



**Finnmark fylkeskommune**  
**Finnmárkku fylkkagielda**

Politisk avdeling

08/1 Nasjonal transportplan 2010-19  
Behandlinger  
Fylkestinget - 11. mars 2008  
Saksfremlegg: Nasjonal transportplan 2010-19  
1 (Hoveddokument) Nasjonal transportplan 2010-19

**Arkivsak:** 06/00995

Ugradert

**Arkivkode:** \_

**Saksbeh:** Eirik Selmer

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr.</b>
Fylkestinget	11.-13.3.2008	08/1
Kultur-, nærings- og samferdselsutvalget	11.3.2008	08/10

---

## **NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010-19**

### **FYLKESORDFØRERS INNSTILLING:**

Saken komitebehandles av KNS – innstillingen blir lagt fram direkte for fylkestinget.

Vadsø, 22. februar 2008

Runar Sjøstad  
fylkesordfører

## BAKGRUNN

Nasjonal Transportplan 2010-2019 (NTP) ble presentert 17. januar 2008. Planen er utarbeidet av Avinor AS, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen på grunnlag av retningslinjer og gitte økonomiske planrammer fra Fiskeri- og kystdepartementet (FKD) samt Samferdselsdepartementet (SD). Planforslaget er sendt på høring til fylkeskommunene med høringsfrist 30. april. Departementene vil på grunnlag av planforslaget og høringsuttalelsene utarbeide en stortingsmelding som legges fram for Stortinget ved årsskiftet 2008/2009. Fylkeskommunen har sendt forslag til NTP ut på høring til alle kommunene i Finnmark med høringsfrist 15. februar 2008. Innkomne høringsuttalelser vedlegges.

## BESKRIVELSE

Nasjonal Transportplan 2010-19 har som overordnet mål å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem, som dekker samfunnets behov og fremmer regional utvikling. NTP gir en omfattende beskrivelse av behov, prioriteringer og økonomiske rammer for investeringer de neste 10 årene.

**Følgende overordnede prioriteringene er vurdert som mest relevant for Finnmark.**

### Et sammenhengende overordnet og robust nasjonalt transportnett

Ambisjonen er at alle transportformene skal ses i sammenheng og at sikkerheten styrkes. Målet er å sikre en bedre utnyttelse av sjø- og banetransportene i sammenheng med vegnettet. Dette skjer gjennom en styrking av stamnettet, stamflyplassene og ved å opprette stamnetthavner. I Finnmark konkretiseres denne satsingen gjennom bla å gi Polarbase stamnettstatus og at RV 94, strekningen Skaidi - Polarbase, omklassifiseres til stamveg fra 2010. Planrammen har ikke avsatt egne midler til omklassifiseringen.

### Mindre målrettede tiltak prioriteres framfor større strekningsvise investeringer

Dette gjøres for å oppfylle målene om framkommelighet, sikkerhet, miljø og universell utforming. Mindre utbedringstiltak og tyngre vedlikehold vil også bli sett i sammenheng. Dette medfører at flere større vegprosjekter uten helhetlig prosjekt - eller medfinansiering som inngår i Nasjonal Transportplan for 2006-2015, ikke ferdigstilles i ny planperiode. Dette gjelder E6 Alta vest som i eksisterende planramme ikke kan ferdigstilles før 2026, og ny Tana bru som kun kan gjennomføres hvis planrammen økes med + 20 %.

### Fagetatene prioriterer drift og vedlikehold gjennom en økning på ca 30%

Finnmark har på vegsiden et etterslep på dekkelegging og generelt vedlikehold på stam/riksvegnettet på ca 650 mill.kr. Behovet på tiltak i farleden til sjøs ble vurdert i stamnettutredningen til over 30 mill. kr. På flyplassene prioriteres fortsatt gjennomføringen av rullbaneutvidelser og innflygingssystemer med en total kostnad på over 700 mill. kr i fylket.

### Nordområdesatsingen

Samferdselsdelen av nordområdestrategien skal følges opp i planen for å styrke næringsliv, bosetting og levekår. NTP fokuserer på nordområdenes muligheter i forhold til olje/gass, Shtokman-utbyggingen og Pomorsone. Hammerfest og Kirkenes foreslås som stamnetthavner for å styrke den maritime infrastrukturen på logistikk og samarbeidet med Russland. Kapasitetsfremmende tiltak foreslås på lufthavnene Banak og Kirkenes, med mulig helikopterbase i Øst-Finnmark. I tillegg vurderes en ny flyplass for Hammerfest ved Grøtnes, hvor det nå pågår vindmålinger med tanke på regularitet. Fokuset på vegtiltak er rettet mot en standardheving på E6 Alta vest, E-105 Kirkenes og RV 93 Alta. Felles for de konkrete tiltakene i Finnmark er at

fagetatene ikke har avsatt tilstrekkelig med midler for gjennomføring i planperioden. Fagetatene foreslår at det avsettes ekstra statlige midler til nordområdetiltakene.

### Klimagassutslipp

Transporten står i dag for 29 % av innenlands klimagassutslipp i Norge, som utgjør 15,4 mill. tonn. Utslippene fordeles på vegtransport 18 %, fly 2 %, sjøtransport 5 % og motorredskaper 4 %. Prognosen for 2020 som registreres i Klimameldingen er et utslipp på 19,8 mill tonn. Klimameldingen har som mål for 2020 å redusere utslippet med 2,5 – 4 mill tonn. Størst reduksjon vil mer miljøvennlige biler og innblanding av biodrivstoff ha med en reduksjon på 1 til 2 mill tonn ha. En økt satsing på sjø- og banetransporter vil ha mindre effekt.

### Forvaltningsreformen

Forvaltningsreformen innebærer bl.a. overføring av eierskapet for det vesentligste av dagens øvrige riksvegnett fra staten til de nye regionene. Det forelås fra 2010 å gi de nye regionene ansvaret for riksvegferjer, riksveg investeringer og driftsbudsjettet for riksvegene. Finnmark har i dag 1031 km med riksveger.

### **Fagetatene foreslår følgende konkrete tiltak for Finnmark i planen:**

#### Statens vegvesen:

- Fokus på E6 Alta vest som innfartsveg til Finnmark. I tillegg utviklingsbehov på RV 93 Alta – finskegrensen ved Kivilompolo og E-105 i Kirkenes – russergrensen ved Storskog.
- Ny Tana bru og ny Skarvberg tunnel er på prioriteringslista hvis planrammen økes med 20 %.
- RV 94 omklassifiseres som stamveg fra 2010 på strekningen Skaidi – Polarbase.
- Stamrute 8b fra Nordkjosbotn – Kirkenes tildeles 1070 millioner kr i stamveginvesteringer for perioden 2010-19. Dette utgjør 4 % av den nasjonale basisrammen på stamvegene. E6 Alta vest tildeles 510 millioner av rammen, mens de resterende 560 millioner er øremerket mindre investeringstiltak for å utbedre flaskehals og styrke trafikksikkerheten. Planlagte rammer innebærer en fremtidig anleggsperiode på 18 år for E6 Alta vest, hvis ikke alternativ medfinansiering foreslås. En bompenginntjening på strekningen er inntektsvurdert til 140 millioner.
- Finnmark tildeles 420 millioner i øvrige riksveginvesteringer de neste 10 årene. Dette er på samme nivå som inneværende periode, men en økning på 1,9 % sammenlignet med resten av landet.
- Investeringene til rassikring i fylket er foreslått til 110 mill. kr. Dette er nær en halvering i forhold til inneværende periode.
- Rammene til vegvedlikehold på stam og riksveger skal økes med 30 %. Midlene for drift og vedlikeholdet tildeles Statens vegvesen Region Nord i en felles pott, for Nordland, Troms og Finnmark. Regionen fordeler midlene mellom fylkene.
- Nasjonal turistveg i fylket skal videreføres på Havøysundvegen og strekningen Varangerbotn-Hamningberg. Det vurderes også å gi regionene ansvaret for Nasjonal turistveg.

#### Avinor:

- Kirkenes og Banak lufthavn får nytt driftsbygg og tårn i perioden.
- Alta lufthavn får sikkerhetsområder, lysanlegg, nytt tårn og terminal.
- Potensialet for mellomlanding på transpolare flygninger i Finnmark er vurdert som lite.
- Det foreslås også nye tårn på kortbaneflyplassene i Hasvik og Honningsvåg.
- Avinor har gjennom målinger på Porsangerneset konkludert med at området ikke er aktuell som nytt flyplassalternativ for Honningsvåg. Eksisterende flyplass videreføres.

#### Kystverket:

- Polarbase og Kirkenes foreslås som stamnetthavner med stamvegtilknytning. Melkøya foreslås kun som stamnett sjøterminal, uten ytterligere konsekvenser for vegtilknytning.
- Transportetatene foreslår at staten bør gå inn med ressurser i enkelte havner med tanke på en styrking av sjøtransporten. Dette gjelder til utbygging av nødvendig infrastruktur.
- Kystverket i Troms og Finnmark er tildelt 250 mill. kr til utdyping i stamleden i Troms, og 25 mill. kr til tiltak i Finnmark til tiltak i bileden i Finnmark (Tanafjorden).
- Det er avsatt 100 millioner i Troms og Finnmark til nyanlegg og fornying av navigasjonsinnretninger og 290 mill. kr til vedlikehold og drift. Dette vil også innbefatte en styrking av trafikksentralen i Vardø.
- Investeringer til fiskerihavner opprettholdes i planrammen. Utdyping og molotiltak som er planlagt gjennomført innen 2015 er i Havøysund, Båtsfjord, Berlevåg og Smørfjord.
- Fokus på forebyggende tiltak rundt overvåkning, slepebåtberedskap og oljevernberedskap opprettholdes, uten at konkrete rammer er skissert for Finnmark.

#### Jernbaneverket:

- Jernbaneverket anser strekningen Kirkenes – Nikel som et industriprosjekt som bør bygges ut dersom det er vilje til finansiering av dette i næringslivet. Dersom Kirkenes skal kobles til det russiske jernbanenettet ligger de største utfordringene mellom Nikel og Murmansk.

### **INNKOMNE UTTALELSER**

Fylkestinget skal gi en samlet offentlig uttalelse fra fylket. Kommunene er gitt muligheter til å komme med innspill, sammen med foreslåtte stamnetthavner og stamflyplasser i fylket, NHO og LO. Etter svarfristens utløp 15.februar har følgende levert innspill.

#### Kommuner:

- Alta, Berlevåg, Båtsfjord, Hammerfest, Måsøy, Nordkapp, Sør-Varanger, Tana, Vadsø, Hasvik og Loppa.

#### Andre:

- Hammerfest havnestyre Lakselv lufthavn, LO Finnmark, NHO Finnmark og Sør-Varanger havnestyre.

Høringsuttalelsene er i sin helhet vedlagt sakspapirene. Relevante innspill er benyttet i utarbeidelsen av saksutredningen og i innstillingen.

### **VURDERING**

#### Behovet for et infrastrukturloft

Det fremgår tydelig at det ikke er mulig å nå målene som er trukket opp i NTP 2010-19 med den økonomiske rammene som etatene er forpliktet til å holde seg innenfor med utgangspunkt i departementenes retningslinjer (økonomisk ramme 2007-budsjettet x 10 +/- 20 %). Dette svekker helhetstenkingen og samordningen mellom transportetatene. Fylkesrådmannen mener investeringsbehovet for en fremtidig tilrettelegging for konkurransetilpasset nærings- og persontransport, vil kreve en betydelig økning langt over + 20 % i planrammene. Stamrute 8b Nordkjosbotn-Kirkenes er et konkret eksempel. 82 % av strekningen har i dag utilfredsstillende stamvegbredde. Statens vegvesen har skissert et investeringsbehov på 6,8 milliarder for å oppnå tilfredsstillende stamvegstandard på strekningen. Det vil kreve en årlig ramme på ca 700 mill. kr hvis dette skal gjennomføres i planperioden. Totalrammen som foreslås tildelt i NTP er i overkant av 1 milliard kr på 10 år, noe som medfører en årlig tildeling på ca 100 mill. kr. Manglende samsvar mellom mål og økonomiske virkemidler gjenspeiles gjennom hele NTP 2010-19. Derfor

mener fylkesrådmannen en helhetlig utredning iverksettes for å vurdere de samfunnsmessige konsekvensene ved å ikke vektlegge infrastrukturutbygginger mer.

### Nordområdesatsingen

Manglende statlig finansiering av konkrete nordområdetiltak hva angår på infrastruktur, er et negativt forhold med planen. Fagmyndighetene har belyst muligheter og skissert tiltak, uten at de har avsatt midler til dette. I tillegg skal nordområdesatsingen på samferdsel i følge planforslaget følges opp gjennom NTP. En manglende styrking av infrastrukturinvesteringer til nye tiltak på E6, flyplass- og havneutbygging frem til 2019, vil redusere fylkets muligheter i forhold til olje/gass utvinningen, reiselivssatsing og fiskerinæringens utvikling. Dette er i stor kontrast til Russlands satsing i nordområdene, der sentrale myndigheter har utarbeidet en langsiktig plan med finansiering for utvikling av bla Murmansk regionen, med et effektivt transportnett til St. Petersburg og Moskva. Fylkesrådmannen mener en ferdigstillelse av E6 Alta vest er fylkets viktigste vegtiltak, og må prioriteres sterkere for ferdigstillelse i eksisterende planperiode. Nordområdesatsingen bør åpne muligheten for en finansiering av helhetlige infrastrukturløsninger. En helhetlig infrastrukturløsning rundt Kirkenes i forhold til å styrke mulighetene i samarbeidet med Russland (Pomorsonen) og Hammerfestområdet som sentrum for olje og gassvirksomheten i fylket, vil være aktuelt. Fylkeskommunen deltar i EU prosjektet Nordlig Maritim Korridor (NMC), som regjeringen har vurdert som det viktigste prosjekt for å styrke havneinfrastrukturen i nordområdene. Utredninger i NMC-arbeidet viser at potensialet for å utvikle stamnetthavnene i Finnmark kan være større i en internasjonal setting mot Russland og Europa, enn innenfor det nasjonale stamnettet. Andre konkret nordområdetiltak som er aktuelle er, ny kai til cruisetrafikken i Honningsvåg og kapasitetstiltak på Banak flystasjon.

### Regionalisering

Det er vedtatt at de nye regionene fra 2010 skal overta eierskap og forvaltning av dagens øvrige riksveger og tilhørende ferjestrekninger. Økt regionalt vegansvar vil kreve en rekke formelle avklaringer. Prinsippene for finansiering av både investeringer, drift og vedlikehold knyttet til øvrige riksveger må utredes og ses i sammenheng med det arbeidet som skal iverksettes for å utvikle inntektssystemet og kriterier for finansiering av de nye regionene. NTP foreslår også å øremerke tre tilskudd knyttet til rassikring, nasjonal turistveg og tilpassing av ferjekaier ut av rammen til finansiering av øvrige riksveger. Fylkesrådmannen forutsetter her at regionen skal finansieres gjennom rammefinansiering, og det forutsettes at disse midlene inngår i rammetilskuddet til de nye regionene. Fylkeskommunen bør allerede nå involveres i gjennomføringa av NTP 2010-19, og utarbeidelsen av bla handlingsprogrammet for øvrige riksveger. Dette for å utvikle en felles forståelse for de prioriteringene som vil binde opp midlene i regionen fra 2010. Regionen bør også gis muligheter for prosjektfinansieringer av større prioriterte utbygginger og lån med gunstige betingelser fra et statlig fond, der de nye regionene kan ta opp lån for å finansiere større prosjekter.

### Alternative finansieringsløsninger.

Tildelingen de siste årene viser at de økonomiske rammene og helhetlige prosjektfinansieringene i hovedsak går til prosjekt med bompengefinansiering. Bompengefinansiering utgjør i 2008 nesten 50 % av finansieringen av det statlige vegnettet. Fatima tunnelen på E-69 er eneste bompengefinansierte tiltaket i fylket. NTP har vurdert bompenge potensialet på E6 Alta vest til 140 millioner i 10 års perioden. En medfinansiering vil kunne bidra til at prosjektet fullføres innen 2019. I tillegg har Alta sentrum en årsdøgntrafikk på ca 12000 biler, som er blant de høyeste på E6 i Nord-Norge. Det planlegges også en avlastningsveg utenom sentrum, som også vil ble et økonomisk krevende vegprosjekt. Fylkestinget vedtok i juni 2007 at Finnmark ikke skulle gå inn

for bompengefinansiering. Fylkesrådmannen mener manglende medfinansiering vil kunne svekke Finnmarks fremtidige muligheter for å få en helhetlig finansiering av større tiltak.

Et annet alternativ er Offentlig privat samarbeid (OPS) der private aktører forskutterer utgifter som senere refunderes helt eller delvis gjennom statlige midler eller bompenger. En slik løsning kan være aktuelt i områder der større private utbyggere (oljeselskaper) etablerer virksomhet og bidrar til finansiering sammen med statlige midler. Dette bør innarbeides i en formell ramme i krav fra sentrale myndigheter, før selskapene får iverksette utbygging. Snøhvit utbyggingen har kostet over 60 milliarder kr uten at utbyggerne direkte har bidratt til å styrke infrastrukturen i området.

## KONKLUSJON

1. Et nasjonalt stamvegnett som er tilfredsstillende dimensjonert for fremtidens behov i forhold til nærings- og persontransport er viktig å få ferdigstilt innen 2025. Det bør derfor iverksettes en helhetlig utredning som grunnlag for et betydelig infrastrukturløft i hovedsak på vegsiden. Sjø, bane og luftfart må også ha en progressiv økning for at det oppnås et helhetlig nasjonalt infrastrukturløft.
2. Investeringsrammen for stamveger i Nord-Norge må økes med 20 % i forhold til forslaget i basisrammene. En slik ramme vil bidra til gjennomføring av følgende prosjekt:
  - a. Finnmarks høyest prioriterte vegprosjekt, E6 Alta vest, ferdigstilles innen 2014.
  - b. Ny Tana bru på E6 innen 2017.
  - c. Ny Skarvberg tunnel er utbygd inne 2019.
  - d. Rv 94 må omklassifiseres til stamveg på hele strekningen Skaidi- Polarbase- Hammerfest sentrum – Melkøya (tunnel). En tilfredsstillende opprustning på hele strekningen må gjennomføres innen 2014.
3. Ved overføring av øvrige riksveger til regionene, må det gis en økning i investeringsrammene på 30 %, som en kompensasjon for omklassifisering av vegnettet, og for å styrke regionene. Regionen må også gis gunstige betingelser for låneopptak for å kunne finansiere større prosjekter.
4. Eksisterende planramme på 210 mill. kr til rassikring i Finnmark for perioden 2006-2105 videreføres.
5. Fagetatens forslag om statlig medfinansiering til stamhavnetiltak må følges opp gjennom en øremerket investeringsramme som disponeres av fagetatene i samarbeid med fylkeskommunen/regionen i løpet av 2009.
6. Rammene til fiskerihavnene i Finnmark må økes slik at Kystverkets tiltaksliste for fiskerihavner blir gjennomført innen 2014.

Det må avsettes 1,5 mrd. kr som ekstraordinære midler til oppfølging av regjeringens nordområdesatsing. For å tilrettelegge for utvikling av olje/gass-, reiselivs- og fiskerinæringa, prioriteres gjennomføring av følgende infrastrukturtiltak innen 2014:

7. Det iverksettes en nasjonal utredning for å analysere de fremtidige infrastrukturbehovene i Sør-Varanger i løpet av 2008 og våren 2009, for å styrke området som et nasjonalt multimodalt transportknutepunkt mot Nordvest-Russland

8. Polarbase må styrkes som gods- og offshorehavn, Kirkenes som logistikknutepunkt mot Russland med tiltak innen 2010 for å opprettholde regjeringens fokus på NMC.
9. Det bør avsettes statlige midler for å gjennomføre Avinors prioriterte tiltak ved Kirkenes lufthavn innen 2011.
10. En ny flyplass på Grøtnes må utredes snarest dersom de pågående målingene er tilfredsstillende.

Tom Mikalsen  
fylkesrådmann

Tore Gundersen  
Utviklingssjef

**VEDLEGG OG ANDRE SAKSDOKUMENTER**

- Vedlegg 1: Utsendt høringsbrev
- Vedlegg 2: Alta kommune
- Vedlegg 3: Berlevåg kommune
- Vedlegg 4: Båtsfjord kommune
- Vedlegg 5: Hammerfest kommune
- Vedlegg 6: Måsøy kommune
- Vedlegg 7: Nordkapp kommune
- Vedlegg 8: Sør-Varanger kommune
- Vedlegg 9: Tana kommune
- Vedlegg 10: Vadsø kommune
- Vedlegg 11: Hammerfest havnestyre
- Vedlegg 12: Lakselv lufthavn
- Vedlegg 13: LO Finnmark
- Vedlegg 14: NHO Finnmark
- Vedlegg 15: Sør-Varanger havnevesen
- Vedlegg 16: Hasvik kommune
- Vedlegg 17: Loppa kommune