



Fylkesråd for samferdsel Hild-Marit Olsen
Ordfører Bård Anders Langø
Ordfører Anne Sofie Mathisen

Saksnr. 13/365-24	Arkivkode N00	Avd/Saksb POL//AFJ	Deres ref.	Dato 25.02.2015	Gradering
----------------------	------------------	-----------------------	------------	--------------------	-----------

**HØRING KVV HERØY-DØNNA-ALSTAHAUG,
FORBEREDENDE GJENNOMGANG MED NORDLAND FYLKESKOMMUNE
OG STATENS VEGVESEN – ØNSKE OM ET SNARLIG MØTE**

INNLEDNING

Først vil vi uttrykke glede over at vi har fått fram en KVV for framtidige transportløsninger i regionen. Dette er et viktig dokument som skal danne grunnlag for våre framtidige drøftinger og prioritering av samferdselsløsninger. Dette gjelder ikke minst for å finne finansieringsløsninger for våre store utfordringer både gjennom ordinære budsjetter, spesielle samfunnsatsinger tilknyttet ny næringsutvikling, alternativ finansiering (bompenger, fergeutløsning, OPS og annet).

Før Nordland Fylkesting behandler denne saken, bør dokumentet videreutvikles for å danne et godt grunnlag for framtidige prosesser. Større grundighet og mer presis dokumentasjon gjør at vi unngår unødvendige diskusjoner i framtiden samtidig som det underbygger framtidig utvikling. Det kan lett gjøres noen forbedringer i dokumentet gjennom detaljerte utredninger eller forprosjekter før man kommer så langt som til planbehandling.

Områder som bør forbedres i KVV-en er:

1. Dokumentasjon av utviklingen fram mot 2050 i næringstransporter og transportløsningenes effekter på næringsutvikling og bosetting.
2. Bedre dokumentasjon av pendlertrafikk og løsninger innenfor 45-minutterstærskelen.
3. Korrigering av trafikktall.
4. Bruk av tekniske og funksjonelle krav til veger, bruer og tunneler.
5. En mer presis beskrivelse av tilbudet til Brasøy, Austbø og Løkta.
6. Næringstransportene må trekkes inn i den samfunnsøkonomiske analysen og konseptbeskrivelsene må korrigeres i forhold til nye trafikktallene.
7. En mer presis prissetting av investeringer og finansiering i KVV-en. Alternativt bør det utredes et forprosjekt.

Det framlagte dokumentet gir tilstrekkelig grunnlag for å velge konsepter.

Brev, sakskorrespondanse og e-post til Herøy kommune, Kommunehuset, bes ikke adressert til avdeling eller enkeltperson.

Postadresse
Silvalveien 1
8850 Herøy

Besøksadresse
Silvalveien 1
8850 Herøy

Telefon
75 06 80 00
Telefaks
75 06 80 01

E-postadresse
post@heroy-no.kommune.no
Hjemmeside
www.heroy-no.kommune.no

Bankkontonr.
4533.06.01462
Organisasjonsnr.
872 417 982

DOKUMENTASJON AV UTVIKLINGEN FRAM MOT 2050 I NÆRINGSTRANSPORTER OG TRANSPORTLØSNINGENES EFFEKTER PÅ NÆRINGSUTVIKLING OG BOSETTING

Vår region har en meget spesiell utfordring i transportsammenheng da et av landets største lakseslakterier ligger i Herøy, og transportmengdene herfra er helt avgjørende for dimensjoneringen av transportløsningene ut fra Herøy og til dels fra Dønna. Generell befolkningsutvikling og generell vekst i lette og tunge kjøretøyer er lite relevant for våre problemstillinger og gir svært lite utslag i de elementene som er avgjørende for dimensjoneringen (og kostnadseffektiviteten) i våre transportløsninger.

Vi har gjennom hele prosessen med KVVU-en påpekt dette uten at det har blitt løst på en tilfredsstillende måte.

På side 16 i KVVU-en påpekes det at laksetransport med bil har blitt tredoblet fra 2007 til 2013. Dette har vi følt på kroppen med en stadig kamp om tilrettelegging av økt fergekapasitet og svært negative utfordringer for næringen. På side 35 gjøres et forsøk på å beskrive utviklingen de nærmeste fem årene med en økning på 25 - 40 %. Hva sier dette i forhold til det vi har opplevd de siste 6 årene?

KVVU-en beskriver transportløsninger fram mot 2050. Vi må klare å lage en kvalifisert vurdering av utviklingen fram mot 2050 da dette er helt avgjørende for framtidige vurderinger, og ikke minst lønnsomhet av nye løsninger og når nye løsninger må prioriteres. Vi behandler her landets nye hovednæring, som skal bære landets økonomi når oljen flater ut. Her har Nordland og Helgeland det største potensialet. Vi må ikke komme i en situasjon der transportinfrastrukturen setter begrensninger for å utnytte mulighetene for ringvirkninger for næringsutvikling og sysselsetting. KVVU-en må sette oss i stand til å unngå dette.

Vi må ta fram nasjonale føringer og signaler fra næringen som grunnlag for framtidige dimensjonerings. Statsministeren sa i nyttårstalen at «Oljeaktiviteten har passert toppen, og nye næringer må bidra mer til å bære velferdsordningene». FHL har svart «Vi er rede, og med politisk vilje og handlekraft vil havbruksnæringen bidra til å løfte landet videre».

En arbeidsgruppe bestående av Det Kongelige Norske Videnskabers Selskap og Norges Tekniske Vitenskapsakademi la i 2012 fram rapporten: «Verdiskapning basert på produktive hav», som konkluderer med en seksdobling av verdiskapningen fra havet fram mot 2050. FAO finner det nødvendig å tredoble matproduksjonen fra havet innen 2030, og har bedt Norge å ta en ledende rolle.

Regjeringen utarbeider akkurat nå en ny stortingsmelding om ny vekst i norsk havbruksnæringen med blant annet bakgrunn i ovenstående. FHL har her spilt inn at næringen forutsetter en årlig vekst på 3-5 %.

Hvis man benytter disse tallene vil man få en fordobling fram mot 2030, og firedobling fram mot 2050. Hvis man ser på vårt slakteri, så utnytter de i dag ca. 70 % prosent av kapasiteten, og det er allerede lagt til rette for en fordobling av kapasiteten med enkle grep. Det er ingen grenser for hvor stort det kan bli. Vi kjenner til planer om slakterier som er 4 ganger større enn vårt. Hvis virksomheten blir utvidet vil det også komme nye aktiviteter til, som foredling av biprodukter, produksjon av innsatsmidler, og så videre. I tillegg sier næringen at det vil skje ytterligere effektivisering der det konsentreres til de største slakteriene.

Dette betyr at transportmengden øker mer enn produksjonsmengden i havet. En firedobling fram mot 2050 synes ikke urealistisk forhold til at vi har hatt en tredobling de siste 6 årene. Hvis en ser lokalt her med en firedobling vil vi øke antall vogntog med over 100 per dag eller en økning på 8-900 PBE per dag. Jeg viser til side 90 der trafikken i en framtidig tunnel er satt til 750 kjøretøy per. døgn. Alt dette tyder på at det må benyttes helt andre tall i de økonomiske sluttvurderingene som gjøres, ikke minst lønnsomhetsvurderingene.

Det er et sterkt behov for å gå dypere inn i dette for å være trygg for at vi har et tilfredsstillende grunnlag for framtidige vurderinger. Dette rokker neppe med konseptvalget, men vil ha store konsekvenser for videre oppfølging av KVU-en, ikke minst når de nye løsningene bør realiseres. Mye tyder på at kapasiteten i dagens løsninger vil være sprengt i løpet av 6-10 år.

I likhet med det som er gjort for oljenæringen i tilknytning til KVU-en, bør det lages en egen detaljert utredning om utviklingen i havbruksnæringen på Helgeland, og konsekvensen for dimensjoneringene av transportsystemene. Samtidig bør man vurdere effekten av transportsystemene for denne næringen og andre næringer. Det bør nedsettes en styringsgruppe bestående av en representant fra Nordland fylkeskommune/Statens Vegvesen, en representant fra FHL og en fra kommunene. I tillegg bør det engasjeres et sterkt kompetansemiljø for å gjennomføre utredningen. En aktuell aktør er Møreforskning, som har utviklet egne, anerkjente beregningsmodeller for dette, og har meget sterke fagfolk på området.

BEDRE DOKUMENTASJON AV PENDLERTRAFIKK OG LØSNINGEN PÅ DEN INNENFOR 45-MINUTTERSGRENSEN

På side 10 og 15 beskrives pendlertrafikken slik: «Cirka 10 % av de sysselsatte i Herøy og Dønna kommuner er pendlere med arbeidssted i en annen kommune, hovedsakelig Alstahaug». Dette blir altfor unøyaktig. Det er betydelig forskjell på kommunene. For Dønna er utpendling avgjørende for kommunens utvikling mens for Herøy er det nesten like mye innpendling som utpendling. Det er også betydelig pendling fra Dønna til Herøy. Pendlingen må beskrives spesifikt for kommunene med basis i SSB-tall. Dagens løsninger må beskrives. I dag løses dette med ferge fra Dønna, og med hurtigbåt for Herøy, begge med 25 minutters reisetid fra henholdsvis Bjørn og Flostad. Det er umulig å kombinere disse løsningene og holde seg innenfor 45-minuttersgrensen. Begge er innrettet mot skolependling og gir et noe begrenset tilbud til arbeidspendling.

KORRIGERING AV TRAFIKKTALL

Trafikktallene på side 26 må erstattes med tallene for 2014. 2013 var et spesielt år i forhold til produksjon i slakteriet (stopp for ombygginger) og problemer i trafikkavviklingen. Året 2014 er et normalår som kan brukes som «typisk» for ettertiden. Vi er kommet så langt ut i 2015 at dette bør være mulig.

Alt tyder på at årsdøgntrafikken på 400 på side 25 mellom Nord-Herøy og Bjørn er beregnet ut fra tellepunkt kryss Øksningen. Dette blir feil da dette tar opp internttrafikk i Herøy mellom Silvalen - Herøy Marine Næringspark - Øksningen og Silvalen – Seløy. Dette må dokumenteres bedre, sannsynligvis gjennom tellinger ved Hestad i Dønna kommune. Det må presiseres at slaktemengden på Helgeland (beskrevet på side 25) samlet er 110 000 tonn og at antall trailere fra Herøy er 18-25 pr. dag.

BRUK AV TEKNISKE OG FUNKSJONELLE KRAV TIL VEGER, BRUER OG TUNNELER

På side 48 bekreftes det at en benytter HØ1 Øvrige hovedveier (ÅDT under 1500) til grunn for vurderingene.

Når man vurderer tunnelalternativet benyttes helt andre krav som verken er vedtatt av Vegdirektoratet eller fylket. Dette innebærer maks 5 % stigning mot dagens krav om 7 %, og legger inn dobbel tunnel (sikringstunnel). Dette er krav som gjelder for tunneler med en helt annen trafikk enn det vi har hos oss. Vi aksepterer regiondirektørens begrunnelse at han for sikkerhets skyld legger dette inn da han forventer at disse kravene blir gjort gjeldende i framtida, og at denne tunnelen er aktuell langt fram i tid.

Et forprosjekt må avklare kravene, og når det er realistisk at tunnelen realiseres. Det bør i KVVU-en presiseres hvilke krav som benyttes og at dette legges til grunn for prissettingen. Om mulig bør det også anslås en pris på en tunnel med stigning 7 % og uten sikringstunnel. Alt tyder på at dette minst fordobler prisen på tunnelen.

EN MER PRECIS BESKRIVELSE AV TILBUDET TIL BRASØY, AUSTBØ OG LØKTA

Det er ikke gjort noen vurdering av framtidig tilbud til Brasøy, Austbø og Løkta. Det er konkludert med at de samlet skal ha én ferge. Dette vil være umulig, hvis man skal betjene den betydelige arbeids- og skolependlingen på disse stedene, og de næringstransportene det er behov for, i tillegg til de lange avstandene mellom disse stedene. Med bakgrunn i dette, blir de vurderingene som har blitt gjort i forhold til antall ferger feil. Det er også viktig å skape trygghet for disse stedene for framtidig tilbud. Uten denne avklaringen svekkes KVVU-en.

NÆRINGSTRANSPORTENE MÅ TREKKES INN I DEN SAMFUNNSØKONOMISKE ANALYSEN OG BESKRIVELSENE AV KONSEPTENE MÅ KORRIGERES MED NYTT TRAFIKKGRUNNLAG

De nye trafikk tallene må trekkes inn i den samfunnsøkonomiske analysen, og beskrivelsene av konseptene må korrigeres i forhold til dette. Hvis man tar hensyn til dette, må sannsynligvis løsning 0 og 0+, påplusses en ferge, altså totalt 4 ferger. Dette blir avgjørende i sammenligningen mellom disse alternativene og ny løsning.

EN MER PRECIS PRISSETTING AV INVESTERINGER OG FINANSIERING. ALTERNATIVT BØR DET UTREDES ET FORPROSJEKT PÅ TUNNELLØSNINGEN

Prissettingen av konseptene er gjort med basis i erfaringstall og anslag. (+/- 40 %). Dette blir svært unøyaktig i forhold til utredning av prioriteringer og finansieringer. Særlig unøyaktig blir det for tunnel der man benytter andre krav enn gjeldende krav.

På side 97 er det antydning et finansieringspotensial på 300-350 millioner fra fergeutløsningsstilskudd og bompenger. Det må her anføres at Asplan Viak gjorde et grundig forprosjekt i 2010 der dette ble beregnet til 1,1 – 1,2 milliarder kroner, avhengig av nyskapt trafikk som følge av fastlandsforbindelse. Trafikk tallene fra denne beregningen stemmer eksakt med utviklingen i dagens trafikk, og det er lagt inn en tredobling av trafikken fram mot 2045. Asplan Viak har lagt inn innløsnings tid på 30 år mens vi i dag kan regne 40 år.

Det er rimelig stor sprik mellom disse tallene.

Prissettingene og finansieringsvurderingene som er gjort i KVVU-en er ikke egnet som grunnlag for å drøfte finansieringsmodeller/muligheter.

Dette grunnlaget bør vi snarest skaffe oss for å være i posisjon for framtidige muligheter. Både statsministeren og samferdselsministeren har signalisert øremerkede midler til samferdselsløsninger som kan danne grunnlaget for ny næringsutvikling. Nettopp satsingen på oppdrettsnæringen kan være en slik løsning. En annen mulighet er kommunestrukturendringer.

Det vil ta lang tid å finansiere et slikt prosjekt gjennom ordinære fylkeskommunale bevilgninger. Har vi løsningen kartlagt i et forprosjekt, med kostnadsoverslag +/-25 %, og samtidig har en finansieringsanalyse, vil vi ved enhver mulighet være beredt til å legge prosjektet inn der mulighetene åpner seg. Et forprosjekt må også avklare den tekniske løsningen.

Et forprosjekt bør derfor utredes omgående som en del av oppfølgingen av KVVU-en parallelt med den reguleringsplanbehandlingen som er listet opp. Etter at forprosjektet er klart bør det også utarbeides reguleringsplan for tunnelprosjekt for å være beredt hvis ekstraordinære midler skulle dukke opp.

OPPFØLGING

Svakhetene i vurderingene av transportbehovet for oppdrettsnæringen er så store at KVVU-en bør rettes opp før den politiske behandlingen gjennomføres i fylkesråd og fylkesting. Videre bør de andre korrigeringsene vi har bedt om tas opp nå slik at de kommer på plass ved den politiske behandlingen.

Det er nødvendig å få i gang dette arbeidet snarest. Vi ber derfor om et møte så snart som mulig.

Med vennlig hilsen
HERØY KOMMUNE

Arnt Frode Jensen
Ordfører

Roy Skogsholm
Rådmann
(Sign.)

Kopi: