SORTLAND KOMMUNE

Arkivsaknr.:	23/4480
Dok.nr:	23/9146
Arkiv:	
Saksbehandler:	Terje Kili
Dato:	17.04.2023

Sortlandspakken - Prinsippvedtak om medfinansiering

Utvalgssaksnr	Utvalg	Møtedato
038/23	Formannskapet	27.04.2023
038/23	Kommunestyret	04.05.2023

KOMMUNEDIREKTØRENS INNSTILLING

1. Kommunestyret i Sortland ser behovet for å få til løsninger som sikrer trygg og effektiv trafikkavvikling i Sortland sentrum, utbygging av kollektivløsninger lokalt og regionalt og utbygging av gang- og sykkelvei fra Sigerfjord mor Strand og over Sortlandsbrua.
2. Det er, for regionsenteret Sortland, behov for å legge til rette for effektiv næringstransport som samlet styrker næringsutviklingen i Vesterålen. Utfordringene beskrevet i Vegpakke Vesterålen må finne sin løsning i samarbeid med kommuner og lokalt næringsliv.
3. Sortland kommune ser behovet for å lokal medfinansiering for realisering av lokale prioriterte prosjekter ved hjelp av bompenger. Kommunedirektøren bes gå i dialog med Nordland fylkeskommune og Statens vegvesen for å få på plass et prosjekt og en plan for realisering av kommunale ambisjoner der bompenger inngår som del av finansieringen.

Kommunestyret - 038/23

KS - behandling:

PS-sak 038/23 ble vedtatt tatt av sakskartet under behandling “Merknader til saksliste”.

KS - vedtak:

Formannskapet - 038/23

FS - behandling:

Alternativt fellesforslag fra Rødt, H, foreslått av Christoffer Ellingsen, Rødt

1. (som innstilling) Kommunestyret i Sortland ser behovet for å få til løsninger som sikrer trygg og effektiv trafikkavvikling i Sortland sentrum, utbygging av kollektivløsninger lokalt og regionalt og utbygging av gang- og sykkelvei fra Sigerfjord mot Strand og over Sortlandsbrua
2. (som innstilling) Det er, for regionsenteret Sortland, behov for å legge til rette for effektiv næringstransport som samlet styrker næringsutviklingen i Vesterålen. Utfordringene beskrevet i Vegpakke Vesterålen må finne sin løsning i samarbeid med kommuner og lokalt næringsliv.

3. (nytt punkt) I det videre arbeid med gjennomføring av tiltak går kommunestyret inn for å dele prosjektene nevnt i pkt. 1 mellom det som gjelder riksveien 85 (fram til rundkjøring ved brufoten) og den andre delen Vesterålsgata fylkesvei 82.
4. (erstatter innstillingens pkt 3) Sortland kommune ser behovet for lokal medfinansiering for realisering av lokale prioriterte prosjekter. Kommunedirektøren bes gå i dialog med Nordlandfylkeskommune og Statens vegvesen for å få på plass et prosjekt og en plan for realisering av kommunale ambisjoner der medfinansiering uten bompenger inngår som del av finansieringen. Medfinansieringenn kan videreføres på samme måte som gjennomført i tidligere tiltak der både kommunen og private gjennom utbyggingsavtaler bidrar med utbedring av Vesterålsgata.
5. For å komme i gang med å utrede muligheter for tiltak i Vesterålsgata i forhold til trafikksikkerhet, framkommelighet og god arealdisponering i sentrum, bevilger Sortland kommune kr 600 000 til tiltaket. Dette fremmes som bevilgning i budsjettregulering 2 2023. Beløpet belastes disposisjonsfond.
6. Gang- og sykkelvei fra Sigerfjord og over brua må tas opp på nytt og på nytt med Statens veivesen. Iverksetting av tiltaket vil være ett av de beste prosjektene innafor Sortland kommune når det gjelder reduserte klimagassutslipp, trafikksikkerhet og folkehelse

Felles forslag fra SP, AP, SV, foreslått av Tove Mette Bjørkmo, Arbeiderpartiet

1. Saken sendes tilbake til Kommunedirektøren for utredning og konkretisering om hva som skal inngå i Sortlandspakken.
   Det bes om avklaringer om at Sortlandspakken inkluderer Vesterålsgata, fylkesvei 82, riksvei 85 (gang/sykkelvei fra Sigerfjord til og med Sortland bru) og økt kollektivtrafikk i til/fra regionsenteret.
2. Formannskapet ber kommunedirektøren legge til rette for innspill fra de øvrige Vesterålskommunene og transportnæringene og øvrig næringsliv.
3. Formannskapet ber om at saken utredes i god tid før høring av Regional Transportplan.

Det ble ikke votert over kommunedirektørens innstilling og alternativt forslag fra Rødt/Høyre.

Votering:

Felles forslag (tilbakesendelsesforslag) fra SP, AP, SV vedtatt;
5 stemmer for (2 SP, 2 AP, 1 SV)
4 stemmer mot (1 Rødt, 3 H)

FS - vedtak:

1. Saken sendes tilbake til Kommunedirektøren for utredning og konkretisering om hva som skal inngå i Sortlandspakken.
   Det bes om avklaringer om at Sortlandspakken inkluderer Vesterålsgata, fylkesvei 82, riksvei 85 (gang/sykkelvei fra Sigerfjord til og med Sortland bru) og økt kollektivtrafikk i til/fra regionsenteret.
2. Formannskapet ber kommunedirektøren legge til rette for innspill fra de øvrige Vesterålskommunene og transportnæringene og øvrig næringsliv.
3. Formannskapet ber om at saken utredes i god tid før høring av Regional Transportplan.

KORT BESKRIVELSE AV SAKEN
Sortland kommune formulerer i sin samfunnsdel, under overskriften “Gode samferdselsløsninger vil gi positiv utvikling innenfor næringsliv og bosetting”, følgende målsettinger:

- Nordlands mest trafikkerte fylkesvei gjennom Sortland (fylkesvei 82) må utbedres raskest mulig. Fylkesvei 82 gjennom Sortland fremstår som en flaskehals for samferdsel både for interntrafikk og gjennomgangstrafikk, og det er behov for en hurtig løsning på utfordringen knyttet til Vesterålsgata i et samarbeid mellom fylkeskommunen og Sortland kommune.
- Kommunestyrets vedtak om Vegpakke Vesterålen, som innebærer å få utarbeidet et kunnskapsgrunnlag for prioritering av tiltak på fylkesveiene, må følges opp.
- En rekke investeringsplaner i regionen vil gi ytterligere vekst i arbeidsplasser og næringstransport vil øke. Utviklingspotensialet avhenger av utbedret veiforbindelse i regionen.
- Infrastruktur på riks- og fylkesveier er avhengig av prioriteringer i Nasjonal transportplan, og Regional transportplan. De lokale forankringer er helt nødvendige.
- Ferdigstillelse av Hålogalandsveien med gang/sykkelvei på Rv85 Sigerfjord/ Strand og Sortland bru må følges opp av Sortland kommune.

Kommunestyret har videre i møte 07.04.2022, i høringsuttalelse til Nordland fylkeskommune regional transportplan for perioden 2022-2033, vedtatt følgende: "For å kunne koble sammen en «pakke» bestående av økt framkommelighet i Vesterålsgata, gang/sykkelveg RV85 fra Sigerfjord til og med Sortland bru kombinert med en kollektivpakke for regionen vil Sortland kommunestyre samarbeide med Nordland fylkeskommune om en medfinansieringsmodell for å få dette gjennomført."

Administrasjonen hadde møte med Nordland fylkeskommune og Statens vegvesen 21.02.2023 for avklaring av mulige rammer og forventninger knyttet til framdrift på kommunale ambisjoner. Tilbakemeldingen var tydelig. Skal Sortland kommune, i samarbeid med Nordland fylkeskommune og Statens vegvesen, ha framdrift på ambisjonene i samfunnsdelen må kommunen fatte et tydelig vedtak på at medfinansieringsmodell betyr at kommunen er positiv til bompenger som del av finansiering av ambisjonene/prosjektene.

FAKTA I SAKEN

Realisering av ambisjonene formulert i samfunnsdelen om utbedring av Vesterålsgate, styrking av det regionale og lokale kollektivtilbudet og etablering av gang/sykkelvei fra Sigerfjord til Strand og over Sortlandsbrua er avhengig av samarbeid med Nordland fylkeskommune og Statens vegvesen. Sortland kommune har ikke kapasitet til å løfte disse prosjektene alene.

Nordland fylkeskommune vedtok sommeren regional transportplan for Nordland for perioden 2022-2033.
https://www.nfk.no/innsyn.aspx?response=journalpost_detaljer&journalpostid=1000194273&scripturi=/innsyn.aspx&skin=infolink&Mid1=1006&

Overordnet legger Nordland fylkeskommune i regional transportplan til grunn følgende:

- Det er et behov for å styrke finansiering av veg og samferdsel i Nordland fylkeskommune for å nå målene om et bedre fylkesvegnett med mindre vedlikeholdsetterslep, overgang til miljøvennlige løsninger og et bedret samferdselstilbud for befolkning og næringsliv. Samtidig må man også se på hvordan de tilgjengelige midlene kan brukes på en smartere og mer effektiv måte.
- Fylkeskommunen rår ikke over tilstrekkelige midler for å kunne dekke behovene. Dersom flere store prosjekter skal kunne igangsettes i planperioden, må fylkeskommunen tilføres nye statlige midler ut over dagens overføringer.
- I nasjonal transportplan er det lagt opp til en statlig tilskuddsordning for fylkesveger, med en gjennomsnittlig årlig ramme på i underkant av 4,4 mrd. kr. Dersom regjeringen følger opp disse planene og Nordland får sin andel av midlene, vil dette ha stor betydning for hvilke prosjekter som kan realiseres i årene framover.
- Brukerbetaling gjennom innføring av bompenger eller annen lokal medfinansiering på enkelte strekninger kan også være en viktig kilde til merfinansiering. Store og nødvendige løft knyttet til det grønne skiftet i samferdselssektoren og oppfyllelse av tunnelsikkerhetsforskriften må også sikres statlig medfinansiering, dersom det skal være mulig å møte forpliktelsene på disse områdene.

I handlingsdelen for den regionale transportplanen legges det i første seksårsperiode opp til følgende utbedringspakker:

- Sør-Helgeland. Kysten av Sør-Helgeland fra Trøndelagsgrensen og opp til Levang.
- Indre Helgeland. Generelle utbedringer av veger med dårlig standard i regionen.
- Salten. Generelle utbedringer av veger med dårlig standard i regionen.
- Lofotpakke. Utbedring fv. 7598 til Sund vil bli vurdert særskilt med tanke på tiltak og omfang.
- Vesterålen. Generelle utbedringer av veger med dårlig standard i regionen.
- Ofoten. Utbedring fv. 819 Ballangen - Kjeldebotn vil bli vurdert særskilt med tanke på tiltak og omfang.

For Vesterålen er det i perioden 2022-2027 planlagt brukt 130 millioner kroner på fylkesvegene i Vesterålen. Det blir samtidig presisert at "gjennomføring av utbedringspakkene vil bli vurdert i de årlige vedlikeholdsplanene og i forbindelse med utarbeidelse av budsjett- og økonomiplan. Det vil i tillegg gjøres ordinært vegvedlikehold som reasfaltering over hele Nordland."

Videre skriver Nordland fylkeskommune i sine dokumenter:

"Grunnet det store behovet og begrensede rammer, er det dessverre mange prosjekt som det ikke er funnet midler til. Ved endring i de økonomiske rammebetingelser, statlig tilskudd eller ved nye opplysninger som tilsier endring i prioriteringene, kan disse prosjektene bli prioritert i planperioden. Da det i planperioden ikke er avsatt midler til disse prosjektene, vil det fra fylkeskommunens side ikke bli gjort planarbeid, med mindre det blir gjort endringer i prioriteringene eller rammene økes."

Nordland fylkeskommune peker selv i sine dokumenter på Vegpakke Vesterålen, som et av flere større prosjekter som ikke vil bli prioritert, "med mindre det blir gjort endringer i prioriteringene eller rammene økes":

- Utvidet omfang av prosjekt under viktige næringsveger
- Punktvise utbedringer av fv. 17 fra Bindal i sør til Bodø i nord
- fv. 17 Røytvika – Liafjellet (Lurøy)
- fv. 17 Sjonfjellet (Rana)
- fv. 17 Bru til Hamnøya (Vevelstad) – ved behov for større oppgradering av ferjeleiet på Vågsodden, vil kostnadene vurderes opp mot et alternativ med bruløsning
- fv. 7276/7286 Bru Tennøy – Brasøy (Herøy)
- fv. 7372 Langfjellveien – ny bru over Ranelva (Rana)
- Vegpakke Vesterålen

Nordland fylkeskommune oppsummerer sin holdning til muligheter for å endre prioriteringer på følgende måte:

"Ekstern finansiering vil kunne bidra til at det blir lettere å realisere prosjekt og gjør det mulig å komme tidligere i gang med flere prosjekt som det ellers ville tatt lengre tid å gjennomføre. Det er forutsatt ekstern finansiering på tre prosjekt i handlingsprogrammet, men andre prosjekt kan også prioriteres opp i perioden dersom det oppnås ekstern medfinansiering. Ekstern medfinansiering kan være:

- Brukerbetaling, i form av for eksempel bompenger.
- Lokal medfinansiering, i privat eller offentlig regi.
- Ferjeavløsningsmidler.
- Statlig medfinansiering.

For å få satt i gang et større vegprosjekt på fylkesveg, må de lokale politikerne i kommunene og fylket gjøre et prinsippvedtak om få delfinansiert utbyggingen med bompenger. Bruk av bompenger skal i siste instans godkjennes av Stortinget. Fram til endelig stortingsvedtak er det mange prosesser som skal gjennomføres, både i kommunene, fylkeskommunen og Statens vegvesen."

VURDERING

Administrasjonen tolker regionale og sentrale myndigheter og dokumenter dithen at raskere framdrift

på realisering av ambisjonene som ligger i samfunnsdelen og Vegpakke Vesterålen forutsetter et lokalt vedtak om bruk av bompenger for del av finansieringen.

Samferdselsdepartementet legger videre til grunn, ved etablering av bypakker, en kommunal/fylkeskommunal egenandel på 20% av investeringene som ligger i "pakken".

Samlet medfører ambisjonen om å få til at Nordland fylkeskommune og Statens vegvesen løfter opp prosjektene som ligger i samfunnsdelen og Vegpakke Vesterålen en prioritering av lokale ressurser og vilje til felles løft. Sortland og Vesterålen er gjennom etableringen av bruene i Vesterålen ikke ukjent med bompenger.

Å innføre bompenger for å få realisert prioriterte prosjekter vil, avhengig av hvor målepunktene blir plassert, skape lokale utfordringer. Statens Vegvesen legger til grunn at man ved plassering av bomstasjon bør legge til grunn "nytteprinsippet", at de som har størst nytte av tiltaket må betale. Videre bør bør bommene plasseres der trafikkgrunnlaget er størst mulig. Dette vil begrense takstnivået og innkrevingsperioden. For å unngå kjøring i boområder med ambisjon om å slippe bompenger vil det være behov for sperring og begrensing på trafikk på en del kommunale veier.

Utredning gjort av Statens vegvesen i 2017 anslår at bompengeinntektene over en 15-års periode (2019-2033) ville kunne representere en finansiering tilsvarende +/- 800 millioner kroner.

Personalmessige vurderinger
Et eventuelt vedtak om bompenger vil ikke ha direkte personalmessige konsekvenser for Sortland kommune.

Økonomiske vurderinger
Et eventuelt vedtak om bompenger vil kunne presse frem en tydeligere prioritering av midler til infrastruktur og samferdselstiltak for Sortland kommune. Kravet om 20% egenandel, vil avhengig av mulige prosjekter, stille krav til avsetninger i kommunens økonomiplan.

Folkehelse vurderinger
Et eventuelt vedtak om bompenger vil ikke ha noen direkte eller umiddelbar konsekvens for folkehelsen. Det kan føre til noe større tilbøyelighet til å gå eller sykle til jobb eller aktivitet. Videre er det, avhengig av hvordan lokal bypakke innrettes, muligheter for å bruke inntekter fra bompenger til finansiering av kollektivløsninger og etablering av gang/sykkelveier.

Miljø-/naturforhold og klimagasskonsekvenser vurderinger
Det signaliseres i sentrale dokumenter at det legges til grunn at bypakkene skal bidra til reduksjon i klimautslipp. Det er ikke uvanlig at man, i planer, ved siden av krav om gang- og sykkelveier legger inn krav til utslippsfrie kollektivløsninger og parkeringsregulerende tiltak. Samlet vil dette bidra til reduksjon i klimautslipp.