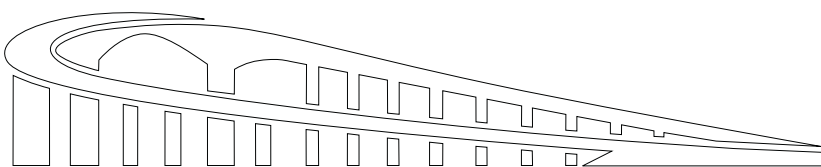


Samferdselsplan for Vesterålen 2009



Samferdselsplan for Vesterålen

November 2009

Forord

Effektive transportløsninger er en viktig forutsetning for å opprettholde og utvikle bosetning og verdiskapning i Vesterålen. Vesterålen regionråd har derfor ved en rekke anledninger påpekt viktigheten av å ha en samferdselsstruktur som skaper maksimale betingelser for en befolkningstett region og et aktivt og utviklende næringsliv. Regionrådet har derfor utarbeidet en samferdselsplan for regionen for å få et utviklingsinstrument som grunnlag for strategisk planlegging av samferdsels- og kommunikasjonsutfordringene i Vesterålen.

Planarbeidet er styrt av Arbeidsutvalget i Vesterålen regionråd med sekretariatsleder Geir Markussen som prosjektansvarlig.

Arbeidsutvalget har bestått av:

- Jonni Solsvik, leder av regionrådet/ordfører i Andøy kommune
- Sture Pedersen, nestleder av regionrådet/ordfører i Bø kommune
- Kjell-Børge Freiberg, ordfører i Hadsel kommune
- Vibeke Tveit, ordfører i Lødingen kommune
- Svein Roar Jacobsen, ordfører i Sortland kommune
- John Danielsen, ordfører i Øksnes kommune

I tillegg har Rådmannsutvalget, styrket med fagpersoner fra kommunene, bidratt med råd og innspill til arbeidet. Rådmannsutvalget har bestått av:

- Wilhelm Aronsen, rådmann i Andøy (fram til sommeren 2008)
- Odd Pettersen, rådmann i Andøy
- Odd Bernt Mevold, havneansvarlig Andøy kommune
- Rory McDougal, etatsjef/havnesjef Andøy kommune

- Arne Kvensjø, rådmann i Bø kommune
- Asbjørn Holm, teknisk sjef/havnesjef Bø kommune
- Torbjørn Lappegard, rådmann i Hadsel kommune (fram til sommeren 2008)
- Kari-Ann Olsen Lind, rådmann/næringsjef i Hadsel kommune
- Bent Charle Remen, havnesjef Hadsel kommune
- Rolf Kristensen, rådmann i Lødingen (fram til januar 2009)
- Per Sperstad, rådmann i Lødingen
- Lars Ole Sivertsen, havneansvarlig Lødingen kommune
- Leif Hovden, rådmann i Sortland
- Ottar Skog, enhetsleder Sortland kommune
- Hugo Næss, havnesjef Sortland kommune
- Ole-Martin Karlsen, rådmann Øksnes kommune
- Asbjørn Johansen, kommunalsjef Øksnes kommune
- Gunnar Paulsen, havnesjef Øksnes kommune

Norconsult AS er engasjert ved prosjektleder Roald Halvorsen og Hans Petter Duun. Norconsult har koordinert arbeidet og bidratt med faglige analyser og råd og med utforming av plan og sluttokument.

Samferdselsplanen ble behandlet på møte i Vesterålen regionråd den 16.10.2009. Regionrådet vedtok da å sende planen til behandling i kommunene med tilrådning om å gi innspill til planen, og til å gi ordførerne fullmakt til å foreta sluttgodkjenning av samferdselsplanen i regionrådets arbeidsutvalg.

Sortland 11.11. 2009



Vesterålen ligger nord i Nordland, på grensen mot Troms fylke.

Innhold

1	Innledning	7	5	Veitrafikk	31
1.1	Bakgrunn	7	5.1	Utfordringer	31
1.2	Arbeidsprosess og utredningsoppgaver	8	5.2	Dagens veistandard	31
1.3	Organisering av arbeidet	8	5.2.1	Veistandard	31
1.4	Leseveiledning og disposisjon	10	5.2.2	Valg av standard	32
2	Vesterålen	11	5.3	Trafikksikkerhet	37
2.1	Geografi	11	5.4	Hovedmål	39
2.2	Befolkningsutvikling	12	5.4.1	Strategiske utfordringer for vei og ferge	39
2.3	Arbeidsplasser og næringsliv	12	5.4.2	Hovedmål	39
2.3.1	Arbeidsplasser og pendlingsmønster	12	5.5	Prioriteringer	39
2.3.2	Næringsstruktur	13	5.5.1	Prioriteringskriterier	39
2.4	Senterstruktur	16	5.5.2	Prioriterte strekninger	40
2.5	Trafikkmønster	17	5.6	Tiltak	41
2.5.1	Strategiske forbindelser for transport inn og ut av Vesterålen	17	5.6.1	Faglig grunnlag	41
2.5.2	Persontransport	17	5.6.2	Utbedringsbehov på hovedveinettet	41
2.5.3	Godstransport	18	5.6.3	Oppsummering av investeringstiltak på hovedveinettet	45
2.6	Næringslivets transport	20	5.6.4	Utbedringsbehov på samleveinettet	45
2.6.1	Utvalget	20	5.6.5	Ferger	46
2.6.2	Kommunikasjonsforhold som rammebetingelse	20	5.6.6	Innkortinger av veinettet østover	47
2.6.3	Bruk av transportmiddel	20	5.6.7	Utbedringer på veinettet sørover	48
2.6.4	Flaskehals og utbedringsbehov	20	5.7	Strategi	48
2.6.5	Tidligere innspill fra næringslivet	21	5.8	Utviklingsprogram for veinettet i Vesterålen	49
3	Overordnede samferdselsplaner	23	6	Kollektivtransport	51
3.1	Innledning	23	6.1	Innledning	51
3.2	Nasjonal transportplan 2010 – 2019	23	6.2	Buss	52
3.3	Regionale planer og utredninger	26	6.3	Båtruter og hurtigruten	54
3.3.1	Regionale planstrategier	26	6.4	Hovedmål	55
3.3.2	Fylkesplan for Nordland 2008 – 2011	27	6.5	Tiltak	55
3.3.3	Samferdselsplan for Nordland 2004 - 2007	27	6.6	Strategi	56
3.3.4	Samferdselsutredning for Nordre Nordland og Sør-Troms	27	7	Luffart	57
4	Samferdselsplan for Vesterålen – overordnede mål	29	7.1	Innledning	57
			7.2	Status	57
			7.3	Luffart - tiltaksområder	59
			7.4	Hovedmål	61
			7.5	Tiltak	61
			7.6	Strategi	62

8	Farleder og havner	63		
8.1	Utfordringer	63	8.4	Hovedmål
8.2	Farleder	63	8.5	Tiltak
8.2.1	Farledene i Vesterålen	63	8.5.1	Prioriteringskriterier
8.2.2	Stamled gjennom Vesterålen	66	8.5.2	Tiltak farleder
8.3	Havner	67	8.5.3	Tiltak havner
8.3.1	Generelt	67	8.6	Strategi
8.3.2	Ny lov for havner og farvann	67	8.7	Utviklingsprogram for havner og farleder i Vesterålen
8.3.3	Godsmengder over havn	67		
8.3.4	Stamnetthavn i Vesterålen	68		
8.3.5	Fiskerihavner	69		
8.3.6	Offshorehavner (petroleumsvirksomhet)	71		
8.3.7	Oppsummering havner	71		

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Vesterålen står overfor store utfordringer innen samferdssektoren. Det er et betydelig investeringsbehov og et stort etterslep på vedlikehold av eksisterende veinett. På veisiden har regionen kun fått med konseptvalgutredning for strekningen Tjeldsundbrua til Gullesfjord på E10 som eneste tiltak i Nasjonal Transportplan for 2010 – 2019. Åpningen av Lofast og omlegging av E10 til regionens ytterkant, har ført til betydelige endringer i transportmønstret, noe som særlig vil kunne berøre det bil- og bussbaserte reiselivet.

På sjøsiden er det ikke foreslått stamled eller stamnetthavn lagt til Vesterålen, og det foreligger heller ingen helhetlig plan for forvaltning av sjøområder og havneutvikling i regionen. På lengre sikt kan også hurtigrutens anløpsmønstre og seilingsplan være truet.

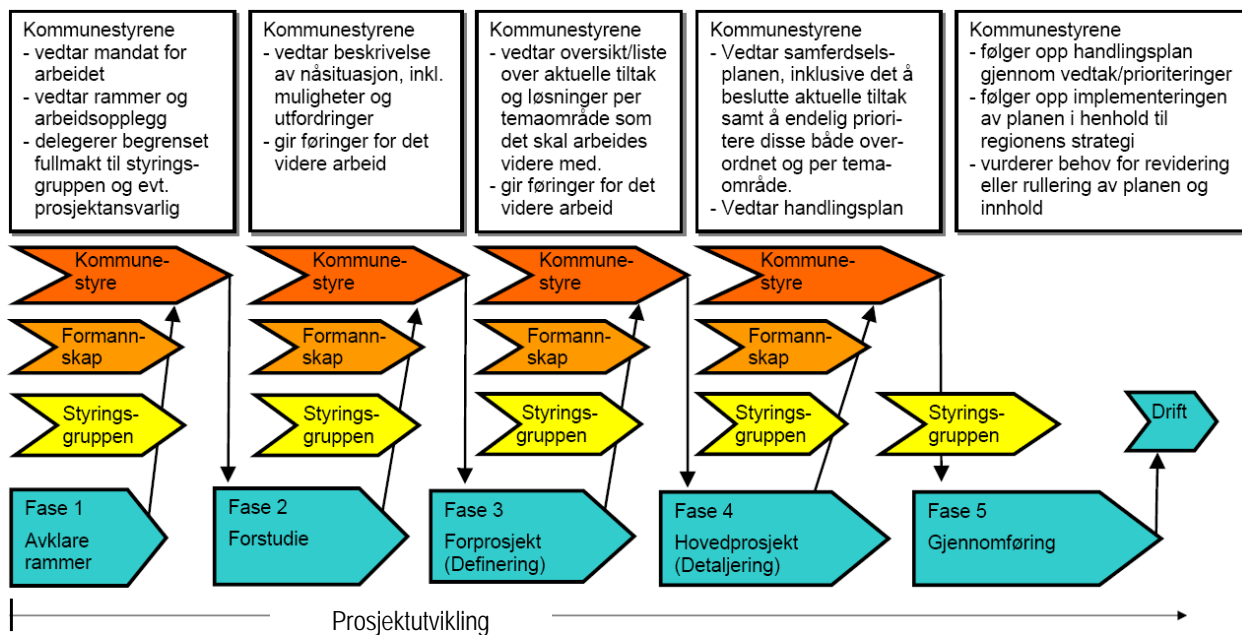
Innen luftfartssektoren har Stokmarknes lufthavn Skagen hatt svakere trafikkutvikling enn det regionens befolkningsgrunnlag tilsier som følge av at Widerøe ikke har erstattet lavere maskinkapasitet med høyere frekvens etter overgangen fra Dash 7 til Dash 8.

Det er en generell nasjonal tendens at andre regioner samarbeider tettere om større regionale samferdselsprosjekter og at en økende andel av veiutbyggingen i Norge bompengefinansieres. En konsekvens av denne utviklingen kan bli at Vesterålens interesser ikke fanges opp ved fordeling og vedtak om infrastrukturmidler for utbygging og vedlikehold av regionens prosjekt innen vei, maritim transport og luftfart. Et strategisk grep for å håndtere regionens samferdselsutfordringer vil være å fremme en samlet samferdselspolitisk plattform i form av en regional samferdselsplan.

Et slikt instrument vil gi vesterålsregionen en betydelig bredere plattform for det samferdselspolitiske arbeidet og tilføre prosjektene som regionen ønsker å realisere større grad av politisk tyngde og legitimitet. En helhetlig plan vil også gi signaler til nasjonale og regionale samferdselsmyndigheter om at regionen arbeider systematisk med sine kommunikasjons- og transportutfordringer og at det ikke minst foreligger regional enighet om hvilke tiltak som skal prioriteres. Ved siden av at en helhetlig samferdselsplan gir regionen mulighet til å samordne egne prioriteringer mot nasjonale plansystemer og mot fylkeskommunens samferdselsplan, vil planen bidra med viktige faktaopplysninger og fungere som premiss og underlag for fagmyndighetene og for regionale transportpolitiske beslutninger.



Figur 1.1. Lødingen med ferga til Bognes. Foto: Trym Ivar Bergsmo



Figur 1.2. Ulike faser i arbeidet med utvikling av Samferdselsplan for Vesterålen.

1.2 Arbeidsprosess og utredningsoppgaver

Arbeidet med samferdselsplanen for Vesterålen er delt inn i fem faser med tilhørende mandat, målsettinger og arbeidsoppgaver. De ulike fasene er:

- Fase 1 Avklaring av rammer
- Fase 2 Forstudie
- Fase 3 Forprosjekt
- Fase 4 Hovedprosjekt
- Fase 5 Iverksetting

Fase 1 ble den grunnleggende lokale forankringen av planen lagt hos regionrådet og i kommunene gjennom definering av prosjektets mandat og rammer.

I Fase 2 ble det utført en forstudie med kartlegging av nåsituasjon og status på samferdselssiden i Vesterålen med tilhørende beskrivelse av strategiske muligheter og utfordringer. Resultatet fra forstudien var en arbeidsrapport som ble fremlagt, behandlet, og godkjent av regionrådet i mai 2008 som grunnlag for det videre arbeidet i Fase 3.

I Fase 3 ble det på grunnlag av forrige faser utarbeidet forslag til hovedmål, strategier og operative mål samt analysert, definert, og beskrevet aktuelle tiltak innenfor relevante transportområder. Resultatet ble fremlagt i en arbeidsrapport som ble drøftet og behandlet i regionrådets

arbeidsutvalg 21. november 2008 og vedtatt som grunnlag for videre arbeid i Fase 4.

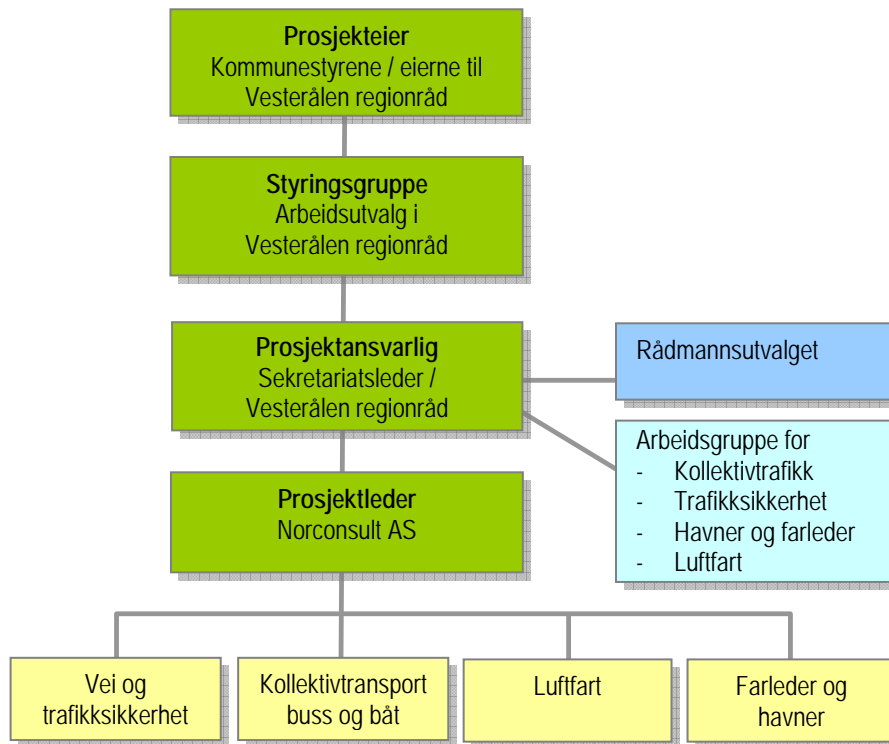
Fase 4 oppsummeres i foreliggende dokument, og utgjør forslag til Samferdselsplan for Vesterålen. Dokumentet er behandlet i flere omganger i regionrådets arbeidsutvalg våren og høsten 2009.

1.3 Organisering av arbeidet

Arbeidet er ledet av Vesterålen regionråd med sekretariatsleder Geir Markussen som prosjektansvarlig. Arbeidsutvalget i Vesterålen regionråd har vært styringsgruppe og har behandlet og godkjent faserapporter for fase 1 og 2, og sendt disse til behandling i kommunene der de ble vedtatt. Faserapport 3 ble behandlet av regionrådet i november 2008. Den endelige Samferdselsplanen skal behandles av eierkommunene og til slutt av Vesterålen regionråd.

I arbeidet har Rådmannsutvalget for vesterålkommunene bidratt med råd, innspill og merknader til planarbeidet. Vesterålen regionråd nedsatte også fire arbeidsgrupper med ansvar for å framskaffe materiale og innspill til planarbeidet.

Norconsult AS er engasjert av Vesterålen regionråd som prosjektleder og til å gjennomføre utredningsarbeidet, gi sine faglige innspill og utarbeide sluttrapport.



Figur 1.3. Organisering av arbeidet med samferdselsplanen for Vesterålen.

Under arbeidet har det vært en rekke møter og kontakter. Det har vært egne møter med Statens vegvesen i Bodø, Nordland fylkeskommune og Kystverket sin avdeling i Kabelvåg, samt kontakt med losoldermannen i Lødingen

og med Avinor. Næringslivet har vært involvert i arbeidet både gjennom en egen bedriftsundersøkelse og diverse møter og kontakter. I regi av regionrådet har det vært møter med spesielt inviterte bedrifter, og med næringsforeninger i regionen.



Figur 1.4. Fra regionrådets diskusjon av utkast til samferdselsplan på årsmøte i Bø 24. april 2009.

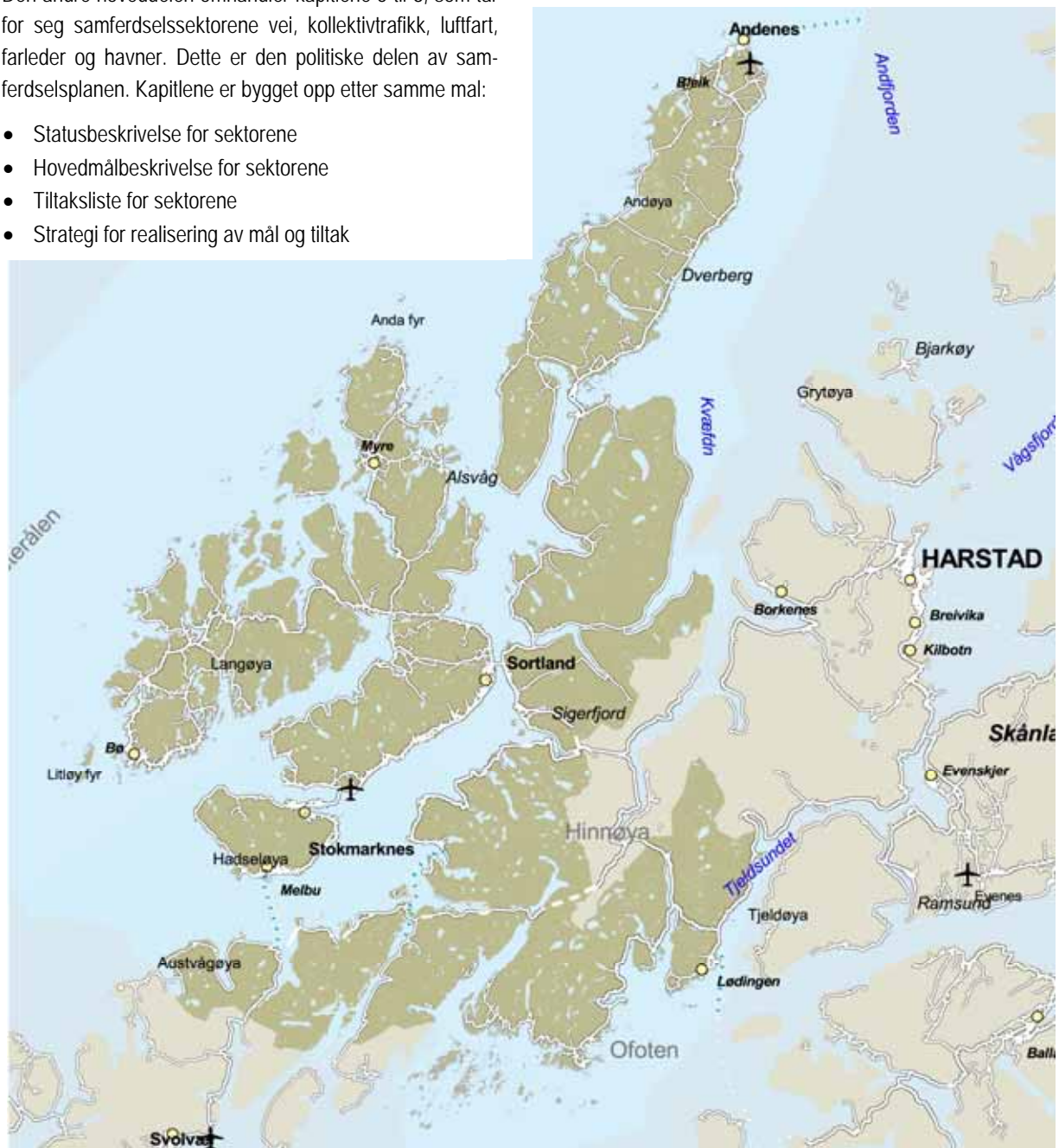
1.4 Leseveiledning og disposisjon

Samferdselsplanen for Vesterålen er i hovedsak delt inn i to hoveddeler. Den første delen består av kapitlene 1 til 4 som presenterer dagens status for samferdselssektoren i regionen. Kapitlene beskriver bakgrunnen for samferdselspolitikken i regionen og begrunnelser for hvorfor en samordnet samferdselspolitikk er nødvendig for at viktige samfunnsfunksjoner skal fungere optimalt og kunne videreutvikles. Mål er presentert i kapittel 4.

Den andre hoveddelen omhandler kapitlene 5 til 8, som tar for seg samferdselssektorene vei, kollektivtrafikk, luftfart, farleder og havner. Dette er den politiske delen av samferdselsplanen. Kapitlene er bygget opp etter samme mal:

- Statusbeskrivelse for sektorene
- Hovedmålbeskrivelse for sektorene
- Tiltaksliste for sektorene
- Strategi for realisering av mål og tiltak

Et hovedformål med samferdselsplan for Vesterålen er at den skal være dynamisk og rullerende. Planen skal derfor tilpasses, justeres og revideres til nye utfordringer etter hvert som planens hovedmål og tiltak realiseres. Det er dermed viktig at planen på den ene siden har en god balanse mellom store og tunge prosjekt som gjerne krever nasjonal oppslutning og som har realiseringsperspektiv på 10-20 år, og mindre, avgrensede "regionale/lokale" prosjekt på den annen side, som kan realiseres med raske administrative grep og vedtak når midler og ressurser frigis eller blir tilgjengelig.



Figur 1.5. Vesterålen.

2 Vesterålen

"Vesterålen er eventyrlandet som falt ned i Nordishavet fra himmelen da jorden blev skapt, et landskap formet av en veldig fantasi, et av den ukjente skapers store mester-verker. Vesterålen er en rik og bortgjemt verden for sig selv". Edvard Welle-Strand, 1932¹

2.1 Geografi

Vesterålen består av de seks kommunene Andøy (5040 innb.), Øksnes (4420 innb.), Bø (2840 innb.), Hadsel (7950 innb.), Sortland (9760 innb.) og Lødingen (2240 innb.). Regionen ligger på fem større øyer: Andøya, Langøya, Hadseløya, Austvågøya og Norges største øy – Hinnøya. Landskapet i øygruppa er vekslende; fra vilt terreng med kvasse tinder til brede, dyrkede strandflater. Bosetting, næring og kommunikasjoner ligger i all hovedsak i beltet langs strandsonen. I utstrekning er det 154 km mellom Andenes i nord til Lødingen i sør. Gullesfjord som tilhører Kvæfjord kommune i Troms fylke, trenger inn som en kile mellom Sortland og Lødingen kommune, slik at en viktig veistrekning både internt i Vesterålen og for kontakt østover, ligger geografisk i en annen region.

Vesterålsregionen er bundet sammen internt med fergefrie veiforbindelser, men med et lite unntak for den sørlige del av Hadsel kommune og øysamfunnene i Øksnes. Befolkningsmessig bor det imidlertid relativ få innbyggere i disse delene.

Ut av regionen er det etablert fergefri forbindelse mot Harstad (korteste reise­strekning er imidlertid med ferge Flesnes-Revsnes), mot Narvik/Tromsø/Sverige langs E10, samt mot Lofoten, (alternativt ferge Melbu-Fiskebøl). Sør­over mot Fauske og Bodø knyttes regionen til E6 via fergestrekningen Lødingen-Bognes. Nordover foreligger det fergetilbud på ruten Andenes-Gryllefjord. På sjøsiden anløper Hurtigruten Stokmarknes, Sortland og Risøyhamn. Deler av Øksnes og Hadsel betjenes av skyssbåter. Sortland, Stokmarknes, Øksnes, Melbu, Lødingen og



Figur 2.1. De seks kommunene i Vesterålen

Risøyhamn har alle gode havnefasiliteter. På luftfartssiden er det kortbaneflyplass på Skagen ved Stokmarknes. I tillegg flyr Widerøe også på Andenes. Regionens stamflyplass er primært Evenes lufthavn, mens Bodø lufthavn også brukes som transittflyplass for reiser til bl.a. Trondheim og Oslo.

Sortland har utviklet seg til å bli det funksjonelle sentrum i Vesterålen. Fire strategisk viktige bruer oppført i første halvdel av 70-tallet; Risøyøybrua, Sortlandsbrua, Kvalsaukan bru og Hadselbrua, forklarer denne utviklingen. Oppføringen av bruene, sammen med ferdigstillelsen av Bøveien i 1980, betydde at alle deler av regionen kunne nås uten fergeforbindelse. I dette nye kommunikasjons­bildet ble Sortlands sentrale plassering ytterligere forsterket ved at kommunikasjon inn og ut av store deler av regionen må passere over Sortlandsbrua.

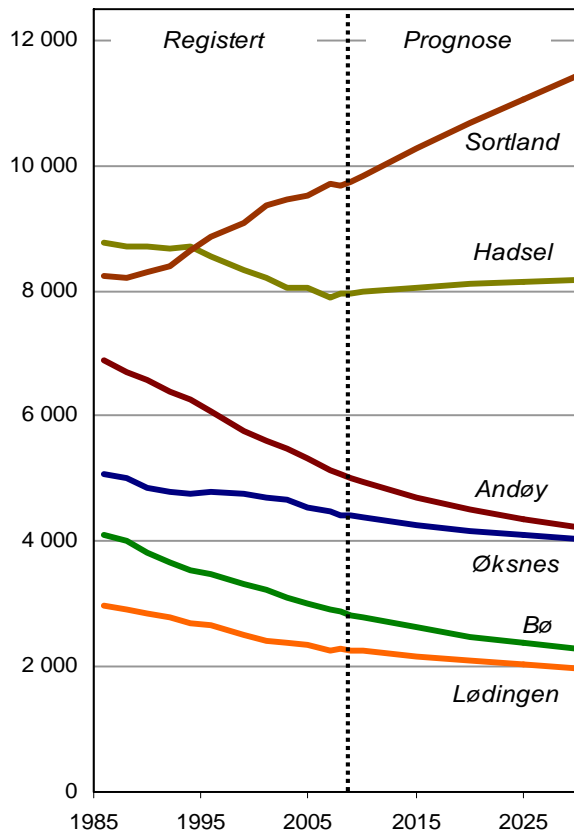
¹ Hentet fra www.visitvesteralen.com

2.2 Befolkningsutvikling

Nedgangen i folketallet har vært en utfordring for Vesterålen. For å stabilisere befolkningsutviklingen er det viktig å sikre arbeidsplasser, utdanningstilbud, gode bomiljø og levekår for innbyggerne. Infrastruktur og kvalitet innenfor de ulike transportsektorene er viktige rammebetingelser for alt fra senterstruktur og tilgang til offentlig service for den enkelte, til godstransport og rammevilkår for næringslivet.

Vesterålsregionen har pr. 1.1.2009 ca. 32 200 innbyggere. Hovedmønsteret i den demografiske utviklingen viser både en sentralisering internt i Vesterålen mot Sortland, men også netto utflytting. På kommunenivå er det et klart skille mellom Sortland med regionsenteret, som har en til dels sterk befolkningsvekst, og de andre kommunene som over flere tiår har hatt befolkningsnedgang.

Framskrivninger av befolkningsutviklingen fra SSB viser imidlertid en stabilisering av befolkningstallet i regionen fram mot 2030. Fra en nedadgående tendens med åtte prosent nedgang i innbyggertallet i årene 1990-2008, viser SSBs prognoser en stabil utvikling fra 2008 til 2030. Stabiliseringen totalt er imidlertid et resultat av sterk vekst i



Figur 2.2 Befolkningsprognose for kommunene i Vesterålen Kilde: Befolkningsprognose MMMM (middels nasjonal vekst) fra SSB, 2009.

regionens største senter. Sortland vil etter SSBs prognoser i perioden fram mot 2030 ha tilnærmet 20 prosent befolkningsvekst, mens regionens andre kommuner, med unntak av Hadsel, vil få betydelig negativ befolkningsutvikling.

2.3 Arbeidsplasser og næringsliv

Spredt utbyggingsmønster gir også et spredt arbeidsmarked. Vesterålen har liten netto pendling ut av regionen, men avstandene internt gir likevel lange arbeidsreiser. Vesterålen ligger utenfor pendleavstand til større arbeidsplasskonsentrasjoner, og kan derfor ikke satse på "boligakkvisisjon" for å øke folketallet. Kommunen må dermed satse på "arbeidsplassakkvisisjon" som grunnlag for folketallsvekst. Tilgjengelighet og kommunikasjon er sentralt både for virksomheter og arbeidstakere. Gode rammer for næringsvirksomhet er avgjørende for å sikre et livskraftig samfunn.

Turisme er en viktig næringsvei som krever gode kommunikasjoner for å kunne tilby mangfoldige opplevelser. For å sette sammen gode opplevelsespakker, er turistnæringen avhengig av fremkommelighet, tilgjengelighet og forutsigbar reisetid. Fiske har vært og er en viktig næringsvei. For fiske og annen produksjon har Vesterålen en rekke havner for mottak og utskipning av varer, samt storflyplass. Det er viktig med et velfungerende nettverk internt som binder transportknutepunkt og omlastingspunkt sammen, samt god kobling til E10 og E6.

2.3.1 Arbeidsplasser og pendlingsmønster

Hovedtrekkene i nærings- og sysselsettingsutviklingen de siste 20 år viser følgende hovedtrekk:²

- Stor nedgang i sysselsetting innen fiske og fangst
- Oppdrettsnæringen er en nyere næring, denne har hatt sterk vekst i regionen de siste 20 årene
- Nedgang i fiskeforedling; alle kommunene unntatt Lødingen og Hadsel
- Nedgang innen jordbruket; her er nedgangen størst i Andøy, Bø og Hadsel
- Vekst innen varehandel, hotell og restaurant: Her har Sortland og Øksnes hatt sterk vekst. Hadsel har liten endring mens de øvrige kommunene har hatt svak nedgang i sysselsettingen
- Økning innen kommunal, fylkeskommunal og statlig virksomhet

² Kilde: Høringsutkast for Strategisk næringsplan for Vesterålen 2006 – 2010.

Tabell 2.1. Oversikt over arbeidsplasser og arbeidstakere i Vesterålen 4. kvartal 2007, kilde SSB

	Arbeidsplasser i kommunen	Sysselsatte i kommunen	Netto utpendling	Arbeidsplassdekning	Andel utpendling
Lødingen	972	1076	104	90 %	22 %
Hadsel	3676	3925	249	94 %	21 %
Bø	1006	1225	219	82 %	22 %
Øksnes	1965	2203	238	89 %	18 %
Sortland	5157	5052	-105	102 %	19 %
Andøy	2566	2454	-112	105 %	14 %
Vesterålen	15342	15935	593	96 %	10 %

Tabell 2.2. Pendling mellom kommunene i Vesterålen og Kvæfjord/Narvik/Harstad/Vågan, 4. kvartal 2007. Kilde SSB

Bosted	Arbeidssted									
	Lødingen	Hadsel	Bø	Øksnes	Sortland	Andøy	Harstad	Kvæfjord	Vågan	Narvik
Lødingen	844	8	0	2	42	5	16	0	3	8
Hadsel	4	3097	4	3	341	26	24	3	49	22
Bø	2	43	953	5	84	14	12	1	7	4
Øksnes	2	27	7	1815	177	5	6	0	8	7
Sortland	19	274	25	63	4116	55	50	7	12	23
Andøy	3	31	1	2	104	2120	10	0	0	13
Harstad	23	11	1	10	20	27	10068	338	15	56
Kvæfjord	10	16	0	0	30	3	383	992	1	4
Vågan	2	51	4	0	47	7	18	0	3868	16
Narvik	5	11	1	0	9	40	100	6	3	8216

Sysselsettingen i Vesterålen ble i perioden 1986-2004 redusert med nærmere tre prosent. Til sammenlikning er nedgangen i folketall i samme periode større i relative tall, i overkant av ti prosent. Sysselsettingen i Norge har i samme periode økt med vel 18 prosent.³

Det er registrert til sammen 16 000 arbeidsplasser i Vesterålen i 2007. Tall på arbeidsplasser og arbeidstakere stemmer godt overens – det er en netto utpendling fra regionen som tilsvarer nærmere 600 arbeidstakere, eller knapt fire prosent. På kommunenivå er arbeidsplassdekningen for hver kommune også relativt god. Bø er den kommunen med relativt sett lavest arbeidsplassdekning med 82 prosent. For både Andøy og Sortland overstiger tallet på arbeidsplasser i kommunene tallet på arbeidstakere. Samlet har disse to kommunene nesten 1500 innpendlere, mens det pendler ut av kommunene om lag 1270 arbeidstakere.⁴ Dette er uttrykk for at det er betydelig arbeidspendling internt i Vesterålen. Det er Sortland som har

³ Kilde: Høringsutkast for Strategisk næringsplan for Vesterålen 2006 – 2010.

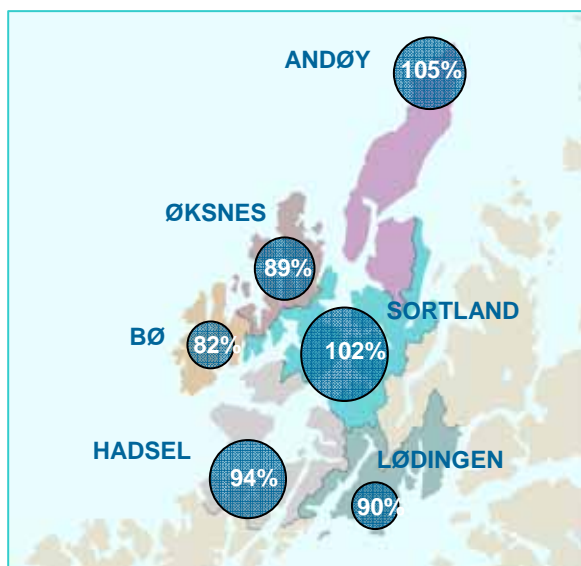
⁴ For noen arbeidstakere er ikke pendlingstallene reelle. Det skyldes at arbeidssted registreres til bedriftens adresse, selv om arbeidsstedet kan ligge i en annen kommune.

flest arbeidsplasser. Hver tredje arbeidsplass i regionen er i denne kommunen, og hver fjerde i Hadsel.

2.3.2 Næringsstruktur

Fisk har alltid vært hovedlivsgrunnlaget i Vesterålen som følge av nærheten til de rike fiskebankene i havet. Fiskerierne har preget bosettingsmønsteret i Vesterålen, og tradisjonelt vært viktigste næringsvei, ofte i kombinasjon med jordbruk. Halvparten av alle sysselsatte i industrien i Vesterålen er tilknyttet en eller annen form for fiskeforredling. Vesterålen har en rekke havner for mottak og utskipning av varer, samt flyplass som kan frakte store kvanta fersk fisk videre ut i markedet.

Antall personer med fiske som hovedyrke viser en nedgang fra 1990 – 2007. I Bø kommune er antallet fiskere mer enn halvert i denne perioden. Også for andelen som har fiske som biyrke er det nedgang. Her har Andøy størst nedgang med nærmere 80 prosent i samme periode (1990 – 2007). I tillegg endres aldersstrukturen innen næringen, fiskerne blir eldre. Antall merkeregistrerte fartøyer i Vesterålen er redusert i perioden. Dette gjelder også ellers i landet. I 2007 ble det landet 143 tusen tonn fisk i Vester-



Figur 2.3. Arbeidsplassdekning (arbeidsplasser/arbeidstakere) for kommunene i Vesterålen 4. kvartal 2007. Kilde SSB

ålen, mens tilsvarende tall for Lofoten var 142 tusen tonn. Verdimeisig tilsvarer dette 1005 mill for Vesterålen, og 1010 mill for Lofoten. Samlet utgjør dette 83 prosent av totalverdien for Nordland.

I Vesterålen er Lødingen størst på landing og produksjon av pelagisk råstoff. I Sortland havn landes det et stort kvantum ferdig produsert pelagisk fisk for videre distribusjon. For kvitfisk er Andøy og Øksnes størst, tett fulgt av Bø. Det er til sammen 25 godkjente mottak av fisk og fiskeprodukter i Vesterålen. Øksnes kommune har flest mottak. Fiskeribedriftene eies stort sett lokalt. Det er 55 oppdretts-

konsesjoner i Vesterålen, 25 av disse driver med laksefisk, 21 med torsk. Øksnes har flest konsesjoner med 20 av totalt 55.

Bygg og anlegg samt mekaniske og maritime verksteder, er en viktig sysselsetningssektor. Likeså gir landbruket viktige ringvirkninger. Totalt sett er det likevel servicenæringene – turisme, handel, samferdsel, offentlig og privat tjenesteyting samt utdanning – som i dag gir størst sysselsetting.

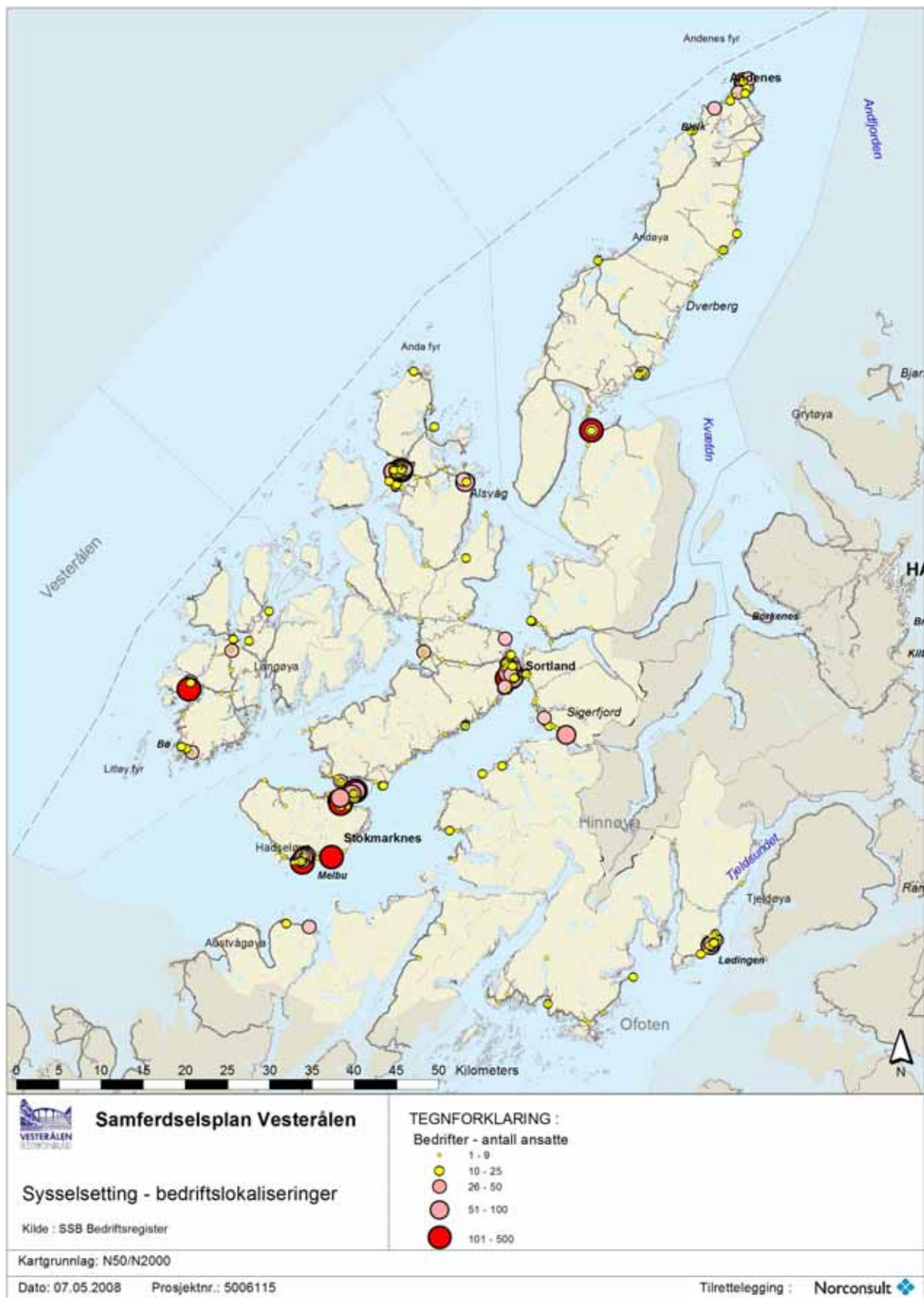
I 1974 gikk kommunene og næringslivet sammen om en felles markedsføring av Vesterålen. I dag samarbeider kommunene Andøy, Hadsel, Øksnes, Bø, Lødingen og Sortland med næringslivet gjennom Vesterålen reiseliv. Aktiviteter knyttet til natur- og kulturopplevelser gjør at Vesterålen er godt posisjonert som et attraktivt reisemål. Det varme vannet fra den meksikanske gulfen spiller en viktig rolle for livet langs kysten og er grunnlaget for et rikt fiske, hvalsafari og andre natursafarier. Vesterålen er fly-charterdestinasjon, og Hurtigruten benytter regionen for landarrangementer. Opplevelser på land og hav gjør Vesterålen attraktiv; på sykkel eller i fiskebåt, gjennom fjell- og strandvandring, ved besøk på spennende museer eller i møtet med et mangfoldig kulturliv.⁵

Generelt for alle kommunene har det i den siste 20årsperioden vært endringer i næringsstrukturen med blant annet færre bønder og fiskere, noe som igjen har ført til fraflytting fra bygdene. Ungdommen blir oppfordret til å ta høyere utdanning og flytter ut og blir i byene.

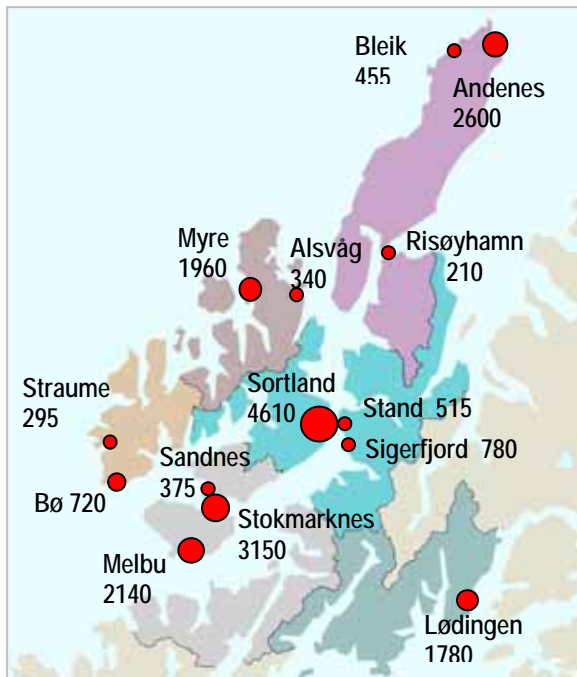


Figur 2.4. Sortland er regionsenter for Vesterålen. Tettstedet har 4610 innbyggere (januar 2009) Sortland er den eneste av kommunene i Vesterålen som har hatt stabil økning i folketallet de siste 25 årene. Foto: Trym Ivar Bergsmo

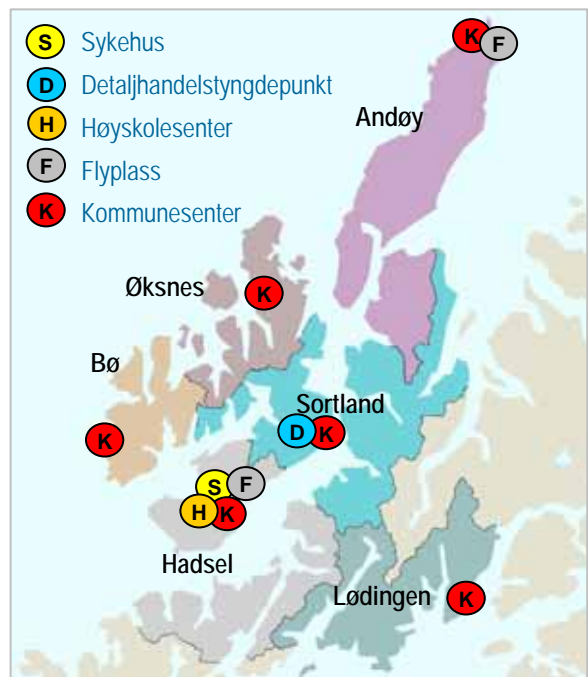
⁵ Kilde: www.visitvesterålen.com



Figur 2.5. Arbeidsplasser geografisk fordelt i Vesterålen. Tallene bygger på stedfestede data fra SSBs bedriftsregister. Ca 20 prosent av bedriftene mangler stedfesting, men er lokalisert til grunnkrets. Dette skyldes for en stor del at det mangler adressering utenfor de større stedene.



Figur 2.6. Tettsteder i Vesterålen med folketall 1.1.2009. Kilde SSB



Figur 2.7. Viktige målpoint i senterstrukturen i Vesterålen

2.4 Senterstruktur

Vesterålen er definert som "småsenterregion" i St. meld. nr. 25 (2004-2005) "Om regionalpolitikken". Området er preget av spredt bosetting med mindre sentre. Som avstandstabellen i figuren under viser, er det relativt store avstander mellom sentrene. Fra Melbu til Andenes er det 145 km langs vei, mens det mellom Myre og Lødingen er 97 km. Det er 200 km fra Sortland til Narvik.

Vesterålen er et mangfoldig område med store interne avstander. Det er en hovedutfordring å utnytte kvalitetene og ressursene som ligger i den etablerte senterstrukturen, og sikre gode forbindelser mellom knutepunktene.

Viktige målpoint i senterstrukturen, i tillegg til kommunesentra og mindre sentra med private og offentlige tilbud, er flyplasser, sykehuset på Stokmarknes, Vesterålen høyskolesenter og Sortland som detaljhandelstygndepunkt.

Sortland	
Alsvåg	37
Andenes	101
Bleik	103
Blokken	33
Buksnesfjord	39
Dverberg	73
Eidet	47
Guvåg	54
Hovden	67
Kaljord	53
Lødingen	58
Melbu	43
Myre	41
Nordmela	79
Nyksund	52
Nykvåg	60
Offersøy	77
Ringstad	60
Risøyhamn	51
Sigerfjord	11
Stave	93
Steine	65
Stokmarknes	27
Straume	56
Stø	54

Sortland	
Bodø	286
Evenes	130
Fauske	223
Harstad	80
Narvik	200
Skagen	23
Svolvær	79
Tromsø	411

Figur 2.8. Avstandstabell hentet fra www.visitvesteralen.com Oversikt over avstand mellom de viktigste sentrene i regionen

2.5 Trafikkmønster

Samferdselsmidlene følger trafikkmønstrene og vei hierarkiet. Vesterålen har et trafikkmønster med lav trafikk, lange avstander og omlegging av E10 som følge av åpningen av Lofast. Utfordringen blir å sikre tilstrekkelig veistandard, samt opprettholde rutetilbud og et godt vedlikeholds nivå på eksisterende veinett.

2.5.1 Strategiske forbindelser for transport inn og ut av Vesterålen

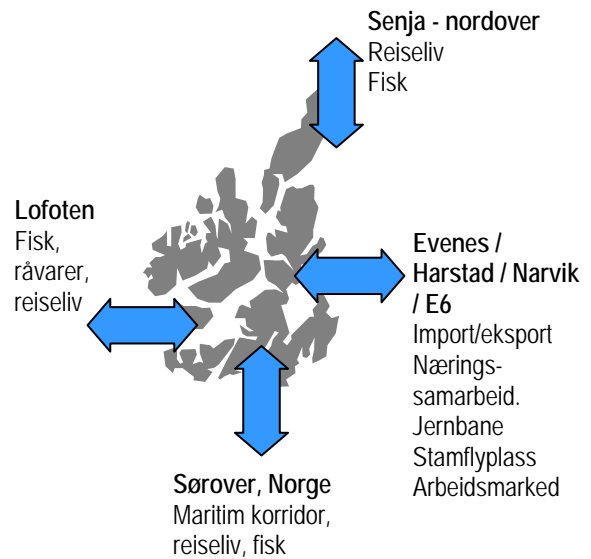
Figur 2.9 viser eksterne transportertil og fra Vesterålen og hvilke transportbehov de i hovedsak representerer. Reiselivet har viktige strategiske koblinger inn og ut av Vesterålen i alle retninger. Mot vest og sør er fiske og fiskerelaterte koblinger viktige, med hovedvekt på mottak av fisk fra vest og transport av fiskeprodukter mot sør. Mot øst er det viktige kommunikasjoner med tilknytning til Ofotbanen og hovedflyplass på Evenes og koblingen mot E6 sørover og E10 over mot Sverige.

2.5.2 Persontransport

For persontransport inn og ut av Vesterålen er flytilbudene over Stokmarknes, Andenes og Evenes lufthavn viktige. Stokmarknes lufthavn Skagen opplever tidvis sprengt kapasitet, og en forlenging av rullebanen er viktig for å kunne ta ned større fly og dermed øke både kapasiteten og rutetilbudet.

Internt i Vesterålen er biltransport den dominerende transportform, selv om det er viktige både buss- og båtruter. Trafikkmønsteret er i hovedsak et speilbilde av senterstrukturen der vi finner den største trafikken ved og mellom de største sentra. Den største trafikken i Vesterålen finner vi derfor ved Sortland og Stokmarknes der lokaltrafikken dominerer trafikkbildet. For veinettet ellers er trafikken størst på rv. 82 på strekningen Sortland - Stokmarknes - Melbu. Også nærområdene rundt Myre og i Lødingen er det en del trafikk. Ellers er trafikken i hovedsak liten, noe som gjenspeiler lange avstander og spredt bosetting.

Trafikken i Vesterålen varierer imidlertid mye over året. Eksempelvis har Statens vegvesen anslått at turisttrafikken på de to fergesambandene Melbu - Fiskebøl og Bognes - Lødingen utgjør opp mot 40 prosent av totaltrafikken. I tillegg er all annen trafikkaktivitet også høyere på sommeren enn ellers i året. Dette illustreres ved at f. eks. fergetrafikken over Melbu - Fiskebøl i juli 2006 var 80 prosent høyere enn årsgjennomsnittet. Når ÅDT (gjennomsnittlig trafikk pr døgn over året) ligger mellom 6000 - 7000 rundt Sortland,

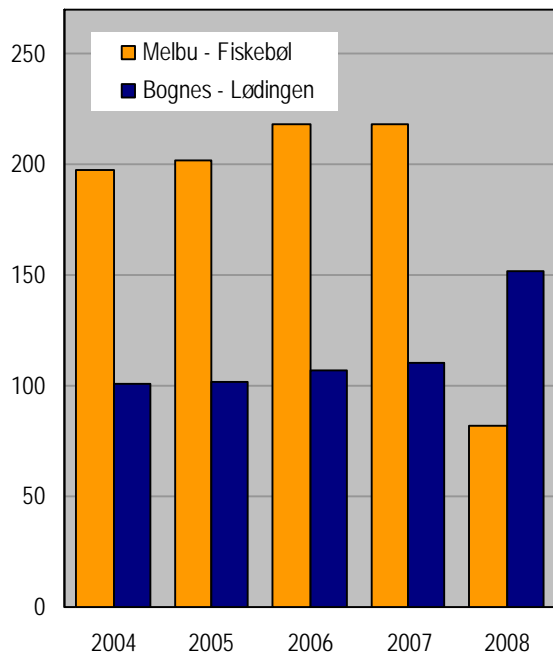


Figur 2.9. Eksterne transportertil og fra Vesterålen og hvilke transportbehov de representerer.

og rundt 2000 mot de fleste kommunesentra ellers, vil trafikken i sommermånedene være vesentlig høyere.

Åpningen av Lofast har endret veitrafikkmønsteret i deler av Vesterålen. En stor del av trafikken over Lofast, er trafikk som tidligere gikk via Sortland og fergen Melbu - Fiskebøl. Mens trafikken på fergen mellom Melbu og Fiskebøl for Lofast var dobbel så stor som fergetrafikken mellom

1000 kjt i året



Figur 2.10. Fergetrafikk på to samband som er berørt av endringer i reisemønsteret som følge av Lofast. Trafikk i antall biler på fergene fire år før Lofast åpnet i desember 2007, og året etter.



Figur 2.11. Fergen Bognes - Lødingen hadde en trafikk-økning på 38 prosent første året etter at Lofast åpnet.

Bognes og Lødingen, er dette nå motsatt. Trafikken over Melbu - Fiskebøl gikk ned med 62 prosent fra 2007 til 2008, mens Bognes - Lødingen økte med 38 prosent.

Endringen i trafikkmønsteret finner vi også igjen i form av økt trafikk på rv. 85 og E10 i Lødingen kommune, samt økt trafikk på strekningen Sortland - Gullsfjordbotn, på grunn av økt trafikk mellom Vesterålen og Lofoten.

De trafikale effektene som følge av Lofast gjelder ikke i samme grad turisttrafikken som motiveres av andre hensyn enn øvrig trafikk. Det gjenstår ennå å se hvordan turisttrafikken vil fordele seg mellom den nye Lofastveien og tidligere reiseruter gjennom Vesterålen. Året etter åpningen av Lofast var det kun en beskjeden nedgang i antall overnattinger i Vesterålen. Dette skyldes nedgang i gjester fra utlandet, mens det har vært en økning i nordmenns overnattinger. Så langt ser det ut til at det er mer de generelle konjunktorene som bestemmer endring i turisttrafikken i Vesterålen, heller enn åpningen av Lofast.⁶

I en vurdering gjort av reiselivskonsulenten Mimir påpekes at Vesterålen fram til nå ikke har klart å ta ut sitt potensial som reisemål, og at turismen i Vesterålen har vært svært avhengig av sin posisjon som innfallsport til Lofoten⁷. Etter at Lofast er etablert, vil det være en utfordring for Vesterålen å utnytte turistenes preferanser med hensyn til rundreise. Utnyttning av fergesambandet mellom Andenes og

⁶ TØI rapport 994/2008: Lofasts virkninger på næringsliv, reiseliv og flytrafikk i Lofoten og Vesterålen.

⁷ Mimir, 2006: "Den veibaserte turismens bevegelsesmønster i nordre Nordland og Sør-Troms"

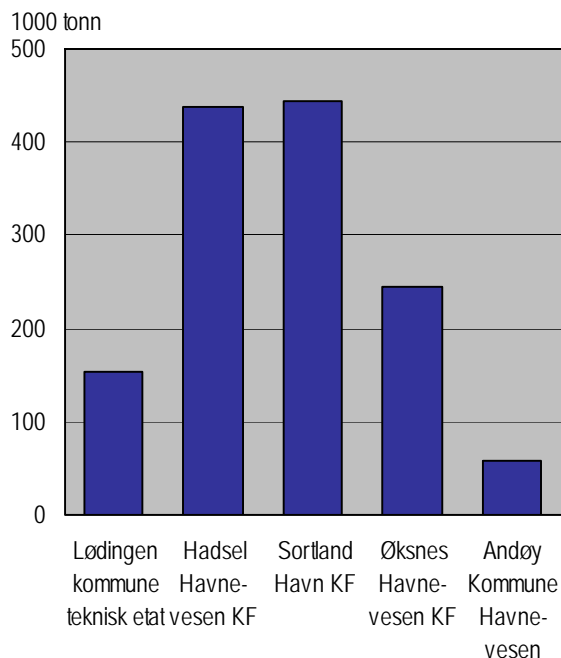
Gryllefjord vil være viktig som en del av sammenknytningen mellom flere nasjonale turistveier.

2.5.3 Godstransport

Godstransporten til og fra Vesterålen skjer i hovedsak med båt og bil. Det foregår videre en betydelig omlastning mellom disse transportmidlene. En del av godset kommer med tog til Bodø og Narvik, og lastes så om til containere for å bli fraktet til Vesterålen.

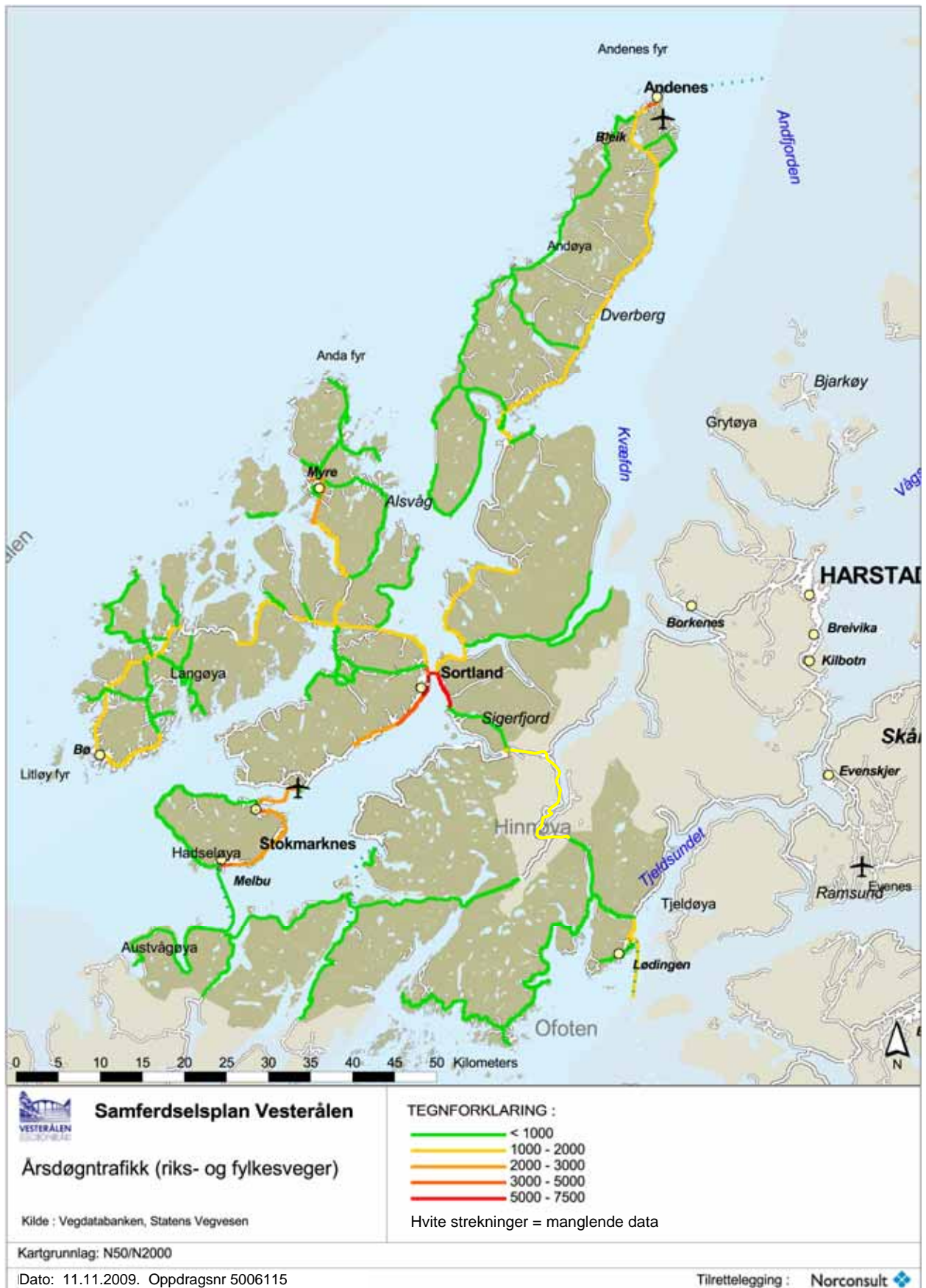
Lofast forventes også å endre transportmønsteret for gods på vei i regionen. Ved at Lofoten nå kan nås uten ferge, ventes det at mer av godstrafikken vil komme via Narvik og E10 Bjørnefjell.

Beregninger av godstrafikkens reiseruter som følge av Lofast og endring av fergetilbudet, viser at nesten all godstrafikk over Melbu - Fiskebøl overføres til Lofast, mens det kan forventes økt godstransport over Bognes - Lødingen. En forventet omlegging av godstransportene gjør at E10 via Tjeldsund/Lødingen og Kåringen blir en viktigere transportkorridor for godstransporten til og fra Vesterålen.⁸



Figur 2.12. Godsmengde over havn i 2007. Kilde SSB.

⁸ Basert på en undersøkelse av næringslivets transport i Nord-Norge utført av Statens vegvesen i 2003/2004



Figur 2.13. Trafikk på veinettet i Vesterålen.

2.6 Næringslivets transporter

Gode transportvilkår er særlig viktig for utviklingen av næringslivet i regionen. Det har derfor vært viktig å få innspill fra næringslivet på hvordan transportvilkårene oppleves og hvor det er behov for tiltak. I forbindelse med planarbeidet er det gjennomført en undersøkelse blant bedrifter i Vesterålen.

2.6.1 Utvalget

Det ble sendt ut en forespørsel til om lag 100 virksomheter med ulike spørsmål knyttet til transportbehov og behov for tiltak. Det kom inn 21 svar. Dette er for lite til å gjøre en statistisk analyse, men svarene gir likevel et inntrykk av hvordan deler av næringslivet ser på transportsituasjonen i Vesterålen. De 21 virksomhetene representerer til sammen ca 900 arbeidsplasser, med en omsetning som varierer fra 10 mill til 1,6 mrd kroner. Bransjemessig omfatter de virksomheter innen samferdsel, mekanisk industri, produksjonsvirksomheter, fiskeforedling, eiendomsdrift, utdanning, bygg og anlegg og handel.

Det geografiske markedsområdene til de 21 virksomhetene fordeler seg noenlunde likt på Vesterålen, Hålogaland-området og eksport. Det er i hovedsak fiskeindustrien som har eksportrettede transportere og da i første rekke til Europa. Bare to av bedriftene har sitt primære markedsområde kun innen egen kommune. Bedriftene har dermed betydelig erfaring med transportvilkårene i regionen.

2.6.2 Kommunikasjonsforhold som rammebetingelse

Transport og kommunikasjon framheves som den viktigste rammebetingelsen for virksomhetene. Dette vurderes som viktigere enn tilgang til kompetanse og arbeidskraft. Bare unntaksvis oppleves kommunikasjonene som et vesentlig hinder for rekruttering av arbeidskraft. Av de 21 bedriftene oppgav 15 at kommunikasjonene ikke, eller bare i beskjeden grad, var til hinder for rekruttering. Kun tre framholdt dette som et problem. I den grad rekruttering var et problem, skyldtes dette at arbeidsmarkedet var lite (langt unna befolkningskonsentrasjoner) og dårlig tilbud med offentlige kommunikasjoner. En av virksomhetene utdyper på en presis måte at det er et totaltilbud som må være attraktivt for å trekke til seg kompetente fagfolk:

“Skal bedriften være konkurransedyktig i fremtiden vil det være avgjørende at vi klarer å rekruttere personell med riktig kompetanse. Konkurransen om dyktige og

kompetente fagfolk er stor i Norge. “Bedriften” tilbyr gode betingelser for sine ansatte, men det er vi ikke alene om i Norge. Derfor vil også andre faktorer være helt avgjørende for om vi skal få folk til å slå seg ned i Vesterålen. F.eks. et attraktivt nærmiljø. Manglende vedlikehold på veier og offentlige bygninger er dårlig reklame og blir lagt merke til. Forøvrig bruker vi både nærhet til flyplass, samt nærhet til sykehus i.f.m. markedsføring av stedet.”

Samtlige bedrifter framhever at transportkostnader er viktig for bedriftens konkurranseevne. 7 av 21 bedrifter hevder at transportkostnadene er av stor viktighet, de aller fleste krysser av for middels viktig. Sett i forhold til de store avstandene virksomhetene betjener, kunne vi kanskje vente at flere la maksimal vekt på transportkostnadene. Svarene kan imidlertid sees som et resultat av næringslivet i Vesterålen er tilpasset transportforholdene og avstandene til markedet.

2.6.3 Bruk av transportmiddel

Bil er desidert viktigste transportmiddel både til og fra virksomhetene, men båt er naturlig nok også viktig for bedrifter knyttet til fiske og maritime bransjer. Bedriftene benytter hovedsakelig innleide transportører for å dekke sitt transportbehov.

For noen virksomheter er båttransport uaktuelt. Kun tre angir dette. For de øvrige velges ikke båt blant annet fordi det oppleves for kostbart. En av virksomhetene uttrykker dette slik:

“Avgifter i havn er ofte et moment hos kunder. Sortland har høy vareavgift - også sammenlignet med andre havner i Norge”

På spørsmål om hvilken flyplass som er viktigst, framheves Stokmarknes lufthavn Skagen som den viktigste, så Evenes og deretter Andenes. Det er et gjennomgående trekk at flytransport er viktig for kunde- og leverandørkontakt. 18 av 21 virksomheter hevder dette. De er derimot ikke fornøyd med flytilbudet, dette gjelder både rutetilbudet og pris.

2.6.4 Flaskehals og utbedringsbehov

Blant virksomheter med betydelig transportbehov internt i Vesterålen, framheves smale veier som den mest framtrædende flaskehalsen for godstransport. Avstand til markedet framheves også, samt framkommeligheten om vinteren. De samme momenter påpekes også for transportere ut og inn av Vesterålen.

Tabell 2.3. Oppsummering av hvilke konkrete utbedringsbehov bedriftene har forslått for Vesterålen

	Vei	Strekning	Tiltak
1	E 10	Gullesfjord - Bjerkvik	Heve standard
2	E 10	Tjeldsundbrua - Sortland	Ny vei !
3	E 10	Sortland - Evenes	Utbygging av vei
4	E 10	Kanstadbotn - Fiskfjord	Veitunnel Kanstadbotn - Fiskfjord
5	E 10	Gullesfjord - Fiskfjord	Ny vei og tunnel. For hurtigere gjennomføring kan det jobbes frem som et utviklingsprosjekt. Sparer ca 20 min.
6	E 10	Kåringen	Utbedring av vei, spesielt mht vinterkjøring
7	E 10	Tjeldsund - Evenes, innkorting	Ny trase over Tjeldøya til Evenes vil gi en besparing på 20 min.
8	Rv. 82	Bedre frekvens ferge Melbu - Fiskebøl	Mindre og hurtigere ferge med avgang hver time.
9	Rv. 82	Melbu - Fiskebøl	Hyppigere avganger
10	Rv. 82	Sortland - Andenes	Utbedring
11	Rv. 82	Sigerfjordtunnelen - Lofastkrysset	Utbedring av veistandarden
12	Rv. 82	Sortland - Risøyhamn	Bedre standard
13	Rv. 82	Risøyhamnbrua - Strand	Utbedring av veistandard/omlegging av vei. Blitt enda viktigere etter at vi har fått riksveiferge fra Andenes til Senja og oppnår en større trafikk nordover via Senja til Tromsø.
14	Rv. 820	Sortland - Bø	Vedlikehold av dekke
15	Rv. 822	Sortland - Blokken (Sigerfjord)	Bedre standard, sikre rasområde
16	Rv. 85 / E10	Lødingen - Tjeldsundet	Dårlig veistandard, behov for oppgradering
17	Rv. 82 / E10	Risøyhamn - Lødingen	Generell forbedring av veistandard
18	Fv. 956	Vikbrua - Bremnes	Utbedres i forhold til bredde, bæreevne og toppdekke.
19	E 6	Nordland	Bedre veistandard
20	Sjø/havn	Sigerfjord	Utbedring av kai større dybde
21	Sjø/havn	Sortland havn	Reduksjon av havneavgifter
22	Fly	Harstad/Narvik lufthavn Evenes	Bedre veistandard og hyppigere avganger
23	Fly	Stokmarknes lufthavn Skagen	1200 m bane, direkte fly
24	Fly	Stokmarknes lufthavn Skagen	Lavere billettpriser

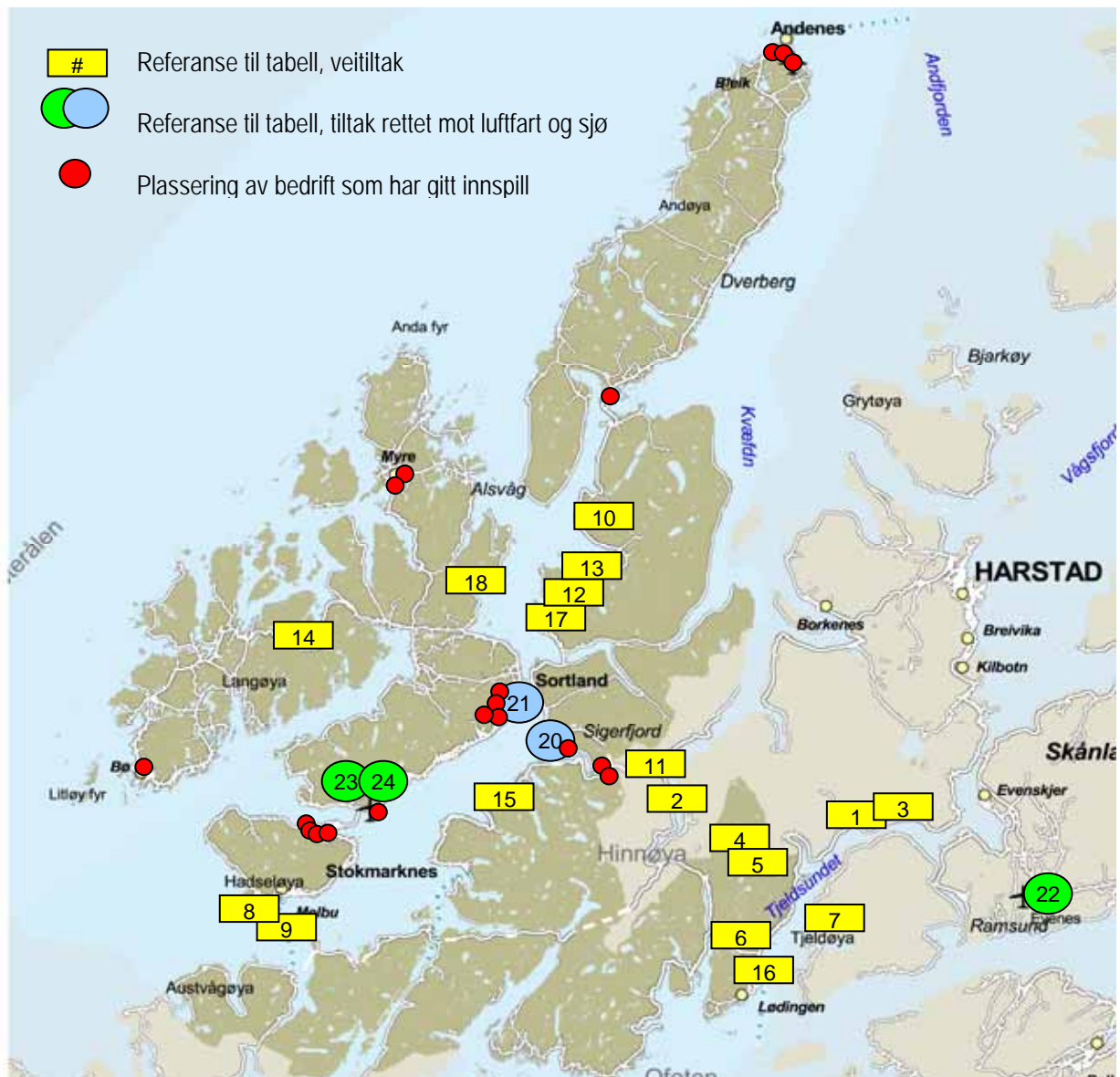
2.6.5 Tidligere innspill fra næringslivet

I regi av Samarbeidsrådet for ordførerne i Hålogaland ble det i 2006 og 2007 gjennomført en nærings- og kommunikasjonsstudie for nordre Nordland og Sør-Troms.⁹ Formålet var å framskaffe forslag til nye samferdselsprosjekter som kan bidra til hensiktsmessig nærings- og samfunnsutvikling. Dette ble gjort gjennom intervjuer og konferanser. Totalt for hele området leverte 50 personer og bedrifter inn synspunkter. Innspillene fra studien samsvarer i hovedtrekk med innspillene fra næringslivsundersøkelsen foran. Nedenfor er oppsummert hovedtrekkene i innspillene fra Vesterålen i den refererte studien fra 2007:

Luffart

- E10 mot Harstad/Narvik lufthavn Evenes må utbedres for at Evenes skal fungere som stamflyplass for regionen
- Dårlige veier gir behov for lokale flyplasser, men regulariteten må bedres og prisene er for høye
- Raskere og mer koordinerte transporter inn og ut av Vesterålen for å møte reiselivsnæringens behov for effektive transporter
- Rullebanen på Stokmarknes lufthavn Skagen må forlenges for kunne ta ned større fly
- Andøya lufthavn Andenes må utvikles med tanke på turisme og godstransport

⁹ "Nærings- og samfunnsutvikling i Lofoten, Ofoten, Sør-Troms og Vesterålen – gode kommunikasjoner, en vesentlig forutsetning". Høyskolen i Harstad og Høyskolen i Narvik. 15.sept 2007.



Figur 2.14. Oversikt over bedrifter og hvilke tiltak de har foreslått, tallreferansene er til tabell 2.3 på forrige side.

Sjø

- Økt frekvens på fergen Lødingen - Bognes
- Opprettholde frekvensen på Melbu - Fiskebøl også etter Lofast
- Fergesambandet Andenes - Gryllefjord bør bli riksveiferge for å sikre kvalitet og stabilitet
- Sikre at leden gjennom Raftsundet - Risøyrenna blir likeverdig med Tjeldsundet
- Sikre båtfrakt i Vesterålen gjennom samkjøring og koordinering av last, samt oppbygging av utvalgte havner med gode fasiliteter og tilførselsveier
- Opprettholde Hurtigrutas seilingsmønster
- Bedre tilførselsvei til havna i Lødingen slik at havna blir en større ressurs for regionen
- Samkjøring av gods for å skape grunnlag for flere ruter med sjøtransport fra Risøyhamn

- Reduserte havneavgifter
- Større pålitelighet ved omlasting mellom Hurtigruta og godsbil

Vei

- Oppgradering av E10 mellom Gullesjordkrysset og Evenes
- Økt standard og bedre vedlikehold på eksisterende veinett, eventuelt større utbygninger:
 - Riksvei mellom Sortland og Andøya
 - Lofastkrysset – Sigerfjord/Sortland
 - Fv. 885 Eidsfjord
- Etablere Panoramaveien for turisme og av hensyn til samfunnsikkerhet
- Utbedring av Ulsvågskaret på E6

3 Overordnede samferdselsplaner

3.1 Innledning

De økonomiske rammebetingelsene for samferdselssektoren defineres og fastsettes først og fremst av Stortinget årlig gjennom statsbudsjettet og budsjettets fordeling på sektordepartement. Praktisk politikk viser at det er mulig å påvirke budsjettbehandlingen til fordel for enkeltprosjekter, men i det store bildet vil ikke dette være en rasjonell arbeidsmetodikk. Koblingen mellom økonomi og plan viser tydelig at planer fungerer som kanaliseringverktøy for økonomiske ressurser; først plan, så økonomi. Det nasjonale samferdselssystemet, kanskje først og fremst på veisiden, er imidlertid ikke fullstendig låst til langsiktige 10-årsplaner. Det foreligger også muligheter for tilføring av ekstraordinære midler, gjerne gjennom endringer av prioriteringer i de regionale fagetatene, alternativt gjennom tilføring av friske penger fra nasjonalt hold. Utnyttelse av slike "muligheter" forutsetter imidlertid ofte at det foreligger klare prioriteringer og prosjektplaner som på kort sikt kan iverksettes.

Til forskjell fra de årlige statlige økonomiske rammebetingelsene, har de planmessige rammebetingelsene et betydelig lengre perspektiv, gjerne fra 4 – 10 år. I forhold til den konkrete samferdselspolitikken som skal utformes og iverksettes i Vesterålen, vil regionens samferdselsplan måtte forholde seg til de planmessige rammebetingelsene på to litt forskjellige måter. På den ene siden må en felles samferdselsplan være sammenfallende og i samsvar med de overordnede føringene som de planmessige rammebetingelsene definerer og prioriterer. En felles samferdselsplan for Vesterålen må med andre ord inneholde realistiske målsettinger, prioriteringer og tiltak i forhold til det som trekkes opp i de ulike overordnede plandokumentene. I tillegg er et av formålene med utarbeidelsen av en felles samferdselsplan for Vesterålen at den skal være et instrument for påvirkning av overordnede rammebetingelser og prioriteringer. Gjennom et systematisk og strukturert politisk regionalt arbeid i Vesterålen vil en felles samferdselsplan ha politisk regionalt forankret legitimitet til å utfordre overordnede rammebetingelser. Det er et politisk håndverk å finne gode løsninger og balanseanger.

Hovedkonklusjonen blir således at styrking av samferdselssektoren i Vesterålen gjennom tilføring av mer økonomiske ressurser og realisering av prosjekter, kan best oppnås gjennom et gjennomarbeidet plansystem som definerer og faglig underbygger de samferdselsmessige utfordringene som regionen står overfor.

Nedenfor gjennomgås de mest sentrale planmessige rammebetingelsene gitt i NTP og i regionale planer som samferdselsplan for Vesterålen må forholde seg til.

3.2 Nasjonal transportplan 2010 – 2019

Nasjonal Transportplan 2010 - 2019 (NTP), presentert i St.meld. nr. 16 (2008- 2009), er regjeringens framlagte mål og strategier for samferdselssektoren for perioden 2010 - 2019. Den overordnede målsettingen for regjeringens transportpolitikk er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling. I kommende NTP-periode har regjeringen lagt vekt på å balansere de fire hovedinnsatsområdene; framkommelighet og



Figur 3.1. Faksimile av forsiden til Nasjonal transportplan 2010-2019. St.meld. nr 16 2008-2009.

regional utvikling, transportsikkerhet, miljø og universell utforming. Viktige prioriteringer innenfor NTP vil i tråd med denne satsingen være:

- Betydelig økning i veivedlikeholdet
- Løft i satsingen på store riksveinvesteringer med en årlig økning på 80 prosent
- Økt satsing på rassikring
- Bedre ferge driftstilbud
- Betydelig økning i midler til trafiksikkerhet
- Sterk satsing på tiltak i farleder og fiskerihavner

De konkrete forhold som er særlig aktuelle for Vesterålen er oppsummet i avsnittene nedenfor.

Vei

Fra 1.1.2010 trår forvaltningsreformen for endringer i ansvarsforholdet for offentlige veier i kraft. Fra da av deles det offentlige veinettet inn i tre veityper etter hvilket forvaltningsnivå som har ansvar for veinettet: riksveier, fylkesveier og kommunale veier. I hovedsak er det tidligere stamveier som får betegnelsen riksveier, mens øvrige riksveier og fylkesveier får betegnelsen fylkesveier. Noen tidligere riksveier vil ved omleggingen fortsatt forbli et statlig ansvar og i prinsippet inngå i det som til nå er benevnt stamveier. I

Vesterålen gjelder dette dagens rv. 85 fra Lofastkrysset til Sortland, og arm til rv. 85 mellom Lødingen og Kåringen. E6 og E10 utgjør de sentrale kommunikasjonsaksene nord-sør og øst-vest i nordre del av Nordland, samtidig som de binder sammen naboregioner. For perioden 2010-2019 legger regjeringen særlig vekt på å utbedre flaskehalsar og målrettet innsats mot ulykkesstrekninger på hovedveinettet. Det vektlegges også å få til en større sammenhengende veistandard.

Utover at regjeringen ønsker en generell satsing på veivedlikehold og nybygging, er det for Vesterålen bare ett forslag til tiltak. Det gjelder oppstart av planarbeid med sikte på investering i siste seksårsperiode fram mot 2019 for E10 Tjeldsund bru – Gullsfjordbotn, hvor tunnel Fiskfjord - Gullsfjord er et aktuelt alternativ. Lenger sør trekkes E6 Sommerseth - Ulvsvåg fram som aktuelt prosjekt for prioritering av større midler for bygging av ny vei og tunnel, mens E6 Kråkmofjellet ikke er et konkretisert prosjekt, men hvor det vurderes som aktuelt med en større ombygging av den sørlige delen. Innkorting av E6 med ny bro (Hålogalandsbrua) over Rombaksfjorden gjennomføres i perioden 2010 - 2013.



Figur 3.2. Inndeling i riks- og fylkesveinett med fergesamband fra 1.1.2010. Kart presentert til handlingsprogrammet 2010 – 2013 for fylkesveiene i Nordland.

Ferge

På fergesiden er det først og fremst sambandet Lødingen-Bognes som nevnes i NTP. I utgangspunktet skal riksveifergene som er en del av riksveinettet overføres til fylkeskommunene. Det er likevel noen riksveifergesamband som knytter sammen to stamveier. Disse er sambandene Bodø–Moskenes (mellom rv. 80 og E10) og Bognes–Lødingen (mellom E6 og E10). Statens vegvesen mener disse sambandene bør være statlige, blant annet fordi de er viktige for næringstransporten i området. Som del av reiselivssatsingen i Vesterålen og Troms, tilrår departementet videre at det etableres en samarbeidsavtale mellom fylkeskommunene i Nordland og Troms om forutsigbar drift av fergesambandet Gryllefjord - Andenes ut 2011. Avtaleperiodens lengde er valgt med utgangspunkt i forutsetning om oppstart som anbudssamband i 2012.

Sjøfart

På den maritime siden foreslås det som konkrete prosjekt at Raftsundet skal utdypes tre steder for å øke sikkerheten. I Tjeldsundet fremmes som konkrete tiltak at leden skal utvides på fem steder for å øke sikkerheten i en led som i dag er trang og vanskelig å navigere i. Begge prosjektene er ment å gjennomføres i NTPs siste seksårsperiode. På fiskerihavnesiden er Andenes prioritert med moloutbedringer som tiltak i første del av planperioden (2010 - 2013), mens dybdeutvidelse til fem meter i Hovden er tatt inn på programmet i andre halvdel (2014 - 2015). Utvidelse og innseiling til Myre havn samt bygging av ny molo til Gjæva er også planlagt med oppstart i andre del av NTP-perioden (2014 - 2019).



Figur 3.3. E10 østover, ferge fra Lødingen og fly fra Evenes, viktige transportåre som knytter Vesterålen til resten av landet. Foto: Norconsult

Luftfart

Innenfor luftfartssektoren omtaler ikke NTP konkrete luftfartsprosjekter i Vesterålen. Regionens stamflyplass Harstad/Narvik lufthavn Evenes skal imidlertid oppgraderes med nytt driftsbygg og parkeringshus.

Kollektivtrafikk i distriktene

NTPs omhandling av kollektivtrafikk er først og fremst konsentrert om de store byområdene. I regjeringens plandokument vil følgende satsingsområder være relevant i Vesterålsregionen:

- Videreføring av prøveprosjektet Kollektivtransport i distrikts-Norge, jmfør nærmere omtale i kapittel 6.2
- Forsøk i ett eller flere fylker hvor bestillingstransport bygges ut samtidig som det gjøres tilpasninger i regelverket for TT-tjenester
- Styrke ekspressbusspolitikken. Med ekspressbuss menes i denne sammenheng fylkeskryssende bussruter
- Oppfordre til og legge til rette for samordning av offentlige kjøp av kollektivtransport i regionene
- Videreføre arbeidet med en nasjonal reiseplanlegger og felles administrasjon av elektronisk billettering

Trafikksikkerhet

Regjeringen ser på trafikkulykker som et alvorlig samfunnsproblem. De årlige kostnadene forbundet med trafikkulykker beløper seg til om lag 26 mrd. kroner. Ved reduksjon i trafikkskader vil en dermed spare samfunnet for både økonomiske og menneskelige belastninger. Hovedutfordringen i planperioden blir å oppnå en fortsatt reduksjon av antall drepte og hardt skadde i en periode der mange av de mest kostnadseffektive og mest virkningsfulle tiltakene allerede er tatt i bruk og langt på vei utnyttet. For å komme videre i trafikksikkerhetsarbeidet vil det være viktig å løse utfordringene knyttet til de ulykkestyper, trafikantgrupper og typer atferd som er mest utsatt eller fører til flest ulykker med drepte og hardt skadde.

Møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med myke trafikanter står for om lag 85 prosent av ulykkene med dødelig utgang i veitrafikken. Om lag 35 prosent omkommer i henholdsvis møteulykker og utforkjøringsulykker, mens om lag 15 prosent er fotgjengere eller syklistene. Dette utgjør en betydelig sikkerhetsutfordring og tilsier en vedvarende satsing på målrettede og effektive tiltak mot disse ulykkestypene. Videre er utvikling av effektive tiltak og virkemidler rettet mot høyrisikogrupper og risikoatferd en stor utfordring i perioden. Disse gruppene har vist seg svært vanskelig å nå i trafikksikkerhetsarbeidet.

For trafikksikkerhetsområdet har regjeringen som følgende tiltaksområder som hovedmål i planperioden:

- Redusere antall drepte og hardt skadde i veitrafikken med minst en tredel innen 2020
- Gjennomføre en offensiv satsing på målrettede investeringstiltak samt drift og vedlikehold av betydning for trafikksikkerheten
- Forebygge møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av myke trafikanter
- Styrke innsatsen overfor høyrisikogrupper i trafikken som unge, eldre, motorsyklister, ruspåvirkede sjåførere og enkelte innvandringsgrupper
- Styrke innsatsen spesielt overfor unge sjåførere, blant annet gjennom utarbeidelse av en dedikert strategi mot ungdomsulykker, endringer og justeringer i føreropplæringen, strengere prikkbelastning av førere med førerkort på prøve, samt vurdering av andre krav i prøveperioden, som f.eks. kjøring med p-skilt
- Øke innsatsen for trafikksikkerhet som en del av HMS-arbeidet i arbeidslivet
- Styrke innsatsen overfor manglende bilbeltebruk, kjøring i ruspåvirket tilstand og høy fart
- Foreslå å skjerpe veitrafikklovgivningen i forhold til ruspåvirket kjøring
- Trappe opp innsatsen av strekningsvis automatisk trafikkontroll
- Tilrettelegge for utnyttelse av trafikksikkerhetspotensialet i ny teknologi
- Tilpasse organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet
- Forbedre statistikkgrunnlaget over skadete i veitrafikken

Jernbane

Vesterålen har ingen jernbaneforbindelse, men jernbaneterminalene i Narvik, Fauske og Bodø er likevel betydningsfulle, særlig for regionens godstrafikk. I NTP 2010 - 2019 signaliserer regjeringen at den i planperioden vil utvikle jernbanen i Nord-Norge gjennom utvidet kapasitet på Nordlandsbanen og Ofotbanen. Nordlandsbanen vil med prosjektene som fremmes i NTP for 2010 - 2019, få økt kapasitet, punktlighet og sikkerhet. Ofotbanen er den jernbanen med mest godstrafikk i Norge, målt i tonn. På dette anlegget legges det blant annet opp til sanering av rasfarlige partier, oppføring av nye snøoverbygg, utskifting av ballast, sviller og skinner, utvikling av Fagernes godsterminal i Narvik samt forlengelse av kryssingsspor slik at 600 meter lange malmtog kan kjøres.



Figur 3.4. Trafikken med Ofotbanen er voksende, og er viktig for godstransport til og fra Vesterålen.

Foto: Viggo J Dale

3.3 Regionale planer og utredninger

3.3.1 Regionale planstrategier

Fra 1. juli 2009 er Fylkesplanen i tråd med ny Plan og bygningslov erstattet av en "Regional planstrategi". Den regionale planstrategien skal ha et fireårig perspektiv som er sammenfallende med valgperioden, og skal i hovedsak inneholde:

- Redegjørelse for viktige regionale utviklingstrekk og utfordringer
- Vurdering av langsiktige utviklingsmuligheter i regionen (fylket)
- Ta stilling til hvilke spørsmål og tema som skal tas opp for videre utvikling
- Angi hvordan prioriterte planoppgaver skal følges opp

Den regionale planstrategien skal suppleres ved at den regionale planmyndighet skal utarbeide "Regionale planer" for de spørsmål og tema som er fastsatt i den regionale planstrategien. Til regional plan skal det videre utarbeides et handlingsprogram for gjennomføring av planen som vedtas politisk og rulleres årlig.

I tråd med bestemmelsene i ny Plan- og bygningslov, vil samferdsel kunne defineres som et sentralt innsatsområde i den nye regionale planstrategien, mens en felles samferdselsplan for Vesterålen vil kunne inngå som en regional plan.

3.3.2 Fylkesplan for Nordland 2008 – 2011

Fylkesplan for Nordland har følgende målsetting for infrastrukturen i fylket: *“Å utvikle en effektiv og bærekraftig teknisk og fysisk infrastruktur som tilfredsstiller behovene til befolkningen og et konkurransedyktig næringsliv.”*

Om infrastrukturen i Nordland sier planen at Nordlands topografi og spredte befolkning gir landsdelen store utfordringer med hensyn til infrastruktur. Samferdselstilbudet i Nordland skal være det som binder folket sammen og som legger til rette for utvikling av nordlandssamfunnet. I framtiden må det arbeides for å redusere de ulempene avstandsproblemene har for næringslivet og for å styrke bo-, arbeids-, og serviceregionene. Gjennom å videreutvikle dagens samhandling med samferdselsaktører skal Nordland bli et enda bedre fylke å bo i, gjennom gode helhetlige, behovstilpassede og effektive transportløsninger for persontrafikken og næringslivet både på land, på sjøen og i lufta.

Næringslivet i Nordland er sterkt eksportorientert, stadig mer konkurranseutsatt og er i likhet med befolkningen for en stor del spredt på øyer og på fastland langs en meget lang og oppstykket kyst. Derfor er den samferdselsmessige infrastrukturen av avgjørende betydning for å kunne opprettholde bosetning, skape sterke bolig-, arbeids- og serviceregioner og ta i bruk potensialet i Nordland gjennom et verdiskapende næringsliv. Nordland skal være en forkjemper for miljøvennlig sjø- og landtransport.

Viktige strategier for infrastruktur og samferdsel er:

1. Stimulere til effektive transportmuligheter tilpasset næringslivets behov, for å skape robuste regioner og økt verdiskaping. Tilstrebe økt bruk av miljøvennlige transportmidler.
2. Arbeide for en vesentlig standardforbedret E6 som gjennomgående landverts infrastruktur for nordområdene, samt en vesentlig standardforbedret land og sjøverts infrastruktur for mer effektiv sjøtransport. Bidra til å tilrettelegge for godt fungerende øst-vestforbindelser som transportkorridorer ut og inn av landet.
3. Etablere et miljøvennlig, bærekraftig, samordnet og helhetlig kollektivtrafikksystem, med spesielt fokus på byområder, transportkorridorer og dag- og ukependling.

3.3.3 Samferdselsplan for Nordland 2004 - 2007

Samferdselsplanen skal være det overordnede styringsdokumentet for samferdsel i Nordland, på tvers av forvaltningsnivåene og på tvers av transportsektorene. Hovedfokus i planen er persontransporter innenfor de områder som fylkeskommunen har direkte handlingsrom i forhold til: fylkesveier inklusive fylkesveifergeer, de rutegående transportmidler innen fylkets grenser, skoleskyss, løyvemyndighet for rutetrafikk, drosjer, turvogner og for godstransport, gjennomføring av transporttilbudet for funksjonshemmede, samt transportberedskap.

Samferdselstilbudet i Nordland skal være det som binder folket sammen i nåtid og framtid og som legger til rette for utvikling av Nordlandssamfunnet. Hovedmål i planen er *“å tilby helhetlige, behovstilpassede og effektive samferdselsløsninger for persontrafikk og næringsliv både på land, sjø og luft. Samferdselsløsningene skal også ivareta miljø, trafiksikkerhet og samordnet areal- og transportplanlegging.”*

- Hovedstrategi 1: Økt samarbeid og bedre samordning mellom samferdselsaktørene
- Hovedstrategi 2: Arbeide for økte statlige bevilgninger til samferdsel i Nordland og større regionalpolitisk innflytelse over samferdselen i fylket
- Hovedstrategi 3: I prioriteringer mellom nye tiltak og videreutvikling av eksisterende løsninger, vil Nordland fylkeskommune prioritere videreutvikling av eksisterende velfungerende løsninger
- Hovedstrategi 4: Videreutvikling av en konkurransedyktig og effektiv transportsektor

3.3.4 Samferdselsutredning for nordre Nordland og Sør-Troms¹⁰

I 2006, i forkant av åpning av Lofast, gjennomførte Statens vegvesen en utredning for å vurdere tiltak som kan gi en best mulig tilpasset samferdselsstruktur i nordre Nordland og Sør-Troms etter at Lofast er ferdigstilt. Dette er en analyse, og ikke en plan, som omfatter en lang rekke både vedtatte og ikke vedtatte tiltak for å belyse hvilke samferdselsmessige muligheter Lofast og andre endringer åpner for.

¹⁰ Samferdselsutredning nordre Nordland og Sør-Troms. Fergetilbud og innkorting av E10, analyse med bruk av NTP Regionale transportmodeller. Statens vegvesen Region nord. 15.09.2006.

Analysen viser endringer i reisemønsteret som i hovedtrekkene er i samsvar med de senere observerte endringene etter Lofast. Dette gjelder bl.a. nedgang i fergetrafikken over Melbu og økning over Lødingen.

I alt 14 større endringer i fergetilbud og veiinnkortinger på stamveinettet er analysert med en forenklet samfunnsøkonomisk vurdering etter at Lofast er etablert. Blant de analyserte tiltakene er følgende mest interessant for Vesterålen:

- Innkorting av E10 mellom Fiskfjord og Gullsfjord har spesielt høy nytte for godstransportene ved at alle dagens langtransporter langs E10 får 18 km innkortet vei. Dette reduserer også betydningen av fergesambandet Revsnes-Flesnes og gjør at E10 blir den raskeste veien mellom Vesterålen og Harstad. Det samme gjelder for persontransporten, men i mindre grad. Tiltaket har ingen betydning for transportene over Bognes - Lødingen, da dette sambandet kun har betydning for transport i nord-sørretning.

- Innkorting mellom Fjeldal og Sandtorg gir også en betydelig samfunnsøkonomisk gevinst som er større enn kostnadene. Gevinsten er noe mindre enn en innkorting mellom Fiskfjord og Gullsfjord. En av grunnene er at Harstad er et stort reisemål i regionen, og tiltaket ikke har betydning for turene dit fra øst eller vestlig retning.

- Dersom nedgang i fergetrafikken Melbu - Fiskebøl følges opp med vesentlig redusert frekvens, vil dette gi negative effekt for trafikantene. Analysen antyder at dette kan kompenseres med å styrke hurtigbåtruten over Hadsselfjorden.

- En styrking av fergetilbudet Bognes - Lødingen med inntil 50 prosent flere avganger, vil erstatte effektene av bortfall av fergen Svolvær - Skutvik.

- Utbedring av E6 gjennom Ulvsvågskaret og Nordkil - Botn vil støtte opp om Bognes - Lødingen som den viktigste forbindelsen over Vestfjorden.



Figur 3.5. Rv. 82 mellom Sortland og Stokmarknes. En av de bedre veistrekningene i Vesterålen. Foto: T.I. Bergsmo

4 Samferdselsplan for Vesterålen – overordnede mål

Samferdselsplan for Vesterålen skal bygge opp under *overordnede mål* for samferdselsutviklingen i regionen. I arbeidsgruppemøte 21. november 2008 ble det drøftet og vedtatt følgende overordnede målstruktur for samferdselsplanen for Vesterålen:

i) Politisk samarbeid – overordnede mål:

Samferdselsplan for Vesterålen skal:

- gi kommunene i regionen et godt fundament for samferdselspolitisk arbeid
- fungere som regionens instrument for å fange opp og håndtere kommunikasjonsutfordringene innen veisektoren, kollektivtransport, maritim transport og luftfart

- fungere som regionens instrument for framtidig strategisk planlegging og prioritering av samferdselstiltak
- være regionens instrument for å relatere samferdselsstrategier og samferdselsprosjekt i Vesterålen til regionale og nasjonale styrings- og plandokument

ii) Samfunnsmessige hensyn – overordnede mål:

- Samferdselsplan for Vesterålen skal bidra til utvikling og sikring av en effektiv, sikker og tjenelig infrastruktur som grunnlag for videreføring av regionens bosettingsstruktur, levekår og velferdstilbud.



Figur 4.1. Stokmarknes med Børøybrua som sammen med Hadselbrua knytter Stokmarknes til resten av Vesterålen. Hadselbrua ble åpnet sommeren 1978 som den siste av Vesterålsbruene. Hadselbrua, Børøybrua, Sortlandsbrua, Kvalsaukan bru og Andøybrua knytter Vesterålen sammen med fergefrie samband mellom kommunene.
Foto: Trym Ivar Bergsmo.

iii) Næringsmessige hensyn – overordnede mål:

Felles samferdselsplan for Vesterålen skal:

- bidra til å fremme og sikre effektive og forutsigbare kommunikasjoner internt i regionen samt bidra til å redusere den interne geografiske avstanden slik at Vesterålen fremstår som en robust og enhetlig bosteds-, arbeids- og serviceregion (BAS-region)
- utvikle og sikre effektive og stabile transportkorridorer internt, samt inn og ut av regionen slik at regionens næringsvirksomhet, produksjonsaktivitet og nyskappingsvirksomhet kan operere under forutsigbare kommunikasjonsmessige rammebetingelser

iv) Miljøhensyn – overordnede mål:

Samferdselsplan for Vesterålen skal:

- bidra til at Vesterålen utvikler et kommunikasjonssystem som bidrar til reduksjon og minimalisering av belastningene på det fysiske miljø lokalt, regionalt og globalt
- sikre og systematisere arbeidet med langsiktig planlegging av all infrastruktur og alle kommunikasjonsløsninger slik at regionen optimaliserer areal og ressursbruk
- sikre systematisk oppmerksomhet mot miljøaspektet ved alle typer kommunikasjonsutbygginger samt at miljøtemaet håndteres som et sentralt element i plan- og utbyggingsprosessene

Samferdselsplanens *overordnede mål* konkretiseres gjennom *operasjonelle mål og tiltak*. De aktuelle forslagene til tiltak er gruppert sektorvis etter type transport og kommunikasjonsform, og presenteres i kapittel 5, 6, 7 og 8 og utgjør samferdselsplanens tiltakspakke.



Figur 4.2. Det drives et aktivt kulturarbeid i Vesterålen. Om ikke samferdsel kan defineres inn som del av kulturbegrepet, så er et aktivt og blomstrende kulturliv og organisasjonsliv avhengig av at folk kommer sammen på ei grei og trygg måte. Gode samferdselsvilkår gjør det mulig med større grad av samhandling og derigjennom bedre levekår og velferdstilbud, også innen kulturlivet. Foto: Trym Ivar Bergsmo



Figur 4.3. Vesterålen har et variert næringsliv knyttet til fiskerier, bygg og anlegg, mekaniske og maritime verksteder og ikke minst turisme, samt handel, offentlig og privat tjenesteyting og utdanning. For virksomhetene i Vesterålen er sikker og forutsigbar samferdsel avgjørende for å utnytte ressursgrunnlaget, sikre rekruttering og få god tilgang til markedet for sine varer og tjenester. Bildet er fra produksjon av oljelensere hos NorLense AS på Fiskebøl. Foto: Trym Ivar Bergsmo

5 Veitrafikk

5.1 Utfordringer

Det er om lag 860 km europa-, riks- og fylkesveier i Vesterålen. Veilengden er omtrent likt fordelt mellom Europa- og riksveier, og fylkesveier. I tillegg er det omtrent 500 km med kommunale veier som ikke omfattes av samferdselsplanen, men som også utgjør en viktig del av veisystemet i regionen.

Veistandarden internt i Vesterålen er sterkt varierende med store forskjeller i veibredder, kurvatur og stigningsforhold, samt strekninger med dårlig dekke og uten fast dekke. Det er en stor utfordring for Vesterålen om befolkning og næringsliv skal tilbys et veinett de er tjent med og som gir trygg og sikker framkommelighet.

Ny vei til Lofoten (Lofast) med omlegging av E10 endrer reise- og trafikkmønsteret gjennom Vesterålen og til og fra Lofoten. Dette har bl.a. ført til mindre trafikk på fergen Melbu - Fiskebøl, noe som kan motivere for redusert tilbud med redusert mulighet for samhandling mellom Lofoten og Vesterålen. Dette gjelder særlig for Melbu, Stokmarknes og deler av Sortland som får økte avstander og reisetid ved bruk av den nye E10-fastlandsforbindelsen. Omleggingen av trafikkstrømmene pga Lofast har ført til at trafikken over fergesambandet Bognes - Lødingen er økt kraftig med større trafikk på en dårlig veistrekning langs Tjeldsundet og mer trafikk til Vesterålen og Lofast gjennom et bratt parti med dårlig framkommelighet ved Kåringen.

Turisttrafikken ventes også å endre seg som følge av Lofast. Foreløpig ser det ut som det har vært en sterk økning i turisttrafikken til Lofoten og en mindre nedgang i Vesterålen. Omfordeling av turiststrømmene fra Vesterålen og Lofoten ser dermed ut til å være beskjedne, men med en betydelig netto økning samlet turisttrafikk til Lofoten.¹¹

Nye E10 Lofast har ført til at tidligere stamvei E10 gjennom Sortland og Stokmarknes er klassifisert til riksvei, rv. 82. Det er tidlig å si noe eksakt om virkningene av denne omleggingen, men ett første tegn på endring er at vinterved-

likeholdet har blitt dårligere med lavere fastlagt standard på vintervedlikeholdet. Rv. 85 mellom Lofastkrysset og Sortland, og dagens arm til Lødingen, er i NTP 2010 - 2019 igjen omklassifisert til "stamvei", mens fortsatt vil rv. 82 på den trafikkerte strekningen mellom Sortland og Stokmarknes ikke tilhøre de statlig mest prioriterte veiene.

I tillegg til lange avstander, dårlig standard og vedlikehold, utgjør de mange trafikkulykker en stor utfordring for Vesterålen. Dette skyldes dels veistandarden, men det handler også om trafikk-kultur og holdninger og adferd til de som ferdes i trafikken. Det er derfor behov både for fysiske tiltak som hindrer ulykker og demper skadeomfang når ulykker skjer, og holdningskapende arbeid.

5.2 Dagens veistandard

5.2.1 Veistandard

Vurdering av hvilken standard veiene skal ha, er dels et politisk og dels et faglig spørsmål. Valg mellom alternative veier og hvilke funksjon veiene skal ha, er et typisk politisk valg, mens det i stor grad er et faglig spørsmål hvilken utforming en vei bør ha for å tilfredsstille krav til trafikksikkerhet og framkommelighet. Krav til veistandard er nedfelt i veinormalene, slik de er gitt i Statens vegvesens håndbøker. Disse er utformet med hjemmel i veiloven og gjelder for offentlige veier (Statens vegvesens håndbok 017, veg- og gateutforming).

Normene for veistandard er utformet med utgangspunkt i veiens funksjon, fartsgrense og trafikkmengde. For opprusting av eksisterende veier er det i veinormalene satt et skille i krav til standard ved et trafikkvolum på 4000 kjøretøy i døgnet. I Vesterålen er det bare trafikk i nærområdene rundt Sortland som har trafikk over 4000 kjøretøy i døgnet. Standardkrav i forhold til trafikkvolum er derfor noenlunde det samme for alle riks- og fylkesveier i Vesterålen. Skille i standardkrav for veiene i Vesterålen er derfor i hovedsak knyttet til veiens funksjon og hvilken fartsgrense det legges opp til.

¹¹ TØI-rapport 994/2008: "Lofast – virkninger på næringsliv, reiseliv og flytrafikk i Lofoten og Vesterålen"

Tabell 5.1. Definerings av veistandard for vurdering av veinettet i Vesterålen

	Km/t	Feltbredde i meter			Kurveradius i meter			Stigning		
		FG*	A	IA	FG	A	IA	FG	A	IA
Hovedvei	80	> 7	6-7	< 6	>200	150-200	<150	<8 %	8-10 %	>10 %
	70	> 7	6-7	< 6	>150	100-150	<100	<8 %	8-10 %	>10 %
	50	> 7	6-7	< 6	>55	>55	<55	<8 %	8-10 %	>10 %
Samlevei	80	> 6	5-6	< 5	>150	>150	<150	<8 %	8-10 %	>10 %
	70	> 6	5-6	< 5	>100	>100	<100	<8 %	8-10 %	>10 %
	50	> 6	5-6	< 5	>55	>55	<55	<8 %	8-10 %	>10 %

* FG = Fullgod standard etter veinormalene

A = Akseptabel standard

IA = Ikke akseptabel standard, klart behov for utbedring i forhold til veiens funksjon.

Veinormalene skiller mellom stamveier, andre hovedveier, samleveier og atkomstveier.¹² I tillegg kommer gang- og sykkelveier. Stamveiene utgjør det overordnede nasjonale veisystemet, og knytter sammen landsdeler og regioner, og forbinder Norge med utlandet. Stamveiene har i tillegg også viktige regionale og lokale funksjoner. I Vesterålen er E10 stamvei. Som nevnt vil dagens rv. 85 til Sortland og til Lødingen også få status som "stamvei" fra januar 2010, i tråd med forslaget i NTP 2010-2019.

Andre hovedveier har som funksjon å dekke behovet for transport mellom distrikter, områder og byer. I Vesterålen er så godt som alle riksveier hovedveier. Det er to unntak, rv. 822 til Blokken og rv. 837 til Nygård som har funksjon som samlevei selv om dette i dag er riksvei.

Samleveier er forbindelsesveier mellom for eksempel deler av en kommune, og skal være bindeledd mellom atkomstveier og hovedveier. Disse veiene har en oppsamlings- og fordelingsfunksjon. I Vesterålen kan alle fylkesveier regnes som samleveier.

Atkomstveier er atkomst til boligområder, fritidsaktiviteter, industriområder eller lignende. Dette er normalt kommunale og private veier. Kommunale og private veier vurderes ikke i samferdselsplanen for Vesterålen.

¹² Som omtalt i kap 3.2, trår forvaltningsreformen for endringer i ansvarsforholdet for offentlige veier i kraft fra 1.1.2010. Fra da av endres inndelingen i stamveier, riksveier og fylkesveier, til riksveier og fylkesveier. Omleggingen vil også medføre endring i veinummereringen. Inntil videre benyttes dagens veinummer. Inndelingen av veinettet i hovedveier og samleveier er knyttet til veiens funksjon og ikke til hvem som "eier" veiene. Ansvaret for planlegging, drift og utbygging er imidlertid fordelt mellom de tre forvaltningsnivåene i tråd med inndelingen i veinettet.

5.2.2 Valg av standard

Veinormalene har en lang rekke standardkrav knyttet til veiuforming. De viktigste i forhold til behov for utbedring er veibredde, kurveradius og stigning. I tillegg kan også veiens bæreevne sette grenser for tungtrafikk. I utgangspunktet vil det være et mål at veiene i Vesterålen skal ha en standard som tilfredsstillende veinormalenes krav til fullgod standard til bruk ved utbedring av eksisterende vei. Dette vil utløse et enormt investeringsbehov som overstiger det som innen rimelig tidshorisonter er mulig å finansiere. Det er derfor definert en akseptabel standard som ligger noe under fullgod standard, men som gir tilfredsstillende framkommelighet bl.a. med "gul stripe" og akseptable stigningsforhold. I tabell 5.2 over er standardkravene definert for følgende standarder:

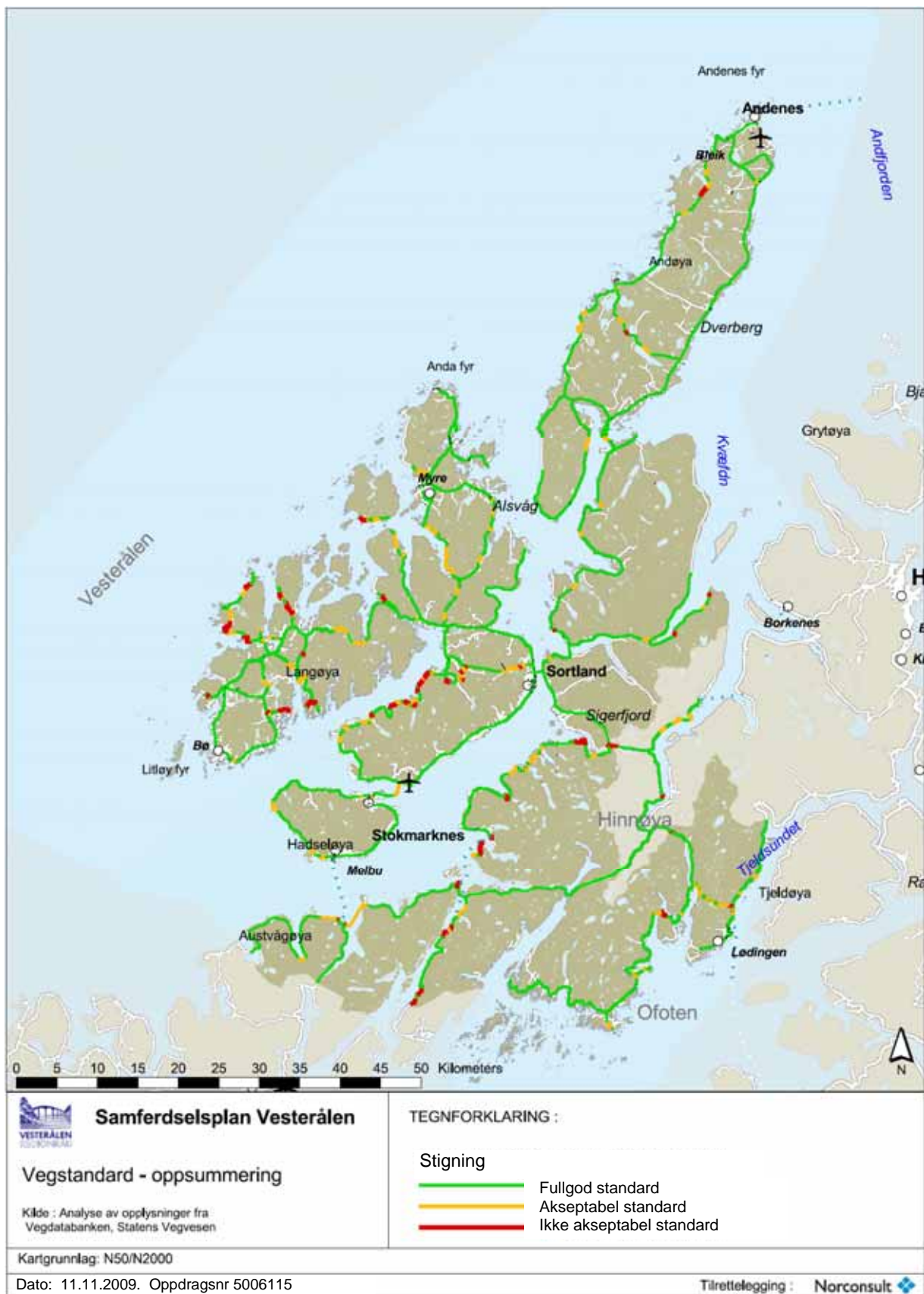
- Fullgod standard (FG): Standard i tråd med veinormalene
- Akseptabel Standard (A): lavere enn fullgod, men godt nok i forhold til framkommelighet og trafiksikkerhet
- Ikke akseptabel standard (IA): dette er en så lav standard at det er behov for utbedring. Dette innebærer bl.a. at to større biler ikke kan møtes uten vanskeligheter

I tillegg til disse veistandardvariablene, vil bæreevne og graden av fast dekke være viktige parametre for vurdering av standard. Riksveiene har fast dekke mens om lag en femtedel, dvs rundt 80 km av fylkesveiene har grusdekke. Kun to tunneler er skiltet til under 4,5 m. Dette er Ryggedalen på rv. 820 som er skiltet til 4,1 m, og Brokløysa på rv. 822 i Sortland kommune med skiltet høyde på 4,0 m.

Med bakgrunn i data fra Statens vegvesens veidatabank, er veinettet i Vesterålen analysert for å få fram oversikt over standarden på veinettet i regionen. Nedenfor gjengis hovedtrekkene i analysen.



Figur 5.1. Veistandard i forhold til veibredde på veinettet i Vesterålen



Figur 5.2. Veistandard i forhold til stigning på veinettet i Vesterålen



Figur 5.3. Veistandard i forhold til kurvatur på veinettet i Vesterålen

- **Veibredde**

Det er smale veier som i størst grad gjør at veistandarden i Vesterålen er dårlig. Dette gjelder i særlig grad samle-veiene. Hele 31 prosent av disse har en betydelig understandard mht bredde og bare 6 prosent har en fullgod standard i forhold til trafikkmengde og fartsgrense. Også deler av hovedveinettet er for smalt. Bare om lag 40 prosent har fullgod standard. Dette inkluderer ny E10. Over halvparten av hovedveinettet har lavere standard enn veinormalens krav. Ikke akseptabel bredde på hovedveinettet er det i første rekke på rv. 82 mellom Sortland og Risøyhamn.

- **Stigningsforhold**

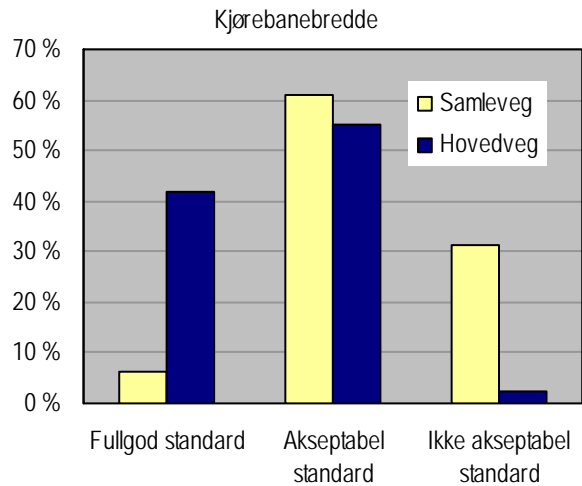
Det er flere for bratte partier på veinettet i Vesterålen. De fleste strekninger som er brattere enn veinormalenes krav, finner vi på samleveinettet. På hovedveiene er det i første rekke Kåringen som er en flaskehals, særlig om vinteren, pga sterk stigning og kurver. Også stigningen opp mot Ryggedalstunnelen på rv. 820 mot Bø og Frøskelandsfjellet på rv. 821 mot Myre har stor stigning som oppleves som en flaskehals for framkommeligheten. Selv om strekninger med stor stigning normalt ikke utgjør en stor del av veinettet, kan enkeltvis bratte partier være en utfordring selv om den samlede lengden ikke er lang.

- **Kurvatur**

Det er over 80 kurver på hovedveinettet som ligger under akseptabel standard. Veistandard i forhold til kurvaturen gjelder ikke bare enkeltkurver, men også variasjoner i standard som skaper farlige situasjoner. På hovedveinettet er det svingete partier særlig på rv. 82 mellom Strand og Risøyhamn og på flere partier langs rv. 820 mellom Sortland og Bø. Også ut mot Myre er det flere krappe kurver. Strekningen Lødingen – Gullesfjord har dårlig kurvatur, og på store deler av strekningen er kvaliteten av ikke akseptabel standard. Samleveiene er jamt over mer svingete enn hovedveiene.

- **Dekketilstand og bæreevne**

I tillegg til den geometriske utforming av veiene (bredde, kurvatur, stigning) er også den tekniske standarden på veien i form av dekketilstand og bæreevne også viktig. Om lag 20 prosent av riksveiene innenfor Vesterålen har dype eller svært dype spor i følge registreringer gjort av Statens vegvesen. Av disse har seks prosent av veilengden svært dype spor (dvs over 25 mm dype). Standarden på fylkesveinettet er enda dårligere. Dette er uttrykk for store etter-slep på veivedlikeholdet i Vesterålen.

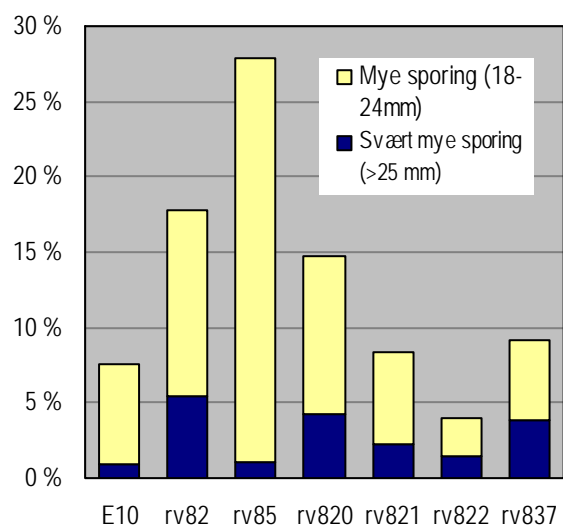


Figur 5.2 Standarden på veinettet i Vesterålen i forhold til veibredde. Kilde: Veidatabanken

Dårlig dekketilstand med sporing og ujevnt veidekke er delvis et framkommelighetsproblem og gir stor slitasje på vei og kjøretøy. Verre er det at dette går ut over trafikksikkerheten. Særlig på strekningen ved Hauknes og Skagen på rv. 82 mellom Sortland og Stokmarknes gir dårlig veikropp betydelig sporing i asfalten som forverres ved snø i veibanen om vinteren. Dette er et betydelig sikkerhetsproblem. På grunn av stor trafikk og mange utforkjøringer på denne strekningen er farten redusert. Dette er en av mange strekninger med behov for betydelige utbedringer av veikroppen og hvor reasfaltering alene ikke hjelper i lengden.

- **Samlet standardvurdering**

Når vi ser veibredde, stigning og kurvatur i sammenheng, har store deler av veinettet i Vesterålen for lav standard. Dersom veistandarden sees i forhold til veinormalenes krav



Figur 5.4. Andel av veilengder med mye og svært mye sporing pr mai 2008. Kilde: Statens vegvesen region nord.

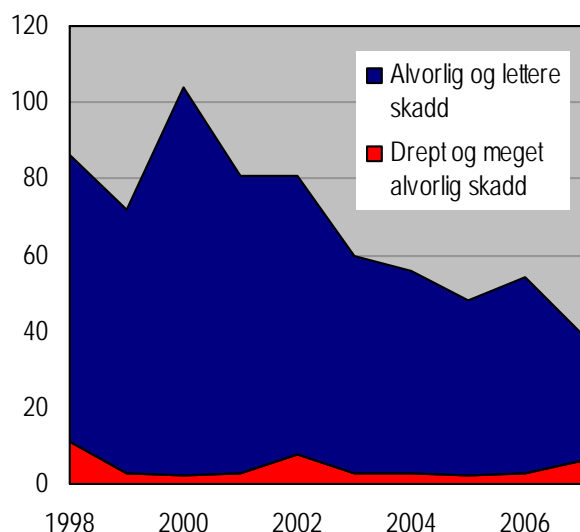
har bare 40 prosent av hovedveinett og 6 prosent av samleveinett fullgod standard. Dersom vi aksepterer en noe lavere standard, men fremdeles gul midtstripe og ellers ikke for krappe kurver og bratte strekninger, har fremdeles 37 prosent av samleveiene og nesten 10 prosent av hovedveiene ikke akseptabel standard. Direkte utgjør dette ca 20 km hovedvei og nesten 200 km samlevei. Ettersom større og sammenhengende parseller må sees i sammenheng, er det reelle behovet for å oppruste veinettet til akseptabel standard langt større enn dette.

5.3 Trafikksikkerhet

Trafikkulykker er et alvorlig samfunnsproblem med store samfunnsøkonomiske kostnader og store påkjenninger for involverte og pårørende. Bedret trafikksikkerhet er derfor en viktig del av samferdselspolitikken i Vesterålen, både som del av foreslåtte tiltak, og som et viktig aspekt ved prioritering mellom ulike tiltak.

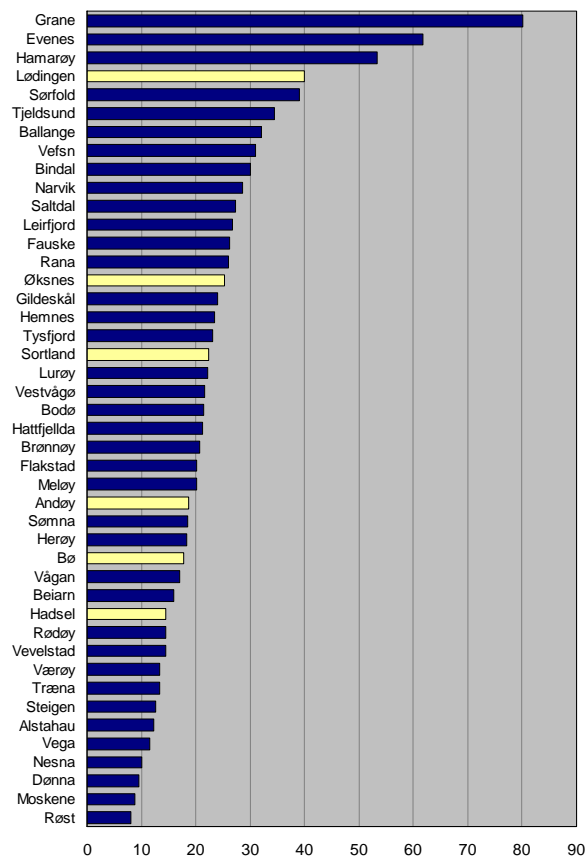
Ulykkesstatistikk viser en forholdsvis høy ulykkesfrekvens på veinettet i Vesterålen i forhold til befolkningsmengder og trafikkmengder. Årlig blir opp mot 70 personer drept eller skadd i trafikken i Vesterålen. I snitt er dette 1,3 person pr uke. Det er for mange trafikkulykker, særlig på de mest trafikkerte veiene. Spesielt rv. 82 og rv. 85 er belastet med mange ulykker, og særlig strekningen mellom Sortland og Stokmarknes.

Det er ventet at nedgangen i trafikk på disse veiene etter Lofast trolig vil føre til færre ulykker. Dette vil i så fall styrke



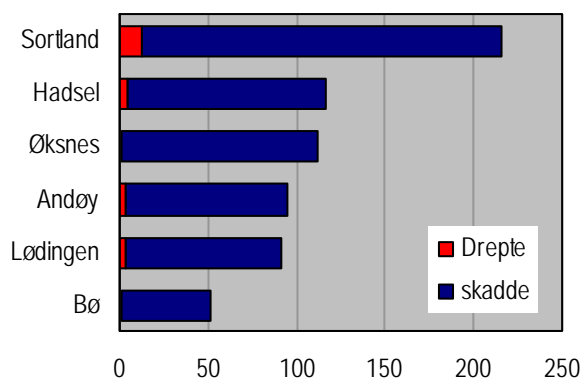
Figur 5.5. Skadde og drepte i trafikken i Vesterålen i perioden 1998-2007. Kilde: Straksregisteret for veitrafikkulykker.

Drepte og skadde pr 1000 innb. i tårsperioden 1998-2007

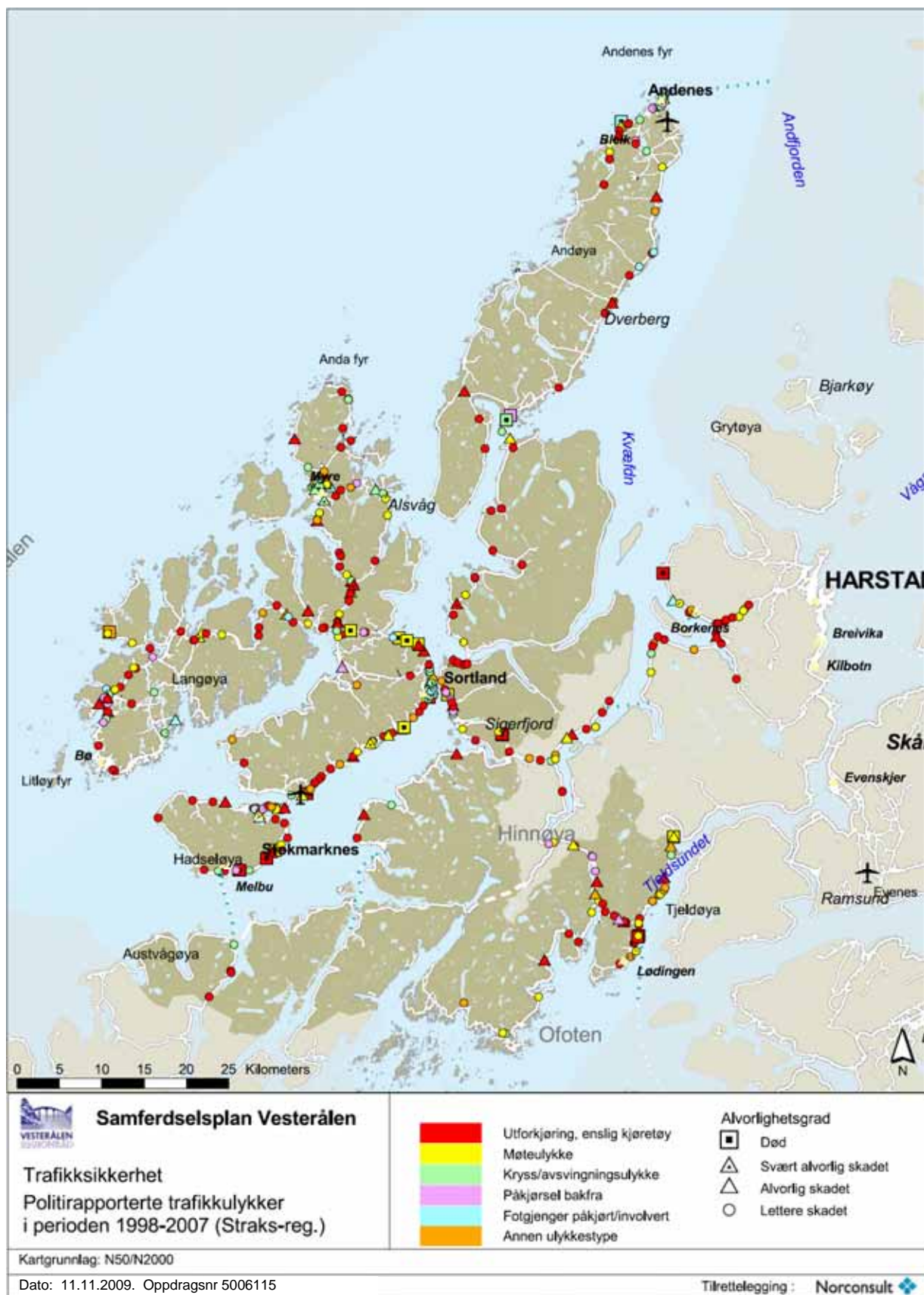


Figur 5.6. Sum politiregistrerte trafikkulykker med drepte og skadde i perioden 1998 -2007 pr 1000 innbygger i kommunene Nordland fylke. Vesterålkommunene er markert med lys gul farge.

de siste års nedgang i antall ulykker. Kurvatur, stigning, dekke og bredde på flere strekninger er ikke tilfredsstillende, og bidrar til at ulykkesrisikoen er stor. Mange områder på de mest trafikkbelastede veiene mangler gang- og sykkelvei. I tillegg er det rasfare på flere strekninger. Dette gjelder bl.a Nyksundveien som er et viktig turistmål for regionen, og hvor rasfaren på deler av veistrekningen har vært påpekt over lang tid.



Figur 5.7. Sum politiregistrerte trafikkulykker med personskade i perioden 1998 -2007 fordelt på drepte og skadde i kommunene i Vesterålen



Figur 5.8. Registrerte trafikulykker i Vesterålen 1998 - 2007

Bevilgningene til trafikksikkerhetstiltak er beskjedne sett i forhold til de utfordringene en står overfor. Det er også en fare for reduserte vedlikeholdsmidler i Vesterålen etter omklassifisering av tidligere E10, noe som kan få konsekvenser for trafikksikkerhet ved dårlig dekke, sporing etc.

Alle kommunene i Vesterålen har utarbeidet trafikksikkerhetsplaner. Planene inneholder tiltak både innen holdningsskapende arbeid og fysiske tiltak med nye gang- og sykkelveier og kryssutbedringer. I tillegg er det en rekke vedlikeholdstiltak, og mindre tiltak som lys og skilting. For trafikksikkerhet er generelt vedlikehold og vedlikeholds nivå et sentralt aspekt.

Forvaltningsreformen med omfordeling av ansvaret for dagens riksveinett, innebærer endringer i ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet. For å få full effekt og fokus på trafikksikkerhetsarbeidet, er det behov for samarbeid og koordinering mellom forvaltningsnivåene.

5.4 Hovedmål

5.4.1 Strategiske utfordringer for vei og ferge

På bakgrunn av status og utviklingstrekk for vei og ferge i Vesterålen, kan de strategiske utfordringene oppsummeres slik:

- Analyse av veistandarden viser en relativt dårlig forfatning på veinettet i regionen. Standarden er sterkt varierende med store forskjeller på veibredder, kurvatur og stigningsforhold, samt strekninger med dårlig dekke og uten fast dekke. Sett i lys av manglende foreslåtte tiltak i offentlige veibudsjetter, representerer dette en stor utfordring for Vesterålen.
- Lofast endrer reise og trafikkmønsteret til og fra Lofoten. Nedgang i trafikken på fergen Melbu - Fiskebøl kan påvirke antall fremtidige avganger. Dette vil skape utfordringer for samhandlingstrafikken mellom Lofoten og Vesterålen. For Vesterålen er det viktig å sikre tilfredsstillende tilbud og hyppighet i avganger på strekningen Melbu - Fiskebøl for at ikke løpende samhandling mellom Vesterålen og Lofoten, samt reiselivsnæringen skal bli skadelidende.
- Turisttrafikken særlig på vei gjennom Vesterålen i sommerhalvåret, kan bli redusert som følge av Lofast.
- Nedgradering av gamle E10 gjennom Vesterålen til riksvei (rv. 85) kan føre til mindre midler til å opprettholde veistandard og til vedlikehold. Det er doku-

mentert store etterslep på vedlikeholdet i Vesterålen.

- Fergesambandet Bognes - Lødingen har fått økt trafikk etter Lofast, og må sikres tilfredsstillende kapasitet og hyppighet i avganger og størrelse på ferger, slik at det økte gods- og trafikspotensialet fra og til E6 etter Lofast fullt ut kan tas ut og realiseres.
- Sikre tilfredsstillende tilbud og hyppighet i avganger på strekningen Andenes - Gryllefjord, slik at økt samarbeid mot Senja/Troms innen fiskeri og fangst, samt økt satsing på turisme på akse Lofoten - Vesterålen-Senja/Troms muliggjøres.
- Trafikkulykkene i Vesterålen må reduseres. Visjonen er ingen drepte eller alvorlig skadde i trafikken. Et konkret mål er, som på nasjonalt nivå, at antall døde og alvorlig skadde skal ned med 30 prosent.

5.4.2 Hovedmål

På bakgrunn av de utfordringer Vesterålen står overfor, og med grunnlag i analyse av status på veinettet i Vesterålen, samt behovet for gode kommunikasjoner mot omverden, er følgende hovedmål satt for regionens samferdselspolitiske arbeid:

- Veinettet internt i Vesterålen skal oppgraderes til akseptabel standard i henhold til gjeldende veinormaler. Trafikksikkerhet og næringslivets behov skal ha høyeste prioritet.
- Riksveier som er viktig for effektiv transport til og fra Vesterålen skal utbedres og innkortes.

5.5 Prioriteringer

5.5.1 Prioriteringskriterier

Følgende kriterier legges til grunn for valg av tiltak på veinettet:

- **Veiens funksjon.** Vei med hovedveifunksjon, dvs hovedveier inn og ut av regionen og internt mellom kommunesentra, prioriteres foran veier med samleiveifunksjon. Hovedveiene utgjør vanligvis den mest trafikkerte delen av veinettet. Dette veinettet er også desidert viktigst for næringstransport og frakt av gods og varer, og for arbeidsreiser. Hovedveinettet betjener også sentra i regionen og viktig for befolkningens tilgang til privat og offentlig service. I tillegg er ulykkesfrekvensen høyest på disse veiene. Den samfunns-

økonomiske gevinsten vil være størst ved tiltak på denne delen av veinettet.

- **Trafikkmengde.** Veiens funksjon og det **transport-behov** den dekker, kommer til uttrykk i trafikkmengdene. Ulykkesrisikoen er generelt også større på veier med stor trafikk. Veier med stor trafikk prioriteres derfor foran veier med lav trafikk.
- **Trafikksikkerhet.** Veier med flest ulykker eller veier som er skolevei, og der det er stor gang- og sykkeltrafikk prioriteres.
- **Næringstrafikk.** Veier med stor betydning for næringslivets transporter og som betjener viktige bedrifter med stort transportbehov, prioriteres foran veier hvor bolig- og fritidstrafikk dominerer. Dette gjelder i særlig grad samleveinettet der samleveier med mye tungtransport prioriteres. Det er viktig at denne delen av samleveiene prioriteres både av hensyn til framkommelighet for næringstransporter, men også fordi tungtransport på smale veier utgjør en stor usikkerhet og ulykkesrisiko for all trafikk på veien.

I tillegg til prioriteringskriteria over, er det en rekke andre hensyn som også må ivaretas i veiplanlegging både i valg av alternativ og utforming. Dette gjelder:

- Miljøhensyn. Nasjonalt er det formulert sektormål for klimagassutslipp fra samferdselssektoren. I tillegg kan tiltak på veinettet ha lokale virkninger for utslipp av forurensingskomponenter, støy og barrierevirkninger
- Konflikter med verdifulle naturområder, kulturminner og landskapsverdier bør unngås
- Samordning av areal- og transportplanleggingen med hensyn til styring av senterstrukturen, effektiv arealbruk og støtte opp under kommunale arealplaner

På et overordnet strategisk nivå, vil disse tilleggspunktene i liten grad bli brukt, med mindre det er veiltak som klart kommer i konflikt med større vernede områder. Slike forhold er ikke avdekket på dette stadiet. Avklaring mot areal- og miljøkonflikter vil bli identifisert og vurdert og sterkt vektlagt når veiltak skal avklares gjennom formelle planprosesser.

5.5.2 Prioriterte strekninger

I forhold til prioriteringskriteria over, er følgende veistrekninger prioritert som viktigst for Vesterålen. De er satt opp uten innbyrdes prioritering, etter veinummer:

- E10 Tjeldsundet – Lofast
- E10 Fiskebøl - Laupstad i Vågan kommune
- Rv. 82 Sortland - Stokmarknes - Melbu, inklusive høy frekvens på fergen Melbu - Fiskebøl
- Rv. 82 Sortland - Andenes, inklusive fergesambandet Andenes - Gryllefjord
- Rv. 85 Sortland - Lofastkrysset, inklusive fergesambandet Bognes - Lødingen
- Rv. 85 Kåringen - Lødingen, inklusive økt kapasitet/frekvens på strekningen Lødingen - Bognes i tråd med trafikkveksten.
- Rv. 820 Sortland - Bø
- Rv. 821 Frøskeland - Myre

Innen samleveinettet, vil veier med mye tungtrafikk og næringstrafikk prioriteres. Dette innebærer følgende veier sortert etter kommune:

Lødingen:

- Fv. 693 Solberg - Nes
- Rv. 837 Nygård - Rinbø/Rinøyvåg
- Fv. 691/692 Rinøyvåg - Øksneshamn

Sortland

- Fv. 885 Holmstad - Straumfjord
- Rv. 822 Sigerfjord - Blokken, inklusive rassikring
- Fv. 821 Hadselbrua - Frøskeland
- Fv. 951 Sortland - Holmstad

Øksnes

- Fv. 935 Myre - Stø
- Fv. 939 Myre - Alsvåg - Lifjorden

Andøy

- Fv. 976 Bleik - Nordmela - Å ved rv. 82
- Fv. 974 Nordmela - Bjørnskinn

Bø

- Fv. 903 Straume mot Straumsjøen
- Fv. 901 Veanova - Straume
- Fv. 911 Veggemo
- Fv. 915 Hovden - Rise

Hadsel

- Fv. 888 Fiskebøl - Grunnfjør Vågan grense
- Fv. 885 Straumjord - Hakanset kryss med rv. 82
- Fv. 868 Kongselv - Valen i Vågan
- Fv. 881 Melbu - Stokmarknes

Grunnlag for analyse og prioriteringer

Vurdering av veiltak baserer seg i hovedsak på Norconsults analyser av veinettsdata fra Veidata-banken og faglig vurdering av behov for tiltak. I tillegg er det benyttet følgende datagrunnlag:

- Innspill fra regionen og enkeltkommuner til Nasjonal transportplan og Fylkesveiplan for Nordland
- Innspill til andre planprosesser hvor regionen og kommunene har vært direkte involvert
- Innspill fra næringslivet, bl.a. gjennom en egen bedriftsundersøkelse og samtale med næringslivsrepresentanter
- Gjennomgang av tidligere plandokumenter og deres underlagsmateriale
- Møte og samtale med Statens vegvesen region nord
- Møte og samtale med Nordland fylkeskommune
- Medvirkning og direkte innspill fra kommunene i Vesterålen

5.6 Tiltak

5.6.1 Faglig grunnlag

Veistandarden innenfor de prioriterte strekningene er høyst variabel. Analyse viser at det vil kreve store investeringer for å få hele dette veinettet opp til akseptabel standard. Det er derfor gjort en faglig gjennomgang og vurderinger av hvilke strekninger og flaskehalsar som ut fra kriteriene over bør prioriteres i første omgang. Prioritering av enkelte tiltak og strekninger innebærer ikke at resten av veinettet er godt nok, men i situasjoner hvor det blir nødvendig å prioritere en første runde med utbedring rettet mot de budsjettperioder som er aktuelle for offentlige samferdselsplaner, er det nødvendig med en første avgrensning som senere må oppdateres og rulleres.

5.6.2 Utbedringsbehov på hovedveinettet

Nedenfor gjennomgås prioriterte strekninger for utbedring av hovedveinettet i Vesterålen:

- **E10 Lofastkrysset – Kåringen – Tjeldsundet, samt strekningen fra Fiskebøl mot Lofoten**

På første del av strekningen, fra Lofastkrysset til Kanstad, er det ingen flaskehalsar. Det er litt smalt like sør for Kanstadbotn, men det er først etter Kanstad og ned Kåringen at veien jamt over har dårlig standard. Dette gjelder i første rekke krappe kurver, og stigningen ved Kåringen som er et betydelig framkommelighetsproblem for tunge kjøretøy.

Selve bakken ned Kåringen er i første rekke et vinterproblem hvor bedre vedlikehold kunne dempet noe av problemene. Hele strekningen mellom Kåringen og Kanstad er imidlertid generelt av så dårlig standard, at dette ikke er enkeltvis flaskehalsproblemer, men en veistrekning som må sees samlet.

Strekningen fra Kåringen langs Tjeldsundet helt til Tjeldsundbrua har varierende standard med noe randbebyggelse, smale partier og noen krappe kurver godt under akseptabel standard. Dette er spredt ut langs strekningen, men de krappeste kurvene er på de første 4 - 5 km nord for krysset ved Kåringen. Men det er også andre partier som har kurvatur langt under akseptabel standard som f.eks ved Djupfesthamn.

I NTP 2010 - 2019 er hele strekningen mellom Tjeldsund bru og Gullsfjordbotn sett under ett og det er aktuelt å bevilge midler til utbedring av strekningen E10 Tjeldsund bru - Gullsfjordbotn i siste seksårsperiode.¹³ Dette vil kreve avklaring av valg av trase og utbedringsbehov. For trafikk som kommer fra Lødingen og fergesambandet Bognes – Lødingen, vil det uansett være behov for opprusting av strekningen fra Kåringen mot Tjeldsund bru, og mellom Kåringen og Kanstad. Dette kan sees som en forlengelse av den vedtatte utbedringen av rv. 85 fra Lødingen til Kåringen, jfr. punktet som omhandler Sortland - Lofastkrysset og arm Lødingen - Kåringen.

Strekningen mellom Fiskebøl og Laupstad i Vågan kommune er en viktig vei for kontakten mellom Vesterålen og Lofoten, i tillegg til at veien er en del av Lofast. Strekningen er smal og enkelte kurver kan være flaskehalsar. Deler av strekningen er også rasusatt, særlig ved Jenslibukta. Det er flere krappe kurver godt under akseptabel standard særlig i et parti ved Budalsneset hvor det også har vært flere ulykker.

- **Rv. 82 Sortland – Stokmarknes**

Dette er trolig den viktigste interne veistrekningen i Vesterålen. Den knytter de to største bosted-, service- og arbeidskonsentrasjonene sammen, har høyest trafikk og er en viktig vei bl.a. mot regionsenteret på Sortland og til Nordlandssykehuset Vesterålen på Stokmarknes og Stokmarknes lufthavn Skagen. Hele denne strekningen har

¹³ St.m 16 (2008 - 2009). NTP 2010-2019, kap 10.4.9 omtale av Korridor 8 (s. 263). Jfr også fylkesvis omtale for Nordland: <http://www.regjeringen.no/nh/dep/sd/pressesenter/Pressemeldingar/2009/ntp-fylkesvis-oversikt-forslag-og-tilta.html?id=549153#nordland>

rimelig god geometrisk standard. Et parti ved Skagen har noe dårligere standard enn strekningen ellers. Store deler av strekningen har dårlig veidekke med ujevnheter og sporing.

Det er en opphoping av trafikkulykker langs rv. 82. Hele strekningen mellom Sortland og Stokmarknes er imidlertid meget ulykkesbelastet. Det er i første rekke tiltak rettet mot ulykker som bør prioriteres på denne strekningen. Som hovedvei mellom de to største sentra, er det også viktig at veien er mest mulig fasadefri. Dette stiller krav til kommunenes arealplanlegging for å hindre utstrakt randbebyggelse og gjenbygging av veien. Det kan være behov for avkjørselssanering om veien skal opprettholde sin funksjon som hovedvei med fartsgrense på 80 km/t.

- **Rv. 82 Sortland – Andenes**

På denne strekningen er det i første rekke mellom Sortlandsbrua og Risøyhamn at veistandarden er særlig lav. Det er lange strekninger med randbebyggelse og med nedsatt fartsgrense. Smal og svingete vei er det særlig i 50-sonen ved Maurnes, Skjåneset hvor det er et ulykkespunkt i en krapp og smal sving, rundt neset og inn Buksnesfjorden. I tillegg er det enkeltpunkter med krappe kurver bl.a. med flere registrerte ulykker på Skålneset. Vest for Kvalsaukan bru er det en smal og ulykkesbelastet strekning med mange utforkjøringer og alvorlige møteulykker. Som alternativ til punktvis utbedring, kan det være aktuelt å vurdere ny vei med innkortinger på deler av strekningen mellom Strand og Risøyhamn.

Mellom Risøyhamn og Andenes er veistandarden, om ikke fullgod, så akseptabel med hensyn til bredde, og i hovedsak god med hensyn til kurvatur. Strekningen er heller ikke særlig ulykkesutsatt. Det er et vinterproblem på strekningen inn mot Andenes med vind og snøføyk som blåser igjen veien.

- **Rv. 85 Sortland – Lofastkrysset, med arm mellom Lødingen og Kåringen**

På strekningen Sortland via Sigerfjord til Langvassbukta er det ingen flaskehals. Første delen av denne strekningen, fra brua og sør-østover mot Kjerringnes, har det vært en del ulykker. Trafikksikringstiltak kan være aktuelt på denne strekningen.

Mellom Langvassbukta og inn til Gullfjordbotn er det et par kurver ved Løbergsbukta som er godt under akseptabel standard. Det er en del randbebyggelse og noe rasfare langs deler av strekningen, men det er ikke registrert

spesielt mange ulykker på denne strekningen. I området rundt Lofastkrysset er det registrert noen ulykker, men området er ikke en flaskehals for trafikken.

Strekningen mellom Lødingen og Kåringen har dårlig standard og er meget ulykkesbelastet. Det er bevilget midler for oppstart høsten 2009 med utbedring av den om lag 2,5 kilometer lange strekningen mellom fergekaien i Lødingen og Kåringen, inklusive ombygging av selve Kåringkrysset til rundkjøring.

- **Rv. 820 Sortland - Frøskeland - Bø**

Deler av strekningen, forbi Jennestad, har 60 km/t i fartsgrense pga mye randbebyggelse. Det er mange alvorlige ulykker på strekningen. I 60-sonen ved Holten er det flere krappe kurver godt under akseptabel standard. Dette gjelder også ved Jektbogen.

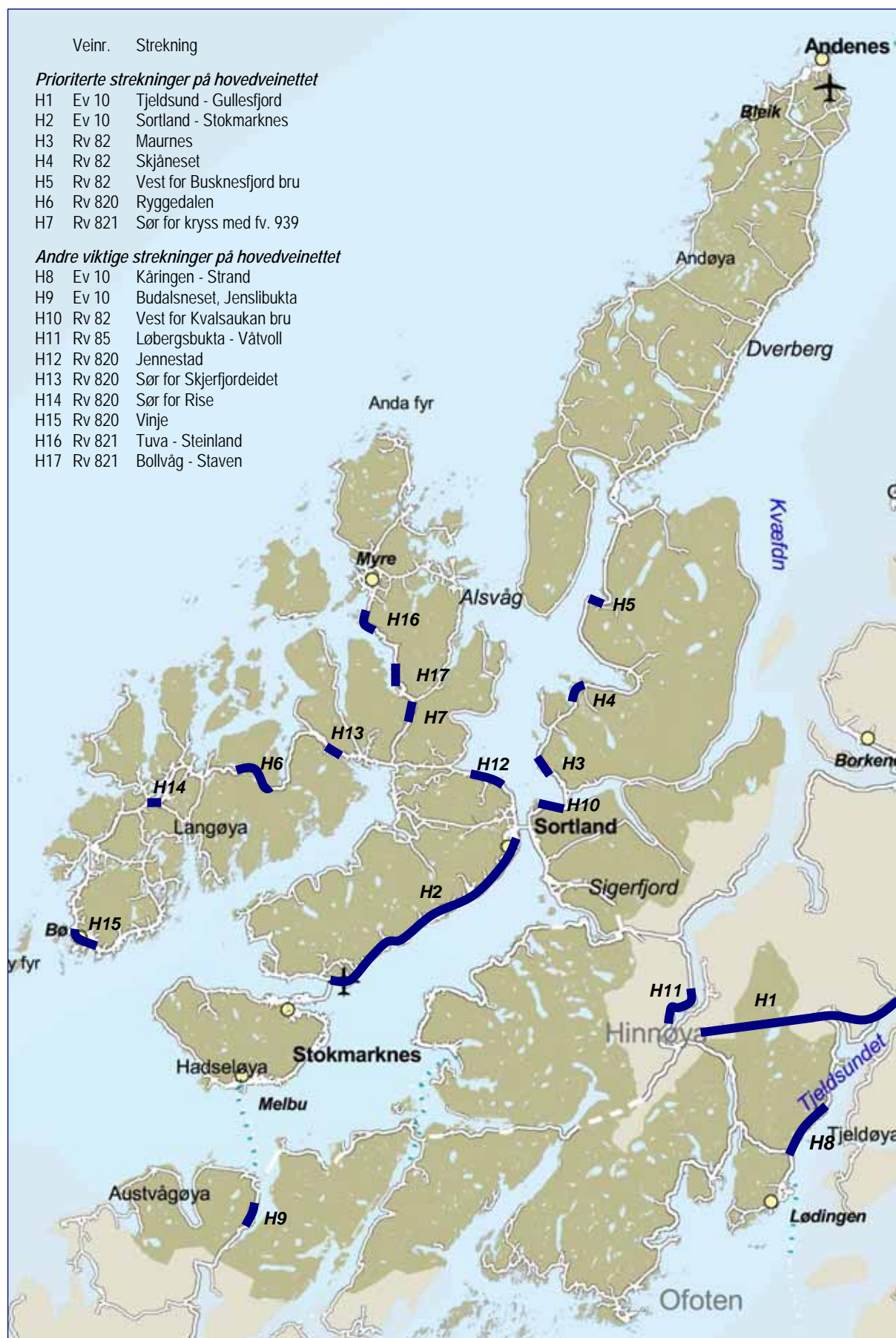
Lenger vest mellom Vikosen og Frøskeland, er den geometriske standarden på strekningen i hovedsak akseptabel, men med mye sporing. I 60-sonen ved Frøskeland er det smal vei og en del ulykker.

Vest for kryss med rv. 821 i Frøskeland, er det lange partier med smal vei. Det dårligste partiet er i Ryggedalen med lav tunnel, samt bratt og svingete vei. Det er særlig partiet øst og vest for tunnelen som har for dårlig geometri. Ryggedalen er ikke ulykkesbelastet, men er en flaskehals for større kjøretøy.

Det er smale partier på begge sider av Ryggedalstunnelen med stor stigning og svingete vei som gjør at trailere sitter fast eller kjører ut, spesielt i vinterhalvåret. Like før Rise og kryss med fv. 915 mot Eide, er det både smalt og krappe svinger med behov for utbedring. Også ved Straume og særlig gjennom Steine er det smalt gjennom det bebygde området. Det er registrert mange trafikkulykker ved Straume.

- **Rv. 821 Frøskeland - Myre**

Mellom Frøskeland og kryss med fv. 939 er det noen smale partier og særlig to partier med krappe kurver. Det er også bratt opp Frøskelandsfjellet. Det er registrert mange ulykker langs veien, særlig i de smale partiene sør for krysset med fv. 939. Videre nordover rv. 821 er det et parti på ca 5 km med dårlig horisontalkurvatur opp til Steinland. Særlig på første del av denne strekningen er det registrert flere ulykker. Også på strekningen mellom Bollvåg og Staven er det dårlig kurvatur.



Figur 5.9. Prioriterte strekninger og andre viktige utbedringsbehov på hovedveinettet i Vesterålen, sortert etter veinummer.



Figur 5.10. Prioriterte strekninger og andre viktige utbedringsbehov på samleveinettet i Vesterålen, sortert etter veinummer.

5.6.3 Oppsummering av investerings tiltak på hovedveinettet

Prioriterte tiltak innen prioriterte strekninger på hovedveinettet

Med basis i en gjennomgang av flaskehals og strekninger med størst behov i forhold til kriteriene vist tidligere, er det identifisert de mest påtrengende tiltakene på hovedveinettet i Vesterålen. Disse tiltakene bør gis første prioritet ved utbedring av veinettet i regionen.

- E10 Tjeldsund - Gullesfjord. Utbedring og innkorting av strekningen ligger inn i siste periode i NTP 2010 -2019. Tiltak på denne strekningen vil redusere en av de dårligste strekningene i Vesterålen i forhold til kurvatur, bredde, stigning og trafikksikkerhet.
- Rv. 82 Sortland – Stokmarknes. Strekningen er ca 27 km med stort sett bra veistandard i forhold til kurvatur, bredde og stigning. Strekningen er den mest ulykkesutsatte i Vesterålen. I tillegg til vedlikehold og utbedring med eliminering av trafikksikre spor i veidekke, er det behov for en trafikksikkerhetsrevisjon og vurdering av tiltak for å få ned ulykkene.
- Rv. 82 Utbedring av strekningen mellom Strand ved Sortlandsbrua til Risøyhamn. Her er det særlig tre strekninger hvor behovet er størst:
 - Ved Maurnes, en strekning på ca 1,5 km med dårlig kurvatur
 - Ved Skjåneset, ca 2,5 km med smal og svingete vei
 - Vest for Busknesfjord bru, ca 2 km med smal og svingete veiSom alternativ til utbedring av disse punktene og andre deler av strekningen, bør det vurderes innkorting og ny vei på deler av strekningen.
- Rv. 820 Ryggedal. Særlig vest for Ryggedalstunnelen, men også østsiden og selve tunnelen har for lav standard. Veistrekningen er en flaskehals for trafikk til og fra Bø og det er framkommelighetsproblemer særlig på vinteren.
- Rv. 821 mot Myre, sør for kryss med fv. 939 mot Lifjord. Her er det bratt og smal strekning over en til to km som skaper problemer for framkommeligheten.

Samlet investeringsbehov for utbedring av disse prioriterte strekningene er grovt anslått til 350 mill kr. I tillegg er behovet knyttet til trafikksikkerhetstiltak på dette veinettet, samt i noen av senterområdene, grovt anslått til ca 50 mill kr.

Ny vei mellom Fiskfjord og Gullesfjord og opprusting langs Tjeldsundet er i tidligere overslag fra Statens vegvesen anslått til å koste ca 560 mill kr¹⁴.

Andre viktige tiltak på hovedveinettet

Ved senere oppfølging og rullering av samferdselsplanen for Vesterålen, og regionens videre innspill mot Nasjonal transportplan og mot Fylkesveiplan for Nordland, er disse tiltakene vurdert å være særlig aktuell for videre prioritering, satt opp etter veinummer:

- E10 Mellom Kåringen og Strand, 5 km smal vei
- E10 Budalsneset, Jenslibukta, størst behov langs ca 1,5 km med behov for trafikksikkerhetstiltak, bedre framkommelighet og rassikring
- Rv. 82 Vest for Kvalsaukan bru, ca 1,5 km behov for større bredde og trafikksikkerhetstiltak
- Rv. 85 Løbergbukta, ca 5 km med behov for utbedring av svingete vei
- Rv. 820 Jennestad 3,5 km med særlig behov for tiltak mot trafikkulykker
- Rv. 820 Sør for Skjerfjordeidet, krapp kurve
- Rv. 820 Sør for Rise, ca 1 km med særlig behov for å bedre trafikksikkerheten
- Rv. 820 Vinje, ca 4 km, behov for større bredde og trafikksikkerhetstiltak
- Rv. 821 Tuva – Steinland, ca 5 km svingete vei med behov for å bedre trafikksikkerheten
- Rv. 821 Bollvåg – Staven ca 3 km smal vei og rasutsatte partier

5.6.4 Utbedringsbehov på samleiveinettet

Prioriterte strekninger på samleiveinettet

Deler av samleiveinettet i Vesterålen er særlig viktig for næringstransporter inn mot hovedveinettet. Med unntak av noen senterområder, er det vesentlig mindre trafikkulykker på samleiveiene i forhold til hovedveiene. Veier med størst betydning for næringstransporter i form av gods med tyngre kjøretøy, er derfor vektlagt i prioritering mellom samleiveier. I tillegg er samleiveier inn mot hovedveinettet prioritert. Blant disse er det gjort utvalg av strekninger som etter en faglig analyse av data over veistandard utpeker

¹⁴ Kostnadene er hentet fra Statens vegvesens innspill til NTP for Rute 8: "Rutevis utendring. Stamveggrute 8a". Oktober 2006.

seg som særlig viktige strekninger hvor det er antatt størst behov for tiltak (sortert etter veinummer):

- Fv. 888 Fiskebøl – Strønstad i Hadsel. Plan for kryssing av Morsundet med bru lenger vest er under utarbeiding og midler er avsatt i fylkeskommunens budsjett. Strekningen fra Strønstad inn mot Fiskebøl er smal med noe randbebyggelse særlig gjennom Strønstad og ved Fiskebøl. Fylkesveien ved Strønstad er skolevei.
- Fv. 903 fra Straume – Skårvågen, smal vei må utbedres. Kommunens brannstasjon er vedtatt plassert i Straumsjøen. I tillegg fjernes flaskehalsen Nittingen slik at havna og veinettet kan ta større trafikk.
- Fv. 915 Rise - Hovden i Bø. Hele strekningen har bredde under akseptabel standard. Det er særlig en strekning på 7 km mellom Eide og Sandvikshalsen som har stort utbedringsbehov med smal vei, bratte partier og dårlig horisontalkurvatur.
- Fv. 935 Myre – Stø i Øksnes. Hele strekningen har dårlig standard, men dette gjelder særlig 3 km nord for kryssing av Straumen ved Strengelvågen hvor det er en del randbebyggelse.
- Fv. 951 Holmstad – Sortland x rv. 82 i Sortland. Hele strekningen er smal, men det er særlig 3 km forbi Storavatnet som er ekstra smal og med dårlig kurvatur.
- Fv. 976 Nordmela – Å x rv. 82 i Andenes. Hele den 10 km lange strekningen er meget smal og har flere krappe kurver.

Et grovt og foreløpig anslag viser at det umiddelbare behovet for investering til utbedring på disse strekningene ligger rundt 450 mill kr.

Andre viktige tiltak på samleveinettet

I tillegg til de prioriterte strekningene over, er det særlig behov for tiltak på følgende veier, satt opp etter veinummer:

- Fv. 691/692 Rinøyvåg – Øksneshamn med arm til Offersøy. Behov for opprusting
- Fv. 693 Solberg – Lødingen, 3 km med behov for utbedring av kurvatur og breddeutvidelse
- Rv. 822 Sigerfjord – Blokken, ca 6 km med dårlig kurvatur og behov for rassikring
- Rv. 837 Kanstad – Rinøyvåg. Behov for opprusting, og rassikring i Høkfjorden
- Fv. 868 Kongselv – Raften i Hadsel, 10 km behov for utbedring av kurvatur og breddeutvidelse

- Fv. 885 Kjerringvik i Sortland – Skagen i Hadsel. Hele strekningen er 40 km. Noen partier har svært dårlig standard med behov for utbedring av kurvatur og breddeutvidelse
- Fhv. 888 Bro over Morfjorden, plan behandles i 2010
- Fv. 903 Straume - Skårvågen i Bø, 3 km behov for utbedring av kurvatur og breddeutvidelse
- Fv. 911 og fv. 901 Veggemo – Veia – Børge - Straume. Utbedring
- Fv. 919 Rv. 820 – Gjendskaret i Bø, 5 km behov for utbedring av kurvatur og breddeutvidelse
- Fv. 939 Alsvåg – Lifjorden i Øksnes, ca 14 km behov for utbedring av kurvatur og breddeutvidelse
- Fv. 974 Nordmela – Nøss, i Andøy, 11 km behov for utbedring av kurvatur og breddeutvidelse
- Fv. 976 Stave – Nordmela i Andøy, 9 km behov for breddeutvidelse
- Nyksundveien i Øksfjord. 8 km viktig for reiselivet, kommunal vei som bør omklassifiseres til fylkesvei

5.6.5 Fergesamband

Følgende fergestrekninger er særlig viktig for Vesterålen:

- Bognes – Lødingen

Sambandet er i NTP 2010-2019 foreslått som et riksveifergesamband etter ny ansvarsfordeling for veinettet. Begrunnelsen er knyttet til at sambandet er viktig for næringslivstransporten i området. Etter åpning av Lofast har sambandet fått en viktigere rolle også for Lofoten. Dette har ført til at fergetrafikken har økt og det er behov for å øke kapasiteten på sambandet. For Vesterålen er dette et viktig samband som gir et par timer kortere reisetid sørover på E6 enn via Narvik. Selv med innkorting med tunnel til Fiskfjord, Hålogalandsbrua og framtidig ny kryssing av Tjeldsundet, vil dette være et viktig samband.

- Melbu – Fiskebøl

Etter Lofast har trafikken på sambandet gått ned. Det er betydelig samhandling mellom Vesterålen og Lofoten. Dette gjelder både innen fiskeindustrien der det går store mengder fisk på bil mellom disse regionene. I tillegg vil både Vesterålen og Lofoten i reiselivssammenheng være tjent med at det opprettholdes et godt fergetilbud mellom Vesterålen og Lofoten. For Vesterålen og Lofoten er det derfor viktig at det opprettholdes et godt tilbud på sambandet Melbu – Fiskebøl.



Figur 5.11. Innkortinger analysert av Statens vegvesen presentert i "Samferdselsutredning for nordre Nordland/Sør-Troms" (jfr fotnote 15). Samlet vil disse gi ca 50 min kortere reisetid mellom Lofastkrysset og Narvik. Kart: Statens kartverk/ Norgesglaset.

- Andenes – Gryllefjord

Sambandet er viktig for reiselivet der en ytre vei på ytersiden av Andøy får status som nasjonal turistvei med et gjennomgående samband til Senja. Sambandet er også viktig for kontakt mellom Vesterålen og Senja i fiskerisammenheng og for utvikling av Andøya lufthavn, Andenes for godtransport med fly. Staten tok ansvaret for fergesambandet i 2008. I NTP 2010 - 2019 er sambandet med blant viktige nasjonale turistferger og det tas sikte på å få til en avtale mellom fylkeskommunene og staten som sikrer forutsigbar drift fram til sambandet blir lagt ut på anbud i 2012. For Vesterålen er helårsdrift av sambandet Andenes – Gryllefjord et prioritert tiltak.

5.6.6 Innkortinger av veinettet østover

Dagens veinett mellom Vesterålen og Narvik har varierende standard og det er et stort potensial for innkorting av strekningen. Tre større innkortingsprosjekter kan redusere reisetiden mellom Vesterålen og Narvik med opp mot en time, og til Evenes med i underkant av 40 minutter. Følgende tiltak er særlig viktig for innkorting av veitransport til og fra Vesterålen:

- Tjeldsund bru – Gullesfjordbotn

Strekningen inngår som tidligere påpekt i siste seksårsperiode i NTP 2010 - 2019. Før det bevilges midler til anlegg, må det gjennomføres planavklaring og valg av alternativ. Dette må bygge på en konseptvalgutredning der behov for investering skal avklares og ulike konsepter

vurderes.¹⁵ Dette innebærer at alle alternativer som opprusting av dagens vei, mindre tiltak og mer omfattende nyanlegg skal vurderes og sammenlignes. Fullverdig opprusting og innkortinger langs dagens vei vil være et slikt konseptalternativ. Tiltak i Kåringen og utbedring til Kanstad vil også vurderes.

Også tunnel mellom Fiskfjord og Gullesfjordbotn vil bli vurdert i en konseptvalgutredning. Tidligere vurderinger viser at tunnelen vil gi 19 min innsparert reisetid fra Sortland mot Evenes, Harstad og Narvik. Både trafikk fra Lofoten og Vesterålen vil ha stor nytte av tiltaket. Statens vegvesen har tidligere påvist at innkortingen vil ha stor samfunnsøkonomisk lønnsomhet (positiv netto nytte/kostnad på 0,79).¹⁶ Dette skyldes bl.a. stor nytte for godtransporten der samtlige langtransporter på E10 nyter godt av innsparingen på 18 km. Det samme gjelder for persontransporten, men i noe mindre grad.

¹⁵ Ved investering i statlige veier med en kostnad over 500 mill kr, er Statens vegvesen pålagt å gjennomføre en konseptvalgutredning. Dette er ikke et formelt planarbeid, men en fagutredning som skal klargjøre om tiltaket er i tråd med nasjonale mål gjennom en gjennomgang og analyse av hvilke interessenter og behov som er knyttet til prosjektet. Konseptvalgutredningen skal gi råd om det er grunnlag for videre planlegging, og i så fall etter hvilke retningslinjer. Utredningen "bestilles" av Samferdselsdepartementet og skal behandles i regjeringen før videre formelt planarbeid etter Plan- og bygningsloven kan gjennomføres.

¹⁶ Samferdselsutredning nordre Nordland og Sør-Troms. Fergetilbud og innkorting av E10 analyse med bruk av NTP Regionale transportmodeller. Statens vegvesen 15.9.2006.

Tiltaket gjør at E10 blir den raskeste veien mellom Sortland/Vesterålen og Harstad, og reduserer betydningen av fergesambandet Revsnes - Flesnes. Innkortingene bidrar dermed til at det blir raskere, kortere og tryggere vei mellom Vesterålen og stamnettflyplassen på Evenes, samt Narvik og Harstad.

- **Fjelldal - Sandtorg, ny kryssing av Tjeldsundet**

Ny kryssing av Tjeldsundet mellom Sandtorg og Fjelldal gir 18 km kortere vei til Evenes og Narvik og vil være nyttig for trafikk til og fra Vesterålen og Lofoten. Statens vegvesen har i en forenklet samfunnsøkonomisk analyse vist at prosjektet gir større samfunnsnytte enn utgifter til investering med en netto nytte/kostnadsfaktor på 0,28.

- **Hålogalandsbrua, innkorting av E6 over Rombaksfjorden**

Hovedbegrunnelsen for brua er knyttet til innkorting av E6 nord - sør, og kortere og bedre samband mellom Narvik og Evenes samt mot Lofoten og Vesterålen. I tillegg elimineres rasfarlige og ulykkesutsatte strekninger rundt Rombaksfjorden. Innkortingene gir ca 20 minutter kortere reisetid. Prosjektet ligger inne i første periode i NTP 2010-2019.

5.6.7 Utbedringer på veinettet sørover

Det er flere strekninger på E6 sørover som utgjør en flaskehals for næringstrafikken fra og til Vesterålen. For å sikre god framkommelighet, er det viktig at disse strekningene blir planavklart og gjennomført i planperioden.

- **E6 Kråkmofjellet.**

Strekningen har dårlig standard, med sterk stigning i kombinasjon med skarp kurve. Det er tidligere forutsatt en mindre omfattende omlegging av veien. I NTP for 2010 - 2019 tas det til orde for en større ombygging i første del av NTP-perioden 2010 - 2019. Det foreligger ikke formelle planer for prosjektet.

- **E6 Sommerseth – Ulvsvåg**

Ulvsvågskaret har sterk stigning som skaper problemer spesielt for tungtransporten om vinteren. Utbedring og innkorting med bl.a. tunnel vil gi bedre framkommelighet. Sammen med utbedring litt lenger sør, på strekningen Nordkil - Botn, vil dette fjerne en betydelig flaskehals og støtte opp om Bognes - Lødingen som den viktigste forbindelsen over Vestfjorden. Strekingen Sommerseth - Ulvsvåg ligger inn som tiltak i siste periode i NTP 2010 - 2019.

5.7 Strategi

Vesterålen vil legge følgende strategier til grunn for gjennomføring av tiltak og utvikling av veinettet i regionen:

1. Reduksjon av trafikkulykker gjennom koordinert og samordnet innsats fra lokale og regionale myndigheter. Alle kommuner skal ha oppdaterte trafikksikkerhetsplaner og regionalt samarbeid skal ha fokus på interkommunale trafikksikkerhetsutfordringer.
2. Innkorting og utbedring av strekningen Gullesfjord – Tjeldsundbrua på E10 er viktigste enkeltprosjekt for Vesterålen. Utbedringen ligger inne i siste seksårsperiode for NTP 2010 - 2019. NTP er et plandokument og realisering er avhengig av at relevant plangrunnlag foreligger og finansiering vedtas. I et strategisk samarbeid med naboregionene vil Vesterålen være aktiv pådriver i realiseringen. Vesterålen vil i første omgang medvirke til gjennomføring av konseptvalgutredning og bistand til framdrift i videre planarbeid. I tråd med regelverket for konseptvalgutredninger skal det gjøres en bred og omfattende kartlegging av interessenter og behov som grunnlag for valg av konsept og videre planarbeid. Vesterålen regionråd vil aktivt bidra i denne prosessen i samråd med Statens vegvesen som vil være fagetat for utredningen.
3. Etter reformen med ny ansvarsfordeling av veinettet mellom stat og fylkeskommune, blir Nordland fylkeskommunes veiplan et viktigere dokument enn tidligere, med betydelig større budsjett. Vesterålen vil samlet spille inn sine prioritinger mot denne veiplanen.
4. Vedtak om gjennomføring av de veiltak som er prioritert av Vesterålen, vil kreve at plangrunnlaget med tilhørende kostnadsanslag er på plass før tiltakene kan prioriteres innen offentlige veibudsjetter. Vesterålen vil derfor ta initiativ til å gjennomføre planprosesser for de prioriterte tiltakene.
5. På lang sikt er målet å få oppgradert alle prioriterte strekninger i Vesterålen, ikke bare enkelttiltak. Det er derfor viktig at enkelttiltak sees i sammenheng med behovet langs større strekninger. Vesterålen vil derfor ta initiativ til å utføre utviklingsplaner for veistrekninger for å avgrense og stykke opp enkeltplaner som kan få plass i fylkesveiplanen for fylkesveinettet (dvs. de tidligere riksveiene).



Figur 5.12. Noen veistrekkninger i Vesterålen har særlig behov for opprusting. Skilt på E10 før Kåringen. Foto: Norconsult.

6. Det er betydelig utfordringer knyttet til finansiering av veiltiltakene. Vesterålen regionråd vil nedsette en gruppe som vil vurdere hvilke finansieringsmuligheter som kan være aktuelle langs utvalgte veistrekkninger og for enkelttiltak. Dette kan knyttes opp mot arbeidet med utviklingsplaner for strekkninger (jfr. pkt 5).
7. Veivedlikehold vil i større grad bli prioritert i offentlige veibudsjetter. Vesterålen vil i samarbeid med Statens vegvesen, aktivt sikre dokumentasjon av behov for vedlikehold i regionen og gi innspill til prioritering og bruk av vedlikeholdsmidler.
8. I samarbeid med Lofoten underbygges behovet for å opprettholde tilfredsstillende tilbud og hyppighet i avganger på fergeruten Fiskebøl - Melbu. Dette er viktig for å sikre eksisterende og fremtidig samhandling mellom Vesterålen og Lofoten, samt å sikre aksene Lofoten - Vesterålen - Senja som et attraktivt tilbud i reiselivssammenheng gjennom sambandet Andenes - Gryllefjord. I samarbeid med Lofoten gjøres også felles fremstøt om tilfredsstillende fergemateriell og frekvens på fergeruten Bognes - Lødingen for å møte den økte person- og godstrafikk til Lofoten over dette fergesambandet.
9. I samarbeid med naboregionene forberede grunnlag for utredning og realisering av veisambandet Fjelldal - Sandtorg for innkorting mot Evenes og Narvik.
10. Følge opp gjennom uttalelser til NTP og påpeke betydningen for næringstransporten ved utbedring av aktuelle strekkninger på E6 sørover fra Bognes. Dette koordineres med andre regioner som er avhengig av at framkommeligheten på E6 er akseptabel.

5.8 Utviklingsprogram for veinettet i Vesterålen

På bakgrunn av mål og strategier gjennomføres følgende utviklingsprogram for veinettet:

1. Etablere plangrunnlag for tiltak på veinettet

For hovedveier gjelder dette følgende strekkninger

- E10 Tjeldsund bru – Gullsfjord. Bidra til gjennomføring av konseptvalgutredning og senere formell planutarbeiding
- Rv. 82 Sortland – Stokmarknes. Det tas et initiativ mot Statens vegvesen om en trafiksikkerhetsrevisjon og utarbeiding av planer for ulykkesreducerende tiltak. Dette inkluderer også utbedring av veidekke og program for vedlikehold
- Utbedringsprogram for rv. 82 Sortlandsbrua til Risøyhamn. Mulig innkorting og ny vei vurderes mot utbedring. Planer for følgende strekkninger utarbeides:
 - Ved Maurnes
 - Ved Skjåneset
 - Vest for Buksnesfjord bru
- Rv. 821 mot Myre, sør for kryss med fv. 939 mot Lifjord
- Rv. 820 Ryggedalen

For samleveier utarbeides planer for følgende strekkninger:

- Rv. 837 - fv. 691/692 Vestbygdveien i Lødingen
- Fv. 888 Fiskebøl - Strønstad i Hadsel
- Fv. 903 fra Straumsjøen til rundkjøring Straume
- Fv. 915 Eide - Hovden i Bø
- Fv. 935 Myre - Stø i Øksnes
- Fv. 951 Holmstad - Sortland til rv. 82 i Sortland
- Fv. 976 Nordmela - Å til rv. 82 på Andøya

2. Utarbeide utviklingsplaner

Parallelt med punktet over utarbeides utviklingsplaner i form av forprosjekt for prioriterte veistrekninger. Forprosjektene skal ende opp i avgrensning av tjenelige plan-grenser og kostnadsoverslag. Dette vil være grunnlag for Vesterålens innspill i kommende fylkesveiplaner.

3. Felles program for å redusere trafikkulykkene i Vesterålen

Vesterålen regionråd tar initiativ til en koordinering av det kommunale og fylkeskommunale arbeidet med trafikk-sikkerhet med sikte på koordinering og samordning av en felles strategi. I tillegg til fysiske tiltak bør dette også rettes mot adferd og opplæring av trafikanter.

Som grunnlag for det politiske arbeidet med prioritering av tiltak i samferdselsplanens trafiksikkerhetstiltak defineres følgende prioriteringskriterier:

- Skolevei
- Områder med høy trafikk
- Manglende gang og sykkelvei

Utvikling av en felles samordnet politikk basert på:

- Samlet gjennomgang av behov for gang- og sykkel-veier langs trafikkbelastede veier i regionen
- Holdningsskapende arbeid blant unge bilførere må intensiveres
- Samarbeid med videregående skoler og grunnskoler om holdninger til trafiksikkerhet
- Forbedring av gatebelysning i områder med høy ulykkesfrekvens
- Sterkere politiske innspill mot fylkeskommunens bevilgninger og prioriteringer til trafiksikkerhetsformål



Figur 5.13. Flybussen ned Kåringen. Foto: Norconsult.

6 Kollektivtransport

6.1 Innledning

Buss og båt

Med kollektivtransport menes i dette kapitlet transport med buss og båt inklusive Hurtigruten. Flytransport behandles i eget kapittel og fergetrafikk behandles som del av veinettet. Både fergen til Lødingen og Melbu ender i et senterområde, men så lenge den andre siden av fergesambandet ikke ligger i et tettsted, vil disse fergenes rolle som kollektivtransport være beskjeden og må heller behandles som en del av veinettet.

Kollektivtransportens rolle

Kollektivtransporten skal bidra til flere samferdselspolitiske oppgaver.

- **Transporteffektivitet**

Der det er manglende kapasitet og avviklingsproblemer, kan kollektivtransporten gi et alternativt og effektivt transporttilbud som sikrer god framkommelighet. Dette er i første rekke aktuelt der det er framkommelighetsproblemer med bil. Slike forhold har vi ikke i Vesterålen. Trafikknivået, selv der det er størst, er ikke slik at det er vesentlige avviklingsproblemer i trafikken der et kollektivtilbud ville vært mer effektivt.



Figur 6.1. Kollektivruter i Vesterålen. Røde tall er bussruter og blå tall er båtruter. Kilde: Kart fra www.177.no

- **Transporttilbud til alle**

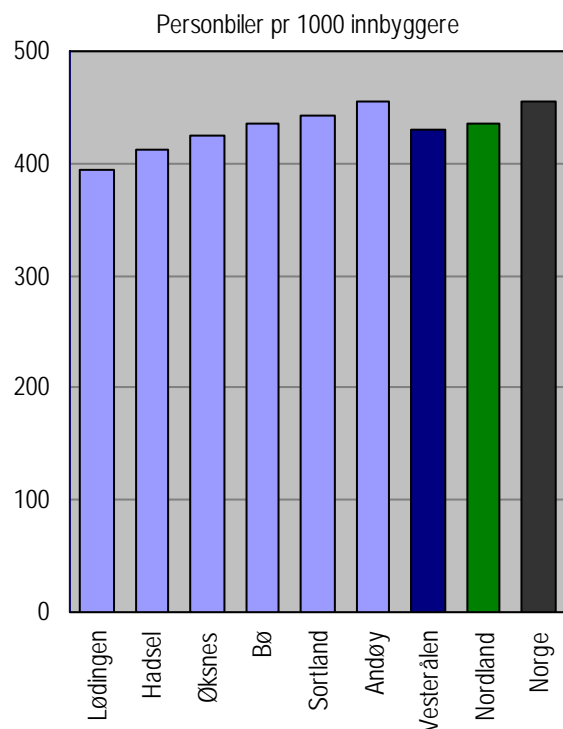
Det er ikke alle som av ulike årsaker kan bruke privatbil. Kollektivtransporten skal derfor sikre at alle kan delta i samfunnslivet enten dette er reise til arbeid, service- og kulturtilbud og ved ulike fritidsaktiviteter. Et kollektivtilbud vil dermed også bidra til å opprettholde bosetting i distriktene ved å sikre et offentlig tilgjengelig transporttilbud til omverden.

- **Miljø**

Kollektivtransporten kan gi mindre miljøbelastning. Buss, og i særlig grad båt, har store utslipp. En buss bør ha opp mot ti passasjerer for at den skal mindre utslipp pr reisende enn privatbil. Kollektivtransporten har derfor sitt viktigste bidrag å redusere miljøbelastningen der trafikkgrunnlaget er stort nok til at den kan redusere biltrafikken. Ved overgang fra bil til buss eller båtruter som alt er etablert, vil imidlertid hver potensiell biltur som blir overført til kollektivtransport være en miljøgevinst. Dette gjelder imidlertid globale utslipp, og helt lokalt muligens også til redusert støy. Lokal luftforurensning fra transport er ikke et vesentlig problem i Vesterålen, og kollektivtransporten vil dermed ikke ha en vesentlig rolle i å bedre den lokale luftkvaliteten.

- **Trafikksikkerhet**

Kollektivtransport er sikrere enn reise med privatbil. Risiko for ulykker reduseres betraktelig ved overgang av reiser fra privatbil til buss og båt.



Figur 6.2. Personbiler pr 1000 innbyggere, 2008. Kilde: SSB



Figur 6.3. En stor del av bussrutene i Vesterålen er knyttet til skolekjøring, til grunnskole og videregående skoler. Dette fører til at busstilbudet blir redusert i skoleferiene.

Oppsummert er kollektivtilbudets viktigste funksjon i Vesterålen å knytte regionen sammen og gi et transporttilbud til alle befolkningsgrupper. Med regionens store interne avstander, er det viktig med et kollektivtilbud som fungerer godt for å tilby den del av befolkningen som ikke disponerer privatbil tilgjengelighet til offentlige og private service-tilbud.

6.2 Buss

Bussrutene i Vesterålen dekker nesten hele regionens veinett og de fleste bygdene. De fleste steder har dermed ett busstilbud selv om det er få avganger og rutene er konsentrert til morgen og ettermiddag. Rutene er ofte lagt opp etter skolestrukturen og har lav frekvens. Noen ruter er uten daglige avganger, noe som gir begrensninger i tilbudet og regulariteten for arbeidsreisende. Dette kompenseres noe gjennom at enkelte ruter har ordning med bestillingsbil som supplement. Dette er imidlertid ikke tilfredsstillende for arbeidsreisende. Som følge av store geografiske avstander og lav befolkningstetthet, vil det være vanskelig å tilby et fullgodt kollektivtilbud i regionen uten betydelige tilskudd. Det kollektive tilbudet må derfor konsentreres om ruter med akseptabelt trafikkgrunnlag samt å sikre hele befolkningen tilgjengelighet til servicefunksjoner uten bruk av egen bil.

I tillegg til de store avstandene og lav befolkningstetthet, utfordres også busstransporten av økende bilbruk. Vesterålen har hatt lavere bilhold (personbiler pr innbygger) enn både gjennomsnitt for Nordland fylke og landsgjennomsnittet. Men veksten i bilhold i Vesterålen er høyere enn både for fylket og landet under ett. I tiårsperioden 1997 -

2007 gikk folketallet i Vesterålen samlet ned med 5 prosent. I samme periode økte antall registrerte personbiler med 15 prosent.

Dersom busstilbudet skal bidra til å få mer av trafikken over på kollektivtransport, er potensialet for et noe mer omfattende busstilbud særlig knyttet til arbeidsreiser til Stokmarknes og Sortland, og på strekningen mellom disse to største sentra. En styrking av kollektivtransporten betinger også at kommunene i sin arealpolitikk legger til rette for å bygge opp under eksisterende rutestrukturer. Dette gjelder både ved lokalisering av boligområder og i særlig grad viktige offentlige og private servicetilbud.

Kollektivtransport i distriktene

For å gi et tjenelig transporttilbud i distriktene er programmet "Kollektivtransport i distriktene" opprettet under Samferdselsdepartementet.¹⁷ Formålet med programmet er å styrke kollektivtilbudet i distriktene gjennom mer effektiv samordning av ressurser og virkemidler. Dette omfatter forsøk med kombinasjoner av linjetransport og bestillingstransport, samt forbedring av informasjons- og takstsystemer. Det er også gjort forsøk med koordinering mot transportordningen for funksjonshemmede (TT-tjenesten). Nordland fylkeskommune er med i forsøket gjennom tre prosjekter:

- Nytt busstilbud i Mo i Rana
- Bestillingstrafikk i en liten kommune uten drosjetilbud (Vevelstad)
- Ungdomskort på riksveifergene og fergesambandet Bognes - Skarberget

Det er ventet at utviklingsprogrammet legger fram en lang rekke erfaringer som kan bidra til å bedre kollektivtransporten i distriktene. Programmet avsluttes med oppsummering i 2010, men i følge NTP 2010 - 2019 (kap 9.3) skal programmet videreføres. Vesterålen ønsker både å ta del i de erfaringer som framkommer, og bli med i utvikling av nye forsøk ved videreføringen av "Kollektivtransport i distriktene".

Ekspressbuss

Ekspressbussene er bussruter som dekker et regionalt transportbehov, ofte ut over fylkesgrensene. Det er over tid utviklet et tilbud med ekspressbuss som dekker et tilbud der det tidligere knapt fantes et kollektivtilbud. Følgende ekspressbussruter dekker Vesterålen:

- Fauskeekspressen: Bodø-Fauske-Lødingen-Sortland.
- Lofoteneekspressen: Leknes-Svolvær-Sortland-Narvik.



Figur 6.4. Flybussen fra Evenes til Lødingen og Sortland. Foto: Norconsult.

¹⁷ Internettside for KID <http://kid.toi.no>

Disse rutene inngår i et landsdekkende rutenett med korrespondanse med andre ruter og destinasjoner, samt korrespondanse med noen av flybussens reiser på Evenes.

Fylkeskommunen er løyvemyndighet for disse rutene. Ved tildeling av løyver er det viktig at det gjøres en samordning mellom ekspressrutene og lokale ruter slik at det samlede tilbudet for befolkningen blir tjenelig i forhold til betjening av områder og gode korrespondanser.

Flybuss

Flybuss kjører mellom Sortland og Evenes og Sortland og Skagen. Flybussen opereres av private aktører, og er avgrenset til kun å betjene flypassasjerer og har ikke anledning til å ta på lokalt reisende passasjerer på sine ruter. Flybussen gir et godt tilbud til flyreisende. Det er viktig at flybusstilbudet koordineres mot annen transport slik at det kan bidra til et best mulig samlet og koordinert tilbud til kollektivreisende i regionen.

6.3 Båtruter og hurtigruten

Båtruter

Vesterålen kjennetegnes av flere mindre øysamfunn samt store fjordsystemer. Fjordene deler regionen internt og skiller øy- og fjordsamfunn fra resten av regionen. Dette gir utfordringer knyttet til et omfattende behov for et velutviklet kommunikasjonssystem på sjøen. Båtruter har en viktig funksjon der andre transporttilbud ikke kan dekke behovet. Regionen har tre båtruter:

- Hurtigbåtforbindelsen i Hadsselfjorden: Stokmarknes-Innlandet-Raftundet-Strandlandet-Stokmarknes
- Mellom øyene i Øksnes Vestbygd: Myre-Tunstad-Tinden-Skellfjord
- Stokmarknes-Straumsnes-Guvåg



Figur 6.5. MS Tinden som trafikkerer Øksnes Vestbygd.
Foto: home.lyse.net

Nordland fylkeskommune har en avgjørende rolle i driften av båtrutene. Fylkeskommunen har gitt uttrykk for at de opplever press på den driftsøkonomiske siden. Kostnader til drivstoff, NO_x-avgift, mannskapskostnader og skjerpede krav til sikkerhet gjør at driftskostnadene ved båtdriften er høy og utsatt for press om rasjonalisering. Dette gjelder særlig båtruter i Hadsel og Øksnes, samt i Hadsselfjordbasenget mot Bø og innover mot Kaldjord. For bosetting og næringsliv der landtransport ikke er tilgjengelig eller urasjonelt, er det avgjørende viktig at båttilbud opprettholdes.

I følge vedtak i Nordland fylkesting (Sak nr 10/2008) skal følgende transportbehov i prioritert rekkefølge legges til grunn for utforming av båttilbudet i fylket:

- a) Lovpålagt skoleskysse
- b) Nærings- og reiselivets transportbehov
- c) Pendlerruter til arbeid og skole
- d) Samfunn uten landverts transportalternativer
- e) At små samfunn uten veiløsninger ivaretas i den hensikt at Nordland er et kystfylke der ivaretagelsen av kystkulturen og bosetninger er et viktig valg for innbyggerne.

Hurtigruten

Hurtigruten anløper daglig Stokmarknes, Sortland og Risøyhamn. Mange reiser til og mellom disse havnene, og båtruten er en god og forutsigbar reisemåte i regionen. I 2007 reiste det 36.500 passasjerer med Hurtigruten over disse havnene i Vesterålen. Hurtigruten er et viktig transportalternativ mot Bodø og mot Harstad og Tromsø.

Hurtigruten har konsesjon frem til og med 2012 på seiling gjennom Vesterålen og Risøyrenna. Etter 2012 er ruteopp-legget gjenstand for forhandlinger med staten. Risøyrenna er nylig blitt mudret opp slik at leden per i dag er dyp og bred nok og med merking som tilfredsstillende Hurtigrutens behov. Infrastruktur og standard på havnene Stokmarknes, Sortland og Risøyhamn dekker i følge Hurtigruten Group fullt ut Hurtigrutens behov.

Det foreligger imidlertid en viss usikkerhet omkring hurtigrutens seilingsplan og frekvens i framtiden som følge av finansielle problemer i Hurtigruten Group. For Vesterålen er det viktig at Hurtigruten opprettholdes med sitt stoppmønster.

6.4 Hovedmål

Hovedutfordringene for kollektivtransport med buss og båt i Vesterålen er primært knyttet til å opprettholde et kollektivtilbud som gir befolkningen i regionen tilfredsstillende daglige muligheter til å nå offentlige og private servicetjenester. I tillegg er det en målsetting at regionens transporttjenester skal samordnes slik at de ulike transportmidlene oppfattes som effektive og attraktive alternativer.

Med utgangspunkt i regionens geografi, funksjonelle behov samt styrende lovverk og planer, er følgende hovedmål nedfelt for kollektivtrafikken med buss og båt i Vesterålen:

- Vesterålen skal ha et internt buss- og båttilbud som dekker regionens behov for offentlig transport til servicetjenestene i kommunesentrene og regionsentret, og som gir befolkningen i Vesterålen mulighet til daglig å nå viktige offentlige og private servicetilbud.
- Det skal tilbys et effektivt offentlig kollektivtilbud inn og ut av regionen mot sentrale kommunikasjonsentra som Evenes, Narvik, Harstad, Bodø og Tromsø.
- Hurtigrutens seilingsplan i Vesterålen med daglige anløp av Stokmarknes, Sortland og Risøyhamn skal opprettholdes.

6.5 Tiltak

Prioritering av tiltak vedrørende buss og båt er definert etter følgende kriterier:

- Lovpålagte transportoppgaver
- Samfunnsmessige behov for buss og båttrafikk
- Regularitet
- Tilgjengelighet

Med bakgrunn i utredninger og analyser samt tidligere behandlinger og beslutninger i Vesterålen regionråd, er følgende tiltak for buss og båt prioritert:

- Videreutvikle private og offentlige transportaktørers buss- og båttilbud med vekt på rutekoordinering slik at regionen får etablert et offentlig transportsystem på vei og sjø inn mot kommunale og regionale senter som gir befolkningen mulighet til daglig å kunne nå sentrale offentlige og private tjenestetilbud.

- Tilrettelegge og utvikle regularitet og effektiv korrespondanse i kollektivtilbudet mellom Vesterålen og følgende geografiske regioner som gjør det attraktivt å benytte buss som reisealternativ:
 - Harstad/Narvik lufthavn Evenes
 - Lofoten
 - Sør-Troms/Harstad med videre hurtigbåtforbindelse til Tromsø
 - Ofoten/Narvik med videre forbindelse via jernbane til Sverige
 - Salten/Fauske/Bodø med videre jernbaneforbindelse til Trondheim
 - Troms/Bardufoss/Tromsø
- Samordne offentlig og privat busstrafikk, (regionale ruter, ekspressbussruter, flybuss), på strekningene Sortland - Skagen, samt Sortland - Evenes
- Opprettholde kollektivtrafikkterminalen på Sortland
- Etablere tiltak for lokalsamfunn som er uten daglig rute-tilbud i skoleferier
- Etablering av bussrute fra Sortland til morgenflyene på Evenes
- Opprettholde Hurtigrutens nåværende anløps- og seilingsplan i Vesterålen
- Opprettholde tilbud om båt-kommunikasjon i Hadsel-fjordbassenget og i Øksnes kommune som tilfredsstiller lovens krav til skoleskyss, gir grunnlag for næringslivets behov for transport, muligheter for arbeidspendling samt dekker et grunnleggende transportbehov for fastboende
- Utvikle Lødingen som kollektivt knutepunkt
- I samarbeid med Nordland fylkeskommune utforme søknader til prosjekter ved videreføringen av regjeringens forsøksprosjekt "Kollektivtransport i distriktene" rettet mot utvikling av effektiv ressursbruk og virkemidler for kollektivtransport, inklusive utvikling av bestillingstransport og samkjøring med TT-tjenester

6.6 Strategi

I arbeidet med videreføring og oppfølging av mål og tiltak, vil Vesterålen:

- Etablere arbeidsgruppe med deltakelse fra kollektivoperatører, Nordland fylkeskommune, Troms fylkes-

kommune samt regionrådene i Vesterålen, Lofoten, Ofoten og Sør-Troms for å få til en helhetlig og samordnet kollektivtransport i regionen.

- Etablering av en interregional arbeidsgruppe i Lofoten og Vesterålen som skal bidra til å sikre at Hurtigrutens anløpsmønster og frekvens bevares.



Figur 6.6. Hurtigruta under Sortlandsbrua. Foto: Wikipedia, Karl Laurits Olsen

7 Luftfart

7.1 Innledning

Vesterålens geografiske lokalisering gjør regionen avhengig av et velfungerende og effektivt luftfartstilbud. Innbyggere har behov for raske kommunikasjoner mot det regionale helse, utdanning og servicetilbudet i fylkeshovedstaden Bodø samt Tromsø, mens regionens offentlige og private virksomheter krever daglige forbindelser både til Bodø, Tromsø og Oslo. Vesterålsregionens eksportorienterte næringsliv er dessuten avhengig av gode kommunikasjoner ut til de internasjonale markedene. Effektive reise-måter er videre en forutsetning for at både offentlig og privat sektor skal kunne tiltrekke seg arbeidskraft og kompetanse, samt gjøre det mulig med ytterligere utvikling av blant annet reiselivsnæringen.

7.2 Status

Vesterålsregionen har to regionale flyplasser, Andøya lufthavn Andenes og Stokmarknes lufthavn Skagen. Disse lufthavnene betjener primært hhv. Andøy kommune og kommunene Hadsel, Sortland, Øksnes og Bø. Lødingen kommune benytter Harstad/Narvik lufthavn Evenes som primærflyplass. I tillegg til de regionale lufthavnene på Andenes og Skagen, blir også flyplassen på Evenes i stor grad brukt av resten av regionen.

Tabell 7.1. Rute, transitt- og charterpassasjerer samt godsmengde og post over flyplassene i Vesterålen og på Evenes. Tall i 1000 passasjerer/tonn. Flybevegelser i absolutte tall. Kilde: www.avinor.no/trafikk/trafikkstatistikk.

	Andenes	Skagen	Evenes
Passasjerer			
2008	47	107	514
2005	34	84	456
2001	45	85	474
Gods/Post			
2008	32	64	1406
2005	41	215	1556
2001	38	140	1450
Flybevegelser			
2008	3123	6142	9635
2005	3194	6377	11017
2001	3290	5456	11425



Figur 7.1. Widerøe har direkteruter fra Stokmarknes lufthavn Skagen til Andenes, Bodø og Tromsø, og fra Andøya lufthavn Andenes til Bodø, Narvik, Stokmarknes og Tromsø. Foto: Widerøe/ Roar Hansen

Alle flyplassene har hatt trafikkøkning i form av flere passasjerer. Flybevegelsene på Skagen og Andøya er økende. På Evenes har det vært nedgang i antall avganger og landinger siden 2001. Dette indikerer økt kabinfaktor på de enkelte avgangene ettersom det transporteres flere passasjerer på færre ruter fra Evenes¹⁸.

På fraktsiden er imidlertid bildet noe mer differensiert. Evenes og Andenes har hatt en svak nedgang, mens den store reduksjonen på Skagen mellom 2005 og 2008 skyldes at store postmengder ikke lenger befraktes over flyplassen.

Det er varierende bruk av Skagen lufthavn mellom kommunene¹⁹. På topp kommer innbyggerne i Hadsel kommune hvor 72 prosent velger Skagen som utreisested. Også majoriteten av reisende fra Sortland (58 prosent) velger å legge reiseruten om Skagen. For reisende fra de andre Vesterålskommunene velger under halvparten (48 prosent) å bruke Skagen som sin utreiseflyplass.

Bildet nyanseres noe ved å skille mellom yrkesreisende og privatreisende. Av yrkesreisende fra Hadsel, Sortland og de andre Vesterålskommunene, er Skagen primærflyplass for hhv. 91, 74 og 58 prosent. Samlet betyr dette at 75

¹⁸ Kilde: www.avinor.no/trafikk/trafikkstatistikk.

¹⁹ Rullebaneforlengelse på Stokmarknes lufthavn – en vurdering av marked og driftsøkonomi, (TØI 2006; TR/1378/2006).



Figur 7.2. Da Widerøe skiftet ut Dash-7 med 50 seter med Dash-8 med 37 seter, ble setekapasiteten fra Stokmarknes lufthavn Skagen redusert. Foto: Widerøe

prosent av alle yrkesreisende i regionen benytter Skagen som utreisested. For privatreisende er bildet annerledes. Skagen står naturlig nok sterkest i Hadsel kommune hvor over halvparten (58 prosent) bruker flyplassen som utgangspunkt. For Sortland er andelen 44 prosent, mens den for resten av Vesterålskommunene er nede i 42 prosent. Samlet sett betyr dette at under halvparten av Vesterålningene (48 prosent), benytter Skagen som utreisested i forbindelse med private reiser.

Reisemønsteret avdekker med andre ord at Evenes sitt funksjonelle dekningsområde også omfatter Vesterålen. TØIs markedsstudie²⁰ visert at 40 prosent av regionens totale reisende, velger å la sine turer gå via Evenes. Selv om senere reisevaneundersøkelser ikke gir gode nok data fordi de ikke dekker kortbanenettet godt nok, er det rimelig å anta at lekkasjen mot Evenes har økt som følge av at prisene på regionalrutene i perioden 2002 - 2006 har økt med ca. 10 prosent. Dette har skjedd parallelt med at

prisene på stamrutene i samme periode har sunket med omlag 20 prosent.²¹

Evenes styrkede posisjon som stamflyplass må sees i lys av hvordan utviklingen i pris, tilbud og tilgjengelighet påvirker de to store hovedgruppene reisende: forretningsreisende og privatreisende. Hovedmønsteret er at forretningsreisende er mest følsomme for tilgjengelighet, mens privatreisende er mest følsomme for pris og tilbud. Dette slår ut ved at man i yrkessammenheng i hovedsak velger å reise via Skagen (75 prosent), mens man i privat sammenheng primært velger Evenes (52 prosent).²⁰

Tendensen til at fritidsreiser primært skjer ut fra Evenes, vil også delvis kunne forklares ved at Widerøe har relativt få lavprismilletter på sine ruter. I tillegg er det ikke mulig å kjøpe gjennomgående bookingbilletter med to ulike priskategorier dersom man velger å reise fra en regional flyplass. Dette innebærer f.eks. at ved tilbud om billigste billettkategori på strekningen Bodø - Oslo, men ikke på Skagen - Bodø, er kunden tvunget til å kjøpe billett innenfor samme prisklasse på Bodø - Oslo som på Skagen -

²⁰ Rullebaneforlengelse på Stokmarknes lufthavn – en vurdering av marked og driftsøkonomi, (TØI 2006; TR/1378/2006).

²¹ Solvoll, G og Lian, JI (2005): Regional luftfart i nord. Konsekvenser av dagens takstpolitikk og nye sikkerhetskrav. Handelshøgskolen i Bodø.

Bodø. Dette medfører at reisende over Skagen går glipp av rabatterte billetter ut fra Bodø. Alternativet er å bestille to separate billetter.

I TØIs markedskartlegging på Skagen (2006)²⁰ dokumenteres det at lufthavnen har hatt en svakere trafikkutvikling enn andre lufthavner de siste 10-15 årene. Trafikkutviklingen på Skagen og Evenes med nedgang i trafikk på 20 prosent over Skagen fra 1999 til 2002, kan forklares med Widerøes utfasing av Dash-7 med 50 seter i 2000/2001 og innføringen av Dash-8 med 37 seter. Denne omleggingen ble gjennomført uten at redusert kapasitet ble kompensert med økt rutefrekvens. I samme periode har et betydelig antall avganger, 4 - 500 i året, hatt kabinfaktor på over 90 prosent på ruter til Bodø og Tromsø. Dette er et uttrykk for at kapasiteten på Skagen stanger i taket, noe som vil ha direkte avvisende effekter på særlig privatreisende som er mer følsom for høye billettpriser.

Samferdselsdepartementet opplyser at Skagen for anbudsperioden 2009 – 2012 ikke kommer inn under ordningen for FOT-flyplasser (FOT = Forpliktelse til Offentlig Tjenesteyting). Dette er begrunnet med at destinasjonen har et godt nok grunnlag for kommersiell drift uten offentlig støtte.

Analyse av trafikkutviklingen på Stokmarknes lufthavn Skagen, indikerer et potensielt trafikkgrunnlag som er betydelig høyere enn dagens 107 000 passasjerer. Økning i trafikk fra Skagen betinger imidlertid at deler av lekkasjen til Evenes tettes igjen. For å oppnå et slikt resultat, må det legges ut flere gunstige billetter for privatreisende. På flysiden må det innføres maskiner med større kapasitet slik at setetilbudet igjen kommer på nivå med situasjonen da Widerøe opererte Dash-7 maskiner med 50 seter.



Figur 7.3. For private reiser benyttes Evenes i stor grad. Forlengelse av rullebanen på Skagen åpner for et større passasjerpotensial som bl.a. kan trekke trafikk fra Evenes.

Plangrunnlag for luftfart i samferdselsplanen

Hovedmål, tiltak og strategier som skisseres i avsnittet for luftfart er forankret i følgende planer, høringsuttalelser, dokument, etc.:

- Ressursgruppe for luftfart, oppnevnt i forbindelse med samferdselsplanen
- Høringsuttalelser fra næringslivet i Vesterålen
- Fylkesplan for Nordland
- Samferdselsplan for Nordland 2004-2007
- Strategiplan for Vesterålen regionråd
- Strategisk næringsplan for Vesterålen
- Strategiske næringsplaner i Vesterålskommunene
- NTP 2010-2019 – Sektorplan for AVINOR
- AVINOR – Stokmarknes lufthavn, Skagen – Rullebaneforlengelse østover, (Norconsult/ Paulsen RI as, 2006)
- Rullebaneforlengelse på Stokmarknes lufthavn – en vurdering av marked og driftsøkonomi, (TØI, 2006)

7.3 Luftfart - tiltaksområder

Tiltak innen luftfart i Vesterålen er konsentrert om flyplassenes sikkerhetsaspekt samt forlengelse av rullebanen på Skagen til 1199 meter.

7.3.1 Sikkerhet

I Nasjonal Transportplan 2010-2019, Sektorplan for Avinor, defineres etatens innsatsområder fram mot 2020. Investeringene på de regionale lufthavnene har høy prioritet, og plandokumentet budsjetterer med årlige investeringer på 250 mill. kr. Den fysiske sikkerheten rundt flyplassområdene i tråd med forskrift BSL E 3-2 "Forskrift om utforming av store flyplasser" er implementert både på Skagen og på Andenes. De viktigste tiltakene i NTP under sikkerhet er:

- **Innflygingssystem/baneanlegg**

Avinor har i samarbeid med Luftfartstilsynet, Widerøe og flyprodusenten Bombardier opprettet et prosjekt for å etablere et nytt innflygingssystem basert på satellitteknologi ved de regionale flyplassene (SCAT-1). Prosjektet vil bety en vesentlig forbedret sikkerhet for flytrafikken. Det er planlagt innføring av 6 til 8 anlegg årlig. Stokmarknes lufthavn Skagen skal etter planen være operativ med SCAT-1 i 2010. Infrastrukturen på Andøya flystasjon eies av forsvar- et, og SCAT-1 vil derfor ikke bli innført her.



Figur 7.4. Harstad/Narvik lufthavn, Evenes er hovedflyplassen for Vesterålen. Fra Evenes går det direkte ruter til de nasjonale og internasjonale destinasjoner. For Vesterålen er det viktig med godt rutetilbud fra Evenes.

- **Tårn**

Avinors sektorplan i NTP 2010 - 2019 avsetter rammer til oppføring av nye tårn på regionalflyplassene. Stokmarknes lufthavn Skagen er utpekt som standardiseringsprosjekt for de nye tårnene. Avinor har satt byggestart for nytt tårn på Skagen til ca. 1. september 2009 med ferdigstillelse høsten 2010.

7.3.2 Forlengelse av rullebanen på Stokmarknes lufthavn Skagen

- **Markedsgrunnlag**

Studien av markedsgrunnlaget for en mulig rullebaneforlengelse på Skagen lufthavn, konkluderer med et årlig teoretisk passasjerpotensial på ca. 145 000 reisende.²² Dette tallet tilsvarer summen av den årlige trafikken over Skagen pluss regionens "lekkasje" til Evenes. Trafikkgrunnlag på et slikt nivå vil gjøre Skagen til Norges mest trafikkerte regionale flyplass foran Florø (109 000) og Hammerfest (102 000).

Tekniske muligheter og kostnader

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Avinor (2003) gjennomført en gjennomgang av mulighetene for rullebaneforlengelser på det nasjonale kortbanenettet. Hensikten med utredningen var å få utarbeidet et underlag slik at departementet kan vurdere om baneforlengelser vil

øke lufthavnens tilgjengelighet for flere flytyper, og derved gi grunnlag for økt konkurranse. Rapporten konkluderer med at Skagen, ved siden av Vadsø, Leknes og Sandnessjøen, er best egnet for utvidelse dersom departementet beslutter å videreføre prosjektet.

2003-utredningen ble i 2006 med Avinor som oppdragsgiver, fulgt opp med et konkret forprosjekt for Skagen. Dette dokumentet er en grovere teknisk studie og beregning av mulighetene og kostnadene ved rullebaneforlengelse til 1239 meter²³. Kostnadsberegningene for flyplassdelen inklusiv innflyvning / sikkerhetssoner er i rapporten beregnet til 17,4 mill. kr. I tillegg kommer kostnader knyttet til omlegging av vei og trafikale forhold på 3,7 mill. kr. Total sum for prosjektet utgjør 21,1 mill. kr. Alle beløp er i 2006-kroner og eks. mva.

- **Flytyper**

Markedet for regionalfly har de siste 15 årene vært inne i en turbulent periode. Dette skyldes en generell nedgang i markedet og en industrielle/markedsmessig strukturendring gjennom overgang fra turboprop til regionale jettfly. Som følge av dette har antall produsenter og flytyper blitt redusert, samtidig som antallet produserte maskiner har gått ned. Dette har ført til et relativt begrenset utvalg av flytyper som kan bruke baner ned mot 1200 meter. Markedet for regionale turbopropfly vil imidlertid kunne endre seg de

²² Rullebaneforlengelse på Stokmarknes lufthavn – en vurdering av marked og driftsøkonomi, (TØI 2006; TR/1378/2006).

²³ Stokmarknes lufthavn, Skagen – Rullebaneforlengelse østover, Norconsult/Paulsen RI as, 2006



Figur 7.5. Avgangshallen på Evenes lufthavn, gate 30.
Foto: Wikipedia/Petterhof

nærmeste tiårene som følge av betydelig utbygging av regionale flyplasser i Kina og India.

Widerøes Dash-8 flåte vil i perioden 2020 - 2025 nærme seg slutten på sin operative livssyklus. Dette betyr at man vil stå overfor innfasing av nye flymodeller. På bakgrunn av den internasjonale utvikling innenfor regional luftfart, (jfr. utviklingen i India/Kina), er det grunn til å forvente at de regionale flytypene vil bygges noe større enn dagens modeller. Konsekvensen for det regionale flynettet i Norge vil kunne bli at den nasjonale strukturen med i hovedsak 800-metersbaner vil være utdatert og ikke tilpasset flyproducentenes modellserier. Det bør derfor være et strategisk veivalg ved utvidelse av regionale lufthavner at bl.a. rullebanelengder tar høyde for de internasjonale utviklingstrekkene på produsentsiden.

- **Konklusjon**

Hovedmålsettingene med rullebaneforlengelse på Stokmarknes lufthavn Skagen er å styrke flyplassens driftsgrunnlag ved å åpne opp for tilføring av ny trafikk, større maskiner og konkurrerende operatører som også kan tilby direkteruter til Oslo. Økt kapasitet vil bl.a. kunne gi større muligheter for flere lavprispilletter på hver avgang. Dette vil gjøre det mer attraktivt for særlig privatreisende å bruke Skagen. Dette vil samtidig åpne for tilsvarende muligheter for Andøya lufthavn Andenes, som allerede har nødvendig rullebaneinfrastruktur på plass.

Utvidelse av rullebanen på Skagen til 1199 meter støttes av fylkestinget i fylkeskommunens uttalelse til NTP 2010 - 2019, (F-sak 38/08).

7.4 Hovedmål

Med referanse til vedtak, planer, høringsuttalelser, dokumenter samt gjennomførte analyser, er følgende hovedmål for luftfartssektoren i Vesterålen nedfelt:

- Videreutvikle Evenes som stamflyplass for Vesterålen, Ofoten, Lofoten og Sør-Troms
- Bevare flyplasstrukturen i Vesterålen ved nasjonal gjennomgang av strukturen til de regionale lufthavnene
- Sikre og videreutvikle Stokmarknes lufthavn Skagen som regional flyplass i Vesterålen
- Sikre og videreutvikle Andøya lufthavn Andenes som regional flyplass i Vesterålen samt tilrettelegge for charter og fraktflyvninger
- Forlenge rullebanen på Stokmarknes lufthavn Skagen for å kunne ta ned større fly med økt setekapasitet både på Skagen og Andenes, samt kunne opprette direkteruter bl.a. til Oslo
- Øke setekapasiteten på avganger til 50 seter
- Øke antallet lavprispilletter samt senking av maksimaltaksten på rutenettet fra Vesterålen med 20 prosent

7.5 Tiltak

Prioriteringskriteria

Ved prioritering av tiltak for utvikling av luftfarten i Vesterålen, legges følgende kriterier til grunn:

- Sikkerhet. Sikkerheten på lufthavnene i regionen er god. Dette må likevel alltid være det viktigste prioriteringskriterium ved vurdering av tiltak for flytrafikk
- Innbyggerne og næringslivet i Vesterålen sitt behov for lett tilgjengelig, forutsigbar og effektiv lufttransport.

Prioriterte tiltak

Basert på status, utviklingstrekk, behov og potensial for utvikling av luftfarten til og fra Vesterålen, er følgende tiltak prioritert:

- Utvidelse av rullebanen på Stokmarknes lufthavn Skagen til 1199 meter for å øke sikkerheten samt som strategisk grep for å forberede regionens flyplassinfrastruktur for flyproducentenes neste generasjons regionale trafikkfly
- Iverksette oppfølging av Nordland fylkestings vedtak 2008 (sak 38/08) om rullebaneforlengelse på Skagen til

1199 meter samt Avinors forstudie "Stokmarknes lufthavn Skagen – rullebaneforlengelse østover "(2006)

- Arbeide for etablering av økt frekvens på Harstad/Narvik lufthavn Evenes både innen rutetrafikk og chartertrafikk
- Utvikle Andøya lufthavn Andenes for reiselivstrafikk og for eksport av marine produkter
- Arbeide for at det legges ut et økt antall rabatterte billetter på rutenettene fra Skagen/Andenes
- Arbeide for tilrettelegging for kjøp av gjennomgående billetter på ulike bookingnivå slik at det er mulig å oppnå den til enhver tid foreliggende minstepris på strekningene
- Etablere et regionalt samarbeidsprosjekt mellom Avinors lufthavner Harstad/Narvik lufthavn Evenes, Stokmarknes lufthavn Skagen, Andøya lufthavn Andenes, og Svolvær lufthavn Helle for å koordinere flyplassutviklingen i nordre Nordland

7.6 Strategi

Vesterålen vil legge følgende strategier til grunn for utvikling av luftfarten som et attraktivt og effektiv transporttilbud:

- Etablere Vesterålen som premissgiver i forbindelse med drift og planlegging av det regionale rutenettet i Vesterålen
- Kartlegge rammebetingelser for rullebaneutvidelse av Skagen lufthavn samt for tilrettelegging av Andenes lufthavn for internasjonal reiselivstransport og varetransport
- Kartlegge luftfartsmyndighetenes framtidige strukturelle planer for nasjonal flyplasstruktur som ledd i arbeidet med å sikre opprettholdelsen av Stokmarknes lufthavn Skagen og Andøya lufthavn Andenes som regionale flyplasser i Vesterålen



Figur 7.6. Servering om bord i flyet på vei fra Evenes mot Oslo og videre forbindelser ut i verden. Foto: SAS

8 Farleder og havner

8.1 Utfordringer

I norsk samferdselspolitikk er det et overordnet mål å overføre lange godstransporter fra bil til båt og bane. For overføring fra bil til båt kreves det bl.a. effektive farleder og havneterminaler og et pris- og avgiftssystem som ikke diskriminerer sjøtransport.

Vesterålen er en av de viktigste fiskeri- og sjømatregionene i Norge, og sammen med Lofoten en viktig nasjonal reiselivsregion, og en region med potensiell fremtidig petroleumsvirksomhet. Trygge og gode farleder og tilrettelagt infrastruktur for sjøtransport er derfor viktig for Vesterålen.

Uavhengig av status på en farled, vil næringsliv og transportører velge de farledene som best tilfredsstillir deres økonomiske og markedsmessige behov. Utfordringen for Vesterålen ligger derfor i å sikre at farledene gjennom regionen løpende utbedres, vedlikeholdes og merkes på en slik måte at sikkerheten og tilgjengeligheten for all relevant trafikk er ivarettatt.

Vesterålen har i dag nærhet til to farleder med status som hovedleder. Dette er leden i regionen gjennom Raftsundet og Sortlandsundet, samt leden gjennom Tjeldsundet som delvis grenser til Lødingen. Kun hovedleden gjennom Tjeldsundet er i St.meld. nr. 16 om NTP 2010 - 2019 foreslått som en del av den nasjonale stamleden. Trafikken gjennom denne leden generer aktivitet i Lødingen, men lite aktivitet i de øvrige kommunene i Vesterålen.

Offentlige midler til opprusting av havner følger ikke naturlig av status på tilhørende farled, men av status og oppgavene i havnene. I St. meld. nr. 16 om NTP 2010 - 2019 er det langs den foreslåtte nasjonale stamleden foreslått opprettet fem stamnetthavner i Nordland og Troms. Disse er Mo i Rana, Bodø, Narvik, Harstad og Tromsø. Ingen havner i Vesterålen er dermed foreslått som stamnetthavner.

8.2 Farleder

8.2.1 Farledene i Vesterålen

- Raftsundet

Raftsundet tilfredsstillir i hovedsak farledsnormalens krav til dybde i stamled og hovedled på 10,5 m, med unntak av en grunne i Trangstraumen. Raftsundet tilfredsstillir også i hovedsak krav til sikkerhetsareal og bredde for enkel led, med unntak av et smalere område i Trangstrumen. Raftsundbroen har en seilingshøyde på 45 m, som er lavere enn farledsnormalens spesifisering til stamled.

- Sortlandsundet

Sortlandsundet tilfredsstillir alle krav i farledsnormalen til stamled og hovedled, med unntak av seilingshøyden under Sortlandsbroen som er begrenset til 30 m.

- Gavlfjorden

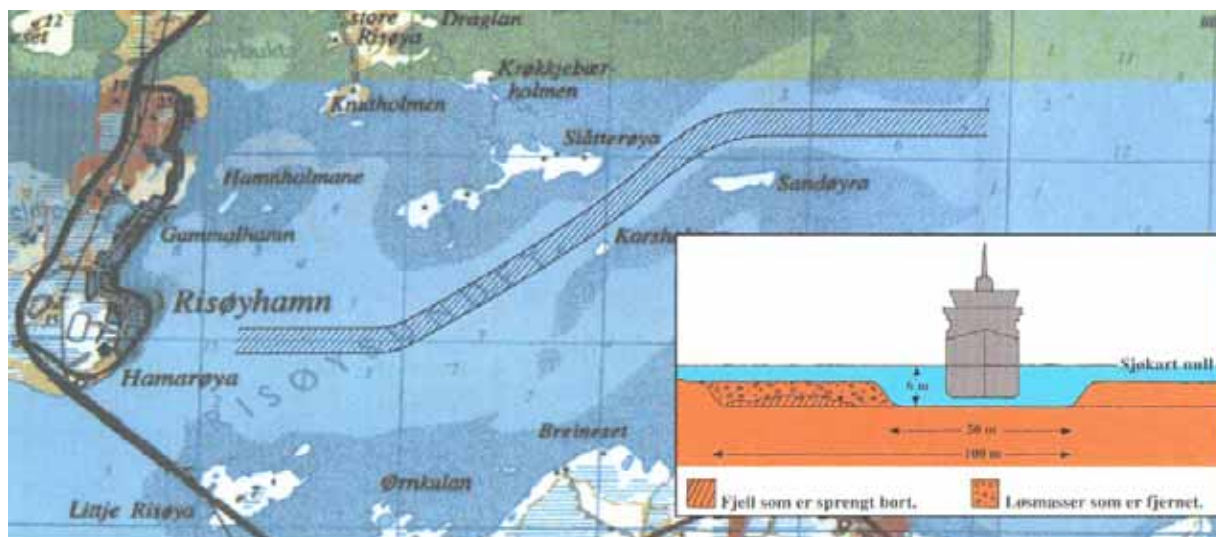
Gavlfjorden tilfredsstillir alle krav i farledsnormalen til stamled og hovedled.

- Tjeldsundet

Farleden gjennom Tjeldsundet tilfredsstillir farledsnormalens krav til stamled og hovedled vedrørende sikkerhetsareal, bredde i enkel led og dybde, med unntak av litt mindre dybde nord i leden. Foreslåtte tiltak i NTP 2010 - 2019 vil rette på dette. Tjeldsundbroen har en seilingshøyde på 41 m, som er lavere enn farledsnormalens spesifisering for stamled som er på 52 m for containerskip.



Figur 8.1. Raftsundet. Foto: Trym Ivar Bergsmo



Figur 8.2. Fra Kystverkets brosjyre "Risøyrenna - fra skipslei til aveny"

Tegningen viser et tverrprofil av renna med utvidelsen skravert. Kartet viser det nye seilingsløpet.

- Risøyrenna

Risøyrenna som er ca 4,8 km lang har en bredde i leden på 100 m og en dybde på 6 m (7 m i en kurve). Seilings-

høyden under Andøybrua er 30 m. Leden gjennom Risøyrenna ligger dermed langt unna farledsnormalens krav til både stamled og hovedled, jamfør figuren over.

Fra Farledsnormalen

Kystverket har utarbeidet en revidert farledsnormale som angir ulike farledskategorier og hvordan de ulike farledene skal utformes. Farledsnormalen er ikke formelt vedtatt men vil bli søkt hjemlet i ny Havne- og farvannsløp. Farledsnormalen legges til grunn for Kystverkets planarbeid for å sikre god fremkommelighet og sikker sjøverts transport i norske farvann.

Farledene er delt inn i følgende hierarkisk inndeling

- **Stamled** er den sammenhengende led langs kysten som binder sammen stamnetthavner og andre viktige havner og koblingspunkter mot landverts vei- og banenett. Stamleden er anbefalt seilingsled langs kysten.
- **Hovedled** omfatter farleden fra stamled til viktige havner som ikke er nasjonale havner og er farleder for regional gjennomfart med start og endepunkt i stamled. Hovedleden har stor betydning for skipstrafikken langs kysten både til gjennomfart og lokaltrafikk.
- **Biled** binder sammen mindre geografiske regioner langs kysten og knytter to anløpsteder sammen med hverandre, eller stamled og hovedled. Biledene benyttes spesielt av fergetrafikk, hurtigbåter, trafikk til industrier, fiskerihavner, samt lokaltrafikk.
- **Lokalled** omfatter resterende merkede leder som ikke er klassifisert i de andre ledkategoriene. Lokalledene ligger stort sett innaskjærs, og benyttes av mindre nyttetraffikk og fritidsbåter innenfor en kommune eller et havnedistrikt.

De geometriske kravene til stamled og hovedled er identiske, med unntak av at kravet til sikkerhetsareal (bredde) er noe større i stamled enn i hovedled. Nedenfor er det gjengitt et utdrag for kravene til stamled og hovedled i Farledsnormalen:

- Krav til dybde ved ulike dimensjonerende fartøy

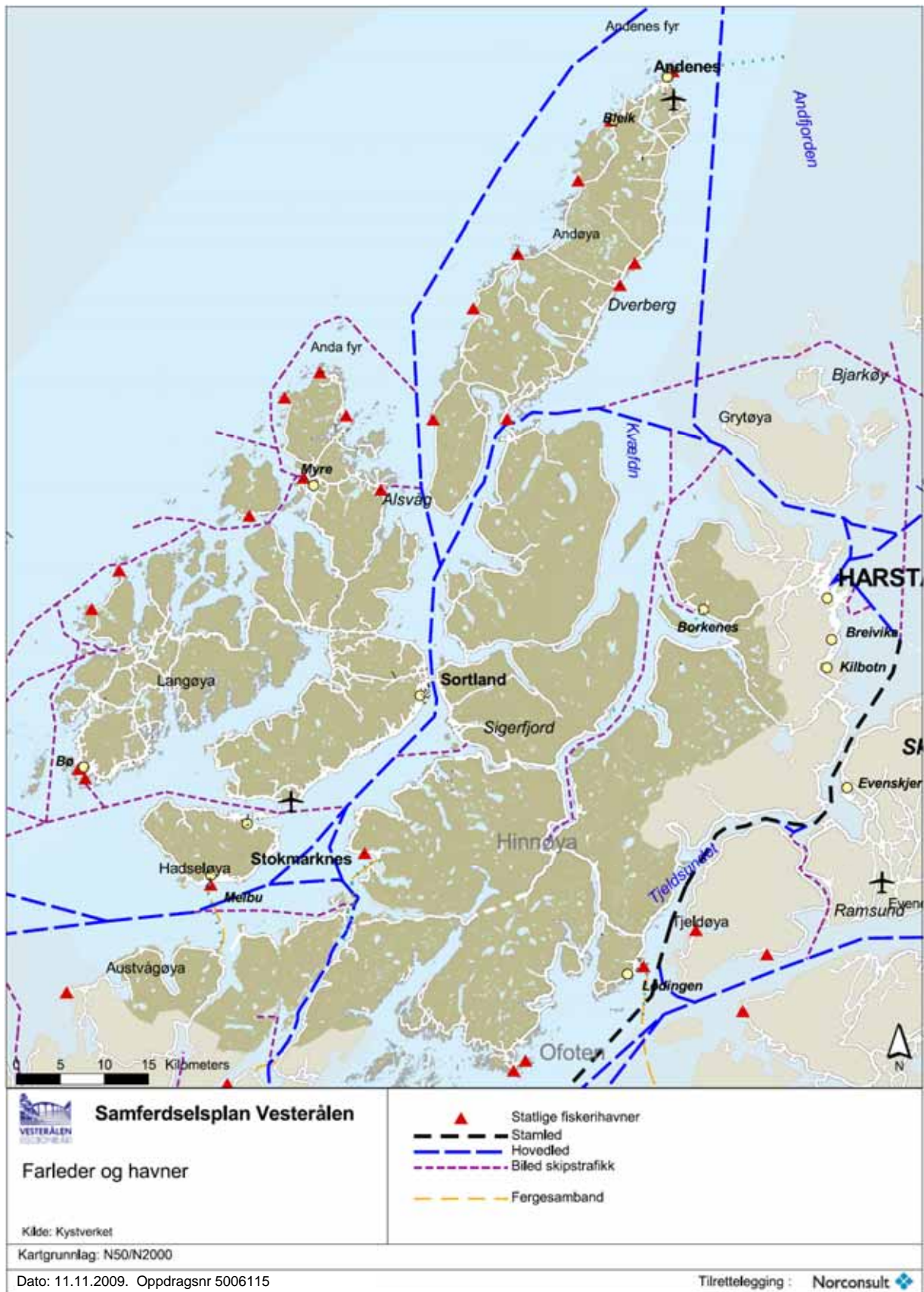
- 100 m (fri seiling)	Oljeplattformer/kraner etc
- 30,0 m	Tankskip (max)
- 13,5 m	Bulkskip
- 10,5 m	Kysttanker
- 9,5 m	Fiskefartøy (snurper)
- Krav til høyde ved ulike dimensjonerende fartøy

- 150 m (fri seiling)	Oljeplattformer/kraner etc
- 70 m	Cruise skip
- 52 m	Containerskip
- Farledsbredde, kysttanker er dim. fartøy

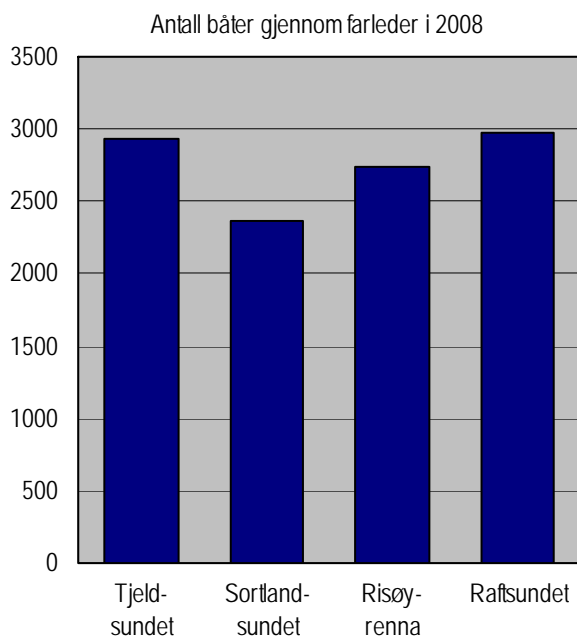
- Brekke enkelt led	150 m
- Brekke dobbeltled	200 m
- Sikkerhetsareal ved siden av farledsarealet

- Havn/trangt farvann stamled	250 m
- Havn/trangt farvann hovedled	200 m
- Åpent farvann	400 m

Kilde: Kystverket: Stamnettsutredning, oktober 2006



Figur 8.3. Havner og farleder i Vesterålen



Figur 8.4. Antall båter gjennom de mest trafikkerte ledene i Vesterålen i 2008. Kilde: Kystverket.

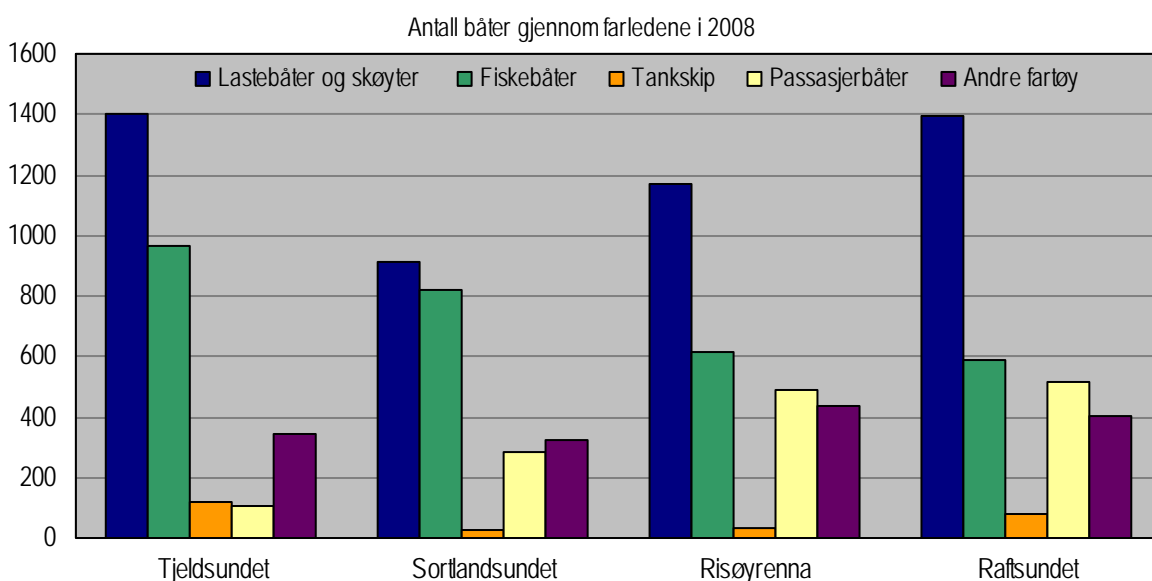
8.2.2 Stamled gjennom Vesterålen

Vesterålen er en av de viktigste fiskeri- og sjømatregionene i Norge, sammen med Lofoten en viktig nasjonal reiselivsregion, og en region med potensiell fremtidig petroleumsaktivitet. Med sin betydelige havne-, industri- og farledsrelaterte virksomhet og sitt sjørelaterte vekstpotensial, er det viktig for Vesterålen med god tilgang til og nærhet til en stamled som kan betjene regionen. Den foreslåtte nasjonale stamleden gjennom Tjeldsundet alene vil ikke dekke dette behovet.

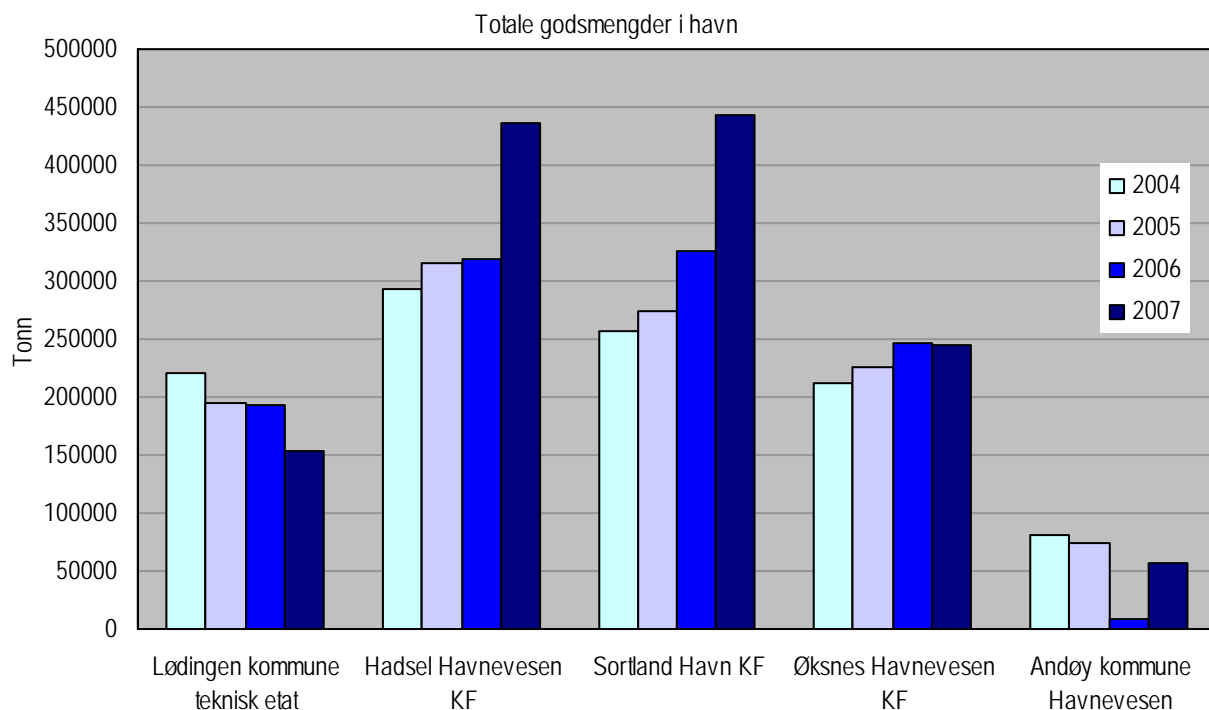
Farleden gjennom Tjeldsundet ligger nærmest det øvrige nasjonale stamnett, Evenes flyplass, E6 og jernbanetilknypning i Narvik. Tjeldsundet er videre oppgitt av Kystverket å være den farleden gjennom regionen som har den korteste transportavstanden mellom nord og sør samt den beste transportkapasiteten med hensyn til godstrafikk og frakt av tonnasje. Tjeldsundet tilfredsstiller videre, med noen mindre tilpasninger, de geometriske kravene til stamled i den foreslåtte farledsnormalen. Dette har hatt betydning for foreslått valg av Tjeldsundet som del av en nasjonal stamled.

En fullverdig stamled gjennom Vesterålen og Risøyrenna vil kreve store utbedringstiltak før leden fullt ut kan tilfredsstille geometriske krav til stamled. Dette vil ha en kostnad som ut fra transportfaglige vurderinger og samfunnsøkonomiske nytteberegninger ikke vil kunne forsvares. Det er imidlertid relevant å vurdere denne leden som en parallell stamled til Tjeldsundet, med en trafikkdeling mellom disse to ledene. Trafikken gjennom Raftsundet/Sortlandsundet er i dag omtrent på samme nivå som i Tjeldsundet.

Vesterålen har en fullverdig alternativ stamled gjennom regionen dersom en legger stamleden gjennom Raftsundet, Sortlandsundet og Gavlfjorden. Denne farleden vil med unntak av seilingshøydene under Raftsundbroen og Sortlandsbroen, tilfredsstille alle geometriske krav til stamled og hovedled i henhold til farledsnormalen. Seilingslengden mellom for eksempel Bodø og Tromsø langs denne leden er også gunstig.



Figur 8.5. Antall båter fordelt på fartøytyper gjennom de fire mest trafikkerte ledene i Vesterålen i 2008. Kilde: Kystverket.



Figur 8.6. Total godsmengde i havner i Vesterålen i perioden 2004 - 2007. Kilde: SSBs havnestatistikk

8.3 Havner

8.3.1 Generelt

Utviklingen innen kystfarten går i retning av færre, men større fiskefartøyer og større gods-, fryse- og containerskip. Dette stiller større krav til dybde og manøvreringsareal i havnene. Denne utviklingen skaper utfordringer for de mindre havnene i regionen hvor man i tillegg til større fartøyer også bl.a. må forholde seg til nye internasjonale regler som stiller økt krav til sikkerhet både for fartøyer og havner.

Det foreligger ikke etablert og formelt samarbeid kommunene i mellom når det gjelder strategisk og operativt havnesamarbeid som kan møte de kommende utfordringene innen sjøtransport. Havnene i Vesterålen har i dag også ulike avgiftssatser, styringssystemer og administrative systemer for innkreving av havneavgifter. Vesterålen har behov for en havnestruktur med et samarbeid mellom havnene og havneeierne som gir næringslivet og vareeierne gode ramme- og konkurransevilkår og som legger til rette for en god regional utvikling.

8.3.2 Ny lov for havner og farvann

Gjennom Ot.prp. nr 75 (2007 - 2008) har regjeringen fremmet ny lov for havner og farvann. Det nye lovforslaget fjerner begrepet havnedistrikt, og pålegger alle kommuner ansvaret for forvaltning av kommunens sjøområde ut til en

nautisk mil utenfor grunnlinjen. Gjeldende forvaltningslov vil være ny plan og bygningslov fremmet gjennom Ot. prp. nr 32 som forventes å tre i kraft i juli 2009. Ansvar for stamled og hovedleder vil fremdeles være et statlig ansvar.

Den nye havneloven legger opp til at kommunen selv kan beslutte organisering av havnevirksomheten, at havnekapitalen kan benyttes i offentlig-privat samarbeid, og etter godkjenning fra departementet at havnekapitalen kan benyttes til annen virksomhet enn havnerelatert virksomhet.

Forslaget til ny havnelov skaper både utfordringer og nye muligheter for kommunene i Vesterålen. Alle kommuner får forvaltningsansvaret for sine sjøområder og havnerelaterte områder. Gjennom innføring av fri prisfastsetting på havnerelaterte tjenester legger loven opp til både økt konkurranse mellom havner og til likere konkurranse mellom sjøtransport og andre transportformer. Lovens intensjon er videre å stimulere ulike former for samarbeid mellom havner.

8.3.3 Godsmengder over havn

Hadsel Havnevesen KF og Sortland Havn KF håndterer de største godsmengdene over havn i Vesterålen. Begge har over tid opplevd vekst, med en særlig sterk vekst i 2007. Hadsel Havnevesen KF har den beste retningsbalansen. Både Sortland Havn og Hadsel Havnevesen KF (Stokmarknes) har daglige hurtigruteanløp.

Tabell 8.1. (1000 tonn) Godsomslog i havner i Vesterålen og foreslåtte stamnetthavner, 2004-2007, sortert etter godsmengde

Havn/havnevesen	2004	2005	2006	2007
Narvik Havn KF	15 569	15 967	16 074	16 585
Mo i Rana Havn KF	3 648	3 488	3 429	3 692
Tromsø Havn KF	767	791	879	992
Sortland og Hadsel	550	590	645	880
- Sortland Havn KF	257	275	325	443
- Hadsel Havnevesen KF	293	315	319	437
Bodø Havn KF	661	695	845	812
Hammerfest Havnevesen KF	535	678	462	558
Alta Havn KF	701	578	549	524
Harstad Havn KF	473	455	453	399
Øksnes Havnevesen KF	213	226	246	244
Lødingen kommune teknisk etat	220	194	194	154
Vågan Havnevesen KF	116	117	117	115
Andøy Kommune Havnevesen	80	74	9	57

Kilde: SSBs havnestatistikk

Det er to fabrikker for oppdrettsfôr i Vesterålen, BioMar på Myre og Skretting på Børøya i Hadsel. De største oppdrettsbedriftene er Nordlaks i Hadsel, Mainstream (tidligere Arctic Salmon) og Øyfisk i Øksnes, E. Kristoffersen i Bø og Eidsfjord Sjøfarm i Sortland.

I Hadsel Havnevesen KF er godshåndteringen fordelt ca 80/20 mellom Stokmarknes og Melbu. Bedriften Skretting står for ca 65 prosent av samlet godshåndtering på Stokmarknes.

Fisk, fiskeprodukter og fiskefôr står for ca 75-80 prosent av godshåndteringen i et normalår i Øksnes Havnevesen KF. Myre havn er den største havnen i Øksnes, og står for ca 70-80 prosent av all godshåndtering.

I Sortland Havn KF står fisk og fiskeprodukter for ca 10 prosent av samlet godshåndtering i 2007. Lødingen havn er størst på pelagisk, mens Øksnes havn er størst på hvitfisk.

8.3.4 Stamnetthavn i Vesterålen

Vesterålen har ikke havner som er foreslått som stamnetthavn. Formålet med en stamnetthavn er å legge til rette for økt konkurransekraft og økt sjøverts transport til og fra en region. En slik havn vil dermed kunne bidra til økt næringsutvikling i hele regionen.

Utdrag fra NTP 2010 - 2019:

"Dersom sjøtransporten skal øke sin konkurransekraft er det nødvendig å se de ulike transportformene i sammenheng. Gode tilknytningsveger til havnene, og sikre og effektive farleder er derfor en forutsetning. Infrastrukturen

rundt større terminaler er også viktig for å få godset ut i landet på en effektiv måte.

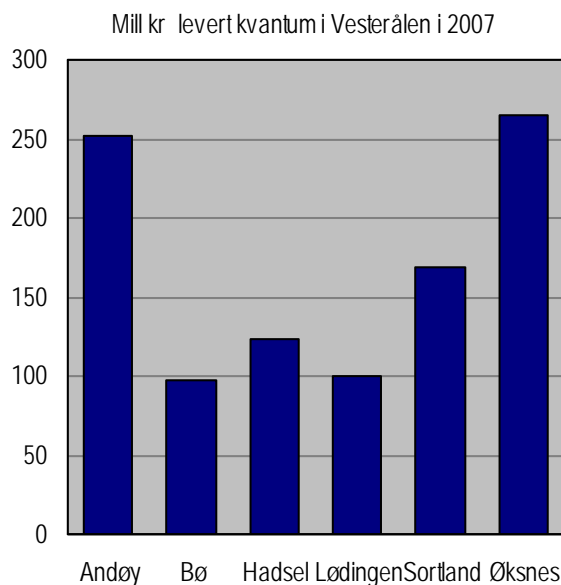
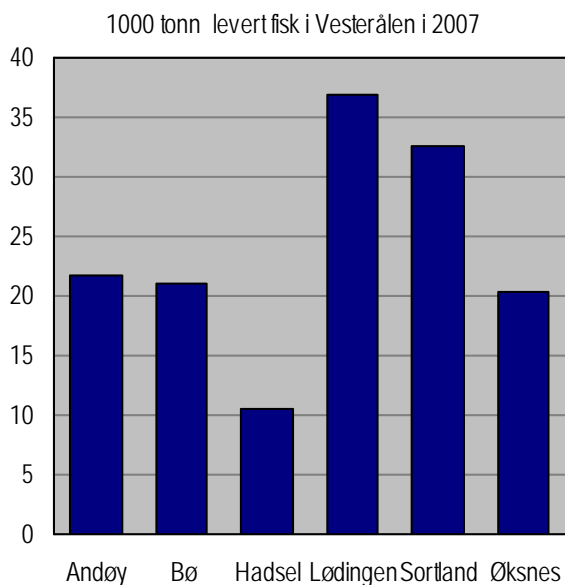
I NTP 2010 - 2019 definerer Regjeringen 31 stamnetthavner. Disse havnene er knyttet opp til stamleden som går langs kysten fra Svinesund til grensen mot Russland. Regjeringen mener at vegtilknytningene til stamnetthavner og intermodale knutepunkt skal være riksveger.

Det vil være markedet (vareeiere og transporttilbydere) som ut i fra økonomiske og bedriftsmessige vurderinger velger hvilke havner som anløpes og således avgjør hvilke havner som er sentrale i det norske transportsystemet. Stamnetthavner og prioritering av farledstiltak og vegtilknytning gir likevel et signal om hvilke havner regjeringen mener vil være de mest sentrale i den kommende planperioden".

I følge Kystverket er følgende kriterier for utvelgelse av stamnetthavn lagt til grunn:

- Havner som inngår som en del av et helhetlig stamnett
- Farlig og/eller forurensende last
- Skipsbevegelser og godsstrømmer
- Knutepunkter som skal inngå i en langsiktig transportstrategi

Alle havnene som er foreslått som stamnetthavner i Nord-Norge kjennetegnes med relativt lang avstand til nærmeste større havn. Mange av havnene i Vesterålen ligger imidlertid svært nær hverandre. Dersom en som et eksempel ser Sortland og Hadsel i sammenheng, er godsomslaget for disse større en mange av havnene som er foreslått som stamnetthavn, med blant annet mer håndtert årlig godsmengde enn de tre foreslåtte stamnetthavnene Bodø,



Figur 8.7. Levert fisk fordelt på kommuner i Vesterålen, i tonn og i verdi i mill kr. Kilde: Vesterålen Fiskeripark AS

Hammerfest og Harstad. Hver for seg håndterer også både Sortland havn og Hadsel havn mer gods enn Harstad havn.

Ved forslag om stamnetthavn legges det i St.meld. nr. 16 (NTP 2010 - 2019) vekt på at stamnetthavner skal være tilknyttet det overordnede statlige riksveinettet. I samme melding foreslås det at rv. 85 til Vesterålen gis slik status som statlig riksvei.

Dette viser at sjøverts transport, mengden på godsomslag og aktivitetsmessige forutsetninger knyttet til infrastruktur ligger til rette for at Vesterålen skal kunne tildeles en stamnetthavn.

For Vesterålen er det viktig å få utpekt en stamnetthavn i regionen. Arbeidet for dette må forankres i en felles og omforent strategi og plan for utviklingen av havnestrukturen og utvikling og drift av havnene i regionen. Det bør legges særlig vekt på å avklare en fremtidig stamnetthavns organisering, oppgaver og arbeidsdeling i forhold til de øvrige havnene i Vesterålen.

8.3.5 Fiskerihavner

I forslag til NTP 2010 - 2019 kap. 5.4 understrekes det at "effektive og trygge fiskerihavner er en viktig forutsetning for verdiskaping og bosetting langs kysten. Både opprettholdelse og videreutvikling av næringsaktivitet er avhengig

av fiskerihavner som har tilfredsstillende dybde og innseilingsleder med god oppmerking og tilstrekkelig manøvreringsareal."

Transport er et viktig ledd i verdikjeden for sjømatprodukter. Riktig plasserte og utstyrte fiskerihavner er det første leddet i denne kjeden. God infrastruktur og effektive transportløsninger videre er viktige konkurransefaktorer og sentrale forutsetninger for økt verdiskaping. For lang fremføringstid er en av de største utfordringene for fiskeri- og sjømatnæringen. For å opprettholde og videreutvikle denne viktige næringsaktivitet, er man avhengig av fiskerihavner som har tilfredsstillende dybde og innseilingsleder med god oppmerking og tilstrekkelig manøvreringsareal.

En utvikling i retning av færre, men større fiskefartøyer og større gods-, fryse- og containerskip, setter større krav til dybde og manøvreringsareal i havnene, og dermed større krav til investeringer i de aktuelle havnene.

Vesterålen er en stor og viktig fiskeriregion i Norge med et utbygd nett av fiskerihavner. Etableringen og utviklingen av fiskerihavnene i regionen er historisk betinget og har vært nært knyttet til fiskeflåten behov for trygge og gode havner, så nært som mulig opp til fiskefeltene. Mange av fiskerihavnene i Vesterålen har imidlertid i lang tid hatt liten eller ingen aktivitet som fiskerihavner og mottak. Eksempel på slike havner er Nøss, Åknes, Dverberg, Nyksund, Klo og Hennes.

Tabell 8.2. Godkjente mottak for fisk og fiskeprodukter i Vesterålen. Kilde: Vesterålen Fiskeripark AS

Kommune	Bedrift	Mottakssted	Kjøper
Andøy	J.M.Nilsen ANS	Nordmela	Nilsen J.M. AS
	J.M.Nilsen AS	Bleik	Nilsen J.M. Bleik AS
	Framnes Fiskeindustri AS	Andenes	Framnes Fiskeindustri AS
	Framnes Fiskeindustri AS	Andenes	Framnes Fiskeindustri AS
	Framnes Fiskeindustri AS	Andenes	Framnes Fiskeindustri AS
Bø	Bø Fiskeindustri AS	Steinesjøen	Bø Fiskeindustri AS
	Skårvågfisk AS	Skårvågen	Aker Seafoods AS Melbu
	Hovden Fiskeindustri AS	Straumsjøen	Hovden Fiskeindustri AS
	Hovden Fiskeindustri AS	Nykvåg	Hovden Fiskeindustri AS
	Hovden Fiskeindustri AS	Hovden	Hovden Fiskeindustri AS
	Johan B. Larsen AS	Straumsjøen	Larsen Johan B. AS
	Frans Fredriksen	Nykvåg	Fredriksen Frans
Hadsel	Aker Seafood Melbu AS	Melbu	Aker Seafoods Melbu AS
	Melbu Fryselager AS	Melbu	Melbu Fryselager AS
Lødingen	Fryseriet AS	Lødingen	Fryseriet AS
	Norafjell AS	Lødingen	Norafjell AS
Sortland	Maritex AS	Sortland	Maritex AS
Øksnes	Gunnar Klo AS	Stø	Klo Gunnar AS
	Gunnar Klo AS	Myre	Klo Gunnar AS
	Myremar AS	Myre	Myremar AS
	Myremar AS	Myre	Myremar AS
	Alsvåg Fiskeprodukter AS	Alsvåg	Alsvåg Fiskeprodukter AS
	Sommarøy Produksjonslag	Myre	Sommarøy Produksjonslag AS
	Breistrand AS	Myre	Breistrand AS
	Myre Fiskemottak AS	Myre	Myre Fiskemottak AS

Så lenge en havn har status som fiskerihavn, begrenser dette kommunens bruk av havnen til andre formål, samtidig som tilhørende landarealer båndlegges. Slike fiskerihavner legger også beslag på Kystverkets ressurser.

Det er en viktig utfordring for Vesterålen å styrke satsingen på de viktigste fiskerihavnene i regionen. Vesterålen vil derfor ta initiativ til et samarbeid der de berørte kommuner og Kystverket i felleskap gjennomgår og evaluerer fiskerihavnstrukturen. I dette arbeidet skal det legges vekt på samordning og avklaring i forhold til relevante kommunale og fylkeskommunale planleggingsprosesser, samt koordinering mot det arbeidet som pågår med å etablere en ny fiskeripolitisk strategi for Vesterålen.

Som påpekt innledningsvis, går antall merkeregistrerte fartøy i Vesterålen ned. Fra 1990 til 2008 er bortfalt 390 fartøy, eller i overkant av 50 prosent. Sysselsettingen går også ned. Fra 2000 til 2008 er reduksjonen på 14 prosent. Størst er nedgangen i Bø, Sortland og Øksnes, mens Andøy, Hadsel og Lødingen opplever en vekst i sysselsettingen.

Til tross for nedgang i antall fartøy og sysselsetting, har imidlertid levert kvantum fisk i Vesterålen gradvis økt til 143 tusen tonn i 2007. Vesterålen står med dette for 36 prosent av kvantum levert fisk i Nordland, og har passert Lofoten som fangstregion målt i kvantum.



Figur 8.8. På vei med fangsten. Foto: Viggo J. Dale

8.3.6 Offshorehavner (petroleumsvirksomhet)

Det pågår for tiden en politisk debatt rundt mulig åpning av havområdene utenfor Vesterålen for leting etter olje- og gassforekomster. Oljeselskapene mener at havområdene utenfor Vesterålen er geologisk svært interessante med tanke på mulige nye funn.

Boreskip, borerigger, supplyfartøy etc. som benyttes i leteaktiviteter, har spesifikke behov for minimum innseilingsdybder og dybder ved kai. Både i en letefase og utbyggingsfase vil det videre være krav til betydelige landbaserte lagringsarealer i tilknytning til kaianlegg og behov for ulike base- og håndteringsfunksjoner. I tillegg vil det tidlig melde seg overnattings- og kommunikasjonsbehov i forbindelse med reise- og møtevirksomhet samt utskifting av mannskap.

I forbindelse med mulig fremtidig petroleumsvirksomhet er det viktig for Vesterålen å få evaluert og utredet krav til infrastruktur samt hvilke havner og havneområder som har forutsetning for å utvikles til å kunne tilby de havnerelaterte tjenester som en eventuell prøveboring og leteaktivitet vil etterspørre.

8.3.7 Oppsummering havner

For Vesterålen vil det å kunne opprettholde og videreutvikle næringsaktivitet og regional utvikling være avhengig av at regionen har havner som har tilfredsstillende stør-

Referanser

Grunnlaget for hovedmål, strategier og tiltak som er omhandlet i dette kapitlet bygger blant annet på:

- Innspill fra regionen og enkeltkommuner til Nasjonal transportplan og andre planprosesser hvor regionen og kommunene har vært direkte involvert
- Innspill fra næringsliv og næringslivets organisasjoner, blant annet gjennom egen bedriftsundersøkelse og samtaler med næringslivsrepresentanter
- Innspill fra nedsatt ressursgruppe for maritim sektor – havner og farleder
- Innspill fra havnene i Hadsel, Øksnes og Sortland
- Innspill fra rådmannsutvalget i Vesterålen
- Møte og samtaler med Kystverket samt Kystverkets planverk
- Gjennomgang av relevante plandokumenter og deres underlagsmateriale, herunder Fylkesplan for Nordland, Statsbudsjettet for 2009, Regjeringens tiltakspakke lagt frem i januar 2009 samt Stortingsmelding nr. 16 (2008/2009) - Nasjonal transportplan 2010 - 2019, Ot. prp. nr 75 - Ny lov for havner og farleder m.m.

relse, infrastruktur, dybde, innseilingsforhold, manøvreringsareal og tilkobling til landverts logistikk- og transportsystem. Å møte denne utviklingen representerer en av de viktigste og største nærings- og samferdselspolitiske utfordringene for Vesterålen.

Utviklingen nasjonalt og internasjonalt går mot mer helhetlige og integrerte transportløsninger hvor begrep som transportkorridorer, transportknutepunkt, intermodalitet og multimodalitet blir tillagt stadig økende vekt. Denne utviklingen krever i økende grad samvirke og samarbeid mellom ulike aktører i verdikjeden slik som statlige, fylkeskommunale, regionale og kommunale myndigheter, vareeiere, havne- og terminaleiere, terminaloperatører og transportører m.m.

For å få til effektive og konkurransedyktige transportsystemer i regionen med havnene som gode og naturlige logistikkknutepunkt er det videre avgjørende å få til gode koblinger og integrerte løsninger (intermodalitet) mellom sjødelen og landdelen av transport- og logistikkjeden.

For Vesterålen er det viktig å utvikle samarbeidsmodeller hvor regionen kan fremstå med god samhandling på drift, og med en helhetlig strategi og tilhørende handlingsplaner for utvikling og drift av fiskeri-, trafikk- og industrihavnene i regionen. I dette ligger også avklaring av roller og arbeidsoppgaver mellom de ulike havnene og best mulig harmonisering av priser for havnerelaterte tjenester.

På denne måten skal Vesterålen utvikle seg til å tilby koordinerte, konkurransedyktige, sikre og miljøvennlige tjenester innen transport og logistikk som dekker samfunnets og næringslivets behov, og som bidrar til å fremme regional utvikling.

8.4 Hovedmål

Det er et overordnet mål for havner og farleder i Vesterålen å skape gode og effektive kommunikasjonsmessige rammebetingelser for sjøverts transport samt ta opp og håndtere utfordringer som sjøtransporten står overfor. Følgende hovedmål er nedfelt:

- Vesterålen som region skal fremstå med en samlet og integrert havnestruktur som er godt tilpasset lokale, regionale så vel som nasjonale behov, og som gir god kobling og integrering mot landssiden (intermodalitet)

- Hovedleden gjennom regionen (Raftsundet - Sortlandsundet - Risøyrenna/alternativt Gavlfjorden) skal inn som parallell stamled til Tjeldsundet
- Det skal etableres stamnetthavn i regionen
- Regionens fiskerihavnstruktur skal revideres og tilpasses næringslivets behov. Viktige fiskerihavner skal løpende utvikles i takt med utviklingen i fartøystørrelse, markedsbehov, sikkerhetskrav, m.m.

8.5 Tiltak

8.5.1 Prioriteringskriterier

Som grunnlag for Vesterålens samferdselspolitiske arbeid med prioritering av tiltak for utvikling av gode rammevilkår for sjøtransport, legges følgende prioriteringskriterier til grunn:

- Næringslivets behov for effektiv håndtering av gods og varetransport
- Kapasitet og standard på maritim infrastruktur, (evne til å håndtere alle typer gods)
- Sikkerhet
- Mulighet for kapasitetsutvidelser
- Miljø

8.5.2 Tiltak farleder

- Få etablert farleden gjennom regionen (Raftsundet, Sortlandsundet og Risøyrenna/alternativt Gavlfjorden) som parallell stamled til Tjeldsundet. Skal senest tas inn som parallell stamled i nasjonal transportplan 2014 - 2023
- Sikre planlagt utdyping i Raftsundet for å øke sikkerheten (utdyping av hovedled 3 steder). Dette er med i St.meld. nr. 16 (NTP 2010 - 2019) som foreslått tiltak i perioden 2014 - 2019. Dette arbeidet bør inkludere utdyping av grunne i Trangstraumen
- Sikre planlagt utdyping i Tjeldsundet (utdyping av hovedled fem steder). Dette vil øke sikkerheten ved bruk av leden. Tiltaket er med i St.meld. nr. 16 (NTP 2010 - 2019) som foreslått tiltak i perioden 2014 - 2019

8.5.3 Tiltak havner

Strategiske tiltak:

- Det skal etableres interkommunalt samarbeid med formål å utvikle havnene i Vesterålen til det beste for næringslivet i regionen
- Få etablert en stamnetthavn i Vesterålen

- Fiskerihavnstrukturen i regionen skal optimaliseres med økt satsing på viktige fiskerihavner
- Få utredet hvilke havner og lokaliteter i regionen som er best egnet for å betjene fremtidige petroleumsrelaterte lete- og utvinningsaktiviteter

Planlagte tiltak foreslått i NTP 2010 - 2019:

- Andenes Fiskerihavn i Andøy. Sikre gjennomføring av moloreparasjon i fiskerihavnen. Foreslått tiltak i perioden 2010 - 2013
- Myre havn i Øksnes. Få fremskyndet utvidelse og utdyping av innseiling til havnen på Myre, samt bygging av ny molo til Gjæva med tilhørende merking. Planlagt oppstart i 2014 og ferdigstilling etter 2019
- Hovden havn i Bø. Få fremskyndet utbedring av innseiling til havnen ved at minimum dybde endres fra -3,2 m til -5 m. Dette vil gjøre at havnen vil kunne ta i mot større og mer dyptgående fartøy. Planlagt oppstart i 2014 og ferdigstilling etter 2019
- Nordmela fiskerihavn i Andøy. Følge opp gjennomføring av byggetrinn 2, ny utrustnings-/mottakskai med total kostnadsramme 10,2 mill kr. I statsbudsjettet 2009 er det vedtatt tilskudd på 5, 1 mill kr.
- Stø fiskerihavn i Øksnes. Følge opp gjennomføring av ny flytebrygge. Total kostnadsramme 2,7 mill kr. I statsbudsjettet 2009 er det vedtatt tilskudd på 0,9 mill kr

Nye tiltak:

- Utvidelse av næringsareal og bygging av ny utskipningskai Steinesjøen, Bø. Dagens standard holder ikke de ønskede krav til større fartøy. Kommunestyret i Bø har fattet vedtak om utvidelse av næringsareal og bygging av ny utskipningskai ved Steinesjøen kai (budsjett på 33,75 mill kr.). Ny reguleringsplan er utarbeidet, og relevante aktører som Kystverket og Nordland fylkeskommune har vært involvert.
- Nordnesterterminalen - Stokmarknes. Etablering av ny passasjerterminal (Hurtigruten) og havnekontorer. Hadsel Havnevesen KF planlegger å kjøpe NorCargo-terminalen og utvikle den til blant annet ny passasjerterminal for Hurtigruten.
- Utdyping av innseilingsleden til havnen på Andenes samt mulig ny sjeté samt brygge utenfor Finnmarken - Stokmarknes bør utredes og planlegges.

8.6 Strategi

Vesterålen vil legge følgende strategier til grunn for gjennomføring av tiltak og utvikling av havner og farleder i regionen:

- Det skal etableres et interkommunalt samarbeid med sikte på å utvikle en mest mulig samordnet forvaltning av regionens sjøområder og havnerelaterte arealer iht. foreslått ny plan og bygningslov og ny lov om havner og farvann.
- Det skal etableres et interkommunalt samarbeid hvor regionens kommuner/havner og næringsliv inviteres til å delta i å utforme felles strategi og planer for organisering, utvikling og drift av regionens havner.
- Det skal etableres et interkommunalt samarbeid hvor Kystverket inviteres til å delta i å utforme fremtidig fiskerihavnstruktur og planer for utvikling av viktige fremtidige fiskerihavner i regionen.

8.7 Utviklingsprogram for havner og farleder i Vesterålen

På bakgrunn av mål og strategier for havner og farleder, gjennomføres følgende utviklingsprogram:

1. Etablere interkommunalt samarbeid med formål å utvikle havnene i Vesterålen til det beste for næringslivet i regionen

Til å utføre dette arbeidet bør det nedsettes en arbeidsgruppe som rapporterer til regionrådet. Arbeidsgruppens sluttprodukt bør være en konkret anbefaling på løsninger som behandles i regionrådets arbeidsutvalg og i eierkommunene. Arbeidsgruppens oppgaver bør blant annet omfatte:

- Kartlegge og analysere hvilke forutsetninger som må være tilfredsstillende for at næringslivet i større grad skal benytte havnene i regionen samt sjøverts transport av gods til og fra bedriftene. Foreslå tiltak.
- Utrede og foreslå tiltak som vil kunne bedre koblingen og koordineringen mellom sjø og landdelen i transportkjeden, slik at havnene kan fungere bedre som gode logistikknutepunkt.

2. Utarbeide forslag til felles strategi for en fremtidig og helhetlig utvikling og drift av regionens havner og farleder. Dette bør ta for seg roller, oppgavefordeling, og samarbeidsformer.

3. Utarbeide forslag til fremtidig organisering av havnene i regionen

4. Utarbeide forslag til handlingsplan med konkrete tiltak og investeringer

Når strategi og handlingsplan for samordning, drift og utvikling av regionens havner er besluttet, bør det etableres en styringsgruppe med oppgave å forestå implementering av valgte løsninger og tiltak.

5. Få etablert farleden gjennom Raftsundet, Sortlandsundet og Risøyrenna/Gavlfjorden som parallell stamled til Tjeldsundet

Det bør i første omgang nedsettes en arbeidsgruppe som rapporterer til regionrådet med oppgave å samle inn relevant informasjon, bearbeide denne og utarbeide dokumentasjon over behov og den nærings- og samfunnsmessige nytten av å etablere en parallell stamled til Tjeldsundet gjennom Vesterålen. En logisk og naturlig rolledeling mellom stamleden i Tjeldsundet og ny parallell stamled gjennom Vesterålen bør tillegges vekt.

Vesterålen regionråd bør etablere god dialog og samarbeid med Kystverket. Dette gjelder også Nordland fylkeskommune samt Fiskeri- og kystdepartementet.

6. Få etablert en stamnetthavn i Vesterålen

Arbeidet med å få etablert en stamnetthavn i Vesterålen bør naturlig følge etter arbeidet beskrevet i punktene foran. Det bør nedsettes en arbeidsgruppe som rapporterer til regionrådet med mandat og oppgave å planlegge samt gjennomføre nødvendige oppgaver og aktiviteter.



Figur 8.9. Fra Sortland havn. Foto: Sortland Havn KF

I første omgang er det viktig å få en intern avklaring og konsensus på innhold, organisering og lokalisering av en stamnetthavn i Vesterålen. Videre bør det avklares og skapes konsensus rundt hvordan samspill og oppgavefordeling skal være mellom en stamnetthavn og de øvrige havnene i regionen.

Relevant dokumentasjon bør samles inn, bearbejdes og presenteres for å dokumentere behovet for og den nærings- og samfunnsmessige nytten av å etablere en stamnetthavn i Vesterålen.

God og løpende dialog og samarbeid med Kystverket også i denne saken er viktig. Øvrige sentrale aktører vil også her være Nordland fylkeskommune samt Fiskeri- og kystdepartementet.

7. Optimalisering av fiskerihavnstrukturen i regionen og økt satsing på viktige fiskerihavner

Det etableres en arbeidsgruppe som rapporterer til regionrådet, hvor alle berørte kommuner, Kystverket samt relevante næringslivsrepresentanter og organisasjoner inviteres til å delta. Arbeidsgruppens oppgave bør være å vurdere og foreslå en optimal fremtidig fiskerihavnstruktur med de fiskerihavner det bør satses på å videreutvikle i regionen, og hvilke som bør avvikles. Det bør legges fram forslag til fysiske krav som fiskerihavnene bør tilfredsstillende, og hvilke tilbud disse havnene bør tilby. Det bør søkes samarbeid med Kystverket om hvordan frigjorte midler ved nedleggning av fiskerihavner kan benyttes til økt satsing i de gjenværende fiskerihavner.

8. Få utredet hvilke havner og lokaliteter i regionen som er best egnet for å betjene fremtidige petroleumsrelaterte lete- og utvinningsaktiviteter

Det bør nedsettes en arbeidsgruppe som rapporterer til regionrådet med oppgave å utrede hvilke lokaliseringsmessige og fysiske krav oljeselskap, leverandører, redier etc. vil stille til havner som skal kunne betjene en fremtidig lete- og utvinningsaktivitet på sokkelen utenfor Vesterålen. Det bør videre utredes hvilken infrastruktur og hvilke tjenester som vil bli etterspurt. Denne informasjonen bør deretter benyttes av arbeidsgruppen til å vurdere samt foreslå lokalisering av havner og tjenester som best egner seg til formålet, samt å gi en grov beskrivelse av hvilke tiltak og oppgraderinger som kan bli nødvendig.

9. Planlagte konkrete tiltak

Regjeringen har gjennom St.meld. nr.16, Nasjonal transportplan 2010-2019 foreslått å gjennomføre noen konkrete tiltak i Vesterålen i planperioden. En stortingsmelding er imidlertid kun en plan og ikke en bevilgning. Det er derfor viktig at regionrådet:

- Følger opp at planlagte tiltak blir fremmet og vedtatt i de ulike statsbudsjettene
- Arbeider med å få fremskynde planlagte tiltak, særlig de i siste periode

10. Nye tiltak

Nye tiltak for Vesterålen bør dokumenteres godt med hensyn på behov, samfunnsmessig nytte samt avklares mot øvrig relevant planarbeid.

Det bør søkes støtte til de nye tiltakene gjennom kontakt og dialog med Kystverket som fagetat, samt relevante regionale og sentrale myndigheter.



Figur 8.10. Risøyrenna. Foto: Roman Scheibler



Bilder: Ove Aalo, Trym Ivar Bergsmo, Torbjørn Jentoftsen og Ben-Tommy Eriksen: bilder.normet.no



**VESTERÅLEN
REGIONRÅD**

Vesterålen regionråd
Postboks 243
8401 Sortland

www.vestreg.no

Tlf.: 76 11 15 00
Faks: 76 11 15 01
Foretaksnr.: 974 790 653

postmottak@vestreg.no

Samarbeidsorgan for kommunene Andøy, Bø, Hadsel, Lødingen, Sortland og Øksnes