



Gratangen



Harstad



Ibestad



Kvæfjord



Lavangen



Salangen



Skånland

Sør-Troms regionråd

Deres ref.:
13/929-44

Deres dato:
26.09.13

Saksbehandler:
Trine-Lise W. Fosslund

Telefon:
77 02 60 08

Vår dato:
01.11.2013

Vår ref.:
2013/44 / 026

Troms fylkeskommune

Regional transportplan 2014-2023 – Mål og strategier Uttalelse vedtatt i Sør-Troms regionråd 01.11.2013

Sør-Troms regionråd, som består av kommunene Gratangen, Harstad, Ibestad, Kvæfjord, Lavangen, Salangen og Skånland, ønsker å gi følgende innspill:

Regionråd har vedtatt å starte et arbeid med en regional strategisk plan for samferdsel i regionen. Tilsvarende arbeid er igangsatt i Nord og Midt. For oss er det viktig at dette arbeidet tas med i den strategiske delen som grunnleggende for at vi får en samordnet og god strategi for regionen. Så langt har det vært vanskelig å få startet opp pga uavklart møtetidspunkt for fylkeskommunal deltakelse.

En viktig forutsetning for god involvering er tid til lokal behandling. Minimumstiden på seks uker for lokal høring er etter vår mening for knapt. Samferdsel er særdeles viktig for det regionale utviklingsarbeidet. Vi vil derfor på det sterkeste anbefale at tidsrommene for lokal påvirkning av planarbeidet dras ut i tid.

Etter vår mening er det ikke tilstrekkelig å arrangere ett høringsmøte i Troms som i tillegg skal omfatte mange planer slik det var gjort 09.10. For å få fokus på de utfordringer den enkelte region har, må det arrangeres høringsmøter i den enkelte region. I planprogrammet står det: «*Det skal arrangeres transportseminarer i perioden mai til september 2013. Transportseminarene arrangeres i Nord-Troms, Tromsø, Finnsnes og i Harstad.*» Dette er ikke gjennomført.

Sør-Troms regionråd slutter seg til konklusjonen under punkt 5.1 der det bl.a. står at «*Det anbefales derfor å prioritere drift, vedlikehold, reinvesteringer i eksisterende vegnett, samt å fullføre igangsatte prosjekter og bindinger i perioden 2014-2017.*» Vi forutsetter her at dette omfatter de bindinger som ligger i realisering av Bjarkøyforbindelsene som en del av kommunesammenslåingen. Regionrådet understreker viktigheten av at veggrunnen utbedres før nytt dekke legges.

Vi ser at Troms fylke har utfordringer knyttet til kollektivtransport og økonomiske rammer som beskrevet i punkt 5.2. Hurtigbåten mellom Harstad og Tromsø gjør at det er mulig for det offentlig og næringsliv å delta på samlinger og møter, og privatpersoner til å motta tjenester som i større og større grad legges til Tromsø. Vårt alternativ er kjøring som tar 4-5 timer hver vei, noe som viser viktigheten av denne ruten. En evt. reduksjon av dette tilbudet vil være uakseptabelt.

Inndelingen i BA regioner Troms, NIBR 2013 (tabell 3) oppgir Ibestad som egen BA-region. Fra 01.02.14 skal det settes inn ny ferge mellom Harstad og Ibestad som vil korte ned overfarten fra ca 45 min til 30 min. Det er i den senere tid bygget og lagt ut tomter på Sørrollnes, Fv848 skal utbedres betydelig og etableringen av en teknologipark på

Stangnes i gangavstand fra fergeleiet er faktorer som vi ser vil få betydning for at Ibestad også vil være en del av BA-regionen Harstad.

Når det gjelder fylkesveinettet og fergedrift (pkt 7.2) bør det være et viktig strategisk punkt at de forbindelsene som ikke har alternativ transportrute prioriteres.

Strategisk er det viktig at Troms fylkeskommune ikke bare konstaterer at sentrale myndigheter har lagt Nord-Norgesbanen inn i gjeldene transportplan, men arbeider langsiktig og konsekvent for å påpeke det faktum at Troms helt mangler dette transportalternativet. Så lenge det ikke bevilges midler til dette alternativet, må Troms kompenseres gjennom økte bevilgninger på andre områder.

Pkt. 5.2: Byutfordringer

Harstad mangler ett felles kollektivknutepunkt i sentrum med tilhørende venterom, billettkontor, ruteopplysning, bagasjeoppbevaring, osv – med universell utforming slik at alle grupper av trafikanter gis et tilfredsstillende tilbud. Hurtigbåtpassasjerene her ett i Havnebyggets 1. etasje, buss- og taxipassasjerer har ikke ved dagens «busstorv». Harstad Havn KF er i ferd med å planlegge en utbygging som kan være et alternativ. Behovet må tas med som et eget punkt i planen.

Prosjekter

Harstadpakken – Fylkeskommunens bidrag er 46 mill (2013kr). Vi forutsetter at bevilgningen ivaretas slik at pakken i sin helhet kan realiseres som planlagt

Bjarkøyforbindelsen – Sør-Troms regionråd mener det er uakseptabelt dersom Troms fylkeskommune ikke bidrar til slutføring av kommunesammenslåingen av Harstad og Bjarkøy. Forbindelsen var en forutsetning for prosessen! Det er lansert løsninger som gir fylkeskommunen mulighet til å stå ved sitt bidrag dersom man ønsker det.

Kystveien (Harstad – Tromsø over Ibestad) – Prosjektet er et samarbeid mellom tre regionråd, noe som viser styrken og viktigheten. Vi vet at samferdselsprosjekt tar lang tid, fra initiativ til realisering. Vi ber om at fylkeskommunen i første omgang bidrar til gjennomføring av kartlegging av alternativer og potensialet i løsningen.

Strategisk utredning Sør Troms – Regionrådet har startet et strategisk arbeid der vi ønsker å se på utfordringer og muligheter samferdsel gir innenfor og til/fra vår region. Vi ber om at tiltaket tas inn og nevnes i det strategiske grunnlaget

Etterslep

- Fv-848, Ibestad - regionrådet vil understreke viktigheten av at tiltakene, både etterslep og investering, opprettholdes. Strekingen reduserer avstanden mellom Finnsnes og Harstad med 100 km.
- FV-83, Flesnes – Gullsfjordbotn, Kvæfjord - Strekingen korter ned veien mellom Harstad og Sortland med 5,5 mil. Det er den mest trafikkerte fergestrekningen i Troms, med stor næringstrafikk. I 2012 var turen «Vesterålen-opplevelser» den tredje største utflukten hos Hurtigruta. 17.500 passasjer var med på denne utflukten og dermed fraktet over forbindelsen. Strekingen har et stort potensiale for økt trafikk og store miljøgevinster ved utbedring av vei. Strekingen ligger på fylkesgrensen, noe som gjør at behovene/trykket fra sør ikke når Troms fylkeskommune på samme måte som andre strekninger.
- FV84 inkl. kryss Fossbakken, Lavangen. Dette er hovedferdselsåre for Lavangen-Salangen-Dyrøy-Sørreisa.

- FV14 fra Sørvika i Harstad til Straumen i Kvæfjord – med utbedring av RV83 mellom Tjeldsund bru og Harstadpakken vil trafikken på denne veien øke, en vei som har svært dårlig standard. For Kvæfjord er denne strekningen korteste vei til flyplass.
- FV141 Nordsiveien mellom Årstein i Gratangen og Tennevoll i Lavangen har skoleskys, næringstrafikk (mulighet for utvidet melkeproduksjon) og bidrar til handelslekkasje fra Gratangen til Lavangen pga dårlig standard.

Grusveiprogram

For Sør-Troms er følgende strekninger viktig og må beholde prioritet for opprusting og fast dekke:

- FV-102, Flesnes – Holand i Kvæfjord
- FV-155, Skårvik – Haugli i Salangen

Ferger

Sør-Troms har mange fergeforbindelser som er viktig for regionen. Det er særdeles viktig for oss at rutetilbudet som et minimum opprettholdes (for Ibestad og Harstad iht kontrakt med NORLED fra 1. februar 2014, samt Refsnes-Flesnes i Kvæfjord).

Forbindelsen Stornes – Bjørnerå er den forbindelsen i Troms der flest biler i følge statistikken blir stående igjen. Dette er spesielt kritisk for denne forbindelsen fordi det her ikke finnes alternative veier. Det må snarest vurderes tiltak for å bøte på dette.

Fergekaiene på Bjarkøy og Sandsøy er i desidert verst forfatning i hele fylket. Fergelemmene har bl.a. kjettingløft, noe som ikke er tillatt i.h.t forskriftene. Det burde komme bedre frem dokumentet, slik at man ser utbedringer her i sammenheng med Bjarkøyforbindelsene. Det er mye penger å spare på å unngå oppgradering av disse fergeleiene.

Øylandsruta og de andre sommerfergene i Troms har ikke faste budsjettmidler, og ble i 2013 finansiert med RUP-midler. Øylandsruten har vært trafikkert med reserveferge, som igjen har gjort driften svært ustabil.

Hurtigbåt

Hurtigbåten mellom Harstad og Tromsø er særdeles viktig for næringsliv og offentlige etater, samt for private som må til Tromsø for å få utført tjenester hos UNN og andre. Dagens rutestruktur har vært relativt uforandret over mange år. Vi mener at det kan være grunn for å vurdere nye strukturer. Vi tenker spesielt på at alle avgangene går både til Finnsnes og Harstad. Med de nye båtene og dagens rutetilbud opplever vi oftere og oftere at båtene er fulle og passasjerene må fraktes med buss el. I slike situasjoner er belastningen for de som skal til Sør-Troms ekstra stor. Det kan tenkes at det kan være et alternativ at noen avganger går rett til Sør-Troms. Med dagens tilbud ser passasjerene seg nødt til å møte ca. 45 min før avgang. Siden båtene ikke åpner før 20 min før avgang og man må vente utendørs i all slags vær, oppleves dagens tilbud som særdeles dårlig.

For Ibestad, er det viktig at Engenes anløpes 18.50 også på torsdager fra Tromsø slik at det er mulig å komme seg fram og tilbake denne ukedagen.

Vi minner om at UNN-Harstad skal dekke hele regionen, noe som betyr at båtene også skal betjene denne type dagsbesøk til Harstad.

Rassikring

Spansdalen (Lavangen), Hilleshamn (Gratangen), Segelstein (Ibestad) og Skrea (Ibestad) er skredutsatte områder som må ivaretas i rassikringsprogrammet.

Når det er rasfare i Pøyla på FV83 i Kvæfjord mellom Gombogen og Langvassbukta settes det inn beredskapsferge. Befolkningen i Kvæfjord har opplevd planlagt fergestreik på sambandet Refsnes-Flesnes samtidig som Pøyla var stengt grunnet rasfare. Elever på sørsiden av rasområdet har gått på skole i Lødingen. De nekter overføring til skolen på Flesnes delvis pga rasfaren, en skole som har god plass til dem og for få elever.

Tunneler

For Sør-Troms er det Ibestadtunnelen som er versting og som må prioriteres.

Gang og sykkelveier

Det er nylig inngått avtale om forskuttering av FV115 G/S veg Evenskjer – Skånland skole som er i GS handlingsprogrammet i 2019. Gang -sykkelveier fra Skånland Skole til Elvemo og i Grov må inn på listen. Disse er vurdert til de farligste strekningene for fotgjengere i kommunen og har høyest prioritet i kommunens trafikksikkerhetsplan.

FV 104 Refsnes-Skjellvikneset i Kvæfjord er forskuttet fra handlingsprogrammets bevilgning i 2014. For strekningen Gåra-Vikeland på FV83 i Kvæfjord er det krav om gang og sykkelsti for å kunne bygge planlagte boliger. Tiltaket er med i kommunens trafikksikkerhetsplan 2013-2018.

I Salangen ble Sjøvegan-Skårvik på Fv84 omgjort til fortau for å øke muligheten for å få den realisert. Den var nummer én i 2013 og alt var klart, men er nå forskjøvet til 2014. Strekningen er en arv fra Staten som nå må sikres realisering.

Gratangen har planlagt gang/sykkelsti i Gratangsbotn, samt videreføring helt frem til skolen. Denne er påkrevd for å ivareta tilfredsstillende sikkerhetsnivå for skolebarn.

I Lavangen ligger Tennevoll-Spansgårdsstigningen på FV 84 inne i eksisterende plan, med oppstart 2016.

I Ibestad ble gang- og sykkelvei omgjort til fortau for å spare penger. Reguleringen er ferdig, grunnverv er utført, skog er hugget og ett hus er brent ned for å gi plass. Strekningen må realiseres i 2014.

Havner og farleder

Pkt. 7.5.1: Sjøtransport og havn

Sjøtransportens betydning er klart underkommunisert til fordel for veitransporten. Godsvolumene over Harstad Havn passerer 500.000 tonn i 2013, fordelt på våtbulk (petroleumsprodukter), tørrbulk (særlig sand, stein, asfalt), stykk gods, containere (ca 4000). Foringsbåter og andre fartøyer i oppdrettsnæringen inngår også i statistikken fra og med i år og det forventes en betydelig økning innen dette segmentet i årene fremover.

Dersom man ønsker økning i sjøtransporten så er det riktig å påpeke at avgiftene må balanseres bedre mellom de forskjellige transportformene. Vel så viktig er det å tilrettelegge for gode veiforbindelser til eksisterende havneinfrastruktur og å sørge for bidrag til utbygging av kaier og havn der det er åpenbart at resultatet blir mer gods fra vei til sjø. De miljømessige og samfunnsøkonomiske fordelene ved en slik omlegging er udiskutable. Fylkeskommunen burde derfor invitere havene og de store transportørene til et arbeidsmøte der det sees på sjøtransportens plass i vårt fylke med nye øyne og skriver en mer offensiv strategi på dette felt.

Pkt. 7.6.2: Kystverket – Sjøtransport og havn

Planen må inneholde en beskrivelse også av hva som er under planlegging og realisering i Harstad. Byggingen av den nye tørrdokken og riggverkstedet til Harstad Skipsindustri er av overordnet stor betydning for vår region. I den forbindelse må det i planen fremgå krav til Kystverket om at farleden inn til Harstad sentrum, herunder farleden inn til verkstedet, det nye havneavsnittet på Seljestad og til vår hovedkai Larsneset i sentrum. Harstad er stamnetthavn, men som i Tromsø sliter vi med at statusen kun er definert til ett havneområde, som for vår del er Stangnes. Vi har behov for stamnettstatus også i sentrum.

I samme punkt står det om Regjeringens ønske om å utvikle deler av Nord-Norge som «næringsstrategisk plattform». Resten av punktet dreier seg imidlertid utelukkende om utviklingen av Grøtsund/Tønsnes i Tromsø. Her må planen blir mer balansert, og bl.a. beskriver Harstads rolle som oljeby; Harstad Skipsindustris satsing på offshore- og riggmarkedet med store investeringer i egen infrastruktur; med base- og havneområdene på Stangnes der Norbase har fått en av landets største baseoperatører som ny hovedeier; nytt offshoreverksted (tidligere Borkenes Mekaniske Verksted) m.v. Som i Tromsø er Harstad velegnet for store offshoreleveranser og –byggeprosjekter innen olje og gass og vi har et stort fortrinn med en bredt sammensatt og svært kompetent leverandørklynge i regionen. Dette mangler nesten i sin helhet i Tromsø og planen bør derfor innenfor dette området først og fremst beskrive satsing der kompetansen finnes i dag – i Harstad.

Lufthavn

Harstad/Narvik lufthavn Evenes har stor betydning for befolkning og næringsliv i Sør-Troms. Når Hålogalandsbrua står ferdig og Narvik flyplass legges ned vil trafikken øke. Det jobbes nå sterkt for utbedring av rutetilbudet, spesielt mht oljesektoren, og nye selskap/ruter er under etablering. Det er behov for en oppgradering av flyplassen, noe TF bør støtte opp om.

Tog / bane

Ofofbanens rolle og behov er vesentlig og viktig også for Troms.

Barents Joint Transport Plan (BJTP) som er en felles samferdselsplan for de 4 landene i Barents Euro-Arctic Region – BEATA - (Russland, Norge, Sverige og Finland) ble lagt frem på et felles ministtermøte i Narvik i september 2013. Beskrivelsen i Regional Transportplan av en eventuell togforbindelse fra Kolari i Finland til Skibotn er knapt nevnt i BJTP og vil ikke bli prioritert i det videre arbeidet med denne planen. Det synes derfor lite målrettet å bruke så vidt mye plass på dette prosjektet da det ikke har noen støtte i BEATA. Vi anbefaler sterkt at Troms fylke heller støtter utviklingen av jernbanen over Narvik og Bodø og tilrettelegger for sjøtransport i tilknytning til disse jernbane-/havneknutepunktene, med fremføring av gods til hele det nordnorske markedet på kjøll og korte veistrekninger fra havnene.

Fra fylkesveiplan 2010 – 2019:

Sør-Troms regionråd viser til det informasjonsgrunnlaget som ligger i Fylkesveiplan 2010 – 2019 som også vil bli lagt til grunn for vurderinger/prioriteringer i det videre planarbeidet. Noe av dette er mangelfullt, og det er derfor viktig for oss å komme med utfyllende informasjon.

De viktigste fylkesveier for fiske- og havbrukstransportene er:

Sør-Troms:

Vegnr	Vegstrekning fra-til	Kommune
Rv 848	Sørrollnes fk - Løksebotn	Salangen/ Ibestad
Rv 84	Sletta - Sjøvegan	Sørøisa/Dyrøy/ Salangen/Lavangen
Rv 825	Astafjord - Storfossen	Skånland/ Gratangen
Rv 851	Sjøvegan – Branvoll XE6 ?	Salangen/Bardu

Fv 867 fra Bjarkøy til Bjørnrå må defineres inn som viktig for fiske- og havbrukstransport i Sør-Troms. I tillegg må E10, som den desidert største transportåren i Troms for disse næringene, tas med i oversikten. Her vil alle fylkeskommunale tilførselsveier ha betydning både i Kvæfjord, Harstad og Skånland. Det kan også nevnes at Astafjord Slakteri har fordoblet sin produksjon med den transportøkningen dette innebærer for FV 825.

Salaks As sitt slakteri i Salangen har gjennom de to siste årene hatt en betydelig økning i mengde slaktet fisk, som da også genererer økt inn og uttransport over FV 84 Laberg-Fossbakken (strekningen ikke nevnt i oversikten) og FV 851. I 2013 vil mengden sløyd fisk ut fra slakteri utgjøre 8000 tonn som innebærer 400 trailere med fisk fra slakteri. Om to år vil slaktevolumet utgjøre 10.000 tonn, som er mer enn en fordobling over 5 år.

De viktigste fylkesveier for landbrukstransporten i Troms 2007:

Landbrukstransporten i Sør-Troms er betydelig, og spenner fra transport til/fra Tine og Nortura, til transport av kraftfor, grovfor, dyr, landbruksprodukter og en stor internttransport i forbindelse med selve landbruksproduksjonen.

Rv	Strekning	Kommune	Meieri	Kommentarer
Rv 865	XE6 - Sarelv	Nordreisa		
Rv 868	Lyngseidet - Furufflaten	Lyngen	Storsteinnes	
Rv 91		Tromsø/ Lyngen	Storsteinnes	Transp. fra Fv
Rv 863	Hele vegruten	Karlsøy/ Tromsø	Storsteinnes	Transp. også fra Fv
Rv 861		Lenvik	Storsteinnes	Transp. også fra Fv
Rv 859	Hele vegruten	Balsfjord	Storsteinnes	
Rv 858	Hele vegruten	Balsfjord	Storsteinnes	All transp. til/ fra Storsteinnes
Rv 857	XRv 87 – XE6	Balsfjord	Storsteinnes	
Rv 854	XRv 87 – XE6	Målselv	Storsteinnes	
Rv 87	Hele vegruten	Balsfjord/ Målselv	Storsteinnes	
Rv 855	Hele vegruten	Målselv		Transp. til/fra Senja
Rv 851	XE6 – XRv 84 Brandvoll-Sjøvegan	Bardu/Salangen	Storsteinnes	
Rv 847		Bardu		
Rv 849	Gåra - Borkenes		Harstad	
Rv 83	Harstad-Langvassbukta		Harstad	All transp. til/fra Harstad

FV83 fra Harstad over Kvæfjord med ferga Refsnes-Flesnes til Langvassbukta har spesiell stor betydning for landbrukstransport i regionen. En sterk økning av melkeproduksjon på Hemmestad gir snart grunnlag for egen melkebil dit. Tre nye robotfjøs er bygget på Hemmestad og ett på Kveøya. Kommunen har økt med 91 kyr siden 2000, antall kyr i Troms er redusert med 2000 i samme periode.

FV114 (Grov i Skånland), FV867 (Grytøy-Bjarkøy/Sandsøy i Harstad) og FV141 (Årstein-Tennevoll i Gratangen/Lavangen) går gjennom landbruksområder med etablert og planlagt utvidet melkeproduksjon som ikke er nevnt her.

Viktige nye fylkesveier for reiseliv og turisme er:

Sør-Troms og Harstad

Vegnr	Vegstrekning fra-til	Kommune	Kommentarer
Rv 84	Sørreisa – XE6 Fossbakken	Sørreisa/Dyrøy/Salangen/Lavangen	Grotteopplevelser-- Grotte- og naturopplevelser
Rv 848	Sletta – Sørrollnes - Harstad	Salangen/Ibestad	
Fv 132	Andørja	Ibestad	Naturopplevelser
Rv 825	Tjeldsund – Gratangsbotn – XE6	Skånland/Gratangen	Kystkulturvegen, Nordnorsk Fartøyvernssenter
Rv 867	Harstad - Grytøy	Harstad	
Fv 16	Grytøy	Bjarkøy	
Fv 121/122/123	Bjarkøy	Bjarkøy	

Denne listen er mangelfull og må rettes opp. Kystkulturveien går ikke bare fra Tjeldsund via Gratangsbotn til E6, men er videreført langs kysten FV 141 via Lavangen, Salangen og Ibestad (FV84 og FV 848).

I 2012 ble 17.500 hurtigrutepassasjertrafikken fraktet med buss på Fv83 fra Harstad til Langvassbukta over Kvæfjord. Denne strekningen er ikke nevnt. Destinasjon Harstad jobber aktivt med å tilrettelegge for økt bruk av skjærgården utenfor Grytøy og Bjarkøy, noe som vil øke betydningen av Fv867, også ut til Bjarkøy.

I Sør-Troms arbeider vi aktivt med utvikling av IMELLA – ei opplevelsesrute i Sør-Troms. Her inngår Bjarkøy – Tore Hundts rike (Fv867), Salangverket (Fv84), Lavangen v/ Fjellkysten (Fv84), Fabeløya Ibestad (Fv848), Morgans skip Gratangen (Fv141), Nupen Kvæfjord (Fv1), Generalhagen Harstad (Fv83) og Isbadestranda Skånland (Fv115).

Med hilsen
Sør-Troms regionråd

Ivar B. Prestbakmo
Leder av regionrådet og ordfører i Salangen

Marianne Bremnes Ordfører i Harstad
Torbjørn Larsen Ordfører i Kvæfjord
Ronny Grindstein Ordfører i Gratangen

Dag Sigurd Brustind Ordfører i Ibestad
Erling Bratsberg Ordfører i Lavangen
Einar Aune Ordfører i Skånland