



Til

Troms og Finnmark Fylkeskommune

## **HOVEDUTFORDRINGER OG PRIORITERINGER PÅ TRANSPORTOMRÅDET I MIDT-TROMS REGIONEN – FELLES INNSPILL TIL NTP 2025-36 FRA DE TRE NÆRINGSKLYNGENE PROFILGRUPPA, SJØMATKLYNGEN SENJA OG VISIT SENJA REGION**

I arbeidet med NTP 2025-36 har fylkeskommunen som regional høringsinstans, bedt om innspill og regional involvering kommune/næringsliv/samfunn og regionen som helhet.

I Midt-Troms regionen er det tre etablerte næringsklynger; Profilgruppa, Sjømatklyngen Senja og Visit Senja Region. Til sammen representerer disse klyngene over 150 av regionens bedrifter innenfor et bredt spekter av bransjer. I denne saken har de tre klyngene valgt å samordne sine innspill i en felles uttalelse, hvor hovedutfordringene på transportområdet for næringslivet i Midt-Troms regionen trekkes fram og rangeres/prioriteres. Uttalelsen er behandla og vedtatt i felles møte mellom ledelsen i de tre klyngene.

Innspillene er begrenset til den rammen som er skissert av Troms og Finnmark fylkeskommune i deres bestilling til kommuner og næringsliv i brev av 1. mars 2023.

### **Riksvei**

- 1. KNYTTE SENJAREGIONEN TIL RIKSVEINETTET.** Hovedpulsåren gjennom Nord-Norge er E6. Tromsøregionen kobles til E6 via E8 og Harstadregionen samt Vesterålen og Lofoten kobles til via E10. Det mangler imidlertid en riksveiforbindelse som knytter Senjaregionen til E6. En omklassifisering av FV 862/FV 861 og videre FV 86/FV 855 fra yttersida av Senja gjennom byen Finnsnes og opp til Buktamoen, vil komplettere riksveinettet ved å knytte en av de største industri- og eksportregioner i nord, til hovedpulsåren E6. Dette vil også være en viktig transportåre for en stadig mer ekspansiv reise- og turistnæring.
- 2. VIKTIGE NÆRINGSVEIER OG TRANSPORTKORRIDORER SOM ET STATLIG SATSINGSOMRÅDE.** Sjømatveiene på Senja har vært og er en av de viktigste eksportveiene vi har som ikke er på riksveinettet. Sjømatbedriftene på Senja omsetter årlig for ca. 12 mrd. kr og veiene som strekker seg fra yttersida av Senja og opp til E6 på Buktamoen, er det fylkesveinettet som har den største sjømattrafikken i hele Troms og Finnmark, samtidig som framkommeligheten for tungtrafikk er svært utfordrende. Av denne grunn har Senjaveiene også vært en sentral case i fylkeskommunenes Kyst til



marked-strategi. Næringa sjøl har gjennom Sjømatklyngen Senja fulgt opp med et oppdatert kunnskapsgrunnlag på området, forslag til tiltak samt viktige interne prioriteringer fra bedriftene. Dette er bakgrunnen for at regjeringen våren 2018 ga SVV i oppdrag å utarbeide en analyse av flaskehalsar med forslag til tiltak for Sjømatveiene på Senja. I samarbeid med næringslivet og TFK som vegeier, blei dette arbeidet (*Framkommelighetsprosjektet på Senja*) gjennomført og overlevert Samferdselsdepartementet i juni 2019.

Med dette som bakteppe, blir det naturlig for næringsklyngene i Midt-Troms å melde Sjømatveiene på Senja inn som et tiltak i arbeidsprosessen med NTP 2025-36, uavhengig av om veiene blir omklassifisert til riksvei eller ikke. Framkommelighetsprosjektet på Senja omhandler sju strekninger og for hver av disse er det vurdert tiltak innenfor ITS-løsninger, skredsikring, vegutbedring, drift og vedlikehold – alt med tanke på å bedre framkommeligheten for tungtransport på Senja. Flere av strekningene er i dag delvis utbedret/påbegynt, men siden dette er en pågående prosess og flere prosjekter ikke er iverksatt ønsker vi å spille disse inn videre. For en nærmere beskrivelse av enkelttiltakenes innhold og begrunnelse, vises det til SVV Rapport *Bedre framkommelighet for tungtrafikk på Senja*.

Pri.	Strekning	ITS	Skred	Veg	DV	Kostnad (mill. kr.)
1	Fv. 862 Mefjordbotneidet – Senjahopen	18-31	75-135	40-75	0	135 - 240
2	Fv. 277 Huselv – Husøy	17-30	6-10	25-40	0	50 - 80
3	Fv. 86 Straumsbotn – Torsken	12-20	0	20-35	0	30 - 55
4	Fv. 232 Svanelvmoen – Sifjordbotn	15-25	7-13	0	0	25 - 40
5	Fv. 243 Sifjordbotn – Flakstadvåg	9-16	12-21	7-13	0	30 - 50
6	Fv. 86 Svanelvmoen – Straumsbotn	2-3	0	0	0	2 - 3
7	Fv. 263 Trollvik – Kårvikhamn	2-3	0	20-35	14-24	35 - 60
	<b>Totale kostnader</b>	<b>75-130</b>	<b>100-180</b>	<b>115-200</b>	<b>15-25</b>	<b>300 - 530</b>

3. **E6 HEIA - BRANDVOLL.** Det generelle utgangspunktet for store deler av næringslivet i eksportregionen Midt-Troms, er at man er litt mer opptatt av å bevege seg raskt og effektivt ut av landet, enn raskt og effektivt mellom byene i Troms. E6 med strekningen Heia - Olsborg – Buktamoen – Narvik passerer Midt-Troms som en hovedpulsåre på innlandet gjennom kommunene Målselv og Bardu. I godsstrømsanalysene utført for Troms og Finnmark fylkeskommuner i forbindelse med Kyst til marked-strategien, framstår denne strekningen som den tyngst trafikkerte godsveien i nord. Majoriteten av sjømaten fra vår region går på bil, og de størst volumene her går sørover langs E6 mot Narvik, og videre derfra med bil eller tog over Bjørnefjell. Kun en mindre andel av veitransporten går nordover til Skibotn og grensepassering Kilpisjarvi. Den sterke



volumveksten i vognogtransporten til og fra Senja forplanter seg dermed sørover langs E6, og en framtidig kapasitetsøkning på Ofotbanen og muligheter for å frakte sjømat med fly fra Bardufoss, vil ytterligere forsterke veksten i tungtransporten på denne hovedpulsåra. E6 mellom Heia og Brandvoll har flere tiltak under planlegging, både mht breddeutvidelse og generell utbedring av vei og veikryss. Dette tiltaket er også forankret i Midt-Troms regionråds felles veiplan; Veipakke Midt-Troms.

## Havn og farled

- 1. HAVNE-OG FARLEDSUTBEDRING PÅ NORD-SENJA – HUSØY OG BOTNHAMN FISKERIHAVN.** Den fangstbaserte næringsmiddelindustrien i Sjømatregion Senja er i all hovedsak lokalisert til Nord-Senja og fiskeribygdene Senjahopen, Husøy, Fjordgård og Botnhamn. I disse bygdene finner man også en av landsdelens største opphopninger av lokal kystfiskeflåte – med til sammen nærmere 70 registrerte fartøy - mange med omfattende fiskerettigheter, både på hvitfisk og pelagisk. Gode havneforhold er essensielt for en stadig voksende flåte, samt for landing av råstoff, innsatsfaktorer til industrien og utskipping av ferdigprodukter. Husøy i Senja har utfordrende havneforhold som må adresseres, mtp. mudring og dybdeproblematikk som gjør at større båter sliter med å levere råstoff. Det er også behov for lignende utbedringer av havneforholdene i Botnhamn, tiltakets størrelse og samme problematikk tilsier at det bør kunne innarbeides som en mindre del av et større utbyggingsprosjekt rundt Husøy Fiskerihavn, for å skape synergier og parallelle prosesser.
- 2. HELÅRLIG FERGEFORBINDELSE MELLOM SENJA OG KVALØYA.** Reiselivet på Senja opplever sterk vekst og stor investeringsvilje. Senjas popularitet og posisjon som reisemål har nærmest tatt helt av over store deler av verden, og turistenes etterspørsel etter opplevelser på Senja gjelder både vinter og sommer. Inngangen til Senja via en helårlig ferge over Malangen og internasjonale flyvninger til Tromsø, vil være avgjørende for en lønnsom og bærekraftig videre utvikling av reiselivet i Senjaregionen.
- 3. HAVNE-OG FARLEDSUTBEDRING I TORSKEN.** Torsken Havn er en av de få fiskeværerne på Senja som ikke har etablert havnestruktur med molo eller andre innretninger som bedrer havneforholdene. Det er en markant økning i aktivitetsnivået og behovet for bedre infrastruktur er stort. En havneutbygging i Torsken kan og bør sees i sammenheng med masseuttak i forbindelse med utbedring av vei, slik at den kombinerte effekten av prosjektene blir størst mulig.

## Lufthavner



- 1. BARDUFLOSS LUFTHAVN SOM KNOTEPUNKT I REGIONENS UTVIKLING, FORSVARSMESSIG OG SIVILT/NÆRINGSMESSIG.** Næringslivet i Midt-Troms regionen er svært opptatt av Bardufoss Lufthavn og den betydning som flyplassen har og kan få ift. Forvarets tilstedeværelse og aktivitet, militær og sivil beredskap, reiselivet og turisttrafikken, pendling og arbeidsmarked, næringslivets behov for daglige avganger til og fra regionen samt utdanning av flygere til forvaret og til sivil luftfart. Flyplassen på Bardufoss har både en sivil og en militær del, og Luftforsvarets Maritime Helikopterving har ansvar for drift og sikkerhet på begge. Næringslivet i Midt-Troms regionen er likevel opptatt av at aktiviteten knytta til den sivile delen av flyplassen blir tatt med i Samferdselsmyndighetenes vurderinger av sammenhenger og betydning av lokal og regional infrastruktur for kommunikasjon og samferdsel.

Uavhengig av hvem som eier og driver flyplassen, spiller Bardufoss Lufthavn en vesentlig rolle for nærings- og samfunnslivet i hele regionen, på samme måte som andre regional lufthavner gjør for sine regioner. Transportutfordringene knytta til flyplassen, sett fra næringslivet side, er sikkert også de samme man ser andre steder i landsdelen;

- behov for større kapasitet, regularitet og flere avganger til og fra Bardufoss Lufthavn, med avgangstider tilpassa både Forsvaret, reiselivet og nærings- og samfunnslivet forøvrig
- behov for å frigjøre/regulere arealer til sivile formål og næringsutvikling ved Bardufoss Lufthavn

## Jernbane

### 1. KAPASITETSØKNING, DOBBELSPOR OG ØKT REGULARITET PÅ OFOTBANEN

Sjømatnæringa på Senja er i dag en stor bruker av Ofotbanen og ARE-toget. Med større kapasitet og ikke minst; forbedret punktlighet og regularitet, vil flere produsenter, eksportører og transportører ønske å benytte den elektrifiserte togtransporten fra Narvik og ut til markedet, via det svenske jernbanenettet.

### 2. STØRRE, BREIERE OG BEDRE KONSEPTVALGUTREDNING AV FRAMTIDIG GODSTRANSPORT PÅ JERNBANE I NORD (NORD-NORGEBANEN)

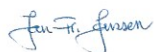
Næringslivet i Midt-Troms mener den foreliggende utredningen av Nord-Norgebanen er for dårlig.

- Den foreliggende utredningens trasevalg baserer seg på et utdatert virkelighetsbilde, en snever situasjonsbeskrivelse og manglende fokus på gods- og sjømat. For store industri- og eksportregioner i landsdelen, som Lofoten, Vesterålen og Senja, vil store deler av den foreslåtte traseen være uinteressant i godstransportsammenheng, herunder bane inn til byene Harstad og Tromsø. Bygging av jernbane fra Kiruna/Narvik og opp til Skibotn, med koblinger til både Sverige og kanskje også Finland i framtida, vil imidlertid kunne få betydning for godstransporten fra vår region. Dette som et eksempel.



- Utredningen har dårlig samsvar mellom "kart og terreng" og i en ny utredning må det vurderes om Nasjonal Godsmodell er et godt nok redskap for å beskrive og framskrive gods- og sjømattransporten i nord.
- Dersom hovedargumentet for Nord-Norgebanen er framtidens sjømattransport, må en ny utredning basere seg på en oppdatert og reell situasjonsanalyse av hele sjømatnæringa i nord, og utvikle breie scenarier for utvikling og vekst i samarbeid med næringsliv og fagmiljø innenfor marin sektor.
- Utredningens miljøperspektiv holder ikke mål, med flytting av store mengder gods fra den elektrifiserte Ofotbanen og jernbanenettet på svensk side, til den dieseldrevne Nordlandsbanen.
- Hastighetsnedsetting på en jernbane i nord vil gi betydelig lavere investeringskostnader og har ingen negative konsekvenser for godstrafikken.
- Forsvarets behov for å transportere personell og gods, både i fredstid og i krig/krise, bør komme sterkere fram i en ny utredning

Finnsnes den 3. april 2023



---

**Jan Fredrik Jenssen**

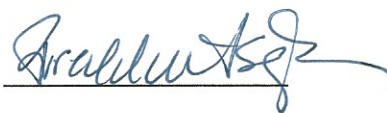
Styreleder Profilgruppa



---

**Stig Stokkland**

Styreleder Visit Senja Region



---

**Fredd Wilsgård**

Styreleder Sjømatklyngen Senja

