



# VESTERÅLEN REGIONRÅD

## Innkalling

**Utvalg:** Vesterålen regionråds arbeidsutvalg  
**Møtested:** E-postbehandling  
**Dato:** 05.11.2020  
**Tidspunkt:** Kl 15:00

### Til medlemmer

Knut A Nordmo  
Sture Pedersen  
Aina Nilsen  
Hugo Jacobsen  
Karl-Erling Nordlund  
John Danielsen

### Rolle

Ordfører Andøy kommune  
Ordfører Bø kommune  
Ordfører Hadsel kommune  
Ordfører Lødingen kommune  
Ordfører Sortland kommune  
Ordfører Øksnes kommune

## SAKLISTE

<b>Saksnummer</b>	<b>Innhold</b>	
115/20	KVU Hadsselfjorden	

Sortland, 4. november 2020

Bianca Maria Johansen (sign.)  
sekretariatsleder



<b>Utvalgssaksnr</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
115/20	Vesterålen regionråds arbeidsutvalg	05.11.2020

## **KVU Hadsselfjorden**

### **Innstilling**

Vesterålen regionråds arbeidsutvalg vedtar uttalelsen som fremlagt.

Uttalelsen oversendes Statens vegvesen innen fristen.

### **Vedlegg:**

KVU Hadsselfjorden  
Hadsselfjorden

### **KORT BESKRIVELSE AV SAKEN**

Statens vegvesen har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet konseptvalgutredning for Hadsselfjorden. Utredningen analyserer ulike konsept for fjordkryssingen over Hadsselfjorden.

Utredningen er sendt på høring til Vesterålen regionråd.  
Frist er 10. november.

### **Fakta i saken**

Vedlagt er tidligere innsendte høringsinnspill fra Vesterålen regionråd til Nordland fylkeskommune vedrørende framtidig transportløsning for Lofoten, Ofoten og Vesterålen Rev utgave 22/3/20.

Forslag til uttalelse i saken er vedlagt.

Statens vegvesen  
firmapost@vegvesen.no

## KVU HADSELFJORDEN

Vesterålen regionråd mener at Hålogalandsvegen bør realiseres snarest mulig som OPS-prosjekt og finansieres i egen stortingsproposisjon. Armene Langvassbukt – Sortland, Tjeldsund – Harstad, Tjeldsund – Snubba bør deretter realiseres og finansieres gjennom nasjonal transportplan.

I neste rekke mener regionrådet at tunnel under Hadsselfjorden bør komme inn på Nasjonal transportplan. Regionrådet viser til konseptvalgutredning fra Statens vegvesen, der alternativ 5 med tunnel mellom Melbu og Strønstad vurderes som å ha størst samfunnsøkonomisk nytte. Dette konseptet innfrir samferdselsdepartementet nedfelte samfunns mål om at «Tranportsystemet skal i 2066 knytte sammen bo-, arbeidsmarkeds- og serviceregionene nord og sør for Hadsselfjorden på en effektiv måte.»

Med hilsen

Bianca Maria Johansen (sign.)  
sekretariatsleder

## **HØRINGSINNSPILL FRA VESTERÅLEN REGIONRÅD TIL NORDLAND FYLKESKOMMUNE VEDR FRAMTIDIG TRANSPORTLØSNING FOR LOFOTEN, OFOTEN OG VESTERÅLEN» REV UTGAVE 22/3/20.**

Viser til skriv fra Nordland Fylkeskommune hvor Vesterålen regionråd blir bedt om å komme med innspill til utredningen/rapporten fra Avinor og Statens vegvesen vedrørende overnevnte.

Vi vil først henvide til navnet på rapporten og til at det i rapporten i liten grad beskrives/utredes «fremtidige transportløsninger», men i all hovedsak omhandler hvor en mulig storflyplass skal ligge.

Det vises til formålet med uredningsrapporten, og pekes på hva de viktigste utfordringene som utløser behov for ny lufthavn er:

- Høye billettpriser
- Små fly med lav kapasitet
- Noe usikkerhet mht framtidig flytilbud

Det står videre at hovedformålet med arbeidet er å foreta en samordnet regional transportanalyse med sikte på å bedre regionens konkurransevne gjennom vegtiltak som gir økt sikkerhet på veg og kortere reisetid i regionen samt flyplassløsninger som gir et billigere og mer effektivt tilbud til befolkningen og næringslivet.

Rapporten viser til at «en ny storflyplass i kombinasjon med veiløsning vil gi en sterk regional utvikling fordi næringsliv og befolkning får et bedre reisetilbud. Utviklingsaktiviteter, markedskontakt og rekruttering av arbeidskraft vil styrkes. Reiselivet vil få et løft ved bedre utnyttelse utenfor sommersesongen og et økt innslag av de best betalende segmenter. Inntjeningen øker og det blir mulig å ta inn større grupper og lettere å arrangere kurs, konferanse og større arrangement. En storflyplass vil også skape mange nye arbeidsplasser.» Effekter som alle vil være gunstige for både Lofoten, Ofoten og Vesterålen.

Med en anbefaling som velger Konsept 2 storflyplass på Leknes med tilhørende vegløsning K1 justert, er det vanskelig å se hvordan de påpekte utfordringene blir redusert i Vesterålen, ei heller hvordan utviklingsmulighetene som presenteres kommer Vesterålen til fordel. Det vil for vår region sin del hverken bli lavere billettpriser, mer sikkerhet i henhold til framtidig flytilbud eller en sterk regional utvikling fordi næringsliv og befolkning får et bedre reisetilbud. Regionen vil heller ikke få utvidet arbeidsmarkedsregionen da vi hverken får bedre intern transport, eller blir knyttet nærmere andre regioner.

### Passasjertall:

Før Skagen flyplass falt ut av FOT-rutenettet (i 2008) var det den flyplassen i Lofoten og Vesterålen som hadde best passasjergrunnlag.

	År 2000	År 2009	År 2019
Skagen	90812	100498	94064
Leknes	78258	89883	127193
Svolvær	68068	70403	90285

Konklusjonen på denne tabellen er at etter at Skagen falt ut av FOT-rutenettet i 2008 har passasjertallet falt betydelig, og Skagen har derfor ikke opplevd veksten som kortbaneflyplasser med FOT-ruter har opplevd. For Leknes og Svolvær som er på FOT-rutenettet ser vi naturlig nok det motsatte. Det blir derfor ikke korrekt å bare fremskrive tallene sett ut fra dagens situasjon hvor Svolvær og Leknes er tilgodesett med statlige subsidier / FOT-rute og dertil prisgunstige billetter og gunstige avgangstider, og Skagen er satt helt på sidelinja.

I dag benytter mange fra Vesterålen seg av Svolvær lufthavn (privatreisende) pga den enorme forskjellen i billettpris.

### Hadsselfjordtunnelen:

I fremtidens transportløsninger for vår region er Hadsselfjordtunnelen et naturlig samferdselsprosjekt å jobbe for. Vesterålen regionråd vil påpeke viktigheten av å binde regionene Vesterålen og Lofoten sammen til en felles BAS-region. Dette kan for eksempel gjøres ved en tunell under Hadsselfjorden.

De tre kommunene Vågan, Hadsel og Sortland vil på daglig basis dra største nytte av en slik sammenbinding, men også kommuner lengre ut i regionene vil profitere på at regionene bindes tettere sammen. Samfunnets gevinst av å knytte sammen regionene er ikke prissatt eller belyst i denne rapporten, og må regnes å være betydelig all den tid vi erkjenner å bo i en region som møter utfordringer knyttet til å få tak i kompetent arbeidskraft. Friheten til å kunne bo ett sted, og jobbe ett annet sted er viktig for dagens arbeidstakere og må ikke undervurderes.

De tre nevnte kommunene har et befolkningsgrunnlag på godt og vel 28 000 innbyggere.

Regionrådet vil også henvise til oppsummeringen av prosjektutløsende behov (rapportens side 16) hvor det konkluderes «Vegtransporten har behov for»:

*«Å knytte Lofoten og Vesterålen bedre sammen internt og med hverandre i et trafiksikkert vegtransportsystem.»*

### Tallgrunnlag for beregning av kost/nytte storflyplass

Det er på det rene at man må påpeke skjevheter i oppsettet av tallmaterialet som ligger til grunn for konklusjonene denne rapporten trekker:

Tallene i denne rapporten er oppdatert etter at Statens vegvesen la frem KVV om kryssing av Hadsselfjorden hvor det fremkommer et alternativ som er kostnadsberegnet til 3 mrd kroner mot 6 mrd kroner som først ble brukt som tallgrunnlag i rapporten «Framtidig transportløsning for Lofoten, Ofoten og Vesterålen». En sammenstilling av tallene gir følgende resultat (tall i mrd kroner):

1

2

3

4

Flyplass	Opprinnelig tall «Utredning Framtidig transportløsning for Lofoten/ofoten/ Vesterålen»	Oppdaterte tall «Utredning Fremtidig transportløsning for Lofoten/Ofoten/ Vesterålen»	Som under oppdaterte tall men med fjerning av Vegløsning svolvær - Fiskebøl
<b>Skagen/ Stokmarknes</b>	Svolvær-Fiskebøl: 1,0 Kryssing Hadsselfj: 6,0 Kryssing Langøys: 1,3 <hr/> Sum vei : 8,3 Flyplassutb : 2,5 <hr/> <b>Sum Totalt :10,8</b>	Svolvær -Fiskebøl: 1,0 KryssingHadsselfj : 2,8 Kryssing Langøys : 1,3 <hr/> Sun vei :5,1 Flyplassutb. :2,5 <hr/> <b>Sum Totalt :7,6</b>	Svolvær – Fiskebøl: 0,- Kryssing Hadsselfj. : 2,8 Kryssing Langøys : 1,3 <hr/> Sum vei : : 4,1 Flyplassutb. : 2,5 <hr/> <b>Sum Totalt : 6,6</b>
<b>Leknes</b>	Vei Svolvær-Leknes: 3,9 Flyplass : 2,5 <hr/> <b>Sum Total :6,4</b>	Vei Svolvær-Leknes:3,9 Flyplass :2,5 <hr/> <b>Sum Totalt :6,4</b>	

Under kolonne 4 er veiutbedring Fiskebøl – Svolvær noe som må være med i alle alternativene eller ikke i noen. Utredningen skulle svare på «Fremtidige transportløsninger for Lofoten/Ofoten/Vesterålen» og kan ikke sette en veibit i midten av Lofoten-Vesterålen på «vent» i Leknes-alternativet og kun tas med for å fordyre Skagen-alternativet.

Under kolonne 3 vises det til den oppgraderte versjonen av utredningen som kom etter at Statens vegvesen la frem i KVV Hadsselfjorden.

#### **Innbyggergrunnlag (poengtering):**

Samlet folketall i de kommuner i Lofoten og Vesterålen som berøres i stor grad av en fremtidig flyplass er pr 2019 slik (unntar Værøy og Røst samt Andøy).

#### K o m m u n e r:

Flakstad	Moskenes	Vestvågøy	Vågan	Hadsel	Sortland	Bø	Øksnes
1292	1039	11480	9595	8091	10518	2616	4449

Kommuner som vil sokne til ny flyplass på Leknes er:

Flakstad, Moskenes, Vestvågøy og Vågan, med et samlet innbyggertall på **23406**.

Kommuner som vil sokne til en flyplass på Skagen/Stokmarknes er:

Vågan, Hadsel, Sortland, Bø og Øksnes med et samlet innbyggertall på **35269**.

Andøya lufthavn er den nordligste lufthavnen i Vesterålen med stor avstand til lufthavner i Lofoten, Ofoten og Vesterålen. Regionrådet vil påpeke viktigheten av å sikre en lufthavn på Andøya med en infrastruktur som sikrer næringslivet og befolkningen et tilbud som gir muligheter om utvikling i fremtiden.

### **Oppsummering:**

- Skagenalternativet har et nedslagsfelt på 50% flere innbyggere enn nåværende Leknes
- Skagenalternativet er ikke dyrere enn Leknes
- Kun Skagenalternativet binder Lofoten og Vesterålen sammen, og utvider bo og arbeidsmarkedsregionen betydelig
- Kun Skagenalternativet kan realiseres uten store konflikter, noe som bidrar til rask realisering etter vedtak

Vesterålen regionråd understreker viktigheten av at det bygges tunnel under Hadsselfjorden for å oppnå ønsket utvikling i regionen og en viktig sammenbinding av de to befolkningsrike regionene Lofoten og Vesterålen. Videre kan det ikke understrekes nok at Skagen lufthavn snarest må inn på FOT-rutenettet slik som alle andre flyplasser i Ofoten, Lofoten og Vesterålen. En annen faktor for utvikling av regionen, og som ikke omtales i rapporten, er muligheten for å knytte Bø sammen med Hadsel via bruløsning. Dette har i flere år vært diskutert og vil gi regionen gi helt nye og endrede forutsetninger for bosetting.