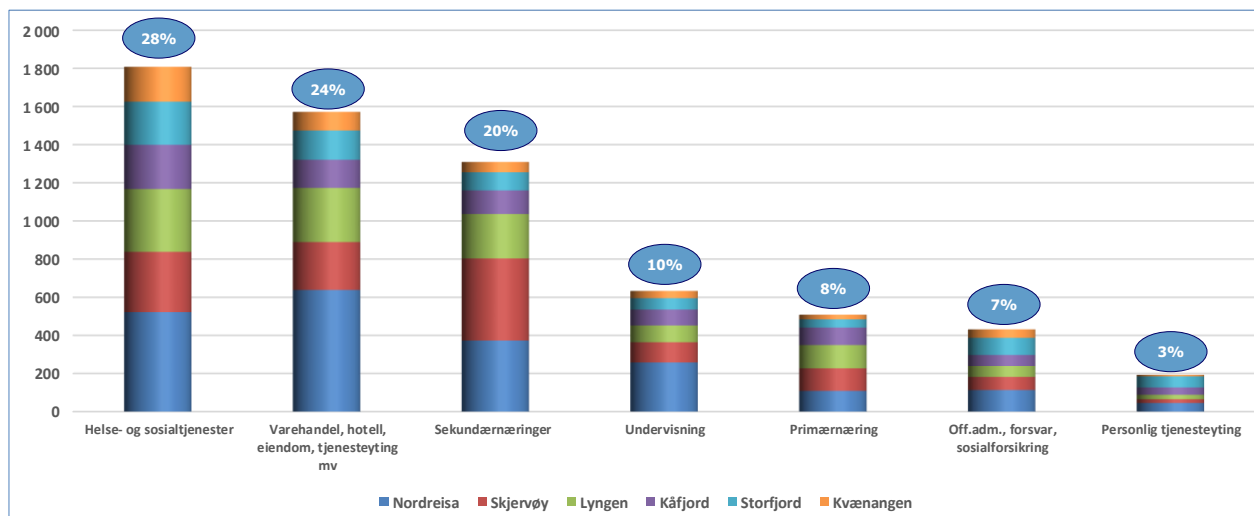
Avstandene i regionen, kombinert med flere fergesamband, begrensninger i offentlige kommunikasjonsstilbud og veistandard skaper utfordringer i forhold til både en felles bo- og arbeidsmarkedsregion og felles senterstrukturer.

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

3.2 NÆRINGS LIV

I Nord-Troms er det pr. september 2018 registrert 3.167 organisasjoner i Enhetsregistret. Dette inkluderer både bedrifter, foreninger, lag, kommuner mv. Dette tilsvarer ca. 11% av alle registrerte enheter i Troms. Samlet antall sysselsatte, inkludert enkeltmannsforetak, i disse organisasjonene var i overkant av 9.000.

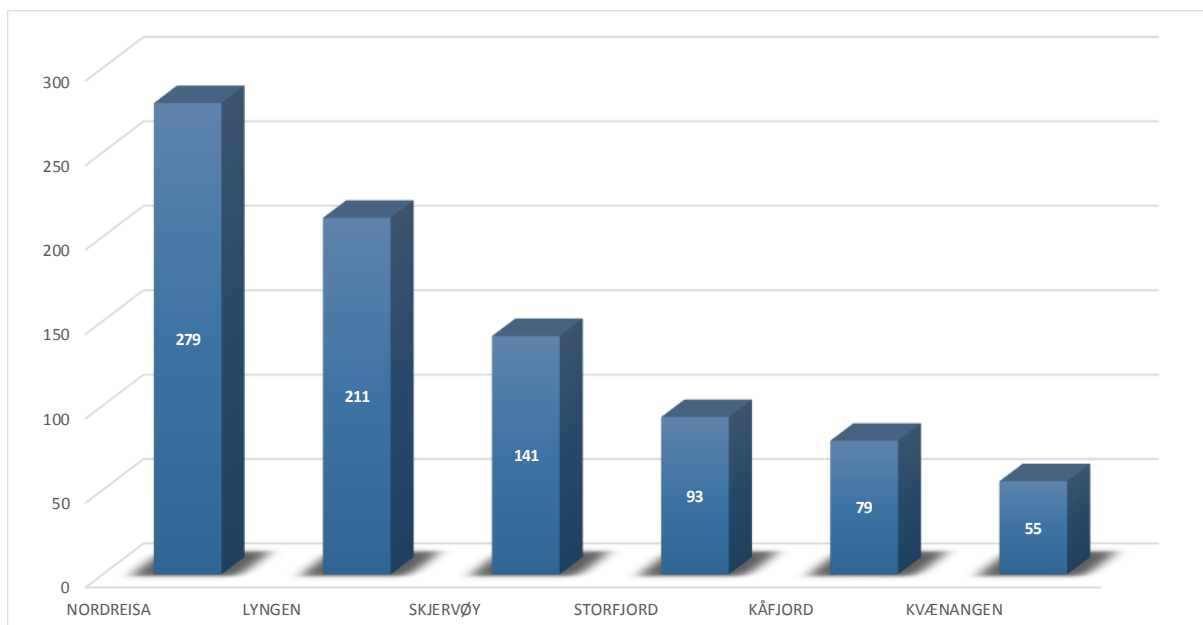
28% av de sysselsatte i regionen jobber innenfor helse- og sosialtjenester, 24% innenfor varehandel, hotell, og diverse tjenester (bl.a. samferdsel), 20% arbeider innenfor sekundærnæringer, 10% arbeider med undervisning og 8% er sysselsatt innen primærnæringene. I tillegg arbeider 7% innenfor diverse offentlige oppgaver og 3% driver med personlig tjenesteyting.



Figur 3-2: Sysselsatte i Nord-Troms etter bransje og arbeidssted (Datakilde: SSB).

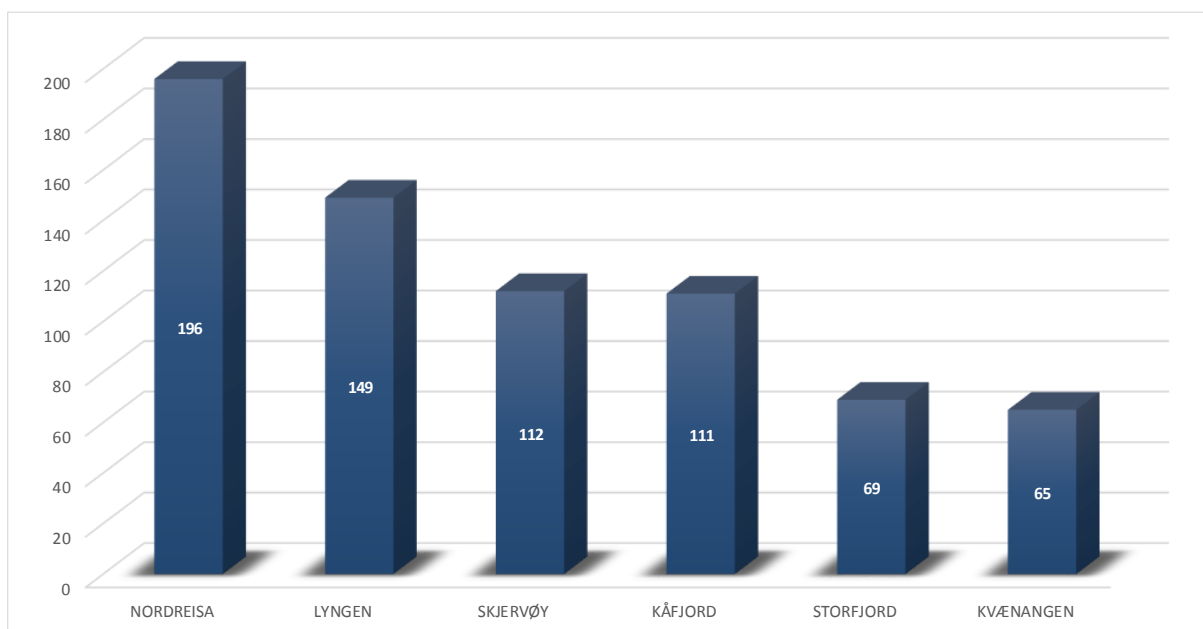
Selv om mange organisasjoner har transportbehov, vil de fleste transportbrukerne være registrert som aksjeselskap. I Nord-Troms er det pr. september 2018 registrert 858 aksjeselskap med forretningsadresse i regionen (Kilde: Foretaksregistret). Dette utgjør i overkant av 10% av alle aksjeselskap i Troms. Flere av disse har et transportbehov hvor de er avhengig av velfungerende infrastruktur.

Ca. 33% (279) av selskapene er registrert i Nordreisa, 25% (211) i Lyngen, 16% (141) i Skjervøy, 11% (93) i Storfjord, 9% (79) i Kåfjord og 6% (55) i Kvænangen.



Figur 3-3: Registrerte aksjeselskap i Nord-Troms (Kilde: Foretaksregistret).

Ved å gå gjennom bransjeregistrene i regionen og eliminere for organisasjoner som har ubetydelig godstransportbehov (tjenesteytende næringer mv) kan man antyde hvilke bedrifter som har transportbehov. I tillegg har vi lagt til større aksjeselskap som har forretningsadresse utenfor regionen (f.eks. Lerøy Aurora på Skjervøy, Marine Harvest i Jøkelfjord, YIT i Tytebærvika m.fl.). Dette gir oss en indikasjon på antall bedrifter med transportbehov, - nærmere 700 i Nord-Troms.



Figur 3-4: Estimert: Bedrifter med godstransportbehov i Nord-Troms

De fleste bedriftene er små. Over 80% av bedriftene har færre en 5 ansatte. I regionen er det relativt få bedrifter som har store inn- og utgående transportvolum.

I kapittel 5 gis en nærmere oversikt over bransjer, bedrifter og transportbehov.

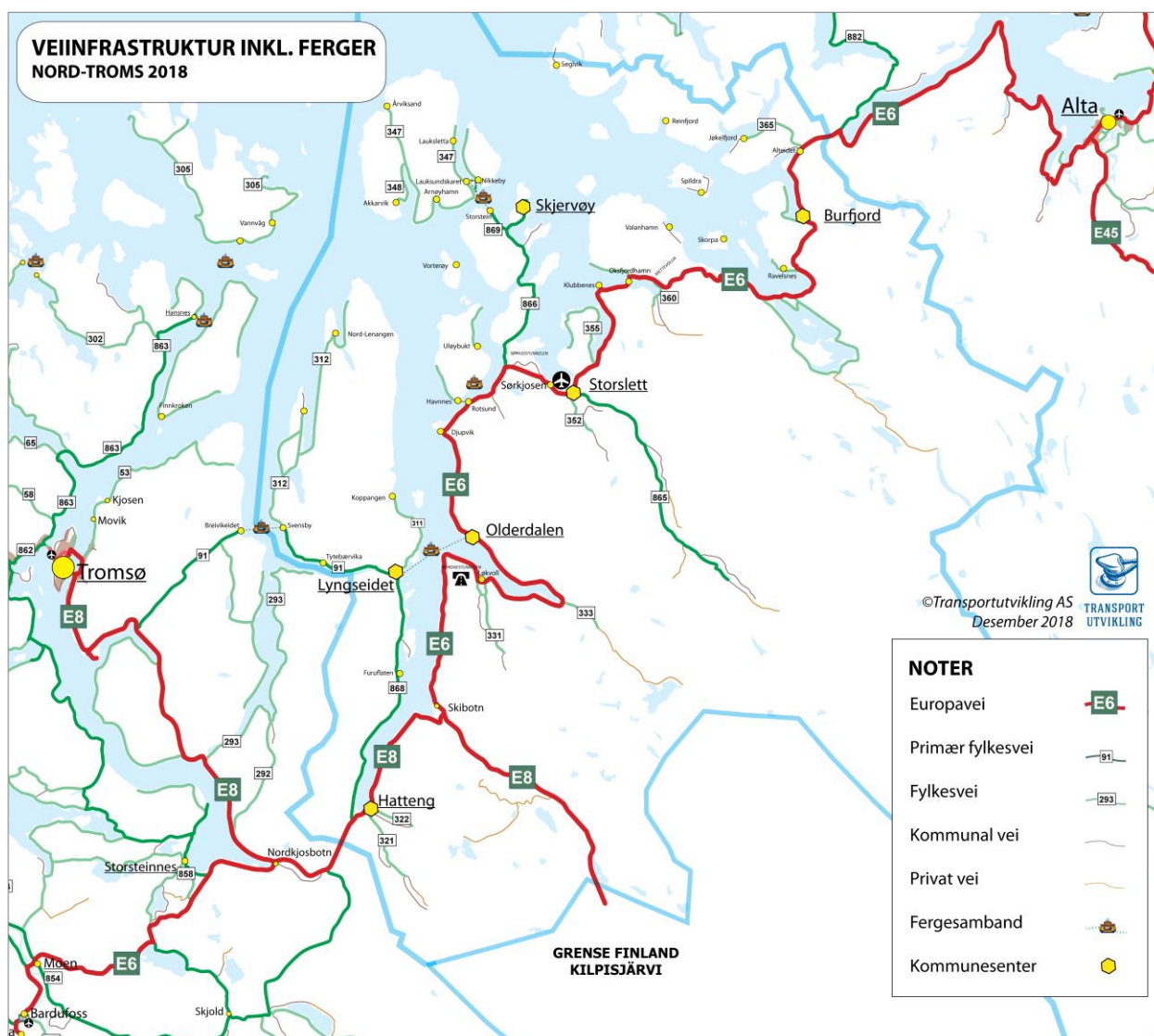
4 INFRASTRUKTUREN OG LOGISTIKKTILBUDET

I dette kapitlet gjennomgås transportinfrastrukturen i Nord-Troms. Det fokuseres på relevant transportinfrastruktur i forhold til prosjektets innhold og Nord-Troms Regionråds interesseområde.

Transport er vanligvis ikke en aktivitet som bare berører et avgrenset geografisk område, for eksempel en kommune eller en region. Regionale satsinger bør derfor også ta hensyn til at det lokale næringslivets transporter kan krysse både kommunale, fylkeskommunale og nasjonale grenser. I beskrivelsen vil vi også vise tilknytninger til regionen og kommentere disse. F.eks. grensepasseringer, ferger og terminaler utenfor regionen, tog mv.

4.1 VEINETTET

Veinettet i Nord-Troms er gjengitt i figur 4-1. I tillegg til statlige, fylkeskommunale, kommunale og private veier viser kartet også regionens fire fergesamband. Regionen Nord-Troms er markert med blå grensemarkeringer.



Figur 4-1: Veinfrastruktur i Nord-Troms 2018

Tabell 4-1 viser fordelingen på de forskjellige veikategorier og kommuner i Nord-Troms pr. oktober 2018.

Kommune/region	Europa- /Riksvei	Fylkesvei	Kommunal vei	Privat vei	Vei totalt
Lyngen	-	119	43	82	244
Storfjord - Omasvuotna - Omasvuono	81	44	41	100	266
Gáivuotna - Kåfjord - Kaivuono	78	23	40	82	223
Skjervøy	-	91	38	26	155
Nordreisa	62	108	124	144	438
Kvænangen	54	72	51	116	293
Nord-Troms	275	457	337	550	1 619
Troms fylke	605	2 904	1 891	3 065	8 465
Andel Nord-Troms av Troms	45 %	16 %	18 %	18 %	19 %

(Kilde: SSB, oktober 2018)

Tabell 4-1: Veinettet i Nord-Troms

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.

4.1.1 RIKSVEINETTET

Europavei/riksveinettet i Nord-Troms består av Europaveiene E6 og E8. Dette statlige nettet berører fire av seks kommuner. E6 går i nord-sør retning fra Kvænangen i nord til Storfjord i sør. E8 går i øst-vest retning i regionens sørlige del og Storfjord kommune.

I Nord-Troms Regionråds uttalelse til Troms fylkeskommune i forbindelse med NTP 2018-2029 (9. mai 2016) ble det påpekt følgende utfordringer knyttet til riksveinettet:

- E6 Kvæangsfjellet, tunnel gjennom Malingsfjellet i første periode. Det er imidlertid vesentlig at hele prosjektet realiseres fortløpende for å gi en trygg og forutsigbar trafikkavvikling. De 2 andre tunnelene vil kunne prioriteres med nasjonale skredsikringsmidler. Mettevollia bør da prioriteres før Rakkenesura, da det her er forsøkt gjort avbøtende tiltak.*
- E8 Øvre Skibotn er en strekning som er begynt utbedret, men ikke ferdigstilt. Dette er også en strekning som er en særdeles viktig ferdselsåre for eksport av fisk fra var region. Finland har satt av større ressurser til utbedringer på den andre siden grensen. Denne strekningen bør derfor ferdigstilles.*
- E6 Olderdalen-Langselett er en meget utfordrende strekning. Her finnes alle problemstillinger, smal veibane av særlig dårlig beskaffenhet, knappe kurver, smale bruer, bratte stigninger og lange sammenhengende strekninger med redusert hastighet. Dette fordi en har bebyggelsen meget tett inntil veien. Trafikksikkerhetsmessig er denne strekningen særdeles utfordrende og bør prioriteres. Vegen er en meget viktig næringsvei for eksport fra regionen.*



Bilde 4-1: Kåfjordbergan, E6 nord for Olderdalen (Foto: Transportutvikling AS, 2018)

4. E8 Nordkjosbotn- Hatteng har også utfordringer. Kurvatur, vegbredde og løsning gjennom Oteren sentrum gir at dette også er en strekning som må prioriteres.
5. E6 Baddereidet vil bli den nye flaskehalsen når Kvænangsfjellet er utbedret. Strekningen har farlige kurver i stigning, og utfordrende værforhold som gjør at den stenges ofte.

I tillegg ble følgende nevnt/supplert under innspillmøtene:

- For flere av kommunene fungerer E6 som en internvei, og skolevei, da den utgjør en stor del av det samlede veinettet. Et eksempel er Kåfjord der Europaveinettet i kommunen er mer enn tre ganger så langt som fylkesveinettet. Her mangler det bl.a. gang og sykkelstier.
- Strekningen E6 Birtavarre – Langslett:
 - Smale broer (Olderdalen og Nordmannvik)
 - Smal vei Kåfjordbergan
 - Djupvikbakken, utfordringer tyngre kjøretøy
 - Trafikksfarlig avkjøring Akva-Ren i Djupvik (mye tungtrafikk, bl.a. farlig gods/syre)
- E6 Burfjord sentrum, dårlig trafiksikkerhet og det holdes høy fart
- Mye avfall kan ikke gå over E8/Kilpisjärvi som følge av restriksjoner (bl.a. Kreosot). Transport må skje på norske veier

Det har skjedd/skjer mye på riksveinettet i Nord-Norge, også i Nord-Troms. Vi nevner noen eksempler:

- Sørkjostunnelen ble åpnet 2. februar 2018
- Nordnestunnelen ble åpnet 10. november 2018. Den reduserer avstanden langs E6 med åtte kilometer og sikrer rasutsatte områder.
- Det pågår tunnelutbedringer på E6 i Kåfjord/Storfjord (Isfjelltunnelen, Skardalstunnelen og Larsbergstunnelen)

- E6 Kvæangsfjellet ligger inne i Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029 for perioden 2018-2023 med 1,1 mrd. og oppstart for byggetrinn 1 (Kvæangsfjelltunnelen) i 2020. Det er i NTP satt av 0,5 mrd i rassikringsmidler til Kvæangsfjellet sør (Mettevollia) i 2024-29
- Statens vegvesen har besluttet at Storslett bru skal erstattes med ny bru. Forslag til detaljregulering for E6 Storslett bru vil bli lagt ut på høring og sendt til offentlig ettersyn tidlig i 2019.

Bildet nedenfor viser Sørkjostunnelen fra sørsiden. Tunnelen ligger på E6 mellom Sørkjosen og Langslett i Nordreisa kommune. Arbeidet har pågått siden 2014. Denne veistrekningen har lenge vært en av de store flaskehalsene på E6 gjennom Nord-Troms. Særlig for tungtransporten har strekningen over Sørkjosfjellet vært problematisk vinterstid.



Bilde 4-1: Sørkjostunnelen åpnet 2. februar 2018 (Foto: Transportutvikling, 2018)

4.1.2 NTP-KORRIDORER OG RIKSVEIRUTER

I Nasjonal Transportplan (NTP) er Norge delt opp i åtte nasjonale transportkorridorer, hvorav to berører Nord-Norge. De to som berører Nord-Norge er:

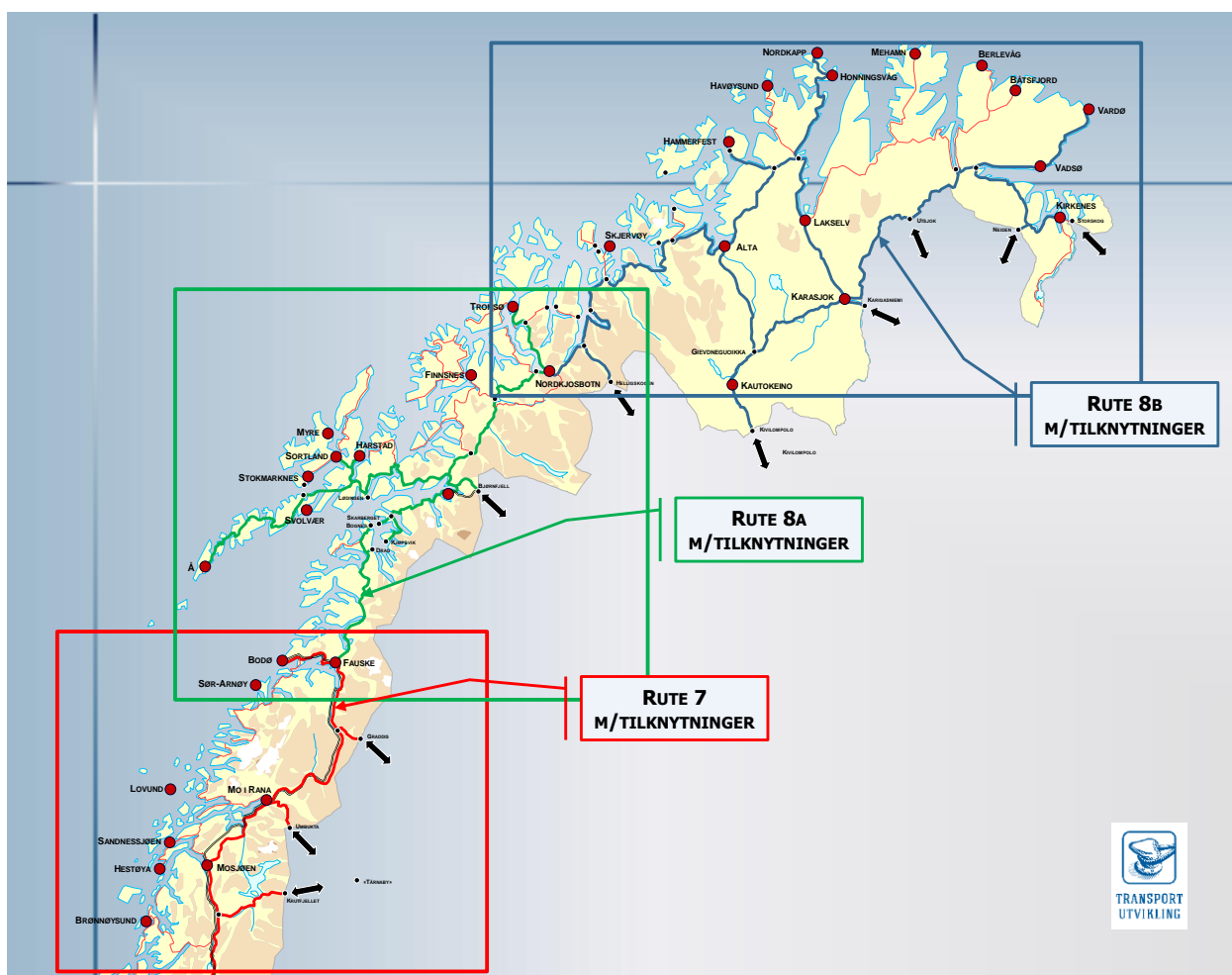
- Korridor 7, mellom Trondheim og Fauske
- Korridor 8, mellom Fauske og Kirkenes

Korridorene gjør det mulig å planlegge/prioritere på tvers av nærings- og transportsektorer. Korridorene omfatter både vei, bane, sjøl, luft, knutepunkter og tilknyttede utenlandskorridorer.

Riksveinettet i de åtte korridorene består av 18 riksveiruter, hvorav tre berører Nord-Norge. De tre som berører Nord-Nore er:

- Rute 7, som geografisk tilsvarer NTP-korridor 7
- Rute 8a, som er den sørlige delen av NTP-korridor 8, mellom Fauske og Nordkjosbotn
- Rute 8b, som er den nordlige delen av NTP-korridor 8, mellom Nordkjosbotn og Kirkenes

Kartet viser de 3 nordnorske riksveirutene.



Figur 4-2: Nordnorske NTP-korridorer/riksveiruter

Korridor 8, og spesielt rute 8b er viktig for Nord-Troms. I de strategiske føringene i kapittel 9 og vedlegg 10.11 tas det utgangspunkt i at Nord-Troms bør legge vekt på korridortenkningen i NTP.

4.1.3 FYLKESVEINETTET

Pr. november 2018 har regionen 457 km fylkesvei. Dette utgjør 16% av det samlede veinettet i Troms, når en også tar med kommunale og private veier. Tabell 4-2 viser fordelingen (km) av fylkesveinettet i Nord-Troms pr. kommune.

Kommune/region	Fylkesvei (km)	Andel
Lyngen	119	26 %
Nordreisa	108	24 %
Skjervøy	91	20 %
Kvænangen	72	16 %
Storfjord - Omasvuotna - Omasvuono	44	10 %
Gáivuotna - Kåfjord - Kaivuono	23	5 %
Nord-Troms	457	100 %

Lyngen og Nordreisa har mer enn 100 km fylkesvei hver. Kåfjord og Storfjord har en mindre andel av fylkesvei, men en vesentlig andel av riksveinettet i regionen.

Tabell 4-2: Fylkesveinettet i Nord-Troms, km pr. november 2018

Standarden på fylkesveinettet er en utfordring flere steder i regionen. Skredproblematikk er påpekt.

I tilfeldig rekkefølge nevner vi følgende fra innspillsmøtene:

- FV866 Langslett-Skjervøybrua
 - I dårlig forfatning, underdimensjonert og smal. Utfordringer knyttet til Maursundtunnelen og Skjervøybrua som er smal/enveiskjørt. Veien er ikke dimensjonert for den betydelige tungtrafikken (spesielt fisketransport). Det er mange pendlere og myke trafikanter som bruker denne veistrekningen (elever og arbeidspendlere). Positivt at Langbakken er utbedret.

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



Bilde 4-2: Skjervøybrua, FV866 (Foto: Transportutvikling AS, okt. 2018)

FV868 Oteren-Lyngseidet

- Industrien på Furufalten sliter med dårlige fylkesveier og Pollfjelltunnelen. Gjelder både varetransport og arbeidsreiser.

Pollfjelltunnelen på FV868 mellom Oteren og Lyngseidet, er trang og uoversiktlig.

Bilde 4-3: Pollfjelltunnelen, FV868 (Foto: Transportutvikling AS, okt. 2018)



- FV869 Fergeforbindelsen Storstein-Lauksundskaret
 - Fortsatt mangler ny ferge på Arnøysambandet. Det er bebudet ny ferge med bedre kapasitet i 2020. Flere, i tillegg til havbruksaktørene, bl.a. Avfallsservice, nevner at det er plassproblemer på Arnøyferga
 - På sikt må det etableres en fast forbindelse mellom Arnøya/Laukøya-Kågen. I Regionrådets innspill til Handlingsplan for fylkesvei 2015-17 (2. september 2014) er det poengtert at «Mulighetsstudiet for Arnøy- og Laukøyforbindelsen» (2012) viser at forbindelsen vil gi positive effekter og at det er samfunnsøkonomisk viktig at videre formell planlegging av Arnøy- og Laukøyforbindelsen settes i gang.
- FV347 Arnøya
 - Ikke bare fylkets mest rasutsatte vei, men har også en generelt dårlig standard. Viktig for bl.a. fangstnæringen og lakseslakteri på Arnøya
- FV311 Lyngseidet-Koppangen
 - Svært dårlig forfatning. Det går tunge næringstransporter langs veien. Bl.a. Aurora Spirit og Lerøy.
- FV365 Jøkelfjord
 - Veien forfaller. Det er mye trafikk og behov for å øke sikkerheten. Marine Harvests lakseslakteri er lokalisert i Jøkelfjord.
- FV91 Ullsfjordforbindelsen
 - Ullsfjordforbindelsen viktig for næringslivet i nord. Gir innkorting av vei/tidsbesparelser. Skal behandles i fylkestinget våren 2019. Ullsfjordforbindelsen må ses i sammenheng med kryssing av Lyngenfjorden, -f.eks. ved at det etableres en hurtiggående ferge.
- FV865 i Nordreisa
 - Reisadalen, generelt dårlig stand/uoversiktlig. Mye tungtrafikk (landbruk, grustak, avfall, NVE, tømmer/Statskog om noen år mv.), samt barnehage, skole og reiseliv.
- FV355 Nordreisa
 - Storvik, dårlig standard. Her finnes bl.a. landbruk, skiferbrudd mv
- FV367 Kvænangen
 - Kvænangsbotten, mangler fast dekke enkelte steder. Veien forfaller.
- FV360 Nordreisa
 - Mettevoll, rasutsatt, ses i sammenheng med utbedring av Kvænangsfjellet
- FV322 i Storfjord
 - Kitdalen, farlig smal.

Ullsfjordforbindelsen

Ullsfjordforbindelsen er en veiforbindelse mellom Tromsø kommune og Lyngen kommune, over Ullsfjorden (FV91).



Figur 4-3: Ullsfjordforbindelsen (Kilde: Ullsfjordforbindelsen)

Ullsfjordforbindelsen er en integrert del av veistrekningen Tromsø-Olderdalen (E6 Kåfjord). Kjøreavstanden mellom Tromsø og Olderdalen, via Ullsfjordforbindelsen og to ferger, er ca. 12 mil kortere enn alternativet via Nordkjosbotn.

I forbindelse med Troms fylkeskommunes høring vedrørende Handlingsplanen for fylkesveg 2018-2019 fremmet regionrådene i Nord-Troms og Tromsø-området en felles uttalelse (31.1.18) om Ullsfjordforbindelsen. Uttalelsen konkluderte med følgende:

«Nord-Troms og Tromsø-områdets regionråd ber derfor Fylkestinget bidra til at UFB med hurtiggående ferge over Lyngen realiseres snarest mulig og i h.h.t. Fylkestingets vedtak i desember 2017. Regionrådene ber Fylkestinget i marsmøtet vedta at Regional Plan for UFB som skal være ferdig til høsten, umiddelbart følges opp med videreføring i form av reguleringsplan, anleggsplaner og realisering.»

Uttalelsen er i sin helhet gjengitt i 10.4.

Statens vegvesen har i samarbeid med Troms fylkeskommune, Tromsø kommune og Lyngen kommune utarbeidet et forslag til en regional plan for fylkesvei 91, Ullsfjordforbindelsen. Planforslaget er sendt ut på høring og ble lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 26. oktober til og med 14. desember 2018.

Statens Vegvesen konkluderer i planforslaget som følger:

«Prosjektet er ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt for de prissatte virkningene for noen av alternativene. Netto nytte for prosjektet er mellom -1,8 mrd og -3,8 mrd, og netto nytte per budsjettkrone er mellom -0,76 og -0,52. Den negative nytten skyldes i hovedsak de relativt høye investeringskostnadene og forholdsvis få trafikanter som får nytte av tiltakene.» (side 64)

Styret i Ullsfjordforbindelsen AS (UFBAS) har i brev til Troms fylkeskommune kommentert både Planforslaget og fylkeskommunenes etterfølgende pressemelding. I brevet anmoder styret i UFBAS Troms Fylkeskommune:

«...om å fortsette og ferdigstille planprosessen for Ullsfjordforbindelsen uten opphold. Det innebærer at midler til planleggingen bevilges i budsjettet for 2019.»

Brevet fra UFBAS er gjengitt i vedlegg 10.5.

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.»

Høringsinnspillet fra Regionrådet er gjengitt i vedlegg 10.6.

4.1.4 RASSIKRING

Veg	Stedsnavn	Kommune	Skredfaktor
Fv. 347	Oterelvne I og II	Skjervøy	4,54
Fv. 347	Singla I – IV	Skjervøy	4,36
Fv. 243	Røyresbukta	Torsken	4,36
Fv. 57	Grøt fjorden	Tromsø	4,31
Fv. 862	Svartholatunnelen	Berg	4,20
Fv. 57	Vågbotn I	Tromsø	4,03
Fv. 293	Holmbuktura	Tromsø	4,01
Fv. 57	Vågbotn III	Tromsø	4,00
Fv. 348	Kjellvågen	Skjervøy	3,98
Fv. 152	Salangslia I	Salangen	3,93
Fv. 862	Breitindtunnelen vest....	Berg	3,86
Fv. 349	Skrednesene	Skjervøy	3,85

Flere av veiene i Nord-Troms er rasutsatt.

Av 80 registrerte skredpunkter på fylkesveier i Troms (SVV 2015) ligger 20 i Nord-Troms, herav 19 i Skjervøy og ett i Lyngen (FV868).

Av de 12 mest rasutsatte fylkesveistrekningene (høy skredfaktor¹) i Troms ligger 4 i Skjervøy kommune.

Samtlige beskrevne skredpunkter i Troms er gjengitt i vedlegg 10.8, og rangert fra høyeste til laveste skredfaktor.

Tabell 4-3: Mest utsatte skredområder i Troms (Kilde: SVV, 2015)

¹ Kategoriene «høy», «middels» og «lav» skredfaktor fremkommer som følge av at flere variabler vektet. Se vedlegg 10.9 for en mer detaljert beskrivelse.

I forbindelse med høringen til Handlingsplanen for fylkesvei 2018-2021 uttalte Nord-Troms Regionråd følgende (31.1.18):

«RASSIKRING

Nord-Troms er en rasutsatt region og er helt avhengig av god regularitet. Det være seg snøskred, marin leire og store fjellskred. Dette gjør det ekstra utfordrende for næringslivet. Nord-Troms Regionråd mener det er viktig at Troms fylkesting prioriterer og setter fokus på rassikring.

Nord-Troms Regionråd forventer at rassikring av FV 347 Singla og skredoverbygg Pollfjelltunnelen prioriteres i planperioden slik det framgår av høringsdokumentet.

I tillegg ber Nord-Troms Regionråd fylkeskommunen vurdere tiltak på FV 360 (Mettevollia) i forbindelse med arbeidet som skal gjøres på stamveinettet i samme område (E6 Kvæangsfjellet).»

Den 22.6.2018 ble det gitt en uttalelse fra Troms fylkeskommune vedrørende rassikring på Arnøya (Skjervøy). Fylkeskommunen er klar over problemstillingene men mangler økonomiske ressurser. I uttalelsen konkluderes det med at:

«Kostnadene ved å rassikre fylkesveiene på Arnøy, og andre steder i fylket er betydelige. Fylkestinget i Troms ber om statlig hjelp til å løse disse utfordringene.»

I forbindelse med Troms fylkeskommunens behandling av «Budsjett 2019 – Økonomiplan 2019-2022» i desember 2018 utarbeidet Nord-Troms en uttalelse (27.11.18) til representantene i fylkestinget vedrørende rassikring av Singla. I uttalelsen heter det at:

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

Uttalelsen fra Regionrådet er gjengitt i vedlegg 10.7.

Nasjonal rassikringsgruppe

Nasjonal rassikringsgruppe ble vedtatt opprettet i et eget møte under Nasjonal rassikringskonferanse i Tromsø, 14. mai 2001. Gruppen består av representanter fra de mest rasutsatte fylkene. I dag er 9 fylker i gruppen. De respektive fylkestingsvalgene oppnevner en representant hver.

Fra Troms deltar p.t. fylkestingsrepresentant Kari-Anne Opsal i gruppen.

Gruppens mål er å få utarbeidet og vedtatt en Nasjonal skredsikringsplan for sikring av alle skredpunkt med skredfaktor høy eller middels i løpet av neste 12-årige NTP-periode.

Rassikringsgruppen arbeider overfor bevilgende myndigheter gjennom deltakelse i høringer i Stortingets Transport- og kommunikasjonskomite, dialogmøter med statsråd og departement og skriftlige uttalelser blant annet i etterkant av budsjettframlegg.

I tillegg kan gruppen utføre befaringer i medlemsfylkene for å gjøre seg kjent med aktuelle problemstillinger knyttet til rassikring av vei.

Skredsikringsmidler

I Statsbudsjettet for 2019 har Regjeringen bevilget i overkant av 1 milliard kroner til skredsikringstiltak på riksveinettet.

I tillegg ble det bevilget nærmere 780 millioner kroner til skredsikring på fylkesveier. Til Troms fylke ble det bevilget ca. 86 millioner for året 2019.

I en pressemelding fra Troms fylkeskommune (2017) ble det påpekt at

«For Troms sin del er behovet her på ca. 5,4 milliarder bare på fylkesvegene.»

Statlige midler til skredsikringstiltak på fylkesveinettet tildeles som tilskudd til fylkeskommunene. Dette innebærer at fylkeskommunene vil være ansvarlige for å finansiere de prosjektene som tilskuddet bidrar til å finansiere, inkludert dekning av eventuelle kostnadsøkninger.

4.1.5 VEIFORBINDELSER MOT UTLANDET



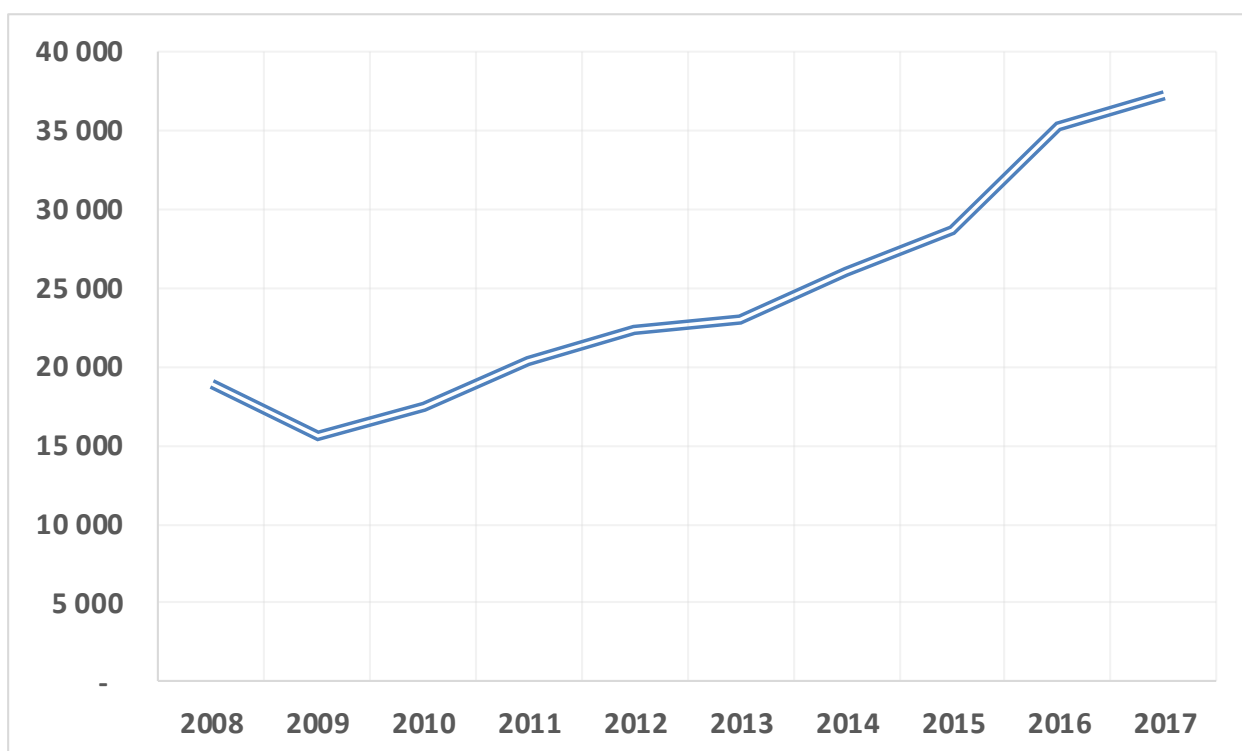
Selv om regionens næringsliv også benytter grensestasjoner i Finnmark (Kivilompolo, E45) og Nordland (Bjørnfjell, E10), går den viktigste forbindelsen ut av regionen over Helligskogen (E8, Kilpisjärvi).

I 2017 passerte det 37.247 kjøretøy >12 m over Helligskogen. Busser er ikke med i tallet.

Dette tilsvarer ca. 102 pr. dag.

Bilde 4-4: E8 mot Kilpisjärvi (Foto: Transportutvikling AS, 2018)

Fra 2008 til 2017 økte trafikken med større kjøretøy (>12 meter) fra 18.866 til 37.247. Dette er en vekst på over 97%.



Figur 4-4: Kjøretøy > 12 meter (ex. buss) 2008-2017 over Kilpisjärvi (Kilde: Tollvesenet)

Forbindelsen over til Finland brukes i stor grad av sjømatnæringen i Nord-Troms og av dagligvaregrossister med lager i Tromsø.

4.1.6 MODULVOGNTOG

På enkelte veistrekninger i Troms er det tillatt med modulvogntog. Et modulvogntog har høyere kapasitet enn et vanlig vogntog, -uten en tilsvarende økning i transportkostnadene.

Figur 4-5 viser et kart over tillatte modulvogntogstrekninger i Troms og Finnmark pr. medio 2018. Kartet viser også strekninger som planlegges åpnet i perioden 2018-2023, og de strekninger som gjenstår etter 2023.



Figur 4-5: Modulvogntogstrekninger i Troms og Finnmark 2018 (Kilde: Statens Vegvesen)

I Troms er det modulvogntogstrekninger langs E8 fra Finland til Tromsø (over Kilpisjärvi) og langs E6 fra Nordkjosbotn (E8) til Nordland/Bjerkvik og videre til Sverige via E10 Bjørnfjell.

E6 mellom Alta og Skibotn forventes åpnet for modulvogntog i perioden 2018-2023. Det samme gjelder strekningen Harstad-Sverige (E10 Bjørnfjell). Dette vil gi en sammenhengende modulvogntogstrekning mellom Alta-Nordkjosbotn-Bjerkvik-Sverige.

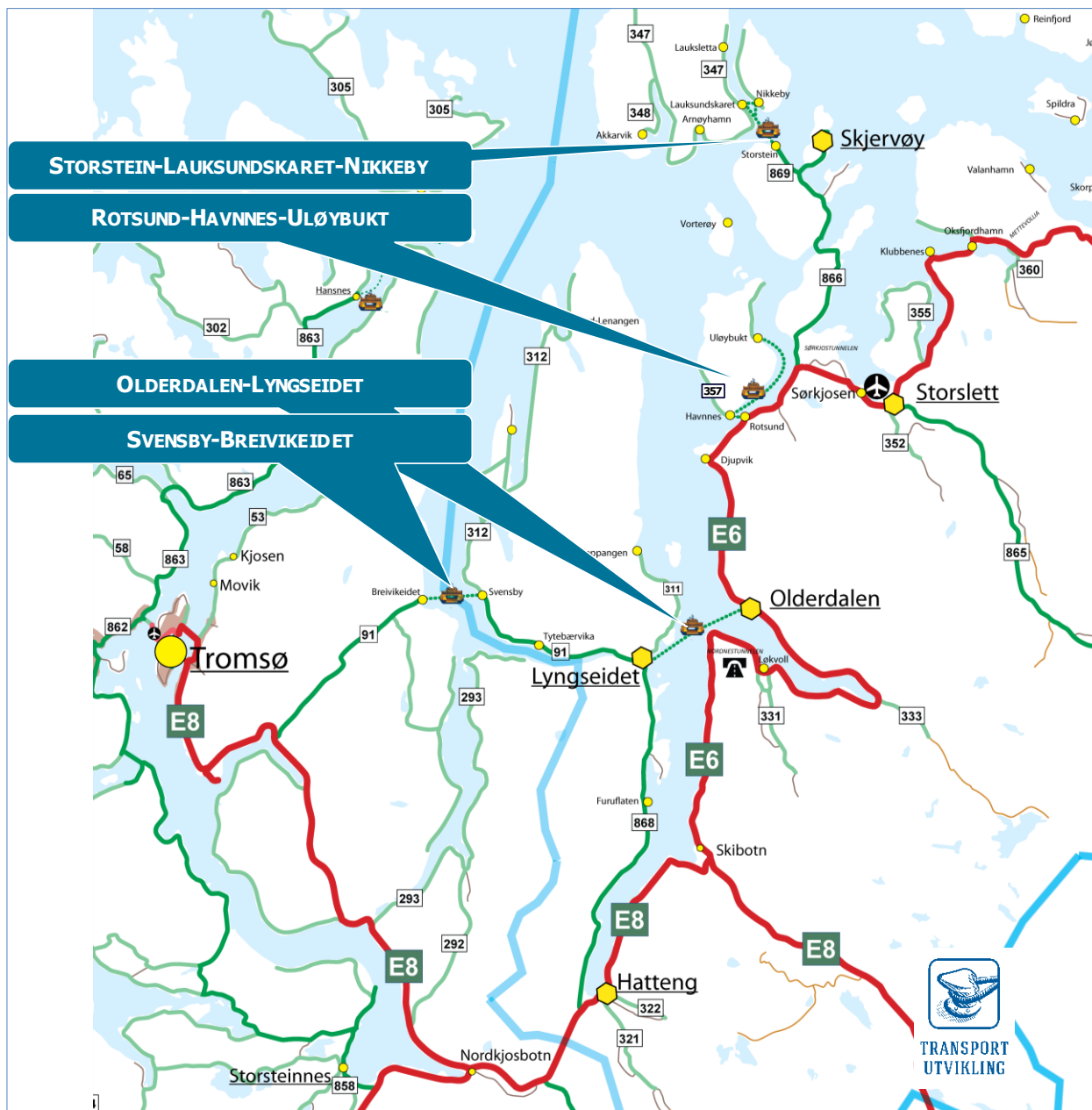
Flere av næringene i Troms har lange transportruter. Noen har et ønske om å ta modulvogntog i bruk, mens andre allerede benytter denne transportformen. Selv om utbyggingen av modulvogntognettet foreløpig er begrenset, benyttes modulvogntog for en del næringstransporter. Det har vært en økning i bruken av modulvogntog fra 2016 til 2017. Bl.a. benytter Avfallsservice modulvogntog mellom Skibotn (Origo) og Tromsø.

4.2 FERGENE – EN DEL AV VEINETTET

I Nord-Norge er det over 40 fergesamband. Bare fire er riksveisamband, alle i Nordland.

Troms har 14 fylkesveisamband, hvorav fire i Nord-Troms. Sambandene i Nord-Troms er:

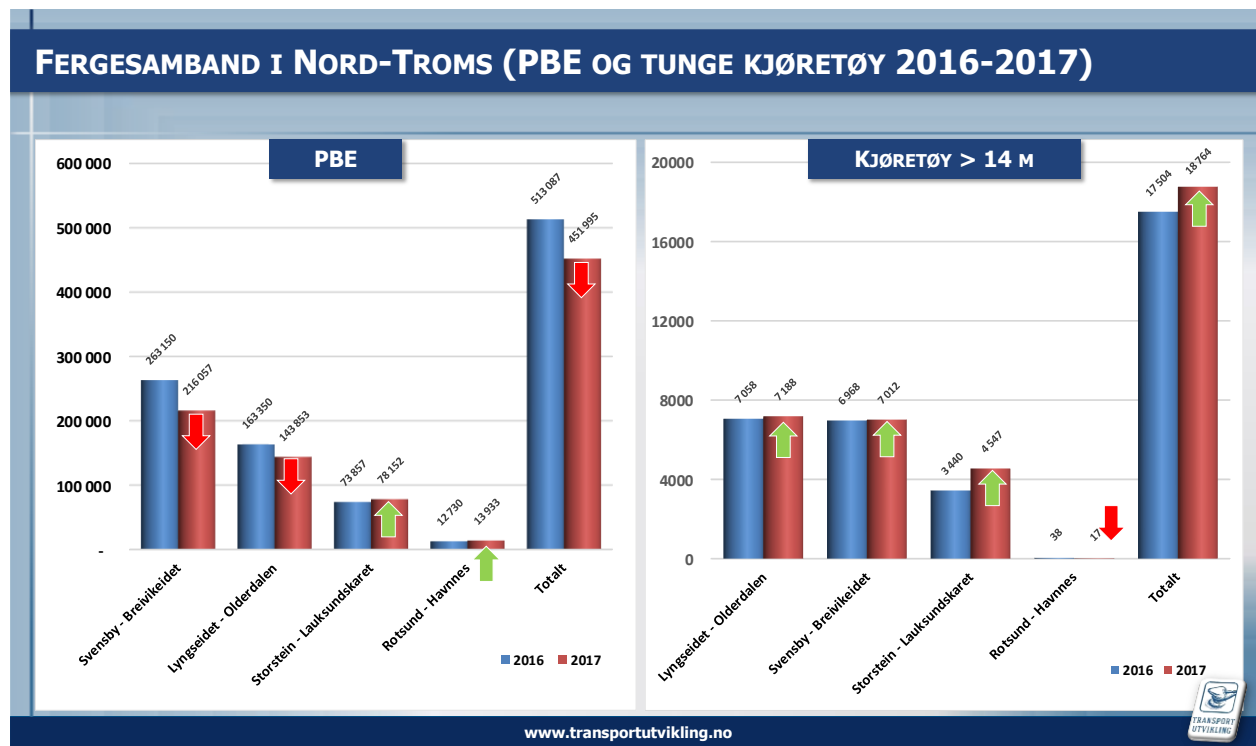
- Svensby-Breivikeidet (Lyngen og Tromsø kommuner, FV 91)
- Lyngseidet-Olderdalen (Lyngen og Kåfjord kommuner, FV91)
- Storstein-Lauksundskaret-Nikkeby (Skjervøy kommune, FV869)
- Rotsund-Havnnes-Uløybukt (Nordreisa og Skjervøy kommuner, FV357)



Figur 4-6: Fergesamband i Nord-Troms

Figur 4-7 viser utviklingen i transporterte kjøretøy fra 2016 til 2017 for de 4 sambandene i Nord-Troms. Måler man endringen ved personbilenheter (PBE) var det en samlet nedgang i trafikken. Dette skyldes i hovedsak mindre trafikk med små kjøretøy over de to FV91 sambandene.

Ser man på trafikkutviklingen med store næringskjøretøy (>14m) er det vekst i alle de tre store sambandene, - spesielt Arnøysambandet på FV869.



Figur 4-7: Trafikkstatistikk 2016-2017, fergesamband i Nord-Troms (Datakilde: Statens Vegvesen)



Bilde 4-5: 40 år gamle «Vaggasvarre» på vei inn til Lyngseidet (Foto: Transportutvikling AS, 2018)

Nord-Troms har de tyngst trafikkerte sambandene for næringstransporter i Troms. I 2017 ble det transportert 18.764 tunge kjøretøy (>14 m) på de fire sambandene i Nord-Troms. Det utgjør 61% av totaltrafikken i Troms i 2017

Veksten i sambandet Storstein-Lauksundskaret har vært betydelig de siste årene og er det sambandet i Troms som har hatt størst prosentuell vekst av store kjøretøy.

I forbindelse med høringen til Handlingsplanen for fylkesvei 2018-2021 uttalte Nord-Troms Regionråd følgende (31.1.18):

«HURTIGBÅT/FERGE

Nord-Troms Regionråd ber fylkeskommunen prioritere følgende når det gjelder hurtigbåt og ferger:

- *Større ferge Storstein-Lauksundskaret med utbedring av fergeleie Storstein (som i høringsdokumentet)»*

I budsjett/økonomiplandokumentet som ble behandlet i sak 91/18 i Fylkestinget i desember 2018 ble det vedtatt å legge inn 2 millioner til planlegging/prosjektering, slik at kaiinfrastrukturen kan være operativ når ny ferge settes inn:

«Fv 869 Storstein fergekai

Fylkestinget vedtok i sak 96/16, rammebetingelser og funksjonskrav anbud fergeruter, at det skal legges til rette for at sambandet Storstein –Lauksundskaret –Nikkeby skal kunne betjenes med en 50 PBE ferge i neste kontraktperiode. Dagens fergekai er ikke tilpasset en ferge i en slik størrelse. Det vil derfor bli nødvendig med enten en ombygging av dagens fergekai eller bygging av en ny fergekai. Arbeidet med å utrede hvilke løsninger som er mulige og hensiktsmessige ble påbegynt i 2017.

Utredningsarbeidet skal være ferdig i 2018 og nødvendige ombygginger eller nybygging er planlagt gjennomført i 2020 slik at fergekaien vil være klar for en større ferge ved oppstart av ny driftskontrakt for sambandet.

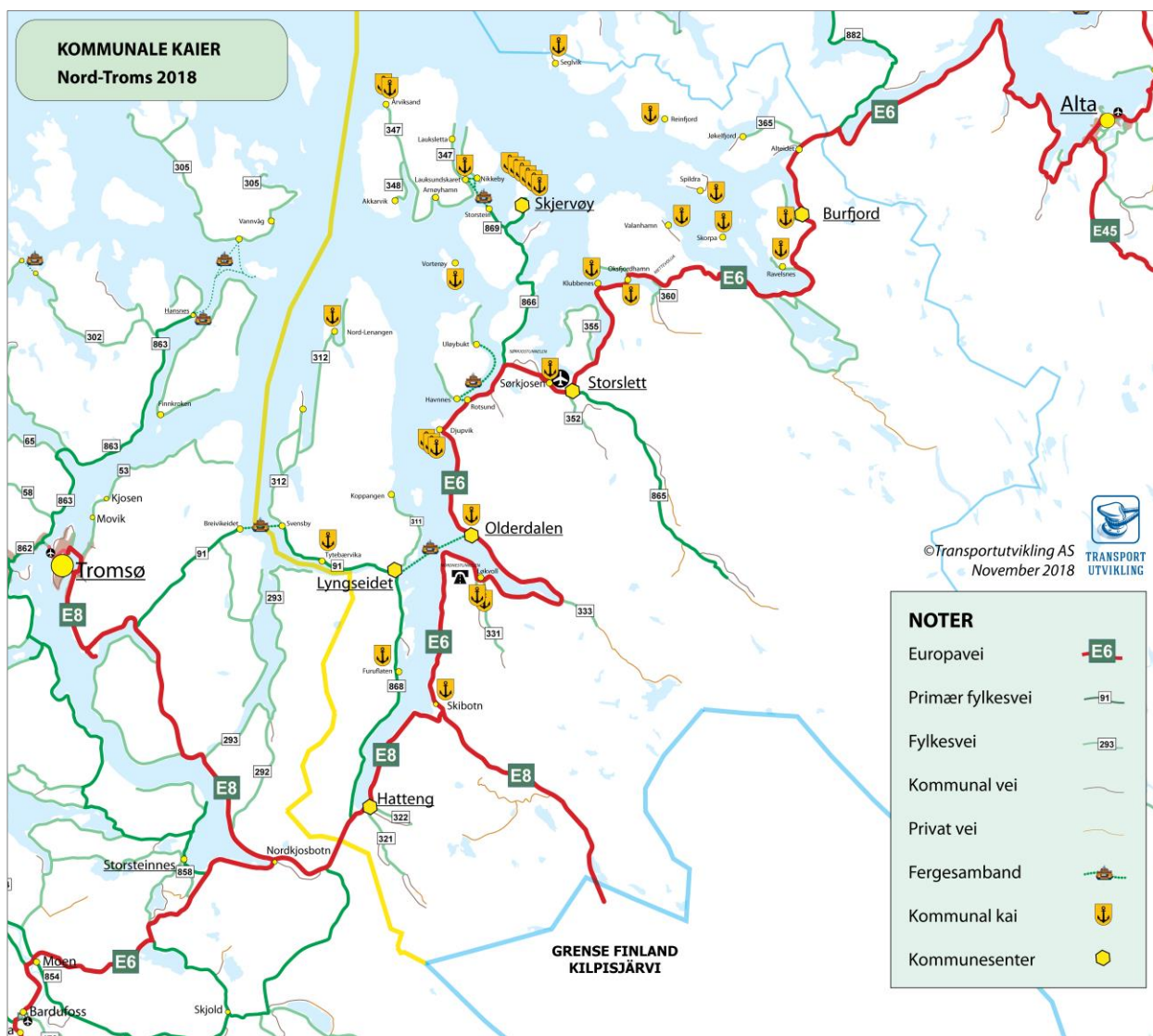
For 2019 legges det inn 2 mill. kroner til planlegging/prosjektering.»

4.3 HAVNER OG SJØTRANSPORT

Samtlige seks kommuner i Nord-Troms har havneaktivitet. Noen kommuner har regulære anløp, mens andre har mer sporadiske besøk av fartøy.

4.3.1 KOMMUNALE KAIANLEGG

Gjennom prosjektet «Mer gods på sjø i Nord-Troms» (Transportutvikling AS, november 2018), som ble støttet av Kystverket, ble det identifisert mer enn 80 kaianlegg i de seks kommunene. Kaianleggene har varierende standard. Blant de ca. 80 kaianleggene er det 30 som er eid av de respektive kommunene. De kommunale kaianleggene er gjengitt i vedlegg 10.10 og visualisert i kartet nedenfor.



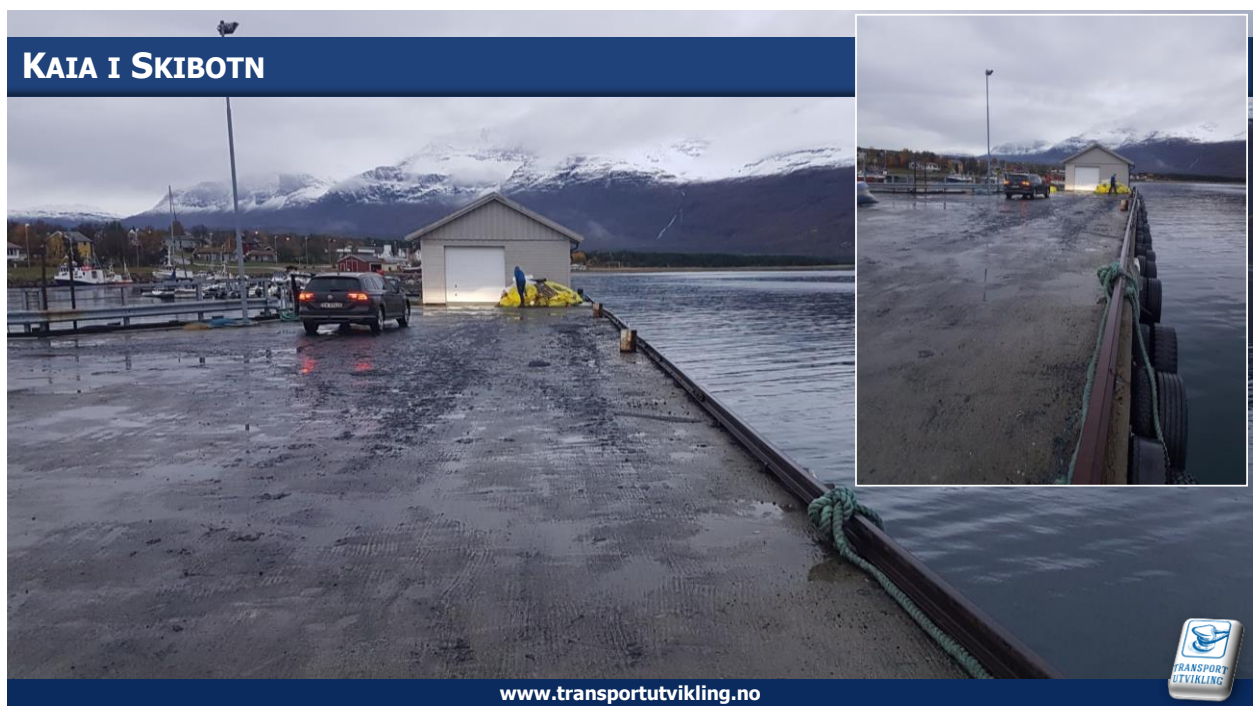
Figur 4-8: Kommunale kaier i Nord-Troms, november 2018

De kommunale kaianleggene har forskjellig funksjon, standard og bruk.

- Kvæningen har 7 kommunale kaianlegg. Med unntak av industrikaien i Burfjord er det små kaianlegg for lokalbåter 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 Manddalen (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 havnebasseng.
- Lyngen har 3 kommunale kaier. Størst aktivitet er det i Tytebærvika der YIT har sine mineralutskipninger. I tillegg er det kommunale industrikaier på Furuflaten og Nord Lenangen.
- Storfjord kommune har en kommunal kai. Dette er industrikaia i Skibotn.

Kaiene i regionen er lite markedsført. De fleste kommunale anleggene kan benyttes slik de er, selv om det i flere tilfeller synes fornuftig med utbedringer og oppgraderinger.

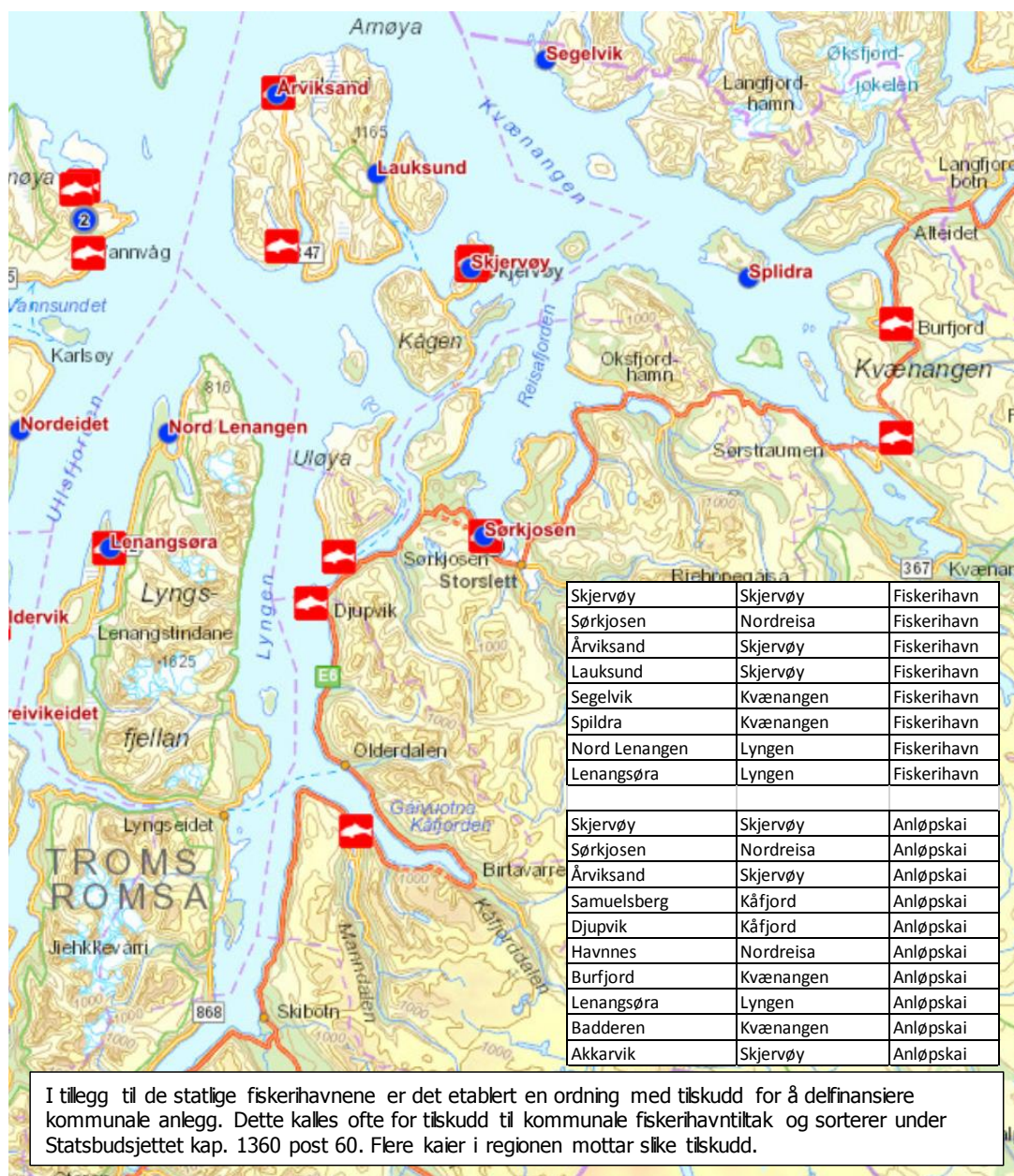


Bilde 4-6: Skibotn kai (Foto: Transportutvikling AS, 2018)

4.3.2 STATLIGE FISKERIHAVNER OG ANLØPSKAIER

En statlig fiskerihavn er et anlegg der Staten har bidratt med finansiering. Det kan være alt fra komplette kaianlegg, moloer og utdypninger til mindre tiltak som bidrar til driften av anlegget. Både aktive og ikke aktive anlegg er inkludert. Pr. november 2018 har Kystverket registrert 8 statlige fiskerihavner i Nord-Troms (blå sirkler i figur 4-9).

Anløpskaier er kaier som brukes av fiskefartøy over 15 meter. Ved kaiene kan det være servicefunksjoner som f.eks. notbøteri, slipp, bunkringsanlegg mv. Det kan også være anlegg der «fartøy hører hjemme», uten at det er spesielle infrastrukturinvesteringer tilknyttet kaianlegget. Pr. november 2018 har Kystverket registrert 10 anløpskaier for fiskeri i Nord-Troms (fisk på rød bunn i figuren).



Figur 4-9: Statlige fiskerihavner og anløpskaier, november 2018

Kartet er hentet fra Fiskeridirektoratets nettsider.

4.3.3 LOKAL- OG HURTIGBÅTER

I Nord-Troms er det to hurtigbåtruter som opererer i ytre del av regionen; Tromsø-Skjervøy (rute 3) og Kvæangersruta (rute 9). Strekningen Tromsø-Vorterøy betraktes av fylkeskommunen som en separat rute (rute 8)

Kommune	Samband/rute	Kai	Eier
Kvæningen	Rute 9	Burfjord	Kommunen
Kvæningen	Rute 9	Spildra (Dunvik)	Kommunen
Kvæningen	Rute 9	Valanhamn	Kommunen
Kvæningen	Rute 9	Reinfjord	Kommunen
Kvæningen	Rute 9	Seglvik	Kommunen
Skjervøy	Rute 3 og rute 9	Vorterøy	Kommunen
Skjervøy	Rute 3 og rute 9	Skjervøy	Kommunen
Skjervøy	Rute 3	Nikkeby	Fylket (fergekai)
Skjervøy	Rute 3	Arnøyhamn	Privat
Lyngen	Rute 3	Nord-Lenangen	Kommunen
Karlsøy	Rute 3	Vannvåg	
Karlsøy	Rute 3	Finnkroken	
Tromsø	Rute 3	Tromsø	

I Nord-Troms anløpes steder i kommunene Kvæningen, Lyngen og Skjervøy. Utenfor regionen anløpes Karlsøy og Tromsø.

Tabell 4-4 viser dagens anløpssteder for de to rutene som berører Nord-Troms

Tabell 4-4: Anløpssteder hurtigbåtruter i Nord-Troms

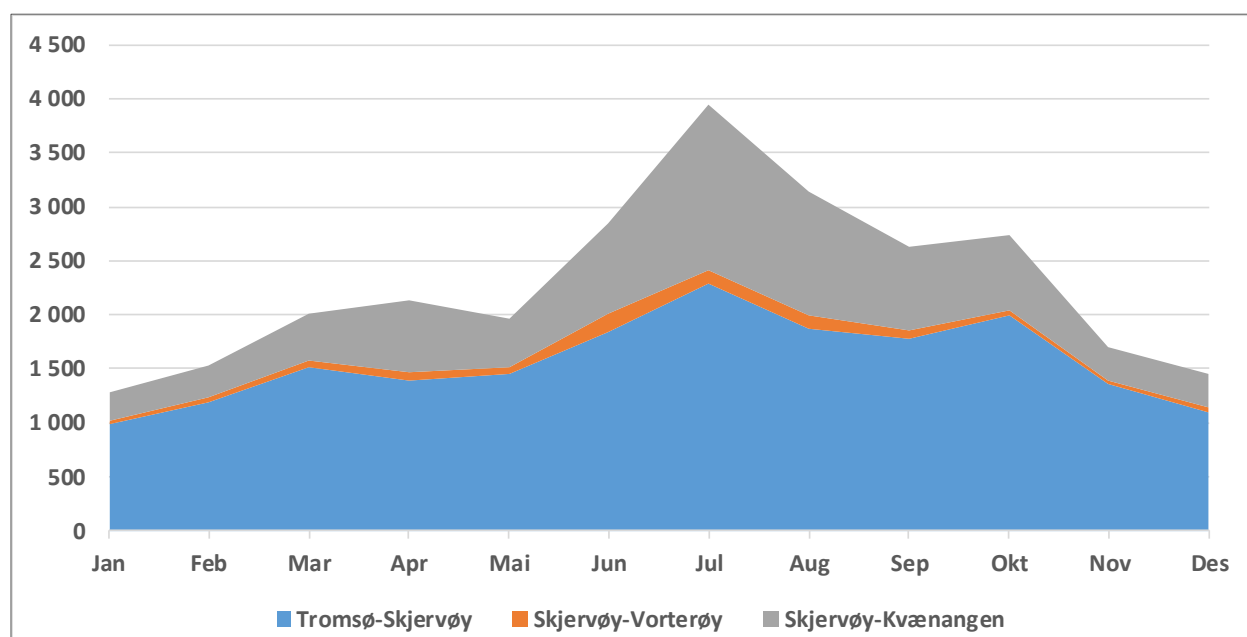
Ruten Tromsø-Skjervøy (rute 3) opereres av rederiet Norled og hurtigbåten «Brage». Den er bygget i 2008 og har kapasitet til 147 passasjerer. Båten er ikke godsførende.

Kvæangersruta (rute 9) opereres av rederiet Torghatten Nord og hurtigbåten «Kvæningen». Den er bygget i 2005 og har kapasitet til 52 passasjerer og 14 paller.

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

Figur 4-10 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 nyttetraffic.



Figur 4-10: Passasjerer på hurtigbåter i Nord-Troms, pr. måned 2017

I forbindelse med høringen til Handlingsplanen for fylkesvei 2018-2021 uttalte Nord-Troms Regionråd følgende (31.1.18):

«HURTIGBÅT/FERGE

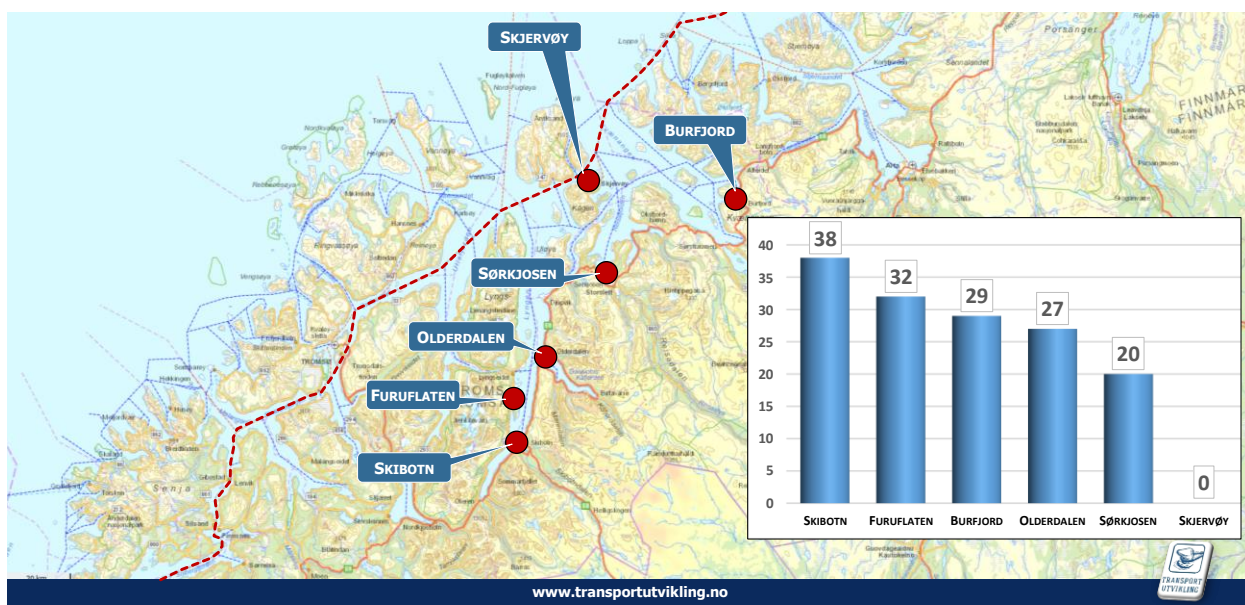
Nord-Troms Regionråd ber fylkeskommunen prioritere følgende når det gjelder hurtigbåt og ferger:

- Korrespondanse mellom de ulike rutene på strekningen Burfjord-Tromsø
- Pendlingsmuligheter for skoleelever på strekningen Karlsøy-Skjervøy»

4.3.4 SJØTRANSPORT GENERELT

Regulære fartøysanløp er i mange tilfeller knyttet til trafikken langs hovedleia og nærhet til denne. Regulære skipsanløp forekommer imidlertid også der spesielle forhold nødvendiggjør anløp, f.eks. en mineralforekomst som i Tytebærvika. Regulære anløp kan også oppstå hvis en havn/kommune ligger gunstig til i forhold til transittoperasjoner. F.eks. omlasting fra båt over kai og distribusjon med bil til nærliggende områder. Pr. i dag er slike transittfunksjoner lite utviklet i Nord-Troms. Det er noe trafikk over Skjervøy og Sørkjosen.

I figur 4-11 har vi markert det vi vurderer som de kommunale hovedkaiene i hver kommune. Med unntak av Lyngen, Nordreisa og Storfjord ligger disse i kommunesentrene. De fleste kommunene har mer enn en kai.



Figur 4-11: Kommunale kaier i Nord-Troms, avstand til hovedleia

Kartet viser også hovedleia langs kysten som en rød stiplet strek. Det er kun Skjervøy som ligger langs denne, mens de øvrige kommunale «hovedkaiene» ligger lengre fra hovedleia. Søylene viser avstanden fra de nevnte kommunale kaiene til nærmeste punkt i hovedleia. Distansen er målt som nautiske mil². Sørkjosen ligger ca. 20 nautiske mil fra hovedleia. Dette betyr at et fartøy som opererer i 10 knop bruker 2 timer fra hovedleia til Sørkjosen, og 1,5 timer i 15 knop.

² En nautisk mil er 1,852 km.

Normal rutehastighet for Hurtigruta er f.eks. 15 knop og en hurtigbåt kan operere i mer enn 30 knop.

Dette kan gi noen føringer for hvilke strategier som kan vurderes dersom en ønsker å øke sjøtransporten i regionen. Uansett bør havnene i regionen synliggjøres bedre enn i dag. I tabell 4-5 har vi gjengitt en del fartøystyper som opererer i Nord-Norge. Flere av disse har aktivitet i kommunene i Nord-Troms.

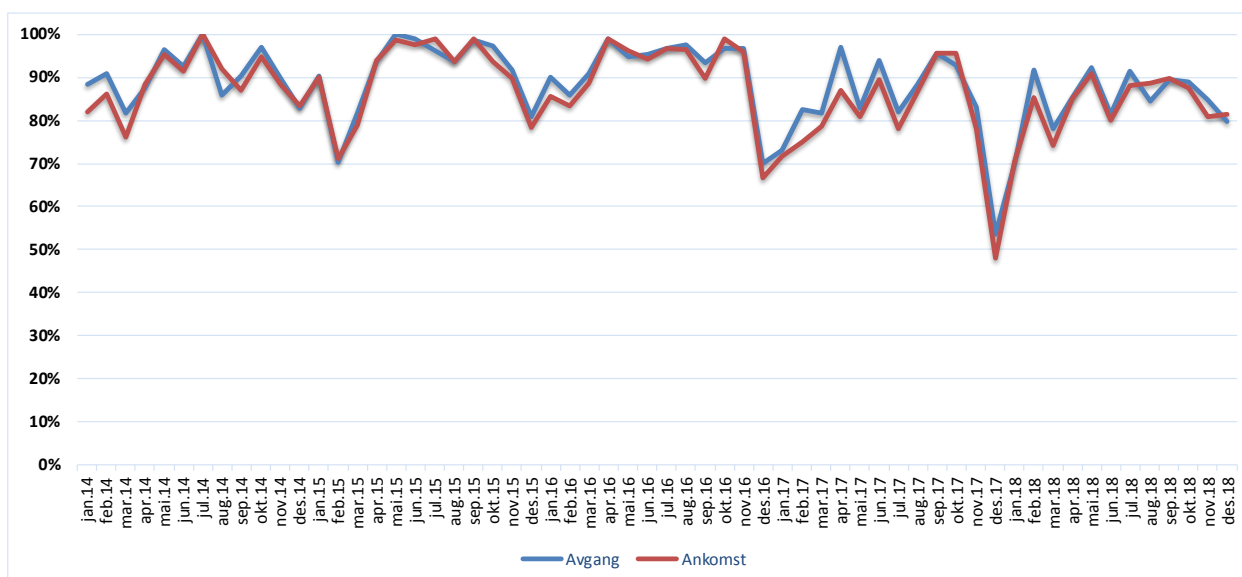
- Hurtigbåtanløp skjer i ytre del av regionen, i kommunen Skjervøy og Kvæningen
- Det er 4 fergesamband i Nord-Troms
- Brønnbåter trafikkerer mange av de 30 oppdrettslokalitetene, både settefisk og slakteklar fisk
- Fartøy som transporterer ensilasje har trafikk til alle 3 slakteriene i Nord-Troms, ofte til Akva-Ren i Djupvik
- Samtlige kommuner i Nord-Troms har periodiske, eller regulære besøk, av små bulkfartøyer. Det kan være fartøy som opererer for Felleskjøpet eller pukk, grus eller asfalt i forbindelse med f.eks. veiprosjekter. I Tytebærvika er det regulære anløp av slik fartøy
- Fôrbåter leverer fiskefôr til de fleste av akvakulturlokalitetene
- Skjervøy har anløp av kystgodsfartøy og containerførende fartøy
- Det er lite trafikk knyttet til off-shore
- Forsvaret har aktivitet i alle kommuner, selv om dette kanskje i mindre grad kan karakteriseres som et kommersielt marked for havnene
- Oppdrett er nevnt mht brønnbåter og fôrbåter. I tillegg opererer både servicebåter og fôrlektene i området.
- Fiskeflåten har aktivitet i hele regionen og det er mottaks- og liggefunksjoner i flere kommuner
- Kystverket har tidvis aktivitet i regionen, normalt ved prosjekter i farleden
- I tillegg finnes nærings-/turisttrafikk og trafikk fra fritidsflåten.

Flåtesegment	Passasjer/bil	Ferger
		Hurtigbåter
		Hurtigruten
		Annen pax/bil
	Våtbulk	Brønnbåter
		Ensilasjefartøy
		Små tankere
		Annen våtbulk
	Tørrbulk	Små bulkere
		Fôrbåter
		Annen tørrbulk
	Stykkogods/contatiner	Kystgodsfartøy i rute
		Kystgodsfartøy i løsfart
		Containerfartøy
		Annet stykkogods/container
	Offshore-petro	Rigg
		Serviceskip
		Standbyfartøy
		Annen offshore
	Forsvaret	Ytre kystvakt
Indre Kystvakt		
Små torpedobåter		
Andre båter		
Oppdrett	Oppdrettsbåter	
	Fôrflåte	
	Annen oppdrett	
Fiskeflåten	Lokale/sjark etc	
	Hav-gående	
	Små snurpere	
	Linebåter	
Kystverket	Andre fiskebåter	
	Små lektene	
	Slep-/taubåt m.v.	
Annet	Tugs	
	Lektene o.l.	
	Båter lokale havnevesen	
	Fritidsfartøy	
	Vindfarmbåter	
	Annet	

Tabell 4-5: Flåtesegment som opererer i Nord-Norge

4.4 LUFTFART

Nord-Troms har en lufthavn, Sørkjosen i Nordreisa kommune. Både Alta og Tromsø er viktige lufthavner for regionens befolkning og næringsliv. Alta benyttes i størst grad av befolkningen i den nordlige del av regionen (Kvæangen). Hammerfest benyttes også. Tromsø er regionens sentrale flyplass for videretransport, og Tromsø er fylkets knutepunkt for mange sentrale tjenester. Sørkjosen lufthavn har lav frekvens og en relativt ujevn regularitet/punktlighet. Figur 4-12 viser punktligheten³ som et gjennomsnitt pr. måned fra 2014 til 2018 slik denne registreres av Avinor. Det er variasjoner innenfor hver måned som ikke fremgår av figuren.



Figur 4-12: Punktlighet Sørkjosen lufthavn (2014-2018)

Vi ser at enkelte måneder har svært lav punktlighet, og at ankomstpunktligheten stort sett er lavere enn avgangspunktligheten. Ankomstpunktligheten som et snitt over hele perioden ligger på 86,6%, mens avgangspunktligheten ligger på 88,5%.

Tabellen nedenfor viser hvilke direkteforbindelser man har i løpet av en uke for å fly til/fra Tromsø og Sørkjosen, og muligheten for å komme frem og tilbake samme dag. Kolonnen «Effektiv tid i Tromsø» er den tiden man faktisk har til rådighet for gjøremål i Tromsø. Denne effektive tiden er beregnet ut fra ankomst/avgangstider i Tromsø og at man trenger ca. 1,5 timer for å komme til/fra flyplassen i Tromsø, innsjekkingstid, ventetid mv.

Direkteflyvninger mellom Sørkjosen og Tromsø (høst 2018)									
Ukedag	Avg. Sørkjosen	Ank. Tromsø	Avg. Tromsø	Ank. Sørkjosen	Flyselskap	Reisetid til Tromsø	Reisetid fra Tromsø	Tid i Tromsø (inkl. tid på flyplass)	Effektiv tid i Tromsø
Man-fre	07:00	07:25	10:30	10:55	Widerøe	00:25	00:25	03:05	01:35
Man-fre	07:00	07:25	19:30	19:55	Widerøe	00:25	00:25	12:05	10:35
Man-fre	20:10	20:35	00:00	00:00	Widerøe	00:25	00:00	Ikke mulig å returnere	
Lørdag	Ingen flyvninger								
Søndag	00:00	00:00	13:00	13:25	Widerøe	00:00	00:25	Kun til Sørkjosen	
Søndag	13:40	14:05	19:30	19:55	Widerøe	00:25	00:25	05:25	03:55
Søndag	20:10	20:35	00:00	00:00	Widerøe	00:25	00:00	Ikke mulig å returnere	

Tabell 4-6: Direkteflyvninger mellom Sørkjosen og Tromsø, høst 2018 (Kilde: Widerøe)

³ Avgangs- og ankomsttid er ikke registrert for alle flygninger. Punktlighetstallene inkluderer kun de flygningene der tid er registrert. En flygning ansees forsinket når den er mer enn 15 min. forsinket.

- Mandag til fredag må man være i Tromsø 10-11 timer. Det er mulig å komme til Tromsø lufthavn kl. 07:25, men eneste reelle returmulighet er 19:30. I tillegg til morgenflyet fra Sørkjosen er det en kveldsavgang kl. 20:10.
- Lørdag er flyplassen i Sørkjosen stengt
- På søndag er det to avganger til Tromsø (13:00 og 20:10). Man kan returnere fra Tromsø 19:30, noe som gir en effektiv tid i Tromsø på 3:55 min.

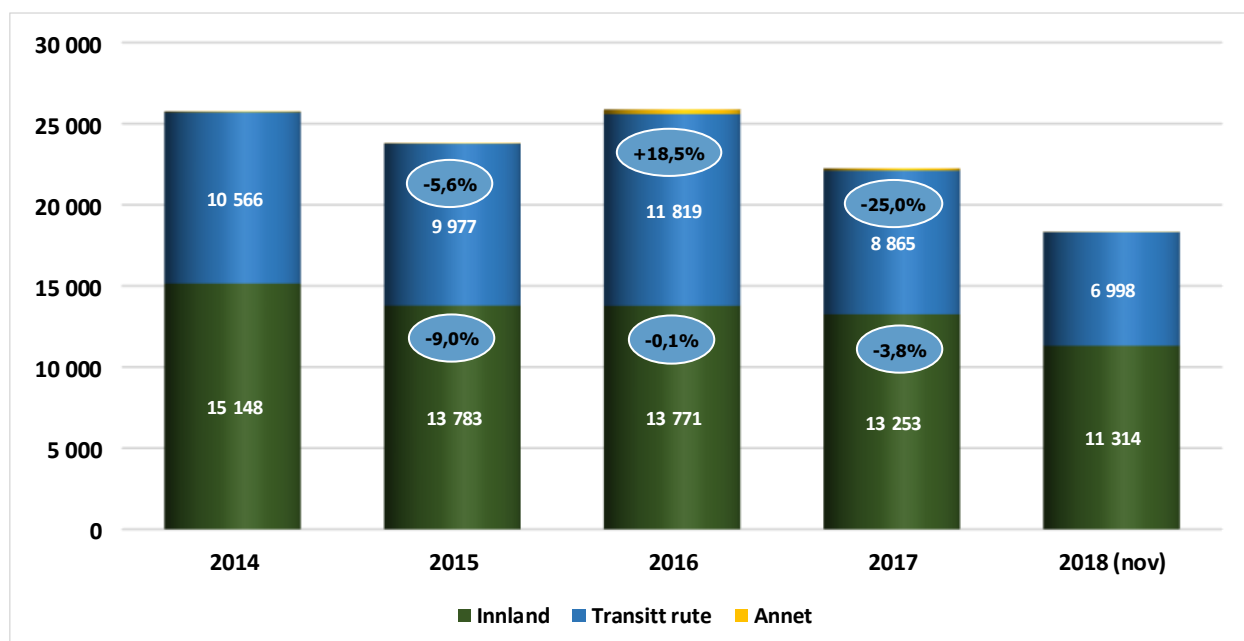
Det er ønskelig med en ettermiddagsavgang fra Tromsø til Sørkjosen, ca. kl. 16:00, samtidig som man beholder muligheten for å komme frem og tilbake mellom Sørkjosen og Oslo på en dag.

Biltransport mellom Sørkjosen og Tromsø tar ifølge NAF-ruteplanlegger 3 timer og 18 minutter, uavhengig om man kjører E6/E8 eller benytter fergeforbindelsene over Lyngen og Ullsfjorden (FV91).

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 og transfer

Sørkjosen er en av de små lufthavnene i Nord-Norge og i 2017 ble det registrert i overkant av 13.000 passasjerer som skulle til/fra Sørkjosen. I 2017 var det syv flyplasser i Nord-Norge som hadde færre enn 12.000 innlandspassasjerer ex transitt. Mehamn, Båtsfjord, Honningsvåg og Hasvik hadde litt flere passasjerer en Sørkjosen i 2017, mens Røst og Berlevåg hadde færre.

Figur 4-13 viser passasjerstatistikken over Sørkjosen lufthavn fra 2014 til 2017, samt 11 måneder av 2018 (tabellen i figuren). Fra 2014 til 2017 er innlandstrafikken redusert med 1.895 passasjerer (13%). Det har også vært en reduksjon fra 2017 til 2018, anslagsvis nærmere 9% når året er omme.



Figur 4-13: Passasjerstatistikk Sørkjosen lufthavn 2014-2017 (Datakilde: Avinor)

Nord-Troms Regionråds uttalelse til Troms fylkeskommune i forbindelse med NTP 2018-2029 (9. mai 2016) presiserer at:

«Nord-Troms regionråd ønsker en utvikling av Sørkjosen lufthavn. En ser spesielt for seg en ny avgang fra Tromsø på ettermiddagstid. Det må også gjøres tiltak for a bedre regularitet på flyplassen. Alt for ofte opplever en at det blir satt opp buss for fly. Dette går ut over troverdigheten til flyplassen og passasjerene velger da bort flyet. Utvikling av flyplassens fasiliteter er også nødvendig».

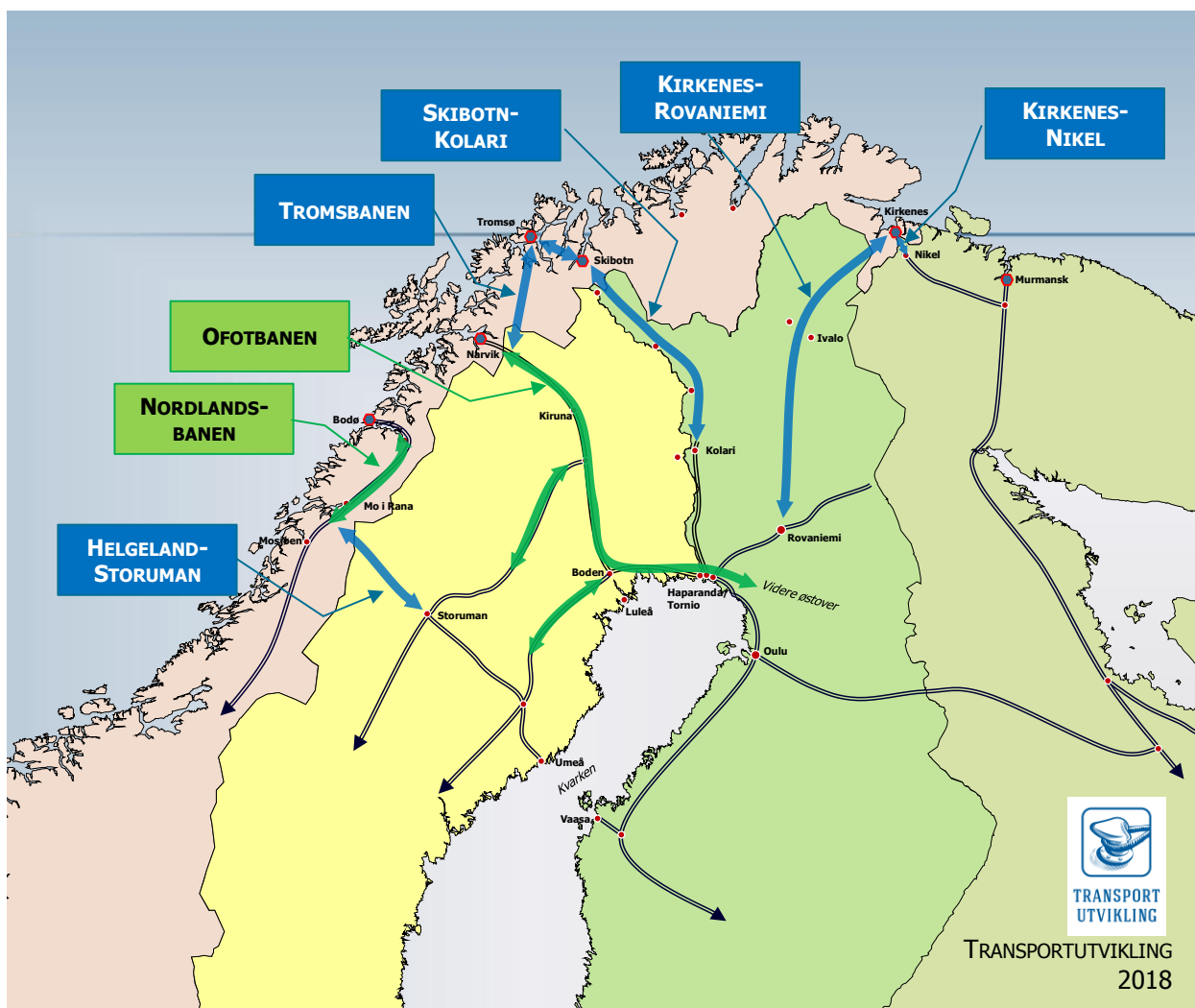
4.5 JERNBANE

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

Kartet i figur 4-14 viser eksisterende jernbaner (grønne markeringer) og jernbaneprosjekter/-ideer (blå markeringer) i Nord-Norge. «Nord-Norgebanen» er ikke vist på figuren.

Operative linjer finnes via Narvik (Ofotbanen) og via Bodø/Fauske (Nordlandsbanen).

Flere mulige jernbaneløsninger som inkluderer Troms har vært lansert, bl.a. «Tromsbanen» og «Kolari-Skibotn».



Figur 4-14: Jernbaner og «jernbaneideer» i Nord-Norge (Kilde: Transportutvikling AS).

Skibotn-Kolari (Ishavsbanen) er en ca. 300 km lang forbindelse mellom Kolari i Finland og Skibotn i Storfjord kommune, med mulig forlengelse mot Tromsø. Prosjektet har frem til nå vært drevet frem av Tornedalsrådet og Storfjord kommune.

Prosjektet er i «hvilemodus» som følge av bl.a. mindre engasjement fra Tornedalsrådet og at det i dag er litt større fokus rundt andre jernbaneprosjekter.

4.6 KNOTEPUNKT I OG UTENFOR REGIONEN

Effektive transporter til/fra Nord-Troms krever i mange tilfeller at det finnes velfungerende knutepunkt i form av havner og landbaserte terminalfunksjoner. Slike funksjoner kan finnes i regionen (fylket) og utenfor.

I regionen (fylket)

De sentrale knutepunktfunksjonene i Troms fremkommer som en konsekvens av befolkningstetthet, næringsaktivitet og beliggenhet. De store transporthusene har etablert sine terminaler ut fra kommersielle hensyn. Vi nevner noen:

Landbaserte terminaler:

- Schenker, Posten/Bring og PostNord har terminaler flere steder i fylket, bl.a. i Tromsø, Harstad og Finnsnes.

Sjøterminaler:

- Nor Lines har sjøterminaler i Tromsø, Skjervøy, Harstad og Finnsnes.
- Eimskip og Lars Holm Shipping har terminaler i Tromsø.
- I tillegg har havnene en viktig funksjon (se kapittel 4.3).



Bilde 4-7: Skjervøyterminalen (Foto: Transportutvikling AS, 2018)

Fryseterminaler:

Da Nord-Troms er en viktig fiskeriregion nevner vi også at det finnes flere fryseterminaler i Troms, bl.a.:

- Pelagia (Tromsø/Solstrand og «hvilende» aktivitet på Sommarøy i Tromsø kommune)
- Tromsøterminalen (Tromsø/Hansjordnes)
- Troms Fryseterminal (Solstrand)
- Nergårdterminalen (Senjahopen)

Troms fryseterminal er den største fryseterminalen i Nord-Norge. Deretter kommer Tromsøterminalen og Båtsfjord sentralfryselager. Disse 3 terminalene håndterte i 2017 84% av den frosne fisken som gikk over de rene fryseterminalene i Troms og Finnmark.

Terminalene håndterer også andre produkter enn fisk. Fiskerinæringen i Troms kan også benytte nærliggende fryseterminaler i nordre Nordland (Lødingen, Myre, Melbu).



Bilde 4-2: Båt ved kai, Troms Fryseterminal (Foto: Transportutvikling AS, juni 2017)

Andre

Det finnes også flere andre større terminal-/lagerfunksjoner, f.eks. Felleskjøpets lager på Bergneset, TINEs sentrallager i Harstad, Postens terminal i Tromsø, flyplasser som håndterer gods, dagligvaregrossistene i Tromsø (COOP og Norgesgruppen/ASKO), rør-/stållager osv.

I tillegg er det flere andre slike «terminaler», som kan betraktes som små i en større sammenheng. De er likevel viktige for utviklingen i lokalsamfunnene og for å sikre effektive transport- og distribusjonsfunksjoner.

Utenfor regionen/fylket

Jernbane- og flyterminaler er de viktigste terminalfunksjonene utenfor fylkene.

For transportene i 2017, hvor tog inngikk i transportkjeden, gikk det meste over Narvik. Det skjer også en del togtransport over Kiruna og Fauske. Togtransportene over Narvik er viktig for Troms og Nord-Troms. Alle togtransportene rutes imidlertid via Alnabru, noe som gjør Alnabru til den største togterminalen for Troms/Nord-Troms.

For nordlige deler av regionen kan Alta ha en viktig terminalfunksjon, herunder omlasting for videretransport over E45 (Kivilompolo). Marine Harvest i Kvænangen har en del transport over Kivilompolo, uten at dette involverer terminalfunksjoner i Alta.

Båttransport med fisk rutes ofte via havner på Vestlandet, bl.a. Ålesund.

Relevante flyterminaler for transport av havbruksprodukter finnes bl.a. i Norge (Gardermoen) og Finland (Helsinki). Helsinki er en viktig forbindelse for Troms i og med at bl.a. Lerøy Aurora har utviklet en effektiv logistikk for transport av fersk laks fra Skjervøy via Helsinki til forskjellige destinasjoner i Asia. Transporttiden mellom Skjervøy og Asia er under 40 timer.

5 NÆRINGSTRANSPORTENE

5.1 GENERELT

I det følgende beskrives noen sentrale næringer/næringstransporter i Nord-Troms. De næringene som beskrives er:

- Sjømatnæringen
- Industri, mineraler og bergverk
- Landbruk
- Avfallstransporter
- Reiselivsnæringen
- Andre transportere

5.2 SJØMATNÆRINGEN

Sjømatnæringen i Nord-Troms består av både havbruk, tradisjonelt fiske og underleverandører/inngående transportere (f.eks. fôr, paller, emballasje, salt mm).

Pr utgangen av 2018 er det 3 aktive lakseslakterier i Nord-Troms og 9 operative aktører som tar imot og videresender fangst, med eller uten bearbeiding. De fleste av fangstaktørene er små.

5.2.1 STORE VERDIER

Tar vi utgangspunkt i Fiskeridirektoratets statistikk for 2017, var omsetningsverdien for rund fisk landet i Nord-Troms ca. 101 millioner. Dette er 28 millioner mer enn i 2016. Fangstomsetningen i Nord-Troms utgjør en liten del av fangstomsetningen i Troms, - i overkant av 2% i 2017.

Basert på slaktet volum var verdien i havbruksnæringen i overkant av 6,6 mrd. i 2017. Dette er ca. 6% mer enn i 2016. Havbruksomsetningen i Nord-Troms utgjør en vesentlig del av havbruksomsetningen i Troms, - i overkant av 65% i 2017. Vi har beregnet verdien i havbruksnæringen med basis i slaktekvantum. Dette avviker noe fra Fiskeridirektoratets beregningsmetode, som tar utgangspunkt i produksjonen i merdene.

Samlet omsetning (fangst og havbruk) var ca. 6,75 mrd. i 2017, mot ca. 6,25 mrd. i 2016. Dette gir en verdiøkning på ca. 6,3% fra 2016 til 2017. Samlet verdi for sjømatnæringen i Nord-Troms utgjør en vesentlig del av sjømatomsetningen i Troms, - ca. 46% i 2017.

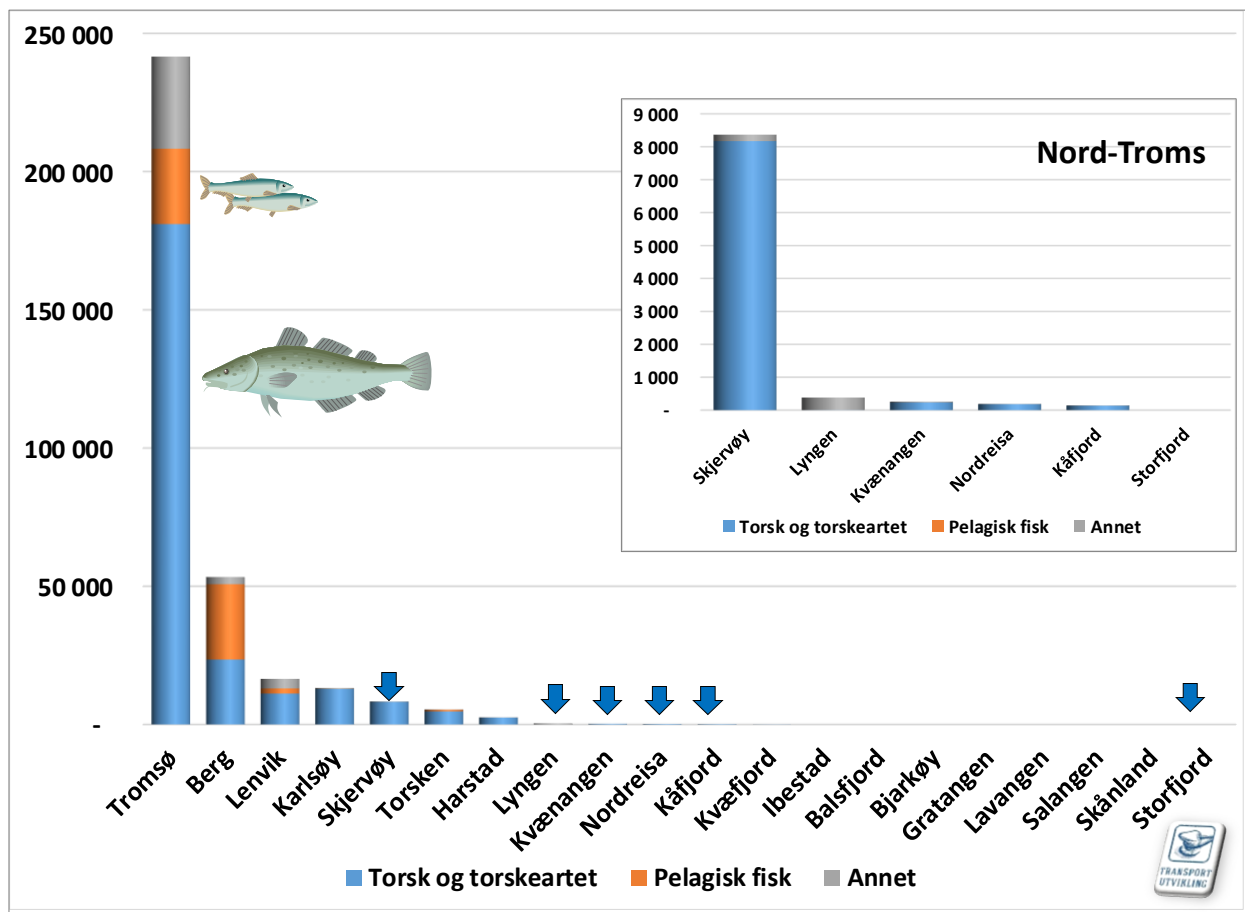
5.2.2 FANGST

5.2.2.1 Generelt

I Nord-Norge ble det i 2017 landet 971.088 tonn (rund vekt) fisk fra tradisjonelt fiskeri. (Kilde Fiskeridirektoratet, 31.5.18). Ca. 35% (342.039 tonn) ble landet i Troms.

I Nord-Troms ble i 2017 landet i overkant av 9.000 tonn villfanget fisk, målt som rund vekt. Landingene i Nord-Troms i 2017 var ca. 3.300 tonn høyere enn i 2016. Veksten fra 2016 til 2017 forklares i hovedsak av økt aktivitet hos fangstaktører på Skjervøy.

93% av landingene i Nord-Troms var torsk/torskeartet fisk. Det øvrige var annen fisk som f.eks. dypvannsfisk, bunnfisk, skalldyr mv. Det var ingen pelagiske landinger i Nord-Troms i 2017. Figur 5-1 viser kommunene i Troms og registrerte landinger i tonn i 2017. Vi ser at Tromsø har vesentlig større landinger enn nest største kommune (Berg).



Figur 5-1: Landing av fangst i Troms, tonn 2017 (Kilde: Fiskeridirektoratet/Transportutvikling AS)

Kommuner i Nord-Troms er markert med en blå pil og skilt ut som en egen del av figuren. Den blå delen av søylene i de enkelte kommuner viser andelen av torskeartet fisk. Den orange delen viser pelagisk fisk og den grå øvrige arter. Vi ser at torskeartet fisk er den dominerende fiskesortgruppen i Troms og Nord-Troms. Det meste av de pelagiske landingene i Nord-Norge skjer i Nordland. Berg og Tromsø har imidlertid store pelagiske landinger (begge hadde ca. 27.000 tonn hver i 2017)

Kommune	Torsk og torskeartet	Pelagisk fisk	Annet	Sum
Skjervøy	8 170	-	194	8 365
Lyngen	2	-	378	380
Kvænangen	230	-	26	256
Nordreisa	180	-	8	188
Kåfjord	135	-	9	145
Storfjord	-	-	-	-
Nord-Troms	8 718	-	615	9 333
Andel	93 %	0 %	7 %	100 %

Tabell 5-1 viser landingene i Nord-Troms i 2017, jfr. figur 5-1.

Tabell 5-1: Landinger av fangst i Nord-Troms, tonn 2017, (Kilde: Fiskeridirektoratet)

I Nord-Troms består som nevnt det meste av landingene av torskeartet fisk, med unntak av landinger av reker i Lyngen.

5.2.2.2 Mottak og produsenter

Mottak	Kommune
KARLS FISK & SKALLDYR AS	KVÆNANGEN
KJÆKAN GÅRD - TROND JENSEN	KVÆNANGEN
SPINDAJ	KVÆNANGEN
KARLS FISK & SKALLDYR AS	KÅFJORD
LYNGEN REKER AS	LYNGEN
JOHS H GIÆVER AS AVD HAVNNES	NORDREISA
KIIL JARLE	NORDREISA
SKJERVØY FISK OG SKALLDYR AS	SKJERVØY
ÅRVIKBRUKET AS	SKJERVØY

I 2017 var det 9 aktører som registrerte mottak av fangst i Nord-Troms. Målt etter landet volum (tonn) er aktørene på Skjervøy vesentlig større enn de øvrige. Nærmere 90% av landingene i Nord-Troms skjer i Skjervøy.

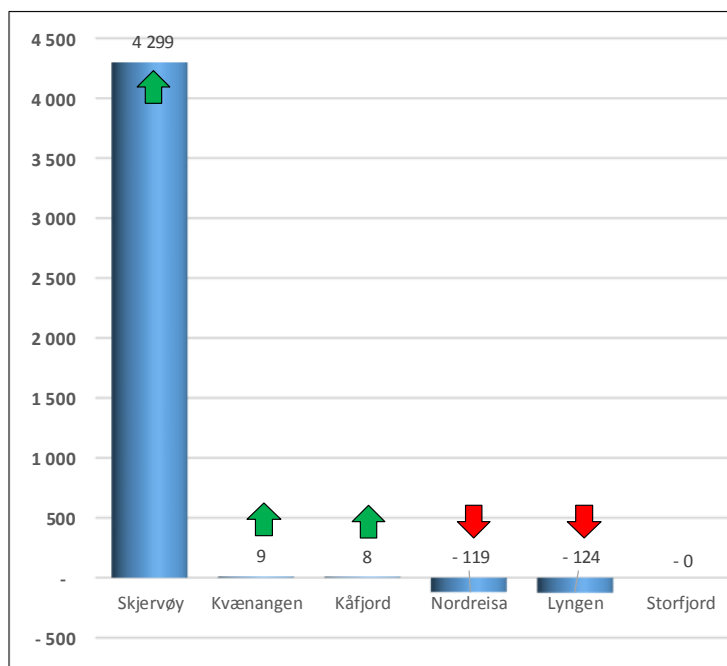
Karls Fisk og Skalldyr har ikke permanente mottak i Troms, men henter fisk i region for transport og bearbeiding i Tromsø.

Tabell 5-2: Fangstaktører i Nord-Troms 2017

I tillegg til de nevnte aktørene i tabellen er det noen få mobile mottak hvor det hentes inn små mengder fisk, bl.a. i Kvænangen, Nordreisa og Skjervøy. I 2017 ble det kun registrert 1,7 tonn fra slike mottak.

5.2.2.3 Endringer

Vi har vurdert endringene i landet fangst fra 2014 til 2017. Årsaken til at vi har benyttet disse årstallene er for å gi sammenligningstall med data som benyttes av Troms fylkeskommune (Se: Status 2018. Næringstransporter i Troms og Finnmark, Transportutvikling AS, 1. oktober 2018).



Den dominerende fangstkommunen i Nord-Troms er Skjervøy, også når det gjelder vekst fra 2014 til 2017.

Fra 2014 til 2017 har landingene i Skjervøy mer en doblet seg, fra 4.066 tonn til 8.365 tonn. For de øvrige kommunene er det små endringer, målt i tonn.

Figur 5-2: Endringer 2014-2017 i landet fangst i Nord-Troms, tonn (Kilde: Fiskeridir./Transportutvikling AS)

I tabellen har vi markert økning i landinger i hver kommune med grønn farge og reduksjon med rød farge.

Kommune	2014	2015	2016	2017	Endringer			
					2014-2017		2016-2017	
					Tonn	%	Tonn	%
Skjervøy	4 066	6 859	4 786	8 365	4 299	105,7 %	3 579	74,8 %
Kvænanen	247	431	387	256	9	3,7 %	-131	-33,8 %
Kåfjord	136	208	142	145	8	6,1 %	3	2,0 %
Nordreisa	307	260	207	188	-119	-38,8 %	-19	-9,2 %
Lyngen	505	396	395	380	-124	-24,7 %	-15	-3,7 %
Storfjord	0	-	0	-	-0	-100,0 %	-0	-100,0 %
Nord-Troms	5 260	8 153	5 916	9 333	4 073	77,4 %	3 417	57,7 %

Tabell 5-3: Landinger i kommuner i Nord-Troms, rund vekt 2014-2017 (Kilde: Fiskeridirektoratet)



Bilde 5-1: Oksfjordhamn fiskerihavn i Nordreisa (Foto: Transportutvikling AS, 2018)

5.2.3 HAVBRUK

5.2.3.1 Generelt

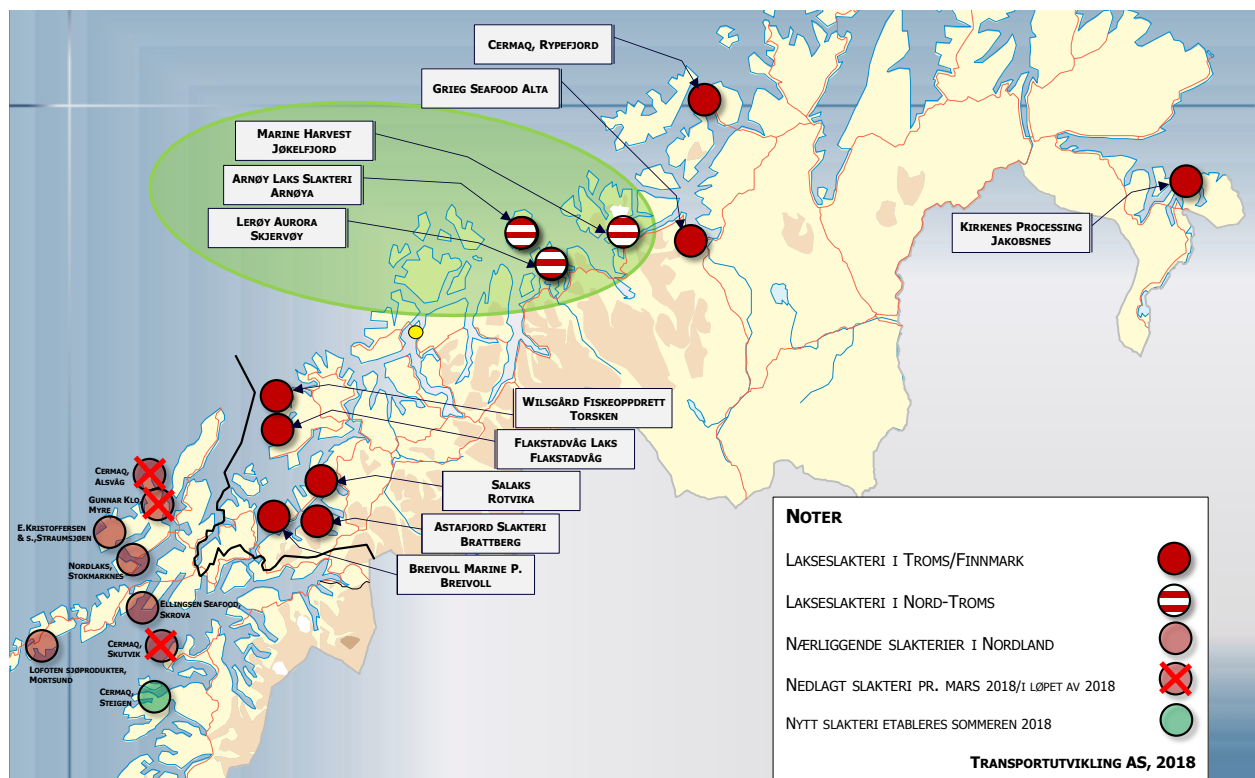
I Nord-Norge ble det i 2017 produsert ca. 534.110 tonn laks (rund vekt) fra oppdrettsnæringen i landsdelen (Kilde Fiskeridirektoratet, 31.5.18). Ca. 34% (179.943) ble produsert i Troms. Tallene fra Fiskeridirektoratet refererer til det som produseres i merdene i fylkene og ikke det som slaktes. Laks kan produseres i et annet fylke enn der slakteriet er lokalisert. Et eksempel er at det overføres laks som er produsert i Finnmark for slaktning i Nord-Troms.

Slakteriene i Nord-Troms slaktet i 2017 ca. 65% av det som totalt ble slaktet i Troms. Dette tilsvarer nærmere 110.000 tonn slaktevekt og rundt 132.000 tonn rund vekt.

5.2.3.2 Slakterier

I Troms er det pr. oktober 2018 lokalisert 8 lakseslakterier. Figur 5-3 viser lokaliseringen av slakteriene i Troms og Finnmark. I figuren har vi også vist en del nærliggende slakterier i nordre Nordland. Tre av slakteriene er lokalisert i Nord-Troms. Disse er:

- Lerøy Aurora (Skjervøy i Skjervøy kommune)
- Arnøy Laks slakteri (Arnøya i Skjervøy kommune)
- Marine Harvest (Jøkelfjord i Kvæangen kommune)



Figur 5-3: Lokalisering av slakterier i Troms og Finnmark, pr oktober 2018

Lerøy Aurora var det største slakteriet i Troms i 2017. Deretter kom Arnøy Laks Slakteri. Marine Harvest i Jøkelfjord var det 6. største.

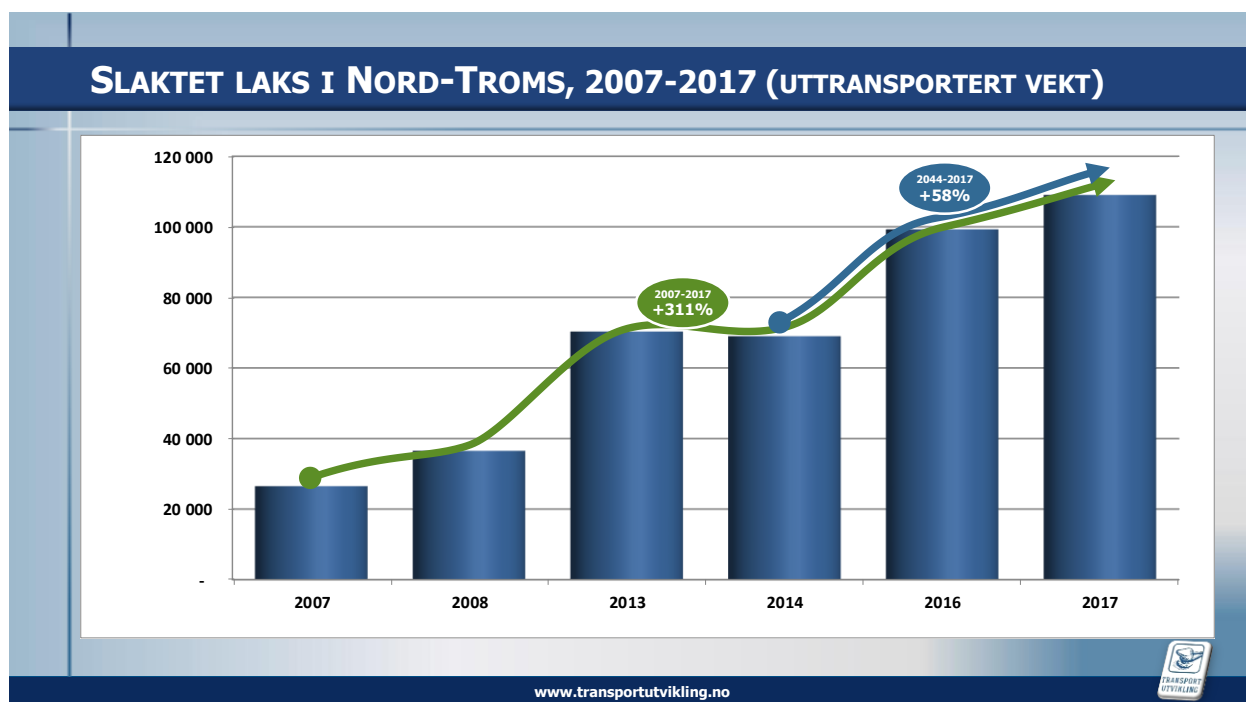
I 2017 var Lerøy Aurora også det største slakteriet i Nord-Norge.

5.2.3.3 Endringer

Figur 5-4 viser utviklingen av slaktet kvantum (uttransportert vekt⁴) i Nord-Troms fra 2007 til 2017. Det mangler tall fra enkelte år, men trenden er tydelig. Fra 2014 til 2017 var det en økning

⁴ Uttransportert vekt atskiller seg fra rund vekt ved at ensilasje/avskjær ikke er inkludert. Uttransportert produkt er i stor grad sløyd fisk med hode, men også noe filet og andre produkter.

i slaktet laks med over 58%. Bare økningen tilsvarer mer enn 2.100 utgående vogntog pr år, eller ca. 40 pr. uke.



Figur 5-4: Endring uttransportert vekt av laks i Nord-Troms, tonn (Kilde: Transportutvikling AS/slakteriene)

Som følge av at havbruksnæringen er en storforbruker av biltransport, øker veitransportarbeidet tilsvarende veksten i slaktet kvantum. Økningen i Troms har vært betydelig, spesielt i Skjervøy kommune.

Vi nevner at den nasjonale statistikken registrerer «rund fisk» og ikke det hovedproduktet som transporteres ut fra slakteriene, og heller ikke de øvrige transporter som er avledet fra havbruksnæringen (f.eks. fôr, emballasje, paller osv.).

I Nord-Troms ble det i 2017 slaktet mer fisk enn det som produseres i merdene i regionen. Transportarbeidet er derfor høyere enn det de offentlige produksjonstallene indikerer.

5.2.4 ANDRE AKTØRER INVOLVERT I SJØMATNÆRINGEN

Sjømatnæringen skaper betydelige transporter utover uttransport av ferdigprodukter. Vi benytter dette kapitlet til å gi litt informasjon om slike transporter. Selv om ikke alt er med mener vi likevel kapitlet kan bidra til å gi bedre forståelse for «sjømatbransjen» ved de eksempler som benyttes.

Uttransporter

Vesentlige biprodukter ut fra næringen er **ensilasje og avskjær**⁵. I de intervjuer/vurderinger som er foretatt av Transportutvikling AS ble det registrert ca. 23.000 tonn ensilasje og avskjær

⁵ Ensilasje er i en sjømatkontekst biprodukter fra sjømatnæringen, dvs. fiskeavfall, død fisk fra oppdrettsanlegg mv. Avskjær er også et biprodukt fra næringen, men transportformen har ofte likhetstrekk med transport av ferske produkter.

som utgående biprodukt i Nord-Troms i 2017. Den teoretiske mengden av slike biprodukter er imidlertid høyere. Store deler av fisken som kommer inn til fangstmottakene leveres sløyd, hodekappet osv. For de registrerte tonnene ble 83% transportert ut med båt.

Den største aktøren som betjener biproduktmarkedet i Nord-Troms er Hordafor/Akva-Ren med prosessanlegg i Kåfjord og hovedkontor i Lyngen. Den største delen av transporten skjer med båt. Noe ensilasje går også til Finland.

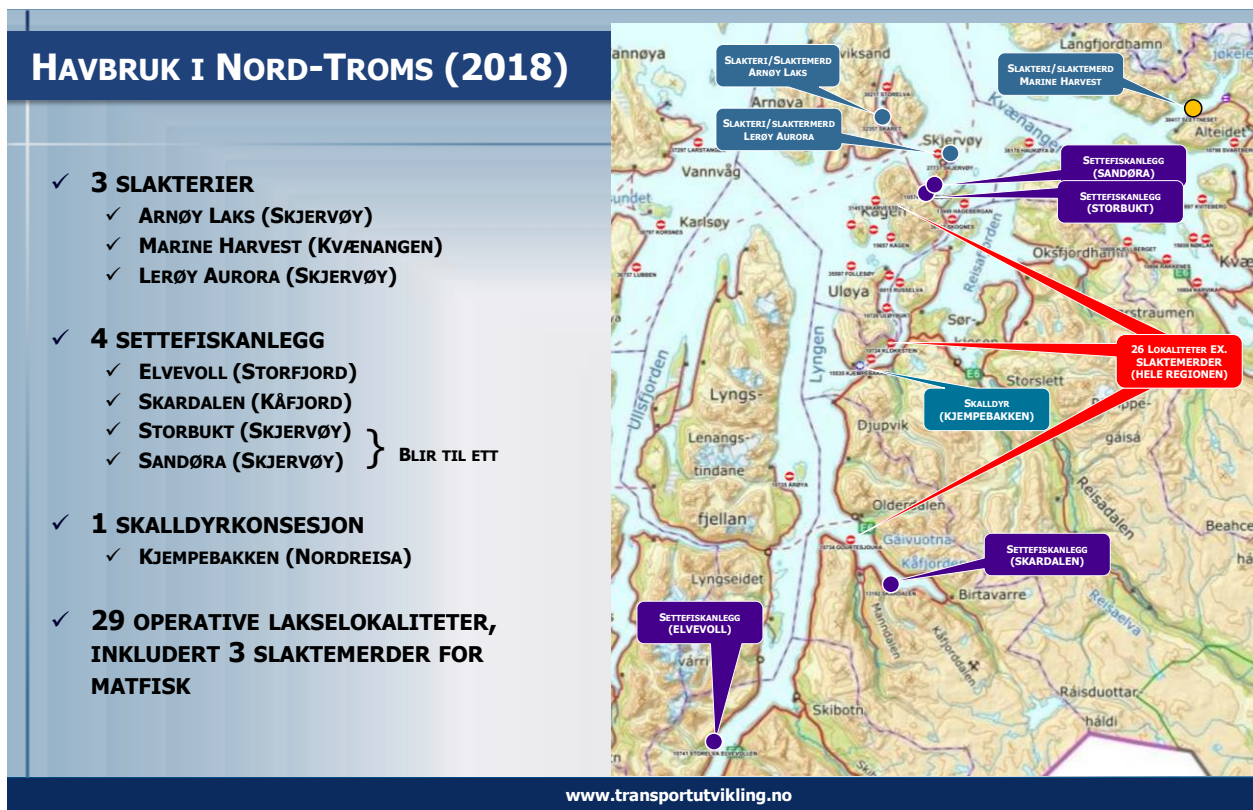
Inntransporter

Råstoff til slakterier og mottak kommer vanligvis sjøveien, selv om det foregår en del interntransport med bil som belaster veinettet. Fisk til mottakene kommer normalt sjøveien med fiskefartøy. Laks til slakteriene og settefisk til oppdrettsanlegg kommer sjøveien med brønnbåter. Av de 149 godkjente akvakulturlokalitetene i Troms (oktober 2018), er 32 (21%) lokalisert til Nord-Troms. 47% av lokalitetene i Nord-Troms ligger i Skjervøy, 28% i Kvæangen, 13% i Nordreisa, 6% i Kåfjord og ca. 3% i hver av kommunene Storfjord og Lyngen.

PRODUKSJON	KÅFJORD	KVÆNANGEN	LYNGEN	NORDREISA	SKJERVØY	STORFJORD	TOTAL
AKVAKULTURDYR TIL KONSUM (Blåskjell)	0	0	0	1	0	0	1
MATFISK	1	8	0	3	12	0	24
MATFISK (Stamfisk)	0	0	1	0	1	0	2
SETTEFISK	1	1	0	0	2	1	5
NORD-TROMS	2	9	1	4	15	1	32

Tabell 5-4: Godkjente lokaliteter i Nord-Troms (Kilde: Fiskeridirektoratet, oktober 2018)

Figur 5-5 er en visualisering av tabell 5-4.



Figur 5-5: Godkjente lokaliteter i Nord-Troms (Kilde: Fiskeridirektoratet, oktober 2018)

Sjømatnæringen benytter store mengder paller og emballasje. Det meste av pallene kommer inn til slakteri eller mottak med bil. En del av pallene produseres lokalt og regionalt, men det meste kommer fra Finland og Baltikum.

Emballasje leveres/produseres i stor grad lokalt og regionalt. Det aller meste av emballasjen transporteres med bil. Transport av emballasje skaper mye transportarbeid da emballasje i form av f.eks. isoporkasser gir stort volum. BEWI i Nordkjosbotn er en stor leverandør av emballasje til sjømatnæringen i Nord-Troms, men det leveres også emballasje fra flere andre leverdører.

Lerøy Aurora (Skjervøy) har egen produksjon av emballasje. Veitransportarbeidet til Skjervøy ville vært vesentlig høyere ved bruk av eksterne leverandører. For Lerøy Aurora ville veitransportarbeidet på FV866 økt med mer enn 4.000 vogntog pr. år, hvis produksjonen hadde skjedd et annet sted.

Fôr går til oppdrettslokalitetene, og ikke til slakteriene som står for uttransporten av oppdrettsfisk.



Bilde 5-2: Fôrbåten "Rubin" ved kai i Skjervøy (Foto: Transportutvikling, 2018)

De store fôrleverandørene til oppdrettsnæringen i Nord-Troms er EWOS på Bergneset (Balsfjord), Skretting (Hadsel) og Biomar (Øksnes). Fôr transporteres for det meste med båt, men en del går med bil. I 2017 ble det transportert 2.000-3.000 tonn med bil til lokaliteter i Nord-Troms.



Bilde 5-3: EWOS på Bergneset (Foto: Transportutvikling AS, 2018)

Salt går til fiskebruk langs hele kysten. Stort sett alt kommer inn med mindre bulkbåter fra:

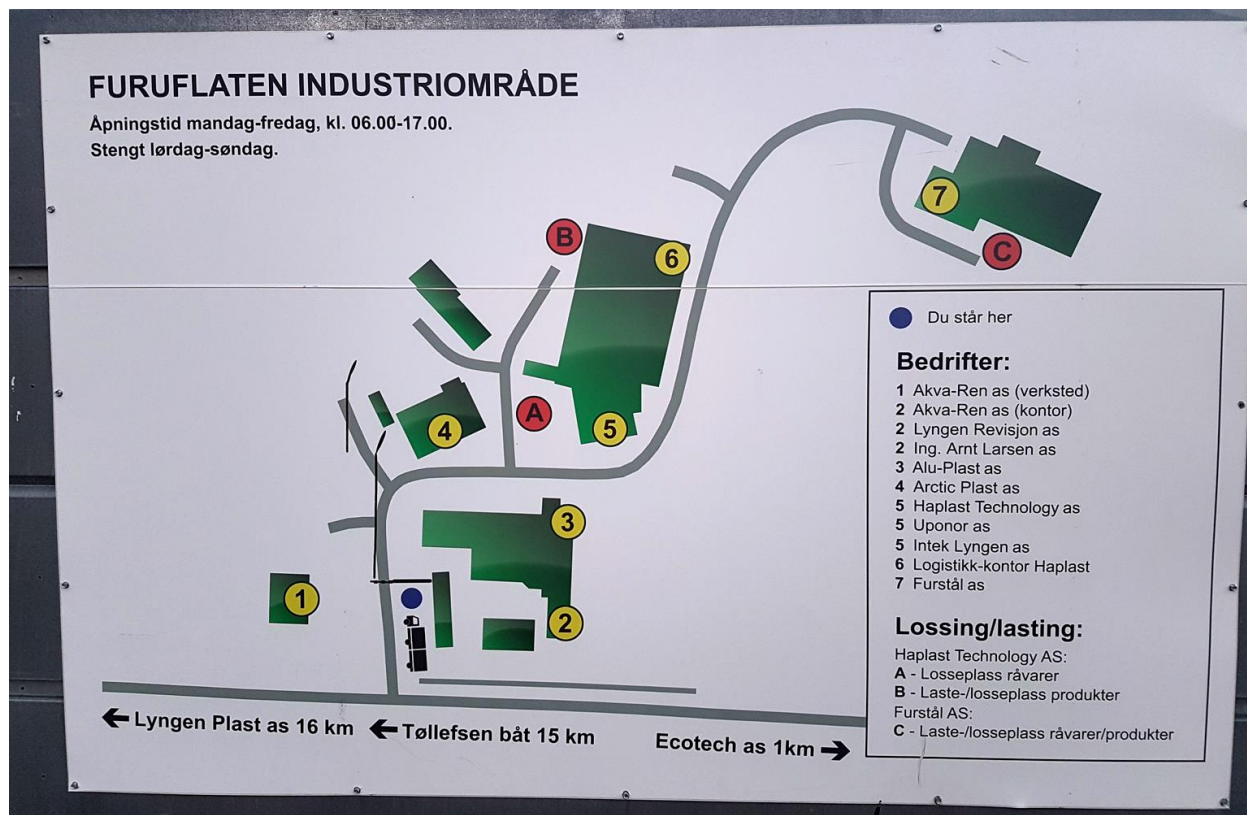
- G C Rieber Salt AS, Harstad
- Saltimport, Vannøy

Det meste av saltet går til fiskebrukene, mens noe går til veiformål.

Det benyttes store mengder is ved transport av ferske fiskeprodukter. De fleste har egen produksjon av is.

5.3 INDUSTRI/MINERALER/BERGVERK

Mange av industribedriftene i Nord-Troms er tilknyttet industrimiljøet på Furuflaten i Lyngen kommune. Her finnes bl.a. bedrifter som Cinderella Eco Solution, Haplast, Furstål og Lyngen Plast.



Bilde 5-4: Skilt utenfor Furuflaten Industriområde (Foto: Transportutvikling AS, november 2018)

Lyngen kommune har de største mineralutskipningene i regionen. Disse skjer fra YITs anlegg i Tytebævika.

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.

5.4 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. Melkeproduksjon og slakt av dyr skaper transport. I tillegg er det produksjon av egg, avlsdyr, hester mv.

Tabell 5-5 viser antallet produksjonsdyr i hver kommune, fordelt på melkeproduksjon (ku og geit) og slaktedyr (storfe, gris og sau).

Kommune	Melkekyr	Melkegeiter	Andre storfe	Slaktegriser	Sauer over 1 år	Sum
Lyngen	212	874	517	0	4 446	6 049
Kåfjord	281	1 139	436	42	2 320	4 218
Nordreisa	278	590	437	0	3 137	4 442
Storfjord	0	628	8	0	825	1 461
Kvæningen	60	0	83	313	160	616
Skjervøy	0	0	0	0	490	490
Nord-Troms	831	3 231	1 481	355	11 378	17 276

Tabell 5-5: Antall produksjonsdyr i Nord-Troms, pr. kommune, 2017 (Kilde: Landbruksdirektoratet)

I 2017 ble det levert 683.851 kg kjøtt og andre husdyrprodukter (bl.a. ull) fra landbruksaktørene i Nord-Troms. Samlet utgjør dette 18% av produksjonen i Troms fylke. 32% av kjøttproduktene ble levert fra bedrifter i Lyngen kommune. Kvæningen hadde størst produksjon av griseslakt.

Område	Antall	Sau og lam	Storfe	Gris	Annet	SUM kg	Andel
LYNGEN	6 765	132 191	67 049	307	20 114	219 661	32 %
NORDREISA	4 745	93 033	58 191	388	16 171	167 783	25 %
KÅFJORD	3 722	65 773	50 348	16 756	13 491	146 368	21 %
KVÆNINGEN	1 495	6 364	10 997	89 621	783	107 765	16 %
STORFJORD	1 064	17 748	408	-	6 111	24 267	4 %
SKJERVØY	824	16 794	-	-	1 213	18 007	3 %
Nord-Troms	18 615	331 903	186 993	107 072	57 883	683 851	100 %
Andel av Troms	22 %	23 %	15 %	14 %	26 %	18 %	

Tabell 5-6: Kjøttproduksjon i Nord-Troms, pr. kommune, 2017 (Kilde: Landbruksdirektoratet)

I 2017 ble det levert 7.348.695 liter melkeprodukter fra landbruksaktørene i Nord-Troms. Samlet utgjør dette 21% av produksjonen i Troms fylke. Nord-Troms hadde imidlertid 42% av geitemelkproduksjonen i Troms.

32% av melkeproduktene ble levert fra bedrifter i Nordreisa, 31% fra Kåfjord og 27% fra Lyngen.

Kommune	Geitemelk (l)	Kumelk (l)	SUM liter	Andel
NORDREISA	356 196	1 983 938	2 340 134	32 %
KÅFJORD	649 615	1 596 171	2 245 786	31 %
LYNGEN	634 347	1 366 071	2 000 418	27 %
STORFJORD	395 700	-	395 700	5 %
KVÆNINGEN	-	366 657	366 657	5 %
Nord-Troms	2 035 858	5 312 837	7 348 695	100 %
Andel av Troms	42 %	18 %	21 %	

Tabell 5-7: Melkeproduksjon i Nord-Troms, pr. kommune, 2017 (Kilde: Landbruksdirektoratet)

Store transporter i Nord-Troms regionen styres av Felleskjøpet, Tine og Nortura. Melk leveres i hovedsak til meieriet på Storsteinnes (Balsfjord) i Målselv. Felleskjøpet har lager/terminal i Sørkjosen.

5.5 AVFALLSTRANSPORTER

Avfall er i dag råvarer for en industri som skaper store verdier. I Norge behandles og gjenvinnes rundt 13 millioner tonn avfall. I Troms utgjorde avfallstransporter over 13% av det totale veitransportarbeidet i 2017 («Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark», Transportutvikling AS, 2018).

Den enkelte kommune har ansvar for å samle inn husholdningsavfall blant sine innbyggere. Noen kommuner har valgt renovasjonsløsninger basert på interkommunalt samarbeid, mens andre velger å ha en egen kommunal renovatør. Det finnes også flere private aktører i dette markedet.

Næringsavfall er avfall som oppstår i forbindelse med privat og offentlig nærings- og forvaltningsvirksomhet. Næringsavfall skal leveres til et godkjent mottak for behandling, og det er avfallsbesitter som har ansvar for at dette blir levert. Avfallsselskapene organiserer avfallsinnsamling og gjenvinning etter gjeldende regelverk. Ulike selskap har ansvar for ulike typer avfall.

I 2009 ble det innført et lovverk som stiller strengere krav til deponering av biologisk nedbrytbart avfall. Dette har bidratt til å oppfylle miljømål, men også ført til økt veitransport.

I Troms er det både offentlige (kommunale/interkommunale) og private avfallsselskap. Flere avfallsselskap, både i Troms og Finnmark, benytter veiinfrastrukturen i Nord-Troms. Avfallsselskap i Vest-Finnmark bruker bl.a. E6 som gjennomgangsvei sørover eller har leveranser til Storslett, Skibotn og Djupvik.

I Nord-Troms organiseres den kommunale renovasjonen av det interkommunale selskapet Avfallsservice AS. Alle 6 kommunene i Nord-Troms er medeiere. Selskapet har hovedkontor i Sørkjosen og fem miljøstasjoner i fem ulike kommuner. Avfallsservice har en større mottaksstasjon i Skibotn (Origo).

I tillegg til den kommunale renovasjonen har selskapet bl.a. utleie av containere, innsamling og behandling av avfall fra forretninger/kontor og industri, og mottak og videresending av spesialavfall.

Avfallsservice har ca. 6.000 husholdningsabonnenter og 400 bedrifter. Selskapet har aktivitet fra Målselv i sør til Lakselv i nord. I 2017 behandlet selskapet ca. 16.000 tonn inngående avfall.

Selskapet har transport på stort sett alle veier i Nord-Troms og påpeker følgende utfordringer:

- mange veier er dårlige, både fylkesveier og kommunale.
- kostnaden ved å benytte Lyngenfergene er alt for høy, og fergenes hastighet over fjorden bør økes for å redusere reisetiden. Bedre rutetilbud/frekvens er ønskelig.
- Utfordringen på vinteren er Kvænangsfjellet.

Avfallsservice benytter i dag modulvogntog mellom Skibotn og Tromsø. Selskapet utelukker ikke økt bruk av modulvogntog når veiene blir tilrettelagt for denne type kjøretøy.

5.6 REISELIVSNÆRINGEN

Reiselivsnæringen omfatter flere bransjer som inngår i ulike næringer. Reiselivet består av fem hovedområder: transport, servering, overnatting, aktiviteter/opplevelser og formidlingsaktiviteter.

Konjunkturbarometeret for Nord-Norge 2018, utarbeidet av Menon og Bedriftskompetanse, ble publisert 12.11.2018. For reiselivsnæringen i Nord-Norge sies følgende:

«Veksten i antall overnattingsdøgn i Nord-Norge har avtatt siden 2016, og den seneste tiden har antallet faktisk gått litt ned. Utviklingen har vært dårligere enn våre tidligere prognoser tilsa. Veksten i nordnorsk reiseliv har de senere årene i hovedsak vært drevet av flere utenlandske tilreisende.»

I rapporten har en sett på antall overnattingsdøgn i Nord-Norge i forhold til kronekursen og peker på følgende:

«Det var en tydelig sammenheng mellom kronekursen og veksten i antallet overnattingsdøgn mellom 2012 og 2016. Lav kronekurs gjør det rimeligere å reise til Norge som turist. Etter 2016 svekket ikke kronen seg mer, og veksten i utenlandske overnattingsdøgn bremset kraftig opp. Fordi vi forventer en gradvis sterkere krone, må vi regne med en ytterligere oppbremsing. Vi forventer derfor nullvekst i reiselivets omsetning frem til 2020.»

Turisme i Nord-Troms

Visit Lyngenfjord representerer 5 av 6 kommuner i Nord-Troms Regionråd. Kvænangen er ikke med.

De opplyser at de har sett en vekst i reiselivsnæringen for regionen de siste 5 årene. 2018 ser ut for å ende på omentrent samme, eller litt lavere, nivå som i 2017.

Flertallet av virksomhetene innen reiselivsnæringen i Nord-Troms er små, men er av stor betydning i lokalsamfunnene. Noen leverer kun overnatting, men flere tilbyr «pakker» bestående av både opplevelser, overnatting, transport osv. Det er et mangfold av naturbaserte opplevelser som tilbys, både for sommerturisme og vinterturisme. Det virker som småbedrifter innen reiselivsnæringen ser positivt på fremtiden. Flere utvider, pusser opp/moderniserer lokaler, og forbedrer og videreutvikler sine tilbud.

Antall turister for perioden desember, januar og februar øker. Dette har i stor grad sammenheng med nordlysturismen.

Reiselivsnæringen utvikler seg stadig i retning av å være en helårsnæring, selv om juni, juli og august er månedene med desidert størst aktivitet.

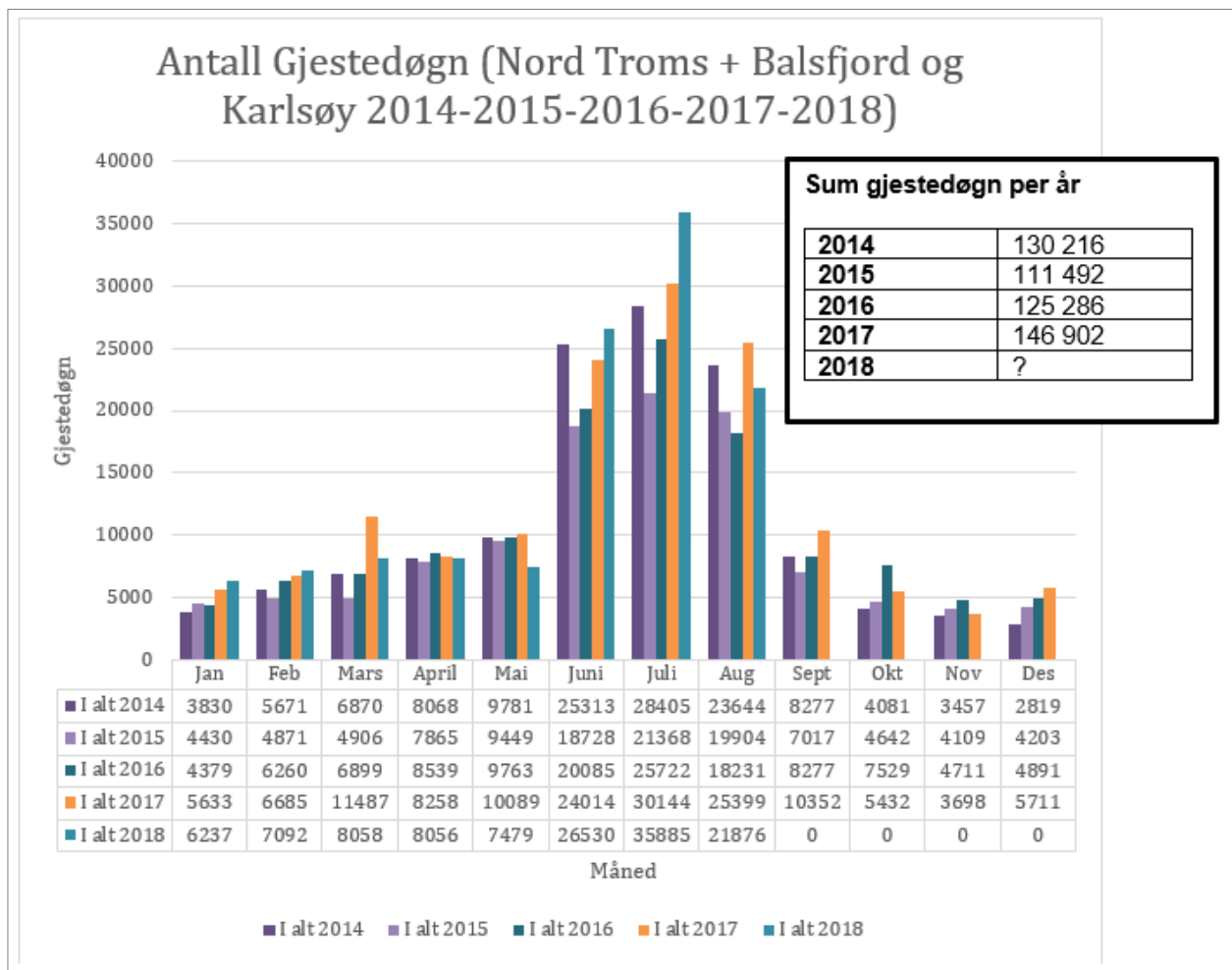
Tromsø er en viktig hub for turismen i regionen. Direkteruter fra Europa til Tromsø har vært viktig for utviklingen. Dette gjør det mere lettvent for besøkende. Spesielt i nordlyssesongen (desember til februar) og skisesongen (midten av mars til midten av mai) er Tromsø en viktig hub. Da flyr turister til Tromsø for så å leie bil eller bli hentet av vertskap for overnatting og opplevelser. Tromsø er mindre viktig som hub sommer og høst.

Opplevelsesleverandører i Tromsø-regionen har gjort det enklere å bestille organiserte dagsturer med transport fra Tromsø vinterstid. Det er satt opp daglige bussavganger fra Ishavshotellet i Tromsø til Årøybukt/Aurora Spirit i perioden 1. desember til 31.mars.

Fra Visit Lyngenfjord får vi opplyst at det kommer mange turister inn i regionen fra finsk side, bla. fra Levi og Rovaniemi. På sommeren er det satt opp bussrute Rovaniemi-Nordkjosbotn-Tromsø. Det jobbes med å få gjort denne ruten til et helårstilbud. En finsk turoperatør sørger for at 1000- 1500 besøkende pr. år kommer fra Levi til Slettnes for å oppleve arrangert sauna og isbading. Det er også turister som kommer inn i regionen med fly til Rovaniemi og leiebil herfra, da det blir billigere enn å leie bil i Norge.

Alta lufthavn har betydning for reiselivsnæringen i Nordreisa og Kvæningen, og da spesielt for Kvæningen.

Turoperatører som benytter Hurtigruten, og kombinerer opplevelser sjø/land, har gitt Skjervøy en økning i besøkende. Her er bla. overnatting på stedets hotell og hvalsafari et populært tilbud. Dette er en utvikling som har kommet de siste 2 årene.



Figur 5-6: Antall gjestedøgn 2014-2018

Figuren/tabellen over er hentet fra Visit Lyngenfjord `s web side. Tallene er hentet fra SSB og tabellen viser antall gjestedøgn fra 2014 til 2018. I tillegg til kommunene i Nord-Troms er Balsfjord

og Karlsøy med i statistikken. Gjestedøgn representerer bare en del av beskrivelsen av reiselivet i regionen.

Hvis vi legger til grunn statistikk fra Statistikknett.no der hoteller, campingplasser og hyttegrender i kommunene representert ved Nord-Troms Regionråd, samt Balsfjord og Karlsøy er registrert, ser vi følgende utvikling:

- Samlet økning i overnattingsdøgn fra 2016 til 2017 i regionen
- Samlet liten nedgang fra jan-sept 2017 til jan-sept 2018 i regionen
- Nedgang i overnattingsdøgn samlet for Kvæningen, Skjervøy og Nordreisa fra 2016 til 2017 og fra jan-sept 2017 til jan-sept 2018
- Økning i Tromsø
- Nedgang i andel nordmenn og utenlandsandelen øker
- Det er flest utenlandske turister fra Tyskland. Deretter kommer USA og Storbritannia

Kollektivtransport som buss og hurtigbåt benyttes i liten grad av turister. Å bruke kollektivtransport anses som en krevende øvelse.

Mange turister kommer til regionen med egen bil eller bobil. Dette gjelder spesielt sommer og høst. For utenlandske turister, spesielt i vinterhalvåret, er det vanskelig å ta seg frem på egen hånd da kjøreforholdene er utfordrende.

Utfordringer og forbedringspotensial

For å bedre kunne legge til rette for reiselivet påpeker representanter for reiselivsnæringen/kommunene i regionen betydningen av bedre kollektivtransport, - og presiserer:

- Det er for få avganger med buss og hurtigbåt, samt dårlig komfort/standard på flere busser
- Kvæangersruta må styrkes
- Det er ikke tilrettelagt med korrespondanser mellom ulike kollektivtilbud
- Informasjon om kollektivtransport må være lett tilgjengelig for turister. Informasjonen må være tilgjengelig på engelsk
- Det må være mulig å kjøpe billett på nett
- Det er for dårlig rutetilbud og regularitet på flytilbudet i Sørkjosen

Mangelen på parkering, skilting og annen tilrettelegging for turismen er en utfordring.

Fra representanter for kommunene i regionen påpekes det at det er utfordringer rundt turistparkering. Det følger kostnader med opparbeiding av parkeringsplasser, toaletter og søppelhåndtering. Pr i dag er det ingen søkbare midler for slike kostnader, og kommunene får regningen.

Toaletter som finnes langs E6 stenger om vinteren.

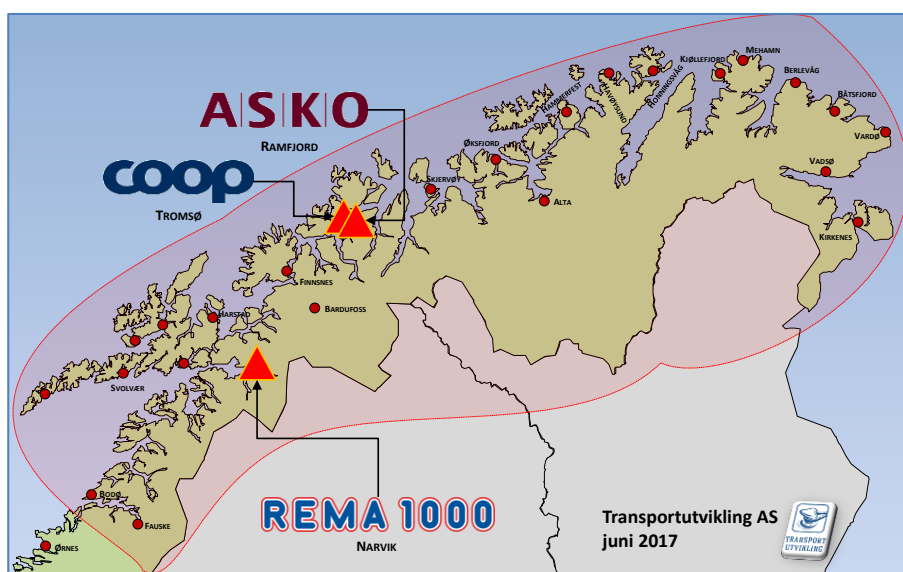
5.7 ANDRE TRANSPORTER

I tillegg til de bransjer som er kommentert ovenfor, bidrar andre næringer til mye transport i regionen.

Vi nevner spesielt **dagligvarer** der de regionale lagrene er i Tromsø (COOP og ASKO) og i Narvik (REMA). I 2017 utgjorde dagligvaretransporten i Troms over 17% av de registrerte transportene («Status 2018 - Næringstransporter i Troms og Finnmark», Transportutvikling AS, 2018).

Disse tre aktørene leverer til dagligvarenæringen i Nord-Troms.

REMA distribuerer til hele Troms og Finnmark, samt sørover til midten av Nordland med utgangspunkt i Narvik. ASKO og Coop distribuerer til hele Troms og Finnmark, samt sørover til Narvik/Tysfjord med utgangspunkt i Tromsø og Ramfjord.



Figur 5-7 viser lokaliseringen av de tre dagligvarelagrene i Nord-Norge.

Distribusjonsområdet er indikert.

Figur 5-7: Lokalisering av dagligvarelagre i Nord-Norge

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 transportarbeidet i Troms knyttet til slike transporter.

Kysttankanleggene har en viktig funksjon som mottak og distribusjonsledd for petroleumsprodukter. De regionale tankanleggene forsynes med mindre tankskip. Deretter skjer det en videredistribusjon til privatmarkedet (f.eks. bensinstasjoner) eller næringsmarkedet (industriell virksomhet, mindre tankanlegg, skipsfart osv.). I hovedsak skjer slik distribusjon med bil. Det er ingen operative kysttankanlegg i Nord-Troms. De nærmeste befinner seg i Alta, Hammerfest, Tromsø/Tromsdalen og Bergneset.

I 2017 passerte det (frem og tilbake) ca. 1.100 petroleumsrelaterte biltransporter over grensen mellom Finnmark og Troms. Dette inkluderer en økende andel av gasstrailere fra Hammerfest. Ca. 75-80% av transportene var gasstrailere (LNG).

I tillegg foregår det transporter av post og andre varer.

5.8 KART OVER VEIBELASTNINGER

5.8.1 TRANSPORTKART -ALLE TRANSPORTER

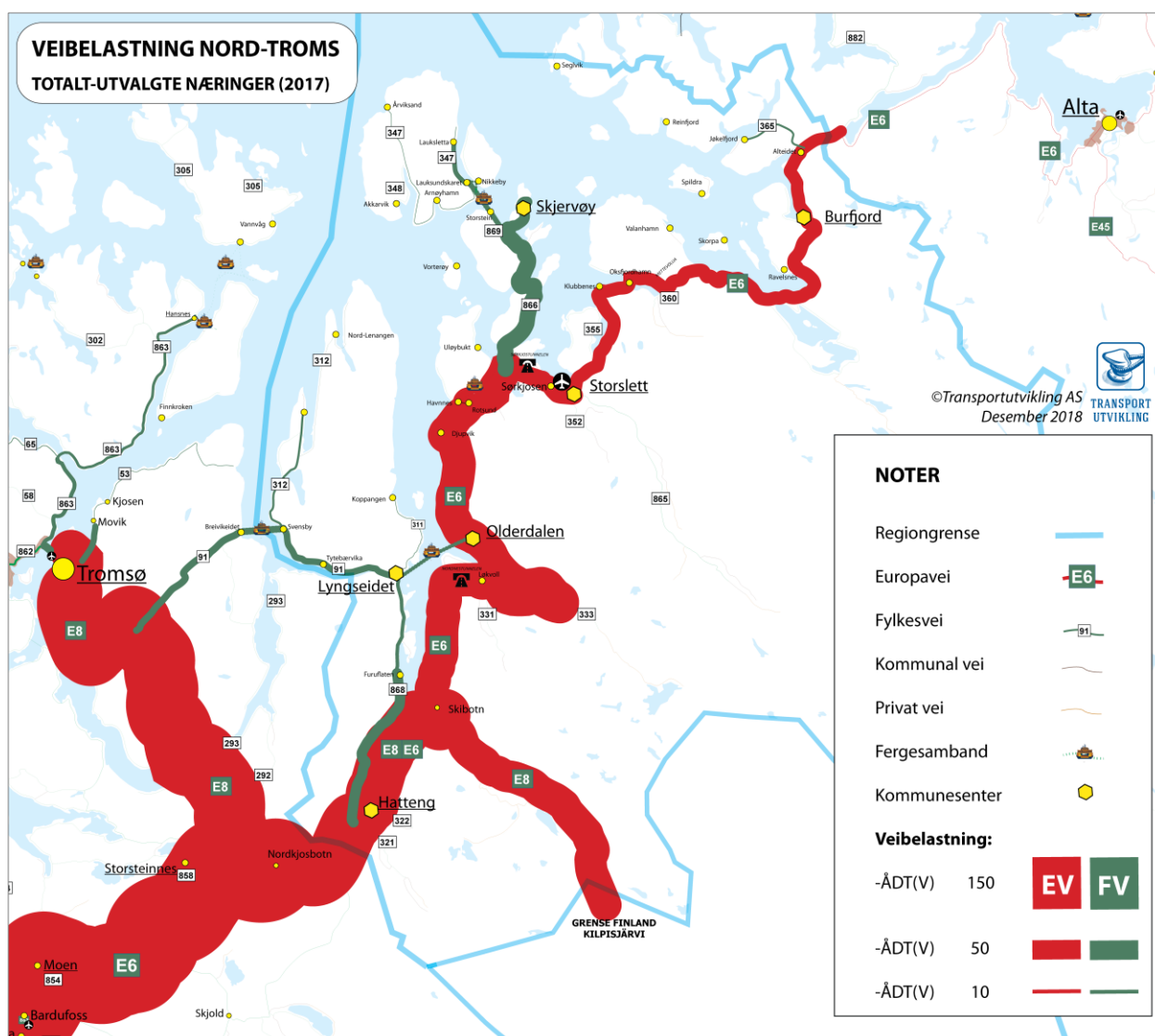
Kartet viser veitrafikk med tunge næringskjøretøy (vogntogekvivalenter, VTE). Tallene er basert på intervjuer med næringsaktører i de største bransjene i Nord-Troms. Tallene inkluderer også trafikk fra aktører som er lokalisert utenfor Nord-Troms regionen.

Røde veimarkeringer viser statlige veier mens grønne viser fylkesveier. Tykkelsen på strekene markerer veibelastningen ved at tykke streker har mer trafikk enn tynne.

Nord-Troms regionen er markert med et blått omriss.

Utenfor regionen har vi ikke markert transportmengdene i Finnmark, men tatt med transportør sør for Storfjord (E6) og E8 inn mot Tromsø.

Illustrasjonen er basert på Årsdøgntrafikk med tunge kjøretøy (ÅDT(V)) i 2017. Årsdøgntrafikk er trafikk i begge retninger og baseres på at trafikken går jevnt over et helt år. Bedrifter som har sesongproduksjon vil ha en høyere trafikk i de dagene produksjonen pågår, enn det ÅDT viser.



Figur 5-8: Veitrafikk alle transportør

Totale transporter	ÅDT(V)
E6 Nordkj.botn-Bergneset	245
E6/E8 Oteren-Nordkjosbotn	151
E6 Mandalen-XE8 Skibotn	86
E6 Langslett-Rotsund	82
E8 Skibotn-Grense Finland	71
E6 Storslett-Sørkjosen-Langslett	46
FV866 Langslett-Skjervøybrua	41
E6 Alteidet-Burfjord	32
E6 Gr. Finnm.-XFV365 Alteidet	31
FV866 Skjervøybrua-Skjervøy	27
FV868 Furufalten XE6 Oteren	27
FV91 Fagernes-Breivikeidet	18
FV91 Lyngseidet-Svendsby	17
FV869 Skjervøybrua-Storstein	13
FV347 Lauksundskaret-Lauksletta (øst)	12
FV868 Lyngseidet-Furufalten	9
FV312 Svendsby-Lenangsøyra/Nord-Lenangen	5
FV365 Alteidet-Jøkelfjord	5

Tabellen til venstre viser Årsdøgntrafikk med tunge kjøretøy for utvalgte veistreknings (2017). Europaveier er markert med rød tekst.

Vi har tatt med strekninger med ÅDT(V) større enn 5.

Ser vi bort fra strekningen i Balsfjord (sør for Nordkjosbotn) er den mest trafikkerte strekningen med tunge næringskjøretøy i Nord-Troms E6/E8 nord for Nordkjosbotn til Oteren. På denne strekningen trafikkerer gjennomgangstrafikk på E6, trafikk mot Finland (E8 Kilpisjärvi) og trafikk mellom f.eks. Furufalten og områder sør for Oteren.

E6 gjennom hele Kåfjord har mye tungtrafikk.

Tabell 5-8: Årsdøgntrafikk tunge kjøretøy, alle transporter

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 trafikk mellom Furufalten og Oteren på FV868. Dette er i stor grad trafikk knyttet til industrien på Furufalten. Det er også en del tungtrafikk mellom Furufalten og Lyngseidet (FV868), selv om denne er mindre enn FV868-trafikken ut mot E8/E6 (Oteren).

FV91, på hele strekningen mellom Fagernes (XE8) og Lyngseidet har mye tungtrafikk. Det meste er gjennomgangstrafikk.

Det er også mye trafikk på FV869/FV347 ut til Arnøya i Skjervøy kommune, FV 312 mellom Svendsby og Lenangsøyra og FV365 inn til Jøkelfjord. Mye av transportarbeidet på disse veiene er relatert til sjømat (se sjømatkartet, kapittel 5.8.2)

5.8.2 TRANSPORTKART - SJØMATNÆRINGEN

Kartet viser veitrafikk med tunge næringskjøretøy (vogntogekvivalenter, VTE). Tallene er basert på intervjuer med sjømataktører, både havbruk og fangst. Tallene inkluderer i tillegg til sjømat også transport av innsatsfaktorer og biprodukter.

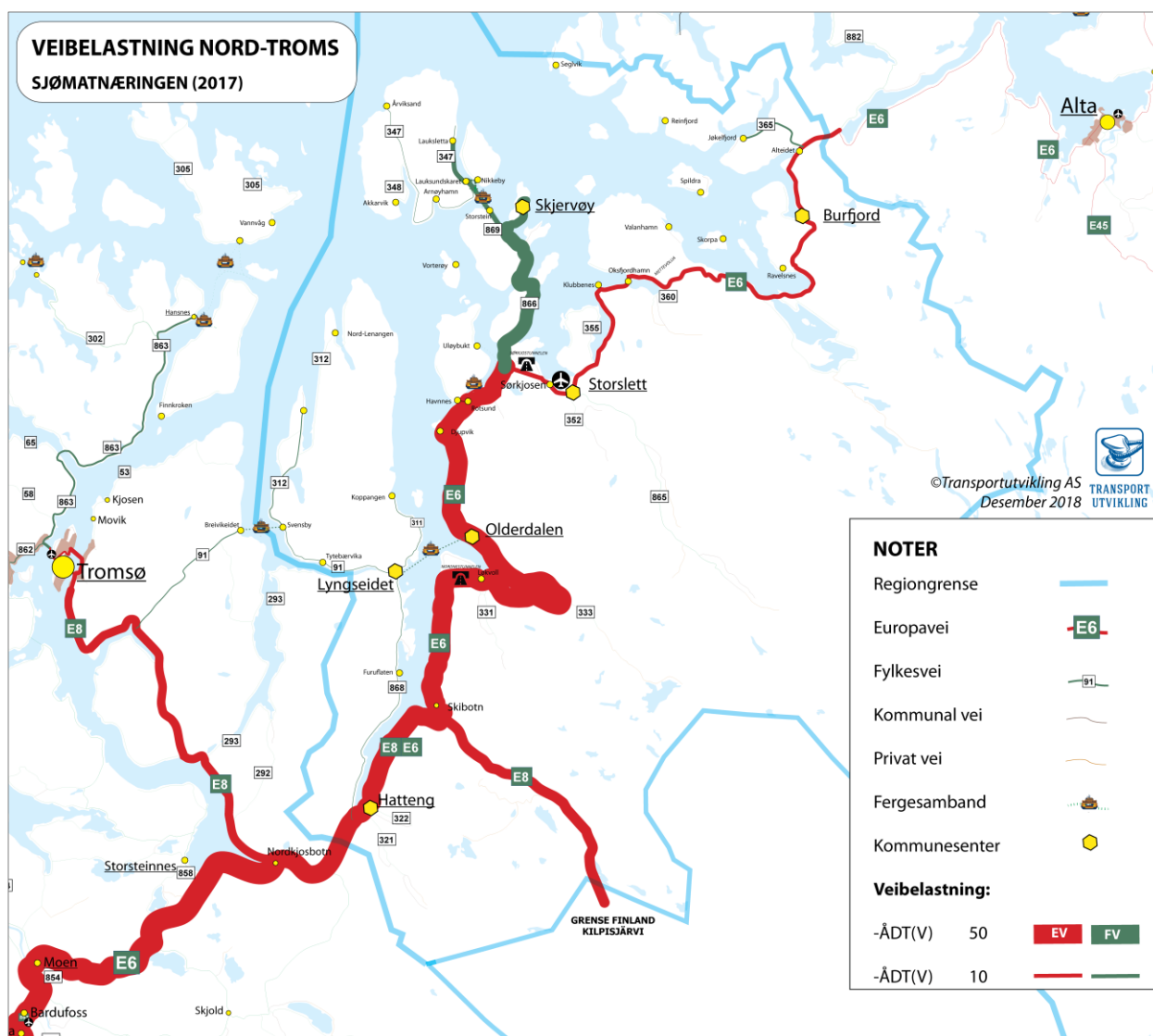
Tallene inkluderer også trafikk fra aktører som er lokalisert utenfor Nord-Troms regionen.

Røde veimarkeringer viser statlige veier mens grønne viser fylkesveier. Tykkelsen på strekene markerer veibelastningen ved at tykke streker har mer trafikk enn tynne.

Nord-Troms regionen er markert med et blått omriss.

Utenfor regionen har vi ikke markert transportmengdene i Finnmark, men tatt med transporter sør for Storfjord (E6) og E8 inn mot Tromsø.

Illustrasjonen er basert på Årsdøgntrafikk med tunge kjøretøy (ÅDT(V)) i 2017. Årsdøgntrafikk er trafikk i begge retninger og baseres på at trafikken går jevnt over et helt år. Bedrifter som har sesongproduksjon vil ha en høyere trafikk i produksjonsdagene, enn det ÅDT viser.



Figur 5-9: Veitransportkart sjømattransporter

Tabellen til venstre viser Årsdøgntrafikk med tunge kjøretøy (ÅDT(V)) for utvalgte veistreknings (2017).

Sjømattransporter	ÅDT(V)
E6 Nordkj.botn-Bergneset	54
E6 Mandalen-XE8 Skibotn	49
E6 Djupvik-Olderdalen	48
E6/E8 Skibotn-Nordkjosbotn	47
E6 Langslett-Djupvik	46
FV866 Langslett-Skjervøybrua	34
E8 Skibotn-Grense Finland	26
FV866 Skjervøybrua-Skjervøy	21
FV869 Skjervøybrua-Storstein	13
E6 Gr. Finnm.-X FV365 Alteidet	12
FV347 Lauksundskaret-Lauksletta (øst)	12
E6 Alteidet-Langslett	11
FV365 Alteidet-Jøkelfjord	5
FV312 Svendsby-Lenangsøyra/Nord-Lenangen	2
FV347 Lauksundskaret-Årviksand	1

Det er tatt med veier med større ÅDT(V) enn 1.

Den mest trafikkerte strekningen med tunge sjømatkjøretøy i Nord-Troms er E6 nord for Skibotn. På denne strekningen trafikkerer gjennomgangstrafikk på E6 og sjømattransporter som skal over E8 Kilpisjärvi.

Hele E6 strekningen mellom Skibotn og Langslett er tungt trafikkert med sjømatkjøretøy.

Tabell 5-9: Årsdøgntrafikk tunge kjøretøy, sjømatnæringen

Det alt vesentligste av fiskeproduktene eksporteres ut av regionen. De fleste passeringene ut av regionen skjer over E8 Kilpisjärvi og over fylkesgrensen til Nordland. Etter grensepasseringen til Nordland fordeler trafikken seg over E10 Bjørnfjell, tog fra Narvik og noe går videre langs E6. Transportveiene kan variere fra år til år og fra transport til transport.

Den mest trafikkerte fylkesveien er FV866 mellom Langslett og Skjervøybrua. Trafikken stammer i hovedsak fra to store lakseslakterier (Lerøy Aurora og Arnøy Laks) og to fangstaktører (Skjervøy Fisk og Skalldyr og Årvikbruket).

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 til/fra Skjervøy (FV866) og Arnøya (FV869/FV347), via fergesambandet Storstein-Lauksundskaret.

Det er også en god del trafikk på FV365 til Jøkelfjord i Kvænangen kommune hvor Marine Harvest har sitt lakseslakteri, og på FV312 i Lyngen kommune mellom Svendsby og Lenangsøyra (Lyngen reker).

Noe transport av fangst skjer også over fergesambandet Rotsund-Havnes (tørrfisk).

6 KOLLEKTIVTILBUDET

Med kollektivtilbud menes først og fremst bussruter og hurtigbåtruter. Fly og Kystrute representerer transporter inn og ut av regionen. Ferger betjener lokale funksjoner, først og fremst i forhold til transport av kjøretøy. Fly, Kystrute og ferger er kommentert i andre kapitler.

Det er mange kommentarer som vedrører kollektivtilbudet i regionen. I hovedsak er disse knyttet til buss- og hurtigbåttilbudet, -og at kollektivtilbudet er generelt for dårlig. Vi nevner nedenfor noen av kommentarene fra innspillsmøtene:

Busstilbudet:

- Busstilbudet fungerer dårlig. 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 bussrutene korresponderer ikke med hverandre.
- Busstilbudet mellom Kvæningen og Alta er dårlig. Kvæningen ligger nært Alta og pendlerbuss er viktig. Kvæningen har også et for dårlig tilbud mot Tromsø.
- Dårlig komfort/standard på flere av bussene
- Åpningen av Sørkjostunnelen gir mulighet for økt pendling/dagpendling mellom Nordreisa og Skjervøy/Kåfjord. Bussruter bør tilrettelegges.



Jonas Pedersen, fra Ungdomsrådet i Nordreisa, kunne fortelle om dårlig kvalitet på buss og vei. For ungdom som pendler mellom hjem og skole/arbeid (til Nord-Troms vgs i Nordreisa eller Skjervøy), er dette ikke tilfredsstillende, og er med på å lokke ungdom til å bosette seg i byen (Tromsø og Alta).

Hurtigbåttilbudet

- Regionens hurtigbåttilbud 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.



Elin Johannesen, Lauksletta overnatting, kommenterte utfordringer med dårlig rutetilbud og manglende korrespondanse. Det nyttet ikke å gjøre Fylkestrafikk oppmerksom på utfordringene, - det ble ikke tatt hensyn til. Lauksletta overnatting og andre tilsvarende bedrifter opplevde at fylkeskommunen ikke bidro til å legge til rette for økt turistnæring i distriktet. Johannesen mener at beredskapen (Kvæningsruta) er svekket, og bør tilbake til det den var tidligere (ambulanspersonell stasjonert om bord i båten).



Roy Ivar Isaksen, reder, driver både båt og overnattingsbedrift/landhandel på Spildra. Skal overnattingsbedrifter i regionen overleve, bør fylket tilrettelegge for bedre kollektivtrafikk. Det er et dårlig tilbud generelt, og korrespondanse mellom ulike transportmidler er «ikke eksisterende». Med erfaring fra egen overnattingsbedrift nevnte han at det dårlige båt- rutetilbud/omlegging av rutene på kort varsel har ført til at en mister mange bookinger. Næringsutvikling er avhengig av gode transportløsninger og det er ikke mulig å drive fiskemottak med dagens løsninger.



Bilde 6-1: 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

7 UTVIKLINGSTREKK

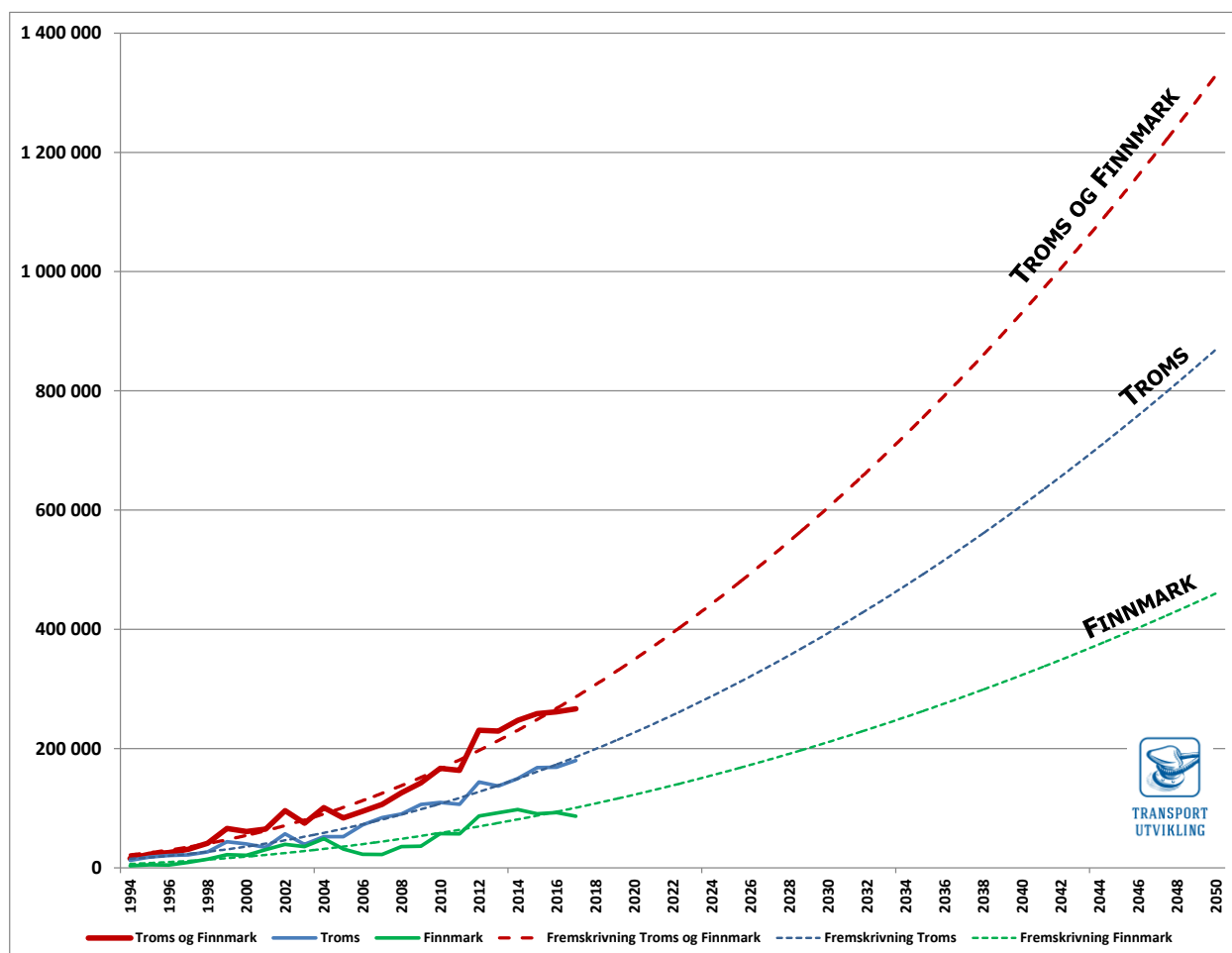
Det er en generell vekst i transportarbeidet i regionen. Dette gjelder både for lokalt/regionalt næringsliv (spesielt sjømat- og reiselivsnæringen) og for trafikk som passerer gjennom regionen.

Mange næringsaktører i Nord-Troms har sine kunder og leverandører i lang avstand fra sine produksjons- eller utsalgssteder. Disse er avhengig av velfungerende transportløsninger for å kunne drive rasjonelt og utvikles videre.

Vekst i havbruksnæringen

Verdien av sjømatnæringens produkter har vært økende frem til og med 2016, spesielt som følge av økt salgspris. Det er 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.

I Norge produseres det nærmere 6 ganger mer i 2017 enn i 1994, i Nord-Norge over 10 ganger mer og i Troms nærmere 17 ganger mer. I figuren (Kilde: Status 2018-Næringstransporter Troms og Finnmark) er det lagt inn en normalisert fremtidskurve basert på historikken, gitt at man innen midten av århundret skal produsere 5 ganger mer.



Figur 7-1: Vekst i havbruk 1994-2017

Ut fra historikken er det ikke urimelig å forvente at fremtiden kan gi store volum.

Veksten i produksjon, etter at prognosene om «5 ganger mer» ble annonsert, har imidlertid vært lavere enn hva man antok. Selv om den historiske veksten har vært høy, kan man ikke konkludere med at fremtiden blir som fortiden. Man kan imidlertid med noe større sannsynlighet anta at det blir vekst, og at veksten kommer til å bli høyere i Nord-Norge enn i resten av landet.

Fra 2007 til midt i 2018 er antallet lakseslakterier i Nord-Norge redusert fra 30 til 18. Det produseres mer laks og enhetene er blitt større. Reduksjonen har vært størst i Nordland og i mindre grad i Troms. Slakteriene i Nord-Troms har også blitt større.

Det nevnes at Salmar etablerer et nytt slakteri på Senja (Klubben næringspark) som planlegges å komme i drift i løpet av 2020. Dette kan føre til en omfordeling av deler av transportarbeidet i Troms.

Vekst innen fangst

Det er også forventet vekst innenfor fangst i landsdelen, og i Troms. Selv om det har vært god vekst fra 2016 til 2017, landes det omtrent det samme i Nord-Norge i 2017 som for få år tilbake.

I Nord-Troms har det vært stor vekst i landinger fra 2016 til 2017. I hovedsak i Skjervøy. Landingene er imidlertid fortsatt mindre enn i 2012, men litt høyere enn i 2010. Landingene er i stor grad styrt av offentlige konsesjoner og ressursforvaltning.

Det er imidlertid en økende bevissthet knyttet til bruk av «hele fisken», noe som både bidrar til mer transportarbeid og nye arbeidsplasser.

Landbruk

Trenden er at gårder utvikles i retning av at små enheter legges ned til fordel for færre, men større enheter. Det er få nyetableringer. Denne utviklingen vil gi et mer konsentrert transportarbeid på enkelte strekninger. Utviklingen fra flere mindre enheter til færre større enheter er en utvikling vi har sett over tid, - f.eks. innen meierier og dyreslakterier.

Dagligvarer

Transportene styres i stor grad av lagerstrukturene i Tromsø og Narvik. Inn- og uttransporter fra lager genererer et betydelig transportarbeid. Vekst i dagligvareomsetning er i stor grad en konsekvens av befolkningsutviklingen. Det forventes ikke stor vekst i dagligvaretransportene.

Det brukes mer modulvogntog og «dagligvaretrafikken» over Kilpisjärvi er økende.

Mineraler

Flere store veiutbygginger er ferdigstilt eller er i en slutfase i 2018. Dette påvirker produksjonen hos mineralleverandørene (pukk og grus) og havnestatistikken i noen av kommunene i Nord-Troms.

Det pågår en omstrukturering i mineralnæringen. Flere brudd/masseuttak er kjøpt opp og det blir færre eiere. Flere er eid av utenlandske aktører. Arctic Pukk og Grus, som tidligere var eid av finske Lemminkäinen, er nå eid av finske YIT.

Staten og fylkene planlegger oppstart av flere større veiprosjekter i de kommende årene. Om disse utbyggingsprosjektene vil føre til større produksjon på de etablerte brudd- og masseuttakene er næringen usikker på.

Petroleumsdistribusjon

Innen petroleumsdistribusjon har utviklingen gått mot store sentraldepoter, der flere oljeselskap tar ut drivstoff fra samme depot. Det er usikkerhet mht hvordan denne petroleumslogistikken vil utvikles, bl.a. i forhold til hvilke nye energikilder som vil bli tatt i bruk (elektrisitet, gass, hydrogen osv.). Det er registrert noe mindre transport på vei mellom Troms og Finnmark i 2017 i forhold til 2016.

Avfall

Det har vært økende transport innenfor avfallsnæringen, bl.a. som følge av begrensinger i deponimulighetene. Remiks AS og Avfallsservice AS eier Origo AS i Skibotn. Origo håndterer bl.a. brennbart restavfall. Fra 2018 fikk selskapet tillatelse til å deponere avfall.

Kvitebjørn Varme i Tromsø er kommet i full produksjon. Anlegget tar unna mye avfall fra nærområdet. Dette fører til redusert transport til Sverige.

Det forventes at næringen etter hvert som veistandarden blir bedre og tilrettelagt, i større grad enn nå, vil anvende modulvogntog på lengre transportetapper.

8 UTFORDRINGER

8.1 VEI GENERELT

Veistandarden for Europa-/Riksveiene i Troms og Finnmark er blitt bedre de siste årene. I tillegg er flere utbedringer igangsatt og under planlegging. Utbedringene langs E6 som f.eks. Sørkjostunnelen (Nordreisa) og Nordnestunnelen (Kåfjord) er viktige. Det samme gjelder det planlagte arbeidet med utbedringer over Kvænangsfjellet. Utbedringer over Kvænangsfjellet er viktig for forbindelsen mellom Troms og Finnmark.

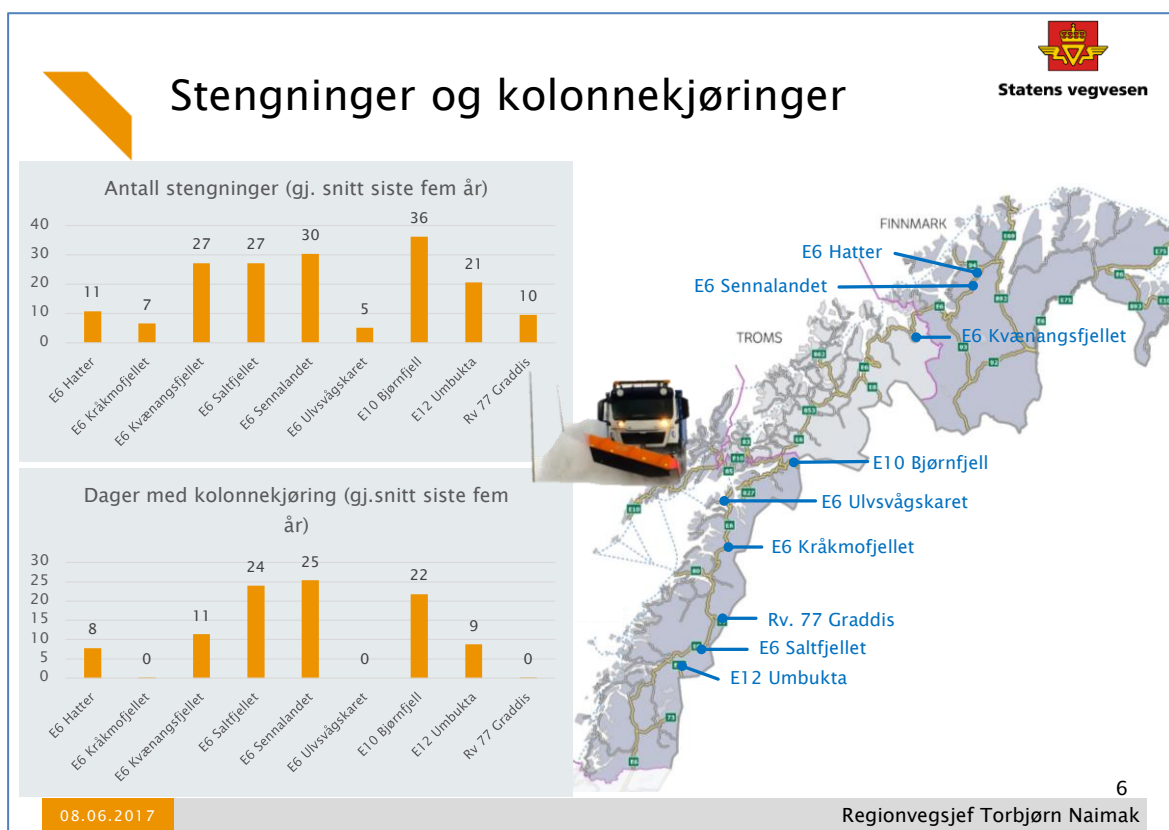
Det er fortsatt utfordringer på E6 sør for Langslett, samt E8 øverst i Skibotndalen.

Når det gjelder fylkesveiene påpekes det behov for store utbedringer flere steder i regionen. Dette gjelder bl.a. FV866, FV868 og flere andre veier. Ullsfjordforbindelsen er fortsatt uavklart.

Vinter

Flere bedrifter påpeker at vintervedlikehold og dårlig brøyting er et problem. Problematikken rundt Kvænangsfjellet nevnes av mange. De planlagte utbedringer ses på som svært positive.

Stengte eller ufremkommelige veier på vinteren er et spesielt problem for en av fylkets viktigste næringer, - tradisjonelt fiskeri. Store deler av fisket foregår i vinterhalvåret. Rasfare på flere veistrekninger er svært utfordrende.



Figur 8-1: Stengninger og kolonnekjøring på riksveier i Nord-Norge (Kilde: Statens Vegvesen)

Figur 8-1 viser en oversikt over stengninger og kolonnekjøringer de siste fem årene på riksveinettet i Nord-Norge. Av figuren ser vi at Kvænangsfjellet gjennomsnittlig har hatt 27 stengninger pr år og 11 tilfeller av kolonnekjøring (Kilde: Statens Vegvesen).

Modulvogntog

Flere av næringene har lange transportveier, og det er et ønske om økt bruk av modulvogntog. Bruken begrenses av at bare deler av veinettet er tilrettelagt for slik transport.

På flere veistrekninger har Statens Vegvesen trafikkteLLinger der forskjellige lengdegrupper av kjøretøy registreres. Slike tellinger finnes p.t. ikke for modulvogntog.

8.2 FERGE

I Nord-Troms er det ett 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.

8.3 HAVN

Havneaktiviteten i Nord-Troms varierer fra år til år. I 2017 har det vært stor aktivitet på flere havner som følge av veitbygginger.

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 mht. hvilke havner i Nord-Troms som vil ha slik status i fremtiden.

8.4 FLY

Flytilbudet i Sørkjosen har svak regularitet og lav frekvens. Det er ønskelig med flere avganger.

8.5 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.

8.6 ANNET

Døgnhvileplasser

Døgnhvileplasser (truck-stop) bør bygges ut. Sjåførere har behov for å kunne benytte tilrettelagt hvileplass med sanitærforhold. I dag opplyser næringen at det er vanskelig å finne avkjørsler/lommer for å kunne bruke eksisterende toalettfasiliteter og å kunne hvile. I sommerhalvåret benyttes disse av turister og i vinterhalvåret er ikke avkjørsler/lommer brøytet og/eller toalettanlegg er stengt.

Tollstasjoner

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

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

Jernbane

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.

Det foreligger i dag ikke konkrete prosjekter der det arbeides med jernbaneløsningen over Skibotn.

Tilførsel av elektrisitet

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.

9 STRATEGISKE FØRINGER OG TILTAK

Nord-Troms regionen har behov for et velfungerende transporttilbud. I et slikt arbeid er det både viktig å synliggjøre regionens fordeler/verdiskaping og begrensinger.

Når man har flere utfordringer er det viktig å fokusere på noen og ikke alle på en gang. Man bør bli enige om hva som er de kritiske flaskehalsene og viktigste prioriteringene. Det kan være utfordrende, men det gir rom for resultater på sikt.

Næringslivets største transportutfordringer er ofte knyttet til uforutsigbarhet. Dvs at man vet ikke om transporten kommer frem til riktig tid. Vintersesongen i Nord-Troms er den delen av året der uforutsigbarheten er størst.

Nord-Troms regionråd ønsker å sette søkelys på sammenhengende infrastruktur. Dvs strekninger som fungerer optimalt over en lengre distanse, og ikke bare enkeltstrekninger. Prioriterte korridorer er viktig i en slik sammenheng.

Mange tiltak krever langsiktig arbeid.

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

Prosjektet er rettet mot infrastruktur og føringene nedenfor er derfor i hovedsak rettet mot slike tiltak.

Synliggjøre regionen og regionens verdiskaping

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

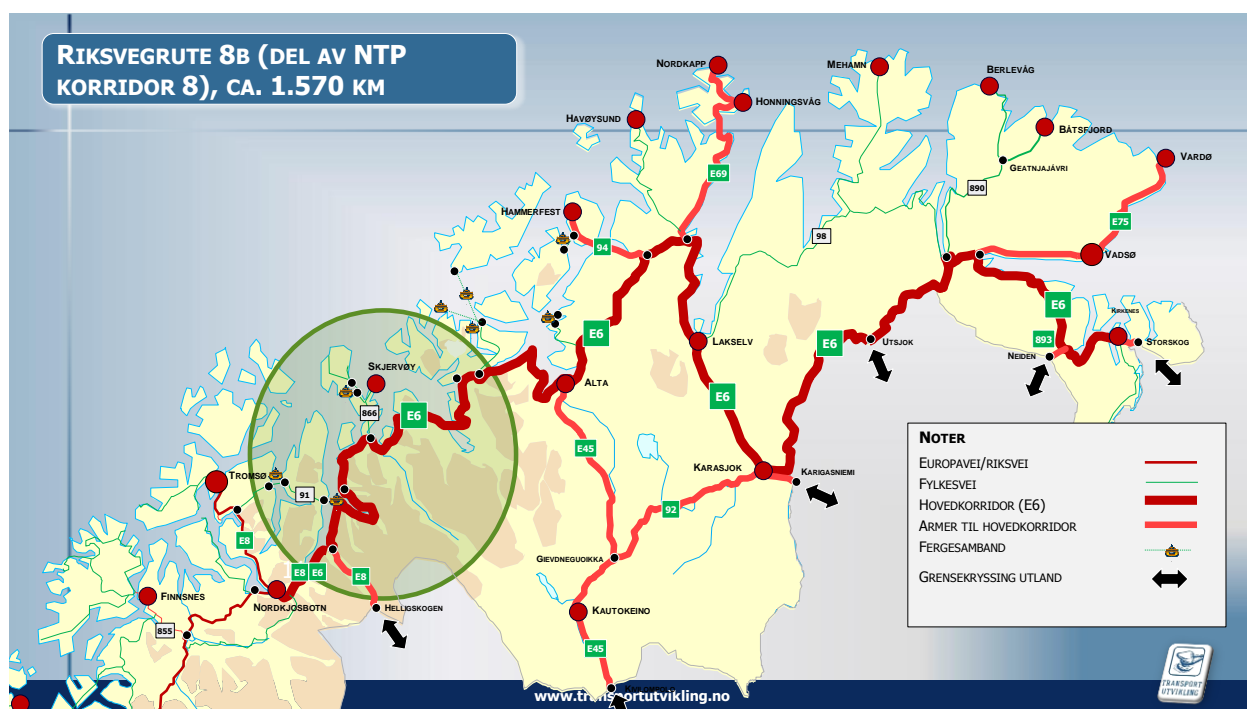
- Transportinfrastrukturen gjennom Nord-Troms benyttes av hele Nord-Norge. Både E6, E8 og hovedleia går gjennom regionen. Transportinfrastrukturen i Nord-Troms er derfor viktig for flere enn de som bor i regionen.
- Nord-Troms regionen har høy verdiskaping og høyt transportomfang i forhold til folketallet. Dette gjelder både sjømatnæringen, industrien på Furuflaten, reiseliv og landbruk. Nord-Troms har ca. 10% av innbyggerne i Troms fylke, men i 2017 hadde Nord-Troms:
 - 65% av havbruksomsetningen i Troms
 - 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 i Troms
 - 45% av riks- og Europaveinettet i Troms
 - 18% av det kommunale veinettet i Troms

Sette søkelys på sammenhengende korridorer, og fjerne flaskehals

Enkeltstrekninger er viktige fordi en transportkjede ikke er sterkere enn sitt svakeste ledd. Men, i en strategisk sammenheng bør en «løfte blikket». Bl.a. fordi majoriteten av transportene skjer over lengre distanser. Dette krever en koordinert satsing mellom kommuner, i og utenfor Nord-Troms, der Regionrådet kan spille en viktig rolle.

Det foreslås å arbeide med 5 integrerte og sammenhengende 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. Det vises til kapittel 4.1.2 (NTP-korridorer og riksveiruter) der de nordnorske NTP-korridorene er beskrevet.

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.



Figur 9-1: Riksveirute 8b (NTP korridor 8)

NTP korridorene og riksveirutene 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 vedlegg 10.11. Korridorene er som følger:

- Korridor 1: E6 mellom Alta og Nordkjosbotn, med tilknytninger
- Korridor 2: E8 mellom Tromsø og Finskegrensen, med tilknytninger
- Korridor 3: FV 866-E6, med tilknytninger
- Korridor 4: FV91, med tilknytninger
- Korridor 5: En sjøtransportkorridor som involverer gods og passasjerer

Fokusere på fylkesveier og fylkesveifergeer, og fjerne flaskehals

457 km av veinettet i Nord-Troms er fylkesveier. De representerer tilførselsveiene 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 skaffe økte bevilgninger (noe Regionrådet tidligere også har vedtatt) og etablere en konkret prioriteringsliste med fokus på sentrale veier, rassikring mv.

Løfte frem havnene

Det finnes 30 kommunale kaier i Nord-Troms. De fleste er lite kjent for andre enn de som bor i kommunene. De potensielle brukerne kan være noen helt andre.

Havnene er lite synlige og det har vært liten grad av havnesamarbeid og fokus på havnene. Dette arbeidet er nå i en begynnelse.

Fokus på havnene vil også gi økt fokus på sjøtransport og den maritime næringen, noe som er en sentral satsing i landet som helhet.

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 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.

Etablere separate strategier og prosjekter som bygger opp under andre tiltak

I tillegg vil det være andre tiltak som er viktige og som det kan fokuseres på. Det kan etableres separate prosjekter eller enkeltsaker kan videreføres i eksisterende organisasjoner eller arbeidsgrupper.

Slike aktiviteter kan være rettet mot enkelt næringer, flytilbudet, knutepunktutvikling e.l.

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

10 VEDLEGG

10.1 NTRR UTTAELSE TIL RTP 2018-2029 (4.9.16)

Nord-Troms Regionråd DA



Troms fylkeskommune
Samferdsels- og miljøetaten
Postboks 6600
9296 Tromsø

e-post: postmottak@tromsfylke.no

Dato: 04.09.16

HØRING FORSLAG TIL REGIONAL TRANSPORTPLAN FOR TROMS 2018-2029

Fylkesrådet i Troms har sendt ut forslag til regional transportplan for Troms 2018-2029 på høring, med frist 4. september 2017. Nord-Troms Regionråd har behandlet høringsforslaget i møte 4. september og vil komme med følgende enstemmige høringsuttalelse:

Høringsuttalelse fra Nord-Troms Regionråd:

Nord-Troms Regionråd vil støtte fylkeskommunen i at det er behov for en betydelig økt satsing på samferdsel. Dette innebærer at det må på plass et nasjonalt program for innhenting av det store etterslepet på fylkesvegene og at skredsikring i fylket prioriteres.

Ny tunellforskrift for fylkesveger trådte i kraft januar 2015. Det må være innlysende at Storting og regjering følger opp dette gjennom økte bevilgninger øremerket til oppgradering av tunellene.

I NTP kan det virke som ÅDT er et avgjørende kriterium for at veibygging skal være samfunnsøkonomisk lønnsom. Mens de nordlige fylkene fremholder at dokumentasjonen i rapporten «fra Kyst til Marked 2014» argumenterer for at også verdiskapning må tillegges vekt ved vurdering av lønnsomhet i veiprojekter.

Nord-Troms Regionråd vil påpeke at vi har en betydelig verdiskapning innen industri, primærnæring og turisme. I forhold til samfunnsøkonomisk verdiskapning mener vi at disse næringsområdene må bli synliggjort og tatt i betraktning når midler til opprusting av fylkeskommunale veger og tunneller fordeles. Det er ønskelig med en egen strategi for disse næringsområdene. Nord-Troms Regionråd forventer at fylkeskommunen prioriterer økt satsing på fylkesvegene i Nord-Troms.

Adr.: Hovedveien 2, 9151 Storslett
Tlf. 77 77 05 86, Org. nr. 979 470 452
E-post: regionrad@hatri.no
www.nordtromsportalen.no



Nord-Troms Regionråd DA



INVESTERINGSSTRATEGI

Nord-Troms Regionråd anbefaler fylkeskommunen om å gå for en strategi for bruk av rentekompensasjonsordningen for fylkesveger. Skal det være mulig å oppfylle kravene i tunellforskrift innen 2025 og i tillegg ta større investeringer i rassikring, vil man være helt avhengig av å utnytte denne ordningen. Så får vi i fellesskap jobbe for at Storting og regjering øker overføringen til fylkeskommunen betraktelig i årene som kommer.

Nord-Troms Regionråd mener at realisering av Ullsfjordforbindelsen med hurtiggående ferge over Lyngenfjorden vil bli en viktig næringsmessig transportkorridor mellom Tromsø og Alta/Finmark.

RASSIKRING

Nord-Troms er en rasutsatt region og er helt avhengig av god regularitet. Det være seg snøskred, marin leire og store fjellskred. Dette gjør det ekstra utfordrende for næringslivet spesielt i Skjervøy, Lyngen og Kåfjord. Nord-Troms Regionråd mener det er viktig at Troms fylkesting prioriterer og setter fokus på rassikring. Nord-Troms forventer at rassikring av FV 347 Singla og forlengelse av Polfjelltunnelen prioriteres i planperioden.

HURTIGBÅT/FERGE

Nord-Troms Regionrådet ber fylkeskommunen hensyn ta følgende når det gjelder hurtigbåt og ferger:

- Korrespondanse mellom de ulike rutene på strekningen Burfjord-Tromsø
- Pendlingsmuligheter for skole-elever på strekningen Karlsøy-Skjervøy
- Større ferge Storstein-Lauksundskaret

FLY

Sørkjosen lufthavn som eneste småflyplass i Troms må sikres med god regularitet og et tilbud som er tilpasset både næringsliv og private i regionen.

Nord-Troms 4. september 2017


Dan-Håvard Johnsen
saksordfører


Eirik L. Mevik
saksordfører

10.2 NTRR UTTALELSE TIL HANDLINGSPLAN FOR FV (3.1.18)

Nord-Troms Regionråd DA



Troms fylkeskommune
Samferdsels- og miljøetaten
Postboks 6600
9296 Tromsø

e-post: postmottak@tromsfylke.no

Dato: 31.01.18

HØRINGSUTTALELSE HANDLINGSPLAN FOR FYLKESVEG 2018–2021 FELLES UTTALELSE FRA NORD-TROMS OG TROMSØ-OMRÅDETS REGIONRÅD:

De to regionrådene anser Ullsfjordforbindelsen (UFB) som så viktig for vår del av fylket, at man har besluttet å avgi en egen, felles uttalelse om denne vegforbindelsen.

Regionrådene slutter seg til Fylkestingets tidligere vedtak med mål om at kjøreavstanden i tid mellom Tromsø og Alta kortes inn med en time. UFB med hurtiggående ferge over Lyngen leverer denne reduksjonen i tid.

Vår storregion er i vekst og rommer tre nye vekstnæringer: havbruk, turisme og petroleum. Avhengigheten av Tromsø, både for utvikling av bolyst og næringsutvikling i hele regionen, er økende.

Regionrådene peker på det igangsatte arbeid med KVV for innfartsvei til Tromsø hvor formålet nettopp er å «bringe Tromsø nærmere de andre stedene i fylket». For Nord-Troms vil dette arbeidet være av største betydning. UFB vil gi kortere veg fra Tromsø til Finnmark og derved bidra til å bygge det nye fylket i nord tettere sammen. Det første høringsmøtet viste at etablering av UFB anses som det helt sentrale element i en slik strategi.

Regionrådene henviser til Fylkestingets vedtak i desember 2017 i forbindelse med behandling av Regional Transportplan: Man tar der til orde for at det nevnte KVV-arbeidet ikke må forsinke realiseringen av UFB. I samme vedtak tar Fylkestinget til orde for at UFB, «ny trasé over Breivikeidet» og rassikring av Holmbuktura må ses i sammenheng og koordineres. De to regionrådene slutter seg til dette vedtaket og ber Troms fylkeskommune følge det opp.

Adr.: Hovedveien 2, 9151 Storslett
Tlf. 77 77 05 86, Org. nr. 979 470 452
E-post: regionrad@halti.no
www.nordtromsportal.no



Nord-Troms Regionråd DA



Den fremlagte handlingsplanen legger stor vekt på hensyn til Troms Fylkeskommunes lånerammer og fremtidige kapitalkostnader. Regionrådene vil i den anledning hen vise til at UFB har flere finansieringskilder og et stort potensial for bompengeneinntekter. Forbindelsen er etter all sannsynlighet i stand til å betale sine kapitalkostnader selv.

De to regionrådene finner den fremlagte handlingsplan (ingen investeringer i nye veiløker) lite ambisiøs. Sett i forhold til Fylkets muligheter for næringsutvikling i nye vekstnæringer kan en slik defensiv veistrategi bidra til tap av bosetting og arbeidsplasser i vår region.

Nord-Troms og Tromsø-området regionråd ber derfor Fylkestinget bidra til at UFB med hurtiggående ferge over Lyngen realiseres snarest mulig og i h.h.t. Fylkestingets vedtak i desember 2017. Regionrådene ber Fylkestinget i marsmøtet vedta at Regional Plan for UFB som skal være ferdig til høsten, umiddelbart følges opp med videreføring i form av reguleringsplan, anleggsplaner og realisering.

(sign)
Svein O. Leiros
Rådsordfører

10.3 NTRR UTTALELSE TIL NTP 2018-2029 (9.5.16)

Nord-Troms Regionråd DA



Til

Troms Fylkeskommune, Samferdsel og miljø

Dato: 09.05.16

E-post: postmottak@tromsfylke.no

Forslag til ny NTP – høringsuttalelse fra Nord-Troms Regionråd:

Nord-Troms regionråd viser til fagetatenes forslag til Nasjonal transportplan og har følgende merknader.

Nord-Troms regionråd er kritisk til at en så ensidig legger til grunn samfunnsøkonomisk netto nytte som kriterier for prioriteringene. Noen fagmiljøer stiller seg faktisk kritisk til om beregningsmodellene er gode nok. En mener det må gjøres en bredere analyse som også ivaretar samfunnssikkerhet og samfunnsutviklingsperspektivet. En legger også til grunn at stortinget velger å benytte høy ramme.

Det finnes store utfordringer på riksveger i Nord-Troms. Det savnes en overordnet plan for hele strekningen. Nord-Troms regionråd krever derfor at det lages en konseptvalg utredning (KVU) for strekningen Nordkjosbotn – Finnmark grense.

Eksisterende havneprosjekter i regionen forutsettes gjort som planlagt innenfor gjeldende NTP. Nye havneprosjekter er ikke ferdig planlagt.

Nord-Troms regionråd ønsker en utvikling av Sørkjosen lufthavn. En ser spesielt for seg en ny avgang fra Tromsø på ettermiddagstid. Det må også gjøres tiltak for å bedre regularitet på flyplassen. Alt for ofte opplever en at det blir satt opp buss for fly. Dette går ut over troverdigheten til flyplassen og passasjerene velger da bort flyet. Utvikling av flyplassens fasiliteter er også nødvendig.


Det er viktig for regionen at de økonomiske overføringene til fylkeskommunene er av et slikt omfang at de settes i stand til å vedlikeholde fylkesveiene. Disse er viktige næringsveier og må ha en dertil tilfredsstillende standard. Om det skal foretas ei omklassifisering fra fylkesveger til riksveger, legger vi til grunn at staten kompenserer for de investeringene som vegeier har gjort de siste årene.

Adr.: Hovedveien 2, 9151 Storslett
Tlf. 77 58 82 79, Org. nr. 979 470 452
E-post: regionrad@ntroms.no
www.nordtromsportalen.no



Spesifikke veiltak som må prioriteres i fra regionen er:

1. E6 Kvænangsfjellet, tunell gjennom malingsfjellet i første periode. Det er imidlertid vesentlig at hele prosjektet realiseres fortløpende for å gi en trygg og forutsigbar trafikkavvikling. De 2 andre tunnelene vil kunne prioriteres med nasjonale skredsikringsmidler. Mettevollia bør da prioriteres før Rakkenesura, da det her er forsøkt gjort avbøtende tiltak.
2. E8 Øvre Skibotn er en strekning som er begynt utbedret, men ikke ferdigstilt. Dette er også en strekning som er en særdeles viktig ferdselsåre for eksport av fisk fra vår region. Finland har satt av store ressurser til utbedringer på den andre siden grensen. Denne strekningen bør derfor ferdigstilles.
3. E6 Olderdalen – Langslett er en meget utfordrende strekning. Her finnes alle problemstillinger, smal veibane av særlig dårlig beskaffenhet, knappe kurver, smale bruer, bratte stigninger og lange sammenhengende strekninger med redusert hastighet. Dette fordi en har bebyggelsen meget tett inntil veien. Trafikksikkerhetsmessig er denne strekningen særdeles utfordrende og bør prioriteres. Vegen er en meget viktig næringsvei for eksport fra regionen.
4. E8 Nordkjosbotn – Hatteng har også utfordringer. Kurvatur, vegbredde og løsning gjennom Oteren sentrum går at dette også er en strekning som må prioriteres.
5. E6 Baddereidet vil bli den nye flaskehalsen når Kvænangsfjellet er utbedret. Strekningen har farlige kurver i stigning, og utfordrende værforhold som gjør at den stenges ofte.



Øyvind Evanger
Rådsordfører
(mob 91 789548)

Adr.: Hovedveien 2, 9151 Storslett
Tlf. 77 77 05 86, Org. nr. 979 470 452
E-post: regionrad@halti.no
www.nordtromsportalen.no



10.4 NTRR UTTAELSE ULLSFJORDFORBINDELSEN (31.1.18)

Nord-Troms Regionråd DA



Troms fylkeskommune
Samferdsels- og miljøetaten
Postboks 6600
9296 Tromsø

e-post: postmottak@tromsfylke.no

Dato: 31.01.18

HØRINGSUTTAELSE HANDLINGSPLAN FOR FYLKESVEG 2018–2021 FELLES UTTAELSE FRA NORD-TROMS OG TROMSØ-OMRÅDETS REGIONRÅD:

De to regionrådene anser Ullsfjordforbindelsen (UFB) som så viktig for vår del av fylket, at man har besluttet å avgi en egen, felles uttalelse om denne vegforbindelsen.

Regionrådene slutter seg til Fylkestingets tidligere vedtak med mål om at kjøreavstanden i tid mellom Tromsø og Alta kortes inn med en time. UFB med hurtiggående ferge over Lyngen leverer denne reduksjonen i tid.

Vår storregion er i vekst og rommer tre nye vekstnæringer: havbruk, turisme og petroleum. Avhengigheten av Tromsø, både for utvikling av bolyst og næringsutvikling i hele regionen, er økende.

Regionrådene peker på det igangsatte arbeid med KVV for innfartsvei til Tromsø hvor formålet nettopp er å «bringe Tromsø nærmere de andre stedene i fylket». For Nord-Troms vil dette arbeidet være av største betydning. UFB vil gi kortere veg fra Tromsø til Finnmark og derved bidra til å bygge det nye fylket i nord tettere sammen. Det første høringsmøtet viste at etablering av UFB anses som det helt sentrale element i en slik strategi.

Regionrådene henviser til Fylkestingets vedtak i desember 2017 i forbindelse med behandling av Regional Transportplan: Man tar der til orde for at det nevnte KVV-arbeidet ikke må forsinke realiseringen av UFB. I samme vedtak tar Fylkestinget til orde for at UFB, «ny trasé over Breivikeidet» og rassikring av Holmbuktura må ses i sammenheng og koordineres. De to regionrådene slutter seg til dette vedtaket og ber Troms fylkeskommune følge det opp.

Adr.: Hovedveien 2, 9151 Storslett
Tlf. 77 77 05 86, Org. nr. 979 470 452
E-post: regionrad@halti.no
www.nordtromsportalen.no



Nord-Troms Regionråd DA



Den fremlagte handlingsplanen legger stor vekt på hensyn til Troms Fylkeskommunes lånerammer og fremtidige kapitalkostnader. Regionrådene vil i den anledning henwise til at UFB har flere finansieringskilder og et stort potensial for bompenginntekter. Forbindelsen er etter all sannsynlighet i stand til å betale sine kapitalkostnader selv.

De to regionrådene finner den fremlagte handlingsplan (ingen investeringer i nye veiløyper) lite ambisiøs. Sett i forhold til Fylkets muligheter for næringsutvikling i nye vekstnæringer kan en slik defensiv veistrategi bidra til tap av bosetting og arbeidsplasser i vår region.

Nord-Troms og Tromsø-området regionråd ber derfor Fylkestinget bidra til at UFB med hurtiggående ferge over Lyngen realiseres snarest mulig og i h.h.t. Fylkestingets vedtak i desember 2017. Regionrådene ber Fylkestinget i marsmøtet vedta at Regional Plan for UFB som skal være ferdig til høsten, umiddelbart følges opp med videreføring i form av reguleringsplan, anleggsplaner og realisering.

(sign)
Svein O. Leiros
Rådsordfører

10.5 BREV FRA UFBAS TIL TROMS FYLKESKOMMUNE (NOV 2018)



Fylkesråd for samferdsel

Ivar B. Prestbakmo

Trom Fylkeskommune

VEDR: Regional Plan for Ullsfjordforbindelsen (UFB)

Vi henviser til pressemelding fra Fylkesrådet i forbindelse med at Regionale Plan for UFB ble lagt ut på høring. Budskapet var at UFB ville koste 4,5 MRD kroner og at den vil være samfunnsøkonomisk ulønnsom. Det siste ble repetert flere ganger. Vi beklager sterkt innholdet i pressemeldingen og konsekvensene den kan medføre. Vi har etter dette hatt kontakt med Troms Fylkeskommunes administrasjon som kan opplyse at det ikke finnes penger, eller er avsatt penger i budsjettet for 2019, til å fortsette og slutføre planleggingen av UFB. Det reagerer vi enda mer negativt på.

Vi har nemlig et helt annet inntrykk av regional plan for UFB og trekker helt andre konklusjoner enn ovennevnte. Nedenfor skal vi så kort som mulig redegjøre for dette:

- 1) **Trasé.** Vi er tilfreds med den foreslåtte trasé og at korteste vei er prioritert. Vi forutsetter at videre arbeid med regional plan vil sjekke grunnforholdene i Kjosens slik at landfyllinger kan forkorte brua over Kjosens og derved redusere prisen for UFB ytterligere.
- 2) **Investeringskalkyle.** Vi er ganske så overrasket over fylkesrådets bruk av tallet 4,5 MRD kroner. For den vedtatte trasé finnes ikke dette tallet. Det skal heller ikke betales moms på vegprosjekt og derfor bør investeringen oppgis uten moms. Det riktige tallet å gå ut med hadde da vært 3,1 MRD minus moms hvilket gir 2,48 MRD kroner i investering. Det er innenfor rammen av det beløp fylkesråden for samferdsel, ved oppstart av planprosessen (folkemøte på Breivikeidet), mente at UFB måtte kunne realiseres!
I denne prisen er det lagt inn 455 mill kroner til uforutsette kostnader samt 10,8 % i pluss/minus. Laveste pris kan således bli vel 1,8 MRD kroner! Det er noe ganske annet enn 4,5 MRD. Hvis man da ønsker å legge til investeringen i ny trasé over Breivikeidet, blir tillegget ca 240 mill kroner, og ikke 315 mill kroner som i opprinnelig budsjett, fordi man kan spare full oppgradering av vei/bru fram til Hov-krysset. I tillegg foreligger det ytterligere muligheter til besparelser og Nakkefjelltunnelen (T 9,5) er etter vår oppfatning priset ca 25 % for høyt. Det er således lagt inn flere former for «slakk» i kalkylen, og på dette stadium i planprosessen er det slik det skal være. Ut fra slik vi tolker planens investeringskalkyle er vi ganske sikker på at UFB vil kunne realiseres innenfor en ramme på 2-2,5 MRD kroner.
- 3) Når det gjelder ikke prissatte størrelser som landskap, naturressurser, kulturminner, reindrift, landbruk etc, konstaterer vi at forbindelsen på alle områder ligger mellom liten til stor effekt, hvilket tilsier at prosjektet er klart realiserbart.
- 4) **Samfunnsøkonomisk lønnsomhet.** Her konkluderer fylkesrådet flere ganger med at UFB er samfunnsøkonomisk ulønnsom. Som de fleste vet er det knapt mulig i våre strøk, og med vår trafikkmengde, å oppnå samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved bruk av «effektprogrammet» i St Vegvesen. Det burde således ikke overraske en eneste samferdselspolitiker i Nord-Norge at det også ville bli resultatet for UFB. Iflg en av ekspertene i St Vegvesen sentralt må man

- Nordområdeveien; knytter sammen Nord-Norge



imidlertid huske at dette i stor grad dreier seg om trafikantøkonomi. I tillegg sier han at denne analysen er svært avhengig av korrekte trafikkprognoser. Vi henviser i den forbindelse til neste punkt (om prognosene) i vårt brev.

Det kan imidlertid være et poeng å sammenligne prosjekter på en enkel måte. Vi har tatt for oss fire aktuelle vegprosjekt og sett på én variabel, nemlig innspart kjøredistanse multiplisert med årsgjennsnittetrafikk for følgende fire prosjekt: UFB, Sørkjosenfjellet, Nordnestunnelen og Vestre i Ramfjord (omtrentlige tall)

Sørkjosenfjellet ca 3,5 km innsparing x ÅDT ca 600 = 2100 ÅDTKm (investering ca 850 mill kr)
Nordnestunnelen ca 7 km innsparing x ÅDT ca 850 = 5950 ÅDTKm (investering knapt 1 MRD kr)

Vestre Ramfjorden 3,5 km x ÅDT ca 4000 = 14000 ÅDTKm (investering 2,2 – 2,4 MRD kr)
Ullsfjordforbindelsen: 110 km innsparing x ca 150 = 16500 + annet ca 2000 = 18500 ÅDTKm (investering ca 2,2-2,4 MRD kr) (de 150 bilene er selvsagt ikke all trafikk på UFB, kun det antall biler som i startåret vil velge UFB i Olderdalen i stedet for å kjøre dagens vei til Tromsø, tallet kan godt bli 200 biler hvilket gjør UFB enda mer lønnsom).

Konklusjonen er at UFB er det klart mest samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjektet.

Det har vært brukt mot UFB at forbindelsen har lave trafikk tall. Realiteten er at ÅDT i startåret vil ligge mellom 8-900 biler, det samme som E-6 rundt Nordnes. Deretter vil UFB øke til kanskje 1500 etter 20 år.

Men den store misforståelsen er, som eksperten antyder, å tro at de totale samfunnsøkonomiske konsekvenser av et slikt veiprojekt kommer frem i effektprogramberegningene. I Ferjefri E-39 har man derfor et stort forskningsprogram om de virkelige samfunnsøkonomiske effektene av å bygge en vei eller gjøre en forbindelse ferjefri. Det dreier seg om regionforstørring, større arbeidsmarked, inntektsutvikling, næringsutvikling og samfunnsøkonomiske besparelser. Vi anbefaler å besøke nettsidene for økonomiprojektene i Ferjefri E-39 og kan anbefale:

- Næringsøkonomiske gevinster av fjordkryssing. Bl v/Torgeir Reve, Sasson og Nordkvele
- SNF, Norman m fl Samferdselprosjekters betydning for verdiskapingen og «Mørebyen»
- Menon: Makroøkonomiske effekter av Ferjefri E-39
- Bl Reve og Nordkvele: «Næringsliv og verdiskaping»

og mange flere.

5) Trafikkprognoser.

Som forventet er trafikkprognosene defensive. Det synes å være en generell svakhet i systemet i St Vegvesen, således også for Troms. Det gjelder i alle fall alle fjord/sundkryssinger i Troms med Rya som siste. Der var Vegvesenets prognose at 270 biler ville bruke tunnelen det første år, deretter ville det bli en beskjeden årlig økning. De virkelige tall ble 507 biler første år og en stor, årlig økning på ca 30 biler! For UFB vil 8-900 biler i startåret være rimelig greit. Men den årlige økning er satt alt for lav. Undersøkelser fra Ferjefri E-39 viser at trafikken etter at en fastlandsforbindelse er etablert, øker vesentlig mer enn før forbindelsen ble etablert. Dette må man ta inn i prognosen. UFBAS har sagt at det ikke er mulig at en stor gjennomgangsforbindelse (med mye laksetransport og fylkets viktigste turistvei) som UFB, kan ha lavere årlig vekst enn Ryaforbindelsen. Vi har således lagt inn 30 biler i årlig vekst hvilket gir 1500 biler i ÅDT etter 20 år med 900 biler i åpningsåret. Det er en

- Nordområdeveien; knytter sammen Nord-Norge



- lav prognose, men den er realistisk og bør legges til grunn både for den samfunnsøkonomiske analysen og finansieringen (bompenger). Hvis ikke blir bompengene satt for høyt og færre vil benytte seg av investeringen. Det er dårlig samfunnsøkonomi.
- 6) **Finansiering.** Dette er ikke en del av regional plan, men trafikkprognosene vil være avgjørende for finansieringen. Vi har tidligere sagt at UFB kan finansieres med sparte rassikringsmidler (tre prosjekt), fergeavløsningsmidler, bompenger samt en liten del egenkapital. Vi har fått revisjonsselskapet BDO til å beregne bompengepotensialet basert på ovennevnte trafikkprognose (900-1500 biler). UFB har i dag, og vil få, høy andel storbiler (12-13 %) bl.a. grunnet økende fisketransport. Potensialet ligger på 1,5 -2 MRD kr over 20 år og 2,1 -3,3 over 25 år (avhengig av hvilken prisstigning man legger inn). I tillegg vil Troms Fylkeskommune spare minst 70-80 mill kroner ved å kombinere ny trasé med UFB og spare 40-50 mill kroner ved at Ullsfjordferga ikke trenger å bli elektrifisert. Det gir også besparelser i fremtidig vedlikehold. I tillegg kommer selvsagt de sparte rassikringene og fergeavløsningsmidler over 40 år som ikke er prissatt her. Det er således ingen grunn til ikke å realisere UFB. Den vil, sammen med hurtiggående ferge over Lyngenfjorden, bringe Nord-Troms og Finnmark ca 1 time nærmere Tromsø!

Styret i UFBAS anmoder Troms Fylkeskommune om å fortsette og ferdigstille planprosessen for Ullsfjordforbindelsen uten opphold. Det innebærer at midler til planleggingen bevilges i budsjettet for 2019.

Med hilsen

Styret i Ullsfjordforbindelsen AS

Wiktor Sørensen	Gunhild Johansen	Dan Håvard Johnsen
Sign	Sign	Sign
Gunnar Pedersen	Tor Petter Christensen	Bjørn Stakkenes
Sign	Sign	Sign

Kopi: Fylkesrådets medlemmer, Samferdselskomiteens medlemmer, Samferdselssjef Bjørn Kavli, fylkesordfører Knut Werner Hansen

Prosjektleder Ann-Kristin Edvardsen, St Vegvesen Troms, Nord Troms Regionråd, Tromsø og omegn Regionråd, Lyngen kommune, Tromsø kommune

10.6 NTRR-HØRINGSINNSPILL REGIONAL PLAN FV91 (27.11.18)

Nord-Troms Regionråd DA



Statens vegvesen
Region nord
Postboks 1403
8002 Bodø

e-post: firmapost-nord@vegvesen.no

dato: 27.11.18

HØRINGSINNSPILL TIL REGIONAL PLAN FOR RV 91 – ULLSFJORDFORBINDELSEN

Nord-Troms Regionråd har mottatt Regional Plan for Ullsfjordforbindelsen til høring. Etter regionrådets oppfatning utgjør planen et godt grunnlag for realisering av UFB. Regionrådet vil understreke forbindelsens store betydning for Nord-Troms og Finnmark. Den oppfylder målene som Fylkestinget har trukket opp om å korte inn avstanden mellom Tromsø og Alta med en time. Avstanden fra Tromsø til Skjervøy/Nordreisa vil omtrent halveres i antall kilometer. Nedkorting av avstander i det norske veinettet er et viktig mål både nasjonalt og regionalt. Tromsøs betydning for alle deler av vårt fylke har økt og er økende. Tromsø som service- og kulturby for oss alle er vel kjent. Tromsøs betydning for utvikling av reiseliv i våre områder vil bli enda større etter hvert som rullebanen forlenges og flyplassen utvides.

UFB må realiseres raskt

Vi anbefaler at UFB etableres snarest, med kortest mulige distanse, rimeligste løsning og tilstrekkelig kvalitet. Dette både for å øke realismen i prosjektet og fordi brukerne skal betale en stor del av investeringen. Prosessen etter fylkestingets vedtak i mars må starte straks å foregå kontinuerlig til prosjektet er ferdig.

Hurtiggående ferge

Hvis UFB skal få full effekt for regionen og binde fylkene tettere sammen, må det stilles store krav til den fremtidige fergetrafikken. Vi er glad for at det allerede foreligger plan for elektrifisering av Lyngenferga. Ferga må være hurtiggående. Den må i tillegg ha høy frekvens og stor kapasitet. Samtidig må prisen på forbindelsen være slik at trafikantene øst for Lyngen velger den korteste og mest miljøvennlige veien.

Adr.: Hovedveien 2, 9151 Storslett
Tlf. 77 77 05 86, Org. nr. 979 470 452
E-post: regionrad@halti.no
www.nordtromsportalen.no



Nord-Troms Regionråd DA



Planlegging uten opphold

Planen er nå til høring og Fylkestingets beslutning kommer først i mars 2019. Det er avgjørende for en rask realisering at prosjektets planlegging kan videreføres umiddelbart etter et eventuelt positivt vedtak i Fylkestinget. Midler til slutføring av planlegging må stilles til disposisjon omgående slik at prosjektmedarbeiderne ikke blir spredt på andre prosjekt og verdifull tid tapes.

Næringsutvikling

Som nevnt i første avsnitt vil UFB være avgjørende for utviklingen av reiseliv som næring i Nord-Troms. Tromsø blir et stadig viktigere nav i utvikling av reiselivsnæringen med flere direkte destinasjoner fra befolkningstette områder i verden. UFB vil bidra til at denne næringen, som har høy sysselsettingsandel, kan vokse i vår del av fylket.

Havbruksnæringen er i sterk vekst og vil fortsette å vokse bl.a. grunnet de store lakseslakteriene i Nord-Troms. UFB vil bidra til bedre logistikk for sjømatnæringen. Storbilandelen med Ullsfjordferga er høy (12–13 %). Den vil fortsette å være høy også etter at UFB er ferdig. Det viser forbindelsens betydning for næringslivet og for en fremtidig miljøvennlig næringstransport med kortest mulig avstand.

Kollektivtrafikken

Regionrådet er sikker på at UFB vil effektivisere kollektivtrafikken til nordfylket, gjøre den mer attraktiv for brukerne og billigere for Troms Fylkeskommune.

Arbeid fremover

Regional plan for UFB er et godt utgangspunkt for videre arbeid og realisering. Vi har presisert to områder som må vektlegges i den videre planlegging, nemlig korteste vei og lavest mulig pris på investeringen. Det vil være avgjørende både for finansieringen og samfunnsøkonomisk nytte. I tillegg må det legges stor vekt på å få frem korrekte trafikkprognoser. Det er etter vår oppfatning for defensivt å legge seg på SSBs prognoser for befolkningsutviklingen som grunnlag for prognosene. Trafikkgrunnlaget øker hvert år.

Nord-Troms Regionråd DA



Oppsummering

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 sluttføres snarest mulig.


Svein O. Leiros
Ordfører Kåfjord


Knut Jentoft
Ordfører Storfjord


Øyvind Evanger
Ordfører


Dan-Håvard Johnsen
Ordfører Lyngen


Erik L. Mevik
ordfører Kvænangen


Ørjan Albrigtsen
ordfører Skjervøy

10.7 NTRR UTTALELSE TIL FYLKESTINGET, RASSIKRING SINGLA (27.11.18)

Nord-Troms Regionråd DA



Til representantene i Troms fylkesting

e-post: postmottak@tromsfylke.no

Dato: 27.11.18

RASSIKRING AV SINGLA MÅ PRIORITERES NÅ!

Fv. 347 ved Singla er den vegen i Troms med størst fare for skred utfra Statens vegvesen sine objektive kriterier. Se rapporten «Skredsikringsbehov for riks- og fylkesveg - Nordland, Troms og Finnmark (2015)».

451 timer (19 døgn) og 21 stenginger i løpet av en vintersesong. Det er den tiden FV347 på Arnøya var midlertidig stengt vinteren 2017/2018.

Skredsikringsprosjekter skal ifølge Regional transportplan 2018–2029, vedtatt i fylkestinget i oktober 2017, prioritere «Kyst til marked»-korridorer. Fra Skjervøy leveres det årlig sjømat til en verdi av 6 milliarder, 25 % av sjømatproduksjonen i Skjervøy foregår på Arnøy. Denne produksjonen er helt avhengig av at infrastrukturen internt på Arnøya fungerer. Årvikbruket AS som ligger i Årviksand tok i 2017 på land og produserte nesten 5.000.000 kg fisk. All transport til denne bedriften stopper, når vegen rundt Singla stenges.

Det er uholdbart at bedrifter skal kunne tape flere hundre tusen kroner pga. skredstengte veier. Arnøy Laks AS produserer over 20 000 tonn og sysselsetter 75 mennesker, der om lag 30 ansatte dagpendler i det skredfarlige området. I tillegg er transport til skole, barnehage og andre tilbud som butikk mv. avhengig av at veiene er åpne.

Nord-Troms Regionråd er kjent med at det utredes flere alternativ for ei sikring av den rasutsatte vegen og at det skal legges frem kostnadsoverslag før fylkestinget har årets siste møte.


Adr.: Hovedveien 2, 9151 Storslett
Tlf. 77 77 05 86, Org. nr. 979 470 452
E-post: regionrad@hsti.no
www.nordtromsportal.no



Nord-Troms Regionråd DA

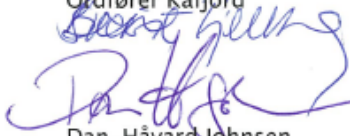


Regionrådet forventer at fylkestinget prioriterer den mest rasfarlige veien i Troms i forbindelse med behandlingen av budsjett og økonomiplanen.



Svein O. Leiros
Ordfører Kåfjord


Knut Jentoft
Ordfører Storfjord


Øyvind Evanger
Ordfører


Dan-Håvard Johnsen
Ordfører Lyngen


Erik L. Mevik
ordfører Kvænangen


Ørjan Albrigtsen
ordfører Skjervøy

10.8 SKREDPUNKTER I TROMS - 2015

SKREDPUNKTER I TROMS – 2015 (SIDE 1 AV 3)

RANGERT ETTER SKREDFAKTOR

	Kommune	Fv	Stedsnavn	Type skred	Planlagt tiltak	Plannivå	Kostnads- overslag (mill. 15- kr)	Utført anslag	Usikker- het kostnad	Skred- faktor	Skred- faktor- grupp	Merknad
1	Skjervøy	Fv347	Oterelvene I og II	snø, flom	Se skredpunkt Singla I-IV	Skisse/ forprosjekt				454	Høy	
2	Torsken	Fv243	Røyernesbukta	snø	Fjordkryssing Sifjordbotn	Regulerings- plan	110	Ja	10 %	436	Høy	
3	Skjervøy	Fv347	Singla I - IV	snø, stein	Tunnel	Skisse/ forprosjekt	740	Nei	40 %	436	Høy	
4	Tromsø	Fv57	Hele Grøt fjorden, fjordkryssing	snø, sørpe, stein	Fjordkryssing med bru	Skisse/ forprosjekt	160	Nei	40 %	431	Høy	Skredfrekvens oppdatert november 2014.
5	Berg	Fv862	Svartholla-tunnelen, vest	snø, stein, is	Fangmur og forlengelse av eks. portal	Skisse/ forprosjekt	16	Nei	40 %	420	Høy	
6	Tromsø	Fv57	Vågbotn I	snø	Se skredpunkt Hele Grøt fjorden, fjordkryssing	Skisse/ forprosjekt				403	Høy	Skredfrekvens oppdatert november 2014.
7	Tromsø	Fv293	Holmbuktura	snø	Aktiv skredkontroll	Skisse/ forprosjekt	40	Nei	40 %	401	Høy	
8	Tromsø	Fv57	Vågbotn III	snø	Se skredpunkt Hele Grøt fjorden, fjordkryssing	Skisse/ forprosjekt				400	Høy	Skredfrekvens oppdatert november 2014.
9	Skjervøy	Fv348	Kjellvågen	snø	Overvåking, varsling	Skisse/ forprosjekt	5	Nei	40 %	398	Høy	Anbefalt tiltak er Aktiv skredkontroll/ overvåking/stengning
10	Salangen	Fv152	Salangslia I	snø	Tunnel eller overbygg	Skisse/ forprosjekt	410	Nei	40 %	393	Høy	
11	Berg	Fv862	Breitindtunnelen vest – Vindhammer-neset	snø, sørpe, stein, løsm., flom	Tunnel og fanggrøft	Skisse/ forprosjekt	120	Nei	40 %	386	Høy	
12	Skjervøy	Fv349	Skrednesene	snø	Overvåkings- system	Skisse/ forprosjekt	5	Nei	40 %	385	Høy	Anbefalt tiltak er Aktiv skredkontroll/ overvåking/stengning
13	Salangen	Fv152	Salangslia II	snø	Se skredpunkt Salangslia I	Skisse/ forprosjekt				347	Middels	
14	Balsfjord	Fv87	Postvollan - Røddbergan	snø	Tunnel	Skisse/ forprosjekt	620	Nei	40 %	346	Middels	
15	Lenvik	Fv277	Husa	snø	Tunnel	Skisse/ forprosjekt	670	Nei	40 %	346	Middels	
16	Tromsø	Fv53	Åslandet III	snø	Bred grøft, voll, kulvert og utflytting av veg.	Skisse/ forprosjekt	17	Nei	40 %	339	Middels	Skredfrekvens oppdatert nov. 2014. Delvis sikret med snøskjerm 2007.
17	Tromsø	Fv57	Vågbotn II	snø	Se skredpkt. Hele Grøt fjorden, fjordkryssing	Skisse/ forprosjekt				339	Middels	Skredfrekvens oppdatert nov. 2014.
18	Salangen	Fv152	Salangslia III	snø	Se skredpunkt Salangslia I	Skisse/ forprosjekt				338	Middels	
19	Torsken	Fv243	Sifjordskaret I	snø	Tunnel	Skisse/ forprosjekt	290	Nei	40 %	331	Middels	
20	Berg	Fv862	Bratthesten tunnel øst	snø, sørpe	Fangvoll, fanggrøft	Skisse/ forprosjekt	13	Nei	40 %	325	Middels	
21	Tromsø	Fv53	Åslandet I	snø	Se skredpunkt Åslandet III	Skisse/ forprosjekt				324	Middels	Skredfrekvens oppdatert nov. 2014. Delvis sikret snøskjerm 2007.
22	Torsken	Fv232	Bløttkakesvingen	snø, sørpe, stein	Støtte- forebygninger	Skisse/ forprosjekt	8	Nei	40 %	322	Middels	Erstatter tidligere versjoner av de to skredpunktene "Sifjordalen I" og "Bløttkakesvingen" (f.o.m. 13.01.2015).
23	Karlsøy	Fv863	Glimbukta I	snø	Støtteforebygning, snøskjerm, voll, fanggrøft og utflytting av veg.	Skisse/ forprosjekt	30	Nei	40 %	321	Middels	Skredfrekvens oppdatert november 2014.
24	Tromsø	Fv52	Reiervika I	snø	Utflytting av veg og voll	Skisse/ forprosjekt	100	Nei	40 %	320	Middels	Skredfrekvens oppdatert nov. 2014.
25	Berg	Fv862	Svartholla-tunnelen, øst	snø	Se skredpkt. Breitindtunnelen vest – Vindhammer-neset	Skisse/ forprosjekt				318	Middels	
26	Harstad	Fv2	Aunfjellet, skjæring	snø, stein, is	Steinsprangnett, wirenett, bol, rønsk, støtteforebyg. Nett/fanggerde	Skisse/ forprosjekt	13	Nei	40 %	316	Middels	Oppdatert stein, snø og is frekvens i november 2015.
27	Tromsø	Fv52	Reiervika II	snø	Se skredpunkt Reiervika I	Skisse/ forprosjekt				316	Middels	Skredfrekvens oppdatert nov. 2014.
28	Torsken	Fv243	Sifjordskaret III	snø, sørpe	Se skredpunkt Sifjordskaret I	Skisse/ forprosjekt				314	Middels	
29	Salangen	Fv152	Salangslia IV	snø	Se skredpunkt Salangslia I	Skisse/ forprosjekt				311	Middels	
30	Tromsø	Fv53	Åslandet II	snø	Se skredpunkt Åslandet III	Skisse/ forprosjekt				304	Middels	Skredfrekvens oppdatert nov. 2014. Delvis sikret med snøskjerm 2007.

KUNNSKAPSGRUNNLAG 2018
STATUS OG STRATEGIER - TRANSPORTINFRASTRUKTUR I NORD-TROMS

SKREDPUNKTER I TROMS – 2015 (FORTS 2 AV 3)

	Kommune	Fv	Stedsnavn	Type skred	Planlagt tiltak	Plannivå	Kostnads-overslag (mill. 15-kr)	Utført anslag	Usikkerhet kostnad	Skred-faktor	Skred-faktor-gruppe	Merknad
31	Skjervøy	Fv866	Skognes II	snø	Forsterkning, utbedring av voll	Skisse/forprosjekt	20	Nei	40 %	304	Middels	
32	Karlsøy	Fv863	Glimbukta II	snø	Se skredpunkt Glimbukta I	Skisse/forprosjekt				302	Middels	Skredfrekvens oppdatert nov. 2014.
33	Skjervøy	Fv866	Skognes I	snø	Se skredpunkt Skognes II	Skisse/forprosjekt				302	Middels	
34	Skjervøy	Fv866	Skognes III	snø	Se skredpunkt Skognes II	Skisse/forprosjekt				302	Middels	
35	Tromsø	Fv57	Grøt fjordfjellet	stein	Fanggrøft	Skisse/forprosjekt	16	Nei	40 %	294	Middels	Skredfrekvens oppdatert nov. 2014.
36	Berg	Fv862	Hestesletta I	snø, sørpe	Se skredpunkt Bratthesten tunnel øst	Skisse/forprosjekt				294	Middels	
37	Lenvik	Fv277	Sandvik / Husøyvågen	snø	Se skredpunkt Husa	Skisse/forprosjekt				293	Middels	
38	Skånland	Fv825	Stræteli a	snø	Fanggrøft	Skisse/forprosjekt	16	Nei	40 %	293	Middels	Snøskredfrekvens oppdatert 2014
39	Karlsøy	Fv863	Glimbukta III	snø	Se skredpunkt Glimbukta I	Skisse/forprosjekt				293	Middels	Skredfrekvens oppdatert nov. 2014.
40	Torsken	Fv243	Sifjordsbotn	snø	Se skredpunkt Røyresbukta	Reguleringsplan				291	Middels	
41	Skjervøy	Fv349	Havnes	snø	Se skredpunkt Skrednesene	Skisse/forprosjekt				289	Middels	
42	Skjervøy	Fv349	Slettnes	snø	Se skredpunkt Skrednesene	Skisse/forprosjekt				287	Middels	
43	Skjervøy	Fv349	Jeskeback	snø	Se skredpunkt Skrednesene	Skisse/forprosjekt				287	Middels	
44	Karlsøy	Fv301	Legda IV	snø, stein	Tunnel og voll	Skisse/forprosjekt	310	Nei	40 %	286	Middels	Skredfrekvens oppdatert nov. 2014.
45	Karlsøy	Fv301	Legda V	snø, flom	Se skredpunkt Legda IV	Skisse/forprosjekt				284	Middels	Skredfrekvens oppdatert nov. 2014.
46	Tromsø	Fv57	Bårsvikbukken II	snø	Utflytting av veg	Skisse/forprosjekt	35	Nei	40 %	282	Middels	Skredfrekvens oppdatert nov. 2014.
47	Torsken	Fv243	Sifjordskaret II	snø	Se skredpunkt Sifjordskaret I	Skisse/forprosjekt				282	Middels	
48	Kvæfjord	Fv83	Gamvik	snø	Tunnel	Skisse/forprosjekt	600	Nei	40 %	280	Middels	Oppdatert skredfrekvens 2014
49	Lenvik	Fv277	Tustern I og II	snø	Se skredpunkt Husa	Skisse/forprosjekt				280	Middels	
50	Berg	Fv862	Skarvhammaren	snø	Tunnel	Skisse/forprosjekt	70	Nei	40 %	280	Middels	
51	Berg	Fv862	Skalandtunnelen, sør	snø	Tunnel	Skisse/forprosjekt	45	Nei	40 %	279	Middels	
52	Karlsøy	Fv301	Legda VI	snø, flom	Se skredpunkt Legda IV	Skisse/forprosjekt				278	Middels	Skredfrekvens oppdatert nov. 2014.
53	Skjervøy	Fv348	Langfjord	snø	Se skredpunkt Kjellvågen	Skisse/forprosjekt				278	Middels	
54	Kvæfjord	Fv83	Pøyla	snø	Se skredpunkt Gamvik	Skisse/forprosjekt				276	Middels	Oppdatert skredfrekvens 2014
55	Tromsø	Fv57	Bårsvikbukken I	snø	Se skredpunkt Bårsvikbukken II	Skisse/forprosjekt				275	Middels	Skredfrekvens oppdatert nov. 2014.
56	Tromsø	Fv862	Kattfjordeidet I	snø	Utflytting av veg og voll.	Skisse/forprosjekt	290	Nei	40 %	272	Middels	Skredfrekvens oppdatert nov. 2014.
57	Karlsøy	Fv301	Legda II	snø, flom	Se skredpunkt Legda IV	Skisse/forprosjekt				269	Middels	Skredfrekvens oppdatert nov. 2014.
58	Skjervøy	Fv349	Bjørn	snø	Se skredpunkt Skrednesene	Skisse/forprosjekt				265	Middels	
59	Kvæfjord	Fv83	Svartdalen	snø	Se skredpunkt Gamvik	Skisse/forprosjekt				264	Middels	Oppdatert skredmasser august 2014
60	Ibestad	Fv848	Segelsteinen	snø	Fanggrøft	Skisse/forprosjekt	3	Nei	40 %	263	Middels	

SKREDPUNKTER I TROMS – 2015 (FORTS 3 AV 3)

	Kommune	Fv	Stedsnavn	Type skred	Planlagt tiltak	Plannivå	Kostnads- overslag (mill. 15- kr)	Utført anslag	Usikker- het kostnad	Skred- faktor	Skred- faktor- gruppe	Merknad
61	Karlsøy	Fv301	Legda III	snø	Se skredpunkt Legda IV	Skisse/ forprosjekt				260	Middels	Skredfrekvens oppdatert nov. 2014.
62	Salangen	Fv152	Salangslia	snø	Se skredpunkt Salangslia I	Skisse/ forprosjekt				258	Middels	
63	Berg	Fv862	Tungeslian II	snø	Tunnel	Skisse/ forprosjekt	250	Nei	40 %	255	Middels	
64	Skjervøy	Fv348	Kaiones II	snø	Overvåking, varsling	Skisse/ forprosjekt	1	Nei	40 %	253	Middels	
65	Balsfjord	Fv87	Postdalfjell	snø	Se skredpukt. Postvollan - Rødbergan	Skisse/ forprosjekt				252	Middels	
66	Lenvik	Fv263	Liskardfjellet	snø	Overbygg	Skisse/ forprosjekt	290	Nei	40 %	252	Middels	
67	Skjervøy	Fv347	Skjellelva	snø	Fangvoll	Skisse/ forprosjekt	18	Nei	40 %	252	Middels	
68	Skjervøy	Fv348	Kaiones I	snø	Se skredpunkt Kaiones II	Skisse/ forprosjekt				248	Lav	
69	Skjervøy	Fv348	Karnes I	snø	Se skredpunkt Kjellvågen	Skisse/ forprosjekt				243	Lav	
70	Skjervøy	Fv348	Karnes II	snø	Se skredpunkt Kjellvågen	Skisse/ forprosjekt				241	Lav	
71	Lyngen	Fv868	Furuflaten	snø	Tunnel	Skisse/ forprosjekt	90	Nei	40 %	223	Lav	
72	Kvæfjord	Fv83	Gombogsæter	snø	Se skredpunkt Gamvik	Skisse/ forprosjekt				210	Lav	Oppdatert skredfrekvens aug 2014
73	Karlsøy	Fv301	Legda I	snø, flom	Se skredpunkt Legda IV	Skisse/ forprosjekt				200	Lav	Skredfrekvens oppdatert nov. 2014.
74	Skjervøy	Fv349	Sandnes	snø	Se skredpunkt Skrednesene	Skisse/ forprosjekt				190	Lav	
75	Skjervøy	Fv348	Fjellvang	snø	Se skredpunkt Kjellvågen	Skisse/ forprosjekt				177	Lav	
76	Tromsø	Fv862	Kattfjordeidet II	snø	Se skredpunkt Kattfjordeidet I	Skisse/ forprosjekt				177	Lav	Skredfrekvens oppdatert nov. 2014.
77	Berg	Fv862	Breitindvatnet	sørpe	Skredpukt.Breitind tunnelen vest – Vindhammer- neset	Skisse/ forprosjekt				168	Lav	
78	Tromsø	Fv862	Kattfjordeidet III	snø	Se skredpunkt Kattfjordeidet I	Skisse/ forprosjekt				157	Lav	Skredfrekvens oppdatert nov. 2014.
79	Berg	Fv862	Hestesletta	snø	Se skredpunkt Bratthesten tunnel øst	Skisse/ forprosjekt				144	Lav	
80	Berg	Fv862	Hestesletta I b	snø	Se skredpunkt Bratthesten tunnel øst	Skisse/ forprosjekt				137	Lav	

10.9 SKREDFAKTORMODELLEN

(Kilde: Statens Vegvesen, Skredsikringsbehov for riks og fylkesveg, Nordland - Troms – Finnmark, desember 2015)

Kapittel 2.3 Skredfaktormodellen

Skredfaktormodellen er en regnemodell for å sammenligne ulike skredutsatte punkt og strekninger, og er benyttet for å få en faglig rangering mellom tiltakene/de skredutsatte punktene. Modellen består av seks ulike faktorer som beskriver skredfare og konsekvenser for trafikanter og framkommelighet. De seks faktorene er gitt et vekttall for å skille på hvor stor betydning de har i skredfaktoren.

Faktor	Vekttall
F1 Trafikkmengdefaktor	0,20
F2 Skredfarefaktor (skredfrekvens x -bredde)	0,20
F3 Omkjøringsfaktor	0,15
F4 Stengningsfaktor	0,15
F5 Skredfarestengningsfaktor	0,10
F6 Naboskredfaktor	0,10

Tabell: Skredfaktorer

F1 Trafikkmengdefaktor på skredpunktet er et uttrykk for hvor mange trafikanter som passerer skredpunktet daglig, og er basert på årsdøgntrafikken (gjennomsnittlig døgntrafikk over året).

F2 Skredfarefaktoren beskriver den faren skredet utgjør for trafikanter, og beregnes som frekvensen av alle skredtyper ganget med gjennomsnittlig bredde (langs vegen) på skredene (eller som summen av skredfarefaktoren for hver enkelt skredtype).

F3 Omkjøringsfaktoren beskriver muligheter for omkjøringer for alle kjøretøygrupper, og settes på grunnlag av hvor lang tid omkjøring tar, inkl. evt. bruk av ferjer.

F4 Stengningsfaktoren beskriver ulempen med stengninger. Angir hvor mange ganger pr. år vegen i gjennomsnitt er stengt på grunn av skred.

F5 Skredfarestengningsfaktoren beskriver den ulempen langvarige stengninger på grunn av skredfare medfører i områder med dårlige omkjøringsruter. Faktoren omfatter antall døgn stengninger i løpet av et år (gjennomsnitt) og tar ikke hensyn til varigheten av stengingen hver gang.

F6 Naboskredfaktoren tar hensyn til situasjoner hvor et skred har sperret vegen og trafikanter kan komme til å vente i nærliggende skredutsatte områder. Da kan det komme naboskred fra en eller begge sider av et skredløp.

Ut fra forholdene på det aktuelle skredpunktet/-strekningen gis hver faktor en verdi mellom 0 og 10, og vektet deretter med angitt vekttall. Skredfaktoren fremkommer ved å summere de vektete faktorene. Basert på skredfaktoren deles skredpunktene inn i tre skredfaktorgrupper (kategorier) vist i tabell 2.

Kategori	
Høy	3,5 - 9
Middels	2,5 - 3,49
Lav	0 - 2,49

Tabell 2: Skredfaktorgrupper

10.10 KOMMUNALE KAIANLEGG I NORD-TROMS

Kommune	Navn på kai	Beliggenhet	Lengde (m)	Dybde LLV (m)	Standard	Aktivitet i dag/viktige brukere
1 Kvænangen	Burfjord industri kai	Burfjord	40 m industri kai + 25 m rutebåt	4,5	Bra	Bulk (grus/asfalt/gjødsel) stykkgoods mm. samt fiskemottak på industridel. Person og gods med lokalbåt
2 Kvænangen	Dunvik kai	Spiltra (Dunvik)	30	Ukjent	Bra	Person/gods
3 Kvænangen	Valanhamn kai	Valanhamn	25	Ukjent	Bra	Person/gods
4 Kvænangen	Reinfjord kai	Reinfjord	20	Ukjent	Bra	Person/gods
5 Kvænangen	Segvik kai	Segvik	20	Ukjent	Ny 2013	Person/gods
6 Kvænangen	Skorpa kai	Skorpa	13	Ukjent	God	Adkomstkai/ ikke i daglig bruk
7 Kvænangen	Ravelsnes kai	Spiltra	23	Ukjent	Dårlig	Ikke i bruk
8 Nordreisa	Sørkjosen kai	Sørkjosen	30	5,5	OK, men begynner å bli gammel	Inngående gods. Fellskjøpet,
9 Nordreisa	Oksfjord havn	Oksfjord	17	5	Bra kai	10 fiskebåter ligger der. En del aktivitet.
10 Nordreisa	Klubbnes nord	Klubbnes	Ukjent	Ukjent	Ubrukelig	Ingen
11 Kåfjord	Djupvik fiskerihavn	Djupvik	Ukjent	Ukjent	Flytekaianlegg	Karls Fisk og Skalldyr m.fl.
12 Kåfjord	Djupvik-allenning	Djupvik	40	4	Dårlig	
13 Kåfjord	Djupvik-industri	Djupvik	Ukjent	6	God	Enslasje, våtbulk
14 Kåfjord	Olderdalen	Olderdalen	60	6	Ønskes/blir oppgradert. Justert ned til 12t akseltrykk	Ukjent
15 Kåfjord	Måndalen-allmenning	Løkvoll	40	Ukjent	Svært lite bakareal	YIT. Pukk og grus, gjødsel
16 Kåfjord	Måndalen-fiskeri	Løkvoll	Ukjent	Ukjent	Lite bakareal	Karls Fisk og Skalldyr m.fl.
17 Skjervøy	Terminal kaia/ Skjervøyterminalen	Ytre havn	215	8	God	Hurtigruten, variert, stykkgoods, daglig bruk
18 Skjervøy	Ytre havn	Ytre havn	50	8	Normal/dårlig	Ukjent
19 Skjervøy	Container kaia	Midtre havn	80	8	God	Ukjent
20 Skjervøy	Nofi	Indre havn	32	6	God	Ukjent
21 Skjervøy	Refa	Indre havn	75	6	Normal/dårlig	Ukjent
22 Skjervøy	Årviksand-Årvikbruket	Årviksand	15	4	God	Årvikbruket
23 Skjervøy	Årviksand-fiskebåter	Årviksand	50	4	Dårlig	Fiskebåter, annet
24 Skjervøy	Industrikaia på Skaret	Skaret	60	5-6	God	Årnøy Laks
25 Skjervøy	Kollagernes	Skjervøy havn	35	8	Ukjent	Ukjent
26 Skjervøy	Vorterøy	Vorterøy	24	Ukjent	God	Hurtigbåt, fritidsfartøy
27 Lyngen	Tydebærviika kai	Tydebærviika Ullsfjorden	30 m (ny i 2019), 90 m	10	Dårlig pr. dags dato. Skadet av båt 2017	YIT. Uttransport av pukk, grus, asfalt og tyngre industriprodukter
28 Lyngen	Vollneset kai	Furufliaten	70	8	Ny kai under bygging	Ut/inn-transport varer til industrien
29 Lyngen	Sandneset	Nord Lenangen	90	12	Ny	ut/inn-transport varer til variert industri samt turistformål
30 Storfjord	Skibotn kai	Skibotsveien 278, 9143 Skibotn	49,5	7	Ønskes oppgradert. Flytte kaifront ut	Flerbrukskai. Lite aktivitet. Noe bulk. Ønsker lakseslakteri (eller klippfiskproduksjon)

10.11 FORSLAG TIL SAMMENHENGENDE OG INTEGRERTE KORRIDORER

I dette vedlegget gis noen forslag til korridorer i Nord-Troms (NT-korridorer) som man kan arbeide med, og som er viktige for utviklingen av sammenhengende transportløsninger. NT-korridorene er også delvis sammenfallende med korridorene i Nasjonal Transportplan og Staten Vegvesens riksveiruter.

Ved å legge til grunn korridorer åpner man også for muligheten til å planlegge/prioritere på tvers av nærings- og transportsektorer.

Korridorene er et forslag og de vil kunne overlappe hverandre. De valgte korridorene må i en senere fase beskrives nærmere, herunder valg av tiltakspunkter/prioriteringer.

Korridorbeskrivelse kan bidra til søkelys på de viktigste utfordringene. Utfordringene kan være andre enn veiinfrastruktur. F.eks. korrespondanse mellom transportmidler langs korridoren, fergeløsninger, informasjonssystemer, bruk av havner osv.

De fem korridorene er i dette vedlegget kort beskrevet ut fra følgende struktur:

- Kort beskrivelse/kart
- Begrunnelse for valg
- Sentrale tiltak og utfordringer

10.11.1 NT-KORRIDOR 1: E6 MED TILKNYTNINGER

Kort beskrivelse

E6 går gjennom hele Nord-Troms. Den sørlige delen fra Skibotn til Nordkjosbotn er sammenfallende med deler av E8. Korridoren er definert som strekningen Alta-Nordkjosbotn. Hele korridoren, med unntak av tilknytningene, er et statlig ansvar. Den overlapper også deler av NTP-korridor 8b (Nordkjosbotn-Kirkenes m/tilknytninger).

NT-korridor 1 har tilknytninger til alle kommuner i Nord-Troms. Kvæningen, Nordreisa, Kåfjord og Storfjord ligger langs E6. Tilknytninger til denne korridoren kan være andre prioriterte korridorer som FV866 og FV91, eller andre fylkesveier, ferger, havner e.l.



Begrunnelse for valg

E6 (og E8 delen av E6) er den mest trafikkerte veistrekningen i Nord-Troms. Fire av seks kommuner ligger langs korridoren og de to øvrige er til knyttet korridoren. Svært mange transporter berører denne korridoren.

Sentrale tiltak og utfordringer

De viktigste tiltakene, slik disse er kjent i dag er:

- For flere av kommunene fungerer E6 som en internvei, og skolevei, da den utgjør en stor del av det samlede veinettet. Her mangler det bl.a. gang og sykkelstier.
- Strekningen E6 Birtavarre – Langslett har flere utfordringer:
 - Smale broer (Olderdalen og Nordmannvik)
 - Djupvikbakken, utfordringer tyngre kjøretøy
 - Smal vei Kåfjordbergan
 - Trafikfarlig avkjøring Akva-Ren i Djupvik (mye tungtrafikk, bl.a. farlig gods/syre)
- E6 Burfjord sentrum, dårlig trafiksikkerhet og det holdes høy fart
- Styrke/forbedre tilknytningene, bl.a. FV866, FV91 og andre

10.11.2 NT-KORRIDOR 2: E8 MED TILKNYTNINGER

Kort beskrivelse

E8 går gjennom den sørlige delen av Nord-Troms, mellom Tromsø og Skibotn/Kilpisjärvi (Finland). E8 er tilknyttet E6 nordover i Skibotn og E6 sørover i Nordkjosbotn. Hele korridoren er et statlig ansvar.

NT-korridor 2 har tilknytninger til flere mindre veier og FV868 fra Oteren og inn til Lyngseidet.



Begrunnelse for valg

E8 er den mest trafikkerte veistrekningen i Nord-Troms, og den sammenfaller med E6 mellom Nordkjosbotn og Skibotn. Den benyttes av næringslivet i Nord-Troms generelt og grensepasseringen mot Finland er viktig for bl.a. sjømatnæringen i Nord-Troms.

Korridoren er også tilknyttet FV868 som er en viktig forbindelse inn mot Lyngen. Korridor 2 er integrert mot korridor 4 (FV91 med tilknytninger)

Sentrale tiltak og utfordringer

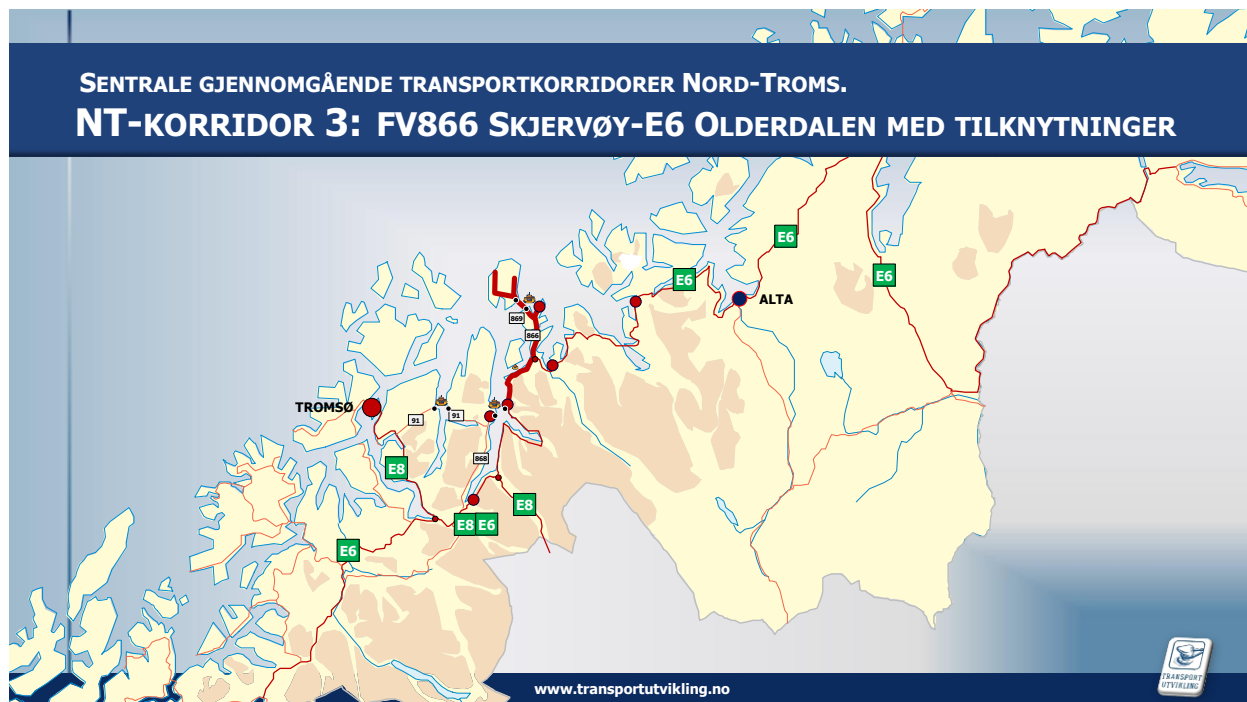
De viktigste tiltakene, slik disse er kjent i dag er:

- E8(E6) gjennom Oteren
- E8 øvre Skibotndalen
- Forbedret tilknytning via utbedring av FV868 Oteren -Lyngen

10.11.3 NT-KORRIDOR 3: FV866 SKJERVØY-E6 OLDERDALEN MED TILKNYTNINGER

Kort beskrivelse

FV866 går mellom Langslett og Skjervøy. FV866 er tilknyttet FV869 og fergesambandet til sjømatindustrien på Arnøya og E6 på Langslett. Langs E6 sørover er den tilknyttet E8 over Kilpisjärvi og E8/E6 videre sørover til Nordkjosbotn. Den er også tilknyttet FV868 i Storfjord (Oteren). Kun E6 delen av korridoren er et statlig ansvar.



Begrunnelse for valg

FV866 er en av Troms' viktigste sjømatveier. Den er også viktig for andre næringer og pendlertrafikk. Ingen transporter går kun mellom Skjervøy og Langslett og en må derfor utvide det strategiske fokuset til også å omfatte E6 sørover, og eventuelt også nordover.

Veien har dårlig standard.

Sentrale tiltak og utfordringer

De viktigste tiltakene, slik disse er kjent i dag er:

- Generell veistandard FV866
- Utbedring av tunneler
- Enveiskjørt bru inn til Skjervøy
- Fergeforbindelsen til Arnøya
- Arnøy- og Laukøyforbindelsen
- Rassikring på Arnøya
- Veistandard på E6 mellom Langslett og Olderdalen, bl.a. Kåfjordbergan

10.11.4 NT-KORRIDOR 4: FV91 MED TILKNYTNINGER

Kort beskrivelse

FV91 går mellom Fagernes (Tromsø) og Olderdalen (Kåfjord) via to fergesamband; ett over Ullsfjorden og ett over Lyngenfjorden. Veien har tilknytninger mot E8 (Tromsø), E6 (Olderdalen) og FV868 Lyngseidet-Oteren. Hovedkorridoren er et fylkeskommunalt ansvar, også fergene.



Begrunnelse for valg

Korridoren er en viktig øst-vest ferdselsåre som korter inn avstanden mellom Tromsø og Nord-Troms med nærmere 12 mil. Den er også viktig for lokalt næringsliv. Denne korridoren vil gi økt søkelys på Ullsfjordforbindelsen og tilknytning til andre mindre fylkesveier, bl.a. FV312 til Nord-Lenangen og FV311 til Koppangen.

Sentrale tiltak og utfordringer

De viktigste tiltakene, slik disse er kjent i dag er:

- Utvikling av Ullsfjordforbindelsen
- Fergeforbindelsen over Lyngenfjorden
- Tiltak på FV868, jfr også andre korridorer
- Tiltak på andre viktige fylkesveier tilknyttet korridoren

10.11.5 NT-KORRIDOR 5: SJØKORRIDOR

Kort beskrivelse

Hovedleia går i ytre del av regionen. Hovedleia har forbindelser inn til andre deler av regionen. Transportene omfatter Hurtigrute, kystgodsbåter, hurtigbåter og mye annen trafikk. Hovedled og biled er et statlig ansvar. Dette ansvaret kan bli utvidet ved innføringen av en ny Havne- og farvannslov.

Havnene har tilknytninger til flere av landkorridorene.



Begrunnelse for valg

Økt sjøtransport er en viktig nasjonal prioritering, herunder overføring fra vei og tilknytning til havner og knutepunkt. Fokus på sjøtransport, bidrar også til fokus på regionens havner og passasjerførende fartøy som hurtigbåtene.

Sentrale tiltak og utfordringer

De viktigste tiltakene, slik disse er kjent i dag er:

- Forbedring av kollektivtilbudet/hurtigbåtrutene
- Utvikling av havnene i regionen og havnenes knutepunktfunksjon
- Sikre eksisterende ruter og utvikle nye