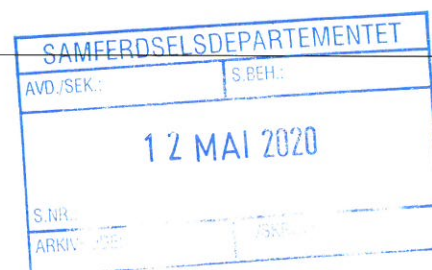




Samferdselsdepartemenet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO



HØRINGSSVAR; KYSTVERKETS INNSPILL TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2022-33

HØRINGSSVAR; KYSTVERKETS INNSPILL TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2022-33

Vi viser til Samferdselsdepartementets invitasjon til høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag i forbindelse med ny NTP, deres ref. 20/722.

Vi viser videre til Kystverkets innspill til ny Nasjonal Transportplan 2022-33, datert mars 2020, og vi vil komme med følgende høringssvar:

I Kystverkets innspill til NTP erkjenner man økt aktivitet i nord og i nordområdene innenfor fiskeri og skipstrafikk, og innenfor olje- og gassvirksomhet. I Kystverkets innspill til NTP erkjenner man også store utfordringer i nord knyttet til økt fokus på klima sjøtransportbransjens klimaavtrykk. Man erkjenner også at økt aktivitet i nord utfordrer sjøsikkerheten og beredskapen, samt at det kan være svært vanskelig å bekjempe akutt forurensning i nord.

På tross av sine egne konklusjoner i innspill til ny NTP har Kystverket i innspill til NTP foreslått en tiltaksplan helt uten forslag til tiltak nord for Tromsø. Dette mener vi er en veldig stor svakhet med innspillet fra Kystverket.

Vi kommer med høringssvar som er i to deler:

1. Svakheter i oppfølging av statens ansvar for farledsprosjekter
2. Svakheter i de samfunnsøkonomiske analysene til Kystverket

Som det vil fremgå av vårt høringsinnspill, er det viktig at også prosjekter som faller utenom Kystverkets innspill gjennomføres.

Spesielt viktig er det at prosjektet skjermingsmolo utenfor Vardø gjennomføres, da dette prosjektet dekker internasjonale, nasjonale, regionale og lokale målsettinger innenfor nordområdepolitikk, totalforsvar, sikkerhet og beredskap, verdiskaping og ressursforvaltning, transportsikkerhet, og klima og miljø, på en veldig god måte, og som ikke fanges opp av Kystverkets analyse.

Vår dato
07.05.2020

Vår referanse
19/01609-3

Vi ser fram til nærmere kontakt med Departementet i saken, og er tilgjengelig for spørsmål og avklaringer løpende i sakens anledning.

Vedlegg	Vedlegg 1	Svakheter i oppfølging av statens ansvar for farledsprosjekter
	Vedlegg 2	Svakheter i de samfunnsøkonomiske analysene til Kystverket

Med hilsen
Ørjan Jensen

Ordfører
Vardø kommune

Del 1. Svakheter i oppfølging av statens ansvar for farledsprosjekter

Den nye havneloven skiller klart hva som er statens ansvar (farledene), og regionenes ansvar (fiskerihavnene). Dette betyr at det som nå er utenfor moloene i fiskerihavner vil være i farledene og således komme innunder statens ansvar og NTP.

NTP prosjektene som er innstilt fra Kystverket er større farledsprosjekter hvor retningslinjene for prioritering er bestemt før den nye havneloven trådte i kraft. Dette betyr at mindre prosjekter som tidligere var fiskerihavneprojekt og som nå er blitt farledsprosjekt **ikke** er tatt med i NTP innstillingen fra Kystverket, selv om disse prosjektene nå er statens ansvar.

Dette mener vi er svært uheldig. Prosjektene som fylkeskommunen, som kjenner de ulike lokale forholdene best og som har prioritert deretter i innspill til ny NTP for 2022-33, må være retningsgivende for hva som kommer med i NTP for 2022 – 2033. Se innspill til ny Nasjonal Transportplan for 2022-33 fra Troms og Finnmark Fylkeskommune, vedtak 12.03.2020.

I fylkestingets innspill til NTP, er en skjermingsmolo i farledene utenfor Vardø havn innstilt som første prioritet på mindre farledstiltak.

På grunn av den store betydningen dette tiltaket har for sikkerheten for fiskere fra hele landsdelen, så er dette prosjektet svært viktig for fylket, for regionen og for kommunen, og alle de sjøfarende og fiskerne.

Prosjektet er avgjørende for sikkerheten til de flere hundre fartøy som benytter farledene inn til Vardø havn. Prosjektet er for øvrig også viktig for samfunnsutvikling, fiskeriutvikling og verdiskaping i regionen.

Fiskeriene i Vardø Kommune har i veldig mange år lidd under dårlige innseilings- og havneforhold. Vardø Havn ligger svært utsatt til ved vindretninger fra nordvest, nord, og nordøst. Slike vindretninger skaper veldig dårlige forhold i innseilingen og i Vardø Havn. De dårlige forholdene medfører stor slitasje og mange skader på båter i Vardø.

I Vardø kommune er det en stor økning i antall nye fiskefartøy og fremmedflåte som ønsker å drifte fra kommunes havner. Nye fiskeindustribedrifter ønsker å etablere seg i Vardø havn og i Svartnes havn. Skal den positive utviklingen fortsette er det helt nødvendig at innseilingen og havna i Vardø får bedre rolighetsgrad.

Selv om fisket utenfor Vardø er godt året rundt, og har de beste fiskeforholdene i hele landet, så gjør de dårlige innseilings- og havneforholdene at mange fiskere og bedrifter ikke ønsker å etablere seg her. Se for øvrig Vardø Kommunes innspill til ny Nasjonal Transportplan 2022-33 til Troms og Finnmark Fylkeskommune, datert 27.01.2020.

Del 2. Svakheter i de samfunnsøkonomiske analysene

Kystverkets forslag til prioriteringer av investeringstiltak er gjort på bakgrunn av samfunnsøkonomisk analyse. Kystverket konkluderer i rapporten med at ikke alle samfunnsøkonomiske effekter blir verdsatt.

De påviste svakhetene i del 1 av vårt høringsinnspill får følgevirkninger på dette området når man ikke har tatt hensyn til svært viktige prosjekt utenfor de vurderte farledene i Kystverkets innspill til ny NTP 2022-33.

Kystverkets innspill til ny NTP tar ikke tilstrekkelig hensyn til samfunnsøkonomi på flere områder, og tar heller ikke tilstrekkelig hensyn til andre nasjonale og regionale utfordringer og målsettinger.

Vi mener det er en stor svakhet i kystverkets samfunnsøkonomiske analyse at man ikke tar tilstrekkelig hensyn til:

Norges nasjonale interesser i nordområdene. Nordområdepolitikk.

I en tid da flere og flere stormakter retter øynene mot Arktis, og de ressursene og mulighetene som befinner seg i området, er nasjonal satsing og tilstedeværelse stadig viktigere.

Det må derfor anses som særdeles viktig å ta hele landet i bruk, og markere Norges ambisjoner også i sine geografiske ytterkanter. Infrastrukturprosjekter i nord sikrer befolkningsgrunnlag og virker dermed stabiliserende på sikkerhetspolitikken, og bidrar til fortsatt norsk råderett over havområdet i nord, og i Barentshavet sørøst.

Å utelate prosjekter nord for Tromsø er i strid med de nasjonale målsettingene for Nordområdepolitikk. En satsing gjennom tiltak i Vardø, så langt nord og øst man kan komme i Norge, vil være en kraftig markering av disse ambisjonene.

Beredskap og sikkerhet i havområdene i nord. Økt og framtidig økende trafikk til og fra Russland og gjennom den nordlige sjørute

Klimaendringene har flyttet iskanten nordover, større havområder er åpne, og den kommersielle trafikken gjennom nordøstpassasjen til Asia øker. Skipstrafikken til og fra Russland øker betydelig.

Denne skipstrafikken foregår veldig nært land utenfor Vardø, og gir veldig kort responstid for Sjøtrafikksentralen i Vardø og for slepebåtberedskapen.

Dette medfører at behovet for bedre havnefasiliteter i og utenfor Vardø er stort.

Å utelate prosjekter nord for Tromsø er i strid med de nasjonale målsettingene for beredskap og sikkerhet i nord. Bygging av skjermingsmolo i Vardø, vil i stor grad bedre beredskapen i forhold til den stadig økende skipstrafikken nært Vardø.

Sikkerhet for sjøfarende og fiskere i farleden i nord

Oversikt fra Fiskeridirektoratets statistikkbank, viser at Vardø i 2018 har nest flest fiskefartøy i Finnmark med 100 registrerte fiskefartøy. Tallene viser også at rundt 200 fiskefartøy leverer fangst i Vardø i løpet av året.

Vardø gir et meget godt utgangspunkt for et effektivt og lønnsomt fiske. Værforholdene i Vardø havn kan være utfordrende. De dårlige forholdene i innseilingen til Vardø havn medfører mange skader på fiskeflåten, stor slitasje på båter og kaianlegg, økte utgifter, flere havari, og meget stor misnøye blant fartøyeiere og fiskere. Fiskerne må ha nærmest daglig tilsyn med fartøyene, og dette vanskeliggjør normalt arbeids- og familieliv.

På tross av at Vardø havn er hjemmehavn for den nest største fiskeflåten i Finnmark, og på tross av de særdeles utfordrende værforholdene, så har Vardø havn falt utenfor offentlige prioriteringer av havnetiltak.

Moloene i Vardø havn ble bygget i 1890, og havna er stort sett uforandret siden da. Fiskerne i 2020 krever helt andre sikkerhets- og arbeidsforhold i dag enn for 130 år siden. Klimaendringer og økt forekomst av sterk vind og ekstremvær har derimot ført til at havneforholdene i Vardø havn er blitt verre de siste 130 år.

Bygging av ytre molo for Vardø havn vil i meget stor grad bedre sikkerheten til fiskere og sjøfolk, den vil i veldig stor grad redusere skader på båter, anlegg og utstyr, og den vil bedre økonomien for fiskerne som benytter Vardø Havn.

Totalforsvarshensyn. Forsvarets anlegg i Vardø.

Norge, USA og NATO, har investert store beløp i Vardø over de siste 20 årene. Gode næringsmuligheter, vekst og utvikling i vertskommunen, vil i vesentlig grad bedre servicetilbudet rundt Forsvarets og Etterretningstjenestens satsinger i Vardø, samt øke rekrutteringsgrunnlaget for nye ansatte i etterretningstjenesten.

Satsing på havnetiltak i Vardø vil være det viktigste bidraget for å sikre at disse satsingene blir utnyttet så godt som mulig. Havnetiltakene vil bidra til å tilrettelegge for utvikling av vertskommunen for Forsvaret/Etterretningstjenesten.

Havnetiltakene vil i tillegg kompensere noe for de begrensninger som forsvarsvirksomheten setter på næringsutviklingen i kommunen, der for eksempel muligheten for vindmøllerparker er avskåret som følge av radarinstallasjonene.

Prosjekters fremtidige virkning for lokal og regional verdiskaping og utvikling.

En skjermingsmolo i Vardø vil være viktig for industriutvikling, for arbeidsplasser og vekstkraft i Varanger-regionen. Ny næringsutvikling i regionen vil ivareta samfunnene, skape aktivitet som sikrer kultur, bygg og anlegg, gir selvtilit og identitet.

De næringsmessige ringvirkningene for hele regionen Vardø, Vadsø, Nesseby, Tana og Sør-Varanger/Kirkenes, blir betydelig ved bygging av en ytre molo i Vardø og skuldermolo Svartnes som foreslått.

Samfunnsøkonomisk nytte blir betydelig fordi Vardø og Vadsø er et felles arbeidsmarked. Tiltakene i Vardø vil derfor ha stor effekt også på næringslivet i Vadsø og Nesseby.

Gods- og passasjertransport

Som nevnt kan værforholdene i Vardø Havn være utfordrende.

Dette medfører at Hurtigruten og godsbåter ved slike værforhold relativt ofte finner å måtte kansellere ankomster til Vardø. Dette er en meget uheldig situasjon, da Vardø kommunes innbyggere og næringsliv er avhengige av god regularitet for person- og godstransport.

Bygging av skjermingsmolo for Vardø havn vil bedre regulariteten til Hurtigruten og godsbåter, og sikre en meget viktig samferdselsåre for Vardøsamfunnet.

Viktigheten av gode samferdselsårer på sikkerhet og beredskap har kommet spesielt godt fram under Corona-krisen.

Miljø- og klimautfordringer innenfor fiskeri og skipsfart

Vardø ligger bokstavelig talt midt i Norges viktigste fiskefelt, på en øy midt i Barentshavet.

Med den absolutt korteste avstanden til disse fiskefeltene, så vil en satsing på et mer klima og miljøvennlig fiskeri, bidra til et betydelig bedre klimaregnskap ved en satsing på utvikling av innseilings- og havneforhold i Vardø.

Å utelate prosjekter nord for Tromsø er i strid med de nasjonale målsettingene for å redusere klimagassutslipp. Tiltakene i Vardø vil tilrettelegge for kortere seiling for fiskefartøy og vil derfor i stor grad redusere klimagassutslippene fra fiskeflåten.

Fiskens vandring nordover og østover, og ny fiskeriforvaltning

Forskningsrapporter fra Arctic Frontiers viser tydelig at fiskeriene flytter seg nordover og østover. «Vi ser at utbredelsesmønsteret for bestandene vil endre seg», sier Jan H. Sundet, som er ansvarlig for denne sesjonen under Arctic Frontiers.

En større andel av torskebestanden vil over tid befinne seg utenfor Vardø, og lenger øst, i russisk sone. En felles kvoteforvaltning mellom Norge og Russland, der vi samarbeider om fiske i regionen, vil bli betydelig bedre fra norsk side ved å utbedre farleden i umiddelbar nærhet av disse fiskefeltene.