

**Dato: Onsdag 10. desember kl. 16.00- 17.30**

**Referent: Nils Petter Rusånes**

**SVEIS NR**

## **Referat: KVV E10 Fiskebøl – Å, Politisk samrådsmøte Svolvær.**

Møte nr.: 1-2014

Sted: Thon hotell, Svolvær

Møteleder : **Unni M. Gifstad, SVV**

Til stede: Eivind Holst (Vågan), Johnny Finstad (Vestvågøy), Terje Wiik (Vestvågøy), Stein Iversen (Flakstad), Lillian Rasmussen (Moskenes), Harald Adolfsen (Værøy), Tor Arne Andreassen (Røst), Tove Mette Bjørkmo (NFK), Bjørn Opsahl (Avinor), Ole Osland, (KV), Nils Petter Rusånes, Kari Karstensen og Unni M. Gifstad (alle SVV).

Fravær: Kjell-Børge Freiberg (Hadsel), Grethe Ellingsen (Vesterålen regionråd), Torbjørn Naimak (SVV).

SAK		Ansvar	Tid
1.	<b>Innledende orientering</b> av strategisjef Unni M. Gifstad, SVV  Presentasjonen ligger vedlagt.		
2.	<b>Regionforstørring</b>  Elementer som kan virke inn med tanke på regionforstørring er tilgang til byområder, attraktivitet, bomiljø, kulturhus/tilbud, sykehus og arbeidsmarked.  Finstad: Hvordan er klimaet for å tenke regionforstørring? Er det mange krefter som drar i forskjellige retninger?  Holst: Grensa på 45 minutter er empirisk vist som avgjørende/magisk.  Rasmussen: Innkortingsprosjekter betyr realistiske pendleravstander.  Gifstad: Viser til eksemplet med boligutbygging i Hamarøy.  Holst: Melbu er like nært til Svolvær som Leknes. Folk velger selv hvor de skal reise, pendle og arbeide. Sortland er den største besøkskommunen for handel i Lofoten og Vesterålen. Man skal i begge retninger.  Finstad: Vestvågøy er en primærnæringskommune, ikke tradisjonelt en bykommune. Har voksesmerter for første gang nå.		

	<p>500 innbyggere i vekst i året. Dette skaper attraktivitet og vekst. Større spesialisering. Lokalmarkedet på kompetanse er for lite. Dvs. man trenger kompetansesarbeidskraft fra nabokommunene og naboregionene. Det er et pendlingsbehov og ikke minst kollektivtransportbehov. Leknesbyen (Leknes/Ballstad/Gravdal/Stamsund/Borg) ligger også til rette for økt utvikling og transport seg imellom. Produksjonsbedrifter ønsker å etablere seg, men transportavstandene er hinder. Turisttransporten oppleves også som et hinder for næringstransporten. Handel og boligutvikling er positive elementer i Leknes. Flaskehals i transportsystemet må også sees i miljøperspektiv.</p> <p>Bjørkmo: Stort potensial, også på kollektivtransport. Men store kulturforskjeller enda. Vanskelig å se 10 år fremover. For mange usikkerhetsmomenter. For lite konkret. Størst er usikkerheten knyttet til kommunereformen. Eksempel med Bø og Øksnes der det har blitt boligmangel på grunn av at det er så populært med fritidsboliger.</p> <p><b>Oppsummering regionforstørring</b> Flere faktorer må virke sammen for å få til regionforstørring; Det må være tilstede politisk vilje for samarbeid, gjerne på tvers av etablerte grenser og strukturer. Videre kan infrastrukturtiltak, velfungerende marked og konkurranse, tilrettelegging og utvikling av kollektivtransporttilbudet være viktige elementer for å få til regionforstørring.</p>		
3.	<p><b>Næringstransport</b></p> <p>Bjørkmo: Vekstpotensialet i sjømat må fram. Vi må ha med tall for hvitfisk og behandlet fisk også. Også fokus på sjømattransport imellom Lofoten og Vesterålen.</p> <p>Osland: Interntransportene i regionen må vektlegges sterkere. Rogn, fiskefor osv. går «alle» veger. Spesialisering innen sjømatnæringen har gitt en stor økning av interntransport. Dette gjelder også i forhold til videreforedling, eksempelvis fisk fra Finnmark til Vestvågøy.</p> <p>Bjørkmo mfl. Lofotens jernbanetilgang, Narvik vs Bodø, fremtidsperspektiver. Hva betyr det som utredes nå i forhold til framtidig langveis godstransport?</p>		
4.	<p><b>Lufthavnstruktur</b></p> <p>Opsahl: Det gjennomføres værmålinger på Gimsøy helt frem til sommeren 2015. Avinor har målsetninger om gjennom forbedret infrastruktur å legge til rette for bedre flytilbud, bedre rammevilkår for reiseliv, næringsliv og persontransport. Det er en målsetning om å legge til rette til et stort nok passasjergrunnlag til at FOT rutene blir redusert eller faller bort. Også Bodø, som er</p>		

	<p>nærmeste større lufthavn-nav vil måtte hensyntas i forhold til framtidig lufthavnstruktur. Rundreisekostnadene vil gå kraftig ned. Setekostnad i dag kr 1600. Dette kan en få ned i kr 970 med store fly.</p> <p>Bjørkmo: Redd for bortfall av FOT ruter.</p> <p>Finstad: Alternativ B. Forlenging av Leknes må også med i dette bildet. Charter er sårbart ifra Evenes. Det har tatt lang tid å bygge opp det chartertilbudet en har i dag fra Evenes, og man vil nødig miste det.</p> <p>Rasmussen: For langt til Evenes. Befolkningen i Vest-Lofoten bruker Bodø like mye som Evenes.</p> <p>Wiik: Snuhavn for cruisetrafikken er en virkelig stor mulighet, både for reiselivet og resten av samfunnet. Snupotensialet er 4000 passasjerer. Og i følge internasjonal cruisenæring er det særlig Lofoten som er det mest attraktive stedet for snuhavn i Nord-Norge.</p> <p>Aktuelle elementer fra luftfart til KVUens mulighetsstudie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avinors forskjellige alternativer som ligger i NTP 2014-23</li> <li>• Cruisesnuhavn</li> <li>• Flytyper</li> <li>• Konkurransen</li> <li>• Kapasitet</li> <li>• Pris</li> <li>• FOT-ruter</li> <li>• utfordringer Røst lufthavn</li> </ul> <p><b>Oppsummering luftfart:</b> Samfunnsutviklingen må vektlegges i lufthavnstrukturspørsmålet. Kan det være et stort samarbeidsprosjekt for hele Lofoten med ny stor lufthavn? Behovene til befolkning, næringsliv og reiselivet er viktige i denne sammenhengen. Oslo, Bodø og Tromsøs betydning i dette bildet ble diskutert. Sykehus, utdanning og kultur er også momenter som har betydning når det gjelder lufthavnstruktur.</p>		
5.	<p><b>Unike opplevelser i Lofoten/Særegne verdier</b></p> <p>Det er gjennom arbeidet med KVUen kommet fram behov for stoppesteder, strekninger som er trygt å sykle og satsing på trafikksikkerhet.</p> <p>Holst mfl.: Næringslivet har et stort problem på sommeren. Man må legge inn mye lengre tid til næringstransport på sommeren, samtidig som syklistene føler utrygghet.</p> <p>Rusånes: Vegbredde skal vurderes i KVU, også der det er utfordrende kurvatur.</p>		

<p>6.</p>	<p><b>Hva må til for at Lofoten skal inn i neste NTP?</b></p> <p>Finstad: Mange nasjonale målsetninger trekker i samme retning.</p> <p>Næringslivet er premissgiver og man ønsker å nå markedet også på kompetanse.</p> <p>Hva skal til for at man blir enig i Lofoten? Hvilke fellesnevner finnes?</p> <p>Bjørkmo: Hvor begynner man, hva tåler naboen? Hvordan legger man opp et slikt løp? Framdriftsrekkefølge er en viktig nøkkel her.</p>		
<p>7.</p>	<p><b>Prosjektutløsende behov</b></p> <p>Dette temaet ble gjennomgått i orienteringsmøtet, som var før det politiske samrådsmøtet. Men tas med i dette referatet for ordens skyld.</p> <p>Forslaget til prosjektutløsende behov er:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Det er behov for et transportsystem som knytter Lofotregionen bedre sammen</i></li> <li>• <i>Det er behov for å opprettholde og utvikle gode forbindelser til Bodø og naboregionene</i></li> <li>• <i>Det er behov for å legge til rette for bedre flyforbindelser til og fra Oslo og utlandet.</i></li> </ul>		
<p>7.</p>	<p><b>Samfunnsmål</b></p> <p>Det ble stilt spørsmål om tilknytning til Tromsø kan være en del av samfunnsmålet. Dette gjelder i første rekke luftfart. Forslaget til et todelt samfunnsmål som ble framlagt på møtet i Svolvær var:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Lofoten skal i 2040 ha et transportsystem som knytter regionen bedre sammen, opprettholder god kontakt til Bodø og naboregionene, og gir god tilgjengelighet til og fra Oslo og utlandet.</i></li> <li>• <i>I utviklingen av Lofotens framtidige transportsystem skal regionens særegne verdier styrkes.</i></li> </ul>		
<p>8.</p>	<p><b>Effektmål</b></p> <p>Også Værøy og Røst ønsker å være inkludert når det gjelder effektmål i KVUen, for eksempel med mål om reisetid inn til Leknes.</p> <p>Effektmålene er ikke endelig fastsatte. Prosjektgruppen vurderer det som er kommet inn av innspill fra møtene 4. og 10. desember</p>		

	opp mot behov og samfunns mål, før endelige effektmål fastsettes.		
<b>9.</b>	<p><b>Informasjon og medvirkning</b></p> <p>Det oppfordres til å bruke hjemmesiden til KVUen, som er <a href="http://www.vegvesen.no/Europaveg/e10lofoten">http://www.vegvesen.no/Europaveg/e10lofoten</a></p> <p>På facebook er det: <a href="https://www.facebook.com/veglofoten">https://www.facebook.com/veglofoten</a></p> <p>Ellers kan det ved behov tas kontakt med prosjektledelsen for innspill til KVUen.</p>		
<b>10.</b>	<p><b>Oppfølging etter møtet</b></p> <p>I forhold til prosjektutløsende behov og samfunns mål så har det blitt gjennomgått det som er relevant av grunnlagsmateriale for dette. Det finnes ingen verken nasjonale eller regionale retningslinjer eller føringer for at det skal være behov for å endre transportsystemet for å knytte samfunnet nærmere Tromsø. Det er pr i dag heller ingen hindring for flyruter til Tromsø fra Lofoten. Å utrede om det bør etableres en FOT-rute eller ikke mellom Lofoten og Tromsø, ansees ikke å være en del av mandatet i KVU E10 Fiskebøl-Å.</p> <p>Neste møte i politisk samråingsgruppe er foreslått til første uke etter påske, for eksempel onsdag 8. april. Da vil muligheter og konsepter bli lagt fram, så langt som man er kommet til da.</p>		