



Andøy Kommune



FORMANNSKAPET 30.10.17

**SAK 115/2017 – NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP) 2018-2029 –
HØRINGSUTTAELSE TIL HANDLINGSPROGRAM 2018-2023 (2029),
STATENS VEGVESEN OG KYSTVERKET**



NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP) 2018 - 2029 - HØRINGSUTTALELSE TIL HANDLINGSPROGRAM 2018-2023 (2029), STATENS VEGVESEN OG KYSTVERKET

| | |
|---------------|-----------------|
| Saksbehandler | Arkivsaksnummer |
| Arne Blix | 17/1103 |

SAKSGANG

| Utvalg | Møtedato | Saknr |
|---------------|------------|----------|
| Formannskapet | 30.11.2017 | 115/2017 |

Vedlegg:

| Dok.dato | Tittel (utrykte vedlegg) | Dok.ID |
|------------|--|--------|
| 27.10.2017 | NTP - Høringsuttalelse fra Andøy kommune 02.05.16 | 109022 |
| 27.10.2017 | Statens vegvesen - handlingsprogram 2018-2023 - 2029 | 109023 |
| 27.10.2017 | Kystverket - handlingsprogram 2018-2029 | 109024 |

Forslag til vedtak:

Andøy formannskap har følgende innspill til Nordland fylkeskommune sin høringsuttalelse til Statens vegvesen og Kystverket sine forslag til handlingsprogram til NTP 2018-(2023)2029:

Statens vegvesen:

Hålogalandsvegen må bygges helt fram til Sortland, med etablering av hovedrasteplass og døgnhvileplass for transportører i Sigerfjord. I tillegg må det gjennomføres sikringsarbeider i Sigerfjordtunnelen, samt at planlegging av ny kryssing av Tjeldsundet må startes.

Det er videre avgjørende for økt verdiskapning i regionen at tilførselsvegene til Hålogalandsvegen tilgodeses med betydelig mer midler.

Skredsikring av FV 986 Andenes - Bleik må igangsettes.

I tillegg bør følgende tiltak søkes løst i planperioden:

- Utbedre øvrig vegnett tilpasset næringslivets behov
- Fjerne flaskehalsene som er til hinder for en effektiv transport
- Tilpasse fergeavganger til næringslivets behov
- Tilrettelegge tilbud til transportører og turister som hvile-/rasteplasser, toaletter o.l.

Kystverket:

Andøy kommune er tilfreds med at Kystverket har lagt inn utbygging av Andenes fiskerihavn i sitt handlingsprogram under "nye tiltak 1. planperiode". Kommunen er sterkt kritisk til at tiltaket ikke foreslås gitt bevilgning før i 2022. Sett i forhold til Andøy kommunes omstillingsutfordringer som følge av vedtaket om nedleggelse av Andøya flystasjon, og dermed behovet for tilrettelegging for nye lønnsomme arbeidsplasser, må utbygging av Andenes fiskerihavn forseses.

Som det fremgår av Kystverkets handlingsprogram, er en av målsetningene med prosjektet å bedre sikkerhet, tilgjengelighet og liggeforhold for kystflåte, industriflåte og fremmedflåte. I tillegg har Andenes fiskerihavn et stor potensiale i forhold til fremtidig verdiskaping tilknyttet råstoffet som bringes på land.

Fremdriften i Kystverkets planlegging og igangsetting av prosjektet tilsier at bevilgninger til prosjektet må starte opp i 2018 med en oppstartsbevilgning, og fullfinansieres innen 2021.

Beslutningen om å overføre ansvaret for fiskerihavneanlegg fra Samferdselsdepartementet til de nye fylkeskommunene fra 01.01.2020 bør tas opp til ny vurdering. Dagens ordning fungerer meget godt, ikke minst på grunn av kompetansen Kystverket over generasjoner har opparbeidet. Det er derfor ingen grunn til å skape usikkerhet om fremtiden for investeringer i infrastruktur i fiskerihavner ved å overføre ansvaret til regionalt og lokalt forvaltningsniva. Behovet for gode og forutsigbare finansieringsordninger for investeringer i fiskerihavner tilsier at fiskerihavneprosjekter fortsatt bør være en del av Nasjonal Transportplan og dermed en del av Kystverkets ansvarsområde.

I tillegg bør følgende tiltak søkes løst i planperioden:

- Utbedring av gjennomseilingen i Risøyrenna
- Tilrettelegging for etablering av hyppige, faste ruter for godstransport på sjø
- Etablere effektive havneanlegg for lasting/lossing, med logistikkløsninger som gir hurtig levering av gods til sluttmottaker
- Etablere god beredskap mot akutt forurensning og god slepekapasitet


Kirsten Lehne Pedersen

Rådmann

BAKGRUNN FOR SAKEN:

Statens vegvesen og Kystverket har sendt sine handlingsprogram for oppfølging av Nasjonal transportplan 2018 – 2023(2029) ut på høring til fylkeskommuner og storbykommuner. Nordland fylkeskommune har på denne bakgrunn bedt bl.a. kommunene om innspill til sin høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet. Frist for innspill er satt til 1.november 2017.

Fylkeskommunen har frist for uttalelse 31.12.2017 og legger opp til at høringsuttalelsen skal behandles i fylkestinget 04.12.2017. Saken må være ferdigstilt i uke 45 og det er derfor svært kort frist for kommunen for å gi innspill i saken.

For å kunne gi fylkeskommunen innspill innen fylkeskommunens frist, legges saken frem til behandling i formannskapet. Kommunen kan også sende en separat uttalelse til Samferdselsdepartementet i saken innen fristen 31.12.2017 etter at saken er behandlet i kommunestyret.

FAKTISKE OPPLYSNINGER:

Stortingsmelding nr. 33 om Nasjonal transportplan 2018-2029 ble behandlet i Stortinget i juni 2017 og Handlingsprogrammene for Statens vegvesen og Kystverket 2018-2023 (2029) er en konkretisering av innsatsen i de første 6 årene av NTP 2018-2029, mens innsatsen siste del av perioden er satt i en samlet pott. Handlingsprogrammene skal stadfestes 01.02.18.

Nasjonal transportplan 2018-2029

Andøy kommune ga Nordland fylkeskommune sine innspill til prioriteringer for Nasjonal transportplan 2018-2029 i brev av 02.05.16, se vedlegg.

Uttalelsen ble samordnet med uttalelser fra andre instanser av fylkeskommunen til en felles uttalelse fra Nordland. Nasjonal transportplan ble behandlet i Stortinget 19.06.2017 med et langsiktig mål om «Et transportsystem som er sikkert, fremhever verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet»

Handlingsprogram 2018-2023(2029)

Handlingsprogram Statens vegvesen

Handlingsprogrammet konkretiserer bruk av midler på større prosjekter og avsetter midler til mindre riksvegprosjekter, vedlikehold, skredsikring m.m. Handlingsprogrammet vedlegges.

Det kan nevnes spesielt at forslaget kun inneholder forslag om bygging av OPS-delen av Hålogalandsvegen. Det vil si strekningen Tjeldsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukta.

Handlingsprogram Kystverket

Handlingsprogrammet konkretiserer Kystverkets planer for 2018-2029, med grunnlag i NTP for perioden. Det er utarbeidet konkrete investeringsplaner med årlige budsjetter for første 6-årsperiode og samlet for siste del av planperioden. Det presiseres imidlertid at tallene er avhengig av de årlige statsbudsjettene. Handlingsprogrammet vedlegges.

Det er verdt å merke seg at Stortinget har vedtatt at fiskerihavneanlegg skal overføres fra Samferdselsdepartementet til de nye fylkeskommunene 01.01.2020 og at midler som er tildelt fiskerihavner i NTP fra 2020 vil bli gitt til fylkeskommunene som frie inntekter gjennom rammetilskudd.

I handlingsprogrammet er det avsatt midler til utvidelser av Andenes havn, med forslag til bevilgninger i 2022 og 2023 og med fullfinansiering i perioden 2024 - 2029. Det er også satt av midler til gjennomseiling Risøyrenna i siste del av planperioden. En del tiltak på sikkerhet, miljø med mer, er landsdekkende.

VURDERING:

Andøy, og øvrige kommuner i Vesterålen, har en rolle som en viktig sjømatregion i nasjonal

sammenheng, og fiskeri- og havbruksnæringen er kanskje den viktigste næringen i regionen. Et overordnet lokalt mål, i tråd med mål i Nasjonal transportplan, er derfor å tilrettelegge for en effektiv transport av varer som skal inn og ut av regionen. En god infrastruktur med raske og effektive transportløsninger innad og ut av regionen er derfor av stor betydning for videre utvikling og økt verdiskaping fra regionen. I tillegg til utbygging av et godt og effektivt vegnett, vil derfor utbedring av farleder og havneforhold generelt, samt investeringer i fiskerihavner i regionene, bli viktige for regionen.

Statens vegvesens handlingsprogram

Godstransport

De neste årene forventes en økning i verdiskapningen bl a, som følge av økning i oppdrettsnæringen. Aktørene planlegger utvidelser i tråd med regjeringens ønske om økninger i produksjonen, noe som fører til at enda større mengder med laks, i tillegg til hvitfisken fra alle kommunene i Vesterålen, skal ut av regionen på Rv.85. Næringene eksporterer mesteparten som ferskvare og er helt avhengig av å få varene levert hurtig til kundene sørover i Europa. Varene går i dag ut via fylkesveg og riks-/europaveg til Ofotbanen og Nordlandsbanen, eller med bil ned til Europa.

Hålogalandsvegen

Andøy kommune har fulgt arbeidet med Hålogalandsvegen og har stor tro på prosjektet. I forslag til handlingsprogram er prosjektet redusert til bare å gjelde OPS-delen innenfor planperioden. Hele prosjekt Hålogalandsvegen, helt fram til Sortland, må følges opp med finansiering i tråd med vedtatte reguleringsplaner, også de delene som ikke er innenfor OPS-delen. Det forutsettes at planarbeidet med ny kryssing av Tjeldsundet også starter, samt at det etableres døgnhvileplass og hovedrasteplass i Sigerfjord. Videre forventes det at Sigerfjordtunnelen oppgraderes til å tilfredsstille kravene.

Videre forbindelse

For Vesterålens vedkommende er det viktig at forbindelsen mot Narvik og Bjørnfjell også følges opp med utbedringer, i tillegg til E6 sørover i Nordland. På denne måten vil vi kunne effektivisere godstrafikken som foregår på hjul. I denne sammenhengen er det også viktig at tollstasjonen over Bjørnfjell blir døgnåpen, da dagens åpningstid er til stort hinder for at sjømaten når markedet raskest mulig og mens fisken er fersk.

Andre forhold

Viktige deler av Vesterålen har kun ett alternativ for transport. Tilførselsvegene fra Andøy, Bø, Hadsel og Øksnes til Hålogalandsvegen er fylkesveger. Det er derfor avgjørende for økt verdiskaping i regionen at disse fylkesvegene tilgodeses med betydelig mer midler.

Ingen skredtiltak er prioritert i Vesterålen i perioden. FV 976 Andenes – Bleik faller inn under tilskuddsordning for skredtiltak på fylkesveg, og Andøy kommune forventer at tiltak her blir prioritert.

På fergestrekning Lødingen - Bognes har det vært stor trafikkøkning. På strekningen går mye tungtrafikk, spesielt gjelder dette gods fra oppdrett og fangst. Det må treffes tiltak for å forbedre regulariteten på fergene, spesielt vintertid. I tillegg må nattferge vurderes.

Fergestrekningen Andenes – Gryllefjord (sommerrute) har også utviklet seg til å bli en viktig fergestrekning med et spesielt stort potensial i forhold til reiseliv. Det bør derfor vurderes å utvide sesongen for drift på denne strekningen i takt med utvidelsen av turistsesongen.

Kystverkets handlingsprogram

Et overordnet mål må være å flytte mest mulig av transport fra veg til sjø, noe som vil kunne gi store miljøgevinster. Det må legges til rette for å effektivisere transporten slik at de ulike næringene kan benytte sjøtransport.

Andenes havn

I handlingsprogrammet er utbyggingen av Andenes havn lagt inn under "nye tiltak 1. planperiode". Tiltaket foreslås gitt første bevilgning i 2022, og fullfinansiering i perioden 2024 - 2029. Dette er rådmannen sterk kritisk til.

Som det fremgår i Kystverkets handlingsprogram er en av effektene av prosjektet bedret sikkerhet, bedre tilgjengelighet og bedre liggeforhold for kystflåte, industriflåte og fremmedflåte. I tillegg har Andenes fiskerihavn et stor potensial i forhold til fremtidig verdiskaping tilknyttet råstoffet som bringes på land.

Sett i forhold til Andøy kommunes omstillingsulfordringer som følge av vedtaket om nedleggelse av Andøya flystasjon, og dermed behovet for tilrettelegging for nye lønnsomme arbeidsplasser, mener rådmannen at utbygging av Andenes fiskerihavn må forseres.

Fremdriften i Kystverkets planlegging og behovet for igangsetting av prosjektet tilsier at bevilgninger til prosjektet bør starte opp med en startbevilgning i 2018. Konsekvensen av det vil bli at hovedbevilgningene til prosjektet må komme i budsjettene for 2019, 2020 og 2021.

Fiskerihavneutbygginger og finansiering

Stortinget har i Stortingsproposisjon nr. 84 S (2016-2017) "Ny inndeling av regionalt folkevalgt nivå", vedtatt i Stortinget 08.06.17, bestemt at ansvaret for fiskerihavneanlegg skal overføres fra Samferdselsdepartementet til de nye fylkeskommunene 01.01.2020. Midler som er tildelt fiskerihavner i NTP vil fra 2020 bli gitt til fylkeskommunene som frie inntekter gjennom rammetilskudd.

Videre utbygging av fiskerihavner og moloer er avgjørende for videre utvikling av Vesterålen som sjømatregion. Behovet for gode og forutsigbare finansieringsordninger for investeringer i fiskerihavner tilsier at fiskerihavneprosjekter fortsatt bør være en del av NTP og dermed en del av Kystverkets ansvarsområde. Dagens ordning fungerer meget godt, ikke minst på grunn av kompetansen Kystverket over generasjoner har opparbeidet. Det er derfor ingen grunn til å skape usikkerhet om fremtiden for investeringer i infrastruktur i fiskerihavner ved å overføre ansvaret til regionalt og lokalt forvaltningsnivå.

Godstransport til sjøs

Det forventes en betydelig økning i sjøtransport for gods. Det er derfor viktig å styrke sjøtransporten som et alternativ til vegtransport, spesielt for sjømatnæringen. Det er derfor ønskelig at det prioriteres en parallell maritim transportkorridor til Tjeldsundet som også kan betjene godstransporten til Vesterålen. Det er i denne sammenheng positivt at Kystverket har satt av 33 mill kr til utbedring av gjennomseiling Risøyrenna i siste del av planperioden.

I forbindelse med omlegging fra vegtransport til sjøtransport for store mengder gods til og fra landsdelen vil en etablering av fraktruter fra Bodø, via Lofoten/Vesterålen til Tromsø/Alta kunne bidra sterkt.

Andre forhold

Ellers vurderes det som positivt at Kystverket satses mye på sikkerhet og miljøtiltak. Med tiltak som trafikkovervåking, modernisering av sektorlykter, utbygging av navigasjonsinnretninger og dispergeringsberedskap vil tryggheten til havs kunne økes betraktelig.