
Fra: noreply@regjeringen.no
Sendt: 29. juni 2016 12:34
Til: postmottak SD
Emne: Nytt hørings svar til 16/485 - Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
Vedlegg: Brønnøyleia - skisseprosjekt - 30sept2014.pdf; 712539-001
Brønnøyleia-Oversikt A3 1-150 000.pdf

Referanse: 16/485
Høring: Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
Levert: 29.06.2016 12:33
Svartype: Med merknader
Kontakt avsender: Brønnøy Havn KF
Kontaktperson: Sølvi Helen Kristoffersen
Kontakt-e-post: solvi.kristoffersen@bronnøy.kommune.no
Tittel: Høringsuttalelse til NTP 2018 - 2029, Brønnøyleia
Uttalelse:
Samferdselsdepartementet

v/ Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen

Postboks 8010 Dep

0030 Oslo

Brønnøysund, 29.06.16

Høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan 2018 - 2029

Brønnøy kommune ber om at Brønnøyleden tas inn som tiltak i Nasjonal Transportplan.

Brønnøyleden var tidligere inne i Kystverkets Handlingsprogram for planperioden 2010 – 2015 med gjennomføring i 2012, men er ennå ikke prioritert igangsatt.

Brønnøyleden vil utgjøre forbindelsen mellom ytre og indre hovedled i transportkorridor 7 (Trondheim – Bodø) i Nasjonal Transportplan. Prosjektet ligger innenfor virksomhetsområde – maritim infrastruktur, navigasjonsinstallasjoner.

Prosjektet trygger fremkommelighet og sikkerhet til sjøs og vi mener prosjektet må gis en høy prioritet og tas med Nasjonal Transportplan.

Leden er benyttet i generasjoner, og ble benyttet av større skip inntil 1995 da nye lospliktregler ble innført men er i dag stengt for lospliktige fartøy.

Sikkerhet og miljøhensyn, i tillegg til store tids- og økonomiske besparelser er viktig moment ved å få åpnet Brønnøyleden for lospliktige fartøy. Bruk av Brønnøyleden vil korte ned seilingstiden med inntil 2 timer hver vei, for skip som trafikkerer sørfra og skal inn til Brønnøysund/ Mosjøen. Dette gir en betydelig besparelse på drivstoffutgifter for rederiene, men enda viktigere en stor miljøbesparelse for samfunnet på grunn av redusert utslipp. En beregning av drivstoffutgiftene for den faste skipstrafikken til/fra Alcoa i Mosjøen vil alene gi en besparelse på 0,5 – 1 mill årlig for rederiet ved bruk av Brønnøyleden.

Oppmerking og åpning av Brønnøyleden er først og fremst av stor betydning for:

- Cruisetraffikk til Brønnøysund
- Godstrafikk til/fra Mosjøen
- Service og sikkerhet for skipstrafikken
- Kort og sikker vei til nødhavn og strandsettingsplasser
- Miljøvern, miljøhensyn og økonomiske besparelser

- En positiv fiskeriutvikling

Cruiseskipanløp til Brønnøysund har vært et prioritert satsingsområde innen lokalt næringsutviklingsarbeid. I Brønnøysund har en gode havnefasiliteter til cruiseskip, og det jobbes aktivt med utvikling og tilrettelegging for landsbaserte aktiviteter og attraksjoner i tillegg til videre utvikling av havnefasiliteter. I tillegg til tilrettelegging på land er Brønnøy havn aktiv med i markedssamarbeid med Cruise Norway og Cruise Europe. Brønnøyleden vil øke destinasjon Brønnøysund sin tilgjengelighet for cruise rederiene og vil være et nødvendig aktivum i utviklingen fremover. Indre led sørøver har begrensninger i farvannet gjennom Rørvik i form av lav seilingshøyde under Rørvikbrua (kun 41 meter).

Alternativt blir skipene henvist til å seile om Åsværet, noe som er en mye lengre innseilingsled for skip som kommer sørfra.

Distansebesparelse ved å seile Brønnøyleden er;

Vega – Brønnøysund 78 nm

Vega – Sandnessjøen 17 nm

Vega – Mosjøen 29 nm

(se vedlegg 1)

I dag må større skip som kommer sørfra og som skal til Brønnøysund seile 78 nm lengre enn om Brønnøyleden var åpnet. Skal skipet samme vei tilbake blir distansen 156 nm lengre. Skal skipet videre nordover etter en stopp i Brønnøysund kan Åsværet være et naturlig valg hvis ytre led skal benyttes.

Cruisetrafikken i Norge er sterkt økende, og årlig går 110 cruiseskip til Nordkapp. Ca 70 % av disse har en seilingshøyde over 41 meter, som krever at de går ytre led i farvannet utenfor Brønnøysund.

Utviklingen går mot større og større passasjerskip, som ikke vil ha mulighet til å gå under Rørvikbrua. En omvei rundt Åsværet vil både gjøre et anløp i Brønnøysund fordyrende ut i fra lengre distanse og dermed drivstoff forbruk og tidsforbruk. Dette vil være en begrensning og konkurransehemmende for utviklingen av cruiseanløp til Brønnøysund.

Miljøhensyn

De fleste større cruiseskip opererer med en servicefart på rundt 20 kn. Disse får en ekstra seilingstid på 4 timer en vei dersom de ønsker Brønnøysund som destinasjon og deres seilingshøyde er 41 meter eller mer.

Ved beregning av et snittforbruk på 2 500 liter pr time er besparelsen en vei 10 000 liter ved bruk av Brønnøyleden. Skal skipet tilbake samme vei er besparelsen 20 000 liter. Skal skipet videre nordover indre led, eks til Svartisen, blir den besparte distansen 40 nm kortere/2 timer eller tilsvarende ca. 5 000 liter bunkers.

Vedrørende bunkers bruker de fleste skip tungolje og marinediesel. Tar vi utgangspunkt i marinediesel til ca. kr. 4 pr. liter vil en tur innom Brønnøysund, for videre seilas til Svartisen bli:

$15\ 000\ \text{liter} \times 5 = 75\ 000\ \text{kr}$ i besparelse ved bruk av Brønnøyleden.

Cruiseskipene bruker los ved anløp i Norge.

Los kan bringes skipet ved at losen går om bord ved siste anløp før Brønnøysund, eller losen blir befordret ut fra Rørvik med Redningsskøyten som i dag. Om skipet ønsker los ved innløpet til Brønnøyleden kan dette utføres ved bruk av losbåt eller innleid losskyss.

Godstrafikk til/fra Mosjøen

Mosjøen har fast skipsanløp til Alcoa/ Mosjøen havn en gang i uken. Disse skipene er "Lady Carina" og "Lady Clarissa".

Deres besparelse en vei, ved bruk av Brønnøyleden, er 2 timer. Deres forbruk pr. time er ca 500 liter.

De sparer 1 000 liter diesel, hver gang de går til Mosjøen. Tar vi returen er besparelsen 2 000 liter pr. tur.

Multipliserer vi dette med 52 uker er besparelsen 104 000 liter.

Multipliserer vi dette med en antatt marinedieselpris på NOK 5.-, er besparelsen NOK 520 000 pr. år.

Charterer ville ha spart ca. NOK 520 000,- på å bruke Brønnøyleden istedenfor å seile om Åsvær, for disse skipene til sammen. Los kostnader ser vi her bort fra da disse går med farledsbevis i dag.

Ut fra ovenstående ser vi store miljømessige og økonomiske besparelser ved å åpne Brønnøyleden for skipstrafikken.

I tillegg til overnevnte beregninger vil åpning av Brønnøyleden ha store positiv innvirkning på følgende områder;

Fiskeriutvikling: Brønnøyleden er et gammelt krav som fiskerne begynte å jobbe med allerede tidlig på 1960-tallet. Dette for å trygge innseilingen til kysten for fiskeflåten fra fiskefelt utenfor Helgelandskysten. Dette behovet er like sterkt og aktuelt for dagens fiskere. Prosjektet vil være av vesentlig betydning for en positiv utvikling av fiskerinæringa på Sør-Helgeland.

Service og sikkerhet for skipstrafikken: Brønnøyleden som vil utgjøre forbindelsen mellom ytre og indre hovedled i transportkorridor 7 (Trondheim – Bodø) i Nasjonal Transportplan, utgjør en vesentlig styrking av den maritime infrastruktur og sikring av skipsfarten. Brønnøyleden vil gi bedre tilgjengelighet for assistanse rettet mot skipstrafikk på yttersiden ved ulykker og forlis. Videre vil en oppnå økt tilgjengelighet for assistanse og service rettet mot skipstrafikk på yttersiden, ved dårlig vær eller i andre situasjoner med behov for forbindelse mellom ytre og indre hovedled. I den forbindelse er det også viktig å påpeke at det ikke er taubåtberedskap på Helgeland, men de nærmeste stasjonene for dette er Røst og Kristiansund. For å øke sikkerheten til skipstrafikken bør det etableres taubåtberedskap også lokalt.

Oljevernberedskap: Det har vært en betydelig økning av transport av russisk olje utenfor kysten av Nord-Norge. Større aktivitet i forbindelse med leting og utvinning av olje og gass i nordområdene, samt økt olje- og gasstransport fra Nordvest-Russland innebærer nye beredskapsmessige utfordringer. Brønnøyleden som vil utgjøre forbindelsen mellom ytre og indre hovedled vil åpne tilgangen og forbindelsen til Kystverkets utpekte *nødhavner* (tidligere på Berg og Sandvågen i Sømna kommune), samt Kystverkets utpekte *strandssettingsplass* (tidligere i Sandvågen i Sømna kommune). Brønnøyleden vil i denne sammenheng utløse betydelig beredskapsmessig ressurs.

Miljøvern: Helgeland med sin unike og sårbare kystlinje har behov for et sterkt beredskapsmessig vern mot akutt forurensning som følge av økt trussel fra skipstrafikk med farlig eller forurensende last. Brønnøyleden vil være forebyggende i miljøvern-sammenheng, da den i situasjoner vil gjøre det lettere å komme med assistanse ut for å avhjelpe en nødsituasjon eller for å forebygge en forurensingskatastrofe ved å komme seg inn i indre led.

Sårbarheten ligger i skjærgårdens øyrike bestående av mange tusen øyer med et unikt og sårbart *fugle- og dyreliv*.

Vegas verdensarvstatus, er en nasjonal og internasjonal begivenhet, med stor interesse og bred mediadekning. Verdensarvstatus gir en svært høy internasjonal status og ”vern”. Dette er en meget verdifull ressurs og representerer et enormt potensiale innen reiselivsutvikling, markedsføring, kultur og utvikling av regionen på mange områder.

Kystbasert reiseliv er et vekstområde med stort utviklingspotensiale, og ressursbasen er å finne i lokal kompetanse, historie og kultur, næring og natur. Helgelandsregion har stor *næringsaktivitet og verdiskapning innen fiskeri, havbruk og oppdrett av marine*

arter. Regionen har komparative fortrinn og potensiale for fortsatt utvikling av marin næringsmiddelproduksjon. Det satses på FoU-arbeide innen denne næringssektor i regionen.

Denne gjennomgangen viser at store verdier kan, i situasjoner, være truet og det er tunge miljøverninteresser, nærings- og samfunnsinteresser som skal ivaretas. Miljøvern og oljevernberedskap / beredskap mot akutt forurensning kan sees på som to sider av samme sak. Brønnøyleden vil i denne sammenheng utgjøre en beredskapsmessig ressurs og et vern, som vil bidra til å unngå eller redusere havari og forurensning dersom en nødsituasjon skulle oppstå.

Brønnøyleden foreslås oppgradert med merker og lys på 7 eller 8 punkt.

Kostnadene med oppgradering av merkesystemet er beregnet til mellom 30 - 40 mill kr dersom en finner at tiltak på Kolsetta ikke er nødvendig. Hvis Kolsetta også merkes anslås det at kostnadene kan bli mellom 40 – 55 mill kr.

Brønnøyleden er av stor samfunnsmessig betydning, både i nasjonal- og regional sammenheng, innen transportsikkerhet til sjøs, nærings- og samfunnsutvikling, miljøhensyn og oljevernberedskap.

Tiltaket vil imøtekomme nærskipfartsstrategien formål som er å få mer gods over fra veg til sjø og bane. I tillegg vil det gi regionen økt konkurransevne for etablering av nye virksomheter hvor rasjonell sjøtransport er avgjørende. Brønnøyleden bør derfor tas inn i Nasjonal Transportplan.

Med vennlig hilsen

Brønnøy kommune

(sign)

Brønnøy Havn KF

(sign)

Johnny Hanssen

Sølvi Helen Kristoffersen

Ordfører

Havnesjef

Vedlegg;

Teknisk forstudie Brønnøyleia, Multiconsult, september 2014

Kart Brønnøyleia, Multiconsult, september 2014

Vedlegg:

Brønnøyleia - skisseprosjekt - 30sept2014.pdf (1139,92 KB)

712539-001 Brønnøyleia-Oversikt A3 1-150 000.pdf (3982,14 KB)