



Harstad Havn KF



Deres ref.: Deres dato: Saksbehandler:
Ivar F. Hagenlund

Telefon: Vår dato: Vår ref.:
90 96 98 05 13.06.2016 2016/3311 / P09

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

HØRINGSUTTALELSE TIL NTP 2018-2029 FRA HARSTAD HAVN KF

Innledning

Harstad Havn KF viser til plangrunnlaget for ny Nasjonal Transportplan 2018-2029 og ønsker herved å avgi høringsuttalelse i sakens anledning. Uttalelsen er politisk behandlet i styret for Harstad Havn KF 24. mai 2014, der den ble enstemmig vedtatt.

I tillegg til en selvstendig vurdering av dokumentet har Harstad Havn KF deltatt på Troms fylkeskommunes høringskonferanse om NTP 19-20 april 2016 og vi har hatt en tett dialog med Sør-Troms Regionråd (STRR) som har sendt egen uttalelse. Saken ble også drøftet på Norsk Havneforenings fagseminar 31 mars og 1 april 2016, der statsråd Solvik Olsen innledet første dag. Harstad Havn KF slutter seg i det alt vesentlige til uttalelsen fra STRR, men vil i tillegg påpeke en del forhold som fra vårt perspektiv i havnen mener bør gis ytterligere vekt.

Vår uttalelse redigeres slik at vi først tar for oss en del generelle forhold av betydning utover vår region. Deretter vil vi beskrive hva som bør prioriteres etter vårt syn, før vi avslutter med å påpeke svakheter eller mangler ved plangrunnlaget.

Generelt

Grunnlagsdokumentets målsettinger om bedret fremkommelighet for gods og personer, transportsikkerhet, videreutvikling av et godt luftfartstilbud, satsingen på Ofotbanen og Nordlandsbanen, samt målsetting om overføring av godstransport fra veg til bane og sjø – med store miljøgevinster som resultat – er HHKF enig i. Vi synes også det er positivt at planen legger opp til en sterk prioritering av å ta igjen vedlikeholdsetterslep både på vei og bane i løpet av planperioden. På enkelte områder følges imidlertid ikke disse målsettingene opp med tilstrekkelig prioritet og midler. Dette vil bli belyst nedenfor.

Plandokumentet beskriver 4 forskjellige kostnadsrammer. Selv om vi er positiv til at det nå skal gjøres et krafttak for å høyne vedlikeholdsarbeidet på eksisterende infrastruktur, så vil vi peke på at det er kun den såkalte «Høy ramme» som gir rom for nye prosjekter av betydning. Dersom ikke den høyeste rammen legges til grunn vil dermed svært viktige prosjekter for vår region ikke la seg gjennomføre. Vi vil spesielt peke på de store farledsprosjektene i Tjeldsundet og ved innseilingen til Stangnes, utviklingen av Ofotbanen og Nordlandsbanen, utviklingen av Evenes flyplass og – sist, men ikke minst – bygging av

Besøksadresse:	Postadresse:	Telefon:	E-post:	Org.nr/faktura:	Bankkonto:
Rikard Kaarbøs gate 2, 9405 Harstad	c/o Postmottak, Postboks 1000 9479 Harstad	77 00 12 10	postmottak@harstad.kommune.no Hjemmeside: www.harstadhavn.no	971 035 749 EHF til 9908: 971 035 749	Sparebank 1 Nord-Norge 4750 37 51522

ny E-10 (Hålogalandsvegen). Alle disse prosjektene henger sammen og må sees i sammenheng med målsettingen om å overføre mer gods til sjø og bane. Uten et krafttak på disse fire områdene vil det ikke være mulig å få til mer sjøtransport i vår region, selv for dagens transporter. Dersom den veksten i godsarbeidet som planen beskriver blir en realitet, så vil infrastrukturen i vår region bryte sammen uten disse store nyinvesteringene. Høy ramme må derfor legges til grunn i det videre planarbeid.

Siste punkt av generell betydning er planens urovekkende lave tildelinger til maritim sektor. Gjeldende NTP har avsatt ca. 3 milliarder i planperioden (300 mill per år) til sjøtransporten. Hittil har det nesten ikke vært bevilget penger til dette formålet siden 2014, kun mindre summer til havnesamarbeid. I forslaget til ny NTP er de 3 milliardene foreslått redusert til mellom kr. 0,- og ca. kr 1,8 milliarder avhengig av rammestørrelse, altså en betydelig reduksjon selv med høy ramme. HHKF finner ingen logisk begrunnelse for denne nedprioriteringen. Uten at det følger penger og konkrete tiltak med, så vil det være svært vanskelig å få til mer godsoverføring til sjø. Det vil heller ikke være mulig å etablere nye godslinjer som kan ta den varslede volumveksten sjøveien. Det er i det hele tatt påfallende hvor liten vekt dokumentet gir til sjøtransporten i forhold til satsing på særlig vei og jernbane. Planen synes å være alt for fokusert på tradisjonelle satsingsområder og det er vanskelig å spore at Kystverkets planressurser for sjøveien ble flyttet til Samferdselsdepartementet for over 2 år siden. Vi anmoder om at det videre arbeid med ny NTP i mye sterkere grad vektlegger investeringer i sjøveien enn tidligere.

Viktige prioriteringer

Det er fire forhold i planforslaget som må prioriteres sett fra HHKFs synspunkt: , hvorav mye fremkommer under overskriften Korridor 8. Vi peker på følgende fire viktige infrastrukturmessige forhold av størst betydning for vår region:

1. Korridor 8 har følgende veistrekninger i planforslaget: E-6 Hålogalandsbrua og E-10/RV 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukt, samt veistrekningen fra Fiskebøl til Å i Lofoten. Disse utgjør selve hovedpulsåren i transportinfrastrukturen i vår region og det er svært positivt at disse veistrekningene er foreslått prioritert i alle 4 rammealternativene. Dette oppleves likevel som en stor svakhet at strekningen Tjeldsundbru til Harstad by (Riksvei 83) ikke er tatt med i planforslaget. Det pågår for tiden en stor utbygging av veiene i Harstadregionen, der det brukes ca. 1,6 milliarder på å utbedre RV 83 i nærheten av Harstad by. Harstad Havns rolle som regionhavn er styrket de senere årene og godomslaget har år for år nådd nye rekorder. Denne utviklingen vil fortsette. Det er derfor av overordnet stor betydning for trafiksikkerheten, miljøet og en effektiv og trygg godstransport i regionen at Hålogalandsvegen også utbedres fra Tjeldsund bru og nordover til der Harstadpakken starter. Uten dette grepet vil denne strekningen fortsatt være en ulykkesutsatt flaskehals og utgjøre en sterk begrensning i forhold til Harstads viktige rolle som regionsenter og logistikkmessig knutepunkt. Strekningen er dessuten meget ulykkesbelastet og det må derfor etter vårt syn etableres midtdeler på strekningen. I perioden 1985 til 2015 har veien, i følge Statens vegvesen statistikk, krevd 14 menneskeliv. Det er også den klart mest trafikkerte veistrekningen i regionen med nesten 6000 årstdøgnpasseringer, herunder nesten alt av tungtrafikk til og fra Harstad by og havn. Erfaring viser at den viktigste faktor for å redusere skadeomfanget på slike veier er etablering av midtdelere og havnestyret i Harstad vil derfor understreke betydningen av denne veistrekningen inkludert midtdelere, gis høyeste prioritet i NTP 2018-29.
2. Korridor 8 – tabell 46 Kystinvesteringer (hvor samfunnssikkerhet og sammenhengende standard er tatt med) viser også to svært viktige farledstiltak. Gjennomseiling i Tjeldsundet med utdyping til stamlednormalen på 11,5 m samt utretting av leden f eks i Sandtorgstraumen, og innseilingen til Stangnesterterminalen, samt innseilingen til Harstad sentrum, er prosjekter som har vært prioritert i mange år, men som ikke så

langt har nådd høyt nok opp. Også denne gangen er disse to prosjektene kun prioritert ved høy rammetildeling. Dette er ikke logisk i forhold til grunnlagsdokumentets målsetting om å overføre gods fra veg til sjø, og er likeledes svært uheldig i forhold til grunnlagsdokumentets ambisjoner på sikkerhets- og miljøsidene. HHKF vil også påpeke at Harstad kommune i samarbeid med Harstad Havn KF er i gang med en reguleringsprosess for betydelig utvidelse av Rødskjær industri- og havneområde i Tjeldsundet (Sandtorg). Denne utvidelsen vil gi muligheter for at store aktører kan etablere seg der med hovedfokus på volumlast (containere med ny godsroute fra Nordlandsbanen til erstatning for »M/S Tege«), fiskeslakteri, smoltanlegg på land, fórfabrikk for oppdrettsnæringen, produksjon av fiskeolje, fryseri/kjølelager, LNG-anlegg, m.v. Alt dette innebærer enorme nye volumer inn/ut som det er viktig å få med skip og over kai, og ikke med lastebiler over lange avstander. Da er ledene Tjeldsundet og innseiling til Stangnes avgjørende viktig. HHKF mener derfor at disse må gis prioritet også i basis/middels rammetildeling og realiseres i første del av planperioden.

3. Harstad/Narvik lufthavn Evenes er meget vagt beskrevet når det gjelder utvikling og prioritet. Sitat: «kan det videre være aktuelt starte planlegging av utvidelse av terminalen på Harstad/Narvik lufthavn,...». Som STRR har påpekt i sin høring betjener Harstad/Narvik lufthavn, Evenes gods- og persontrafikken i den mest folkerike regionen i Nord-Norge, og lufthavnen er blant de i landet som gjennom mange år har hatt størst vekst i antall reisende. Fremtidig nedleggelse av Framneslia flyplass i Narvik og etableringen av Hålogalandsbrua vil forsterke denne utviklingen kraftig allerede fra 2017, samtidig som Hålogalandsveien vil gjøre flyplassen langt mer attraktiv for reisende fra Lofoten og Vesterålen. Flyplassen ble nettopp oppgradert til «nasjonal flyplass» og vi mener denne rollen må reflekteres sterkere i plandokumentet. Regionens lufthavn må fremheves og gis betydelig prioritet for å kunne betjene fremtidig vekst.
4. Til slutt noen ord om jernbane. HHKF bifaller målsettingen om å flytte godstrafikk fra veg til sjø og jernbane, og understreker derfor viktigheten av å utvikle dobbeltspor på Ofotbanen og utvikling av Nordlandsbanen til Fauske/Bodø. Vareeierne er opptatt av at godset må kunne transporteres intermodalt, dvs. at det f.eks. kan fraktes i container enten det går med båt, bane eller bil. Her er det viktig sammenheng, hvor jernbanen og sjøveien dessverre har sakkett akterut de senere år. Dersom ikke vareeierne får godset sitt levert på riktig tid og sted, til akseptabel pris og med en tilstrekkelig høy frekvens – så er løsningen å sende det med bil. Jernbanen må derfor få større regularitet og kapasitet. Dobbeltspor på Ofotbanen og godt samarbeid med svenske myndigheter vil sikre dette for ARE-togene til Narvik, men etablering av flere kryssningsspor og elektrifisering vil gjøre det samme på Nordlandsbanen. Havnestyret anmoder om at det i 2018-21 gjennomføres en utredning av en helhetlig jernbaneinfrastruktur i Nord-Norge, som kan møte ytterligere økte behov for miljøvennlig og effektiv næringstransport, særlig med tanke på sjømattransport ut av landsdelen og landet.

Svakheter og mangler ved plangrunnlaget

HHKF er naturligvis mest opptatt av sjøtransportens ve og vel og kan derfor ikke unnlate å påpeke at plangrunnlaget synes å følge vante spor og ikke i særlig grad tar hensyn til at også Kystverkets og havnenes behov er en integrert del av et slikt planverk. Noen eksempler som belyser dette er det faktum at Regjeringen la frem en omfattende havnestrategi i januar 2015. Vi kan ikke finne spor av dette dokumentet i plangrunnlaget. Det synes påfallende at et så vidt sentralt dokument for utviklingen av gods- og passasjerknutepunktene, herunder med åpning for statlige investeringer i prioriterte havneprosjekter, ikke synes å være hensyntatt i plangrunnlaget.

Den forrige regjeringen la frem sin Nærskipsfartsstrategi i september 2014 med mange viktige tiltak for å øke sjøtransporten. Heller ikke dette dokumentets konklusjoner kan

gjenfinnes plangrunnlaget.

Samferdselsdepartementet har de siste to årene gjennomført en svært omfattende og kostbar nasjonal godsanalyse. Det er mulig å finne enkelte resultater fra dette arbeidet i plangrunnlaget, men vi mener det er mye mer av dette som bør danne grunnlag for infrastrukturplanleggingen de neste 10-15 årene. Vi mener f.eks. at det bør fokuseres sterkere på potensialet for godsoverføring. I flg. godsanalysen kan 5-7 mill tonn gods i Norge (av 270 millioner totalt) overføres til sjøveien dersom det legges til rette for dette (med konkrete tiltak som incentivordning for å etablere nye ruter, m.v.). Dette fremstilles ofte som et forsvinnende lite volum og derfor noe som ikke bør prioriteres. HHKF er sterkt uenig i denne konklusjonen og viser til det norske Short Sea Promotion Center sine analyser. I følge disse må man ikke kun se på godsmengden i tonn, men heller fokusere på tonnkilometer – altså hvor langt godset fraktes. Deres analyser viser at de 5-7 mill tonn gods som er definert som overførbart i godsanalysen står for ikke mindre enn 1/3 av det totale antall tonnkilometer. Dette er altså gods som fraktes langt på norske veier hele året og som det ville vært meget attraktivt å få flyttet til sjø og/eller bane. HHKF ber om at planarbeidet med ny NTP legger større vekt på dette i den videre prosess.

Sist, men ikke minst, er det avgjørende at NTP ser fremover og evner å ta opp i seg nye utviklingstrekk. Harstad Havn KF vil peke på at den økningen i godsmengden som plangrunnlaget beskriver i seg selv tilsier at det ikke lar seg gjøre «å asfaltere seg ut av trafikkproblemene» på norske veier de neste tiårene. Mer godsfrakt på sjø er helt avgjørende for at ikke infrastrukturen skal bryte helt sammen, særlig her i vår region. Vi vil i den anledning spesielt peke på at transport av pelagisk fisk og oppdrettsfisk – med den kraftige prognostiserte vekst som næringene selv beskriver og nasjonale myndigheter bifaller – ikke vil ha mulighet til å bli fraktet i lastebiler som i dag. Godsanalysen viser historiske trender og er ikke godt egnet til å beskrive fremtiden. Særlig når det gjelder frakt av fisk, der det nå skjer en spennende utvikling i f. t. ny kjøle-/fryse-/pakketeknologi, er vår region helt avhengig av en fremtidsrettet og offensiv NTP, som legger til rette for frakt av fisk sjøveien i årene som kommer.

Med hilsen

Ivar F. Hagenlund
Havnesjef

Dokumentet er godkjent elektronisk og krever ikke signatur.

Kopi til:
Harstad kommune
Sør-Troms Regionråd