

Troms Fylkeskommune  
[postmottak@tromsfylke.no](mailto:postmottak@tromsfylke.no)  
Postboks 6600  
9296 Tromsø

### Ad saksnr 0113/17 ”Tilskuddsprogram for skredsikring på fylkesvegnettet 2018 - 2023”

Fylkesvei 57 har som kjent vært et tema hos fylket i lang tid, og var også inne i forrige Regional Transportplan (RTP). Samferdselssjef Kavli ba oss om å se bort fra bygging av tunnel, samt se på delvis utbedring for å få ned kostnaden på prosjektet. Samferdselsråd Prestbakmo utdyper at den totale kostnaden for prosjektet vil tilskrives ~600 millioner, og at fylket muligens ikke vil prioritere utbyggingen av fv. 57 i denne fasen av RTP etter som prosjektet har havnet på marginallisten i saksfremlegget 12. desember 2017 (saksnr 0113/17). I den sammenheng vil vi informere at vi i [høringsinnspillet vårt](#) konkret ba om delvis utbedring med første utbedringsetappe på delstrekning 4 i forprosjektrapport hvor flere trailere har holdt på å falle utenfor stupet ovenfor Grøtffjord. Her flyttes overskuddsmasser til fjordkryssing som vil løse problemet med rasfaren i Grøtffjordvågen hvor to personer i fjor var nær ved å miste livet i skredet. I den kontekst får man en samordningsgevinst hvor vi både avhjelper rasfaren og næringslivet. Vi har også tidligere påpekt nødvendige justeringer ved kostnadsoverslaget for fv. 57. Dersom vi sammenligner fv. 57 med fv. 243 Røyrnesbukta, så [ble sistnevnte prosjekt anslått til 105 millioner i handlingsprogrammet 2014–2017 for RTP](#) og ligger nå inne med en ramme på 120 millioner. Her har [Multiconsult gjort en god utredning](#) hvor masser til sjøfylling stipuleres til 350-500 000 m<sup>3</sup>. Hovedandelen av massene må sprenges fra massetak ved siden av sjøfylling som planlegges, altså et helt likt scenario som fv. 57 bortsett fra at massene som er tiltenkt fv. 57 er beregnet til 100 000 m<sup>3</sup>. Det vil si 3.5-5 ganger så stor forskjell i massebruk. Kostnaden for å gjøre den utbedring som er skissert i vårt høringsinnspill må derfor kunne beregnes til en pris som er lavere enn fv. 243, det vil si under 120 millioner. Det høye prisoverslaget fra Statens vegvesen i deres rapport kan skyldes to årsaker: 1) Rapporten har gjort feile eller ufullstendige vurderinger etter som den klassifiseres som en forprosjekt rapport. 2) Prisoverslaget i rapporten er fastslått med en feilmargen på 50 prosent. Med bakgrunn i disse opplysningene er vi redd for at det høye prisoverslaget vil avskrekke politikerne til å fatte de rette beslutningene. Det må også presiseres at omsetningen i Tromsvik er 3 doblet på noen få år, slik at det da er ekstra viktig at Fylkestinget er med på å gjøre videre fremskritt. Kystverket og private aktører ser dette, og har ønsket å investere nærmere 150 millioner i Tromsvik med årlig omsetning på om lag 100 millioner. Det er i tillegg om lag 100 årsverk som trues av at utbedring av fv. 57 ikke finner sted. Ny [ringvirkingsanalyse](#) for fiskeri viser at de rundt 2000 sysselsatte i Troms fylke bidrar med 346 millioner i skatt. Tromsvik bidrar sterkt til dette overskuddet. For at det skal kunne fortsette, må veien være farbar og kontinuerlig døgnåpen. En stengning av bruket koster om lag 1.5 millioner / døgn. Ras og fare for ras er den faktoren som holder veien lengst stengt, og

som gir høyest risiko for stenging av fiskebruket. Ringvirkningsanalysen må også sees som et viktig politisk virkemiddel i å øke bevilgingen fra nasjonal transportplan, samt til å påvirke prioriteringene i Kystverkets handlingsprogram, tilskuddsprogrammet for skredsikring på fylkesvegnettet 2018-2023, m.fl. Det stilles også spørsmålsteget ved hvorfor fv. 848 er prioritert foran fv. 57 Grøt fjord. Fv. 848 fikk etter som vi vet også gjennomført skredsikring i 2013, og har i etterkant fått flere prosjekter bevilget. Det samme kan man si om fv. 243 som inngår i alt 16 ulike prosjekter som er innebefattet av Torskenpakken.

Fylkesråd Prestbakmo er en av de politikerne som har kjempet sterkest for “Kyst til Marked” (KM) strategien. Dette gis det krystallklart uttrykk for i hans høringsutkast til RTP medio 2017. Vi berømmer hans arbeid for en slik godt utarbeidet og viktig strategi. Nord-Norge vil alltid fronte Norges viktigste næring som er havbruk og fiskeri, og er helt avhengig av riktige prioriteringer og at KM strategien lykkes. Da må vi ha politikere som gjennomfører tiltak som skal sikre det fremtidige økonomiske grunnlaget som Norge skal tuftes på. Fylkestinget har nå en gylden mulighet til å bidra til dette. Veksten i denne bransjen hvor samferdsel spiller en avgjørende rolle, vil sterkt kunne påvirke hvor mye midler som Troms får gjennom NTP i neste runde.

Sist ønsker vi å påpeke at den økonomiske rammen på 519 millioner eksklusive marginalprosjekter for rassikring bør vurderes utvidet til å inkludere alle prosjektene uavhengig av tilskudd fra Samferdselsdepartementet. Dette kan skje ved at Fylkestinget selv vedtar å forflytte midler innad i RTP til å gjelde alle de 6 prioriterte prosjektene i [fremlegget til saksnr 0113/17 ” FORSLAG TIL PRIORITERING AV SKREDSIKRINGSTILTAK PÅ FYLKESVEGNETTET I TROMS 2018-23”](#). Dette vil være den mest fornuftige og rettferdige beslutningen siden det fremhever sikkerheten, næringslivet og KM strategien. Dersom en slik beslutning vedtas, vil det også være hensiktsmessig å fremskynde utbedringen av alle de 6 prioriteringene som er listet opp i Tabell 1. Når det gjelder Samferdselsdepartementets fordeling i brev av 7. oktober 2017, ser vi at Troms havner særdeles langt nede på denne listen. Dette er urimelig når Troms er Norges fjerde største fylke og som er blant toppkandidatene når det gjelder omsetning innenfor fiskeri og havbruk. Det kan oppfattes som politisk spill at Troms inngår i marginallisten. Begrunnelsen er at veien har blitt frontet på en hel rekke medier i lang tid, og med god satsing på KM strategiene, er det reelle sjanser for at Samferdselsdepartementet vil innfri Troms fylke sine prioriteringer. Troms Utviklingslag frykter derimot at utbedringen nok en gang skal henstilles, og ber om eventuelle vedtak som besluttes tar høyde for dette. Enten på nåværende eller senere tidspunkt som skissert ovenfor hvor midler innad i RTP øker bevilgingen til rassikring.

Tabell 1 Prioriteringer av skredsikringstilak på fylkesvegnettet i Troms 2018-23. Gult indikerer prosjekter i marginallisten.

Kilde: [Saksfremlegget til saksnr 0113/17 " FORSLAG TIL PRIORITERING AV SKREDSIKRINGSTILTAK PÅ FYLKESVEGNETTET I TROMS 2018-23"](#).

Beløp inkl mva										
Prioritering	Prosjekt (vegnr og vegnavn)	Kostnadsoverslag/restbehov	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018-2023	Restbehov etter 2023
	1.	Fv 243 Røyresbukta	114/120	80,0	34,0					114,0
2.	Fv 293 Holmbuktura (varslingsanlegg)	4,7/5,7	3,7	1,0					4,7	
3.	Fv 848 Seglstein	270/270			125,0	100,0	45,0		270,0	
4.	Diverse mindre tiltak		10,0	25,0	25,0	25,0	25,0	20,0	130,0	
5.	Fv 57 Grøtfjorden	300/300				120,0	150,0	30,0	300,0	
6.	Fv 868 Pollfjelltunnelen sør (skredoverbygg)	140/140					40,0	100,0	140,0	
7.									-	
8.									-	
	<b>SUM EKSKL MARGINALLISTE</b>		<b>93,7</b>	<b>60,0</b>	<b>150,0</b>	<b>245,0</b>	<b>220,0</b>	<b>50,0</b>	<b>518,7</b>	
	<b>SUM INKL MARGINALLISTE</b>		<b>93,7</b>	<b>60,0</b>	<b>150,0</b>	<b>245,0</b>	<b>260,0</b>	<b>150,0</b>	<b>958,7</b>	

Tromvik Utviklingslag er svært takknemlig for støtten fra Tromsø kommune. Det samme gjelder NAF Tromsø som ser farene som oppstår på veien nærmest ukentlig i vinterhalvåret. Vi håper med dette at Fylkestinget bidrar til å vedta de rette beslutningene, og ønsker dere lykke til i videre arbeid med tilskuddsprogrammet, RTP og Kystverkets handlingsprogram.

Med ønske om en god og fredfull jul,  
 Peter Utnes  
 Sekretær  
 Tromvik Utviklingslag