



Alta kommune

Samfunnsutvikling
Kommune og arealplanlegging

Finnmark fylkeskommune
Samferdselsavdelinga
Fylkeshuset
9815 VADSØ

Deres ref: 201301274-36

Vår ref
3193/14

Arkivkode
N00 &13

Sak/Saksb
13/910-16/AFWE

Dato
ALTA, 14.02.2014

HØRINGSUTTAELSE - REGIONAL TRANSPORTPLAN FOR FINNMARK 2014-2023

Viser til høringsbrev av 13.12.13 med forslag til regional transportplan for Finnmark 2014-2023.

Alta kommune oversender med dette vår høringsuttalelse til planforslaget. Høringsuttalelsen utgjøres av vedlagte saksfremlegg i sin helhet og vedtak fra politisk behandling i formannskapet 28.01.14 og kommunestyret 10.01.14. Se vedlagte saksprotokoll.

Vi ønsker fylkeskommunen lykke til med sluttbehandlingen av planen.

Med vennlig hilsen
Alta kommune

Oddvar Kristian Konst
kommunalleder

Andreas Foss Westgaard
Rådgiver

Vedlegg:
Saksfremlegg
Saksprotokoll kommunestyret 10.02.13

SAKSFREMLEGG

Saksnr.: 13/910-11
Arkiv: N00 &13
Sakbeh.: Andreas Foss Westgaard
Sakstittel: REGIONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023 – HØRINGSUTTALELSE
TIL PLANFORSLAG

Planlagt behandling:

Formannskapet
Kommunestyret

Administrasjonens innstilling:

Regional Transportplan for 2014 – 2023 må bygge opp under Altas rolle som transportknutepunkt i Finnmark generelt og Vest Finnmark Spesielt.

Alta kommune ber om at merknader og innspill synliggjort i saksfremlegget, innarbeides i Regional Transportplan for Finnmark 2014 – 2023.

Saksutredning:

Vedlegg:

1. Høringsforslag regional transportplan for Finnmark 2014-2023

Bakgrunn:

Regional transportplan for Finnmark er en strategisk plan som binder sammen ansvarsområder innen samferdsel og transport. Planen skal vise helheten i transportutviklingen i Finnmark i perioden 2014-2023. Planen er 10-årig og rulleres hvert 4 år.

Regional transportplan danner grunnlaget for den delen av fylkeskommunens økonomiplan som omhandler samferdsel. Det skal utarbeides handlingsprogram innenfor fylkeskommunens ansvarsområder på fylkesveger, kollektivtransport og trafikksikkerhet for perioden 2014–2017.

Følgende temaer inngår i planen:

Fylkeskommunens ansvarsområde:

2. Fylkesveger
3. Kollektivtransport
4. Trafikksikkerhet

Statlige ansvarsområder:

5. Riksveger (Statens vegvesen)
6. Regionale og lokale lufthavner (Avinor)
7. Fiskerihavner og farleder (Kystverket)

Flere aktører:

8. By, knutepunkt og transportkorridorer (kommune, fylkeskommune, fagetater)

9. Hurtigruta og flyruter (Samferdselsdepartementet)
10. Industrihavner (kommuner og private aktører)
11. Internasjonale muligheter (fylkeskommune, fagetater, andre statlige aktører)

Planen skal vedtas av fylkestinget våren 2014.

Til høring av mål og strategier til planen ga planutvalget 05.09.13 følgende uttalelse:

- *Alta kommune støtter prioriteringen ved å sette brukerne i sentrum for utviklingen av framtidens transportsystemer i Finnmark. Videre støttes prioriteringen av høyt trafikkerte veier og strekninger som inngår i viktige transportkorridorer for næringslivet. Det gjelder særlig stamnettshavner, regionale lufthavner, E6 og Rv93 som innfallspurt fra Finland (Sør-Norge via Sverige). Et optimalisert og fleksibelt seilingsmønster for Hurtigruta bør være en langsiktig strategi for tilpassing til endrete behov for passasjerer og reise- og næringsliv for øvrig.*
- *Planutvalget i Alta verdsetter at strategier for byene og vekstregioner inngår i dokumentet. Strategisk arbeid for infrastruktur og transportløsninger for en helhetlig bo- og arbeidsregion i Vest-Finnmark bør tydeliggjøres.*
- *Miljø, folkehelse og universell utforming bør vies eget mål med strategier i en framtidsrettet regional transportplan, jamfør forslaget samfunns mål om bærekraftig regional utvikling.*
- *I tillegg til denne høringen, har Alta kommune forventninger om at dialogmøtene, jamfør fastsatt planprogram, blir en arena for reell medvirkning.*

Høring/merknader:

Avdeling for Samfunnsutvikling har behandlet planforslaget etter interne møter med Alta Havn KF og virksomhetsområde for Drift og utbygging.

Økonomiske konsekvenser:

Regional transportplan utløser ingen direkte utgifter for Alta kommune. Det kan tenkes samarbeidsprosjekter der kommunen sammen med fylkeskommunen og andre er med og deler på kostnadene til samferdselstiltak i Alta. Dette utredes og tas stilling til på enkeltsaksnivå.

Vurdering:

Samferdsel og infrastruktur har en betydelig posisjon som rammebetingelse for regional utvikling i Finnmark. Nærings- og samfunnsutviklingen er avhengig av fungerende infrastruktur og transportsystemer. I en tid med store utbygginger og vekst i næringsliv og folketall i regionen, er det sentralt at infrastrukturen blir oppdimensjonert til å møte veksten, samtidig som innbyggere og besøkende sikres framtidsrettet, velutviklet, forutsigbar og trafikk sikker transport. Det er en styrke at dette gjenspeiles i både samfunns- og resultatmålet til regional transportplan.

Planforslaget presenterer et helhetlig bilde av samferdselssituasjonen i fylket, og således oppfyller formålet med planen man satte seg innledningsvis. Det er også gledelig at Alta kommunes innspill underveis i prosessen i hovedtrekk er tatt til følge. Det registreres at dokumentet nå inneholder informasjon på et detaljnivå som gjør at en mer detaljert høringsuttalelse kan gis.

Like fullt kan man på generelt grunnlag stille spørsmål til om pågående anbudsprosesser på transportsiden i tilstrekkelig grad har vært utformet etter de mål og strategier man utformer i dette planforslaget. Det kan altså stilles spørsmåltegn ved om intensjonene i planen vil følges godt nok opp på tiltakssiden, i så fall må fremtidige anbudsprosesser håndteres på en annen måte.

Miljø, universell utforming og folkehelse

Som eneste by i Finnmark har Alta status som sykkelby. Et eget «sykkelby» prosjekt har pågått i 3 år, og er besluttet videreført i 2 nye år. Dette er et samarbeidsprosjekt mellom Alta kommune Finnmark Fylkeskommune og Statens Vegvesen. Regional transportplan bør omtale dette og prioritere sykkelbyer i utbygging av infrastruktur for sykkel. Sykkelbyen Alta er et satsingsområde for folkehelse i Alta, og fokuset på slik tilrettelegging har blitt godt mottatt av innbyggerne.

Kollektivtransport

Det er et stort behov for økt satsing i kundeorientert retning for kollektivtrafikken, der områder med størst passasjergrunnlag prioriteres i rutegående linjer. Prinsippet om «utgifter til framtidig inntekts ervervelse» bør ligge til grunn for kollektivplanleggingen. Kollektivtilbudet i distriktene bør gjøres mer fleksibelt og drosjenæringen bør anses være en aktuell samarbeidspart for bestillingstranportløsninger.

Alta kommune mener bykommunene bør være egne anbudsområder for buss. Videre er det nødvendig at anbudene åpner for en tilstrekkelig fleksibilitet slik at tilbudet kan tilpasses en by i vekst og endrete forhold underveis i transportørens anbudsperiode. Alta kommune har forventninger til en mer aktiv fylkeskommune når det gjelder kollektivplanlegging i takt med byutviklingen i Alta, for eksempel kollektivbetjening til nye boligfelt og framtidig avlastningsvei. Bussmateriellet må også inngå i vurderingene.

Alta kommune vil fraråde at skoleskyss blir dimensjonerende for kollektivtilbudet da den erfaringsmessig ikke gir den nødvendige fleksibiliteten i rushtiden og rammer øvrig befolkning når skolen har fri. Kommunen gir for øvrig sin fulle tilslutning til satsing på digitale og mobile informasjonsløsninger. Satsingen bør også omfatte ruteinformasjon i Santi.

Byutvikling og transportkorridorer

Alta er i vekst og det pågår og planlegges store infrastrukturutbygginger på veisiden. Alta kommune mener områdeplanarbeidet for Bukta kommunikasjons- og industriområde og Bossekop sentrum bør nevnes under pkt. 12.1 for Alta. I begge områdene vil transportløsninger og framtidig veiløsninger bli sentrale tema.

Alta kommune vil understreke behovet for at fylkeskommunen inntar en samordnende rolle på vegne av kommunene i møte med statlige etater i større infrastrukturprosjekter.

Fylkeskommunens samordningsstrategi for statlige, fylkeskommunale og kommunale tiltak er således viktig og riktig. Alta kommune ber Fylkeskommunen også i planen drøfte Nasjonal transportplans mål om at trafikkvekst i større grad skal tas med kollektivtransport. I denne sammenheng må det legges til grunn strategier der økt kollektivtilbud kombineres med restriksjonstiltak på biltrafikk og parkeringsdekning i bysentra, samt andre insentiver, slik at kollektivtransport blir en reel mulighet for reisende. Dette er godt bypolitikk, samfunnsøkonomisk lønnsomt og til de reisendes fordel.

I vest består Finnmark av flere øysamfunn der båttransport ofte er eneste og raskeste transportmulighet. Alta og Hammerfest, med tilstøtende kommuner, utgjør over halvparten av Fylkets innbyggere. I arbeidet med Regional Transportplan må Fylkeskommunen tydeliggjøre hvordan dette transporttilbudet skal ivaretas i en av fylkets viktigste transportkorridorer.

Alta Kommune ber om at det legges til rette for båtruter som er hensiktsmessig i forhold til befolkningen, tjenestetilbud og ikke minst et båttilbud som støtter opp under øvrige transportmuligheter. Det vil si båtruter mellom Alta og Hammerfest som bl.a. korresponderer med flytilbud.

Samferdselsdepartementet har besluttet at det skal planlegges ny avlastningsveg E6 Alta. Beslutningen er i tråd med Statens vegvesen sine anbefalinger i en konseptvalgutredning, samt anbefalinger i KS1-rapport om ekstern kvalitetssikring. Parsellen fra Hjemmeluft til Alta sentrum er under detaljregulering og vil komme på fornyet varsling i februar 2014. Planforum avholdes i Vadsø 29. januar. Det estimeres ca. ett års planarbeid for parsellen. Alta kommune ber fylkeskommunen medvirke til at avlastningsveien, som er av stor betydning for byutvikling og trafikksikkerhet i Alta, skrives inn i NTP ved tidligste anledning.

Fylkesveier

Alta kommune ber Fylkeskommunen overta ansvaret for bygging av gang og sykkelveier langs fylkesveier i fylket. Arbeid for et sammenhengende sykkelveinett (uavhengig av veieier) i fylkets byområder bør være en prioritert strategi i planen.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhetsstrategiene som foreslås som fullgode. I en oppfølging av disse strategiene bør man, om mulig, tallfeste 0-visjoner eller liknende for antall drepte og varig skadde i Finnmark. Innenfor Alta kommune vil flere tiltak være aktuelle med det formål å skape en trygg trafikk i fylket.

Riksveier

Alta kommune gjennom flere år fremhevet behovet for ny veiløsning for Rv 93 i Eiby. Dette er en svært utrygg strekning for beboere og myke trafikanter. I Nasjonal Transportplan er det nedfelt miljømål som tilsier at mer godstransport skal flyttes fra veg til bane og sjø. Dette følges ikke opp i praktisk politikk og godstransport på veg bare øker. Rv 93 er hovedferdselsåre ut av Finnmark, via Finland/Sverige og mot kontinentet. Økt aktivitet i Finnmark, medfører økt godstrafikk på Rv93 og dermed underbygges behovet for tiltak langs denne vegen gjennom Eiby.

Eiby må ses i sammenheng med forespeilet oppstart av planarbeid for tunnel forbi Kløftan, jf. NTP. Sammenhengende gang- og sykkelvei fra Eiby til Bossekop bør være et prioritert tiltak, ikke minst av trafikksikkerhetshensyn.

Regionale lufthavner

Det er viktig å bygg opp under dagens rutetilbud på fylkets regionale lufthavner. I arbeidet med rutestrukturen på kortbanenettet (FOT-rutene) må Fylkeskommunen derfor sørge for at fylkets eksisterende regionale lufthavner med direkteruter til Oslo, legges inn som nav for FOT-rutene. Dagens struktur har Tromsø i større grad som nav, noe som undergraver direkterutene til Alta og Kirkenes.

Gjennom Regional Transportplan bør staten ved Samferdselsdept. forpliktes til å bruke blant annet Alta lufthavn som nav når nye anbud skal lyses ut.

Alta lufthavn er omtalt under pkt. 8.3 om investeringer og prosjekter for perioden. Administrasjonen vurderer at avsnittet bør skrives om slik at omtalen synliggjør at de samme vilkår gjelder for Alta lufthavn som for andre lufthavner i Finnmark. Videre bes fylkeskommunen ta hensyn til følgende merknad fra en samlet transport- og kommunikasjonskomité i Stortinget: «Komiteen viser til planene for utbygging av E6 vest for Alta. Dette vil frigi mye masse som nå planlegges å dumpe i sjø. Komiteen mener at det raskest mulig må utredes om massene i stedet kan benyttes til nødvendig utvidelse av rullebanen på Alta lufthavn» (Innst. 450 S (2012–2013)).

Alta kommune mener planforslaget videre bør behandle Alta lufthavns beliggenhet som knutepunkt mellom luftfart og cruisetrafikk. Det er naturlig å se reiselivssatsing og profilering av Nordlysbyen mv. i sammenheng med knutepunktet i Bukta.

Stamnetthavner og industrihavner

Nedleggingen av godsåten «Tege» har medført økt godstrafikk langs vei. Alta er godsknutepunktet i Vest-Finnmark. Alta Havn anslår at veksten har medført 20 ekstra vogntog i uka hver vei. Alta kommune mener Fylkeskommunen i planforslaget bør belyse problemstillingen i forhold til trafiksikkerhet, miljø og samfunnsøkonomi. Døgnhvileplasser for langtransporten er et stikkord i denne sammenheng. Videre mener Alta kommune at Alta havn bør tas med som cruisehavn da det arbeides aktivt og målrettet for å utvikle Alta og Finnmark som cruise- og reiselivsdestinasjon.

Kystruta (Hurtigruta)

Statens anbud for kystruta utgår i 2019. Da planforslaget vil strekke seg utover dette året, ber Alta kommune om at Alta vurderes som et mulig anløp i et 10-årsperspektiv av hensyn til reiselivsnæringen og destinasjonsutvikling i Finnmark.

Konklusjon:

Administrasjonen anbefaler at vurderingene oversendes Fylkeskommunen som en helhetlig uttalelse til høringsforslaget for Regional Transportplan for Finnmark 2014-2023.

Alta, 16. januar 2013

Bjørn-Atle Hansen
rådmann

Oddvar Kr. Konst
kommunalleder

Andreas Foss Westgaard
saksbehandler

Saksprotokoll

Utvalg: Kommunestyret
Møtedato: 10.02.2014
Sak: PS 1/14

Resultat: Innstilling m/ tillegg vedtatt
Arkiv: N00 &13
Arkivsak: 13/910-15
Tittel: SP - SP - REGIONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023 -
HØRINGSUTTALELSE TIL PLANFORSLAG

Kommunestyrets behandling:

Behandling:

Følgende forslag fremmet:

Forslag fra H, V, Kyst og FrP:

For å sikre Storekorsnes som fiskerihavn og passasjerknutepunkt må følgende investeringer gjøres:

Nytt bollepunkt:

Parkeringsplass

Forslaget vedtatt enstemmig.

Forslag fra AP, SV og Venstre:

1. Samferdselsdepartementet må gjøre vedtak om at Avinor starter planlegging av flyplassutvidelse i Alta.
2. Planleggingen av RV93 må fremskyndes i NTP.
3. Alta kommune ber om fortløpende utbygging av Storekorsnes fiskerihavn.

Storekorsnes har status som fiskerihavn. Dette er Kystverkets definisjon av havner med spesiell status, der man vil tilrettelegge for lokale fiskere og lignende virksomhet.

Storekorsnes Havn er tilrettelagt for en rekke brukere, og består av;

1. Almenningskai - trafikkknutepunkt for passasjer- og godstrafikk til Rognsund, Loppa og Hammerfest.
2. Storekorsnes Marina, med ca 49 båtplasser for yrkesfiskere og fritidsbrukere.
3. Storekorsnes Molokai, eies av Alta Havn KF. Fast trekai ved Storekorsnes Molo, med kran og adkomst for å laste og losse fisk og utstyr fra båtene. Kranen eies av Storekorsnes Fiskarlag.
4. Storekorsnes Båtrampe - eies av Alta Havn. Støpt betongplattning ned i sjøen, til allmenn benyttelse for å sette ut og ta opp båter for videre transport eller landsetting annet sted.
5. Storekorsnes Molo, eies av Kystverket. Fungerer ikke tilfredsstillende da den er sunket ned og har ikke tilstrekkelig høyde. Må oppgraderes.

For å sikre Storekorsnes som fiskerihavn og passasjerknutepunkt må følgende investeringer gjøres:

- Sikring/oppgradering av moloen
- Utdyping av indre havn.
- Venterom for reisende.
- Flytekai til passasjertrafikk.

Alta kommune ber Finnmark Fylkeskommune prioriterer dette arbeidet og at finansiering sikres ved at Storekorsnes Fiskerihavn kommer med i nasjonal transport plan.

4. Alta kommune ber om at kystriksveien mellom Alta og Hammerfest utredes snarest.

Viser til brev pr 14.01.14 fra Avinor til Alta kommune.

*Forslaget vedtatt med 18 mot 16 stemmer.
Innstillingen for øvrig vedtatt enstemmig.*

Kommunestyrets vedtak:

Regional Transportplan for 2014 – 2023 må bygge opp under Altas rolle som transportknutepunkt i Finnmark generelt og Vest Finnmark Spesielt.

Alta kommune ber om at merknader og innspill synliggjort i saksfremlegget, innarbeides i Regional Transportplan for Finnmark 2014 – 2023.

Med følgende tillegg/presiseringer:

1. Samferdselsdepartementet må gjøre vedtak om at Avinor starter planlegging av flyplassutvidelse i Alta.
2. Planleggingen av RV93 må fremskyndes i NTP.
3. Alta kommune ber om fortgang i utbygging av Storekorsnes fiskerihavn.

Storekorsnes har status som fiskerihavn. Dette er Kystverkets definisjon av havner med spesiell status, der man vil tilrettelegge for lokale fiskere og lignende virksomhet.

Storekorsnes Havn er tilrettelagt for en rekke brukere, og består av;

1. Almenningskai - trafikkknutepunkt for passasjer- og godstrafikk til Rognsund, Loppa og Hammerfest.
2. Storekorsnes Marina, med ca 49 båtplasser for yrkesfiskere og fritidsbrukere.
3. Storekorsnes Molokai, eies av Alta Havn KF. Fast trekai ved Storekorsnes Molo, med kran og adkomst for å laste og losse fisk og utstyr fra båtene. Kranen eies av Storekorsnes Fiskarlag.
4. Storekorsnes Båtrampe - eies av Alta Havn. Støpt betongplattning ned i sjøen, til allmenn benyttelse for å sette ut og ta opp båter for videre transport eller landsetting annet sted.
5. Storekorsnes Molo, eies av Kystverket. Fungerer ikke tilfredsstillende da den en sunket ned og har ikke tilstrekkelig høyde. Må oppgraderes.

For å sikre Storekorsnes som fiskerihavn og passasjerknutepunkt må følgende investeringer gjøres:


- Sikring/oppgradering av moloen
- Utdyping av indre havn.
- Venterom for reisende.
- Flytekai til passasjertrafikk.
- Parkeringsplass

Alta kommune ber Finnmark Fylkeskommune prioriterer dette arbeidet og at finansiering sikres ved at Storekorsnes Fiskerihavn kommer med i nasjonal transport plan.

4. Alta kommune ber om at kystriksveien mellom Alta og Hammerfest utredes snarest.

Viser til brev pr 14.01.14 fra Avinor til Alta kommune.

Rett utskrift 12.02.14



Charlotte Brekkan Sætrum
Sekretær

Utskrift til: Saksbehandler Andreas Foss Westgaard for videre oppfølging.

Båtsfjord 28.1.2014

Høringsuttalelse om Regional Transportplan Finnmark 2014-2023

Hovedutvalg for Kultur, næring og samferdsel (HU KNS) vedtok 12. november 2013 i sak 52/13 høringsutkast for Regional transportplan. Utkastet er sendt til blant annet Båtsfjord kommune, og vi ønsker med dette å komme med innspill til planen.

FYLKESVEG

Vi registrerer at det ikke er igangsatt eller planlagt investeringsprosjekter i tilknytning til Fv 890 i perioden 2014-2023.

Et helhetlig vegsystem skal bidra til vekst og utvikling av næringsliv og regionene, og strategien i RTP er å prioritere viktige næringsveger. Fylkesvegnettet har særlig betydning for transport av fiskeriprodukter fra Båtsfjord og ut til forbrukerne. FV 890 er eneste vegforbindelse til fiskerikommunen Båtsfjord og vi vil understreke viktigheten av å styrke vedlikehold og fornying av dette vegnettet.

Norway Seafoods og Båtsfjordbruket er våre to hjørnestensbedrifter som genererer flere hundre arbeidsplasser. At vi er lokalisert nettopp her, har stor betydning for fiskeflåten, da vi er nær fiskefeltene. All fisk som landes i Båtsfjord må transporteres på den raskeste måten ut til konsumentene - det vil si med bil. Dårlige veger vil forringe produktets kvalitet og næringslivet er derfor helt avhengig av en sikker og god infrastruktur som fungerer godt.

Årlig har fiskerinæringa en verdiskapning på over kr 354 500 000,- og transporterer ut langs Fv 890 32 100 000 kg fisk langs. Dette utgjør 3400 turer med trailer som er et betydelig antall.

Vegstandarden, spesielt på strekningen mellom Julelvdalen - Røberget er under enhver kritikk og vi mener Finnmark fylkeskommune må prioritere utbedring av Fv 890 som er en viktig transportåre for det regionalt næringslivet og næringstransporter. God vegstandard er meget viktig for både fiskeindustrien og annen varetransport.

HAVNER

Fiskerihavner

Fiskerihavnene har en viktig funksjon for landing av fisk, og som en av kommunene i Finnmark som lander mest fisk er havna av stor viktighet for vårt kystsamfunn. Vi ønsker at man opprettholder fokus og utvikling av fiskerihavner og vi forventer at havna i Båtsfjord forblir et prioritert prosjekt i handlingsprogramperioden 2014-2017.

Basehavner og industrihavner

Båtsfjord er en selvfølge når en skal vurdere hvilke basemuligheter som finnes i havner langs kysten.

Vi viser til Vadsøseminaret den 9. januar 2014 der oljedirektør Svein Erik Fredriksen ved ENI utpekte Båtsfjord som den beste lokasjon for en framtidig landbase for olje og gass i Barentshavet sørøst.

Båtsfjord Havn er den som ligger nærmest til eventuelle leteområder for olje/gass i Barentshavet sørøst. Her er også tilstrekkelig kaidybde og vi har om lag 68 000 kvm ledige industriarealer som kan nyttes for lagring av varer, utstyr mm.

Båtsfjord ser fremover og vi ønsker å være klar når en eventuell aktivitet i Barentshavet sørøst settes i gang. Vi mener derfor at infrastruktur bør prioriteres i Øst-Finnmark og Båtsfjord kommune i årene fremover.

HELIBASE

I forbindelsen med å utrede muligheter knyttet til Den nordlige sjørute, vil vi påpeke at Båtsfjord har Norges nyeste kortbaneflyplass med infrastruktur som kan utvides til å møte kravene om en eventuell helikopterbase måtte ha behov for.

Vennligst hilsen

Båtsfjord kommune



FYLKESMANNEN I FINNMARK
Miljøvernavdelingen

FINNMÁRKKU FYLKKAMÁNNI
Birasgáhttenossodat

Finnmark fylkeskommune

Henry Karlsens plass 1
9815 Vadsø

Finnmark fylkeskommune Sentraladministrasjonen	
Saken: 201301274	Doknr.: -39
Ark.kode:	Journaldate: 30.01.14
Saksbeh:	Avskrevet:

Deres ref
201301274

Deres dato
13.12.2013

Vår ref
Sak 2013/332
Ark 421.2

Vår dato
27.01.2014

Saksbehandler/direkte telefon: Margareth Wegner Sundfør - 78 95 03 71

Uttalelse til regional transportplan for 2014-2023

Vi viser til brev fra dere i forbindelse med at regional transportplan for 2014-2023 er lagt ut til offentlig ettersyn.

Miljøvernavdelingen har koordinert Fylkesmannen sin uttalelse til planforslaget. Dette brevet inneholder merknader fra landbruksavdelingen og beredskapsstaben.

Det er positivt at fylkeskommunen ser transportutfordringene knyttet til landbruket i Finnmark. I planforslaget under punkt 3.2 er det kun fylkesveier i 3 kommuner som nevnes. Vi minner om at det også er lokalisert melkebruk langs følgende fylkesveier:

- Fv 1 i Kautokeino kommune
- Fv 2 i Kautokeino kommune
- FV 223 i Karasjok kommune
- Fv 183 i Porsanger kommune
- Fv 185 i Porsanger kommune

Utbygging av veier er en stor kilde til omdisponering av dyrka jord. Det bør legges opp til at nye veier planlegges med tanke på minimal omdisponering av dyrka jord.

I punkt 3.3 i planforslaget er naturhendelser og ekstremvær, som følge av klimaendringer, nevnt som utfordringer for transportnettet. Det er ønskelig at det i denne sammenheng også vurderes utfordringer knyttet til havnivåstigning ved utarbeidelse og vedlikehold av infrastruktur. En del veier i fylket ligger i nær tilknytning til sjøen og det må vurderes hvorvidt havnivåstigningen vil få konsekvenser for den eksisterende infrastrukturen i disse områdene. Dette gjelder også planlegging av fremtidig infrastruktur.

I rapporten "Havnivåstigning. Estimer av framtidig havnivåstigning i norske kystkommuner", er det oppgitt estimer av framtidig havnivåstigning i norske kystkommuner, herunder kommunene i Finnmark. Rapporten ligger på nettsiden www.klimatilpasning.no. Her ligger også rapporten "Klima i Norge 2100".

I punkt 3.4 i planforslaget står det "framtidige bypakker vil bidra til økt andel gående og syklende i bykjernen". Vi ser at det også utenfor by- og bygdekjerner kan være behov for gang- og sykkelvei. Økt bruk av sykkel, samt annen ferdsel langs fylkesveier kan bidra til farlige situasjoner. I den grad Fylkeskommunen skal tilrettelegge for gående og syklende (ref. pkt. 6 og 7.4) ber vi om at det også blir sett på strekninger utenfor den umiddelbare by- og bygdekjernen der gående og syklende ferdes.

Vi minner også om at FylkesROSen er ment som et regionalt planleggingsdokument. Den gir et samlet risikobilde for fylket som helhet, og er ment som et regionalt planleggingsdokument. Risiko og sårbarhet knyttet til transport i fylket er et av temaene (se kapittel 4). FylkesROS for Finnmark finner dere blant annet på Fylkesmannen sine nettsider.

Med hilsen

Bente Christiansen
fylkesmiljøvernssjef

Margareth Wegner Sundfør
seksjonsleder

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og derfor uten underskrift.

Finnmark fylkeskommune
Henry Karlsens plass 1
9800 VADSØ

Vår ref
2013/318-10/N10

Deres ref:

Saksbehandler
Jørn Berg
78 40 26 06

Dato
03.02.2014

Regional transportplan - høringsuttalelse

Viser til brev av 13.12.2013 vedr. ovennevnte.

Hammerfest formannskap behandlet saken i møte 30.01.2014 og fattet følgende vedtak:

1. Hammerfest kommune mener at utkastet til Regional transportplan dekker de fleste aktuelle tema på en bra måte, men ser behovet for noen justeringer.
2. Hammerfest kommune ber om at det blir tatt inn følgende tilføyelser/endringer i planen:

Pkt. 3.2 Næringsutvikling

- Nytt punkt:
Oppgradering av Rv 94 Skaidi – Hammerfest

Pkt. 3.4 Miljø, universell utforming og folkehelse

- Avsnitt 2 erstattes med:
Finnmark fylkeskommune vektlegger universell utforming i planlegging av kollektivtilbudet og i forbindelse med bygging/oppgradering av veier. Målet er på sikt å bidra til at hele reisekjeder i fylket blir universelt utformet. Dette innebærer at materiell, holdeplasser, knutepunkter, gs-veier og fortau blir tilrettelagt. Statens vegvesens håndbok 278 legges til grunn.

Pkt. 4.6 Rutestruktur

- Avsnitt 4 erstattes med:
Hurtigbåten skal gi et godt tilbud til steder i veiløse strøk der denne er det eneste kollektive transportmiddelet. Det gjøres en ny vurdering av standarden på båttilbudet som skal gjelde for disse stedene. I forkant utføres det en grundig behovsanalyse. Saken sendes ut på høring til kommunene før endelig behandling i fylkestinget.

3.2 sees i sammenheng med 4.6

I sammenheng med usikkerheten som er skapt rundt hurtigbåtrutene krever Hammerfest kommune at fylkesveiprojektet Akkarfjord – Lotre tas opp til ny vurdering i prioriteringssammenheng.

Side 21 punkt 8.3 1.setning

... en eventuell ny lufthavn for Hammerfestområdet

... ordet, eventuell går ut.

Nytt punkt 9:

Hammerfest kommune vil ettersende uttalelse i forhold til fiskerihavner og farledstiltak.

Saksfremlegget til formannskapet følger vedlagt.

Med hilsen


Jørn Berg
overingeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor nødvendigvis ikke underskrift

Kopi:

Vedlegg



KYSTVERKET

Troms og Finnmark

Finnmark fylkeskommune
Fylkeshuset
9815 VADSØ

Finnmark fylkeskommune Sentraladministrasjonen	
Saksnr: 201301274	Dok.nr.: - 40
Ark.kode:	Journefdato: 3/2-14
Saksbeh.:	Avskrevet:

Deres ref:
201301274-36

Vår ref:
2013/278-8

Arkiv nr:
413.1

Saksbehandler:
Jan Morten Hansen

Dato:
30.01.2014

Uttalelse fra Kystverket - Høringsbrev - Regional transportplan for Finnmark - 2014 - 2023

Kystverket viser til Deres brev av 13.12.2013 vedrørende overnevnte.

På side 5, andre kulepunkt står følgende:

- *Kystverket er statens forvaltningsorgan for sjøsikkerhet, beredskap og sjøtransport med fiskerihavner. Budsjett og prioriteringene innarbeides i Kystverkets handlingsprogram.*

Setningen kan tolkes som om Kystverket er forvaltningsorgan kun for fiskerihavner. Kystverket ber om at denne setningen endres til følgende:

- *Kystverket er en nasjonal fagetat for kystforvaltning og arbeider for en effektiv og sikker sjøtransport gjennom å ivareta transportnæringens behov for framkommelighet og effektive havner langs kysten. Kystverkets tiltak i fiskerihavner og farleder innarbeides i Kystverkets handlingsprogram.*

Kystverkets handlingsprogram ble offentliggjort 23.12.2014. Dette er overlevert til Finnmark fylkeskommune. Dokumentet kan også leses på www.kystverket.no.

Kystverket har ingen ytterligere merknader til forslag til regional transportplan 2014-2023.

Med hilsen

Arve Andersen
plan- og kystforvaltningssjef

Jan Morten Hansen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:

Troms og Finnmark - Plan- og kystforvaltningsavdelingen

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847
Telefaks: +47 70 23 10 08
Bankgiro: 7694 05 06766

Internett: www.kystverket.no
E-post: post@kystverket.no
Org.nr.: NO 970 237 372

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

For reiselivsnæringen i Midt-Finnmark er direktefly mellom Lakselv og Oslo svært viktig.

Landbruk:

Transport i landbruket er viktig også for Lebesby kommune, det er ikke nevnt i høringsutkastet selv om mange andre landbruksområder er nevnt. Det er et viktig produksjonsmiljø for melk og egg i Lebesby/Bekkarfjord og på Veidnes. Det er helt avgjørende at vegstandard og regulariteten er god. Viktige vegstrekninger er aksene Bekkarfjord-Tana og Børselv-Veidnes.

4 Kollektiv

Kapitel 4.6 Rutestruktur

Det må etableres bussruter mellom Kjøllefjord og Mehamn i tilknytning til alle flyavganger og ankomster. Vi har en felles flyplass i kommunene og da må det være bussforbindelse imellom stedene. Lebesby kommune forventer at det er dialog mellom kommunen og fylkeskommunen om rutetabeller før det utlyses anbud på kollektivtrafikken.

Fylkeskommunen fjerner ordningen med midtskyss for skolebarn. Dette må gjeninnføres. Det er et fylkeskommunalt ansvar, og dette har medført problemer for spesielt de minste elevene.

5 Fylkesveger

Det er skrevet lite om vintervedlikehold. Det er svært viktig at vintervedlikeholdet – brøyting og snørydding blir prioritert. Dette for å gi god fremkommelighet, men også av trafikksikkerhetshensyn. Det må settes inn riktig og tilstrekkelig med materiell på fjellovergangene. Vi mener videre at anbudene må lyses ut i mindre "pakker" enn det vi har sett hittil. Dette vil gi lokale entreprenører muligheter, og vi vil nyte godt av den lokalkunnskapen de har og som er så viktig for vintervedlikehold, som jo mye er å kjenne veien på vær og vind.

Vegen mellom stedet Lebesby og Lakselv må utbedres og fornyes. Den er preget av sterkt forfall, flere smale bruer, dårlig dekke, telehiv og den vanskelige Trollbuktbakken.

Kapitel 5.5 Skredsikring

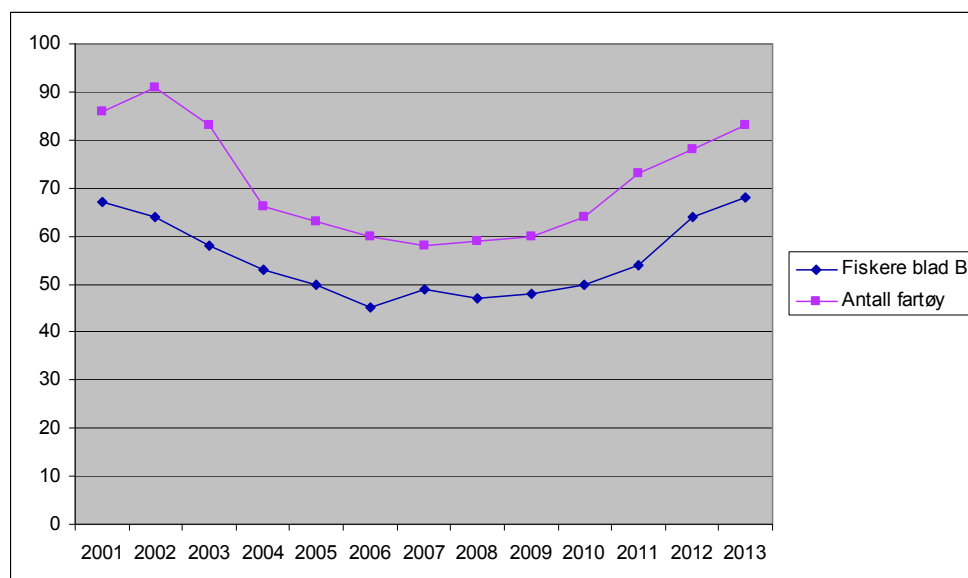
Vi har flere skredutsatte strekninger i Lebesby kommune. De viktigste som vi sterkt ber om blir prioritert er fv894 Oksevågdaalen og fv241 Dyffjordvegen. Senest i uke 5/14 gikk det ras i Oksevågdaalen. I 2013 var vegen stengt i flere perioder på grunn av ras. Når det gjelder Dyffjordveien, så er det stadig nedfall av stein på vegen, og befolkningen er bekymret. Utfordringene på Dyffjordvegen er tatt opp med fylkeskommunen og Statens vegvesen ved tidligere anledninger. Utover disse er veien fra Kalak til Bekkarfjord skredutsatt.

7 Riksveger

E6 mellom vest og øst Finnmark må flyttes tilbake til Ifjord slik det var tidligere, før den ble flyttet til Tanadalen.

9 Fiskerihavner og farleder

Lebesby kommune er en kyst- og fjordkommune som er helt avhengig av å tilrettelegge for økt aktivitet innen fiskerinæringen. De siste årene har det skjedd en positiv utvikling når det gjelder antall fartøy og fiskere i kommunen, og snittalderen på fiskerne er gått ned.



Figur 1: Utviklingen i antall fiskere på blad B og antall fartøy i Lebesby kommune.

Når det gjelder utviklingen i fiskeindustrien har det vært en dramatisk nedgang i antall sysselsatte i samme periode, fra 120 i 2000 til kun 22 i 2013. Kommunen har de siste 10 årene gjort svært store investeringer i Kjøllefjord havn gjennom bruk av post 60 midler. Til

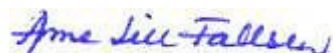
sammen mer enn 10 millioner kroner har vært brukt av egne midler for å etablere to moloer og flytebrygger. I 2014 blir det investert i nytt industriområde, fiskerikai og det skal mudres i indre havn for å sikre fremtidig utvikling innen fiskerinæringen.

Investeringer i molo og mudring gjøres av staten i sin helhet i mange andre kommuner, men her har man valgt å benytte betydelige kommunale midler for at ikke utviklingen skal stoppe fullstendig opp og Kjøllefjord tape for mye som fiskevær.

Lebesby kommune har derfor et sterkt ønske om at Kjøllefjord havn skal komme inn i Fylkeskommunal og Nasjonal transportplan med følgende punkter:

- Utvidet mudringsprosjekt i indre havn, i forbindelse med etableringen av et nytt industriområde med fiskerikai, samt mudring ved serviceanlegg, egnebuer og liggekaier ved Hustad.*
- Forlengelse av dekningsverk (molo Q med 50 meter), ved dagens trafikk-kai for å sikre rolige forhold ved etablering av nye flytebrygger ved Hustad. På grunn av stor økning i flåten de siste årene, og ved etablering av ny industri, forventes en dobling av behovet for liggekaier og flytebrygger i Kjøllefjord.*
- Etablering av dekningsverk på nordsiden av havna, for å sikre fiskebruk og kaier for bølgepåvirkning fra vest. Det er en utfordring at det vaskes ut under kaier/bygninger på nordsiden av havna. Dette ble belyst i modelltankforsøk da planene for skjerming av havna ble lagt. I modellforsøket har denne moloen betegnelsen molo G. Kjøllefjord havn blir ikke fullgod før denne er etablert. De andre moloene er som nevnt løst ved at kommunen har bygget dem med tilskudd.*

Med hilsen
Lebesby kommune



Anne Lill Fallsen
serviceleder
Dir.tlf.: 7849 9510



LOPPA KOMMUNE
Sentraladministrasjonen

Finnmark fylkeskommune
Fylkeshuset
9815 Vadsø

Finnmark fylkeskommune Sentraladministrasjonen	
Saksn.: 201301274	Doknr.: 42
Ark.kode:	Journaldato: 11.02.14
Saksbeh.:	Avskrevet:

Deres ref.

Vår ref.
2013/484-/N01/SEN

Sted/Dato.
Øksfjord 06.02.2014

Særutskrift: Regional transportplan for Finnmark - høring

Vedlagt oversendes Loppa kommunes høringsuttalelse i saken.

Med hilsen

Solbjørg Irene Jensen
Konsulent



LOPPA KOMMUNE

Sentraladministrasjonen

Saksframlegg

Dato: 23.01.2014
Arkivref: 2013/484-0 / N01

Terje Haugen

terje.k.haugen@loppa.kommune.no

Saksnr	Utvalg	Møtedato
3/14	Hovedutvalg for teknisk, plan og næring	04.02.2014
1/14	Formannskap	04.02.2014

Regional transportplan for Finnmark - høring

Vedtak i Formannskap - 04.02.2014

Uttalelse fra Loppa kommune:

1. Kollektivtransporten - høring og brukermedvirkning.

I høringsdokumentet «Regional transportplan for Finnmark» er det gjennomgående at en skal sikre eller tilpasse det kollektive kommunikasjonsstilbudet på en tilfredsstillende måte for brukerne.

Loppa kommune kan ikke se at dette har skjedd i fylkeskommunens transportplanlegging da brukerne ikke er hørt og/eller at det brukerne har gitt tilbakemelding på ikke blir tatt hensyn til.

Brukermedvirkning og høring må tas på alvor av fylkeskommunen. Dette er påpekt tidligere fra kommunen og ble gjort i forbindelse med høring til planprogrammet for regional transportplan.

I dette planprogrammet ble det lagt opp til en prosess hvor det var planlagt dialogmøter i med fagetater, kommunene og andre berørte parter. Dialogmøtet skulle gjennomføres i juni måned 2013. Dette ble det ikke noe av.

I kommunestyrevedtaket av 22.02.2013 ble det vist til når dialogmøter mellom fylkeskommunen og kommunene burde avholdes. Det ble også påpekt at dette er viktig for å kunne finne fram til et framtidsrettet kommunikasjonsstilbud i kommunen.

Nedenfor er vedtak i kommunestyret i Loppa av 22.02.2013

«Høring - planprogram for regional transportplan 2014-2023.

Loppa kommune foreslår at dialogmøtene utvides i tid. Dialogmøtene bør avholdes i mai / juni eller juni/august.

Det er viktig å prioritere møter med kommunen/brukerne høyt. Det er derfor viktig at det gis tid til møte med kommunen slik at en får en god og konstruktiv dialog om framtidig kommunikasjonsstilbud i kommunen.

I forkant av dialogmøtet med fylkeskommunen bør alle viktige samferdselstemaer for Loppa Kommune å være gjennomdrøftet og vedtatt politisk.

Enstemmig vedtatt.»

Uten at det tas rimelige hensyn til brukerne, vil transportplanen og kommunikasjonsløsningene som foreslås bli nærmest verdiløse for brukerne – og mye bortkastet arbeid for høringsinstansene.

Det har vært ei stor utvikling i fisketuristnæringa i kommunen de siste årene med en stor økning i antall gjestedøgn og også utvidet sesongen. Det er det stor vekst i oppdrettsnæringa i kommunen. I tillegg har

stedene i Loppa mye besøk av utflytta Loppaværingar og andre i sommerhalvåret. Alt dette er med på å forsterke behovet for gode kollektive transportløyninger i kommunen.

Loppa kommune mener derfor at eksisterende båtrutetilbud i Loppa gir det beste tilbudet til brukerne i kommunen, og ber om at dette blir brukt som grunnlag for de nye anbudsrutene som skal gjelde i Loppa i anbudsperioden.

2. Strategier og tiltak i regional transportplan.

Fylkesveger.

Her har kommunen vist til behov for styrking av vedlikeholdet og sikre fornying av vegnettet.

Fylkesvegene i kommunen har behov for i det minste fornying av vegdekke, dette gjelder både Øksfjordtunellen, fv77 Tverrfjord fergeleie – Nuvsvåg/Myrnes, fylkesveien i Bergsfjord og fv. 72 mellom Sør-Tverrfjord og Sandland.

Det er viktig at dette blir gjort som planlagt i 2014 og 2015.

FV 882. Det må også gjøres noe med veidekke og med flaskehalsene på veien i stigningene i Øksfjordbotn og på Tappeluftside i Alta kommune.

Fergekaier – Loppapakken. Fergeleiene i Loppa vil bli opprustet i m 2015. Dette er et svært positivt tiltak for brukerne av ferga, og er spesielt viktig for større kjøretøy.

Trafikksikkerhet.

Loppa kommune har vist til at en ønsker rassikringstiltak og fysiske tiltak mot utforkjøringar. I planen blir det vist til skredsikringstiltak for FV 882 Øksfjordveien, FV 72 Sandland – Sør-Tverrfjord og FV 77 Tverrfjord fergeleie – Nuvsvåg/Myrnes. Dette er et viktig tiltak og det er bra at det nå er prioritert. Gang og sykkelsti i Øksfjord.

Det er behov for å få planlagt en gang- og sykkelsti fra Rådhuset i Øksfjord til Helsesenteret i Øksfjord.

Fiskerihavner.

Her ønsker Loppa kommune at det sikres midler til vedlikehold og mudring av fiskerihavnene. I Loppa kommune er det behov for jevnlig vedlikeholds mudring av havna i Bergsfjord, Sandland og Loppa øy.

Hurtigruta.

Loppa kommune ønsker at dagens seilingsmønster opprettholdes.

Det som gjelder for Loppa kommune følges opp som beskrevet i planen.

Enstemmig vedtatt.

Vedtak i Hovedutvalg for teknisk, plan og næring - 04.02.2014

Uttalelse fra Loppa kommune:

1. Kollektivtransporten - høring og brukermedvirkning.

I høringsdokumentet «Regional transportplan for Finnmark» er det gjennomgående at en skal sikre eller tilpasse det kollektive kommunikasjonstilbudet på en tilfredsstillende måte for brukerne.

Loppa kommune kan ikke se at dette har skjedd i fylkeskommunens transportplanlegging da brukerne ikke er hørt og/eller at det brukerne har gitt tilbakemelding på ikke blir tatt hensyn til.

Brukermedvirkning og høring må tas på alvor av fylkeskommunen. Dette er påpekt tidligere fra kommunen og ble gjort i forbindelse med høring til planprogrammet for regional transportplan.

I dette planprogrammet ble det lagt opp til en prosess hvor det var planlagt dialogmøter i med fagetater, kommunene og andre berørte parter. Dialogmøtet skulle gjennomføres i juni måned 2013. Dette ble det ikke noe av.

I kommunestyrevedtaket av 22.02.2013 ble det vist til når dialogmøter mellom fylkeskommunen og kommunene burde avholdes. Det ble også påpekt at dette er viktig for å kunne finne fram til et framtidsrettet kommunikasjonsstilbud i kommunen.

Nedenfor er vedtak i kommunestyret i Loppa av 22.02.2013

«Høring - planprogram for regional transportplan 2014-2023.

Loppa kommune foreslår at dialogmøtene utvides i tid. Dialogmøtene bør avholdes i mai / juni eller juni/august.

Det er viktig å prioritere møter med kommunen/brukerne høyt. Det er derfor viktig at det gis tid til møte med kommunen slik at en får en god og konstruktiv dialog om framtidig kommunikasjonsstilbud i kommunen.

I forkant av dialogmøtet med fylkeskommunen bør alle viktige samferdselstemaer for Loppa Kommune å være gjennomdrøftet og vedtatt politisk.

Enstemmig vedtatt.»

Uten at det tas rimelige hensyn til brukerne, vil transportplanen og kommunikasjonsløsningene som foreslås bli nærmest verdiløse for brukerne – og mye bortkastet arbeid for høringsinstansene.

Det har vært ei stor utvikling i fisketuristnæringa i kommunen de siste årene med en stor økning i antall gjestedøgn og også utvidet sesongen. Det er det stor vekst i oppdrettsnæringa i kommunen. I tillegg har stedene i Loppa mye besøk av utflytta Loppaværingar og andre i sommerhalvåret. Alt dette er med på å forsterke behovet for gode kollektive transportløsninger i kommunen.

Loppa kommune mener derfor at eksisterende båttrutetilbud i Loppa gir det beste tilbudet til brukerne i kommunen, og ber om at dette blir brukt som grunnlag for de nye anbudsrutene som skal gjelde i Loppa i anbudsperioden.

2. Strategier og tiltak i regional transportplan.

Fylkesveger.

Her har kommunen vist til behov for styrking av vedlikeholdet og sikre fornying av vegnettet.

Fylkesvegene i kommunen har behov for i det minste fornying av vegdekke, dette gjelder både Øksfjordtunellen, fv77 Tverrfjord fergeleie – Nuvsvåg/Myrnes, fylkesveien i Bergsfjord og fv. 72 mellom Sør-Tverrfjord og Sandland.

Det er viktig at dette blir gjort som planlagt i 2014 og 2015.

FV 882. Det må også gjøres noe med veidekke og med flaskehalsene på veien i stigningene i Øksfjordbotn og på Tappelufstida i Alta kommune.

Fergekaier – Loppapakken. Fergeleiene i Loppa vil bli opprustet i m 2015. Dette er et svært positivt tiltak for brukerne av ferga, og er spesielt viktig for større kjøretøy.

Trafikksikkerhet.

Loppa kommune har vist til at en ønsker rassikringstiltak og fysiske tiltak mot utforkjøringar.

I planen blir det vist til skredsikringstiltak for FV 882 Øksfjordveien, FV 72 Sandland – Sør-Tverrfjord og FV 77 Tverrfjord fergeleie – Nuvsvåg/Myrnes. Dette er et viktig tiltak og det er bra at det nå er prioritert. Gang og sykkelsti i Øksfjord.

Det er behov for å få planlagt en gang- og sykkelsti fra Rådhuset i Øksfjord til Helsesenteret i Øksfjord.

Fiskerihavner.

Her ønsker Loppa kommune at det sikres midler til vedlikehold og mudring av fiskerihavnene. I Loppa kommune er det behov for jevnlig vedlikeholds mudring av havna i Bergsfjord, Sandland og Loppa øy.

Hurtigruta.

Loppa kommune ønsker at dagens seilingsmønster opprettholdes.

Det som gjelder for Loppa kommune følges opp som beskrevet i planen.

Enstemmig vedtatt.

Rådmannens forslag til vedtak:

Uttalelse fra Loppa kommune:

1. Kollektivtransporten - høring og brukermedvirkning.

I høringsdokumentet «Regional transportplan for Finnmark» er det gjennomgående at en skal sikre eller tilpasse det kollektive kommunikasjonsstilbudet på en tilfredsstillende måte for brukerne.

Loppa kommune kan ikke se at dette har skjedd i fylkeskommunens transportplanlegging da brukerne ikke er hørt og/eller at det brukerne har gitt tilbakemelding på ikke blir tatt hensyn til.

Brukermedvirkning og høring må tas på alvor av fylkeskommunen. Dette er påpekt tidligere fra kommunen og ble gjort i forbindelse med høring til planprogrammet for regional transportplan.

I dette planprogrammet ble det lagt opp til en prosess hvor det var planlagt dialogmøter i med fagetater, kommunene og andre berørte parter. Dialogmøtet skulle gjennomføres i juni måned 2013. Dette ble det ikke noe av.

I kommunestyrevedtaket av 22.02.2013 ble det vist til når dialogmøter mellom fylkeskommunen og kommunene burde avholdes. Det ble også påpekt at dette er viktig for å kunne finne fram til et framtidsrettet kommunikasjonsstilbud i kommunen.

Nedenfor er vedtak i kommunestyret i Loppa av 22.02.2013

«Høring - planprogram for regional transportplan 2014-2023.

Loppa kommune foreslår at dialogmøtene utvides i tid. Dialogmøtene bør avholdes i mai / juni eller juni/august.

Det er viktig å prioritere møter med kommunen/brukerne høyt. Det er derfor viktig at det gis tid til møte med kommunen slik at en får en god og konstruktiv dialog om framtidig kommunikasjonsstilbud i kommunen.

I forkant av dialogmøtet med fylkeskommunen bør alle viktige samferdselstemaer for Loppa Kommune å være gjennomdrøftet og vedtatt politisk.

Enstemmig vedtatt.»

Uten at det tas rimelige hensyn til brukerne, vil transportplanen og kommunikasjonsløsningene som foreslås bli nærmest verdiløse for brukerne – og mye bortkastet arbeid for høringsinstansene.

Det har vært ei stor utvikling i fisketuristnæringa i kommunen de siste årene med en stor økning i antall gjestedøgn og også utvidet sesongen. Det er det stor vekst i oppdrettsnæringa i kommunen. I tillegg har stedene i Loppa mye besøk av utflytta Loppaværingar og andre i sommerhalvåret. Alt dette er med på å forsterke behovet for gode kollektive transportløsninger i kommunen.

Loppa kommune mener derfor at eksisterende båtutetiltak i Loppa gir det beste tilbudet til brukerne i kommunen, og ber om at dette blir brukt som grunnlag for de nye anbudsrutene som skal gjelde i Loppa i anbudsperioden.

2. Strategier og tiltak i regional transportplan.

Fylkesveger.

Her har kommunen vist til behov for styrking av vedlikeholdet og sikre fornying av vegnettet.

Fylkesvegene i kommunen har behov for i det minste fornying av vegdekke, dette gjelder både Øksfjordtunellen, fv77 Tverrfjord fergeleie – Nuvsvåg/Myrnes, fylkesveien i Bergsfjord og fv. 72 mellom Sør-Tverrfjord og Sandland.

Det er viktig at dette blir gjort som planlagt i 2014 og 2015.

FV 882. Det må også gjøres noe med veidekke og med flaskehalsene på veien i stigningene i Øksfjordbotn og på Tappeluftside i Alta kommune.

Fergekaien – Loppapakken. Fergeleiene i Loppa vil bli opprustet i m 2015. Dette er et svært positivt tiltak for brukerne av ferga, og er spesielt viktig for større kjøretøy.

Trafikksikkerhet.

Loppa kommune har vist til at en ønsker rassikringstiltak og fysiske tiltak mot utforkjøringer.

I planen blir det vist til skredsikringstiltak for FV 882 Øksfjordveien, FV 72 Sandland – Sør-Tverrfjord og FV 77 Tverrfjord fergeleie – Nuvsvåg/Myrnes. Dette er et viktig tiltak og det er bra at det nå er prioritert. Gang og sykkelsti i Øksfjord.

Det er behov for å få planlagt en gang- og sykkelsti fra Rådhuset i Øksfjord til Helsesenteret i Øksfjord.

Fiskerihavner.

Her ønsker Loppa kommune at det sikres midler til vedlikehold og mudring av fiskerihavnene. I Loppa kommune er det behov for jevnlig vedlikeholds mudring av havna i Bergsfjord, Sandland og Loppa øy.

Hurtigruta.

Loppa kommune ønsker at dagens seilingsmønster opprettholdes.

Det som gjelder for Loppa kommune følges opp som beskrevet i planen.

Vedlegg:

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Saksutredning:

Loppa kommune har tidligere svart på mål og strategier i planprogrammet for den regionale transportplanen for 2014-2023. Det vises her til sak 17/13 i formannskapet den 23.09.2013.

I høringa denne gangen er det laget et høringsutkast på Regional transportplan for Finnmark. Høringsutkastet er vedtatt i fylkeskommunens hovedutvalg for Kultur, næring og samferdsel. Høringsutkastet er sendt ut til kommuner og andre for innspill.

Høringsfristen er satt til 2. februar.

I oversendelsesbrevet blir det vist til at Regional transportplan for Finnmark er en strategisk plan som binder sammen ansvarsområder innen samferdsel og transport. Det blir også vist til at planen skal vise helheten i transportutviklingen i Finnmark i perioden 2014- 2023.

Det skal også utarbeides handlingsprogram innenfor fylkeskommunens ansvarsområder på fylkesveger, kollektivtrafikk og trafikksikkerhet for perioden 2014-2017.

Planen er 10-årig og rulleres hvert 4 år.

I høringsbrevet med og høringsdokumentet «Regional transportplan for Finnmark» blir det vist til følgende hovedmål:

Samfunns mål:

Å skape et transportsystem som fremmer, helse, miljø og verdiskaping og bidrar til en bærekraftig regional utvikling med attraktive byer og bygder i Finnmark.

Resultatmål:

Å skape et effektivt, trafikksikkert, miljøvennlig og tilgjengelig transportsystem som møter befolkningens og næringslivets behov for lokale, regionale, nasjonale og internasjonale transportere.

I tillegg blir det vist til at det er definert mål og strategier på det enkelte tema:

Fylkeskommunens ansvarsområde – fylkesveger, kollektivtransport og trafikksikkerhet.

Statlige ansvarsområder – riksveger(Statens vegvesen), regionale og lokale lufthavner (Avinor), fiskerihavner og farleder (Kystverket).

Flere aktører - by, knutepunkt, transportkorridorer (kommune, fylkeskommune, fagetater). Hurtigruta og flyruter(Samferdselsdepartementet). Industrihavner (kommuner og private aktører). Internasjonale muligheter (fylkeskommune, fagetater, andre statlige aktører).

Det er også lagt inn et grunnlagskapittel med beskrivelse av befolknings- og næringsutvikling.

Om befolkningsutviklinga.

Loppa kommune er den av kystkommunene som har hatt sterkest tilbakegang i folketallet. Gode kommunikasjonsløsninger kan være med på å bremse denne negative utviklinga.

Om næringsutvikling.

Fiskerinæringa og fisketransporter – Hasvik kommune har en relativt stor fiskeindustri og har et stort volum fisk som sendes ut med trailer. Dette krever god kapasitet på ferge og en god standard på veinettet (fv. 882).

Oppdrettsnæringa er viktig for Loppa kommune. To store aktører er etablerte i kommunen, Cermaq AS (tidligere navn: Mainstream AS) og Grieg Seafood Finnmark AS.

Leverandørindustri til fiskeri og oppdrettsnæringa.

Polarfeed AS. Fiskeforfabrikk i Øksfjord som produserer ca. 30-35000 tonn fiskefor. Bedriften har noe transportbehov på vei.

Frydenbø Øksfjord Slipp & Mek AS. De har bygd ny og moderne slippshall i Vassdalen. Bedriften vil også ha økende behov for transport på vei.

De Wilde Slipp & Mek AS. Bedriften er etablert i Bergsfjord. Den er svært avhengig av god logistikk for å kunne betjene kundene sine. De har pekt på at godstransporten til Bergsfjord må forbedres.

Reiseliv /fisketurisme.

Loppa kommune har nærmest hatt en eksplosiv utvikling i fisketurismen. I 2008 var det registrert vel 2000 gjestedøgn, i 2012 har en passert 16000 gjestedøgn. Fisketuristanleggene er lokalisert til Sandland, Sør-Tverrfjord, Nuvsvåg og Øksfjord. Alle disse er avhengig av en god veiforbindelse mot E6

og mot Alta (lufthavn). De tre førstnevnte er også avhengig av gode ferge- og en god båtforbindelse samt et vegnett som gjør det mulig å komme fram til turistanleggene.

I Hasvik kommune er fisketurismen svært stor. De er i likhet med aktørene i Loppa avhengig av et godt kommunikasjonsstilbud. Fylkesveg 882, fergesambandene i Hasvik og Loppa og i tillegg båtforbindelsene er svært viktig for at aktørene fortsatt skal lykkes i drift og utvikling av fisketuristanleggene.

For Loppas del viser regnskapene til turistanleggene at de er i balanse eller går med overskudd. De har også forlenget sesongen fra ca. 3 måneder til nærmere 6 måneder i dag.

Klima, sikkerhet og beredskap.

Her blir det vist til at klimaforandringene kan medføre utfordringer for transportnettet. Det blir pekt på at det kan skje flere naturhendelser som skred, utglidninger, flom og stormflo.

Det blir vist til at mye av dagens infrastruktur er eldre enn 20 år og at ny infrastruktur må ta høyde for mer ekstremvær ved at moloer og rullebaner i sjøområder må bygges høyere, vegnettet må gjøres mer robust, bruk av ny teknologi til overvåking og rassikringsprosjekt må blir mer omfattende.

Det blir også vist til at statlige og kommunale beredskapsplaner og beredskap må bedres.

Miljø, universell utforming og folkehelse.

Nasjonale miljømålsettinger er innarbeidet i NTP. Klimautslippene skal ned, også regionalt og lokalt. Fylkeskommunen stiller miljøkrav til ny anskaffelse av kollektivmaterieil og til infrastrukturprosjekt. Fylkeskommunen vektlegger universell utforming i planlegging av kollektivtrafikken.

Målet er at hele reisekjeden i fylket skal bli universelt utformet.

Folkehelse er det også fokus på. Infrastrukturen har som mål å legge til rette for gående og syklende.

Kollektiv

Mål: Kollektivtilbudet skal gi innbyggerne i Finnmark forutsigbare transportmuligheter.

Strategier:

- Sørge for kollektivtilbud med forutsigbar regularitet og punktlighet
- Tilpasse kollektivtilbudet til alle brukerne på en tilfredsstillende måte
- Tilrettelegge kollektivtilbudet i forhold til andre offentlige tjenester

Kollektiv – status og utfordringer.

Kollektivtilbudet omfatter buss, hurtigbåt og ferge, samt bestillingstilbud med drosje og minibuss.

Status. Her blir det vist til at pendling er størst de mindre kommunene som pendler til nærmeste byområde/kommune. For Loppas del er det størst pendling/arbeidsreiser til/fra Alta, 56. Deretter er det pendling/arbeidsreiser til/fra Hammerfest, 13. Til den øvrige kommunen i fylket er det registrert 5 som foretar arbeidsreiser. Tallmaterialet gjelder for 2012.

Fylkeskommunen viser til Urbanest analyse gjennom Strategi for utvikling av kollektivtrafikken i Finnmark og TØIs Regionale transportmønstre.

I følge Urbanest analyses rapport har Loppa 77 % egendekning av arbeidsplasser, 23 % av arbeidsstyrken jobber utafor kommunen, og i hovedsak i Alta. Loppa er en av kommunene i fylket hvor det er størst arbeidspendling sett i forhold til arbeidsstyrken (og innbyggertall).

Analysen fra Urbanest anbefaler en økt satsing på ruter mellom byområder der pendlergrunlaget er størst.

Utfordringer.

I høringsdokumentet blir det vist til at kollektivtransporten rettes mot nye kontrakter og knutepunktstrategi med korrespondansemuligheter mellom buss og hurtigbåt som skal gi bedre framkommelighet for reisende.

Utfordringer på ruter. Det blir også vist til utfordringer hva angår ruter. Det er behov for bedre å bedre ruteinformasjon med innføring av elektroniske rutetavler. Det blir også vist til at ruteinformasjonen er uoversiktlig og ikke sammenhengende. Billettproduktene er kompliserte og det er dårlig oversikt over skoleskyss med behov og økonomi.

Utfordringer buss og hurtigbåt. Buss og hurtigbåt er ikke dimensjonert for brukernes behov og fylkeskommunens økonomi. Det er ingen plan for dimensjonering og behov for drosjeløyver i distriktene. Det er også utfordringer på igangsetting og oppfølging av nye kontrakter for hurtigbåt og buss. Nye miljøtiltak skal testes.

Utfordringer på infrastruktur. Mye av materiell, kaier og holdeplasser er ikke universelt utformet.

Økonomiske rammer.

Det er vedtatt økonomiske rammer for perioden 2014-2017 som viser at hurtigbåtbevilgningene vil bli reduserte fra ca 99,3 mill kr i 2014 til ca 93,5 mill kr i 2017. Den økonomiske ramma for fergedrift i samme periode er på 73,9 mill kr årlig. Bussdrift årlig er satt til 78,5 mill kr. Annen transport (skoleskyss og TT) er satt til ca 26 mill kr i 2014 og ca 26,3 mill kr i 2017. Totalt vil det være en reduksjon i kollektivtransportbevilgningene fra 227,7 mill kr (2014) til 272,3 mill kr(2017).

Anbud.

Nye anbudsruiter på land og sjø har oppstart i 2015-2016. Det blir vist til at kollektive transportmidler skal korrespondere med hverandre. Skoleskyss er dimensjonerende for kollektivtilbudet.

Kollektivtilbudet skal ha en minimumsstandard som sier at alle skal komme til og fra kommunesenteret minimum en gang i uka, samt at fritidsreisende skal hensyntas i helgene.

Det innleide selskapet Urbanet har foreslått at det foretas følgende grep:

- Tilpassing av materiellstørrelse i forhold til behov.
- Innføring av anropsstyrt transport i områder med lite trafikkgrunnlag.
- Omlegging i rutestruktur for hurtigbåter, for å unngå tomseiling og skape mer effektiv og attraktiv drift.

Rutestruktur.

Hurtigbåtene prioriterer ruter mellom steder med størst mulig trafikkgrunnlag. Steder med lav bosetting har hurtigbåtforbindelse i henhold til vedtatte minstestandard.

Det åpnes også for kommunal medfinansiering ved behov dersom kommunen ønsker et utvidet tilbud utover fylkeskommunens rammer og tilbud.

Miljøstandard.

Det vil bli innført ny miljøstandard på buss og båtruter i tråd med nasjonale mål om å redusere klimagassutslippene i kollektivtrafikken.

Drosje og TT-kort.

Drosjer inngår som en del av det kollektive transporttilbudet enten som bestillingstransport eller ordinær rutetransport.

Transportordning for funksjonshemmede (TT) er et etablert tilbud i alle kommuner for reisende som av helsemessige årsaker ikke kan benytte det ordinære kollektivtilbudet.

Fylkesveger.

Mål: Fylkesveger skal inngå i et helhetlig vegsystem som bidrar til vekst og utvikling av næringsliv, byene og regionen.

Strategier:

- Styrke vedlikeholdet og fornying av vegnettet.
- Legge til grunn en langsiktig utvikling av fylkesvegnettet gjennom samordnet og strekningsvis utbedring.
- Prioritere høgt trafikkerte veger og viktige næringsveger.

Fylkesvegene i Finnmark er inndelt i tre kategorier som å danne r grunnlag for prioriteringer på fylkesvegnettet:

1. Fylkesveger i byer og tettsteder med høy årsgjennsnitttrafikk (ÅDT).
2. Fylkesveger som har stor betydning for næringstransporter.
3. Øvrige fylkesveger.

Det blir vist til at fylkesvegnettet har en tilfredsstillende regularitet, men har registrert forfall på 1,8 milliarder kr.

Utfordringer:

Forvaltningen av fylkesvegnettet i perioden rettes mot styrking av vedlikehold og fornying av kritisk infrastruktur.

Driftsutfordringer. Økt forfall på fylkesveger gir mer omfattende og dyrere driftskostnader for å opprettholde regulariteten.

Vedlikeholdsutfordringer. Det er beregnet et årlig vedlikeholdsbehov på mellom 80-100 mill kr for å opprettholde dagens vegstandard. I tillegg kommer kostnadene på bruer, tunneler og kaier. Vedlikehold vil opprettholde den eksisterende vegstandard, men ikke forbedre den.

Investeringsutfordringer. Mye av investeringsmidlene er bundet opp i kritiske tiltak rettet mot fergegater og bruer. Modernisering og utbedringer av strekninger krever omfattende investeringer.

Økonomiske rammer for drift og vedlikehold 2014-2017.

Det er avsatt 191 mill kr i drift for hvert av årene i perioden. Til vedlikehold er det satt av 37,6 mill kr i 2014 økende til 52,5 mill kr for 2016 (og 2017).

Statens vegvesens standard for drift og vedlikehold av riksveger legges til grunn for drift og vedlikehold av fylkesvegnettet.

Investeringer som er vedtatt i perioden med fokus på hva som vil investeres i Loppa kommune.

Fergekaier.

- 2015 Loppapakken - oppgradering av fergekaier, 22 mill kr.

Skredsikring.

Finnmark fylkeskommune får tildelt en ramme for skredsikring. Disse midlene inngår ikke i det ordinære fylkesvegbudsjettet.

FV 72 Sandland- Sør-Tverrfjord, FV 77 Tverrfjord fergeleie- Nuvsvåg-Myrnes og FV 882 Øksfjordveien er prioritert som tiltak 1. Tiltakstype: Skredovervåkning og planlagt nedskyting av skred. I tiltaket var det også nevnt noen andre kommuner. Total kostnadsramme: 15 mill kr.

FV 882, Øksfjordvegen, er prioritert som tiltak når 5. Tiltakstype: Omlegging av veg, overvåkning, skredkontroll. Kostnadsramme: 20 mill kr.

Loppa kommune har under utarbeidelse en rapport på skredsikring av Øksfjord.

Trafikksikkerhet.

Målet er at det skal være trygt å ferdes på og langs vegnettet i Finnmark.

Strategier er å prioritere fysiske tiltak mot utkjøringer, tilrettelegge for gående og syklende, fokusere på holdningsskapende arbeid for barn og unge.

Om tilskudd til trafikksikkerhet. Fylkeskommunen stiller krav om at det skal foreligge kommunal trafikksikkerhetsplan dersom kommunen skal få fylkeskommunale tilskuddsmidler. Planene må oppdateres og kommunen må delta aktivt i trafikksikkerhetsarbeidet.

Riksveger.

I Loppa kommune er det ingen riksveger, men kommunens innbyggere og kommunens næringsliv er avhengig av gode vegforbindelser ut av kommunen. Først og fremst er det viktig med en god vegforbindelse mot Alta. Dette fordi kommunen har mange som pendler til/fra Alta jfr. Urbananalyses transportanalyse og fordi svært mye av gods til og fra kommunen kommer via Alta.

Utbygginga av E6 fra fylkesgrensen til Alta er derfor viktige tiltak også for Loppa kommune.

Lufthavner.

Alta lufthavn er viktigst for innbyggere og næringsliv i Loppa kommune. Fisketuristanleggene i Loppa får mange av sine gjester over Alta lufthavn, og ønsker at flere av turistene benytter fly. Tiltak som er med på å styrke /utvide Alta lufthavn med hensyn på charterfly vil være spesielt positivt for fisketuristanleggene/reiselivet i Loppa.

Fiskerihavner og farleder.

Mål:

- Fiskerihavnene i Finnmark er tilpasset en moderne fiskeflåte
- Farledene i Finnmark er sikker og framtidsrettet

Strategier:

- Utvikle fiskerihavnene i Finnmark til å møte framtidens behov
- Ha fiskerihavner som en driver for næringslivet langs kysten
- Tilpasse farledene til næringsutviklingen i fylket
- Se tiltak i havn og farled i en helhetlig transportsammenheng med veg og annen infrastruktur.

Utfordringer:

Rammene til fiskerihavnene er begrenset i perioden. Nye klimakrav bidrar til å gjøre prosjekter med omfattende. Kostnadsøkninger på nye prosjekter kan medføre lengre anleggsperioder og forskyve andre prosjekter.

Utviklingen av fiskerihavner er avhengig av kommunale og private investeringer. Statlige midler dekker kun tiltak som går frem til kanten.

Investerings tiltak i fiskerihavner bør ses i sammenheng med annen næringsutvikling og infrastrukturbygging i området for å oppnå synergieffekter.

I Kystverkets plan for investeringer i perioden 2014-2017 inngår ingen havner eller farleder i Loppa kommune.

Loppa kommune har med jevne mellomrom behov for vedlikeholdsmuddring av havnene i Loppa kommune. Spesielt gjelder det Bergsfjord (statlig fiskerihavn), og de kommunale havnene på Sandland og Loppa øy.

Kystruter og flyruter.

Mål:

Rutetilbudet i Finnmark er effektivt internt i fylket og med resten av landet.

Strategier:

- Opprettholde dagens seilingsmønster for hurtigruta
- Tilpasse Kystruten for passasjerer, gods og turisme
- Sørg for at Hurtigruta er sikker og har god regularitet.
- Tilpasse flyrutene befolkningens og næringslivets behov
- Gjennomgå rutestrukturen i sammenheng med nye fot-ruter i 2017

For kystruten Bergen-Kirkenes er målet å sikre at alle fylkets anløpssteder opprettholder både sommer og vinterstid. Hurtigruta er viktig for godstransport, er viktig for turistnæringa og gir effekter for kystsamfunn i fylket.

Loppa kommune. Hurtigruteanløpet av Øksfjord er viktig for Loppa kommune. Anløpet gir ringvirkninger for havna og har også betydning som transporttilbud for gods og passasjerer.

Hurtigruta benytter også Øksfjord for av og påstigning av passasjerer. I løpet av sommerhalvåret er det daglig en, to og opptil tre turistbusser som kommer med rundreisepassasjerer til Øksfjord.

Her har det blitt påpekt et behov til Hurtigruten om oppgradering av nødvendige fasiliteter i forbindelse med den store mengden busspassasjerer som kommer til Øksfjord i løpet av sommeren, og som skal videre med Hurtigruten.

Byutvikling og transportkorridorer.

Ingen innspill /kommentarer.

Internasjonale muligheter.

Ingen innspill/kommentarer.

Rådmannens vurdering:

Loppa kommune har tidligere svart på mål og strategier i planprogrammet for den regionale transportplanen for 2014-2023. Det vises her til sak 17/13 i formannskapet den 23.09.2013. Her pekte formannskapet på de viktigste strategiene for Loppa kommunes del:

- Fylkesveger – styrke vedlikeholdet og sikre fornying av vegnettet.
- Kollektivtrafikken - sørge for forutsigbarhet og regularitet. Tilpasse kollektivtilbudet alle brukerne på en tilfredsstillende måte. Tilrettelegge kollektivtilbudet i forhold til andre offentlige tjenester og utvikle infrastrukturen for å bedre tilgjengelighet og service.
- Trafikksikkerhet – først og fremst sikring mot ras og fysiske tiltak mot utforkjøring.
- Fiskerihavner – ha fiskerihavner som en driver for næringslivet langs kysten. Sikre finansiering til mudring og vedlikehold av fiskerihavnene.
- Hurtigruta – opprettholde dagens seilingsmønster.

I høringsuttalelsen fra kommunen ble det også pekt på hvordan kommunen føler at involvering og høring har blitt ivarettatt av fylkeskommunen ved tidligere høringer om samferdselsspørsmål.

I resultatmålet i forslaget til fylkeskommunens regionale transportplan blir det vist til at en skal møte befolkningens og næringslivets behov for lokale og regionale transport.

I samfunnsmålet blir det videre vist til at en skal bidra til en bærekraftig utvikling med attraktive byer og bygder.

Målene ovenfor blir ikke mulig å oppnå når en ikke velger å ta brukernes transportbehov på alvor. Første bud er å ha møter med brukerne slik at en får fram brukernes transportbehov. Resultatet av manglende involvering har i det siste blitt svært tydeliggjort i prosessen rundt nye anbudsruiter for hurtigbåter i fylket.

Brukerinvolvering må derfor komme først eller svært tidlig i samferdselsplanlegginga.

Nedenfor er forslag til uttalelse fra Loppa kommune på denne høringa:

Uttalelse fra Loppa kommune:

1. Kollektivtransporten - høring og brukermedvirkning.

I høringsdokumentet «Regional transportplan for Finnmark» er det gjennomgående at en skal sikre eller tilpasse det kollektive kommunikasjonsstilbudet på en tilfredsstillende måte for brukerne.

Loppa kommune kan ikke se at dette har skjedd i fylkeskommunens transportplanlegging da brukerne ikke er hørt og/eller at det brukerne har gitt tilbakemelding på ikke blir tatt hensyn til.

Brukermedvirkning og høring må tas på alvor av fylkeskommunen. Dette er påpekt tidligere fra kommunen og ble gjort i forbindelse med høring til planprogrammet for regional transportplan.

I dette planprogrammet ble det lagt opp til en prosess hvor det var planlagt dialogmøter i med fagetater, kommunene og andre berørte parter. Dialogmøtet skulle gjennomføres i juni måned 2013. Dette ble det ikke noe av.

I kommunestyrevedtaket av 22.02.2013 ble det vist til når dialogmøter mellom fylkeskommunen og kommunene burde avholdes. Det ble også påpekt at dette er viktig for å kunne finne fram til et framtidsrettet kommunikasjonsstilbud i kommunen.

Nedenfor er vedtak i kommunestyret i Loppa av 22.02.2013

«Høring - planprogram for regional transportplan 2014-2023.

Loppa kommune foreslår at dialogmøtene utvides i tid. Dialogmøtene bør avholdes i mai / juni eller juni/ august.

Det er viktig å prioritere møter med kommunen/brukerne høyt. Det er derfor viktig at det gis tid til møte med kommunen slik at en får en god og konstruktiv dialog om framtidig kommunikasjonsstilbud i kommunen.

I forkant av dialogmøtet med fylkeskommunen bør alle viktige samferdselstemaer for Loppa Kommune å være gjennomdrøftet og vedtatt politisk.

Enstemmig vedtatt.»

Uten at det tas rimelige hensyn til brukerne, vil transportplanen og kommunikasjonsløsningene som foreslås bli nærmest verdiløse for brukerne – og mye bortkastet arbeid for høringsinstansene.

Det har vært ei stor utvikling i fisketuristnæringa i kommunen de siste årene med en stor økning i antall gjestedøgn og også utvidet sesongen. Det er det stor vekst i oppdrettsnæringa i kommunen. I tillegg har stedene i Loppa mye besøk av utflytta Loppaværingar og andre i sommerhalvåret. Alt dette er med på å forsterke behovet for gode kollektive transportløsninger i kommunen.

Loppa kommune mener derfor at eksisterende båtrutetilbud i Loppa gir det beste tilbudet til brukerne i kommunen, og ber om at dette blir brukt som grunnlag for de nye anbudsrutene som skal gjelde i Loppa i anbudsperioden.

2. Strategier og tiltak i regional transportplan.

Fylkesveger.

Her har kommunen vist til behov for styrking av vedlikeholdet og sikre fornying av vegnettet.

Fylkesvegene i kommunen har behov for i det minste fornying av vegdekke, dette gjelder både Øksfjordtunellen, fv77 Tverrfjord fergeleie – Nuvsvåg/Myrnes, fylkesveien i Bergsfjord og fv. 72 mellom Sør-Tverrfjord og Sandland.

Det er viktig at dette blir gjort som planlagt i 2014 og 2015.

FV 882. Det må også gjøres noe med veidekke og med flaskehalsene på veien i stigningene i Øksfjordbotn og på Tappelufstida i Alta kommune.

Fergekaier – Loppapakken. Fergeleiene i Loppa vil bli opprustet i m 2015. Dette er et svært positivt tiltak for brukerne av ferga, og er spesielt viktig for større kjøretøy.

Trafikksikkerhet.

Loppa kommune har vist til at en ønsker rassikringstiltak og fysiske tiltak mot utforkjøringer.

I planen blir det vist til skredsikringstiltak for FV 882 Øksfjordveien, FV 72 Sandland – Sør-Tverrfjord og FV 77 Tverrfjord fergeleie – Nuvsvåg/Myrnes. Dette er et viktig tiltak og det er bra at det nå er prioritert. Gang og sykkelsti i Øksfjord. Det er behov for å få planlagt en gang- og sykkelsti fra Rådhuset i Øksfjord til Helsesenteret i Øksfjord.

Fiskerihavner.

Her ønsker Loppa kommune at det sikres midler til vedlikehold og mudring av fiskerihavnene. I Loppa kommune er det behov for jevnlig vedlikeholds mudring av havna i Bergsfjord, Sandland og Loppa øy.

Hurtigruta.

Loppa kommune ønsker at dagens seilingsmønster opprettholdes.

Det som gjelder for Loppa kommune følges opp som beskrevet i planen.



Finnmark fylkeskommune - samferdselsavdelinga
fylkeshuset
9815 VADSØ

Vår ref	Deres ref:	Saksbehandler	Dato
2013/154-4/N00	201301274-36	Silje Marlen Coucheron 78460420 silje.coucheron@porsanger.kommune.no	29.01.2014

Høringsvar - regional transportplan 2014 - 2023

Finnmark Fylkeskommune ber i høringsbrev av 13.12.2013 om innspill på høringsutkast for Regional transportplan 2014 – 23, vedtatt i Hovedutvalg for Kultur, næring og samferdsel (HU KNS) 12.11.2013. Saken har vært behandlet administrativt og referert formannskapet den 30.01.2014. Formannskapet støtter uttalelsen.

Porsanger kommune, PK, gleder seg over at utbedringene på Ifjordfjellet snart står klart. Utbedringen er viktig og vil knytte øst og vest nærmere sammen, noe som lenge har vært etterlengtet og vil forsterkes ytterligere gjennom planlagte prosjekt for FV 98 i perioden 2018-23.

PK ønsker i tillegg til de tiltak som ligger i forslaget, å fremheve følgende behov som viktig i kommende periode:

Tiltak på FV 181 Brennelv X F98 – Hamnbukt:

Årsak: Etablering av North Cape Turnaround Port, NCTP, ved kaianlegget i Hamnbukt. (se vedlegg)

Punktutbedring på FV 185 Kolvik X E6 – Kolvik, Kolvikbakken.

Årsak: Trollholmsund er et yndet reisemål, og har en viktig rolle i forbindelse med Porsanger kommunes reiselivssatsing og etablering av NCTP. Porsanger kommune har startet opp planlegging for tilrettelegging av området for større reiselivssatsing. Kolvikbakken trenger i den forbindelse vedlikehold av en mer varig sort, da veien er svært ujevn.

E6, Lakselv – Olderfjord

Årsak: Næringslivsutvikling, NCTP, Johan Castberg, utsatt strekning allerede med dagens trafikknivå.

E69, Olderfjord – Nordkapp

Årsak: Økt trafikk og allerede presserende behov for sikkerhetstiltak. Spesielt Skarvberg.

RV 92: Utbedring av bru 3 km fra grensen til å være godkjent for 60 tonn.

Årsak: Næringslivsutvikling.

Postadresse

Rådhuset
9712 Lakselv

E-post: postmottak@porsanger.kommune.no

Besøksadresse

www.porsanger.kommune.no

Telefon

78460000

Telefaks

78460001

Bank

7594.05.00117

Org.nr

959 411 735

RV892 Banak Lufthavn

Årsak: Trafikksikkerhet. Økt trafikk som resultat av bygging hotell, frakterminal og NCTP. Spesielt vil en se økning av myke trafikanter, og sikkerhetstiltaksbehov for disse når anlegg, gods og busstrafikk på strekningen øker. Behov for gang- og sykkelsti og bedre veibelysning vil være gode forebyggende tiltak her.

Lakselv Sentrum

Årsak: Utbedringer med tanke på sikkerhet. Lakselv sentrum er en ulykkes utsatt strekning. Spesielt med tanke på kryssende vei.

Porsanger kommune ber om at strekninger på riksvegnettet vektlegges videre i arbeidet mot NTP 2018 – 27, og at det fortsatt jobbes for en forsering av oppstart for skredsikringsprosjekt ved E69 Skarvbergtunnelen til **senest** 2018.

Vedrørende kollektivtrafikk støtter PK forslaget slik det foreligger og ser positivt på ny rutestrukturen fra 2016. Knutepunkter og samhandling er i fokus og PK håper dette blant annet kan gi kortere overgangstider for den reisende. Mye venting og dårlig korrespondanse oppleves spesielt vanskelig for bussreisende mellom Øst- og Vest-Finnmark, og i korrespondanse mellom regionale bussruter fra Troms, med behov for videre transport innad i fylket.

Innen luftfart bemerkes det at veksten i passasjerutviklingen som Lakselv Lufthavn Banak har opplevd siden 2010, ikke nevnes i statusbeskrivelsen. Årsaken er sesongbaserte direkteruter til Oslo Lufthavn, Gardemoen, noe som heller ikke nevnes. Endringer av reisemønster og tilbud som indikerer vekst bør, i PKs mening, nevnes for å kunne gi ett så riktig bilde som mulig av dagens situasjon for de regionale lufthavnene.

For Porsanger kommune er det også viktig at en ser sammenhengen mellom utvikling av lufthavna og realisering av næringsutviklingsprosjekter i vår region. Lakselv lufthavn er nest størst på internasjonale flyvninger i Finnmark, og med NCTP vil denne trafikken øke ytterligere. Utvidelser på lufthavna med tanke på avgang og ankomst, men spesielt avgang, vil da bli nødvendig. PK savner også at fylke i sin transportplan ser på Lakselv lufthavn Banaks betydning ved utbygging av Johan Castberg. Som nærmeste regionale lufthavn til Nordkapp vil LKL kunne få en sentral plass for blant annet mannskapsbytte, og være ett tilbud utover det Honningsvåg Lufthavn Valan kan tilby.

Porsanger kommune viser til slutt til høringsvar vedrørende Statens vegvesens Handlingsprogram for riksveger 2014 -17, sendt fylket den 15.11.2013, samt møter med fylkesråd Grete Ernø Johansen og spesialrådgiver Eirik Selmer for utdypning på grunnlag, næringsutvikling og behov i vår kommune og region de kommende år. (vedlegg 1)

Med hilsen

PORSANGER KOMMUNE

for 
Helge Nicolaisen
Ass.rådmann

Vedlegg

1 Høringsvar - Statens vegvesens handlingsprogram 2014 - 17



Statens vegvesen

Finnmark fylkeskommune
v/ Gunnstein Rasmussen
Samferdselsavdelingen
Henry Karlsens plass 1
9815 VADSØ

Behandlende enhet:
Region nord

Saksbehandler/innvalgsnr:
Geir Olav Næss - 78941620

Vår referanse:
2014/003809-006

Deres referanse:

Vår dato:
18.02.2014

Høring - Regional transportplan 2014-24

Det vises til deres skriv datert 13.12.13 angående ovennevnte sak.

Statens vegvesen har følgende kommentarer til høringsdokumentet:

1. Overordnet målstruktur i planen er i tråd med nasjonale mål.
2. En bredere analyse av samfunnsutviklingen i Finnmark burde kommet tydeligere frem. Kapittelet om befolknings- og næringsutvikling kunne vært litt mer utredet, underbygd med statistikk, fakta, kart og illustrasjoner.
3. Godsstrømmer og transportknutepunkt av stor viktighet for regionen kunne vært mer beskrevet.
4. Mål for kollektivtilbudet og strategiene kunne vært tydeligere i forhold til anbefalingene fra Urbanets analyse om økt satsing på ruter mellom byområder der pendlergrunnlaget er størst. Det er ikke per nå et uttalt mål at flere skal reise kollektivt?
5. En tydeligere kobling mellom de langsiktige målene og de mer konkrete og operasjonaliserte handlingsprogrammene burde kommet frem.
6. Behov utover rammene/tydeliggjøring av hva som oppnås/ikke oppnås kunne framkommet.
7. Det står lite om hvilke prosess som har vært i forhold til medvirkning/innspill i tidlig fase som grunnlag for utarbeidelse av forslaget.

Postadresse
Statens vegvesen
Region nord
Postboks 1403
8002 Bodø

Telefon: 02030
Telefaks: 75 55 29 51
firmapost-nord@vegvesen.no
Orq.nr: 971032081

Kontoradresse
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

8. Under beskrivelsen av større fylkesvegprosjekter står det at prosjektet Ifjord – Sjursjok ferdigstilles i løpet av perioden 2014-2017. Det er ikke avklart endelig finansiering av parsell 6, Giljas – Sjursjok. Dette fremkommer heller ikke av HP 2014-2017
9. Under beskrivelsen av større fylkesvegprosjekter er Mikkelsby – Kongshus benevnt som fergekaier. Samferdselsavdelingen bruker benevnelsen hurtigbåtkai i sin benevnelse fra 2014. Må avklares hva som er korrekt.
10. Under avsnittet om trafikksikkerhetstiltak bør det føyes til et tiltak som benevnes «kurvaturutbedringer».

Videre vises det til vårt innspill i forbindelse med HP 2014-2017 der det er endringer i rassikringsprosjektene grunnet kostnadsoverskridelse i 2013 som har konsekvenser inn i gjeldende periode.

Statens vegvesen ønsker å komme tidlig inn i revisjonen av planen og vil være tilgjengelig for fylkeskommunen i dette arbeidet.

Statens vegvesen foreslår videre at det i RKU (Regionalt kontaktutvalg) kan jobbes med fylkesoverskridende problemstillinger som kan brukes i fylkenes regionale transportplaner.

Med hilsen

Torbjørn Naimak
Regionvegsjef

Björg-Anita Joki
Avdelingsdirektør



SØR-VARANGER KOMMUNE
«Sse_Navn»

Finnmark Fylkeskommune
Fylkeshuset

9815 VADSØ

Vår ref.: Saksnr.: 13/1697/7	Deres ref.:	Dato: 12.02.2014
Saksbehandler: Ørjan Stubhaug	Telefonnr.: 78 97 74	Epostadresse: postmottak@svk.no

**HØRINGSUTTALELSE TIL REGIONAL TRANSPORTPLAN
SØR-VARANGER KOMMUNE**

Utvalg for plan og samferdsel har behandlet saken i møte 30.01.14, og det er fattet følgende vedtak:

Uttalelse til Regional transportplan

Viser til mottatt høringsbrev, datert 13.12.2013, for Regional transportplan 2014-23. Sør-Varanger kommune gir med dette innspill til høringsdokumentet for Regional Transportplan (RTP).

Dette høringsinnspillet berører i all hovedsak kommunens industrisatsning på Tømmerneset. I dette innspillet ønsker Sør-Varanger kommune å signalisere at tilrettelegging av nye industriareal med adkomst på Tømmerneset har svært høy prioritet i kommunen. Dersom kommunen skal stimulere til en ønsket by- og befolkningsvekst er det svært viktig å tilrettelegge for nye industriareal.

RTP kapittel 5.2

Fylkesveinettet må utbedres. Store deler av fylkesveinettet er totalt nedslitt og har et alvorlig vedlikeholdsetterslep. Kvaliteten på veinettet må heves for å muliggjøre en nordområdesatsing. Regionale midler må prioriteres til de strekningene som har forfalt så mye at det avvikes næringer i enkelte distrikter pga. dårlig vei. En rekke store satsinger på riksveinettet, flyplasser og havneterminaler må ikke båndlegge bruken av de regionale midlene. Vi ser resultatet av at viktige næringstrekninger fra kysten og inn til riksveinettet er opprustet, nå må de andre stekningene prioriteres. Dårlig vei fører til at jordbruk, reindrift, skogbruk og turistnæringen er skadelidende. De fornybare ressursene blir dermed ikke prioritert og distriktene mister sin attraksjonskraft.

RTP kapittel 7.3

Sør-Varanger kommune har forståelse for at riksvegtilknytting til Leirpollen på Tømmerneset ikke er innarbeidet i handlingsprogrammer for 2014-17. Sør-Varanger kommune ser at det er av stor nasjonal interesse å legge til rette for framtidige muligheter innen produksjon av olje,

Postadresse: «Sse_Adr» «Sse_Postnr» «Sse_Poststed»	Telefonnr.: Sentralbord 78 97 74 00	Telefaksnr.: 78 97 76 83	Bankgiro: 4930.13.83281	www.svk.no postmottak@svk.no
--	---	-----------------------------	----------------------------	--

gass, kondensater, samt logistikk og nye transportløsninger på regionalt og internasjonalt nivå. Kommunen vil likevel påpeke viktigheten av at riksvegtilknytning til ny stamnett-terminal innarbeides i handlingsprogrammer for 2018- 2023.

RTP kapittel 10.2

Sør-Varanger kommune ser positivt på at RTP har til målsetting å utvikle konkurransedyktige industrihavner i Finnmark, samt at det er konkretisert satsningsområder med geografisk lokalisering. En slik konkretisering skaper forutsigbarhet for kommunene i Finnmark.

Sør-Varanger kommune ser i så måte svært positivt på at RTP prioriterer å utvikle havner gjennom ny petroleums- og servicebase i Kirkenes. Kommunen ønsker å understreke at denne satsningen skal foregå på Tømmerneset og Slambanken med kort avstand til Kirkenes sentrum. I denne sammenheng viser vi til de innspill som ligger i Barents Transportplan.

RTP kapittel 12.2

Sør-Varanger kommune vil understreke at kommunedelplan for Tømmerneset har til målsetting å tilrettelegge for nye havneareal med adkomstmuligheter. En delmålsetting i kommunedelplanen er at adkomstvegen til nye industriareal avlaster E6 som innfartsåre til Kirkenes sentrum og dermed ledes tungtrafikk utenom boligområder. Altså omfattes ikke trafikksystemet i Kirkenes sentrum av kommunedelplanen slik som beskrevet i RTP. Sør-Varanger kommune ber om at dette rettes opp i Regional transportplan.

Sør-Varanger kommune ser utfordringer tilknyttet trafikksystemet i Kirkenes sentrum, spesielt med tanke på byens mjuke trafikanter. I første fase er det ikke kapasitet i kommunen til å jobbe frem en full trafikkutredning av Kirkenes, men på sikt er det et arbeid kommunen ønsker at prioriteres.

Med vennlig hilsen

Ørjan Stubhaug
Samfunnsplanlegger



Deanu gielda - Tana kommune

Utviklingsavdelingen

Finnmark fylkeskommune
Fylkeshuset
9815 VADSØ

Att. Gunnstein Flø Rasmussen

Melding om vedtak

Deres ref.: Vår ref.: Saksbehandler: Dato:
2013/294 Frans Eriksen, tlf.: 46400271 14.02.2014

Høringsuttalelser - Utkast til regional transportplan 2014-2023

Vi viser til høringsbrev av 13.12.2013 med invitasjon til å gi høring til Finnmark fylkeskommunes regionale transportplan for 2014-2023. Saken ble behandlet i formannskapet 13. februar 2014 med følgende

Vedtak

En regional transportplan (rtp) 2014-2023 kan ha stor betydning for en sjø- og landtransportkommune som Tana. Overgang fra sjø til landtransport i etterkrigstiden har hatt svært stor betydning for etablering og utvikling av kommunesenteret Tana bru. Veier og kollektivtransport er avgjørende for Tana brus senterfunksjon men også for befolkningens muligheter til å få tilgang til varer og tjenester. Hva som er fylkeskommunens prioriteringer og politikk innenfor samferdsel har sammen med Nasjonal transportplan stor betydning for utviklingen i Tana kommune. Kommunen er derfor positiv til å få planen til høring før den vedtas av fylkestinget.

Tana kommune fikk i juni 2013 hurtigbåtrutetilbudet i Tanafjorden til høring med høringsfrist 1. juni 2013. Kommunen mener at det er svært uheldig at viktige kollektivruter blir lyst på anbud med lang bindingstid midt i en planprosess og før en regional transportplan er vedtatt. Det bidrar til å svekke planens troverdighet og instrument til å styre utviklingen i ønsket retning med bakgrunn i overordnede planer. Det svekker også fylketingets myndighet og ansvar som fylkeskommunens øverste organ. Fylkeskommunen burde ventet med ny anbudsrunde til transportplanen var ferdigbehandlet.

Tana kommune har tidligere fått forslag til mål og strategier i regional transportplan til uttalelse. Det er positivt og det har kommunen benyttet seg av. I kommunens uttalelse ble det etterlyst en definering av "minstestandarder" for transporttilbud i perifere områder. Dette omfatter samlet transporttilbud/-muligheter, herunder båt, buss og fergeforbindelse samt veistandard og vedlikehold. Det foreligger nå et forslag til minstestandard for hurtigbåtforbindelser, men vi registrerer at dette ikke er fastsatt for buss og fergeforbindelser, vei og vedlikehold av veier.

Kommunen noterer seg at anbudsutvalget for hurtigbåtruter bestemte følgende minstestandard for hurtigbåtruter med liten eller ingen bosetning:

- Innbyggerne skal ha mulighet til å komme seg til og fra eget kommunesenter i løpet av en dag ukentlig.
- Anløpsteder med vesentlig fritidsbebyggelse skal anløpes i forbindelse med helg (fredag/søndag).

I den pågående kritikken i media av de nye hurtigbåtrutene så viser fylkesrådmannen til de føringer som er lagt av ad-hoc/styringsgruppen når hurtigbåttilbudene forsvares i Altaposten [13. januar 2014](#) og på fylkeskommunens [nettsider](#). Tana kommuner mener at det er svært uheldig og lite demokratisk at en liten politisk oppnevnt ad-hoc (styrings)gruppe tar så viktige avgjørelser utenom vanlige demokratiske prosesser. Det er en avgjørelse som kan få vidtrekkende konsekvenser for samfunn, for næringsliv i distriktene og det som er av bolyst i mer perifere områder når bestemmelsen skal etterleves. Siden konsekvensene av denne bestemmelsen er så store, så er vi av den oppfatning at det er en avgjørelse som må ligge til folkevalgte organer og være gjenstand for offentlig debatt. Vedtak med stor betydning for befolkningen bør ikke tas i lukkede rom med utvalgte politikere og regionrådsrepresentanter som ikke kan gjøres ansvarlige for sine beslutninger.

Vi registrerer at fylkeskommunen først nå har tatt ad-hoc utvalgets beslutning inn i plandokumentet og foreslår å gjøre minstestandarden for hurtigbåtrutene gjeldende for ”fast” bosetting og steder med ”utstrakt” fritidsbebyggelse. En etterlevelse av dette kan i realiteten bety nesten total nedlegging av hurtigbåtrutetilbudet i hele fylket. For Tana kommune kan det bety at hurtigbåtforbindelsen til Nordkynhalvøya og Langfjorden blir lagt ned da kommunesenteret til anløpstedene i Langfjorden er i Mehamn kommune. Tana kommune viser her til tidligere uttalelse og stiller seg negativ til dette så fremt det ikke finnes reelle alternative kollektiv transportmuligheter til eksisterende hurtigbåtrute. Tana kommune vil derfor ha følgende inne i regional transportplan i kapittel fire under mål:

Der hvor det ikke foreligger reell alternativ kollektiv transportmulighet, skal hurtigbåttilbudet ikke svekkes i forhold til dagens tilbud.

Med reell alternativt tilbud menes et kollektivt tilbud som ikke medfører økt reisetid utover 1-2 timer.

Det økonomiske handlingsrommet synes å være en stor utfordring da drift, pågående og allerede vedtatte investeringer binder opp store deler av økonomien. I den forbindelse vises det til at flere av temaområdene griper inn i hverandre og berører de samme stedene geografisk. Eksempelvis berører regionale flyplasser, stamnetthavner og industrihavner de samme stedene som for byutvikling og transportkorridorer. Sammenslåing av temaområdet kunne gitt bedre oversikt for disse stedene.

Det er for tiden stort engasjement og debatt omkring hurtigbåtrutene som er ute på anbud. Det viser at det kunne vært hensiktsmessig å flytte det som omhandler samferdsel, transport og veier i periferiområder inn i et eget temaområde for å bedre synliggjøre fylkeskommunens politikk overfor disse områdene. Bedre synliggjøring av fylkeskommunens politikk vil virke positivt og tydeliggjøre hva fylkeskommunen står for.

Avslutningsvis trekker vi fram at Tana kommune er svært tilfreds med fylkeskommunens satsing på oppgradering av veien over Ifjordfjellet og planer om videre oppgradering mot

Smalfjord, for planer om ny bru i Leirpollen og for fylkeskommunens positive engasjement for ei ny Tana bru og for utbedring av farleden inn til Leirpollen i Austertana.

Med hilsen

Jørn Aslaksen
rådmann