



m/s ladd

Arkivsak-dok. 14/00 [redacted] 167/10
Saksbehandler Håkon Økland
Arkivkode: ---

Møtedato

TRANSPORTTILBUD I ETTERKANT AV PLANLAGT NEDLEGGELSE AV HEMNESFERGA

Rådmannens innstilling:

Saken fremmes uten innstilling

Saksframlegg:

Bakgrunn for saken:

Av hensyn til sammenhengen i saken gjentas det meste av bakgrunnshistorien beskrevet i KST-sak 20/14 med tillegg av noen nye opplysninger.

Ved isskjønn (overskjønn) avholdt i 1969 ble NVE (Statkraft Energi AS) pålagt isbryting i fjordbassenget innenfor Hemnesberget på strekningen Sund – Hemnesberget og Hemnesberget – Hestneset – Brennesvika – Leirvika: «NVE pålegges å bryte is på sørsiden av fjorden slik at det er tilkomst til kai på Hestneset og i Brennesvika og videre bryte is i Leirvika slik at den holdes åpen i samme utstrekning som tidligere.»

Bakgrunnen for pålegget var forverra isforhold pga. at kraftverket førte ut store mengder ferskvann i fjorden vinterstid. Forutsetningen for skjønnet var en maks. slukeevne på 150 m³/s for kraftverket. Statkraft ble i overskjønnet også pålagt å bygge kai i Brennesvika, men ikke ved Hestneset. Hestneset og Brennesvika har ikke vegforbindelse.

Siden april 1969 har en isbrytende bilferge «Aldra» betjent strekningen Hemnesberget-Leirvika med noen daglige anløp på mellomliggende steder ved behov.

I oktober 1970 ble det inngått en avtale mellom oppsitterne langs fjorden, kommunen og NVE om at kravet om isbryting skulle erstattes av en avtale om bygging av ferjekai i Hestneset med adkomstvei og etablering av et isfond på kr. 300 000.- samt midler til veibygging på nordsiden av Ranfjorden. Det var 3 virksomheter med veiforbindelse på østsiden av fjorden som ikke ville underskrive avtalen.

Ingen oppsittere innenfor Brennesvika har, så vidt kommunen kjenner til, skrevet under noen avtale som fritar Statkraft for isbryting (GNR 6, 7, 8, 9 og 10). Isskjønnet er tinglyst som en heftelse på eiendommene gnr 6 Mastervik og gnr 10 Høyneset. I tillegg grenser også gnr. 7 til sjøen. Kommunen har kontaktet Statkraft om dette og har også fått en juridisk vurdering av hvordan dette kravet står seg i dag – bl.a. når eiendommene er fraflyttet. Undersøkelsen viser at kravet tilknyttet to av eiendommene ser ut til å ha blitt innløst ved utbetaling av erstatninger, og en eiendom ble ikke tilkjent erstatning da den allerede var fraflyttet på tidspunktet for skjønnet. Skjønnet med krav om isbryting er ikke tinglyst på andre eiendommer.

I forbindelse med vedtak om bygging av Tøventunnelen, ble det forutsatt at ferjedriften skulle opphøre ved åpning av den nye veistrekningen og at netto 10 mill. av det årlige driftstilskuddet skulle inngå i finansieringen av vegprosjektet i 15 år framover (kr. 150 mill. totalt). Fylkestinget vedtok i samme sak at de fastboende uten veiforbindelse skulle skaffes alternativt tilfredsstillende transporttilbud uten at dette var nærmere konkretisert.

Avtalen fra 1970 tar ingen forbehold om nedleggelse av fergeforbindelsen. Hemnes kommune har derfor fått utført en juridisk vurdering om avtalens gyldighet når en klar forutsetning for avtalen som ferjedriften faller bort. Grunnlaget for å kreve nytt skjønn på bakgrunn av utvidelsen av Røssåga-anleggene er også vurdert. (vedlagt vurdering fra Lund og co – (unntatt off.)).

I sak 20/ 14 om tiltak ved planlagt nedleggelse av ferga på strekningen Hemnesberget – Hestneset – Brennesvika –Levang vedtok Hemnes kommunestyre 17.06.14:

«Med formål å skaffe et tilfredsstillende transporttilbud til de fastboende på Tverfjørlandet når fergetrafikken etter planen opphører fra begynnelsen av november, oppnevner Hemnes kommunestyre en hurtigarbeidende gruppe på 3 personer som har mandat til å forhandle om praktiske og økonomiske transportløsninger.

Forhandlingene skal foregå både mot fylkeskommunen og Statkraft i samarbeid med de fastboende.

Ved utarbeidelsen av løsninger skal også hensynet til de øvrige oppsitterne ivaretas på en best mulig måte.

Dersom dialogen med Statkraft om å bidra økonomisk til en omforent løsning ikke fører fram innen 1. september 2014, bør en sak om rettslig oppfølging av isbryteravtalens fortsatte gyldighet forberedes for kommunestyret.

Som medlemmer av arbeidsgruppen velges; Ordfører, Varaordfører og Ørnulf Skjæran»

Gruppen har avholdt to møter med Statkraft ang. deres deltagelse i en trafikk- og isbryterløsning – samt at det har vært løpende kontakt mot samferdselsavdelingen hos fylkeskommunen og mot Statkraft.

I tillegg har kommunen gjennomført et møte med statssekretæren i Nærings- og fiskeridepartementet (NFD er Statkraft sitt eierdepartement) den 10. september i Oslo for å diskutere Statkraft sine forpliktelser, ansvar og opptreden i forbindelse med nedleggelse av fergeforbindelsen og legge fram kommunens syn på dette. Departementets svar var at de ikke gikk inn i enkeltsaker, men at samfunnsansvar var et viktig tema på eiermøtene med de statseide selskapene. Statssekretæren ville imidlertid informere ministeren om vårt møte og i tillegg kontakte Samferdselsdepartementet om saken.

Det ble åpnet revisjon av Røssåga-konsesjonen i 2007. I revisjonssaken er Hemnes kommune representant for allmenne interesser i vassdraget. Det må utredes om revisjonen kan gi grunnlag for å løse utfordringene med isbryting. Revisjonssaken må i tilfelle sees i sammenheng med NVEs vedtak om konsesjonsfrihet for utvidelsen av Nedre Røssåga kraftverk, der man understreker at revisjonsprosessen også skal omfatte mulige negative virkninger av økt slukeevne i Nedre Røssåga kraftverk.

Saksutredning:

Det er i dag 5 fastboende som blir uten veiforbindelse med omverdenen når ferga legges ned i tillegg til de som bor i Leirvika - og som får en omvei på 11 mil langs den nye veien. Totalt er det ca. 100 bebygde eiendommer bare i Hemnes kommune som blir berørt av nedleggelsen – hvorav ca. 70 er uten vegforbindelse. Det hører også med til saken at Hemnes kommune ikke fikk vegplanen på høring i første runde fordi vi ikke var nok berørt av den!

Statkraft Energi frasier seg i utgangspunktet ansvaret for konsekvensene av de forverra isforholdene i fjorden med grunnlag i avtalen som erstatter isbryterpålegget i overskjønnet. Hele grunnlaget for en slik avtale var at det skulle være ferjetrafikk med anløp til ny ferjekai i Hestneset. Når nå ferga fjernes, forsvinner også den viktigste forutsetningen for avtalen uten at verken kommunen eller de fastboende ser ut til å kunne gjøre noe for å avhjelpe situasjonen.

I tillegg bygges nå Røssågaverkene ut sin slukeevne med ca. 35% til 165 m³/s – dvs. en tilleggskapasitet utover forutsetningene i skjønnet (150 m³/s). I tillegg vil den ekstra kapasiteten sannsynligvis bli benyttet i perioder med lave vintertemperaturer med stort strømbehov – samtidig som isforholdene i fjorden vil være mest vanskelig.

Fylkeskommunen er villig til å bidra til at en transportløsning for de fastboende uten veiforbindelse kommer på plass. De har et forslag om å stille deres fartøy «Fleinvær» med aluminiumsskrog til disposisjon, men denne båten vil ikke kunne takle isforholdene i fjorden. I de kaldeste periodene har selv ferga store utfordringer med å ta seg fram, og skal strekningen trafikkeres sjeldnere enn i dag, vil utfordringen med å holde åpen råk bli formidable.

Dersom fylkeskommunen skal drifte tilbudet, så må det legges ut på anbud, og de er innstilt på at det da skal tas inn isforbehold i anbudskriteriene – samt at fergekaia på Hemnesberget demonteres.

Alternativt kan kommunen får en årlig godtgjørelse mot å sørge for et tilfredsstillende transporttilbud til de fastboende i samarbeid med dem [REDACTED]

[REDACTED] De er også villig til å gå inn på en flerårig avtale (4 år) for å gi nødvendig forutsigbarhet – samt opprettholde fergekaia på Hemnesberget hvis kommunen tar ansvar for driften av båttilbudet. Endelig beløp er ikke skriftlig bekreftet da det ikke er politisk behandlet – se vedlagte e-post.

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Oppsitterne selv sier at så lenge fjorden er isfri, kan de stort sett løse sitt transportbehov med egne båter. Det er isen som er problemet for helårs bosetting. I tillegg vil det være behov for transport av tyngre gods og mindre kjøretøyer av og til. NFK signaliserer at de kan bidra til å løse godstransporten ved å sende kystgodsrueten innom en gang i året ved behov.

En løsning med hydrokopter har vært diskutert med oppsitterne - samt at kommunen har fått vurdert kostnadene og den fysiske traseen for en evt. vegforbindelse mellom Brennesvika og Hestneset. Det siste pga. at isforholdene er enklere ved Hestneset enn Brennesvika. Vegtraseen er krevende og må pga. terrengforholdene opp i en høyde på 140 moh.

[REDACTED]

Etter møte med Statkraft har de kommet med tilbud om tilskudd på kr. 1 mill. til en båt med isbryteregenskaper som også skal bidra til at Statkraft kan oppfylle sine fortsatte forpliktelser om isbryting ved Hemnesberget. Det ønsker seg en avtale med 15 års varighet (vedlagt). De vil ikke bidra med årlige driftstilskudd. Kommunen har gitt tilbakemelding om at avtaleutkastet som forutsetter at kommunen overtar Statkraft sine isbryterforpliktelser i 15 år er uakseptabelt og har bedt om et nytt forslag til avtale.

Isproblemene i tilknytning til kraftproduksjonen er også tatt opp i revisjonskravene for Røssåga-konsesjonen. [REDACTED]
[REDACTED]

Vurdering:

Både oppsitterne med og uten vei har kommet opp i en vanskelig situasjon på hver sin måte.

Vi kan som utgangspunkt fastslå at opprettholdelse av fergeruta i fylkeskommunal regi når Toven-tunnelen åpner, ikke vil bli prioritert av fylkespolitikere. Det haster derfor å finne en løsning på transportbehovet for kommende vinter da fergeruta etter planen legges ned fra begynnelsen av november.

Fylkeskommunens båt «Fleinvær», som er en liten passasjerbåt for 6 personer med aluminiumsskrog og uten lasterom, anses imidlertid som fullstendig uegnet ut fra behovet som skal dekkes om vinteren.

For å ha framkommelighet på den islagte fjorden foreligger det derfor bare to reelle alternativer:

a) Et tungt stålfartøy med ishud som også kan fungere som isbryter slik ferga gjør i dag og i tillegg ta noe last. Dette vil medføre store investeringskostnader for kommunen hvis ikke også andre kan være med å bidra. Fartøyet bør også kunne brukes til andre formål i nærområdet.

b) Et lett fartøy som kan gå både på is og vann – type hydrokopter eller luftputefartøy. På grunn av driftskostnadene, vil dette kun være aktuelt å bruke når fjorden er islagt. Et slikt fartøy vil ha svært begrenset lastekapasitet. Det vil også være behov for tilrettelegging for et slikt fartøy ved anløpsstedene.

Dersom det kan bygges en enkel vei mellom Brennesvika og Hestneset, vil isproblemene for overfarten bli redusert – men vegtraseen er en utfordring i seg selv. Godstransporten vil kunne løses med periodiske anløp av kystgodsrute hvis fergekaiene på Hemnesberget og Hestneset opprettholdes og vedlikeholdes. Da vil det også være mulig å benytte andre fartøy som lektere o.l.

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Dersom en skal gå for en løsning som kun omfatter trafikk når fjorden er islagt, er det sannsynlig at kommunen må involvere seg i driften for å oppnå nødvendig fleksibilitet i tilbudet. De må da kreves en flerårig avtale med fylkeskommunen om kompensasjon minst på linje med det som er anbudspraksis ellers (4 år).

Konklusjon:

Økonomi:

Lovhjemmel:

Hvem som skal involveres/høres:

Innsyn:

Saken unntas offentlighet pga. kommunens forhandlingsposisjon (Off.l. § 13)

Vilkår:

Varighet:

Kompetanse til å fatte vedtak:

Kommunestyret

Klagerettigheter:

Iverksetting av vedtak

Vedlegg:

Tilbud fra Statkraft

Foreløpig tilbud fra Nordland fylkeskommune

Ekspedering:

Saksbehandler