

Tromvik Utvklingslag
utvklingslaget@tromvik.no

Troms fylkeskommune
postmottak@tromsfylke.no
v/samferdsels- og miljøetaten
Postboks 6600
9296 Tromsø

Høringsinnspill Regional Transportplan Troms 2018-2029

Det vises til [høringsutkast regional transportplan \(RTP\) for Troms 2018-2029](#), jamfør fylkesrådets vedtak i møte 6. juni 2017 (sak 147/17) med høringsfrist 4. september 2017 hvor fv. 57 er forankret i strategidokumentet, men hvor utbedringen ikke er konkretisert utbedret.

Tromvik Utvklingslag og arbeidsutvalget for fylkesveg 57 (fv. 57) har med dette vedtaket følgende høringsinnspill:

Fylkesveg 57 er i en så dårlig forfatning at den medfører stor risiko for ulykker og skader på kjøretøy, og innehar flest høyrisiko rasutsatte strekninger i høringsforslaget til regional transportplan. Veien er i perioder livsfarlig og ufremkommelig, og som eneste innfarts- og utfartsåre skaper den problemer for næringstransporten, beredskapen, pendlere og befolkningen for øvrig. Utbedringen er også et viktig ledd i "Kyst til marked" strategien da den sikrer døgnåpen ferdsel for hjørnesteinsbedriften i Tromvik med en omsetning nær 100 millioner NOK / år. Videre vil utbedringen være et viktig ledd for å få utløst nye investeringstiltak fra Kystverket, Lerøy konsernet og andre aktører. Anlegget ved Tromvik er også tiltenkt levendelagring av fisk som vil utgjøre et betydelig økonomisk potensiale. Totale investeringer beløper seg til 96.9 og 40.9 millioner fra henholdsvis Kystverket og andre aktører. Å ikke utbedre fv. 57 i kommende RTP vil legge en bremse for videre utvikling som skissert i Kystverkets handlingsprogram 2014-2023, samt fra konsernet Lerøy og andre bedrifter. Med henblikk på overnevnte ber vi derfor om igangsatt utbedring innen 2021.

Forslag til utbedring følges av dette høringsforslaget, og gjelder delutbedring av fv. 57 som er stipulert tidligere i [forprosjektrapport utarbeidet av Statens vegvesen den 30.04.2015](#). Utbedringstiltakene gjelder kun rassikring med samordning av den den mest kritiske flaskehalsen ovenfor Grøt fjord av hensyn til de begrensede midlene avsatt i gjeldene RTP, samt det store vedlikeholdsetterslepet på vegnettet i Troms. Det fremgår også av dette høringsinnspillet hvilke bedrifts- og samfunnsøkonomiske konsekvenser utbedringen av veien vil påvirke. Det påpekes også at utbedring av fv. 57, samt utsatte rasområder, burde prioriteres foran store tiltak som for eksempel Langsundforbindelsen.

Tromvik Utvklingslag og arbeidsutvalget berømmer samferdselsråden for deres befaringer i området, til økende fokus på rassikring og for hovedmål 1 i RTP hvor "fylkesveger innenfor «Kyst til markedstrategien» prioriteres", samt til samferdselsjefens deltakelse i møte med

formannskapet i Tromsø kommune, tidligere regiondirektør i Fiskeridirektoratet Arne Luther, Tromvik Utviklingslag og arbeidsutvalget for fv. 57, Norway Seafoods, og Tromvik Fiskarlag i Tromvik den 10. august 2016. Under dette møtet ble utfordringene som veien skaper for Tromvik debattert med konsensus at Tromvik og dets fiskerinæring med omsetning på 88 millioner i 2016 er en viktig hjørnebjørke for samfunnet og Tromsø kommune. Daværende fungerende ordfører Jarle Aarbakke lovet også en ringvirkingsanalyse utarbeidet for fv. 57 og Tromvik. Dette understreker viktigheten av å ha et godt næringsliv i grisgrendte strøk. Statssekretær i Samferdselsdepartementet Tom Cato Karlsen (Frp) avslørte under Nasjonal rassikringskonferanse i Tromsø den 9. mars 2017 at 24 milliarder kroner er satt av til rassikring i perioden 2018–2029. I tillegg ble det kjent at et tilskuddsprogram for fylkesvegene i NTP skulle opprettes. Dette er tiltak som vil ha sterke, positive ringvirkninger i et velkjent, sterkt rasutsatt fylke som Troms, og vi håper at videre arbeid med slike og lignende tiltak jobbes aktivt med av samferdselsråden. Vi berømmer fylkesråden for det arbeidet som nå er lagt til grunn for dette.

Hvorfor utbedre fv. 57?

Fylkesvei 57 er en veistrekning som går 50 min fra Tromsø til Tromvik, hvor fiskeri spiller en viktig del av næringslivet, og som derfor går inn under ”Kyst til marked” strategien som inngår i RTP. Fiskerinæringen hadde i 2016 en verdi på 11 milliarder kroner bare i Troms. Fv. 57 har inngått i tidligere regionale transportplaner uten at det har blitt realisert noen investeringstiltak. Problemene er derfor velkjent over tid og er gjengitt i en rekke medieoppslag, blant annet i [NRK den 25. februar 2017](#) om tilstanden til slike og lignende veier, samt betydningen av å få disse utbedret. Dette er årsaken til at det nå ønskes en konkret igangsatt utbedring innen 2021. Tromsø kommune har også støttet utbedringen av fv. 57, og flere bedrifter og samfunnet for øvrig er avhengig at veien er åpen hele året. Innfartsåren er også eneste beredskapsvei til bygda Tromvik, og flere av bygdas innbyggere er avhengige av blant annet hjemmetjenesten. I situasjoner ved akutte helsesituasjoner og branntilløp vil det være kritisk at veien er åpen for ferdsel. På vinteren ferdes voksne og barn uforsvarlig på de rasutsatte strekningene, og barn har tidligere blitt avskåret fra sine foreldre på grunn av ras eller fare for ras.

ÅDT var i følge rapporten beregnet til 260 i 2014. Vi ser at mange søker et behov for å besøke de mange turområdene og det flotte landskapsbildet langs fylkesveien og at ÅDT derfor øker i takt med turismen, samt økt marin verdiskapning og befolkningsveksten innenfor bykjernen. Det er derfor, etter vår mening, at ÅDT er nærmere 400 per 2017. Vi har også selv registrert utforkjøringene langs veien, og på vinterstid registreres det utforkjøring og trafikkuhell nærmest daglig. [Meldingsrapport fra Statens vegvesen](#) viser at vegen i snitt stenges om lag 3 døgn hvert år. De faktiske tallene som samsvarer med en [rekke medieoppslag](#) tilsier derimot at stengningene er mellom 7-14 dager per år. Med de utgifter som følger av bergingsarbeid, snørydding og skader etter snøskred, permisjoner på grunn av stengt vei, tiltak for å sikre pleie til pleietrengende (hjemmetjenesten), tap av hele fiskeleveranser, forringelse av fersk fisk og tapt markedsverdi med mer, så beløper dette seg til millioner i utgifter for samfunnet hvert år. Ved en tiårsperiode vil derfor investeringstiltaket ha betalt seg selv dersom man følger denne logikken.

Videre ønsker konsernet Lerøy Seafood Group å øke sin omsetning ved anlegget i Tromvik. Fra 2015 til 2016 økte fiskebruket omsetning med formidable 57 %. Fra 2010 til 2014 har landinger av torskefisk i Troms økt med over 95.000 tonn (56 %), og omsetningen i Tromvik gjenspeiler dette. Budsjettet for 2017 forventes å overskride 100 millioner. Selskapet [Hordafor](#),

som omsetter biprodukter til marine føringredienser, er nå også etablert ved fiskebruket. [Rapport fra daglig leder ved fiskebruket Erling Robertsen datert 12. mars 2017](#), formidler følgende:

1. 25 ansatte ved fiskebruket
2. Ca. 4000 tonn hvit fisk hvert år
3. 30 båter med om lag 70 ansatte leverer sine fangster ved anlegget per dag. 30 av disse ansatte er pendlere og når fylkesvei 57 er stengt, kommer pendlerne seg ikke ut hit. Da kan båtene ikke gå på sjøen. Dette fører til betydelige inntektstap for disse fiskerne, fordi de ikke kommer seg ut til brukene de har stående i havet. Fisken blir stående lenge og får derfor redusert verdi. I snitt kjører 4 trailere på fv. 57 hver dag i første halvår. Mange av disse frakter nødvendige artikler som emballasje, salt og annet som er viktig for produksjonen. Fylkesvei 57 er eneste vei til bygda, når denne veien er stengt fins det ingen alternativ transportvei.
4. Logistikken er vårt største problem. Vi hindres av både rasstengt vei (vinteren 2016 gikk det 12 snøskred over FV 57) og trailere som ikke kommer opp Grøt fjord fjellet og blir stående fast. Berging av disse vogntogene er svært kostbart, og våre transportører snakker om at det begynner å bli svært kostbart for dem å være befrakter av fisk ut fra oss. Et annet problem er at enkelte sjåførere nekter å kjøre ut hit så lenge veien er av en slik beskaffenhet som i dag.
5. Anlegget i Tromvik er per dags dato hovedanlegget for salting i Lerøy konsernet, og volumet på saltfisk kunne ha økt betydelig dersom vi hadde bedre infrastruktur. Per i dag er det såpass usikkert med transport ut fra oss, at jeg dessverre ikke kan anbefale konsernledelsen å øke saltfiskproduksjonen.
6. Situasjonen med transport ut og inn av bedriften er per i dag så vanskelig og usikker at det legger en demper på en eventuell utvidelse av Norway Seafoods AS avd Tromvik. Bedriften er i vekst, men den farlige fylkesvei 57 bremser våre muligheter for utvikling.

For punkt 3 fremheves det at garn som benyttes i fiske etter torsk, hyse og sei nord for 62° N skal røktes daglig, og det er derfor særdeles uheldig at veien hindrer om lag halvparten av den lokale fiskeflåten i å innfri dette ([§ 28. Krav til røkting av garn, teiner og ruser jfr. forskrift om utøvelse av fisket i sjøen](#)).

Det er videre tilrådelige at det offentlige gjennom tilskuddsordninger er med å påvirke bo- og sysselsetningen i fiskerinæringen. Sentrale problemstillinger som forgubbing og sentralisering reduserer fiskeriflåten langs kysten, og Norge taper dermed viktige næringsinnteker i en tid med omstilling fra oljeindustrien. Sentralisering medfører også økt press på boligmarkedet, infrastruktur, sysselsetting m.fl. innen byer i Norge, og det er viktig at denne økningen skjer i en takt som er forsvarlig. I slike kontekster vil tilskuddsordningene som nevnt ovenfor være gunstig, slik at man sikrer bebyggelse, sysselsetting og næringsutnyttelse også i både sentraliserte, urbane og landlige strøk. Videre vil fiske- og havbruksnæringen alltid være en av Norges største næringer. Transport av fisk gjennom sjøveien er også betydelig dyrere enn via næringsveier som fører til fiskebrukene langs kysten, og det er derfor også viktig å opprettholde drift ved lokaliteter som ligger nær fiskefeltene. Der vil bl.a. Tromvik, med unik lokalisering nært fiskefeltene i havet, være et strategisk område for å få gjennomslag i en slik politikk. Per dags dato legger fylkesveien demper for lysten til folk å flytte til et rasutsatt område, og med en vei som preges av stengninger gjentatte ganger i vinterhalvåret.

[Kystverkets handlingsprogram for 2014-2023](#) omfatter en forlengelse av ytre moloer i Tromvik, samt utdyping i havna til -5 meter. Tiltaket gjennomføres / startes opp 2018-2023, og skal bidra til økt marin verdiskapning, til regional utvikling og til et levende kystsamfunn.

Investerings tiltaket i Tromvik med 96,9 millioner er høyere enn Skjervøy (Tabell 1), som beskrives som et viktig satsningsområde i kommende RTP. Det fremgår av høringsforslaget for RTP, under punkt ”2.2.2 Regionale føringer”, at det ”foreligger flere regionale planer, strategier og utredninger som har betydning for utarbeidelsen av regional transportplan.” I tillegg bemerkes det for utsagnet under punkt ”10.2 Havn og sjøtransport”:

”I Troms er noen fiskerihavner prioritert i NTP. I første periode er det midler til oppstart av prosjekt innseiling Senjahopen. Fiskerihavnene Årviksand, Engenes og Vannavalen ligger inne i andre del av planperioden.”

at Tromvik også er prioritert som investeringstiltak i Kystverkets planer, og bør derfor utbedres i første periode av kommende RTP. Dette fremheves med at investeringstiltaket er det tredje høyeste i Kystverkets handlingsprogram med en ramme på 96 900 millioner kroner. Tromvik Fiskerlag og Norway Seafoods avd. Tromvik har også sendt inn en skisse til Kystverket om en større havn med kapasitet til å ta imot større fartøy, som har en tilfredsstillende evne til å skjerme fiskebruket fra tungsjø, samt innehar mulighet for levendelagring av fisk som vil utgjøre ”et betydelig økonomisk potensial for både Tromvik og Norge som helhet” ifølge rapporten av Vista Analyse på oppdrag av Kystverket (se ”[Samfunnsøkonomisk analyse av molo og utdyping i Tromvik fiskerihavn](#)” av 18. januar 2016). Levendelagring av torsk vil si at fisken fanges og fôres i merder. Biomassen kan økes med 50 %, råstoffkvaliteten forbedres og slaktingen kan bestemmes selv i forhold til gunstig markedspris. Ringvirkninger for fiskerier med levendelagring vil være økt sysselsetting og driftstid i større deler av året. For særlige rasutsatte og veier med dårlig framkommelighet, vil det være en fordel å kunne bestemme tidsrommet for slaktingen dersom transportkorridoren skulle hindre leveranse av fisk. Ved stenging av fv. 57 estimerer daglig leder ved anlegget i Tromvik, Erling Robertsen, et daglig driftstap på 1,5 millioner kroner ([nyhetsartikkel, iTromsø 24.02.17](#)). Ved ras og fare for ras kan veien være stengt i flere uker, og levendelagring av fisk vil i slike tilfeller være en mulighet for å øke, istedenfor å tape omsetning.

Tabell 1 Oversikt over investeringstiltak fra Kystverkets handlingsprogram. Investeringstiltaket for Tromvik er oppdatert i henhold til Kystverkets nye investeringstiltak i rapporten "[Samfunnsøkonomisk analyse av molo og utdyping i Tromvik fiskerihavn](#)" 18. januar 2016. Investeringstiltaket er det tredje høyeste i Kystverkets handlingsprogram med en ramme på 96 900 millioner kroner.

Kilde: Tabell 7, Kystverkets handlingsprogram for 2014-2023.

KORRIDOR & FYLKE	TILTAK	BESKRIVELSE	2018-2023
Igangsatte investeringstiltak			
4 Møre og Romsdal	Fosnavåg	Utdyping	35 000
8 Troms	Årviksand, Skjervøy	Utdyping/Molo	41 000
8 Troms	Vannavalen, Karlsøy	Utdyping	30 000
8 Finnmark	Breivikbotn, Hasvik	Utdyping/Molo	35 000
8 Finnmark	Karnøyvær, Nordkapp	Utdyping/Molo	30 000
4 Møre og Romsdal	Gjerdsvika, Sande	Utdyping	95 000
Investeringstiltak			
8 Nordland	Røst	Utdyping	105 000
8 Troms	Arnøyhamn, Skjervøy	Utdyping	12 000
8 Nordland	Andenes	Utdyping/molo	510 000
8 Finnmark	Sørvær, Hasvik	Utdyping	15 000
8 Troms	Skjærvøy	Utdyping/molo	25 000
8 Finnmark	Skarsvåg, Nordkapp	Utdyping	15 000
8 Finnmark	Kiberg, Vardø	Utdyping	20 000
8 Troms	Vengsøy, Tromsø	Utdyping/molo	22 000
4 Møre og Romsdal	Gjøsund, Giske	Utdyping	10 000
8 Finnmark	Gamvik	Molo	17 000
8 Troms	Brensholmen, Tromsø	Molo	25 000
4 Sogn og Fjordane	Kalvåg, Bremanger	Utdyping/molo	68 000
8 Troms	Engenes, Ibestad	Utdyping/molo	40 000
8 Finnmark	Gjesvær, Nordkapp	Utdyping	10 000
8 Troms	Tromvik, Tromsø	Utdyping/molo	96 900 20 000
8 Troms/Finnmark	Div. molorep		50 000
8 Finnmark	Svartnes, Vardø	Skuldermolo	15 000
8 Nordland	Laukvik, Vågan	Utdyping	86 000
8 Troms	Kvaløyvåg, Tromsø	Utdyping/molo	10 000

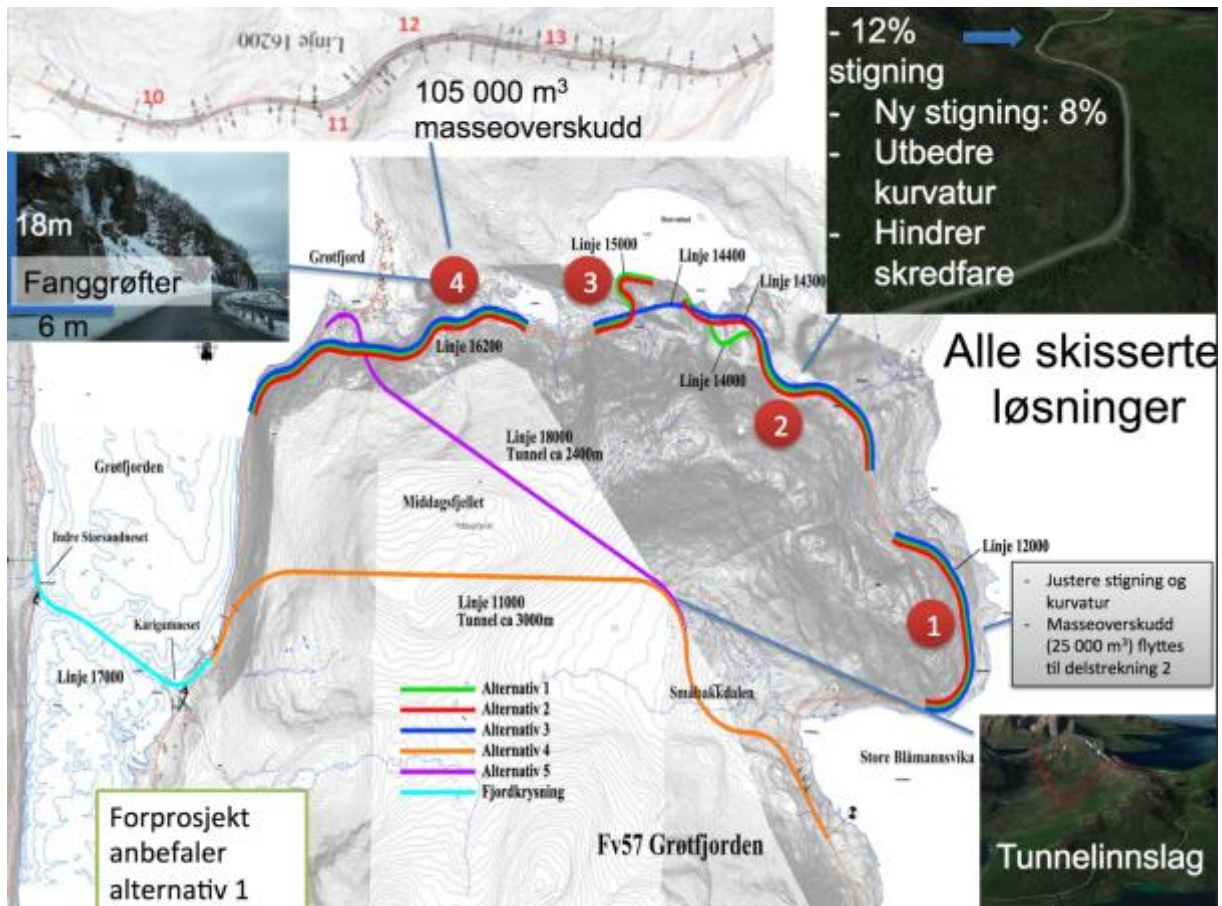
Tabell 2 Kostnader som utløses av Kystverkets investeringskostnader. Totalt utløses 161.5 millioner kroner. En viktig forutsetning for utløsningene er en sikker vei slik som beskrevet av daglig leder i Norway Seafoods avd. Tromvik, Erling Robertsen. Kilde: "[Samfunnsøkonomisk analyse av molo og utdyping i Tromvik fiskerihavn](#)" utarbeidet 18. januar 2016.

Samfunnsøkonomiske kostnader	Millioner kroner
Kystverkets investeringskostnader	96,9
Vedlikeholds- og reinvesteringkostnader	4,9
Private eller offentlige investeringer som utløses av tiltaket	40,9
Skattefinansieringskostnad	18,8

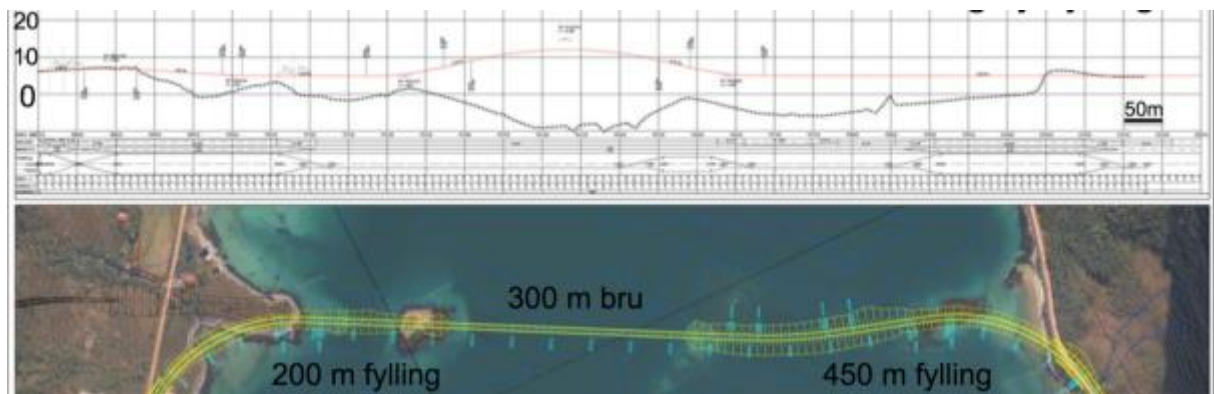
Regional Transportplan må derfor prioritere fv. 57 i henhold til planer utarbeidet av Kystverket, Lerøy konsernets visjon for avdelingen i Tromvik, behovet for akutt skredsikring, ”Kyst til marked” strategien, distriktsvennlig politikk og forutsetning for bosetting, næringsutvikling og ressursutnyttelse. Dette gjenspeiles også gjennom vedtak av Tromsø kommune hvor punkt *m* påminner fylkeskommunen om ”vår korrespondanse knyttet til Fylkesveg 57 Tromvik, og forventer at dettes innarbeides i handlingsplanen” (se [”INNSPILL TIL FORSLAG TIL REGIONAL TRANSPORTPLAN FOR TROMS 2018-2029” av Tromsø kommune den 1.8 2017 med ref. 17/4135 /44894/17-112 N00 &13](#)). Ved møte den 17.8 2017 i Byutvikling, miljø- og transportkomiteen (sak 47/17) ble også [forslaget ”Forventer at oppgradering og skredsikring av FV 57 Tromvik innarbeides i handlingsplanen” til Pål Julius Skogholt SV enstemmig vedtatt](#). Vi takker administrasjonssjefen, kommunestyret, formannskapet, komiteer og utvalg i Tromsø kommune for deres arbeid med viktige næringsveier og for viktige vedtak fattet opp mot dette. Vi presiserer at å ikke utbedre fv. 57 og lignende næringsveier i kommende RTP vil legge en bremse for videre utvikling som er tiltenkt fra Kystverket, konsernet Lerøy og andre bedrifter.

Tiltak for utbedring av fv. 57

Tromvik Utviklingslag og arbeidsutvalget har lagt til grunn [forprosjektrapporten utarbeidet av Statens vegvesen den 30.04.2015](#), den strenge økonomiske rammen i RTP, samt hvilke flaskehalsar som vil løse de mest kritiske problemene for sine prioriteringer i utbedringstiltakene for fv. 57. Da tilrådes det å tilordne bru med sjøfylling i Grøt fjordvågen for å løse rasproblemene som oppstår årlig på fv. 57. Av forprosjektrapporten anses dette som eneste mulighet ettersom skredsikringer ikke er adekvate løsninger. 105 000 m³ overskuddsmasser fra delstrekning 4 (Figur 1) brukes til å dekke hele behovet for sjøfyllingene med fjordkryssing (Figur 2), og følgelig er de to mest kritiske strekningene utbedret. Dette gir en økonomisk samordningsgevinst. Rassikringsmidler som er øremerket til forbedring av vegnettet kan i dette tilfellet brukes til å utbedre disse to delstrekningene. Fjordkryssing med bru og sjøfylling hvor overskuddsmasser hentes fra delstrekning 4 er stipulert til 300 millioner (feilmargin 40 prosent, 2015-kr, inkl. mva). Denne prisen var i [Handlingsplan for fylkesveg i Troms 2014-2017](#) satt til 115 millioner, og det er derfor trolig at budsjettert utbedring vil være lavere enn 300 millioner. De 3 resterende delstrekningene utbedres etappevis når midler kan avses til dette. I dette tilfellet må delstrekning 2 prioriteres foran delstrekning 3 og 1.



Figur 1 Oversikt over de ulike løsningene skissert i forprosjektrapport utarbeidet av Statens vegvesen. Dette høringsinnspillet prioriterer bru med sjøfylling over Grøt fjordvågen (Linje 17000) som samordnes med utbedring av delstrekning 4. Masseoverskudd på 105 000 m³ forflyttes til Linje 17000. Utbedring av delstrekning 4 innebærer fjerning av fjellsiden for utjevne horisontal og vertikalkurvatur. Fanggrøfter etableres for å ta imot nedfall fra fjellsiden. Etappevis utbedring av delstrekning 2, deretter 1 og 3 finner sted når midler kan avses til dette formålet. Løsninger med tunnel skrinlegges grunnet de stramme, økonomiske rammene avsatt i RTP (Linje 18000 og Linje 11000).



Figur 2 Kryssing av Grøt fjordvågen med kombinasjon av sjøfylling og bru (Linje 17000). Om lag 100 000 m³ sjøfyllinger anlegges med tofeltsveg på begge sider av bruene. Gjennomsnittlig dybde ~5 m.

Prioriteringer i kommende RTP og rassikring

Under avsnittet ”Skred” i handlingsplanen (s.21), gjengis det fra tabellen at fv. 57 er rapportert fleste ganger med skredfaktor over 4. Skredfaktoren har tatt sikte på 6 ulike faktorer deriblant den høye skredfaren for trafikantene, ingen omkjøringsmulighet og ulempe ved stengninger. Totalt er det 12 punkter som vil koste om lag 1,6 mrd. kr (2015-prisnivå) å utbedre. Vi ser at store og mindre investeringer som blant annet fv. 863 Langsundforbindelsen og Ullsfjordforbindelsen må nedprioriteres av hensyn til trafiksikkerheten, særlige rasutsatte strekninger, strekninger som er særskilt viktig i ”Kyst til marked” strategien og andre veier med høy næringstransport. Dette gjengis også som et av målene i kommende RTP, og vi ber derfor at kommende RTP tar dette til etterfølge, og at det på politisk nivå jobbes aktivt med å få økt bevilgning til skredsikringstiltak. Vi siterer også RTP på om man ”skal nå sjømatnæringas vekstpotensial om fra 5 til 6 ganger dagens volum vil det stille svært høye krav til pålitelighet på et transportsystem som også må være dimensjonert til å takle en slik eksportvekst”, er det viktig at man igangsetter viktige tiltak som utbedring av fv. 57.

Konklusjon

Det fremheves som særskilt viktig å fremskynde utbedringene av viktige næringsveier som fv. 57 skissert i dette høringsinnspillet. Investeringstiltakene opprettholder bo- og sysselsetting ute i distriktene, vil gi ringvirkninger på grunn av økt omsetning, gir opphav til nye investeringstiltak fra bedrifter og det offentlige, og er viktig for sikkerheten og beredskapen m.m. Igangsatt utbedring bør skje så tidlig som mulig, dog ikke senere enn 2021, slik at ringvirkningseffektene tiltrer raskere.

Avsluttende

Vi takker for initiativet og arbeidet rundt viktig næringsveier som fv. 57, og ønsker samferdselsråden, samferdselsjefen, samferdselsutvalget, alle politiske parter og offentlige organ lykke til med videre arbeid om å utbedre veistandarden i Troms. Troms fylke har et stort potensial i hav- og fiskerinæringen hvor transportkorridorene spiller en viktig rolle. Vi håper også at kommende regjering tilrettelegger for en konstruktiv hav- og fiskerinæring, og at det i fellesskap rettes fokus på hvordan næringen og samfunnet kan harmonere for å sammen skape synergistiske effekter.

Med vennlig hilsen,



Peter Utnes

Sekretær

Tromvik Utviklingslag og Arbeidsutvalget for fv. 57

Anne Birgitte Fyhn, leder Tromvik Utviklingslag
Alvin Berntsen og Bjarnhild Olufsen, Arbeidsutvalget for fv. 57
Erling Robertsen, daglig leder Norway Seafoods avd Tromvik
Roar Robertsen, leder Tromvik Fiskarlag