



**Tromsø
kommune**

Avdeling for næring, kultur og idrett

**Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Postboks 8112 Dep
0032 OSLO**

Deres ref.:

Vår ref.:

16/6311 /56414/16-K22

Saksbehandler:

Magnus Skjelmo

Kristiansen

Telefon:

77 79 02 62

Dato:

29.09.2016

**OVERSENDELSESBREV – INNSPILL TIL STORTINGSMELDING OM
BÆREKRAFTIGE BYER OG STERKE DISTRIKTER**

Under følger Tromsø kommune sine innspill til Regjeringens arbeid med Stortingsmeldingen om Bærekraftige byer og sterke distrikter.

Saken ble behandlet i formannskapet 13. september 2016, sak 35/16 og i kommunestyret 28. september 2016, sak 183/16. Møteprotokoll er tilgjengelig på kommunens nettside.

Med vennlig hilsen

Magnus Skjelmo Kristiansen (sign.)
Næringsrådgiver

Innspill fra Tromsø kommune til Regjeringens Stortingsmelding

«Bærekraftige byer og sterke distrikter»

Regjeringen vil tidlig 2017 legge frem en melding til Stortinget om politikk for bærekraftige byer og sterke distrikter. Det overordnede spørsmålet for meldingen er hvordan man best ruster Norge for fremtidens utfordringer og samtidig legger til rette for bærekraftig vekst og verdiskaping i hele landet.

I arbeidet med ny stortingsmelding om bærekraftige byer og sterke distrikter stiller regjeringen flere spørsmål (KMD: Diskusjonsnotatet oktober 2015). Notatet nevner fire tematiske innsatsområder.

1. Vekstkraftige bo- og arbeidsmarkeder i hele landet
2. Distriktpolitikk under nye forutsetninger
3. Samordnede løsninger og attraktive bymiljø
4. Utfordringer for hovedstadsregionen

Som en rød tråd i notatet legges det vekt på de store omstillingene (olje, teknologi og klima) og behovet for en ny politikk knyttet til bærekraftig vekst og verdiskaping.

Tromsø kommune er svært positiv til at Regjeringen tar initiativ til en politikk for norske byer, da dette har manglet tidligere. Vi ser samtidig positivt på forslaget om å samle distriktpolitikk og bypolitikk i en felles melding, slik at man i større grad kan se disse politikkområdene i sammenheng.

Som en by- og distriktskommune opplever Tromsø at en slik tilnærming gir mulighet for en bærekraftig byutvikling i samspill med sterke og dynamiske distrikter.

Tromsø har også en viktig rolle i kraft av å være vertsby for nasjonale og internasjonale institusjoner. Byen har gjennom historien hatt et større mandat enn selve byen. Som «Porten til Arktis» og «Den arktiske møteplassen», har Tromsø hatt en regional, nasjonal og internasjonal posisjon. Det være seg som en viktig havn for fiskere og fangstmenn, utgangspunktet for en rekke arktiske ekspedisjoner, vertsby for ledende forskningssentre og internasjonale organisasjoner med mer.



Som vertsby for Arktisk Råd har Tromsø en posisjon som Arktisk hovedstad. Tromsø er ikke Arktisk hovedstad for seg selv, men gjennom den posisjonen og funksjonen byen har lokalt, regionalt, nasjonalt og internasjonalt i Arktis.

Storbyene som drivkraft for regional utvikling

De norske storbyene Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand og Tromsø har stor betydning for verdiskaping, nærings- og samfunnsutvikling i Norge og de ulike regionene i landet. De er alle universitetsbyer og har mange ulike institusjoner og bred kompetanse som gir grunnlag for omstilling, nyskaping og fortsatt vekst ikke bare i byene, men også i omlandet og distriktene.

Storbyenes verdiskapingsvekst var i perioden 2000 – 2012 på over 100 %, mot litt under 80 % for resten av landet. Befolkningsveksten var på 18 %, mot 7 % for hele landet.

Sysselsettingsveksten lå også flere prosentpoeng høyere i storbyene enn resten av landet. Det samme gjelder sysselsetting i kunnskapstjenester og mange framtidsrettede næringer. I storbyene utdannes fagfolk og det produseres ny forskningsbasert kunnskap som kommer hele landet til gode. Storbyenes internasjonale nettverk er omfattende og er viktig for å sikre den nasjonale verdiskapingen.

Storbyene har en viktig rolle som nærings- og samfunnsutvikler. Det gjelder ikke bare for å tilrettelegge for og utvikle bærekraftige trafikk- og energiløsninger i byene, men også i samspillet med omlandet og distriktene. Næringsutvikling og bedriftssamarbeid er grenseoverskridende og bygger ofte på arbeidsdeling. Storbyene fungerer som et bindeledd mellom bedrifter og kommuner i distriktene og nasjonale og internasjonale aktører.

Videre inngår storbyene i omfattende bo- og arbeidsmarkedsregioner. Det er omfattende pendling, mange arbeidsplasser og et allsidig arbeidsmarked. Over tid har storbyene også utviklet et relativt omfattende samarbeid med omlandskommunene knyttet til tjenesteproduksjon og plan- og utviklingsoppgaver. Framover vil grunnlaget for et mer omfattende samspill og behovet for et mer integrert og formalisert samarbeidet vokse. Som



motor for en slik utvikling, er det viktig storbyene får muligheter til å utvikle denne regionale, og dermed også nasjonale oppgaven.

Urbanitet og produktivitet

Produktivitetskommisjonen¹ viser til ny litteratur om byens betydning – en litteratur som viser at det er sterk sammenheng mellom produktivitet og urbanisering. Urbanisering er dels et resultat av økt produktivitet og dels en viktig faktor som kan fremme produktivitsvekst. En økende andel av Norges befolkning bor i store og mellomstore byregioner. Hvordan byene og byregionene utvikler seg, har derfor stor betydning for nasjonens utvikling.

Urbaniseringen i Norge henger, som i andre land, sammen med omstillingen fra primærnæringer til sekundærnæringer og videre til tjenesteytende næringer.

Produktivitetseffekten henger sammen med byenes rolle i den globale økonomien. Byene har særlig bedre forutsetninger for kobling, deling og læring, det vil si å utnytte såkalte agglomerasjonseffekter eller bygevinster. Også i Norge er det høyere produktivitet i større byområder enn i mindre byregioner og spredtbygde strøk. Produktivitetsforskjellene mellom by og land har imidlertid blitt mindre over tid. Innovasjoner i byene vil gradvis tas i bruk ut over hele landet.

De tema og utfordringer som KMD har nevnt i sitt diskusjonsnotat henger direkte og indirekte sammen med storbyenes rolle og utviklingsbetingelser.

Storbyregionene står for:

- Urbanitet og bærekraftige miljøløsninger
- Kunnskaps- og kompetanseutvikling
- Verdiskaping og innovasjon
- Spesialisert tjenesteproduksjon
- Kulturelt mangfold

¹ Produktivitetskommisjonen er en offentlig kommisjon oppnevnt av Regjeringen for å fremme forslag som kan styrke produktivitet og vekstevne i norsk økonomi. Mer informasjon er tilgjengelig på www.produktivitetskommisjonen.no.

Vekstkraftige bo- og arbeidsmarkedsregioner i hele landet

Hvordan kan stat, kommuner og fylkeskommuner legge til rette for et konkurransedyktig næringsliv og tilgang på kompetent arbeidskraft i lokale arbeidsmarkeder med ulike utfordringer?

Næringsutvikling er et viktig premiss for videre utvikling og for økt verdiskaping. Regionens naturressurser gir et viktig grunnlag, og vil være en viktig driver også i fremtiden.

Tilgang på kompetent arbeidskraft er fremhevet som en av de største utfordringene for regionens næringsliv i årene som kommer. Det er heller ikke kun et spørsmål om å kunne tiltrekke seg riktig kompetanse, men også beholde denne over tid. Konkurransen om de beste hodene er ikke lokal, men skjer i konkurranse med hele verden.

Dette betyr at bærekraftige bo- og arbeidsmarkedsregioner også krever stor bolyst for å tiltrekke seg og beholde kompetent arbeidskraft. Det er derfor en tett kobling mellom by- og stedsutvikling og næringsutvikling i byene og distriktene.

I forlengelsen av dette kommunen også peke på viktigheten av at regjeringen fortsatt skal ha som hovedregel at nye og om-lokaliserte statlige virksomheter og arbeidsplasser skal plasseres utenfor Oslo.

Den teknologiske utviklingen og økt globalisering vil påvirke privat og offentlig sektor, og medfører et kontinuerlig krav om innovasjon og omstilling. Dette medfører skjerpede konkurranseforhold for næringslivet, men også nye muligheter på verdensmarkedet.

En utfordring for næringslivet i Tromsøregionen er tilgang på risikovillig kapital. Man ser derfor mange innovasjons-, utviklings- og etablererprosjekter er avhengig av støtte gjennom fylkeskommunens virkemiddelportefølje og tilskudd fra Innovasjon Norge.

Tromsø kommune mener det er kritisk at det finnes et regionalt handlingsrom for å tilpasse virkemiddelbruken, for å realisere visjonen om vekst i *hele* landet. Vi ser behovet for at statlig næringspolitikk og de statlige virkemiddelaktørene innenfor næringsutvikling, med fordel kan være mer samordnet. Virkemidler som forvaltes av sentrale aktører som Innovasjon Norge, SIVA og Norges forskingsråd bør i større grad sees i sammenheng med regionale utfordringer.



Tromsø kommune ønsker videre at Regjeringen vurderer de reelle konsekvensene av utfasingen av Kap 551, post 61 næringsrettede midler til regional utvikling, kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, jamfør Statsbudsjettet for 2016.

Tromsø kommune vil også fremheve viktigheten av regionalt differensiert arbeidsgiveravgift som virkemiddel for innovasjon og verdiskaping. I økt konkurranse om kompetent arbeidskraft og et relativt lite lokalkmarked, ser vi at en differensiert arbeidsgiveravgiften er helt i tråd med formålet bak ESAs regelverk – som insitament for investeringer som ellers ikke ville funnet sted. Næringslivsundersøkelser viser at næringslivet Tromsøregionen har relativt lav innovasjonstakt, og lav FoU-andel. Bedriftene forklarer dette selv med manglende egenkapital, noe som understreker at en reduksjon i arbeidsgiveravgiften er et virkemiddeltiltak som vil ha direkte effekt på innovasjonssiden, og dermed bidra til ytterligere investeringer.

Tromsø kommune ber også om en snarlig evaluering av omorganiseringen av Innovasjon Norge. Tilbakemelding fra lokalt næringsliv er at en sentralisering av Etablerertilskudd fase 1, har gjort det vanskeligere å realisere nye prosjekter, noe som igjen gjør at mange prosjekter går rett til fase 2.

Kontakten med FoU-miljøene er viktig. Universiteter og høyskoler må i større grad premieres for samarbeidet med lokalt næringsliv. I dag har FoU-miljøene få eller ingen insentiver for slik aktivitet.

Det er viktig at virkemidlene styrker byene, men også at de gjør byene i stand til å bidra til at det utvikles sterke distrikter. Derfor må de regionalpolitiske virkemidlene omfatte virkemidler fra alle sektorer som har klare regionalpolitiske effekter på verdiskapingen og bosettingsutviklingen i et bærekraftig perspektiv. Det bør derfor satses på FoU-prosjekt som gjør fagmiljøene i storbyene bedre i stand til å påskynde det grønne skiftet og utviklingen av bioøkonomien som kan bidra til å øke verdiskapingen i hele landet. Videre bør det innføres virkemidler som utvikler coworkingspaces. Det vil si egne gründermiljø (start-up kulturer) for nye næringsetablerere. Det finnes allerede slike miljøer i storbyene som kan vise til positive resultater. Blant annet FLOW (Tromsø), DIGS (Trondheim), Mess&Order (Stavanger), Gründergarasjen (Bærum) og MESH (Oslo)

Hva kan gjøres for at boligmarkedet skal fungere bedre i byene og distriktene?

Bolig er den viktigste infrastrukturen i samfunnet. Boligen er på den ene siden et grunnleggende velferdsgode for den enkelte innbygger, og på den andre siden er nok og riktige boliger en av de



viktigste betingelsene for å sikre kommunenes fremtidige vekst. Nye innbyggere vurderer ikke bare jobb, men også bolyst som viktig ved valg av bosted. Gode boliger, for eie og leie, til en pris som innbyggerne har råd til, er derfor avgjørende. God kommunal boligpolitikk gir innsparing i sosialbudsjettet, og varige løsninger reduserer behovet for midlertidige tiltak. En god bolig er en viktig forutsetning for integrering og deltagelse i samfunnet for alle borgere, ikke minst innvandrere.

Vellykket boligbygging krever:

- Nok og riktige boliger til å dekke befolkningsveksten.
- Nok og riktige boliger til vanskeligstilte i boligmarkedet.
- Boligbygging som gir ønsket byutvikling og transportmønster
- Riktig organisering og samarbeid for en operativ boligpolitikk.

Det må fokuseres på effektiv og forutsigbar tilrettelegging med aktiv bruk av tomtereserver. Videre bør flest mulig kommunalt disponerte boliger integreres i ordinære bomiljø, samtidig som flest mulig får tilbud om egen bolig (enten eid eller leid). Det er behov for mer helhetlige planer, hvor man oppnår god boligmix i de ulike delene av kommunen. Tromsø kommune vil også peke på viktigheten av nytenking, sosial innovasjon og bruk av virkemiddelapparatet i samhandling med private boligaktører for å sikre nok og riktige boliger på rett sted.

Distriktpolitikk under nye forutsetninger

Hvordan kan den lokale verdiskapingen styrkes?

For å styrke den lokale verdiskapingen er det viktig å bidra til innovasjon. Dette kan gjøres gjennom virkemiddelapparatet, bruk av næringshager, og insentiver for regional involvering for universitets- og høyskolemiljø. Videre er det viktig at det videregående opplæringstilbudet tilpasses og utvikles i samarbeid med regionens nærings- og arbeidsliv.

Det er viktig at relevante virkemidler er fleksible og kan koordineres regionalt, spisset med prioriterte innsatsområder. Erfaringer fra regionale satsinger innen FoU (VRI og regionale forskingsfond) viser at dette har vært en effektiv måte å mobilisere nye aktører til FoU. Lokale problemstillinger, mobilisering og nærhet til virkemidler og FoU-miljø har vært viktig i denne sammenheng.



En god og sammenhengende infrastruktur er nødvendig for videre vekst og utvikling i næringslivet. Dette omfatter både transportkorridorene inn og ut av regionen, men også tilførselsvegene til dagens hovedvegnett. Etter at en rekke veger ble omklassifisert til fylkesveger registrerer Tromsø kommune at fylkeskommunens vedlikeholdsbudsjett ikke er tilstrekkelig justert, noe som har medført et økt vedlikeholdsetterslep av fylkesvegene. Mange av disse vegene har stor betydning for lokalt næringsliv. Derfor ønsker kommunen at det enten settes av ytterligere midler til å vedlikeholde fylkeskommunale veger, eller at veger med sterke næringsinteresser overføres til staten med påfølgende høy prioritering.

I diskusjonsnotatet fremheves det at samfunns- og arealplanleggingen må bidra til helhetlige og bærekraftige løsninger som styrker den økonomiske verdiskapingen, konkurransekraften og den sosiale utviklingen i hele landet».

For å få til dette er det etter Tromsø kommunes syn viktig at fremtidige samferdselsprioriteringer skjer med hensyn til verdiskaping. I dagens beregningsmodeller spiller årstdøgntrafikk en viktig rolle, samtidig som vareverdien ikke regnes inn. I tillegg settes alternativkostnaden for at prosjekter ikke iverksettes til 0, men realiteten er at den samfunnsøkonomiske nytteverdien kan være negativ dersom investeringer ikke blir gjort. Dette kan være i form av køkostnader, ikke-realiserede nyinvesteringer, ikke-økonomiske verdier, og lignende, som gjør at den samfunnsøkonomiske effekten av 0-alternativet kan være negativ.

Videre er Tromsø kommune av den oppfatning at bygging av jernbane til Tromsø vil ha stor betydning for bærekraftig byutvikling og sterke distrikter i Nord-Norge. En forlengelse av dagens jernbane fra Narvik til henholdsvis Tromsø og Harstad vil bidra til mer hensiktsmessig godstransport, men også bidra til regional utvikling gjennom transportløsninger som stimulerer til regionforstørring og flerkjernede byområder. Tromsø kommune nedsatte et eget Jernbaneutvalg våren 2016. Jernbaneutvalgets innspill til NTP-arbeidet ligger vedlagt.

Det må også være god tilgang til digital infrastruktur. Tilgang på digital infrastruktur med tilstrekkelig kapasitet og stabilitet er i dag en sentral del av samfunnets infrastruktur på linje med vann, energi og veg. Digital infrastruktur er viktig for den ønskede utviklingen av eksisterende og nye arbeidsplasser i distriktene. Dette forutsetter offentlig finansiering der markedet ikke er stort nok.



Hvilke nasjonale interesser er det viktig å ivareta når det åpnes for økt utnyttning og verdiskaping basert på lokale ressurser?

Regionens rike ressurstilgang er og har vært et viktig fundament for næringslivet i Tromsøregionen. Tromsø kommune mener naturressursene er fellesskapets eiendom. Bruk av fornybare og ikkefornybare ressurser skal gi vesentlige og varige ringvirkninger for regionen, noe som forutsetter prioritering av arealer som legger til rette for vekst og verdiskaping i nord.

Selv om en stor andel av arbeidsplassene og verdiskapingen er lokalisert i tilknytning til den mest sentrale delen av kommunen, ser vi at distriktene er svært viktige bidragsyttere. De har stor verdiskaping, har nærhet til naturressursene, og har forholdsvis stor sysselsetting.

Fiskeri- og havbruk har vært viktige satsningsområder for kommunen. Dette følges blant annet opp gjennom en strategisk satsing på fiskerihavner, arbeidet med ny Kystsoneplan for Tromsøregionen med mer.

Vi ser at fiskerihavnene utgjør en svært viktig infrastruktur for distriktene, og det er derfor viktig at investeringer i fiskerihavner også i fremtiden er en del av NTP, og at dette feltet styrkes ytterligere.

Tromsø kommune mener interkommunale kystsoneplaner er viktig for å sikre en helhetlig og bærekraftig forvaltning av kystsonen med tilhørende ressurser. Tradisjonelt har kystsonen vært brukt til fiskeri, akvakultur og rekreasjon (friluftsliv). Nye aktiviteter, slik som de siste års vekst i turistnæringen, nye produksjonsmåter i kystnæring og ny ressursutnyttelse gjennom marin bioprospektering med mer, setter ytterligere press på det tilgjengelige arealet. Men samtidig som aktiviteten øker, øker også vår kompetanse om bærekraftig kystsoneforvaltning. For å kunne nyttiggjøre kystsonens potensial på en bærekraftig måte mener Tromsø kommune det er nødvendig med jevnlig rullering av interkommunale kystsoneplaner.

Samordnede løsninger og attraktive bymiljø

Hvordan kan staten bli en bedre samarbeidspartner for byene og bidra til å forsterke deres tiltak for å få klimautslipp ned, bokvaliteten opp og nytt liv i sentrum?

Kommunestyret er prinsipielt for byutviklingsavtaler som kan supplere bymiljøavtalene og styrke regionale arealplaner som verktøy. Vi forutsetter at dette følges opp med reelle statlige bidrag, og at dette kommer som et tillegg til bymiljøavtalene.

Tromsø kommune ønsker snart forhandling av bymiljøavtale, da vårt forarbeid ferdigstilles i oktober 2016.

Tromsø kommune arbeider for økonomisk, sosialt og miljømessig bærekraftig bysentrum. I den sammenheng etterspør vi «Business Improvement District» (BID), da vi ser dette som et viktig og målrettet virkemiddel for å skape mer liv i sentrum. Vi ber om at Kommunal- og moderniseringsdepartementet tar rapporten «Vitalisering av sentrum – en norsk BID-ordning», utarbeidet av Norsk sentrumsutvikling (NSU) i 2014, til etterretning, og umiddelbart starter arbeidet med å implementere NSUs anbefalte ordning.

Oppsummering av innspill

Tromsø kommune har i sitt innspill til Stortingsmeldingen «Bærekraftige byer og sterke distrikter» pekt på at:

1. Det er viktig at Norge har en by- og distriktpolitikk som fanger opp og muliggjør samspillet mellom områdene for å sikre en økonomisk, sosial og miljømessig bærekraftig utvikling.
2. Det må satses på å videreutvikle Tromsø som Arktisk hovedstad.
3. Byene er viktige motorer for regional næringsutvikling.
4. Det må støttes opp om en utviklingspolitikk som erkjenner samspillet mellom by og distrikt, og forsterker koblingen mellom disse. Viktige elementer vil blant annet være:

- a. Infrastruktur og kommunikasjoner som reduserer næringslivets avstandsulemper, styrker konkurransekraften og i tillegg tiltak som binder sentrum og omland sammen. Eksempelvis bredbånd, kollektivtransport og infrastrukturtiltak knyttet til sjø-, luft- og landtransport.
 - b. Samordnet areal- og transportplanlegging, samt tilordnet virkemiddelbruk.
 - c. Satsing på sterke FoU-miljøer.
 - d. Tilrettelegging for næringsutvikling, blant annet gjennom kobling mellom utdannings- og forskningsmiljøer og næringsliv-.
5. Gode rammebetingelser for lokal og regional utvikling er en forutsetning for økt verdiskaping. Herunder også en videreføring av regionalt differensiert arbeidsgiveravgift.
 6. Virkemidler som forvaltes av sentrale aktører som Innovasjon Norge, SIVA og Norges forskningsråd må i større grad sees i sammenheng med regionale utfordringer.
 7. De siste årenes reduksjon av de regionale utviklingsmidlene over statsbudsjettets Kap 551 post 60 og post 61, og den varslede avviklingen av Kap 551 post 61 etter 2016, svekker i betydelig grad nødvendige forutsetninger for regional utvikling i den nordlige landsdelen.
Tromsø kommune ber Regjeringen vurdere de reelle konsekvensene med utfasing av nevnte poster i forhold til ønsket måloppnåelse.
 8. Det ønskes en snarlig evaluering av hvorvidt omorganiseringen av Innovasjon Norge har styrket regional næringsutvikling.
 9. Det må satse på FoU-prosjekt som gjør fagmiljøene bedre i stand til å påskynde det grønne skiftet og utviklingen av bioøkonomien.
 10. Det må innføres virkemidler som utvikler coworkingspaces – gründermiljø for nye næringsetablerere.
 11. Det er nødvendig med nytenking, sosial innovasjon og bruk av virkemiddelapparatet i samhandling med private boligaktører for å sikre nok og riktige boliger på rett sted.

12. Det må settes av nødvendige midler for å ta igjen etterslepet på fylkesvegene, eventuelt må vegene med sterke næringsinteresser overføres til staten med påfølgende høy prioritering.
13. Verdiskaping må inkluderes i de samfunnsøkonomiske beregningene knyttet til prioritering av fremtidige samferdselsprosjekter.
14. Fiskerihavner utgjør en viktig del av infrastrukturen i distriktet, og denne infrastrukturen må ha høy prioritet også i fremtiden.
15. Det må føres en nasjonal sektorpolitikk som understøtter regional utvikling. Spesielt innenfor samferdselspolitikken må det føres en politikk som gir grunnlag for at kommunikasjoner og infrastruktur kan forvaltes og utvikles på en bærekraftig måte for å gi samfunns- og næringsliv gode vilkår for utvikling og markedstilgang.
16. Interkommunale kystsoneplaner er viktig for å sikre en helhetlig og bærekraftig forvaltning av kystsonen, og mener disse planene må rulleres jevnlig.
17. Tromsø kommune mener naturressursene er fellesskapets eiendom. Bruk av fornybare og ikkefornybare ressurser skal gi vesentlige og varige ringvirkninger for regionen, noe som forutsetter prioritering av arealer som legger til rette for vekst og verdiskaping i nord.
18. Tromsø kommune har et mål om å starte forhandling om bymiljøavtale i løpet av høsten 2016.
19. Tromsø kommune er prinsipielt positiv til byutviklingsavtaler som kan supplere bymiljøavtalene og styrke regionale arealplaner som verktøy. Dette forutsetter reelle statlige bidrag, og at dette kommer som et tillegg til bymiljøavtalene.
20. Tromsø kommune støtter at «Business Improvement District» (BID) utredes som verktøy i arbeidet med et økonomisk, sosialt og økonomisk bærekraftig bysentrum.
21. Bygging av jernbane til Tromsø anses å ha stor betydning for bærekraftig byutvikling og sterke distrikter i Nord-Norge.
22. Tromsø kommune er opptatt av at regjeringen fortsatt skal ha som hovedregel at nye og om-lokaliserte statlige virksomheter og arbeidsplasser skal plasseres utenfor Oslo.

Vedlegg 1

Nasjonal Transportplan (NTP) 2018 – 2029

Tromsø kommunes høringsnotat om jernbane.

1. Innledning – behov for nye transportløsninger i Nord-Norge

Tromsø Kommune oversender med dette høringsuttalelse til NTP 2018-2029. Vi vil sterkt anbefale forlengelse av jernbane fra Narvik til Troms, med spor til både Tromsø og Harstad. Tromsbanen må kobles opp til Ofotbanen og det svenske jernbanenettet. Koblingen til Ofotbanen er avgjørende viktig for frakt av gods til og fra regionen. Tromsø vil også støtte utbygging av dobbeltspor på Ofotbanen. Disse to prosjektene bør fremmes som en felles løsning i NTP 2018-2029.

NTP 2018-2029 (heretter NTP) legger opp til en sterk satsning på nasjonal jernbane-utbygging, og raskest mulig omlegging av godstransport fra bil til tog og båt. NTP har også klare mål for reduksjon av klimafarlige utslipp og miljøforurensninger fra transport. Regjeringen varsler således at den i NTP vil foreslå måltall for antall lav- og nullutslippskjøretøy. Det betyr at etter 2025 skal nye privatbiler, bybusser og lette varebiler være nullutslippskjøretøy. Innen 2030 skal også nye tyngre varebiler, 75 prosent av nye langdistansebusser og 50 prosent av nye lastebiler innfri samme krav.

Troms og Vesterålen, Lofoten, samt deler av Nordre Nordland utgjør Nord-Norges sterkeste økonomiske region, med over halvparten av landsdelens befolkning. Regionen er ledende nasjonalt innen sjømatnæringene, som med sitt sterke potensial for fremtidig vekst forutsetter kostnadseffektive transportløsninger.

NTP innebærer en fundamental omlegging av transportsektoren. Dette vil berøre Troms-regionen sterkt. Det er kun jernbane nord for Narvik som kan forhindre at regionen vil stå overfor uløselige transportmessige utfordringer i nær fremtid. Planlegging av jernbane fra Narvik til henholdsvis Tromsø og Harstad må derfor raskest mulig igangsettes – slik at banen kan tas i bruk parallelt med utfasing av fossildreven transport i NTP.

Tromsø kommune legger avgjørende vekt på følgende hoved-momenter i en jernbaneplan for Troms som del av NTP:

- **Behovet for nye løsninger** for godstransporten til og fra Nord-Norges mest folkerike område, og spesielt for fremtidig utvikling av sjømatindustrien og en rekke nye, bærekraftige næringer basert på fornybare ressurser fra hav og land
- **Dagens situasjon er en voldsom belastning** på veisystemene i Nordre Nordland og Troms med økende etterslep av vedlikeholdskostnader, veiskader, miljøpåvirkninger og redusert trafiksikkerhet



- **De nasjonale klimamål**, og våre forpliktelser overfor COP 21 (også kalt «Parisavtalen»), stiller krav om bærekraftig utvikling innen transportsektoren. Kravene om utslippsreduksjon av klimafarlige gasser vil ikke kunne innfris av Nordre Nordland og Troms fylke med dagens trafikkutvikling med spesiell sterk økning i tunge kjøretøyer og bilbruk for øvrig. Transport-sektoren i Norge representerer 35 prosent av klimautslippene, det tilsvarende tall i Troms fylke alene er 50 prosent – og er sterkt stigende.
- **Tromsbanen vil sterkt bidra til ønsket regional** utvikling gjennom transportløsninger som stimulerer regionforstørring og flerkjernede byområder. Redusert reisetid, samt sikker og fleksibel transport vil øke samarbeidet mellom by og land som aldri før. Dette vil redusere presset på de sentrale byområdene og utløse en utvikling der hele regionen tas i bruk.
- **Tromsø er blant de ni nasjonale bysentra** som er valgt for bymiljøavtaler, men den eneste som ikke har jernbanetilnytning. Tromsø har også den eneste utpekte nasjonale havnen uten jernbane. En jernbane frem til Tromsø vil være det viktigste enkelttiltak for å fremme næringsutvikling, klima og miljø i Tromsø.

Dette høringsnotatet er utarbeidet av en egen jernbanegruppe nedsatt av Tromsø kommunestyre den 27.04.2016 med følgende sammensetning: Byråd Ragni Ramberg, leder (Ap) , Morten Skandfer (Venstre), Torgeir Knag Fylkesnes (SV) , Sidsel Haldorsen (Ap) Bendik Hugstmyr Woie (Rødt) , Terje Traavik (MDG) og Sandra Borch (SP). Internasjonal rådgiver og spesialist på transport, Einar Sørensen har gitt avgjørende bidrag i prosessen.

2. Jernbane som svar på ulike samfunnsutfordringer

NTP angir bedre fremkommelighet og sikkerhet, samt reduksjon av klimautslipp og negative miljøpåvirkninger som overordnede mål for transportplanlegging.

Transport er ikke et mål i seg selv – men er helt avgjørende for at spesielt Nord-Norge skal kunne gjennomføre den drastiske utvikling som norsk økonomi nå gjennomgår med nedbygging av petroleumsnæringen og «grønt skifte» innen all næringsvirksomhet.

Ifølge regjeringens kunnskapsinnhenting «Framtid i nord» fra 2014 er næringsmulighetene i Nord-Norge større enn andre deler av landet, og nasjonens videre utvikling og velferd er derfor avhengig av at disse mulighetene realiseres. Moderne transport er en forutsetning for utnyttelse av dette potensial fremheves det i rapporten.

En Tromsbane heftet opp til Den Botniske Korridoren og Femern-Bælt-utbyggingen mellom Danmark og Tyskland vil være et svar på denne utfordringen. Det vil innebære at store kvanta nord-norske produkter kan nå markedene i Europa på mindre enn ett døgn, på den mest klima- og miljøvennlige måte.

Det er derfor nødvendig å vurdere innfasingen av nye jernbane-strekninger i Nord-Norge i NTP, spesielt etappen Tromsø –Narvik. Her er transportbehovet og befolknings-grunnlaget



i Nord-Norge størst. Ved siden av å utløse betydelige næringsmuligheter vil dette også ha store positive effekter på klima, miljø, arbeidsmarked og samarbeid mellom bysentra og omland gjennom regionforstørring.

Videre har den sterke veksten i sjømatnæringene i Nord-Norge ført til et voldsomt press på veisystemene. I 2014 stod Nord-Norge for 60% av norsk sjømatproduksjon. Næringens vekstpotensial er betydelig med mulighet for 5-6 dobling frem mot 2050.

Transport fra Troms er nesten utelukkende basert på lastebil til Narvik og/eller Kiruna, som begge tilbyr jernbane videre til markedet. Togets betydning fremkommer også ved at 60 prosent av alt stykk gods fra Sør-Norge til Nord-Norge går med jernbane fra Oslo til Kiruna/Narvik. Denne traseen er blitt den viktigste korridoren til Nord – Norge. Den representerer en besparelse for nordnorsk næringsliv på 200 mill. kroner i året. Togtransporten sparer også miljøet for 25 000 vogntog t/r Narvik – Oslo, samtidig som det skaper grobunn for mange arbeidsplasser i Narvikregionen. (Kilde: Ofotbanealliansen)

Forlengelse av jernbanen fra Narvik til Tromsø vil tilby billigere og raskere transport, innfri klimakravene til transport i regionen, og dessuten reduserte nivåer av veislitasje, trafikkulykker og miljøforurensninger,

3. Det fremtidige transportbehovet krever nye løsninger

I grunnlagsdokumentet for NTP 2018-2029 gis det sterk prioritet til en omlegging av frakt fra vei til kombinasjonen tog/båt. I NTP Godsanalyse. Hovedrapport, august 2015 anføres det at; «Transportene som ikke får godt nok tilbud på sporet, vil i stor grad finnes igjen på vegnettet.» Dette innebærer at dagens transportløsning for Nord-Norges økonomisk sterkeste og tettest befolkede region ikke kan fortsette. Alternativet er en moderne jernbane nord for Narvik, som bør bygges ut etter følgende plan:

- Jernbane fra Narvik-området til Tromsø, med Nordkjosbotn som et sentralt knutepunkt for trafikken til og fra Nord-Troms og Finnmark (vei)
- Jernbane Narvik – Harstad for å betjene Sør-Troms, Vesterålen og Lofoten, som til sammen er Norges ledende fiskeriregion.
- Forlengelse av jernbanen fra Narvik til ovennevnte knyttes opp til planen om dobbeltspor på Ofotbanen. Ofotbanen vil få en mangedoblet samfunnsmessig verdi og store deler av landsdelen bindes sammen med tog, med positive konsekvenser også for persontransport, inkludert turisttrafikken.

På en moderne bane kan fisken fraktes vesentlig raskere, billigere og mer klima-/miljøvennlig enn med bil. I Sjømatmeldingen anføres det at verdien av nåværende villfiskeksport kan økes med over NOK 7 milliarder, og fra sjømatindustrien hevdes at den kan økes med 10, dersom kvalitetspotensialet tas ut. Fiskens kvalitet blir redusert ved frysing. Kvalitets-heving kan oppnås ved raskere tilgang til de store markedene. Tromsbanen er avgjørende for en slik verdiøkning.



4. Regionsforstørring Tromsø – Narvik

Tromsø, Narvik og Harstad utgjør samlet et nasjonalt tyngdepunkt innen innovasjon, næringsutvikling og bærekraftig vekst. Det er opparbeidet en tett og effektiv kopling mellom næringsliv, akademia og offentlig sektor. En jernbane mellom Tromsø og Narvik vil redusere reisetiden i regionen dramatisk, og utgjøre en av de viktigste drivkrefter for at disse miljøene i enda større grad kan danne basis for utvikling, regionalt og nasjonalt.

Med en times reisetid fra Tromsø får store deler av Troms fylkes mest befolkede og aktive kommuner radikalt bedre forhold for næringsliv og bosetting. Tog vil på en dramatisk måte redusere bruk av bil og buss i persontransport, og av lastebil-transport av gods på de lengste strekningene (over 50 km)

Nordkjosbotn vil bli et av Troms fylkes viktigste knutepunkter for logistikk og samferdsel. Tromsø og Nordkjosbotn-området vil utvikle seg til et felles bo- og arbeidsmarked, med de enorme muligheter dette innebærer for å avlaste presset på sentrale deler av Tromsø by.

En Tromsbane med kort reisetid, og sikker/miljøvennlig transport vil legge til rette for «regionforstørring» og «flerkjernet bystruktur» for de store sentra i området Tromsø, Narvik og Harstad. Dette vil føre til sterkere satsning på omlandet, som hittil har hatt svakere bosetnings-utvikling og mindre økonomisk aktivitet enn byene, samtidig som presset på bysentra reduseres. I en større region vil det vokse frem et felles arbeidsmarked og bedriftsutvikling lengre unna sentrale bykjerner som dertil får redusert press på areal og bosetting.

5. Miljø og klima

Premissene og målene i NTP innebærer at en omstilling i retning av lavutslipps-samfunnet skal stimuleres, og dette tvinger fram en strategi der man prioriterer samferdsels-prosjekter som i størst mulig grad bidrar til denne omstillingen.

Klimagevinster ved etablering av jernbane: Diesel veier 840 gram per liter og gir 3,18 kg CO₂-utslipp per kg diesel. For kjøring fra Tromsø via Sverige kan det regnes med 3,2 liter diesel per mil for et vogntog, og med 26% tomkjøring, som er nasjonalt snitt for langtransport, får vi ca. 730 liter diesel per tur med last Tromsø – Oslo, og ca. 2000 tonn CO₂. Multiplisert med ca. 45 000 turer gir dette et totalt årlig utslipp på ca. 90 000 tonn CO₂.

Dersom man forutsetter at toget bruker vann- eller vindkraft-produsert energi, er utslippene lik null. Dersom man derimot går ut fra at all energi til togene skal komme fra et gasskraftverk som slipper ut for eksempel 350 000 tonn CO₂ per TWh, blir utslippet på ca. 21 000 tonn CO₂ for frakt av den samme godsmengden med tog. Også det er en betydelig innsparing i forhold til veitransport. Det kan i denne sammenhengen nevnes at det svenske X2000-toget slipper ut like mye CO₂ på en kilometer som en bil gjør på en meter.



Miljø og sikkerhet: Innen EU har en lang rekke forskningsrapporter vist at overføring av gods fra lastebil til jernbane kan gi store miljøgevinster, f.eks. i form av nedsatt energiforbruk, mindre veitrafikk-problemer, færre ulykker, lavere klimagassutslipp og mindre kjemiske forurensninger. Hovedkonklusjonen er at jernbane er den mest miljøvennlige måten å transportere gods på (Kilde: Spraggins, H. Barry. Journal of Academy of Business and Economics, 2010).

6. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Tromsbane-prosjektet skal underkastes en samfunns-økonomisk vurdering. Det må foretas analyser av både pris-satte og ikke-prissatte konsekvenser. Normalt deles nytte- og kostnadseffekter av investeringer i jernbane opp i effekter som påvirker ulike typer interessenter. I hovedsak beregnes trafikantnytte, operatørnytte, offentlig nytte og nytte for tredjepart (f.eks. klima og miljø). I tillegg kommer investeringskostnader, restverdi og skattefinansierings-kostnader. Levetid for de ulike delene av jernbaneanlegg er (iflg. JBV): Underbygning (baneunderlag) 100 år, kontaknanlegg 75 år, overbygning og elektroanlegg 40 år og signalanlegg 25 år. Konsekvenser omregnes til verdi på ett felles tidspunkt, netto nåverdi.

Disse prinsipper ligger til grunn for den enorme satsningen på norsk jernbane-utbygging for perioden frem mot 2040, der utbygging av regional jernbane innen Intercity-triangelet på Østlandet (Halden-Lillehammer-Larvik med Oslo som senter) er gitt høy prioritet. Utbyggingen fullføres innen 2023 til en kostnad på 73 milliarder NOK.

I tillegg foretas jernbaneutbygging rundt Stavanger, Bergen og Trondheim med mål om en times reisetid mellom sentra og periferi. Vurderingen av kost/nytte-effekten for en Tromsbane må derfor ta utgangspunkt i Tromsø som nasjonal storby og baseres på samme prinsipper som for IC-triangelet og øvrige større norske byer.

Som sammenligningsgrunnlag kan Botniabanan og den planlagte Norrbotnia-banan (Umeå – Luleå) i Nord-Sverige være spesielt interessant da dette utgjør et helt nytt transporttilbud i sin korridor, ettersom området tidligere ikke har hatt tilgang til jernbane. Dette gir unike muligheter til å studere effektene av ny infrastruktur. De samfunnsmessige konsekvenser illustreres slik:



Regionförstoringens inverkan på landets ekonomi och statens finanser - exemplet Gävle-Luleå

Från 10 till 4 arbetsmarknadsregioner

- Luleå "storregion" ökar från 167 000 till 206 000 inv.
 - Umeå "storregion" ökar från 145 000 till 243 000 inv.
 - Sundsvall "storregion" ökar från 148 000 till 226 000 inv.
 - Gävle "storregion" ökar från 157 000 till 187 000 inv.
- Sysselsättningsutveckling +2,9% (1993-2011)
 - Ökad produktion +1,2% (1993-2011)
 - Ökad lönesumma +4,2% (1993-2011)
 - Ökade skatteintäkter +40-50 mdr kr (20 års period)
 - Effekt på fastighetspriser +20-40% (20 års period)

Källa: Regionförstoringens inverkan på landets ekonomi och statens finanser - Exemplet Gävle-Luleå, Botniska korridoren oktober 2013



32

En viktig del av en samfunnsøkonomisk analyse for Tromsbanen er å se sammenhengen mellom Tromsbanen, Ofotbanen og Norrbotniabanan. Sistnevnte planlegges ferdigstilt i 2030 med lengde 270 km og kostnad 30 mrd SEK. De positive region-forstørrelseffekter som en Tromsbane kan utløse, underbygges av erfaringene med jernbane i Nord-Sverige. Her dreier det seg også om viktige nasjonale mål.

7. Utredningsbehovet

Tidligere utarbeidete planer for jernbane i Nord-Norge er for lengst utdaterte. Det må derfor gjennomføres nye utredninger. Plan- og utredningsarbeid bør skje i samarbeid med regionale myndigheter og interesser, gjennom **en felles organisert styringsenhet** som sikrer optimal kontakt mellom brukerinteresser, regionale myndigheter og nasjonale fagetater. Det er naturlig å ta utgangspunkt i mange strategiske analyser regionalt om utvikling, transport og næringsliv. Eksterne utredninger lyses ut på anbud.

Følgende utredninger bør gjennomføres:

- **Tromsbane** fra Narvik til henholdsvis Harstad og Tromsø, traseer og kostnader – sammenholdt mot slitasje, vedlikeholdskostnader, trafiksikkerhet og klimautfordringer ved bruk av veisystemet. Fremtidig transportbehov må inngå i utredningen.
- **Kapasitetsutfordringer på Ofotbanen.** Utrede hvorvidt en Tromsbane kan løse kapasitetsutfordringer knyttet til Ofotbanen i relasjon til frakt av jernmalm, mineraler og andre industrivarer, med Tromsø som avlastningshavn.
- **Tromsøs strategiske posisjon.** Utrede Tromsøs og særskilt Tromsø havns strategiske posisjon i en situasjon med nye globale transportmønstre over ishavet og kraftig økning i matproduksjon i regionen. Utrede markedseffekter av en Tromsbane for ferske råvarer.
- **Et program for overføring av gods til Tromsbanen** – kombinert med båt til de viktigste havner for omlasting av stykk gods/sjømat. Det må legges stor vekt på

hensyn til de delene av Troms som ikke kan dekkes av jernbane og for en effektiv løsning for Finnmark fylke (særlig Vest-Finnmark). Oppgradering av veinett for tilførsel av gods til bane må utredes, spesielt siden det i løpet av en anleggsperiode vil foregå overgang til lav- og nullutslipps-kjøretøyer for godstransport.

- **Effekter av regionforstørring og flerkjernede byråder** mellom byene Tromsø, Narvik og Harstad. En plan for samspill bysentra og omland.
- **Tromsbanen og Ofotbanen knyttet opp mot det svenske jernbanenettet** (Malmbanan, Norrbotniabanan og Botniabanan) – potensial for samarbeid og utnyttelse av jernbane på Nordkalotten frem til de viktige europeiske markeder.
- **Nord-Norge som en del av et moderne, nasjonalt banenett.** Konseptutredning for hvordan et fremtidig stambanenett gjennom Nord-Norge best kan utformes.