

VEGNETT OG TRANSPORTER RUNDT TROMSØ.

Av Terje Walnum, Tromsdalen.

Som i resten av landet har Tromsø-området en lang rekke vegprosjekter som venter på løsninger. Befolkningsveksten i Tromsø har i 30 år vært over det dobbelte av landsgjennomsnittet. Når vi sammen med resten av Nord-Norge får mindre enn landsgjennomsnittet i vegbevilgninger, så blir køen av uløste vegsaker større enn noensinne.

Stortinget har valgt å underbudsjettere i vegsektoren for å få fram bompengeprosjekter og egenandeler fra vegbrukerne. På denne måten får staten utbygd litt flere veger selv om statens bevilgninger går nedover. Taperne blir de som tror at nye veger skal komme hvis man bare venter lenge nok. Situasjonen krever at lokalt næringsliv og lokale myndigheter må samarbeide om lokale vegprioriteringer istedenfor å vente på staten.

Prosjekter.

Bare i Tromsø-området har vi en del prosjekter på vent som sikkert kan forfleres:

- Ryaforbindelsen
- E8 i Ramfjord
- Ullsfjordforbindelsen
- Langsundforbindelsen
- Tind-tunnelen
- E8 i Tromsdalen
- Berg – Balsnes tunnel
- Ny Kvaløyforbindelse

Her er bare nevnt de litt større prosjektene. Bevilgningstempoet fra staten til Troms fylke er på ca 50 mill kr pr år. Når vi regner med prosjekter i sørfylket, nord- og midtfylket, så ser vi at statens byggetempo vil kreve minst 70-80 år til fullføring. Og om 10-15 år er andre, nye vegbehov kommet til. Staten og Vegvesenet har altså meldt seg ut av den egentlige vegdebatten.

Transportbehovene tilsier også havneutbygging og fremføring av jernbane. Også her gjør staten mindre og venter mer fra fylker og kommuner, og ikke minst fra næringslivet. Omfanget av problemene krever at lokal innsats, lokal prioritering og lokal samordning må til for å få fart i sakene. Ellers sakker vi akterut i forhold til konkurrentene.

Prioritering.

Ryaforbindelsen er tilsynelatende finansiert, og Tind-tunnelen likeså fordi den betales fullt ut med bompenger. 4-felts E8 i Tromsdalen blir overflødig når Tind-tunnelen fører trafikken via Tomasjord, og der sparer Vegvesenet inn over 300 mill kr. Tind-tunnelen vil også forkorte E8 i Ramfjorden med ca 140 mill kr på Vegvesenets budsjett. Her får vi til overs 450 mill kr som kan brukes til andre gode prosjekter i Tromsø og i distriktene. Noen av disse pengene kommer ikke før etter 2016.

Blant gjenstående prosjekter må lokale politikere og næringsliv finne fram til løsninger uten å bry seg med å vente på staten. Hvis man velger å vente, så blir man akterutseilt. For næringslivet blir det likt med dødsdom eller utflytting.

Her peker det seg ut at både Kvaløyforbindelsen og første brua i Ullsfjordforbindelsen kan betales med bompenger. Er det da egentlig noen grunn til å vente?

Kirkenes – Tromsø?

Ola Giæver jr har lansert det overordnede vegprosjektet Kirkenes – Tromsø på 460 km, hvor distansen i dag er på ca 930 km. Hvis vi skal få til denne halveringen i rimelig tid, så bør vi starte på delprosjektene uten venting. I vår del av verden er det Ullsfjordforbindelsen, Reisa – Kautokeino og Tind-tunnelen som er nærmest.

Det er olje/gassutviklingen i nord og Russlands utvikling i nordvest som rettferdiggjør en storstilt vegutbygging. Her også kan vi bare vente smuler fra staten, men staten kan premiere initiativ og fremdrift. Det blir minst til de som sitter og venter med hendene i fanget.

Hvis Tromsø skal fortsette å være motor i landsdelen og på Nordkalotten, så må vi ikke være blant dem som avventer, vi må vise initiativ. Ekstra midler fra næringslivet bør også føre til at næringslivet får prioritere blant prosjektene.

Transportknutepunkt?

Tromsø bør ha krav på ekstra midler fra staten og fylket for å fungere som transportknutepunkt for landsdelen og Nordkalotten. Staten håver inn mange milliarder i bilavgifter som ikke brukes til veier, men til allehånde andre prosjekter. Tiden kan være inne til å kreve bilavgifter og vegavgifter overført til fylkene og kommunene for lokal prioritering. Ellers går det meste til Østlandsområdet.

Utvidet bruk av bompenger mislikes av de fleste, inkl undertegnede. Likevel er bompenger kommet for å bli inntil noen finner på noe bedre. Vi trenger å konsentrere oss om best mulig utnyttelse av systemet slik det er, ikke å syte over det som vi ikke liker.

Kan Tromsøregionens næringsliv sammen med kommunens politikere alliere seg med fylkespolitikere til å danne en slagkraftig beslutnings- og pressgruppe for Tromsøregionen, så kan vi komme videre. Så lenge alle sitter på hver sin tue og slåss om lokale vegbiter, så lever splitt- og hersketeknikken, og fremskrittet uteblir fra regionen.

Vegnettet er en viktig del av grunnlaget for verdiskapning, bosetting og vareleveranser til markedet. Presset på stortingspolitikere for større bevilgninger må holdes oppe, men det bør ikke stanse lokale (bompengeløsninger). Vi må ha begge deler, ikke noe enten – eller.

walnum@online.no