

## Til Troms og Finnmark fylkeskommune

### NHO Arktis og LO Troms og Finnmark:

## INNSPILL TIL STIMULERINGSPAKKE SAMFERDSEL OG INFRASTRUKTUR I TROMS OG FINNMARK

### 1. Hva og hvorfor

NHO Arktis og LO Troms og Finnmark har i samarbeid utarbeidet en prioritert liste over større investeringsprosjekter i landsdelen innenfor samferdsel og infrastruktur. I arbeidet er det prioritert større "gryteklare" prosjekter som vil ha stor betydning for økt jobb- og verdiskaping, og omstilling av et seriøst nærings- og arbeidsliv i regionen i årene som kommer.

#### 1.1. Hvorfor

Analysene av den økonomiske krisen vi nå er på vei inn i indikerer en kraftig økonomisk nedgangsperiode, med prognoser på BNP-fall for norsk fastlandsøkonomi på 3-10%. Fallet vil treffe bredt og kun et fåtall næringer vil unngå å bli hardt rammet. Dette gjelder i særdeleshet også i Nord-Norge.

Aktivitetsfallet må møtes med motkonjunkturtiltak blant annet i form av økte offentlige investeringer. NHO i Nord-Norge har allerede sammen med LO levert en prioritert liste over satsinger på større statlige investeringsprosjekter i bygg, samferdsel og infrastruktur. Nå har NHO Arktisk og LO Troms og Finnmark laget en tilsvarende prioritert liste på prosjekter som må realiseres i fylkeskommunal regi.

Det er lagt vekt på investeringstiltak som vil kunne stimulere økonomien i sin helhet, gjennom både direkte og indirekte virkninger. Omsetningsimpulser inn i bygg- og anleggsbransjen er et virkemiddel som har vist seg svært virkningsfullt ved tidligere kriser. Analyser viser at mer enn halvparten av investerte beløp i bygg og anlegg omsettes til verdiskaping utenfor selve bransjen. Effektene av slike tiltak er tredelt, og kan deles inn i kortsiktige og langsiktige effekter:

#### Kortsiktige effekter

1. Tiltakene understøtter sysselsetting og verdiskaping direkte i bygg- og anleggsnæringen. Bygg- og anleggsnæringen er en svært viktig næring også i Troms og Finnmark.

2. Bygg- og anleggsnæringen øker sin etterspørsel etter varer og tjenester fra andre næringer. Denne etterspørselen treffer bredt og skaper nye verdikjeder. Både direkte og indirekte gjennom økt sysselsetting og verdiskaping i flere ledd og næringer. En fersk analyse utført av Menon Economics på oppdrag for EBA (Entreprenørforeningen bygg og anlegg) har beregnet de samlede sysselsettingseffektene av 1 mrd kroner investert i bygg og anlegg til 920 årsverk hvorav 550 kommer utenfor selve BA-næringen.

### Langsiktige effekter

3. På lengre sikt vil prosjektene muliggjøre økt jobb- og verdiskaping i de store næringene i fylket. Sjømat-, bygg- og anlegg-, industri- og reiselivsnæringen er alle store næringer i nord, som det også vil satses på i fremtiden. Et tilbakevendende premiss, er effektiv transport ut til de store markedene, men også innad i regionene.

## 2. Avgrensing og kriterier

De foreslåtte stimulerings tiltakene og -prosjektene avgrensner seg til prosjekter knyttet til fylkeskommunale investeringsprosjekter innen samferdsel og infrastruktur. Herunder også vedlikeholdstiltak. Videre er følgende avgrensninger og kriterier lagt til grunn:

### 2.1 Prosjektene modenhet

Arbeidet har vært avgrenset til utelukkende prosjekter som har stor betydning og langsiktig effekt for økt jobb- og verdiskaping, og som er av en slik modenhet at:

- plan- og prosjektering og kvalitetssikringsfasen snart kan avsluttes, ev. er avsluttet
- anbudsutlysning kan gjennomføres, ev. er gjennomført, innen utgangen av 2020/tidlig 2021.

### 2.2. Prosjektene størrelse

Prosjektene størrelse er ikke vektlagt som prioriteringskriterium, jfr. overstående. Kostnadsintervallet i prioriterte prosjekter varierer og vil også variere ut ifra størrelsen på utbedringen/oppgraderingen som vedtas gjennomført. Vi har derfor tillatt oss å ikke estimere kostnadsstørrelsen på enkeltprosjekter.

### 2.3 Prosjektene må bidra til bedriftenes evne til jobb- og verdiskaping

Investering i infrastruktur er det viktigste enkeltstående næringspolitiske virkemiddelet – i tillegg til de generelle rammebetingelsene -for økt jobb- og verdiskaping i Troms og Finnmark og hele Nord-Norge.

### 2.4 Prosjektene må benyttes for å oppnå vedtatte mål for samfunnsutviklingen

Offentlige anbud må innrettes for å bidra til høyest mulig jobb- og verdiskaping for lokalt og regionalt næringsliv i alle faser av prosjektene. Offentlige anskaffelser bør være en motor for kunnskapsutvikling samt bærekraftig teknologiutvikling og innovasjon.

Offentlige anbud må innrettes slik at de bidrar til leverandørutvikling som gjør at bedriftene kan skape effektive løsninger for å nå politiske mål om mest mulig samfunnsnytte, kutt i klimagassutslipp, og ikke minst et seriøst og inkluderende arbeidsliv i en konkurransedyktig norsk bygg- og anleggsnæring.

I tillegg til ovennevnte er følgende prioriteringskriterier lagt til grunn for de ulike tiltakstypene:

### 2.5 Samferdsel:

- **Strategien «fra kyst til marked» må være retningsgivende også for fremtidige satsinger**  
Infrastrukturen må henge sammen. Koblingene mellom næringsveiene (fylkesveiene) og riksvei må ses i sammenheng for å bidra til regularitet og forutsigbarhet. Det er avgjørende å sikre helhetlige transportkorridorer. Selv om ansvaret ligger fordelt på regionalt og nasjonalt nivå, må planlegging og finansieringen henge sammen. Ulike transportbærere må også henge sammen for at varestrømmene inn og ut kan foregå effektivt mellom vei, bane, sjø og luft. Dette var et viktig kriterium også i våre innspill om statlige investeringsprosjekter i nord til nasjonale myndigheter.
- **Sikkerhet, klima og miljø som gjennomgående kriterier ved alle samferdselsprioriteringer.**  
Helårsveier – beredskap og sikkerhet – viktigste fokus blir å sikre regularitet og forutsigbarhet

### 2.6 Infrastruktur

Troms og Finnmark er en langstrakt region med betydelige behov for forbedret kapasitet og kvalitet både på elkraft og data. Dette er infrastruktur som fremover vil bli stadig mer avgjørende for at verdiskapingspotensial og konkurransekraft skal kunne opprettholdes.

### 2.7 Økt vedlikehold

Både i fylkeskommunal bygningsmasse og på hele veinettet er det store etterslep på vedlikehold. Manglende vedlikehold bør innhentes og en større satsing på dette området vil også gi en svært verdifull jobb- og verdiskapingsaktivitet for de deler av bygg- og anleggsbransjen som ikke har kapasitet til å delta i de store utbyggingsprosjektene.

## 3. Prioriterte samferdselsprosjekter

Understående prosjekter er alle viktige regionale prosjekter med betydelige bidrag økt fremtidig verdiskapning både lokalt, regionalt og nasjonalt. Det er ikke foretatt noen innbyrdes prioritering mellom prosjektene.

### 3.1 Veitransport<sup>1</sup>

#### FV 861/862 Finnsnes – Senjahopen

- Fv. 862 Mefjordbotneidet – Senjahopen (skredsikring, rasutbedring utbedring av kurvatur, vegutbedring).
- Fv. 277 Huselv – Husøy (full vegbredde, flere og bedre møteplasser).
- Fv. 86 Straumsbotn – Torsken (vegutbedring)

---

<sup>1</sup> I prioriteringene er det lagt til grunn prosjekter som bidrar til å fullføre eller etablere helhetlig transportkorridorer for å gjennomføre strategien «fra kyst til marked».

## FV 866 Skjervøy

- FV 866 (vegutbedringer)
- Skattørsundet bru (utbedring)
- Mårsund- og Kågen tunnelen (oppgradering og tunnelutbedringer)
  
- FV 863 Tromsø-Hansnes (vegutbedringer)
- Tunnelsystemet på Tromsøya (oppgradering og utbedringer)
- Pollfjelltunnelen (oppgradering og utbedringer)
- Ibestadtunnelen (oppgradering og utbedringer)
- FV7920 Lyngseidet- Koppangen (vegutbedringer)
- FV 98 Ifjord - Tana bru (ytterligere vegutbedringer)
- FV 890 Tana bru – Berlevåg (vegutbedringer)
- FV 891 Gednje-Båtsfjord (utredning av veg og bru)
- FV 98 Lakselv/Kunes - Ifjord (forsere planleggingen)

## 4. Prioriterte infrastrukturprosjekter

### Fiskerihavner

- Kiberg fiskerihavn, molo og utdyping (Vardø)
- Havøysund fiskerihavn, ny molo i Hallvika og noe utdyping (Måsøy)
- Kjøllefjord fiskerihavn, to nye ytre moloer og noe utdyping (Lebesby)
- Tromvik, moloforlengelse for liggehavn (Tromsø)
- Mehamn, ytterligere utbedringer, utdyping (Gamvik)
- Hammerfest fiskerihavn Fuglenes, samt Forsøl fiskerihavn, som en del av Hammerfest prosjektene (ren havn Hammerfest). Innsailing Forsøl, som en del av Hammerfest prosjektene (Hammerfest)
- Torhop havn, molo og utdyping (Tana)
- Kongsfjord fiskerihavn, molo og utdyping (Berlevåg)
- Årviksand fiskerihavn, utdyping og bygging av sandfangermolo (Skjervøy)

## 6. Andre viktige satsingsområder

6.1 Vedlikeholdsetterslepet på viktige næringsveier og overføring av ansvar for fiskerihavner til fylkeskommunene.

Det samlede etterslepet på vedlikeholdet på veinettet i Troms og Finnmark er estimert til 12 mrd kroner. En akseptabel standard på bruer, tunneler og veidekke er ekstra viktig for både fremkommelighet trafiksikkerhet i en region med så mye klimautfordringer, store avstander, og få alternative transportformer både for gods og persontransport. Det forventes at de viktigste næringsveiene får sikret nok finansiering for å kunne realisere videre næringsutvikling og økte eksportverdier.

I forbindelse med regionreformen ble det besluttet at ansvaret for fiskerihavnene skal overføre til staten til fylkeskommunene. I landsdelen er det flere gryteklare fiskerihavnprosjekter langs hele kysten som må gjennomføres. Dette er viktige prosjekter for jobb- og verdiskaping langs kysten på lang sikt og som vil gi spredt aktivitet på kort sikt. Det forutsetter at overføringen av ansvaret for fiskerihavnen gjennomføres og at finansiering følger med, slik at prosjektene kan igangsettes snarest mulig.

Med vennlig hilsen

---

Målfrid Baik  
Regiondirektør  
NHO Arktis

---

Bjørn Johansen  
Regionleder  
LO Troms og Finnmark