



Møtereferat

Utvalg: Samferdsel
Møtested: Teams
Møtedato: 25.01.21 **Tid:** 12:00 – 14:00

Deltakere

NAVN	FUNKSJON	Til stede	Avbud
Ivan Haugland	Leder	x	
Britt Helstad	Medlem	x	
Torhild Haugann	Medlem	x	
Nils Olav Jenssen	Medlem	x	
Yngve Magnussen	Medlem	x	
Snorre Lund	Næringskonsulent/MoN	x	
Charlotte Olsen	Rådgiver	x	
Stig Sørra	Sekretariatsleder	x	

Saksliste

Saksnr.	Tittel
01/21	Referat fra forrige møte
02/21	Høring – anskaffelser av flyruter (FOT-ruter) i Nordland
03/21	RTP 2022-2033. Invitasjon til å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet
04/21	Søknad - Støtte til arbeid med kunnskapsinnhenting for realisering av ferjefri FV17 Brønnøysund - Sandnessjøen
05/21	Utarbeidelse av satsingsområder for komite/utvalg for samferdsel
06/21	Eventuelt

Sandnessjøen, 25. januar 2021

Stig Sørra (sign.)
Referent



Protokoll

Utvalg: Samferdsel
Møtedato: 25.01.21
Saksbehandler: Stig Sørre

Saksnr.	Tittel
01/21	Referat fra forrige møte

Forslag til vedtak:
Referat fra møtet 20. oktober godkjennes.

Vedtak:
Referat fra møtet 20. oktober godkjennes.

Vedlegg: Møtereferat 20. oktober



Møtereferat

Utvalg: Samferdsel
Møtested: Vevelstad Gjestegård, Vevelstad kommune
Møtedato: 20.10.20 **Tid:** 10:00 – 13:50

Deltakere

NAVN	FUNKSJON	Til stede	Avbud
Ivan Haugland	Leder	x	
Britt Helstad	Medlem	x	
Torhild Haugann	Medlem	x	
Nils Olav Jenssen	Medlem		x
Yngve Magnussen	Medlem	x	
Charlotte Olsen	Rådgiver	x	
Stig Sørra	Sekretariatsleder		x

Saksliste

Saksnr.	Tittel
09/20	Referat fra forrige møte
10/20	Ferdigstillelse av krav til fremtidige FOT-ruter
11/20	Utarbeidelse av basistilbud på fergeruter i vår region
12/20	Utarbeidelse av en oversiktsliste om viktige investeringsprosjekter innen samferdsel
13/20	Eventuelt

Leirfjord, 28. oktober 2020

Ivan Haugland (sign.)
Leder samferdselsutvalget



Referat

Utvalg:	Samferdsel
Møtedato:	20.10.20
Saksbehandler:	Charlotte Olsen

Saksnr.	Tittel
09/20	Referat fra forrige møte

Vedtak:

Følgende referat tas til orientering:

Møtereferat 31. august – Fastlandsforbindelse statusmøte

Møtereferat 24. september – Fastlandsforbindelse oppfølgingsmøte

Notat til samferdselsråd Bent-Joacim Bentzen



Referat

Utvalg: Samferdsel
Møtedato: 20.10.20
Saksbehandler: Charlotte Olsen

Saksnr. **Tittel**
10/20 Ferdigstillelse av krav til fremtidige FOT-ruter

Vedtak:

Vedlagte forslag til fremtidige flyruter for flyplassene i Brønnøysund, Sandnessjøen og Mosjøen sendes til arbeidsutvalget for endelig godkjenning.

Vedlegg: Helgelandsrådets krav til fremtidige FOT-ruter for flyplassene i Brønnøysund, Sandnessjøen og Mosjøen

Referat

Utvalg: Samferdsel
Møtedato: 20.10.20
Saksbehandler: Charlotte Olsen

Saksnr. 11/20 **Tittel** Utarbeidelse av basistilbud på fergeruter i vår region

Vedtak:

Utvalget arbeider videre med basistilbudet for ferger i vår region og tar sikte på å fremme et helhetlig forslag til NFK innen 31.12.2020. Det er enighet om følgende arbeidsfordeling:

Torhild:

- starter på en kartlegging av direkteferje Horn – Tjøtta ved å innhente data i forhold til tidsbruk og kost/nytte
- sammenfatter innspillene fra kommunene i ett dokument som legges frem på neste utvalgsmøte. Oversikten inkluderer også avvik på fergerutene (fra Yngve)

Yngve:

- sammenfatter avviksmeldinger fra Boreal- sendes Torhild og legges inn i innspillsdokumentet
- innhenter statistikk for ferjesambandene

Ivan:

- kontakter ordførerne og informerer om utvalgets formål, arbeidsform og behov for forankring i kommunene
- innhenter trafikk tall (ÅDT) for relevante veistrekninger

Momenter som kom fram i møtet:

- Direkteferje Horn – Tjøtta: Behov for en prinsippavklaring i forhold til mulige konsekvenser for dagens fergestruktur. Krever utredning og avklaring med berørte kommuner samt fylket
- Flytebru Horn – Andalsvågen
- Bru Vevelstad - Hamnøya
- Ferjesambandet Holm – Vennesund: Vennesund ferjeleie ikke tilrettelagt for ny hybridferje som settes inn i oktober. Ladestasjon (tårn) mangler
- Viktig at kommunene enes om et samlet innspillsdokument for å kunne ha mest mulig gjennomslagskraft ovenfor fylket
- Det må utarbeides et årshjul for aktivitetene i utvalget og innhente innspill fra kommunene i god tid
- Behov for en informasjonsjobb opp mot kommunene i forhold til Helgelandsrådets strategiske målsetning og organsiering inkl utvalgene



Referat

Utvalg: Samferdsel
Møtedato: 20.10.20
Saksbehandler: Charlotte Olsen

Saksnr. 12/20 **Tittel**
Utarbeidelse av en oversiktsliste om viktige investeringsprosjekter innen samferdsel

Vedtak:

Følgende prosjekter bes utredes og prioriteres i det videre arbeidet:

- Fastlandsforbindelse Herøy/Dønna – Alstahaug (prosjekt "Skape en attraktiv, inkluderende og bærefraftig region gjennom bedre tilgjengelighet")
 - o Prosjektstyret jobber med å avslutte fase 1 hvor det gjenstår noen justeringer i forhold til grunnlagstall fra NFK
 - o Helgelandssrådet har gjort en formell henvendelse til fylkesråd for samferdsel hvor forventninger til fylket er kommunisert
 - o Nytt prosjektstyre konstitueres 23.10.2020
 - o Målet er å gå over til fase 2 og få realisert prosjektet
 - Fv76 Tosenveien
 - o Behov for å innhente trafikkdata og kartlegge viktigheten samt næringslivets nytte
 - Fastlandsforbindelse Brønnøysund – Sandnessjøen
 - o Prosjektet mangler forankring i Helgelandssrådet
 - o Starte med bro Vevelstad - Hamnøya
 - Fv17 Kystriksveien
 - o Vi må tenke helhetlig- behov for et felles møte med de andre regionrådene på Helgeland samt et felles møte med Nordland og Trøndelag fylkeskommuner.
-



Referat

Utvalg:	Samferdsel
Møtedato:	20.10.20
Saksbehandler:	Charlotte Olsen

Saksnr.	Tittel
13/20	Avklaringer - fylkesråd for samferdsel

Vedtak:

Behov for følgende avklaringer løftes fram i neste utvalgsmøte hvor fylkesråd for samferdsel inviteres med på Teams:

- Vågsodden ferjeleie (Vevelstad): behov for oppgradering, evt. alternativ investering i bru Vevelstadlandet – Hamnøya
 - Holm ferjeleie (Bindal): forventet igangsetting av prioritert og planlagt prosjekt
-



Protokoll

Utvalg: Samferdsel
Møtedato: 25.01.21
Saksbehandler: Snorre Lund

Saksnr. 02/21 **Tittel** Høring – anskaffelser av flyruter (FOT-ruter) i Nordland

Forslag til vedtak:

Helgelandssamarbeidet legger foreslåtte avgang og ankomsttider slik det kommer frem i saksunderlaget som rådets høringssvar. Helgelandssamarbeidet vil også presisere viktigheten av at den øvrige ruteproduksjonen til fylkeskommunen innen buss, båt og ferge korresponderer med flyrutene og togtilbudet. Små endringer i ruteproduksjon kan medføre ekstra overnatting for deltagelse på dagsmøter.

Vedtak:

Helgelandssamarbeidet legger foreslåtte avgang og ankomsttider slik det kommer frem i saksunderlaget som rådets høringssvar. Helgelandssamarbeidet vil også presisere viktigheten av at den øvrige ruteproduksjonen til fylkeskommunen innen buss, båt og ferge korresponderer med flyrutene og togtilbudet. Små endringer i ruteproduksjon kan medføre ekstra overnatting for deltagelse på dagsmøter.

Vedlegg: Høring – anskaffelser av flyruter (FOT-ruter) i Nordland

Høringssvar Alstahaug kommune - anskaffelser av flyruter (FOT-ruter) i Nordland

Høringssvar Brønnøy kommune - anskaffelser av flyruter (FOT-ruter) i Nordland

Melding om politisk vedtak Herøy kommune – Høring - anskaffelser av flyruter (FOT-ruter) i Nordland

Melding om politisk vedtak Vefsn kommune – Høring - anskaffelser av flyruter (FOT-ruter) i Nordland

Høringssvar Mosjøen Næringsforening - anskaffelser av flyruter (FOT-ruter) i Nordland

Saksutredning

Bakgrunn

Gjennom regionreformen er ansvaret for anskaffelse og drift av flyrutene i FOT-nettet (FOT = Forpliktelse til offentlig tjenesteyting) overført fra staten til fylkeskommunene. Nordland fylkeskommune forbereder nå en utlysning av anbudskonkurranse for flyrutene for perioden 2022 – 2027 (fra 1. april 2022), og har sendt saken ut på høring.

FOT-rutene i Nordland opereres i dag av Widerøe AS, med unntak av helikopterruten mellom Bodø og Værøy, som opereres av Lufttransport Rotorwing AS. Værøyruten har en kontrakt som utløper 31. juli 2024, mens kontrakten for de øvrige rutene utløper 31. mars 2022. Disse anbudene planlegges nå å bli lyst ut i april/mai 2021.

Helgeland Interkommunalt politisk råd har mottatt høringsbrev fra Nordland Fylkeskommune hvor de ønsker innspill til flyruter i FOT-nettet. Høringsfristen er satt til 28. januar 2021. I høringsbrevet henstilles det til at kommuner som vil gi høringsinnspill, i størst mulig grad koordinerer disse innspillene gjennom sine respektive interkommunale politisk råd (regionråd).

Det opplyses videre i høringsbrevet (utdrag):

«Den pågående pandemien har rammet luftfarten hardt. Hittil i 2020 har det i Nordland vært et fall i antall reisende på mer enn 40 %, sammenlignet med 2019. Dette har medført at Staten i 2020 har støttet flyselskaper i Norge med milliardbeløp for å opprettholde et minimumstilbud på innlandsruter. Tradisjonelt har 45-60 % av de tilbudte setene på de ulike FOTrutene blitt solgt. Hittil i 2020 har nivået ligget rundt 25-35 % solgte seter. Mye av denne overkapasiteten vil fortsatt eksistere i 2022. Både miljøhensyn og økonomiske hensyn tilsier at noe av denne overkapasiteten må reduseres. Dersom man ser bort fra Skagen, vil en økning av produksjon være svært krevende, men noen mindre justeringer og endringer vil være mulig. Det handler om å prioritere optimalt for å få mest mulig verdi ut av begrensede ressurser.»

Passasjerstatistikk:

«En spesiell henstilling går til Helgeland. Etter den betydelige omleggingen av rutetilbudet fra våren 2017, har passasjerstatistikken utviklet seg svært ulikt mellom de fire flyplassene. For de øvrige flyplassene ser man ikke en slike markante endringer.

Nordland fylkeskommune Nfk har behov for innspill og anbefalinger basert på lokalkunnskap. Nfk vil unngå å endre på ruter som fungerer godt, og da må vi ha en forståelse av hvorvidt en utvikling har skjedd på grunn av, eller på tross av, dagens rutetilbud. Nfk ber de enkelte lokalregioner på Helgeland belyse disse forholdene spesielt. Nfk har foretatt en statistisk sammenligning av passasjertrafikken i det siste driftsåret i den forrige kontrakten (april 2016-mars 2017) med trafikken i det andre driftsåret etter omleggingen (april 2018 – mars 2019).»

Kortbanenettet på Helgeland

Det norske kortbanenettet er et resultat av politiske vedtak som ble gjort i 1960- og begynnelsen av 1970-årene. Målet var å imøtekomme kravet om bedre infrastruktur ute i distriktene, der det var stort ønske om etablering av mindre flyplasser med korte rullebaner for fly. Kortbanenettet er distriktenes «busselskap», og er i dag en like avgjørende faktor for et desentralisert næringsliv og bosetting som da det ble etablert. I tillegg var og er kortbanenettet en viktig forutsetning for regionssykehusordningen i Norge.

Innenfor Helgeland interkommunale politiske råd (Helgelandssrådet) sitt virkeområde er det tre flyplasser. Flyplassene er lokalisert i regionsentrene Alstahaug, Brønnøy og Vefsn og alle betjener ett stort omland. Det er økt behov for rutegående flytrafikk i både offentlig tjeneste, i pasientreiser og i ulike utadrettede næringer. Det nevnes særlig næringer og konkurranseutsatte virksomheter knyttet til havbruk, oljerelaterte virksomheter, industri, turisme samt fremtredende logistikkjenester med så vel utstyr som mannskaper.

Mangel på og endring i frekvens bidrar til merkostnader for lokalt og regionalt næringsliv. For aktører som opererer i Kurs- og konferansemarkedet vanskeliggjør lav rutefrekvensen mulighetene til å kunne tilby å utføre sine tjenester på Helgeland.

Helgelandssrådet mener at hvis Nordland skal bringes enda tettere sammen med resten av landet er kortbanenettet av avgjørende betydning. Total reisetid og frekvens er nøkkelen for utvikling og vekst i regionen.



Momenter til høringen

Innspill fra Alstahaug næringsforening, Brønnøysund næringsforum og Mosjøen næringsforening.

- Flyruter som muliggjør dagsmøter i Oslo, Bergen, Trondheim, Bodø, Tromsø og Nordland fylke nord for Bodø (Lofoten, Ofoten og Vesterålen).
- Flyruter som muliggjør dagsmøter på Helgeland, og at foredragsholdere og deltakere på konferanser kan komme og returnere samme dag.
- Økt frekvens på tilbudet.
- Vurdere opprettelse av direkteruter til Trondheim og Bodø når det er mest reisende.
- Samkjøre ruter når det er mindre reisende. Gjelder spesielt Bodø-Helgeland T/R. Dette vil kunne gi enda bedre frekvens, slik det var før dette Fot-ruteanbudet ble igangsatt.
- Avganger i helgene må nå flyavganger videre fra Bodø og Trondheim.
- Sette krav om trykk-cabin på alle ruter
- Sette krav i anbud på daglig setekapasitet. Ikke årlig setekapasitet som i dag.
- Rutetilbud må tilfredsstille behovene til pasientreise, slik at belastningen for pasientene blir minst mulig. Dette gjelder også reiser til og fra våre helsetilbud internt på Helgeland.
- Når offentlige myndigheter er oppdragsgiver bør det settes krav om at selskap skal ha tariffavtale, samt at tilbyder overholder norske lønns og arbeidsvilkår.

Tidligere undersøkelse viser at næringslivet prioriterer i følgende rekkefølge

1. Reisetid totalt
2. Frekvens
3. Reisetidspunkt
4. Pris

Vurdering av høringsnotat og forslag til frekvens

Som tidligere omtalt ser Helgelandssrådet en betydelig nedgang i passasjerer fra 2016-2017 til 2018-2019 for Helgeland totalt, med store variasjoner mellom de fire flyplassene på Helgeland.

Dette har sin hovedårsak i ny anbudsperiode fra 01.04.2017. Antall ruter ble omtrent halvert og rutene til/fra Bodø ble langt dårligere og i liten grad tilpasset korresponderende ruter. Mye av den tapte trafikken er sannsynligvis overført til alternativ transport som f.eks bil, men også at en ble «tvunget» til å benytte tilbud fra annen flyplass for å redusere den totale reisetiden.

En synlig konsekvens av endrede ruter har bidratt til at Sandnessjøen lufthavn fått en betydelig nedgang i antall reisende og Mosjøen lufthavn har fått en vekst på hele 63% på rutene fra Bodø. Den store veksten i Mosjøen skyldes nok ikke bare endret bruk av flyplass



(tidligere reisende fra Sandnessjøen), men også at passasjerer ikke fikk korresponderende fly til Mosjøen fra Trondheim, og dermed måtte via Bodø. Anleggsarbeidet i forbindelse med E6 Helgeland sør og bygging av vindmøllepark i Mosjøen er også noe av forklaringen.

Dagen tilbud oppleves ikke tilfredsstillende og tilrettelegger ikke for økt aktivitet og videreutvikling av Helgeland. Helgelandssambandet mener at man under utarbeidelse det mye anskaffelsesdokumentet ikke må fokusere for sterkt på dagens ruteføring, men legge til grunn hvilke konsekvenser endringene i anbudsperiode fra 01.04.2017, har fått for de reisende til og fra Helgeland. Helgelandssambandet er også innforstått med at den pågående pandemien vil kunne medføre redusert utnyttelse av solgte seter, men å basere fremtidig ruteføring på bakgrunn av dagens situasjon, mener vi er feil og lite fremtidsrettet.

I den videre vurderingen betegner vi Helgeland som flyplassene i Brønnøysund, Sandnessjøen, Mosjøen. Mo i Rana bør tas med i ruteproduksjon som angår flyplassen i Mosjøen, da samordning vil kunne bidra til en bedre utnyttelse av kapasitet.

Med utgangspunkt i dagens situasjon, har vi forslag til følgende rutetabell:

Mandag til fredag:

- Morgenavganger fra Helgeland
 - Avreiser fra Helgeland:
 - Ankomst Bodø senest kl. 08.00
 - Ankomst Tromsø senest kl. 10.00
 - Ankomst Oslo senest kl. 09.15
 - Ankomst Bergen senest kl. 09.30
- Formiddag sørfra og nordfra:
 - Mulighet for ankomst til Helgeland senest kl. 09.00-09.30
 - Fly til Bodø kl. 09.30-10.00
- Midt på dag
 - Fly Bodø-Helgeland-Trondheim midt på dag (som etablert rute Bodø- Mosjøen i dag) ca. kl. 12.00-13.30
 - Kan med fordel kombineres med gjennomgående Mo-Mosjøen og Sandnessjøen-Brønnøysund.
- Ettermiddag/kveld:
 - Fly fra Helgeland ca. kl. 16-17 – Kan med fordel kombineres med gjennomgående rute Bodø-Mo-Mosjøen-Trondheim og Bodø-Sandnessjøen-Brønnøy-Trondheim med avgang Bodø ca. kl. 15.30-16.30.



- Fly fra Trondheim ankomst senest kl. 18.00, med forbindelser fra Oslo/Vestlandet, med videre forbindelse til Bodø.
- Siste ankomst inn til Helgeland fra Bodø ca. kl. 22.00, med forbindelser fra Tromsø-Oslo-Vestlandet.

Lørdager:

- Forbindelser både inn og ut av Helgeland nord/sør på formiddag som når forbindelser videre fra Trondheim og Bodø. Fra sør til Helgeland ca. 10.30 -11.30 og nord til Helgeland 12.30 -13.30

Søndager:

- Forbindelser både inn og ut av Helgeland, nord/sør på formiddag som når forbindelser videre fra Trondheim og Bodø, som gjør at man kan være i f.eks. Oslo og Tromsø på ettermiddag.
- Fra nord til helgeland ca. kl. 12.15 – 13.50 og fra sør til Helgeland kl. 15.30
- Også tilsvarende som ettermiddag/kveldsprogram ukedager.

Foreslåtte avgang og ankomsttider tar hensyn til befolkningen og næringslivets behov i større grad en eksisterende rutetabell.

Konklusjon/forslag til vedtak

Helgelandrådet legger foreslåtte avgang og ankomsttider slik det fremkommer i sakunderlaget som høringssvar.

Helgelandrådet vil også presisere viktigheten av at den øvrige ruteproduksjonen til fylkeskommunen innen buss, båt og ferge korresponderer med flyrutene og togtilbudet. Små endringer i ruteproduksjon kan medføre ekstra overnatting for deltagelse på dagsmøter.

Helgeland Interkommunalt politisk råd
Postvoks 405

8801 SANDNESSJØEN

Høring - anskaffelse av flyruter (FOT-ruter) i Nordland

Bakgrunn

Gjennom regionreformen er ansvaret for anskaffelse og drift av flyruter i FOT-nettet (FOT = *Forpliktelse til offentlig tjenesteyting*) overført fra Staten til fylkeskommunene.

FOT-rutene i Nordland opereres i dag av Widerøe AS, med unntak av helikopterruten mellom Bodø og Værøy, som opereres av Lufttransport Rotorwing AS. Værøyruten har en kontrakt som utløper 31. juli 2024, mens kontrakten for de øvrige rutene utløper 31. mars 2022. Disse anbudene planlegges lyst ut i april/mai 2021.

Nordland har FOT-ruter innad i Nordland og noen ruter til Troms og Finnmark i nord og Trøndelag i sør. De tre fylkeskommunene har etablert et tett samarbeid for å kunne gjennomføre konkurransen så kostnadseffektivt som mulig. Utenom helikopterruten, har Nordland i dag FOT-ruter mellom Bodø og de tre flyplassene Røst, Leknes og Svolvær i Lofoten. Andenes har ruter til både Bodø og Tromsø. Evenes har FOT-rute til Tromsø, og hadde en kommersiell rute til Bodø frem til den ble nedlagt i mai 2020. Fra januar 2021 startes en ny FOT-rute mellom Evenes og Bodø. Skagen har hatt kommersielle ruter til både Bodø og Tromsø, men fra oktober 2020 ble ruten til Tromsø lagt ned. På Helgeland har alle de fire flyplassene ved Sandnessjøen, Mo i Rana, Brønnøysund og Mosjøen FOT-ruter til både Bodø og Trondheim.

Høringsfrist

Nordland fylkeskommune inviterer herved adressatene om å komme med innspill til FOT-ruter i kommende kontraktperiode. Da fylkeskommunen har knapp tidsramme med å gjennomføre anskaffelsen, er det viktig at høringsfristen overholdes. Det bes også om at innspill fra eventuelle tredjeparter innarbeids i høringssvaret. Det henstilles om at kommuner som vil gi høringsinnspill, i størst mulig grad koordinerer disse innspillene gjennom sine respektive interkommunale politiske råd (regionråd).

Høringsfrist settes til **28. januar 2021**

Adresse Postmottak Tlf.: 75650000
Fylkeshuset E-post: post@nfk.no
8048 Bodø

Besøksadresse Moloveien 16

Transport og infrastruktur
Mobilitet
Lars Stinessen
Tlf: 75651298

Fylkeskommunens vurdering

Det forutsettes at dagens ruteproduksjon for det lokale flyrutetilbudet/-rutene er kjent.

Fylkeskommunen har følgende utgangspunkt for anskaffelsen:

- Dagens ruteføringen videreføres i stor grad
- Alle eksisterende lufthavner skal betjenes
- Den kommende FOT-ruten mellom Bodø og Evenes skal videreføres
- Det vil bli vurdert om den kommersielle strekningen mellom Bodø og Skagen (Stokmarknes) skal etableres som en FOT-rute fra 2022
- Nordgående morgenavganger fra Helgeland vurderes flyttet til tidligere tidspunkter enn i dag

Den pågående pandemien har rammet luftfarten hardt. Hittil i 2020 har det i Nordland vært et fall i antall reisende på mer enn 40 %, sammenlignet med 2019. Dette har medført at Staten i 2020 har støttet flyselskaper i Norge med milliardbeløp for å opprettholde et minimumstilbud på innlandsruter. Disse ekstraordinære tilskuddene har vært fordelt til både opprinnelige FOT-ruter og til kommersielle ruter. Det er knyttet usikkerhet til hvor lenge Staten vil opprette det ekstraordinære tilskuddet samt i hvilken størrelsesorden. Prognoser fra Avinor tilsier at antall flyreisende ikke kommer tilbake til 2019-nivået før tidligst i 2024. Passasjerinntektene utgjør en vesentlig andel av finansieringen av FOT-rutene i Nordland. Det er lite sannsynlig at Staten kommer til å fullt ut kompensere for de bortfalte passasjerinntektene fra år 2022. Dermed må trafikken reduseres, og disse kuttene må først og fremst foretas på ruter som både har en relativt høy frekvens og et høyt antall tilbudte passasjer seter. Tradisjonelt har 45-60 % av de tilbudte setene på de ulike FOT-rutene blitt solgt. Hittil i 2020 har nivået ligget rundt 25-35 % solgte seter. Mye av denne overkapasiteten vil fortsatt eksistere i 2022. Både miljøhensyn og økonomiske hensyn tilsier at noe av denne overkapasiteten må reduseres. Dersom man ser bort fra Skagen, vil en økning av produksjon være svært krevende, men noen mindre justeringer og endringer vil være mulig. Det handler om å prioritere optimalt for å få mest mulig verdi ut av begrensede ressurser.

Generelle vurderinger

Noen forhold som bes belyst, når relevant:

- Prioriteringer
 - Hvilke avganger er viktigst å beholde
 - Hvilke avganger er viktigst å endre/flytte, begrunn
- Lokale forhold
 - Forhold av både nåværende og fremtidig betydning
 - Næringsutvikling, ny infrastruktur
- Korrespondanse, annen transport
 - Dagens situasjon, transport til/fra flyplass, forbedringspotensial
 - Vurdere hvorvidt bakketransport kan erstatte eller supplere flytransport på enkelte ruter
- Posten, Helse Nord og Forsvaret
 - Forhold vedrørende pasientreiser
 - Forhold vedrørende postgang- og distribusjon, endringer, fremtidsutsikter

- Forsvaret: Forhold vedrørende tjeneste- og pendlerreiser, endringer, fremtidsutsikter
- Andre forhold av betydning

Passasjerstatistikk

En spesiell henstilling går til Helgeland. Etter den betydelige omleggingen av rutetilbudet fra våren 2017, har passasjerstatistikken utviklet seg svært ulikt mellom de fire flyplassene. For de øvrige flyplassene ser man ikke en slike markante endringer.

Nordland fylkeskommune (Nfk) har behov for innspill og anbefalinger basert på lokalkunnskap. Nfk vil unngå å endre på ruter som fungerer godt, og da må vi ha en forståelse av hvorvidt en utvikling har skjedd på grunn av, eller på tross av, dagens rutetilbud. Nfk ber de enkelte lokalregioner på Helgeland belyse disse forholdene spesielt. Nfk har foretatt en statistisk sammenligning av passasjertrafikken i det siste driftsåret i den forrige kontrakten (april 2016 – mars 2017) med trafikken i det andre driftsåret etter omleggingen (april 2018 – mars 2019).

Mo i Rana hadde en moderat nedgang i trafikken (minus 10-12 %) både til/fra Bodø og til/fra Trondheim.

Sandnessjøen hadde sterk nedgang (minus 34 %) til/fra Bodø, uendret til/fra Trondheim.

Brønnøysund hadde en samlet oppgang (pluss 13 %) til/fra Bodø, men det meste av oppgangen (pluss 24 %) skyldtes den nordgående ruten. Til og fra Trondheim var utviklingen flat, med en svak oppgang på nordgående og en svak nedgang på sørgående.

Mosjøen hadde en svak oppgang (pluss 4 %) på sørgående til Trondheim. Nordgående fra Trondheim hadde derimot en markant nedgang (minus 13 %). Nordgående til Bodø hadde en betydelig oppgang (pluss 20 %). Det mest påfallende utviklingstrekket i hele Helgeland, er imidlertid at den sørgående ruten fra Bodø til Mosjøen hadde en oppgang på 63 % i perioden. Rent objektivt ser ikke rutetabellen spesielt attraktiv ut. Det må bety at det finnes noen spesielle lokalregionale forhold som har øket etterspørselen på akkurat denne ruten. Når de positive effektene av en foreslått endring påpekes, er det viktig å også ha vurdert de mulige negative konsekvensene av endringen.

Imøteser tilbakemelding innen høringsfristen 28. januar 2021.

Med vennlig hilsen

Tone Øverli
seksjonsleder mobilitet

Lars Stinessen
rådgiver

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift.

Hovedmottakere:

Alstahaug kommune	Strandgata 52	8800	SANDNESSJØEN
Andøy kommune	Postboks 187	8483	ANDENES
Avinor AS	Postboks 150	2061	GARDERMOEN
Beiarn kommune	Moldjord	8110	MOLDJORD
Bindal kommune	Oldervikveien 5	7980	TERRÅK
Bodø kommune	Postboks 319	8001	BODØ
Brønnøy kommune	Rådhuset	8905	BRØNNØYSUND
Bø kommune	Veaveien 50	8475	STRAUMSJØEN
Dønna kommune	Krunhaugen 1	8820	DØNNA
Evenes kommune	Postboks 43	8539	BOGEN I OFOTEN
Fauske kommune	Postboks 93	8201	FAUSKE
Flakstad kommune	.	8380	RAMBERG
Forsvaret	Postboks 800, Postmottak	2617	LILLEHAMMER
Gildeskål kommune	Postboks 54	8138	INNDYR
Grane kommune	Industriveien 2	8680	TROFORS
Hadsel kommune	Rådhusgata 5	8450	STOKMARKNES
Hamarøy kommune	Marie Hamsuns vei 3	8294	HAMARØY
Hattfjelldal kommune	O.T.Olsens vei 3 A	8690	HATTFJELLDAL
Helse Nord Rhf	Postboks 1445	8038	BODØ
Hemnes kommune	Sentrumsveien 1	8646	KORGEN
Herøy kommune	Silvalveien 1	8850	Herøy
Hålogalandrådet	Postmottak	9479	HARSTAD
Indre Helgeland regionråd	Postboks 564	8601	MO I RANA
Leirfjord kommune	Skoledalsveien 39	8890	Leirfjord
Lofotrådet	Postboks 406	8376	LEKNES
Lurøy kommune	Rådhuset	8766	LURØY
Lødingen kommune	Postboks 83	8411	LØDINGEN
Meløy kommune	Gammelveien 5	8150	Ørnes
Moskenes kommune	Rådhuset	8390	REINE
Narvik kommune	Postboks 64	8501	NARVIK
Nesna kommune	Movegen 24	8700	NESNA
Nho Reiseliv Nord-Norge	Postboks 448	9255	TROMSØ
Nord Universitet	Postboks 1490	8049	BODØ
Nordnorsk Reiseliv AS	Postboks 1163	9504	ALTA
Næringslivets Hovedorganisasjon Nho Nordland	Postboks 343	8001	BODØ

Hovedmottakere:

Posten Norge AS	Postboks 1500 Sentrum	0001	OSLO
Rana kommune	Postboks 173	8601	MO I RANA
Rødøy kommune	Rådhuset	8185	VÅGAHOLMEN
Røst kommune	Rådhuset	8064	RØST
Saltdal kommune	Kirkegata 23	8250	ROGNAN
Samferdselsforum Nord	c/o Neso SA Vestfjordgata 42	8300	SVOLVÆR
Sortland kommune	Postboks 117	8401	SORTLAND
Steigen kommune	Leinesfjord	8283	LEINESFJORD
Sømna kommune	Kystveien 84A	8920	SØMNA
Sørfold kommune	RÅDHUSET	8226	STRAUMEN
Træna kommune	Postboks 86	8770	TRÆNA
Vefsn kommune	Postboks 560	8651	MOSJØEN
Vega kommune	Rørøyveien 10	8980	VEGA
Vesterålen regionråd	Postboks 243	8401	SORTLAND
Vestvågøy kommune	Postboks 203	8376	LEKNES
Vevelstad kommune	Kommunehuset	8976	VEVELSTAD
Værøy kommune	Sørland 33	8063	VÆRØY
Vågan kommune	Postboks 802	8305	SVOLVÆR
Øksnes kommune	Storgata 27	8430	MYRE

Høring - anskaffelse av flyruter (FOT-ruter) i Nordland

Rådmannens forslag til vedtak

Samferdselsutvalget vedtar det som er anført i saksutredningen som sin høringsuttalelse ift anbud på regionale ruteflygninger gjeldende fra 01.april 2022.

Vedlegg

- Høringsbrev fra Nordland fylkeskommune datert 17.12.2020

Saksutredning

Saken gjelder:

Høring i forbindelse med Nordland fylkeskommunes anskaffelse og drift av flyruter i FOT-nettet (FOT= Forpliktelse til offentlig tjenesteyting).

Sakens bakgrunn og fakta:

Samferdselsdepartementet har gjennom mange år gitt tilskudd til regionale flyruter på en rekke strekninger i Norge, der markedet alene ikke sikrer tilfredsstillende transportstandard. Dette har skjedd ved at departementet har tatt ruten ut av det frie markedet, og pålagt forpliktelser til offentlig tjenesteyting(FOT) ved å kjøpe flyrutetjenester etter anbudskonkurranse. Operatøren som har vunnet anbudet har da hatt enerett til ruteflygning på de aktuelle rutestrekninger. Gjennom regionreformen er ansvaret for anskaffelse og drift av flyrutene i FOT-nettet overført til fylkeskommunene. Nordland fylkeskommune forbereder nå en utlysning av anbudskonkurranse for flyrutene for perioden 2022 – 2027(fra 1. april 2022), og har sendt saken ut på høring. Det planlegges anbudsutlysning i april/mai 2021. Høringsfristen er 28.januar.

I høringsbrevet opplyser fylkeskommunen at de har følgende utgangspunkt for anskaffelsen:

- Dagens ruteføringen videreføres i stor grad
- Alle eksisterende lufthavner skal betjenes
- Den kommende FOT-ruten mellom Bodø og Evenes skal videreføres
- Det vil bli vurdert om den kommersielle strekningen mellom Bodø og Skagen (Stokmarknes) skal etableres som en FOT-rute fra 2022
- Nordgående morgenavganger fra Helgeland vurderes flyttet til tidligere tidspunkter enn i dag

Det opplyses videre i høringsbrevet

«Den pågående pandemien har rammet luftfarten hardt. Hittil i 2020 har det i Nordland vært et fall i antall reisende på mer enn 40 %, sammenlignet med 2019. Dette har medført at Staten i 2020 har støttet flyselskaper i Norge med milliardbeløp for å opprettholde et minimumstilbud på innlandsruter. Disse ekstraordinære tilskuddene har vært fordelt til både opprinnelige FOT-ruter og til kommersielle ruter. Det er knyttet usikkerhet til hvor lenge Staten vil opprette det ekstraordinære tilskuddet samt i hvilken størrelsesorden. Prognoser fra Avinor tilsier at antall

flyreisende ikke kommer tilbake til 2019-nivået før tidligst i 2024. Passasjerinntektene utgjør en vesentlig andel av finansieringen av FOT-rutene i Nordland. Det er lite sannsynlig at Staten kommer til å fullt ut kompensere for de bortfalte passasjerinntektene fra år 2022. Dermed må trafikken reduseres, og disse kuttene må først og fremst foretas på ruter som både har en relativt høy frekvens og et høyt antall tilbudte passasjer seter. Tradisjonelt har 45-60 % av de tilbudte setene på de ulike FOTrutene blitt solgt. Hittil i 2020 har nivået ligget rundt 25-35 % solgte seter. Mye av denne overkapasiteten vil fortsatt eksistere i 2022. Både miljøhensyn og økonomiske hensyn tilsier at noe av denne overkapasiteten må reduseres. Dersom man ser bort fra Skagen, vil en økning av produksjon være svært krevende, men noen mindre justeringer og endringer vil være mulig. Det handler om å prioritere optimalt for å få mest mulig verdi ut av begrensede ressurser».

Fakta om Sandnessjøen lufthavn Stokka:

Nedslagsfeltet til Sandnessjøen Lufthavn Stokka er Alstahaug Kommune, Leirfjord kommune, Dønna kommune og Herøy kommune (primærområde). I primærområdet for Sandnessjøen Lufthavn bor det totalt ca 13.000 personer.

I tillegg har lufthavnen reisende fra Træna/Lovund, Vefsn m.fl. Sandnessjøen Lufthavn Stokka har en godkjent banelengde på 1199 meter. Brønnøy lufthavn har også samme banelengde. Dette innebærer at disse flyplasser kan ta ned større fly enn det øvrige kortbanenettet på Helgeland.

Passasjerstatistikk: ¹⁾

ÅR	Totalt rute, offshore, charter
2014	97.445
2015	101.849
2016	101.123
2017	86.676
2018	73.859
2019	73.391
2020 pr nov.	48.192

¹⁾Kilde: Avinor

Av statistikken ser vi en betydelig nedgang fra 2017. Dette har sin hovedårsak i ny anbudsperiode fra 01.04.2017. Antall ruter ble omtrent halvert og rutene til/fra Bodø ble langt dårligere og vanskeliggjorde ift korresponderende ruter.

Mye av den tapte trafikken ble overført til alternativ transport som f.eks bil, men også at en ble «tvunget» til å benytte tilbud fra annen flyplass. En betydelig andel av veksten ved Mosjøen Lufthavn kommer nok fra Ytre Helgeland. Dette har gitt merkostnader for lokalt og regionalt næringsliv, men også for de aktører som opererer ut fra Sandnessjøen. Kurs- og konferansemarkedet har også blitt skadelidende.

Dagens rutetilbud ved lufthavnen:

I dag har vi to daglige avganger til Bodø og 3 til Trondheim i midtuke, og i helg kun avgang søndag.

Kommersiell rute til Oslo har hatt tre til fire ukentlige avganger i sommerhalvåret. I vinterhalvåret har det kun vært satt opp direkterute ved spesielle anledninger/høytider.

Ny anbudsperiode 2022-2027 viktige momenter:

- A. Dagens flyruter og forslag til nye
- B. Flytype mm
- C. Åpning for fleksibilitet i anbudsperioden
- D. Pakking
- E. Frekvens
- F. Pris sluttbruker/kunde
- G. Krav til navigasjonssystem

H. Tid fra kontraktstildeling til oppstart og kontraktens lengde

I. Korrespondanse med øvrig infrastruktur, hurtigbåt, ferge, buss, tog mm

J. Vinner av anbudet må ha « interline agreement »

A. Dagens flyruter og forslag til nye.

Tilbudet ved Sandnessjøen Lufthavn Stokka er beskrevet ovenfor. Tilbudet oppleves ikke tilfredsstillende.

Sandnessjøen er regionsenter for befolkning, virksomheter og service i kommunene Alstahaug, Leirfjord, Herøy, Dønna, Lurøy og Træna. Det er et stort behov for rutegående flytrafikk i både offentlig tjeneste, i pasientreiser og i ulike utadrettede næringer. Det nevnes særlig næringer og konkurranseutsatte virksomheter knyttet til havbruk og oljerelaterte virksomheter, samt fremtredende logistikkjenester med så vel utstyr som mannskaper. Reiseruter og aktiviteter begrenses av flytilbudene, fulle fly og svært kostbare tilpasninger for ulike reisende. Samkvem mellom byer/institusjoner innenfor offentlige tjenester, helse og utdanning, samt også betydelig senter for skipstrafikk, havbruk og oljerelatert virksomhet krever bedre samordning i rutegående tilbud til/fra nord , Bodø med korrespondanser videre til/fra nord og sør.

Korrespondanse til/fra Bodø er særlig vanskelig, kostnadskrevende og begrensende uten verken morgenfly og kveldsfly som korresponderer videre nordover til/fra Tromsø/Lofoten/vesterålen og Trondheim/Oslo.

Ift de rammer som det legges opp til i høringsbrevet har vi følgende forslag til endring i ruteproduksjon og som også er koordinert med Brønnøy;

- 1) Fremskynde daglig avgang til Bodø kl 0920 fram til kl 0705 på morgenen. Da vil reisende være i Tromsø kl 0900. Dette tilsvarer løsninger som er i tråd med tidligere anbud og sikrer muligheter for dagsreiser til Bodø og til Lofoten/Vesterålen og Tromsø. Denne avgangen kan deles mellom Sandnessjøen og Brønnøysund.
- 2) Dele avgang med Brønnøysund med daglig rutefly med forslag 1045 fra Bodø. Dette gir muligheter for reisende fra Tromsø, Lofoten/Vesterålen med avreise Bodø på formiddag.
- 3) Rutegående nordover på ettermiddag eksisterer ikke i dag. Avgang kl 1525 fra Trondheim kan deles med Brønnøysund og dekker etterspurt behov som også inkluderer videre forbindelse fra Bodø (Bl.a Tromsø, Lofoten/Vesterålen).
- 4) Avgang sen kveld fra Bodø til Brønnøysund via Sandnessjøen. Dette er en rute som ikke eksisterer i dag, og vil forbedre korrespondanse betydelig fra Lofoten/Vesterålen, Tromsø, Oslo og Trondheim.
- 5) Daglig avgang til Bodø kl 2040 har p.t. ingen aktuelle videre forbindelser, og det kan være mulig å dele kveldsfly med Brønnøysund. Vi legger da til grunn at vi deler fly avgang 15.25 fra Trondheim med Brønnøysund.
- 6) Reisetid lørdag ettermiddag fra Trondheim alternativt Bodø med korrespondanse fra Oslo er en utfordring, og tilpasninger i deling med Brønnøysund er viktig og nødvendig samordning. Dette er en rute som er spesielt etterspurt i sommerhalvåret, og er bl.a viktig for kultur- og opplevelsesnæringer.

Forslagene tar utgangspunkt i at en vurderer flymateriell ift trafikk og deling, dvs om en skal benytte 50 seters flymaskin eller ikke.

Videre er det viktig at flyselskap som vinner kontrakten, sender forslag til rutetabell på høring.

Kapasitet i kommersielle direkteruter Sandnessjøen-Oslo-Sandnessjøen er svært viktige reiseruter og kompletterer nødvendig fotrutetilbud fra/til sør. Disse er også viktig for helårslige tjenestereiser, internasjonal trafikk og besøkstilbud til/fra regionen.

Forslag ny tabell ut fra dagens rutetilbud Brønnøysund/Sandnessjøen

Mandag-Fredag

Fra	Til	Avgang	Ankomst		
Bodø	S.Sjøen	540	615		Dagens to ruter på morgen slås sammen, samme ankomsttid i Trondheim for videre forbindelser.
S.Sjøen	Br.Sund	630	650		
Br.Sund	Tr.Heim	705	750		
Br.Sund	S.Sjøen	620	650		Flyet starter i Br.Sund som i dag, men går nordover via S.Sjøen til Bodø
S.Sjøen	Bodø	705	740*1		
Tr.Heim	Br.Sund	815	900		Dagens to ruter slås sammen
Br.Sund	S.Sjøen	915	935		
S.Sjøen	Bodø	950	1025		
Bodø	S.Sjøen	1045	1120		Rute fra Bodø i dag, nytt via S.Sjøen.
S.Sjøen	Br.Sund	1135	1155		
Br.Sund	Tr.Heim	1210	1255		
Tr.Heim	S.Sjøen	1315	1405		Dagens rute deles med Br.Sund istedenfor Rørvik
S.Sjøen	Br.Sund	1420	1500		
Br.Sund	Tr.Heim	1515	1600		
Tr.Heim	Br.Sund	1525	1610		Rute fra Trondheim via S.Sjøen. Rekker forbindelser Lofoten/Vesterålen Tromsø m.m
Br.Sund	S.Sjøen	1625	1645		
S.Sjøen	Bodø	1700	1735		
Bodø	S.Sjøen	1650	1725		Erstatte dagens doble avganger fra Bodø som går 1725 med tidligere og senere avgang. Ivaretar forbindelser fra Tromsø. Stopper i Br.Sund.
S.Sjøen	Br.Sund	1740	1800		
Br.Sund	Tr.Heim	1815	1900		
Bodø	S.Sjøen	2010	2045		
S.Sjøen	Br.Sund	2100	2115*2		

Tr.Heim	Br.Sund	1945	2030		Dagens to ruter slås sammen, men fortsetter til Bodø. Pr i dag stopper det ene flyet i Br.Sund.
Br.Sund	S.Sjøen	2045	2105		
S.Sjøen	Bodø	2120	2155		

*1 Når forbindelser med ankomst Tromsø kl 900.

*2 Fredager fortsetter flyet til Trondheim

Lørdag

Fra	Til	Avgang	Ankomst					
Tr.Heim	Br.Sund	0950	1035					
Br.Sund	S.Sjøen	1050	1110					
S.Sjøen	Bodø	1125	1200					
Bodø	S.Sjøen	1150	1225					
S.Sjøen	Br.Sund	1240	1255					
Br.Sund	Tr.Heim	1345	1430					

Søndag

Fra	Til	Avgang	Ankomst					
Bodø	S.Sjøen	1150	1225		Rute fra Bodø i dag, nytt via Br.Sund.			
S.Sjøen	Br.Sund	1240	1255					
Br.Sund	Tr.Heim	1345	1430					
Tr.Heim	Br.Sund	1205	1250		Rute fra Trondheim i dag, nytt via Br.Sund isf Rørvik.			
Br.Sund	S.Sjøen	1305	1320					
S.Sjøen	Bodø	1335	1410					
Tr.Heim	Br.Sund	1525	1610		Rute fra Trondheim via S.Sjøen. Rekker forbindelser Lofoten/Vesterålen Tromsø m.m			
Br.Sund	S.Sjøen	1625	1645					
S.Sjøen	Bodø	1700	1735					
Bodø	S.Sjøen	1650	1725		Erstatte dagens doble avganger fra Bodø som går 1725 med tidligere og senere avgang. Ivaretar forbindelser fra Tromsø. Stopper i Br.Sund. Kan evt forskyves til kl 2100, vil da kunne korrespondere med fly fra Tromsø.			
S.Sjøen	Br.Sund	1740	1800					
Br.Sund	Tr.Heim	1815	1900					
Bodø	S.Sjøen	2010	2045					
S.Sjøen	Br.Sund	2100	2115					
Tr.Heim	Br.Sund	1945	2030		Dagens to ruter slås sammen, men fortsetter til Bodø. Pr i dag stopper det ene flyet i Br.Sund.			
Br.Sund	S.Sjøen	2045	2105					
S.Sjøen	Bodø	2120	2155					

I dette forslaget til rutetabell slås alle ruter sammen relatert til Brønnøysund og Sandnessjøen. Forslaget gir bedre frekvens for alle parter og bedre utnyttelse av setekapasitet.

Mandag-fredag er det pr i dag totalt elleve avganger fra Sandnessjøen (5) og Brønnøysund (6). I forslaget er det ni avganger totalt og med justeringer av tid på enkelte avganger. Lørdag foreslås at dagens to avganger fra Brønnøysund starter i Bodø og Trondheim, og går via Sandnessjøen.

Søndag er det pr i dag totalt syv avganger fra Sandnessjøen (4) og Brønnøysund (3). I nytt forslag er det seks avganger totalt.

B. Krav til flytype mm

Flystørrelse er viktig for mange grupper av reisende. Ifm aktivitet relatert til olje og gass ser vi utstrakt behov for rett flystørrelse ifm skifte av mannskap på ulike fartøy, installasjoner mm. Fly med for lav kapasitet vil kunne medføre betydelige ekstrakostnader for operatørselskap, leverandørindustri mm. i om at de blir tvunget til å fordele reisende over flere avganger og i ytterste konsekvens med ekstra overnatting. Slike forhold kan virke i disfavør relatert til aktivitet i egen region. Det bør være krav til min samme flystørrelse som i dag, dvs minst 30 seters maskiner med trykkabin. Videre er behovet for lastekapasitet, dvs flyfrakt av gods viktig. Dette punktet bør utredes nærmere ift anbudsutlysingen og det bør stilles krav til kapasitet.

Det bør også vurderes krav til flyflåte ift alder og miljøutslipp. Nye fly har et annet CO2 avtrykk enn eldre fly.

C. Fleksibilitet

Endringene etter forrige anbudsrunde, samt pågående Covid-19 situasjon viser med tydelighet hva som kan påvirke etterspørselen etter flytjenester og den usikkerhet som vil råde. Dette kommer også klart fram i høringsbrevet fra fylkeskommunen.

Utviklingen ift antall reisende ved flere flyplasser i Nord-Norge er sterkt påvirket av aktivitetsnivået i ulike næringer. For vårt vedkommende vil aktiviteten innen olje og gass, reiseliv, samt etablering av det nye hovedsykehuset for Helgeland være en viktig driver. Dette kan også gjøre det vanskelig å treffe behovet ift utarbeidede estimer. I så henseende er det viktig at en hensyntar dette ved utarbeidelse av kriterier, dvs hvis trafikkutviklingen i perioden blir betydelig endret, må det være mulig å forhandle om ny kapasitet med den som er tildelt kontrakt.

D. Pakking

Ved tidligere anbudsrunder ble det utarbeidet ulike «rutepakker» som tilbyderne kunne konkurrere om. Sammensetningen av pakkene er viktig. Her må en hensynta flere forhold; - For rutene Sandnessjøen - Bodø, må det ikke tillates mer enn en mellomlanding. Det samme må gjelde Sandnessjøen - Trondheim. En bør også søke å etablere felles pakke der dette er naturlig. Både Sandnessjøen og Brønnøysund har samme rullebanelengde (1199m), dvs de kan ta ned større fly enn de øvrige kortbaneflyplassene i Nordland., f.eks Widerøes Q 300 og Atr 42 som benyttes av flere flyselskap. Ift olje- og gassvirksomheten i Norskehavet nord er helikopterbasen lagt til Brønnøysund og forsynings- og servicebasen til Sandnessjøen. Dette er det viktig å hensynta i ruteproduksjonen og i vårt forslag er dette hensyntatt ved samproduksjonen mellom Brønnøysund og Sandnessjøen.

E. Frekvens

Fram til dagens fotrutekontrakt hadde vi en tilfredsstillende frekvens ved lufthavnen. Dette bildet ble betydelig endret ved siste anbudskonkurranse. Stor andel av de reisende ut fra Sandnessjøen skal ofte skifte fly enten det er på Værnes eller Bodø for å reise sørover eller nordover. Det er viktig at rutetabellene er lagt opp slik at en når korresponderende fly på tilfredsstillende måte og uten for lang ventetid. Det er også viktig at en på en god måte kan gjennomføre dagsmøter i både Bodø, Harstad, Tromsø, Oslo, Trondheim og vestlandet (Stavanger, Bergen).

F. Pris sluttbruker/kunde

Fortsatt er det slik at forretningsreisende mellom kortbanenettet i Nordland (Lofoten og Helgeland) og Oslo betaler betydelig mer enn de som reiser mellom Bodø og Oslo. I mange sammenhenger er dette en «ekstrakostnad» ved å være etablert i distriktet og som har betydning både for den næringsdrivende, samt de privatreisende. Kriterier som også vektlegger sluttpris til kunde er viktig å få på plass.

G. Navigasjonssystem

Det er viktig ved denne utlysningen at en ikke begrenser antall tilbydere med krav som er vanskelig å tilfredsstille, dvs det åpnes for ulike relevante navigasjonssystem.

H. Tid fra kontraktstildeling til oppstart og kontraktens lengde

Ønsker en å stimulere til økt konkurranse, er det viktig at det er nok tid fra kontraktstildeling til oppstart. Ideelt burde det vært 1 år mellom tildeling av kontrakt og oppstart. Kontraktens lengde har også betydning ift interesse fra mulige tilbydere.

I. Korrespondanse med øvrig infrastruktur, hurtigbåt, ferge, buss, tog mm

Nedslagsfeltet til Sandnessjøen Lufthavn Stokka er Alstahaug Kommune, Leirfjord kommune, Dønna kommune og Herøy kommune (primærområde). I tillegg har lufthavnen reisende fra Træna/Lovund, Vefsn m.fl. I denne sammenheng er en stor andel av de reisende avhengige av gode kollektivtilbud som korresponderer med flyrutene. Dette vil gjelde i særdeleshet ferge og hurtigbåt. Dette er en utfordring som fylkeskommunen bør vie stor oppmerksomhet i sin ruteplanlegging for nevnte områder.

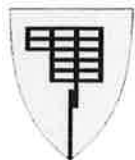
J. Interline agreement

Vinner av anbudet må ha «interline agreement» med de øvrige operatører på stamrutenettet. Hvis så ikke er tilfellet, kan en risikere at det blir ei utfordring ift å få kjøpt gjennomgående billett og at en dermed må sjekke inn bagasjen på nytt igjen ved flybytte.

Konklusjon

Samferdselsutvalget vedtar det som er anført ovenfor som sin høringsuttalelse ift anbud på regionale ruteflygninger gjeldende fra 01.april 2022.

Børge Toft
Rådmann



Brønnøy kommune
Næring

Arkivsaksnr.: 2020/2441-2

Saksbehandler: Johnny Hanssen

Saksfremlegg

Utv.saksnr.:	Utvalg:	Møtedato:
7/21	Formannskapet	20.01.2021

Høring- anskaffelse av flyruter - (FOT-ruter) i Nordland

Kommunedirektørens innstilling:

Brønnøy kommune vedtar det som er anført i saksutredningen som sin høringsuttalelse ift anbud på regionale ruteflygninger gjeldende fra 01.april 2022.

Vedlegg

Høringsbrev fra Nordland Fylkeskommune datert 17.12.2020

Saksopplysninger:

Saken gjelder:

Høring i forbindelse med Nordland fylkeskommunes anskaffelse og drift av flyruter i FOTnettet (FOT= Forpliktelse til offentlig tjenesteyting).

Sakens bakgrunn og fakta:

Samferdselsdepartementet har gjennom mange år gitt tilskudd til regionale flyruter på en rekke strekninger i Norge, der markedet alene ikke sikrer tilfredsstillende transportstandard. Dette har skjedd ved at departementet har tatt ruten ut av det frie markedet, og pålagt forpliktelser til offentlig tjenesteyting (FOT) ved å kjøpe flyrutetjenester etter anbudskonkurranse. Operatøren som har vunnet anbudet har da hatt enerett til ruteflygning på de aktuelle rutestrekninger. Gjennom regionreformen er ansvaret for anskaffelse og drift av flyrutene i FOT-nettet overført til fylkeskommunene. Nordland fylkeskommune forbereder nå en utlysning av anbudskonkurranse for flyrutene for perioden 2022 – 2027(fra 1. april 2022), og har sendt saken ut på høring. Det planlegges anbudsutlysning i april/mai 2021. Høringsfristen er 28.januar.

I høringsbrevet opplyser fylkeskommunen at de har følgende utgangspunkt for anskaffelsen:

- Dagens ruteføringen videreføres i stor grad
- Alle eksisterende lufthavner skal betjenes
- Den kommende FOT-ruten mellom Bodø og Evenes skal videreføres
- Det vil bli vurdert om den kommersielle strekningen mellom Bodø og Skagen (Stokmarknes) skal etableres som en FOT-rute fra 2022
- Nordgående morgenavganger fra Helgeland vurderes flyttet til tidligere tidspunkter enn i dag

Det opplyses videre i høringsbrevet

«Den pågående pandemien har rammet luftfarten hardt. Hittil i 2020 har det i Nordland vært et fall i antall reisende på mer enn 40 %, sammenlignet med 2019. Dette har medført at Staten i 2020 har støttet flyselskaper i Norge med milliardbeløp for å opprettholde et minimumstilbud på innlandsruter. Disse ekstraordinære tilskuddene har vært fordelt til både opprinnelige FOT-ruter og til kommersielle ruter. Det er knyttet usikkerhet til hvor lenge Staten vil opprette det ekstraordinære tilskuddet samt i hvilken størrelsesorden. Prognoser fra Avinor tilsier at antall flyreisende ikke kommer tilbake til 2019-nivået før tidligst i 2024. Passasjerinntektene utgjør en vesentlig andel av finansieringen av FOT-rutene i Nordland. Det er lite sannsynlig at Staten kommer til å fullt ut kompensere for de bortfalte passasjerinntektene fra år 2022. Dermed må trafikken reduseres, og disse kuttene må først og fremst foretas på ruter som både har en relativt høy frekvens og et høyt antall tilbudte passasjer seter. Tradisjonelt har 45-60 % av de tilbudte setene på de ulike FOTrutene blitt solgt. Hittil i 2020 har nivået ligget rundt 25-35 % solgte seter. Mye av denne overkapasiteten vil fortsatt eksistere i 2022. Både miljøhensyn og økonomiske hensyn tilsier at noe av denne overkapasiteten må reduseres. Dersom man ser bort fra Skagen, vil en økning av produksjon være svært krevende, men noen mindre justeringer og endringer vil være mulig. Det handler om å prioritere optimalt for å få mest mulig verdi ut av begrensede ressurser».

Fakta om Brønnøysund:

Nedslagsfeltet til Brønnøysund lufthavn er Brønnøy Kommune, Vega kommune, Vevelstad kommune, Sømna kommune og Bindal kommune (primærområde). I primærområdet for Brønnøysund lufthavn bor det totalt ca 13.000 personer.

Brønnøysund lufthavn har en godkjent banelengde på 1199 meter. Sandnessjøen lufthavn har også samme banelengde. Dette innebærer at disse flyplasser kan ta ned større fly enn det øvrige kortbanenettet på Helgeland. Brønnøysund lufthavn har heliport for offshoreflyvninger og base for luftambulans fly og helikopter.

Passasjerstatistikk:

ÅR	Totalt rute, offshore, charter
2014	142.539
2015	129.600
2016	133.393
2017	118.314
2018	131.215
2019	131.208
2020 pr nov.	93.429

Av statistikken ser vi en nedgang fra 2017. Dette har sin hovedårsak i ny anbudsperiode fra 01.04.2017. Antall ruter ble omtrent halvert og rutene til/fra Bodø ble langt dårligere og vanskeliggjorde ift korresponderende ruter.

Dette har gitt merkostnader for lokalt og regionalt næringsliv, men også for de aktører som opererer ut fra Brønnøy. Kurs- og konferansemarkedet har også blitt skadelidende. Samt at person og pasientreiser ble langt dyrere og vanskeligere.

Luftfarten ble rammet hardt i 2020 på grunn av koronaen, det vil sikkert ta noe tid før trafikken normaliserer seg.

Dagens rutetilbud ved lufthavnen:

I dag har vi to daglige avganger til Bodø og 4 til Trondheim i midtuke, og lørdag er det 1 tur til Bodø og 1 tur til Trondheim. Søndag har vi 1 tur til Bodø og 2 turer til Trondheim på ettermiddag kveld.

Kommersiell rute til Oslo har hatt tre til fire ukentlige avganger i sommerhalvåret. I vinterhalvåret har det kun vært satt opp direkterute ved spesielle anledninger/høytider.

Ny anbudsperiode 2022-2027 viktige momenter:

- A. Dagens flyruter og forslag til nye
- B. Flytype mm
- C. Åpning for fleksibilitet i anbudsperioden
- D. Pakking
- E. Frekvens
- F. Pris sluttbruker/kunde
- G. Krav til navigasjonssystem
- H. Tid fra kontraktstildeling til oppstart og kontraktens lengde
- I. Korrespondanse med øvrig infrastruktur, hurtigbåt, ferge, buss, tog mm
- J. Vinner av anbudet må ha « interline agreement »

A. Dagens flyruter og forslag til nye.

Tilbudet ved Brønnøysund lufthavn er beskrevet ovenfor. Tilbudet oppleves ikke tilfredsstillende.

Brønnøy er regionsenter for sør- Helgeland, virksomheter og service i kommunene Brønnøy, Vega, Vevelstad, Sømna og Bindal. Det er et stort behov for rutegående flytrafikk i både offentlig tjeneste, i pasientreiser og i ulike utadrettede næringer. Det nevnes særlig næringer og konkurranseutsatte virksomheter knyttet til havbruk og oljerelaterte virksomheter, samt fremtredende logistikktenester med så vel utstyr som mannskaper.

Reiseruter og aktiviteter begrenses av flytilbudene, fulle fly og svært kostbare tilpasninger for ulike reisende. Samkvem mellom byer/institusjoner innenfor offentlige tjenester, helse og utdanning, samt også betydelig senter for skipstrafikk, havbruk og oljerelatert virksomhet krever bedre samordning i rutegående tilbud til/fra nord, Bodø med korrespondanser videre til/fra nord og sør.

Korrespondanse til/fra Bodø er særlig vanskelig, kostnadskrevende og begrensende uten verken morgenfly og kveldsfly som korresponderer videre nordover til/fra Tromsø/Lofoten/vesterålen og Trondheim/Oslo.

Ift de rammer som det legges opp til i høringsbrevet har vi følgende forslag til endring i ruteproduksjon og som også er koordinert med Alstahaug;

- 1) Fremskynde daglig avgang til Bodø kl 0915 fram til kl 0620 på morgenen. Da vil reisende være i Tromsø kl 0900. Dette tilsvarer løsninger som er i tråd med tidligere anbud og sikrer muligheter for dagsreiser til Bodø og til Lofoten/Vesterålen og Tromsø. Denne avgangen kan deles mellom Brønnøysund og Sandnessjøen.
- 2) Dele avgang med Sandnessjøen med daglig rute-fly med forslag 1045 fra Bodø. Dette gir muligheter for reisende fra Tromsø, Lofoten/Vesterålen med avreise Bodø på formiddag.
- 3) Rutegående nordover på ettermiddag eksisterer ikke i dag. Avgang kl 1525 fra Trondheim kan deles med Sandnessjøen og dekker etterspurt behov som også inkluderer videre forbindelse fra Bodø (Bl.a Tromsø, Lofoten/Vesterålen).

- 4) Avgang sen kveld fra Bodø til Brønnøysund via Sandnessjøen. Dette er en rute som ikke eksisterer i dag, og vil forbedre korrespondanse betydelig fra Lofoten/Vesterålen, Tromsø, Oslo og Trondheim.
- 5) Daglig avgang til Bodø på kveldstid har p.t. ingen aktuelle videre forbindelser, og det kan være mulig å dele kveldsfly med Sandnessjøen. Vi legger da til grunn at vi deler fly avgang 15.25 fra Trondheim med Sandnessjøen.
- 6) Reisetid lørdag ettermiddag fra Trondheim alternativt Bodø med korrespondanse fra Oslo er en utfordring, og tilpasninger i deling med Sandnessjøen er viktig og nødvendig samordning. Dette er en rute som er spesielt etterspurt i sommerhalvåret, og er bl.a viktig for kultur- og opplevelsesnæringen.

Forslagene tar utgangspunkt i at en vurderer flymateriell ift trafikk og deling, dvs om en skal benytte 50 seters flymaskin eller ikke.

Videre er det viktig at flyselskap som vinner kontrakten, sender forslag til rutetabell på høring.

Kapasitet i kommersielle direkteruter Brønnøysund-Oslo-Brønnøysund er svært viktige reiseruter og kompletterer nødvendig fotrutetilbud fra/til sør. Disse er også viktig for helårige tjenestereiser, internasjonal trafikk og besøkstilbud til/fra regionen.

Forslag ny tabell ut fra dagens rutetilbud Brønnøysund/Sandnessjøen

Mandag-Fredag

Fra	Til	Avgang	Ankomst		
Bodø	S.Sjøen	540	615		Dagens to ruter på morgen slås sammen, samme ankomsttid i Trondheim for videre forbindelser.
S.Sjøen	Br.Sund	630	650		
Br.Sund	Tr.Heim	705	750		
Br.Sund	S.Sjøen	620	650		Flyet starter i Br.Sund som i dag, men går nordover via S.Sjøen til Bodø
S.Sjøen	Bodø	705	740*1		
Tr.Heim	Br.Sund	815	900		Dagens to ruter slås sammen
Br.Sund	S.Sjøen	915	935		
S.Sjøen	Bodø	950	1025		
Bodø	S.Sjøen	1045	1120		Rute fra Bodø i dag, nytt via S.Sjøen.
S.Sjøen	Br.Sund	1135	1155		
Br.Sund	Tr.Heim	1210	1255		
Tr.Heim	S.Sjøen	1315	1405		Dagens rute deles med Br.Sund istedenfor Rørvik
S.Sjøen	Br.Sund	1420	1500		

Br.Sund	Tr.Heim	1515	1600					
Tr.Heim	Br.Sund	1525	1610		Rute fra Trondheim via S.Sjøen. Rekker forbindelser Lofoten/Vesterålen Tromsø m.m			
Br.Sund	S.Sjøen	1625	1645					
S.Sjøen	Bodø	1700	1735					
Bodø	S.Sjøen	1650	1725		Erstatte dagens doble avganger fra Bodø som går 1725 med tidligere og senere avgang. Ivaretar forbindelser fra Tromsø. Stopper i Br.Sund.			
S.Sjøen	Br.Sund	1740	1800					
Br.Sund	Tr.Heim	1815	1900					
Bodø	S.Sjøen	2010	2045					
S.Sjøen	Br.Sund	2100	2115*2					
Tr.Heim	Br.Sund	1945	2030		Dagens to ruter slås sammen, men fortsetter til Bodø. Pr i dag stopper det ene flyet i Br.Sund.			
Br.Sund	S.Sjøen	2045	2105					
S.Sjøen	Bodø	2120	2155					

*1 Når forbindelser med ankomst Tromsø kl 900.

*2 Fredager fortsetter flyet til Trondheim

Lørdag

Fra	Til	Avgang	Ankomst					
Tr.Heim	Br.Sund	0950	1035					
Br.Sund	S.Sjøen	1050	1110					
S.Sjøen	Bodø	1125	1200					
Bodø	S.Sjøen	1150	1225					
S.Sjøen	Br.Sund	1240	1255					
Br.Sund	Tr.Heim	1345	1430					

Søndag

Fra	Til	Avgang	Ankomst					
Bodø	S.Sjøen	1150	1225		Rute fra Bodø i dag, nytt via Br.Sund.			
S.Sjøen	Br.Sund	1240	1255					
Br.Sund	Tr.Heim	1345	1430					
Tr.Heim	Br.Sund	1205	1250		Rute fra Trondheim i dag, nytt via Br.Sund isf Rørvik.			
Br.Sund	S.Sjøen	1305	1320					
S.Sjøen	Bodø	1335	1410					
Tr.Heim	Br.Sund	1525	1610		Rute fra Trondheim via S.Sjøen. Rekker forbindelser Lofoten/Vesterålen Tromsø m.m			
Br.Sund	S.Sjøen	1625	1645					
S.Sjøen	Bodø	1700	1735					
Bodø	S.Sjøen	1650	1725		Erstatte dagens doble avganger fra Bodø som går 1725 med tidligere og			
S.Sjøen	Br.Sund	1740	1800					
Br.Sund	Tr.Heim	1815	1900					

					senere avgang. Ivaretar forbindelser fra Tromsø. Stopper i Br.Sund. Kan evt forskyves til kl 2100, vil da kunne korrespondere med fly fra Tromsø.
Bodø	S.Sjøen	2010	2045		
S.Sjøen	Br.Sund	2100	2115		
Tr.Heim	Br.Sund	1945	2030		Dagens to ruter slås sammen, men fortsetter til Bodø. Pr i dag stopper det ene flyet i Br.Sund.
Br.Sund	S.Sjøen	2045	2105		
S.Sjøen	Bodø	2120	2155		

I dette forslaget til rutetabell slås alle ruter sammen relatert til Brønnøysund og Sandnessjøen. Forslaget gir bedre frekvens for alle parter og bedre utnyttelse av setekapasitet.

Mandag-fredag er det pr i dag totalt elleve avganger fra Sandnessjøen (5) og Brønnøysund (6). I forslaget er det ni avganger totalt og med justeringer av tid på enkelte avganger. Lørdag foreslås at dagens to avganger fra Brønnøysund starter i Bodø og Trondheim, og går via Sandnessjøen.

Søndag er det pr i dag totalt syv avganger fra Sandnessjøen (4) og Brønnøysund (3). I nytt forslag er det seks avganger totalt.

B. Krav til flytype mm

Flystørrelse er viktig for mange grupper av reisende. Ifm aktivitet relatert til olje og gass ser vi utstrakt behov for rett flystørrelse ifm skifte av mannskap på ulike fartøy, installasjoner mm. Fly med for lav kapasitet vil kunne medføre betydelige ekstrakostnader for operatørselskap, leverandørindustri mm. iom at de blir tvunget til å fordele reisende over flere avganger og i ytterste konsekvens med ekstra overnatting. Slike forhold kan virke i disfavør relatert til aktivitet i egen region. Det bør være krav til min samme flystørrelse som i dag, dvs minst 30 seters maskiner med trykkabin. Videre er behovet for lastekapasitet, dvs flyfrakt av gods viktig. Dette punktet bør utredes nærmere ift anbudsutlysingen og det bør stilles krav til kapasitet.

Det bør også vurderes krav til flyflåte ift alder og miljøutslipp. Nye fly har et annet CO2 avtrykk enn eldre fly.

C. Fleksibilitet

Endringene etter forrige anbudsrunde, samt pågående Covid-19 situasjon viser med tydelighet hva som kan påvirke etterspørselen etter flytjenester og den usikkerhet som vil råde. Dette kommer også klart fram i høringsbrevet fra fylkeskommunen.

Utviklingen ift antall reisende ved flere flyplasser i Nord-Norge er sterkt påvirket av aktivitetsnivået i ulike næringer. For vårt vedkommende vil aktiviteten innen olje og gass, reiseliv, samt etablering av det nye hovedsykehuset for Helgeland være en viktig driver. Dette kan også gjøre det vanskelig å treffe behovet ift utarbeidede estimer. I så henseende er det viktig at en hensyntar dette ved utarbeidelse av kriterier, dvs hvis trafikkutviklingen i perioden blir betydelig endret, må det være mulig å forhandle om ny kapasitet med den som er tildelt kontrakt.

D. Pakking

Ved tidligere anbudsrunder ble det utarbeidet ulike «rutepakker» som tilbyderne kunne konkurrere om. Sammensetningen av pakkene er viktig. Her må en hensynta flere forhold; - For rutene Sandnessjøen - Bodø, må det ikke tillates mer enn en mellomlanding. Det samme må gjelde Sandnessjøen - Trondheim. En bør også søke å etablere felles pakke der dette er naturlig. Både Sandnessjøen og Brønnøysund har samme rullebanelengde (1199m), dvs de kan ta ned større fly enn de øvrige kortbaneflyplassene i Nordland., f.eks Widerøes Q 300 og Atr 42 som benyttes av flere flyselskap. Ift olje- og gassvirksomheten i Norskehavet nord er helikopterbasen lagt til Brønnøysund og forsynings- og servicebasen til Sandnessjøen. Dette er det viktig å hensynta i ruteproduksjonen og i vårt forslag er dette hensyntatt ved samproduksjonen mellom Brønnøysund og Sandnessjøen.

E. Frekvens

Fram til dagens fotrutekontrakt hadde vi en tilfredsstillende frekvens ved lufthavnen. Dette bildet ble betydelig endret ved siste anbudskonkurranse. Stor andel av de reisende ut fra Sandnessjøen skal ofte skifte fly enten det er på Værnes eller Bodø for å reise sørover eller nordover. Det er viktig at rutetabellene er lagt opp slik at en når korresponderende fly på tilfredsstillende måte og uten for lang ventetid. Det er også viktig at en på en god måte kan gjennomføre dagsmøter i både Bodø, Harstad, Tromsø, Oslo, Trondheim og vestlandet (Stavanger, Bergen).

F. Pris sluttbruker/kunde

Fortsatt er det slik at forretningsreisende mellom kortbanenettet i Nordland (Lofoten og Helgeland) og Oslo betaler betydelig mer enn de som reiser mellom Bodø og Oslo. I mange sammenhenger er dette en «ekstrakostnad» ved å være etablert i distriktet og som har betydning både for den næringsdrivende, samt de privatreisende. Kriterier som også vektlegger sluttpris til kunde er viktig å få på plass.

G. Navigasjonssystem

Det er viktig ved denne utlysningen at en ikke begrenser antall tilbydere med krav som er vanskelig å tilfredsstille, dvs det åpnes for ulike relevante navigasjonssystem.

H. Tid fra kontraktstildeling til oppstart og kontraktens lengde

Ønsker en å stimulere til økt konkurranse, er det viktig at det er nok tid fra kontraktstildeling til oppstart. Ideelt burde det vært 1 år mellom tildeling av kontrakt og oppstart. Kontraktens lengde har også betydning ift interesse fra mulige tilbydere.

I. Korrespondanse med øvrig infrastruktur, hurtigbåt, ferge, buss, tog mm

Nedslagsfeltet til Brønnøysund Lufthavn er Brønnøy Kommune, Vega kommune, Vevelstad kommune, Sømna kommune og Bindal kommune (primærrområde). I denne sammenheng er en stor andel av de reisende avhengige av gode kollektivtilbud som korresponderer med flyrutene. Dette vil gjelde i særdeleshet ferge og hurtigbåt. Dette er en utfordring som fylkeskommunen bør vie stor oppmerksomhet i sin ruteplanlegging for nevnte områder.

J. Interline agreement

Vinner av anbudet må ha «interline agreement» med de øvrige operatører på stamrutenettet. Hvis så ikke er tilfellet, kan en risikere at det blir ei utfordring ift å få kjøpt gjennomgående billett og at en dermed må sjekke inn bagasjen på nytt igjen ved flybytte.

Vurdering:

Brønnøy kommune vedtar det som er anført ovenfor som sin høringsuttalelse ift anbud på regionale ruteflygninger gjeldende fra 01.april 2022.



Ivan Haugland, Leirfjord kommune
Stig Sørre, Helgelandsrådet

Vår ref.
20/1013-5/KRVA

Arkivkode
N40

Deres ref

Dato.
18.01.2021

Melding om politisk vedtak - Høring - anskaffelse av flyruter (FOT-ruter) i Nordland

Formannskap har i møte 18.01.2021, sak 2/21 fattet følgende vedtak:

Pkt. 1

- Herøy formannskap stiller seg bak utarbeidelsen av en felles høringsuttalelse for anskaffelse av flyruter (FOT-ruter) gjennom Helgeland interkommunalt politiske råd.

Pkt. 2

- Det bør opprettes en felles rute fra Trondheim til Brønnøysund og Sandnessjøen på lørdager.
- På ordinære ukedager så bør de tidligste avgangene sørover og nordover tilpasses ferjerutene fra Herøy. Dvs. at det ikke er ønskelig med flyavganger tidligere enn 07.00.

Pkt 3

- Det innarbeides rutiner i kommunens administrasjon slik at ruteendringer som kommer på høring (buss, båt/ferje og fly) blir sendt ut til Herøy næringsforening for innspill.

Med hilsen

Kristin Vangen
Arkivleder

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Brev, saks korrespondanse og e-post til Herøy kommune bes ikke adressert til avdeling eller enkeltperson.

Postadresse
Silvalveien 1
8850 Herøy

Besøksadresse
Silvalveien 1
8850 Herøy

Telefon
75 06 80 00

E-postadresse
post@heroy-no.kommune.no
Hjemmeside
www.heroy-no.kommune.no

Bankkontonr.
4533.06.01462
Organisasjonsnr.
872 417 982



VEFSN KOMMUNE

- et steg foran

Dato: 26.01.2021

Saksb: Rigmor Jenssen Leknes

Tlf: 75 10 10 12

Saknr: 20/7562

Deres ref.:

Nordland fylkeskommune

Fylkeshuset

8048 Bodø

Melding om politisk vedtak - Høringssvar - anskaffelse av flyruter (FOT-ruter) i Nordland

Formannskapet behandlet i møte 26.01.2021 sak 15/21

Følgende vedtak ble fattet:

Kortbanenettet på Helgeland

Det norske kortbanenettet er et resultat av politiske vedtak som ble gjort i 1960- og begynnelsen av 1970-årene. Målet var å imøtekomme kravet om bedre infrastruktur ute i distriktene, der det var stort ønske om etablering av mindre flyplasser med korte rullebaner for fly. Kortbanenettet er distriktenes «busselskap», og er i dag en like avgjørende faktor for et desentralisert næringsliv og bosetting som da det ble etablert. I tillegg var og er kortbanenettet en viktig forutsetning for regionssykehusordningen i Norge.

Innenfor Helgeland interkommunale politiske råd (Helgelandsrådet) sitt virkeområde er det tre flyplasser. Flyplassene er lokalisert i regionsentrene Alstahaug, Brønnøy og Vefsn og alle betjener ett stort omland. Det er økt behov for rutegående flytrafikk i både offentlig tjeneste, i pasientreiser og i ulike utadrettede næringer. Det nevnes særlig næringer og konkurranseutsatte virksomheter knyttet til havbruk, oljerelaterte virksomheter, industri, turisme samt fremtredende logistikkjenester med så vel utstyr som mannskaper.

Mangel på og endring i frekvens bidrar til merkostnader for lokalt og regionalt næringsliv. For aktører som opererer i Kurs- og konferansemarkedet vanskeliggjør lav rutefrekvensen mulighetene til og kunne tilby å utføre sine tjenester på Helgeland.

Vefsn kommune mener at hvis Nordland skal bringes enda tettere sammen med resten av landet er kortbanenettet av avgjørende betydning. Total reisetid og frekvens er nøkkelen for utvikling og vekst i regionen.

Momenter til høringen

Innspill fra Mosjøen næringsforening.

- Flyruter som muliggjør dagsmøter i Oslo, Bergen, Trondheim, Bodø, Tromsø og Nordland fylke nord for Bodø (Lofoten, Ofoten og Vesterålen).
- Flyruter som muliggjør dagsmøter på Helgeland, og at foredragsholdere og deltakere på konferanser kan komme og returnere samme dag.
- Økt frekvens på tilbudet.
- Vurdere opprettelse av direkteruter til Trondheim og Bodø når det er mest reisende.
- Samkjøre ruter når det er mindre reisende. Gjelder spesielt Bodø-Helgeland T/R. Dette vil kunne gi enda bedre frekvens, slik det var før dette Fot-ruteanbudet ble igangsatt.
- Avganger i helgene må nå flyavganger videre fra Bodø og Trondheim.
- Sette krav om trykk-cabin på alle ruter
- Sette krav i anbud på daglig setekapasitet. Ikke årlig setekapasitet som i dag.
- Rutetilbud må tilfredsstillende behovene til pasientreise, slik at belastningen for pasientene blir minst mulig. Dette gjelder også reiser til og fra våre helsetilbud internt på Helgeland.

Tidligere undersøkelser viser at næringslivet prioriterer i følgende rekkefølge

1. Reisetid totalt
2. Frekvens
3. Reisetidspunkt
4. Pris

Vurdering av høringsnotat og forslag til frekvens.

Som tidligere omtalt ser Vefsn kommune betydelig nedgang i passasjerer fra 2016-2017 til 2018-2019 for Helgeland totalt, med store variasjoner mellom de fire flyplassene på Helgeland.

Dette har sin hovedårsak i ny anbudperiode fra 01.04.2017. Antall ruter ble omtrent halvert og rutene til/fra Bodø ble langt dårligere og i liten grad tilpasset korresponderende ruter. Mye av den tapte trafikken er sannsynligvis overført til alternativ transport som f.eks bil, men også at en ble «tvunget» til å benytte tilbud fra annen flyplass for å redusere den totale reisetiden.

En synlig konsekvens av endrede ruter har bidratt til at Sandnessjøen lufthavn fått en betydelig nedgang i antall reisende og Mosjøen lufthavn har fått en vekst på hele 63% på rutene fra Bodø. Den store veksten i Mosjøen skyldes nok ikke bare endret bruk av flyplass (tidligere reisende fra Sandnessjøen), men også at passasjerer ikke fikk korresponderende fly til Mosjøen fra Trondheim, og dermed måtte via Bodø. Anleggsarbeidet i forbindelse med E6 Helgeland sør og bygging av vindmøllepark i Mosjøen er også noe av forklaringen.

Dagen tilbud oppleves ikke tilfredsstillende og tilrettelegger ikke for økt aktivitet og videreutvikling av Helgeland. Vefsn kommune mener at man under utarbeidelse det mye anskaffelsesdokumentet ikke må fokusere for sterkt på dagens ruteføring, men

legge til grunn hvilke konsekvenser endringene i anbudsperiode fra 01.04.2017, har fått for de reisende til og fra Helgeland. Vefsn kommune er også innforstått med at den pågående pandemien vil kunne medføre redusert utnyttelse av solgte seter, men å basere fremtidig ruteføring på bakgrunn av dagens situasjon, mener vi er feil og lite fremtidsrettet.

I den videre vurderingen betegner vi Helgeland som flyplassene i Brønnøysund, Sandnessjøen, Mosjøen. Mo i Rana bør tas med i ruteproduksjon som angår flyplassen i Mosjøen, da samordning vil kunne bidra til en bedre utnyttelse av kapasitet.

Med utgangspunkt i dagens situasjon, har vi forslag til følgende rutetabell:

Mandag til fredag:

Avreiser fra Helgeland:

- Ankomst Bodø senest kl. 08.00
- Ankomst Tromsø senest kl. 10.00
- Ankomst Oslo senest kl. 09.15
- Ankomst Bergen senest kl. 09.30

Formiddag sørfra og nordfra:

- Mulighet for ankomst til Helgeland senest kl. 09.00-09.30
- Fly til Bodø kl. 09.30-10.00

Midt på dag:

- Fly Bodø-Helgeland-Trondheim midt på dag (som etablert rute Bodø- Mosjøen i dag)
ca. kl. 12.00-13.30
Kan med fordel kombineres med gjennomgående Mo-Mosjøen og Sandnessjøen-Brønnøysund.

Ettermiddag/kveld:

- Fly fra Helgeland ca. kl. 16-17 – Kan med fordel kombineres med gjennomgående rute Bodø-Mo-Mosjøen-Trondheim og Bodø-Sandnessjøen-Brønnøy-Trondheim med avgang Bodø ca. kl. 15.30-16.30.
- Fly fra Trondheim ankomst senest kl. 18.00, med forbindelser fra Oslo/Vestlandet, med videre forbindelse til Bodø.
- Siste ankomst inn til Helgeland fra Bodø ca. kl. 22.00, med forbindelser fra Tromsø-Oslo-Vestlandet.

Lørdager:

- Forbindelser både inn og ut av Helgeland nord/sør på formiddag som når forbindelser videre fra Trondheim og Bodø. Fra sør til Helgeland ca. 10.30 - 11.30 og nord til Helgeland 12.30 -13.30

Søndager:

- Forbindelser både inn og ut av Helgeland, nord/sør på formiddag som når forbindelser videre fra Trondheim og Bodø, som gjør at man kan være i f.eks. Oslo og Tromsø på ettermiddag.
Fra nord til helgeland ca. kl. 12.15 – 13.50 og fra sør til Helgeland kl. 15.30
- Også tilsvarende som ettermiddag/kveldsprogram ukedager.

Foreslåtte avgang og ankomsttider tar hensyn til befolkningen og næringslivets behov i større grad en eksisterende rutetabell.

Med vennlig hilsen

Rigmor Jenssen Leknes
formannskapssekretær

Dokumentet er godkjent elektronisk og derfor ikke signert

Kopi til:
Helgeland regionråd IKS Postboks 405 8801

Stig Sørra

Fra: Mosjøen Næringsforening <post@mosjoennf.no>
Sendt: tirsdag 19. januar 2021 15:45
Til: Stig Sørra
Kopi: Berit Hundåla; Ellen Schølberg; Harald Lie; Ivan Haugland; Andre Møller; Britt Helstad; Nils Olav Jenssen; Elbjørg Larsen; Torhild Haugann; Eilif Trælnes; Hans Gunnar Holand; Peter Arne Talseth; Geir Waage; Paul Asphaug; Hanne Davidsen; Håkon Lund; snorre.lund; ingvild; John Arne Warholm; post; post; langset@ihr.no; hakon; Rune Christoffersen; kurt; snorre.lund; jostein; Thomas Borgen
Emne: Høring FOT-ruter - Felles høring

Til Helgelandsrådet!

Mosjøen næringsforening har et fagråd for logistikk.

I møte har fagrådet vedtatt å oppfordre alle kommunene i Helgelandsrådet, og helst sammen med kommunene i Indre Helgeland Regionråd, om å finne frem til et felles svar på høringen vedr. FOT-ruter.

Vi regner med at alle kommunene på Helgeland har felles mål vedr. Fot-rutene, og fagrådet er svært klar på at man sammen vil stå mye sterkere!

Videre i dokumentet er Helgeland = Brønnøysund, Sandnessjøen, Mo i Rana og Mosjøen.

Viktige ting å kunne samles om er:

- Flyruter som muliggjør dagsmøter i Oslo, Bergen, Trondheim, Bodø, Tromsø og Nordland fylke nord for Bodø (Lofoten, Ofoten og Vesterålen).
- Flyruter som gjør at resten av verden kan ha dagsmøter på Helgeland, og at man kan få inn foredragsholdere og deltakere på konferanser samme dag.
- Økt frekvens på tilbudet.
- Gjerne direkteruter til Trondheim og Bodø når det er mest reisende.
- Samkjøre ruter når det er mindre reisende. Gjelder spesielt Bodø-Helgeland T/R. Dette vil kunne gi enda bedre frekvens, slik det var før dette Fot-ruteanbudet ble igangsatt.
 - o F.eks. Trondheim – Mosjøen – Mo i Rana – Bodø T/R.
 - o F.eks. Trondheim – Brønnøysund- Sandnessjøen – Bodø T/R.
- Avganger i helgene må nå flyavganger videre fra Bodø og Trondheim.
- Viktig med krav om trykk-cabin.
- Krav om daglig kapasitet. Ikke slik som i dag at kravet er en årlig setekapasitet.
- Viktig at rutene tilfredsstiller behovene til pasientreiser, slik at belastningen for pasientene blir minst mulig.

Optimal ruteplan:

- MAN-FRE:
 - Avreiser fra Helgeland
 - o Ankomst Bodø senest 0800
 - o Ankomst Tromsø senest 1000
 - o Ankomst Oslo senest 0915
 - o Ankomst Bergen senest 0930
- Formiddag sørfra og nordfra:
 - o Mulighet for ankomst til Helgeland med ankomst senest kl. 0900-0930
- Midt på dag:
 - o Fly til Bodø 0930-1000

- Fly Bodø-Helgeland-Trondheim midt på dag (som i dag)
- Ettermiddag/kveld
 - Fly fra Helgeland ca. 16-17 – Kan med fordel kombineres med gjennomgående rute Bodø-Mo-Mosjøen-Trondheim med avgang Bodø ca. 1530
 - Fly fra Trondheim ankomst senest 1800, med forbindelser fra Oslo/Vestlandet, med videre forbindelse til Bodø
 - Siste ankomst inn til Helgeland fra Bodø ca. 2200, med forbindelser fra Tromsø-Oslo-Vestlandet.
- Lørdager
 - Forbindelser både inn og ut nord/sør på formiddag som når forbindelser videre fra Trondheim og Bodø
- Søndager.
 - Forbindelser både inn og ut nord/sør på formiddag som når forbindelser videre fra Trondheim og Bodø, som gjør at man kan være i f.eks. Oslo og Tromsø på ettermiddag.
 - Også tilsvarende som ettermiddag/kveldsprogram ukedager.

Undersøkelser viser at det viktigste, i prioritert rekkefølge, for næringslivet er:

1. Reisetid totalt er det suverent viktigste
2. Frekvens
3. Reisetidspunkt
4. Pris er det *minst viktige*

Kopi:

Alle ordførere i Helgelandsrådet

Alle ordførere i Indre Helgeland Regionråd

Sekretariat Indre Helgeland Regionråd

Fagråd Logistikk – Mosjøen Næringsforening

Næringskonsulent MON

Alstahaug Næringsforening – Næringsforum Helgeland

Brønnøy Næringsforum – Næringsforum Helgeland

Ranaregionens Næringsforening – Næringsforum Helgeland

Med vennlig hilsen

Mosjøen Næringsforening

Bjørn Larsen

Daglig leder

post@mosjoennf.no

Kontor: +47 976 79 375

Mobil: +47 91 58 24 28



Protokoll

Utvalg: Samferdsel
Møtedato: 25.01.21
Saksbehandler: Snorre Lund

Saksnr.	Tittel
03/21	RTP 2022-2033. Invitasjon til å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet

Forslag til vedtak:

Komité for samferdsel (Helgelandsrådet) sender i løpet av uke 4 ut en forespørsel til kommunen og næringsforeningen om å gi sine innspill til det kommende arbeidet med RTP 2022-2033.

Det vises til invitasjon til å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet fra Nordland fylkeskommune datert 15. desember.

Vedtak:

Komité for samferdsel (Helgelandsrådet) sender i løpet av uke 4 ut en forespørsel til kommunen og næringsforeningen om å gi sine innspill til det kommende arbeidet med RTP 2022-2033.

Det vises til invitasjon til å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet fra Nordland fylkeskommune datert 15. desember.

Vedlegg: RTP 2022 -2033. Invitasjon til å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet

Helgeland Interkommunalt politisk råd
Postvoks 405

8801 SANDNESSJØEN

RTP 2022-2033. Invitasjon til å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet

Arbeidet med rullering av gjeldende [Regional transportplan Nordland 2018-2029](#) og tilhørende [handlingsprogram 2018-2021](#) er nå igangsatt. Ny transportplan (RTP) vil gjelde for perioden 2022-2033, og vedtas i fylkestinget rundt årsskiftet 2021/2022.

På fylkeskommunens hjemmeside finner dere mer [informasjon om arbeidet med kommende RTP](#).

Formål

Formålet med RTP er å sikre ønsket utvikling innen transportområdet i hele Nordland fylke, og vil gjelde både fylkeskommunens og statens ansvarsområder.

RTP skal ivareta både innbyggere, arbeidspendling, øvrige reisende og næringslivet sine transportbehov når det gjelder trafikkssikkerhet, framkommelighet, beredskap, transportsikkerhet og mobilitet. RTP skal omhandle alle transportformer, det vil si myke trafikanter, buss, båt, bil, ferje, fly og bane.

Virkemidlene under de forskjellige transportformer skal sees i sammenheng og det skal settes søkelys på helhetlige transportkorridorer. Dette gjelder både drift, vedlikehold, investeringsprosjekter, tiltak og transportløsninger.

RTP skal koordineres med prosessen knyttet til kommende Nasjonal transportplan 2026-2037 (NTP), og skal være en effektiv premissgiver for fylkeskommunens innspill til NTP.

Oppdrag 1

Nordland fylkeskommune vil med dette invitere dere til å komme med skriftlig innspill om hovedutfordringer på transportområdet **innen 1. mars 2021**, som ledd i arbeidet med RTP.

Vi legger også opp til å invitere til digitale møter i etterkant av skriftlig innspill for en nærmere gjennomgang av innspillene. Vi kommer tilbake til tid og dagsorden for møtene.

Adresse: Postmottak Tlf.: 75650000
Fylkeshuset E-post: post@nfk.no
8048 Bodø

Besøksadresse: Moloveien 16

Transport og infrastruktur
Mobilitet
Stian Jensen
Tlf: 75650884

Det er viktig å legge til rette for et godt transportsystem som skaper gode reiser for innbyggere, arbeidspendlere og øvrige reisende, og å knytte produksjon av varer og tjenester ut til markedene - «Fra kyst til marked». Omstillingen til et fremtidig lavutslippssamfunn krever at dette skjer innenfor rammene av en forsvarlig klima- og miljøpolitikk, samtidig som det stilles høye krav til forutsigbare, enkle, raske og trygge person- og godstransporter. Det vil være avgjørende at RTP setter søkelys på at ressursene i transportsektoren brukes effektivt, slik at man får mest mulig transport og infrastruktur for pengene. Videre åpner den raske utviklingen av teknologi for nye muligheter.

For å få gode og effektive transportløsninger er det viktig at aktørene i Nordlandssamfunnet i en tidlig fase av arbeidet med RTP definerer hva de regionalt ser som de:

- Viktigste transportbehovene i dag og i framtiden
- Største utfordringene i dag og i framtiden
- Viktigste utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene i framtiden

Det er ønskelig med kortfattede skriftlig innspill, og gjerne med oppsummering i punkter. Evt. mer utfyllende kommentarer kan benyttes som vedlegg til innspillene.

Kommunene oppfordres til å gi felles innspill innen sin region gjennom sitt Interkommunale politiske råd.

Det understrekes at vi nå ønsker å få innspill på utfordringer, og at mål, løsninger og prioriteringer av konkrete tiltak ikke vil være tema i denne tidlige fasen av arbeidet. Detaljerte ruteplaner/-tider for kollektivtransporten inngår heller ikke i arbeidet med RTP, men tas opp i de regionale rutemøtene mellom fylkeskommunen og kommunene/Interkommunalt politisk råd.

Vi ser frem til samarbeidet om neste RTP gjennom innspill og diskusjoner.

Med vennlig hilsen

Bent-Joacim Bentzen
Fylkesråd for transport og infrastruktur

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift.

Hovedmottakere:

Alstahaug kommune	Strandgata 52	8800	SANDNESSJØEN
Andøy kommune	Postboks 187	8483	ANDENES
Beiarn kommune	Moldjord	8110	MOLDJORD
Bindal kommune	Oldervikveien 5	7980	TERRÅK
Bodø kommune	Postboks 319	8001	BODØ

Hovedmottakere:

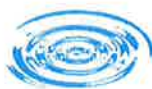
Brønnøy kommune	Rådhuset	8905	BRØNNØYSUND
Bø kommune	Veaveien 50	8475	STRAUMSJØEN
Daniel Bjarmann Simonsen			
Daniel Bjarmann- Simonsen			
Daniel Helgesen			
Dønna kommune	Krunhaugen 1	8820	DØNNA
Evenes kommune	Postboks 43	8539	BOGEN I OFOTEN
Fauske kommune	Postboks 93	8201	FAUSKE
Flakstad kommune	.	8380	RAMBERG
Frank Lauritz Jensen			
Gildeskål kommune	Postboks 54	8138	INNDYR
Grane kommune	Industriveien 2	8680	TROFORS
Hadsel kommune	Rådhusgata 5	8450	STOKMARKNES
Hamarøy kommune	Marie Hamsuns vei 3	8294	HAMARØY
Hattfjelldal kommune	O.T.Olsens vei 3 A	8690	HATTFJELLDAL
Hemnes kommune	Sentrumsveien 1	8646	KORGEN
Herøy kommune	Silvalveien 1	8850	Herøy
Hålogalandsrådet	Postmottak	9479	HARSTAD
Indre Helgeland regionråd	Postboks 564	8601	MO I RANA
Leirfjord kommune	Skoledalsveien 39	8890	Leirfjord
LO Nordland			
Lofotrådet	Postboks 406	8376	LEKNES
Lurøy kommune	Rådhuset	8766	LURØY
Lødingen kommune	Postboks 83	8411	LØDINGEN
Martin Grønnslett			
Meløy kommune	Gammelveien 5	8150	Ørnes
Moskenes kommune	Rådhuset	8390	REINE
Narvik kommune	Postboks 64	8501	NARVIK
Nesna kommune	Movegen 24	8700	NESNA
Rana kommune	Postboks 173	8601	MO I RANA
Rødøy kommune	Rådhuset	8185	VÅGAHOLMEN
Røst kommune	Rådhuset	8064	RØST
Saltdal kommune	Kirkegata 23	8250	ROGNAN
Salten regionråd	Postboks 915	8001	BODØ
Sortland kommune	Postboks 117	8401	SORTLAND
Steigen kommune	Leinesfjord	8283	LEINESFJORD
Sømna kommune	Kystveien 84A	8920	SØMNA
Sørfold kommune	RÅDHUSET	8226	STRAUMEN

Hovedmottakere:

Træna kommune	Postboks 86	8770	TRÆNA
Vefsn kommune	Postboks 560	8651	MOSJØEN
Vega kommune	Rørøyveien 10	8980	VEGA
Vesterålen regionråd	Postboks 243	8401	SORTLAND
Vestvågøy kommune	Postboks 203	8376	LEKNES
Vevelstad kommune	Kommunehuset	8976	VEVELSTAD
Værøy kommune	Sørland 33	8063	VÆRØY
Vågan kommune	Postboks 802	8305	SVOLVÆR
Øksnes kommune	Storgata 27	8430	MYRE

Kopi til:

Stian Jensen



Protokoll

Utvalg: Samferdsel
Møtedato: 25.01.21
Saksbehandler: Stig Sørra

Saksnr. **Tittel**
04/21 Søknad - Støtte til arbeid med kunnskapsinnhenting for realisering av ferjefri FV17 Brønnøysund - Sandnessjøen

Forslag til vedtak:

Komite for Samferdsel stiller seg positiv til søknaden om støtte til arbeidet med innhenting av kunnskap for realisering av ferjefri FV17 Sandnessjøen – Brønnøysund. Da det søkes om et betydelige beløp vil komiteen og Helgelandrådet komme tilbake til størrelsen på et eventuelt økonomisk bidrag inn i dette arbeidet.

Arbeidsgruppen inviteres til å presentere prosjektet/arbeidet for komiteen.

Vedtak:

Komite for Samferdsel stiller seg positiv til søknaden om støtte til arbeidet med innhenting av kunnskap for realisering av ferjefri FV17 Sandnessjøen – Brønnøysund. Da det søkes om et betydelige beløp vil komiteen og Helgelandrådet komme tilbake til størrelsen på et eventuelt økonomisk bidrag inn i dette arbeidet.

Arbeidsgruppen inviteres til å presentere prosjektet/arbeidet for komiteen.

Vedlegg:

1. Søknad - Støtte til arbeid med kunnskapsinnhenting for realisering av ferjefri FV17 Brønnøysund - Sandnessjøen
2. Nordland Fylkeskommunes vedtak FT 010/2017 av 20.2.2017 og behandling KVV fylkesveg 17 Brønnøy Alstahaug samt forbindelsene Herøy, Dønna og Vega, og valg av konsept aksene BRS-SSJ
3. Invitasjon fra Sør-Helgeland Regionråd samt vedtak fra inviterte kommuner og foreninger
4. Innspill fra Helgeland Regionråd – Forslag til prioriteringer av investeringstiltak til kommende NTP 2022-2033

Saksutredning

Det vises til søknad om støtte til arbeidet med innhenting av kunnskap for realisering av ferjefri FV17 Sandnessjøen – Brønnøysund med vedlegg.

I søknaden vises det til invitasjon fra, og vedtak i, Sør-Helgeland Regionråd datert 18. - 19. juni 2018, om fellesprosjekt for innhenting av kunnskap for realisering av ferjefri FV 17 Brønnøysund - Sandnessjøen. Inviterte parter var Brønnøy kommune, Alstahaug kommune, Vevelstad kommune, Brønnøy næringsforum, Alstahaug handelstandsforening og Helgeland Regionråd.

Prosjektet/arbeidet er forankret i Nordland Fylkeskommune sin behandling av KVV fylkesveg 17 Brønnøy – Alstahaug, forbindelsene Herøy, Dønna og Vega, og valg av konsept aksene BRS-SSJ samt fylkestingets vedtak (pkt. 3) FT 010/2017 av 20.2.2017:

1. Fylkestinget vedtar at konsept 0+, mindre investerings og driftstiltak, realiseres så raskt som mulig for å redusere reisetiden mellom Brønnøysund og Sandnessjøen.
2. Gjennomføring av konsept 0+ vurderes i forbindelse med rullering av handlingsprogrammet for regional transportplan 2018-21 3.



3. Fylkestinget vil foreta en ny vurdering av en eller flere fergefrie fjordkryssinger mellom Brønnøysund og Sandnessjøen når resultatene av utviklingsarbeidene i forbindelse med nye fjordkryssingsløsninger på fergefri E 39 foreligger.

Alstahaug, Brønnøy og Vevelstad kommune samt Alstahaug Næringsforening har alle bekreftet deltakelse i prosjektet, og har sammen iverksatt konkrete forberedelser av prosjektet. Det er etablert en arbeidsgruppe med følgende sammensetning:

- Næringsssjef Stig Gøran Olsen, Alstahaug Kommune
- Næringsssjef Johnny Nielsen Hanssen, Brønnøy Kommune
- Styreleder Kalle Tysnes, Alstahaug Næringsforening (prosjektleder)

I tillegg har ordførere i Alstahaug og Brønnøy samt regionrådslederen deltatt i enkeltmøter og vært løpende konsultert i forberedelsen av prosjektet.

Arbeidsgruppen er utpekt av ordførerne i Alstahaug og Brønnøy, og kommunene følger opp og involverer de respektive næringsforeninger eller interesseforeninger. Brønnøy Næringsforum ble på lik linje med øvrige aktører invitert til å delta i prosjektet, men har ikke hatt anledning å delta på møtene.

Målsettingen med arbeidet er å innhente tilstrekkelig kunnskap og dokumentasjon for nærmere beslutninger om oppstart av forberedende arbeid og realisering av fergefri FV 17 innen 2030. Erfaring fra lignende store prosjekter andre steder i landet, er at det må tas et lokalt initiativ for å etablere drivkraft og sikre målbevisst arbeid over tid i slike større samferdselsprosjekt, for å nå målet.

Prosjektet/arbeidet er stipulert til å ha en kostnadsramme på kr 2 350 000 og er planlagt å gå over to år, 2021 – 2022, og hvor det søkes Helgelandssamarbeidet sitt nærings- og samferdselsfond om kr 800 000.

For nærmere beskrivelse av arbeidet/prosjektet henvises det til søknaden med vedlegg

Konklusjon

Søknaden/arbeidet har som formål å følge opp fylkestingets vedtak 010/2017 KVV fylkesveg 17 Brønnøy – Alstahaug forbindelsene Herøy, Dønna og Vega. Valg av konsept aksene Brønnøysund Sandnessjøen.

Forprosjektet «Skape en attraktiv, inkluderende og bærekraftige region gjennom bedre tilgjengelighet», som setter søkelys på Alstahaugforbindelsene Herøy – Dønna, er nå inne i sin slutfase og en beslutning/anbefaling om videreføring av dette arbeidet ventes å bli tatt i løpet av 2021.

Det å starte opp arbeidet med kunnskapsinnhenting med hensyn til valg av konsept aksene Brønnøysund – Sandnessjøen på bakgrunn av fylkestingssak 010/2017 passer fint inn i tidslinjen for å kunne få en helhetlig tilnærming til samferdselsutfordringene på Ytre- og Sør-Helgeland.

Da det søkes om betydelige beløp anbefales det at komite for Samferdsel først stiller seg positiv til at dette arbeidet starter opp, men at komiteen og Helgelandssamarbeidet bør få komme tilbake til størrelsen på et eventuelt økonomisk bidrag inn i dette arbeidet.

Fylkeskommunen har nylig sendt ut invitasjon til å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet (RTP 2022-2033). Problemstillingen som dette arbeidet/prosjektet tar for seg vil her også være relevant å gi innspill på.

Til Helgelandsrådet

8800 Sandnessjøen

Att; Stig Sørø

SØKNAD STØTTE TIL ARBEID INNHENTING AV KUNNSKAP FOR REALISERING FERJEFRI FV 17 SSJ-BRS

Viser til invitasjon fra og vedtak i Sør-Helgeland Regionråd datert 18.-19. juni 2018, om fellesprosjekt for innhenting av kunnskap for realisering av ferjefri FV 17 BRS-SSJ. Inviterte parter har i tiden som er gått igangsatt forberedende arbeid, og det er avholdt flere positive møter med sikte på formell oppstart og finansiering av det innledende prosjektarbeidet.

Bakgrunn og øvrig forankring av prosjektet

Prosjektet er forankret i Nordland Fylkeskommune sin behandling av KVV fylkesveg 17 Brønnøy - Alstahaug forbindelsene Herøy, Dønna og Vega, og valg av konsept aksene BRS-SSJ samt fylkestingets vedtak (pkt 3) FT 010/2017 av 20.2.2017:

1. Fylkestinget vedtar at konsept 0+, mindre investerings og driftstiltak, realiseres så raskt som mulig for å redusere reisetiden mellom Brønnøysund og Sandnessjøen.
2. Gjennomføring av konsept 0+ vurderes i forbindelse med rullering av handlingsprogrammet for regional transportplan 2018-21 3.
3. *Fylkestinget vil foreta en ny vurdering av en eller flere fergefrie fjordkryssinger mellom Brønnøysund og Sandnessjøen når resultatene av utviklingsarbeidene i forbindelse med nye fjordkryssingsløsninger på ferjefri E 39 foreligger.*

Alstahaug, Brønnøy og Vevelstad kommune samt Alstahaug Næringsforening har alle bekreftet deltakelse i prosjektet, og har sammen iverksatt konkrete forberedelser av prosjektet.

Prosjektet ferjefri FV17 BRS-SSJ er forankret både i invitasjonen fra Sør Helgeland Regionråd og i Helgelandsrådets forslag fra 30.10.2019, til Nordland Fylke, og rådets prioriteringer av investerings-tiltak i kommende Nasjonale Transportplan (NTP) 2022-2033.

Arbeidsgruppen har i interimsperioden bestått av:

- Næringssjef Stig Gøran Olsen, Alstahaug Kommune
- Næringssjef Johnny Nielsen Hanssen, Brønnøy Kommune
- Prosjektleder Kalle Tysnes, styreleder Alstahaug Næringsforening

I tillegg har ordførere i Alstahaug og Brønnøy samt regionrådsledere deltatt i enkeltmøter og vært løpende konsultert i forberedelse av prosjektet.

Arbeidsgruppen er utpekt av ordførerne i Alstahaug og Brønnøy, og kommunene følger opp og involverer de respektive næringsforeninger eller interesseforeninger. Brønnøy Næringsforum ble på lik linje med øvrige aktører invitert til å delta i prosjektet, men har ikke hatt anledning å delta på møtene.

I perioden har arbeidsgruppen gjennomført møte og mottatt gode og konkrete innspill fra ordfører og rådmann i Vevelstad.

I forberedelsene har arbeidsgruppen bl.a. presentert prosjektet for samferdselskomiteen, fylkesrådsleder og vegsjef i NFK samt statssekretær i samferdselsdepartementet. Arbeidsgruppen har innledet samspill med bl.a. teknologiselskapet LMG Marin v/ seniorrådgiver Geir Kjersem. I forbindelse med næringskonferanse i SSJ høsten 2019, presenterte han ulike flytebroer og teknologiløsninger samt innovative anbuds- og finansieringsløsninger for utvikling av ferjefrie forbindelser.

Positive tilbakemeldinger fra politisk ledelse i NFK og i de berørte kommunene samt ledere i offentlige forvaltning, industri- og næringsliv, finner arbeidsgruppen interesse og grunnlag for å igangsette prosjektet og arbeidet med innhenting av mer og ny kunnskap om mulighetene for å realisere ferjefri FV17 BRS-SSJ.

Arbeidsgruppen har sammen med bl.a. Brønnøy og Alstahaug kommune drøftet organisering av prosjektet, prosjektledelse, ressurs- og referansegrupper, og anbefaler formell oppstart av felles-prosjektet så snart del-finansiering er på plass.

Prosjektets mål, delmål og varighet

Prosjektet skal innenfor en tidsperiode på 18-24 måneder innhente mer og ny kunnskap for realisering av ferjefri FV17 BRS-SSJ i tråd med bl.a. NFK sitt vedtak FT010/2017.

Prosjektet har gjennomført innledende arbeid og starter formelt prosjektet fra 1.1.2021 eller så snart deler av finansieringen er på plass. Arbeidsgruppen estimerer intensivt arbeid i innledende fase. Styringsgruppen skal motta løpende rapportering og beslutte milepæler med hensyn til framdrift, delmål og resultatoppgåvelser.

Prosjektet skal belyse samfunns- og næringsmessig betydning for regionen, berørte kommuner og nabokommuner, finne fram til ulike teknologiske og finansielle løsninger herunder offentlig medvirkning til ferjefrie forbindelser gjennom ferjeavløsningsmidler samt vurdere ferje- og transport-løsninger for berørte tettsteder i aksene BRS-SSJ som fortsatt vil være avhengig av ferjer.

Målsettingen er å innhente tilstrekkelig kunnskap og dokumentasjon for nærmere beslutninger om oppstart av forberedende arbeid og realisering av ferjefri FV 17 innen 2030.

Begrunnelse for både KVV og dette forberedende prosjektet er å bl.a. belyse følgende faktorer:

- Redusere avstandsulempene for så vel persontransport som godstransport
 - Sikre fortsatt bosetting i attraktive og verdiskapende tettsteder langs hele FV17
 - Flere og bedre kommunikasjoner til og fra alle øykommunene
 - Redusere risiko og sårbarhet og effektivisere beredskapen
 - Forsterker bo- og etableringslyst
 - Bedre vilkår og betingelser for flere store landbrukskommuner
- Styrke vekstkraften i hele regionen
 - Knytte regionene og kommunene sammen
 - Styrke regionsentrene og kystkommunene
 - Felles bo-, utdannings-, arbeidsmarkeds- og serviceregion

- Berørte kommuner er vertskap for flere framtreddende og produserende næringer, store virksomheter/konsern og statlige forvaltningsoppgaver
- Bedre forutsigbarhet og framkommelighet for fastboende og besøkende
 - Sikre bredere rekrutterings- og arbeidsmarked
 - Bedre rammevilkår for etablering av så vel offentlig som privat virksomhet
 - Sikre tilgjengelig og effektiv offentlig infrastruktur og tjenestetilbu

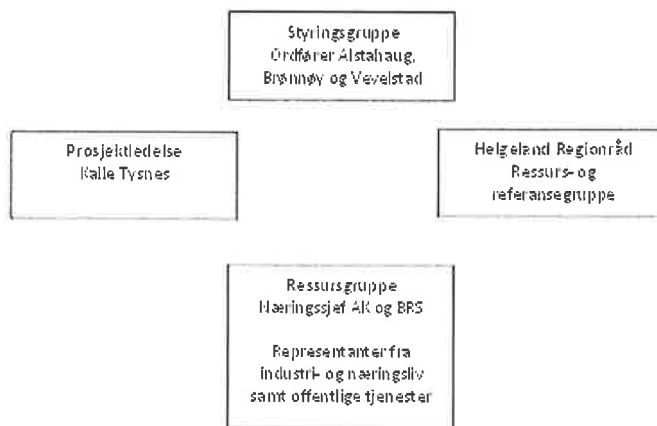
Ulike mål og krav

- Samfunns mål
 - Transportsystem som gir gode forutsetninger for regional utvikling gjennom
 - Økt attraktivitet for bosetting
 - Bedre og mer tilgang kompetanse for privat og offentlig virksomhet
- Effektmål
 - Utvidelse av arbeidsmarked og regionale service tjenester
 - Etablere felles bo- og arbeidsmarked
 - Redusert reisetid
 - Bedre regularitet og robusthet i transportsystemet
- Generelle samfunns mål og sideeffekter
 - Gode forbindelser for lokal befolkning og næringsliv
 - Klimagassutslipp skal ikke øke
 - Opprettholde og øke kundegrunnlag for reiselivsnæring og besøksindustri

Prosjektorganisering

Partene har drøftet organisering og er omforent om at Alstahaug Næringsforening i samarbeid med de direkte berørte kommunene Alstahaug, Brønnøy og Vevelstad, er formell søker og prosjekteier.

Prosjektet organiseres slik:



Nærings sjef i Alstahaug og Brønnøy er fast og aktive medlemmer i ressursgruppen. Ressurs- og referansegrupper etableres ved prosjektstart eller så snart finansiering er på plass. Vevelstad kommune og rådmann hadde p.t. ikke anledning å prioritere deltakelse i ressursgruppen sammen med nærings sjef i Alstahaug og Brønnøysund. Dette vil uansett la seg løse praktisk gjennom ulike møteplasser, informasjonsdeling og dialog.

Prosjektbeskrivelse

Sandnessjøen er regionsenter for Ytre Helgeland og er trafikk-knutepunkt for rutegående ferjer og hurtigbåter samt vertskap for offentlig infrastruktur, offentlige og private funksjoner.

Leverandørindustri relatert til olje og gass, maritim og marin sektor samt fiskeri- og havbruksnæring mv har sentral rolle og havna er sentral logistikkhavn for gods og passasjerer.

I tillegg er det positivt besluttet at hovedsykehuset for Helgeland skal ligge i denne regionen.

Primær- og sekundærlandbruket står sterkt i hele denne regionen, i direkte berørte kommuner og nabokommune. Næringsveiene representerer det fremste i landsdelen.

Brønnøysund har den samme funksjonen relatert til Sør-Helgeland og her finner en bl.a. sentrale aktører som Torghatten, Brønnøysundregistrene og flere havbruksaktører og serviceselskaper er etablert både i Brønnøy og i nabokommunene Vevelstad, Vega og Sømna.

Sør Helgeland har sentral forbindelse til E6 via Tosen og en svært trafikkert og viktig forbindelse sørover fra ferjestedet Vennesund (Sømna) mot Bindal, Rørvik, Kolværd og Namsos.

I planlagt utredning vil en foreta kartlegging av næringsutvikling, bosetting og trafikkutvikling, seilingsmønster samt innhenting av ny kunnskap relatert til teknologiske løsninger, flytebruer, fergeavsløsningsmidler og ulike alternative finansieringskilder.

Kunnskapsinnhenting skal avløses av forprosjekt som kalkulerer prosjektet med en nøyaktighetsgrad på +/-25% og en finansieringsanalyse med basis i detaljerte grunnlagstall. Fylkestingets vedtak innebærer at en vil foreta en ny vurdering ift fergefrie fjordkryssinger når resultatene av utviklingsarbeidene ifm nye fjordkryssløsninger på fergefri E 39 foreligger.

Det er i perioden siden 2017 framkommet flere interessante teknologiske avklaringer og nye måltall knyttet til fjordkryssløsninger på E39, og det er også flere ulike politiske beslutninger og målsettinger samt erfaringer som gjør at det er grunnlag for å igangsette nye vurderinger av fergefri FV17 herunder muligheter for offentlig og privat samarbeid.

Deretter kommer et langsiktig påvirkningsarbeid og prioriteringer i offentlig samferdsel.

Erfaring fra lignende store prosjekter andre steder i landet, er at det må tas et lokalt initiativ for å etablere drivkraft og sikre målbevisst arbeid over tid i slike større samferdselsprosjekt, for å nå målet.

Prosjektets budsjett 2021-2022

Kunnskapsinnhenting for realisering fergefri FV17 - i tråd med bl.a. Nordland Fylkeskommunes vedtak, FT010/2017
Forprosjektets varighet 01.1.2021-31.12.2022 (ca 18 mnd)

BUDSJETT 2021-2022 - FORBEREDENDE ARBEID OG SAKSUNDERLAG TIL BESLUTNINGSPROSESSER

PROSJEKTKOSTNADER	2021	2022	TOTALT	KOMMENTARER
Administrasjon, kontorhold og prosjektreknskap	30 000	20 000	50 000	Prosjektet eies av kommunene Vevelstad, Alstahaug og Brønnøy
Dialogmøter, konferanser og oppfølging	60 000	40 000	100 000	Involvere politikere, organisasjoner, fastboende og næringsaktører
Prosjektstyret, styrings-, ressurs- og referansegrupper	60 000	60 000	120 000	Styringsgruppe, ressurs- og referansegruppe
Prosjektledelse, koordinering og rapportering	450 000	400 000	850 000	Prosjektleder og -koordinator i samspill med styrings- og ressursgruppe
Reisekostnader	90 000	60 000	150 000	Befaringer, innleide ressurser, møter/konferanser
Innleie bilstand - utredninger, analyser og kalkyler	600 000	300 000	900 000	Teknologi, økonomi (finansiering), meteorologi, miljø og bærekraft
Presentasjoner og design	60 000	80 000	140 000	Kommunikasjonsstrategi og -plan
Diverse prosjektkostnader - uforutsette kostnader	20 000	20 000	40 000	
Sum prosjektkostnader	1 370 000	980 000	2 350 000	
FINANSIERINGSPLAN				
Helgelandsrådet - næringsfondet og	100 000	100 000	200 000	
Helgelandsrådet - samferdselsfondet	300 000	300 000	600 000	
Kommunene Alstahaug, Vevelstad og Brønnøy	175 000	175 000	350 000	Direkte berørte kommuner - og styringsgruppe for prosjektet
Statens Vegvesen og				
Nordland Fylkeskommune	250 000	250 000	500 000	Ressurser og prioriterte arbeidsoppgaver
Industri- og næringsliv samt organisasjoner	360 000	340 000	700 000	Koordinering ANF og BNF samt NHO/LO, olje og gassklynge Helgeland mv
Sum finansiering	1 185 000	1 165 000	2 350 000	Finansieringsplan går over to budsjett- og regnskapsår

Prosjekteiere, styrings- og ressursgrupper skal fastsette kritiske milepæler i prosjektet, herunder evaluere og ta stilling til forutsetninger, framdrift og økonomi mv., hver 4. mnd i prosjektperioden.

Forprosjektet og verdi av forprosjektet, vil kunne inngå som tings-innskudd og grunnlag for kapitalisering av egnet selskapsstruktur til realisering av formålet. En slik eventuell organisering forutsetter at det er grunnlag for å iverksette det videre arbeidet med å realisere prosjektet innenfor rimelig tid, rammer og forutsetninger som utredet i forprosjektfasen.

LMG MARIN m. fl. vil bistå med særlig spisskompetanse innen teknologivalg og flytebroer herunder alternative konseptvalg, økonomiske kalkyler og alternative finansieringsløsninger. I tillegg skal det løpende innhentes og dokumenteres erfaringer og referanser fra bl.a. E39 (jfr FT 010/2017).

Verdi av eget arbeid er ikke innarbeidet i finansieringen av prosjektet, og estimeres forsiktig til mellom 15-20 prosent av prosjektkostnadene i hele perioden (kr 700.000-800.000).

Sluttrapport og resultat fra kunnskapsinnhenting vil også bli delt med andre relevante samferdselsprosjekt i regionen, f.eks Herøy/Dønna/Alstahaug.

Følgende beløp omsøkes:

Det søkes med dette med-finansiering fra Helgelandsrådet sitt nærings- og samferdselsfond på til sammen kr 800.000,- med utbetalinger fordelt over to regnskapsår (2021 og 2022).

Sluttrapport og -oppgjør for prosjektet framlegges senest 3 måneder etter avsluttet prosjektperiode.

Vi håper på positiv behandling og presenterer gjerne status og framdrift i prosjektet. Ta gjerne og snarlig kontakt om det er noe som er uklart eller mangelfullt belyst i denne søknaden.

Sandnessjøen/Brønnøysund 12.11.2020

Med vennlig hilsen
Arbeidsgruppen ferjefri FV 17

Kalle Tysnes
Styreleder
Alstahaug Næringsforening

Stig-Gøran Olsen
Næringssjef
Alstahaug kommune

Johnny Nielsen Hansen
Næringssjef
Brønnøy kommune

Vedlegg:

- 1) Nordland Fylkeskommunes vedtak FT 010/2017 av 20.2.2017 og behandling KVV fylkesveg 17 Brønnøy - Alstahaug samt forbindelsene Herøy, Dønna og Vega, og valg av konsept aksene BRS-SSJ
- 2) Invitasjon fra Sør-Helgeland Regionråd samt vedtak fra inviterte kommuner og foreninger
- 3) Helgelandsrådet innspill RTP, Ferjefri FV 17 og fastlandsforbindelse Herøy/Dønna – Alstahaug
- 4) Presentasjon for samferdselskomiteen i Nordland
- 5) Diverse korrespondanser og flere felles høringsuttalelser fra kommunene i regionen
- 6) Budsjett er inntatt i søknaden, men følger også i eget vedlegg

Saksnummer	Utvalg/komite	Dato
016/2017	Fylkesrådet	24.01.2017
010/2017	Fylkestinget	20.02.2017
	Komite for samferdsel	20.02.2017

KVU fylkesveg 17 Brønnøy - Alstahaug forbindelsene Herøy, Dønna og Vega. Valg av konsept aksen Brønnøysund Sandnessjøen

Sammendrag

Konsept 0+, mindre investerings og driftstiltak, legges til grunn for framtidig fv.17 mellom Brønnøysund og Sandnessjøen. Fylkestinget vil få seg forelagt en ny vurdering av muligheter for fergefrie forbindelser på strekningen når utviklingsarbeidet med fergefrie fjordkryssninger på E39 foreligger.

Bakgrunn

Statens vegvesen region Nord, leverte i 2015 konseptvalgutredning for fv. 17 Brønnøy - Alstahaug og framtidige tilknytninger av øykommunene Herøy, Dønna og Vega .

Fv. 17 mellom Brønnøysund og Sandnessjøen har i dag to fergesamband der reisetiden kan kortes ned fra 3:15 til 1:52 ved å ta ut en ferge (undersjøisk tunnel) (Konsept 2), og til 1:29 ved å ta ut begge fergene (konsept 3). Fylkesrådet anbefalte overfor fylkestinget konsept 0+, mindre investerings- og driftstiltak, som ville korte reisetiden til 2:29.

De effektene som ble vurdert i konseptvalgutredningene var i praksis virkningene for trafikken mellom Brønnøysund og Sandnessjøen siden det bor lite folk mellom disse to byene. Det ble konkludert med at nettonytte for konsept 2 og 3 var liten ut fra SVVs beregningsmodell Effekt. Det ble også gjort en verbal analyse av regionale tilleggseffekter som konkluderte med at det ikke var avgjørende tilleggseffekter som kunne forsvare en slik utbygging sett i forhold til investeringenes størrelse. For konsept 0+ var netto nytten positiv.

Konseptvalgutredningen anbefalte en effektivisering av eksisterende fergeforbindelser og ingen utbygging av fergefrie forbindelser.

Eventuelle produktivitetsforbedringer som konsepter med fergefrie forbindelser kan gi, fanges imidlertid ikke fullt opp i metodene brukt i konseptvalgutredningen.

Fylkestinget behandlet i ft.sak 092/15 bl.a. alternative konsepter for opprustning av fylkesvei

17 på strekningen Brønnøy-Alstahaug. Ved behandlingen i fylkestinget ble det gjort vedtak om å gjennomføre en utvidet analyse av de regionale effektene av fergefrie forbindelser der en trekker inn virkninger i forhold til hele Helgeland:

«Før fylkestinget tar beslutning om konseptvalg for strekningen Brønnøy- Alstahaug,

suppleres konseptvalgutredningen med samfunnsøkonomiske tilleggsanalyser.

Modellene må i den grad det er mulig, fange opp regionale merverdier for hele

Helgeland dersom ett eller begge fergesamband på strekningen Brønnøysund-

Sandenessjøen, erstattes av fergefrie løsninger.»

I tråd med fylkestingets vedtak er det gjennomført en tilleggsutredning mht. til regionale tilleggseffekter.

Problemstilling

Det er generelt et metodeproblem knyttet til regionale analyser der en skal beregne samfunnsøkonomiske virkninger av en investering i transportinfrastrukturen. De beregningsmodeller som vanligvis brukes er knyttet opp til det transportarbeidet som utføres på en strekning. Det som måles er endringer i de samfunnsøkonomiske kostnader av person- og varetransporter som følge av endringer i transportsystemet, i vårt tilfelle investeringer i bru og tunneler og opprustinger av veien eller nye veier. Det som analyseres er endringer i kostnader for trafikanter, operatører i transportsystemet og kostnader for det offentlige. Disse modellene inkluderer også kostnader ved trafikkulykker og støy og luftforurensing. Modellene tar hensyn til veksten i trafikken over tid og trafikkøkninger som følge av tiltaket. Effekter utover dette har det vært vanskelig å dokumentere.

Det har de siste årene blitt utviklet flere nye modeller som prøver å beregne endringer i den totale regionale økonomien. Det er vanskelig å identifisere og beregne de effekter som ikke er direkte knyttet til trafikkstrømmene, et av problemene er å sikre at det effekter ikke blir beregnet dobbelt. Det ble derfor valgt et metodeverktøy som ser på økte produktivitet i næringslivet som følge av større nærhet mellom folk og bedrifter. Modellen er bl.a. brukt i måling av samfunnsøkonomiske effekter av fergeri E39. Analysen er gjennomført av Menon Economics. Analysen med tilleggsutredninger følger saken som vedlegg.

Menon Economics har beskrevet metoden slik i rapporten:

«Det har over flere år oppstått en faglitteratur som studerer effekten av geografisk tetthet på økonomien. Felles for de aller fleste studiene er at de finner at produktiviteten er høyere i områder der folk bor tett enn der de bor spredt³. Tanken er at man i et område der det bor mange mennesker og det er mange foretak, vil kunne dra fordeler av at tilgangen på arbeidskraft er bedre. Sjansen for å få tak i en arbeidstaker med de rette kvalifikasjonene er større når arbeidsmarkedet er større. Det er selvsagt at en økning i antall innbyggere på et begrenset geografisk område gir større tetthet, men det er også andre måter å øke et områdes tetthet på. Veiinvesteringer som reduserer reisetiden mellom to steder gjør i praksis tettheten

større, siden flere mennesker og foretak befinner seg innenfor den samme reiseavstanden.»

For å bedre belyse nytten fra fergefrie forbindelser på strekningen har Menon estimert hvilke produktivitetseffekter som kan forventes av å erstatte henholdsvis en eller begge fergekryssningene på strekket med tunneler og broer. De vurderer altså enfergeløsning Forvik-Tjøtta (Konsept 2) og helt fergefri strekning (Konsept 3). I tillegg er det i en egen analyse gjennomført en tilsvarende analyse av konsept 0+ (utbedringer) som er det anbefalte konseptet. Beregningene er gjort i et 40 -års perspektiv ut fra et anslått ferdigstillingsår 2029. I sammendraget til rapporten heter det:

«I denne rapporten presenterer vi beregninger av produktivitetseffekter som følge av mulige utbygginger på fylkesvei 17 på strekningen Brønnøy-Alstahaug. Tilbøyeligheten til å pendle langt er høy i regionen og spesielt høy på den aktuelle strekningen. Det taler isolert sett for at standardmetodene for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet ikke fanger opp hele gevinsten av utbyggingene. Våre metoder tar høyde for agglomerasjonsvirkninger som ikke er beregnet i standardmetodene. Vi anslår at nettoeffekten på samlet norsk BNP1 kommer på mellom 1,2 og 3,1 milliarder kroner for fergefri forbindelse på hele strekningen. Effekten fra enfergeløsningen er beregnet til mellom 800 millioner og 1,8 milliarder kroner.

Siden deler av effektene vi beregner kan være fanget opp i nytteberegningene i konseptvalgutredningen kan vi stå overfor mulig dobbelttelling av nytte. Man kan derfor ikke ukritisk legge våre resultater til de eksisterende nytteberegningene. Når det er sagt, så finner vi ikke store nok effekter til at konseptene blir samfunnsøkonomisk lønnsomme, selv om vi forutsetter at det ikke forekommer dobbelttelling.

Vi beregner at en fergefri løsning på strekningen vil gi en engangsøkning i produktiviteten på mellom 0,6 promille og 1,5 promille når man ser Nordland fylke under ett. For å sette dette i perspektiv så var gjennomsnittlig årlig produktivitetsvekst i Fastlands-Norge 0,8% i perioden 2006 til 2013. For enfergeløsningen ligger produktivetsgevinsten på mellom 0,4 og 0,8 promille.»

I sammendraget for rapporten om regionale merverdier hvis konsept 0+ realiseres heter det tilsvarende:

«I rapporten «Utfyllende samfunnsøkonomisk analyse - Regionale tilleggseffekter KVV riksvei 17 Brønnøy- Alstahaug» presenterte vi beregninger av produktivitetseffekter som følge av utbygging av Konsept 3A og 2 på fylkesvei 17 på strekningen Brønnøy-Alstahaug. I dette addendumet beregner vi effektene av investering i Konsept 0+ på samme vegstrekk. Tilbøyeligheten til å pendle langt er høy i regionen og spesielt høy på den aktuelle strekningen. Det taler isolert sett for at standardmetodene for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet ikke fanger opp hele gevinsten av utbyggingene. Våre metoder tar høyde for agglomerasjonsvirkninger som ikke er beregnet i standardmetodene. Vi anslår at nettoeffekten av konsept 0+ på samlet norsk BNP kommer på mellom 369 og 825 millioner kroner. Til sammenligning er nettoeffekten 1,2 og 3,1 milliarder kroner for fergefri forbindelse på hele strekningen (Konsept 3A). Effekten fra enfergeløsningen (Konsept 2) er beregnet til mellom 800 millioner og 1,8 milliarder kroner.

Investeringskostnaden av Konsept 0+ utgjør 0,44 prosent av kostnadene ved utbygging av fergefri forbindelse og 1,7 prosent av kostnadene ved en enfergeløsning. Dermed er den estimerte nettoeffekten på BNP av Konsept 0+ per investerte budsjettkrone over 25 ganger

høyere enn for en enfergeløsning og over 60 ganger høyere enn for fergefri forbindelse. I tillegg er effektene på BNP av konsept 0+ i mindre grad konsentrert i Nordland og kommer i større grad hele landet til gode.

Siden deler av effektene vi beregner kan være fanget opp i nytteberegningene i konseptvalgutredningen kan vi stå overfor mulig dobbelttelling av nytte. Man kan derfor ikke ukritisk legge våre resultater til de eksisterende nytteberegningene. De estimerte effektene for konsept 2 og 3A er ikke store nok til at konseptene blir samfunnsøkonomisk lønnsomme, selv om vi forutsetter at det ikke forekommer dobbelttelling. I kontrast til dette er konsept 0 pluss sterkt lønnsomt selv hvis man antar at all nytte i de eksisterende nytteberegningene allerede regnes med i våre beregninger.»

Høringer

Fylkesråd for samferdsel har lagt tilleggsutredningen ut på offentlig høring i fylkeskommunens høringsportal og i tillegg bedt de berørte kommuner om uttalelse til rapporten. Høringsfristen var 21. desember 2016. Det er kommet inn fellesuttalelse fra Brønnøy, Vevelstad, Vega, Alstahaug, Bindal og Sømna kommuner. Den er oversendt i to versjoner der den ene versjonen er mer utfyllende enn den andre. Det refereres her den mest utfyllende versjonen. Begge versjoner følger saken som vedlegg.

Kommunene sier i sin uttalelse

«Kommunene kan ikke se at det er noe i tilleggsutredningene, utført av Menon Economics, som det hefter direkte feil ved. Vi vil imidlertid påpeke at det åpenbart er andre måter å se hele komplekset på og det må sees som en stor mangel.»

«Sett i et slikt lys bør det jobbes videre med hovedformålet med KVVU'en, nettopp å skape en bedre forbindelse mellom de to basebyene på Helgelandskysten. Det bør også gjøres nye beregninger som tar for seg et større bilde av samfunnsregnskapet.

Mye av det som ikke fanges opp i tilgjengelige beregningsmodeller er muligheten for regionforstørring, sikkerhetsaspektet (flere veier ut), mulighet til pendling og generell økt trafikk i alle næringer samt innsparinger i de ulempekostnader den enkelte bedrift har.

Likevel er det flere områder det kan beregnes kostnadsbesparelser på, som f. eks:

- Opprettholdelse av ferger og videre vedlikehold av eksisterende teknisk infrastruktur,
- Sykehusreiser
- Utdanning
- Kommunereform/helsestruktur/Politi/Skattekontor

Vi ber om at Nordland fylkeskommune tar seg bedre tid med denne utredningen og at det foretas nye beregninger. De berørte kommuner bør være deltakere i dette arbeidet.

- Fergefri løsning langs fv.17 mellom Brønnøysund og Alstahaug må inkluderes i RTP med trinnvis utbygging, med bakgrunn i produktivitetseffekter og verdiskapningsgevinster dokumentert i Menons rapport.
- Konsepter lagt til grunn for utredningene må korrigeres i tråd med fylkestingsvedtak

- og innspill fra regioner og kommuner.
- Trinnvis utbygging. I Konsept 2 må 10 km undersjøisk tunnel erstattes med 2,75 km flytebru eller tilsvarende teknologi basert på nyere kunnskap.
- Ytterligere nytteverdier bør tas med i vurderingen av fergefri transportløsning mellom regionsentrene Brønnøysund og Sandnessjøen, utover forstørring av bo-, og arbeids, og serviceregioner og pendleområde. Helse og beredskap må vurderes, både med tanke på framtidig sykehusstruktur, dagens bruk av ambulansebåt og beredskap i særtilfeller hvor annen fastlandsforbindelse må stenges (Tosenveien).
- Næringsvekst basert på sannsynlige nyetableringer i en stor, utviklingsvillig region må gjøres attraktive for framtidig kompetent arbeidskraft, og vi vet av undersøkelser at yngre generasjoner opplever fergeavhengig samferdsel som et hinder for bosetting.
- De færreste større samferdselsprosjekter er direkte samfunnsøkonomisk lønnsomme, selv på landsbasis (13 av prosjektene i NTP). Det må utvises politisk vilje til å satse på denne delen av Helgeland og Nordland, i tråd med uttalte mål om vekst innen flere næringer.
- Det må gjøres kvalitetssikrede beregninger på fergeavløsningstilskudd på berørte strekninger, utgifter til opprusting av fergeleier i 40 årsperioden må tas med i beregningen, og bompenger må inkluderes i regnestykket.
- En bør allerede nå starte med innkreving av bompenger for å finansiere eksisterende fergestrekninger.»

Vurderinger

Fylkesrådet har fått gjennomført samfunnsøkonomiske tilleggssanalyser som fanger opp regionale merverdier i næringslivet for hele Helgeland dersom ett eller begge fergesamband på strekningen Brønnøysund- Sandnessjøen, erstattes av fergefrie løsninger. Beregningene av regionale tilleggseffekter viser at det i forhold til samfunnskostnadene er begrenset samfunnsøkonomisk nytte også når en inkluderer større deler av Helgelandsområdet av fergefrie forbindelser mellom Brønnøysund og Sandnessjøen. Hovedårsaken til dette er at både befolkningsgrunnlaget og tidsbesparelsen er for liten til at en får store positive effekter.

Fylkesrådet vil likevel påpeke at det utvilsomt vil få positive effekter av å knytte de nevnte byene med omland nærmere hverandre. Noen av disse vil også vanskelig la seg måle i forkant av eventuell realisering.

Kommunene påpeker i sin uttalelse til rapportene både til vurdering av nye teknologiske løsninger og at det er flere områder det kan regnes innsparinger på som en del av de regionale tilleggseffektene.

Nordland fylkeskommunes vegadministrasjon har i eget notat vurdert flytebrukonsept over Velfjorden i relasjon til de opplysninger som LMG Marine presenterte under møtet i Brønnøysund som kommunene henviser til i sin uttalelse. Notatet følger saken som vedlegg.

Notatet peker på at de konsepter som ble presentert av LMG Marine er svært like det som SVV utreder i forbindelse med prosjektet fergefri E 39. Det er stor usikkerhet om kostnader siden det er 20 år siden slike bruer var ute på anbud, og fylkesrådet mener at de antydde kostnadstall pr løpemeter virker veldig lavt ut fra nøkkeltall Statens vegvesen har fra andre

brukonstruksjoner både i Nordland og resten av Norge.

Fylkesrådet viser til at Statens vegvesen er usikre på om den kontraktsform som LMG foreslår for å få ned kostnader er egnet i «grensesprengende» konsepter. Fylkesrådet vil uansett vurdere om alternative kontraktstyper er noe som skal ses på i forbindelse med Regional Transportplan Nordland – Handlingsprogram 2018-2029. Fylkesrådet viser også til at det i notatet fra Statens vegvesen fremkommer at Velfjorden ut fra båttrafikken vil være en bedre lokasjon for flytebruer enn f. eks. Alstenfjorden.

Fylkesrådet viser til at det foregår i dag et teknologiske utviklingsarbeidet på bruløsninger i forbindelse med fergefri E39. Ut fra kostnadsrisikoen knyttet til utviklingen av flytebruløsninger anbefaler fylkesrådet å avvente de erfaringer og konklusjoner som der trekkes før en går videre med konsepter med flytebruløsninger. Samtidig gjør fylkesrådet fylkestinget oppmerksom på at det foregår et arbeid med å utvikle modellene for kost/nytte beregninger. En må forvente at disse vil gi en mer systematisk kunnskap til støtte for politiske beslutninger. Fylkesrådet vil likevel som før understreke at en ikke kan basere politiske beslutninger alene på disse modellene, men at det er bra at de utvikles for å bedre fange opp tilleggseffekter.

I konseptvalgutredningen er Statens vegvesens «Effektmodell» brukt, der er kostnadene med framtidige ferger og vegstruktur tatt med. Mulighetene for regionforstørring og virkninger for næringslivet av de ulike konsepter er indirekte fanget opp gjennom de beregnede virkninger i Menon's analyser.

Fylkesrådet antar at når det gjelder sykehusreiser vil det komme besparelser først og fremst gjennom innkorting av reisetid samt mindre bruk av helikopter og ambulansebåter. Likevel vil dette være marginale kostnader så lenge en ikke kan ta bort helikopter eller ambulansebåter med tilhørende beredskapsløsninger. I denne sammenheng vil fylkesrådet understreke behovet for beredskapsløsninger også med nye infrastrukturløsninger. Det vil fortsatt være nødvendig med samme beredskap som i dag når en har øyområder som for eksempel Vega og andre vegløse områder.

Verken i konseptvalgutredningen eller i Menons tilleggssanalyser er mulighetene for mer effektive og varierte utdanningsløp tatt med, heller ikke virkninger av kommunereform og nye strukturer for politi og skattekontor. Økonomiske effekter av disse er nemlig vanskelig å beregne. Uansett vil dette være marginale sparte kostnader sett i forhold til tunnelloøsninger, både investerings- og driftsmessig. Fylkesrådet viser til at som regel er tunnel dyrere å drifte per meter enn en vanlig åpen veg. Nye sikkerhetskrav har også økt kostnader både på drift og investering for tunnel.

Kommunene tar også opp virkningene av fergetilskuddene. I konseptvalgutredningen er det gjort en vurdering av hvordan fergetilskuddene vil bidra i finansieringen av de undersjøiske tunnelene, der konkluderes det med at de samlede vedlikeholdskostnadene for tunnelloøsningene vil overstige eventuelle fergetilskudd og vil derfor ikke gi noen netto bidrag til finansiering av tunneler.

Fylkesrådet har fått gjennomført en beregning av hvordan den nye fergeavløsningsordningen, presentert av regjeringen gjennom kommuneproposisjonen for 2017, slår ut. Beregningen forutsetter at fergetilskuddet til ferge drift over Velfjorden utgjør 17 mill. pr år. Den endelige summen avklares først gjennom en forhåndsuttalelse fra Kommunal og

moderniseringsdepartementet og fastsettes endelig etter søknad når reguleringsplan er klar. Å starte opp et reguleringsplanarbeid på nåværende tidspunkt anses som for tidlig all den tid det er noe tidlig å ta en endelig avgjørelse for valg av konsept.

Standard forutsetninger er 2,5 % prisstigning og fratrekk på de omdisponerte fergedriftsmidlene for de økte drift/vedlikeholdskostnadene som den nye forbindelsen gir. Vedlikeholdskostnader for ny bru er vurdert med grunnlag i kostnadsmodellene som ligger i Statens vegvesens kostnadsmodell EFFEKT.

For Nordland fylkeskommune er det lagt til grunn at investeringen forutsettes lånefinansiert. Rentekostnader på dette lånet må dekkes av fergemidlene. Det er lagt inn som (pålagt) forutsetning (så fremt man ikke har inngått binde avtale om noe annet) en lånerente på 5,5 % første ti år, deretter 6,5 %. Med det som forutsetning vil man kunne finansiere ett investeringsbidrag på 350 mill. med fire års byggetid og 40 års nedbetaling. Har man lavere renter vil man eksempelvis med 3 % rente første ti år, og 4 % rente resten av perioden kunne finansiere ett investeringsbidrag på i overkant av 500 mill.

For bompengevurderingene har en lagt til grunn trafikken i 2015. Det kan forventes en liten økning i trafikk hvis det blir fergefritt. Men dette vurderes ikke til å være særlig utslagsgivende. Innkrevingskostnader på et bompengeinnkreving ligger typisk på 2-3 mill i året på et slikt prosjekt. Nettobidraget vil da være på 7-8 mill i året. Som for bidraget fra fergedriftsmidlene så forutsettes bompengebidraget forskuttet i byggeperioden med et lån. Fylkesrådet vil også anmerke at eventuell bompengeinnkreving krever Stortingets samtykke jmfør veglovens paragraf 27.

Med renteforutsetningene vist over så vil 8 mill i året i 20 år gi 110 mill i finansieringsbidrag med 5,55/6,5% rente og 150 mill med 3%/4% i rente.

	Fergeavløsningsmidler (mill)	Bompenger(mill)
Årlig bruttobidrag	17	10
Vedlikeholds/innkrevingskostnader(125kr/m2 pr år)	4	2
Årlig nettobidrag	13	8
Netto investeringsbidrag	270*	110*
*40 års nedbetaling neddiskontert		
**20 års bompengeperiode neddiskontert		

Det forutsettes at bidragene må lånefinansieres, det antas at det ikke er realistisk å ta kostnaden for utbyggingen innenfor ordinær årlig ramme.

Uten fratrekk for økte drift og vedlikeholdskostnader for flytebrua vil man kunne finansiere rundt 450 mill med bompenger og omdisponerte fergedriftsmidler. Lavere renter vil gi høyere bidrag, men risiko og kostnad for dette må vurderes av eventuell lånetager og garantist.

Dette vil uansett kun være anslag da den nye ordningen krever en del avklaringer fra departementets side.

Det er nødvendigvis slik at helt eller delvis fergefri forbindelser mellom Brønnøysund og Sandnessjøen også må vurderes opp mot andre samferdselstiltak fylket og de effekter disse

har på regionale vekst.

Fylkesrådet mener at dersom en eller flere fergefrie forbindelser besluttet vil det etter dagens inntektssystem være nødvendig med statlig medfinansiering. Vanlig praksis i statlige prosjekter er at ulike prosjekter sammenholdes ut fra samfunnsøkonomisk nytte. Prosjekt fergefrie forbindelser mellom Brønnøysund og Sandnessjøen vil derfor måtte vurderes opp mot øvrige statlige prosjekter. Så lenge prosjektet viser at summen av samfunnsøkonomiske effekter ut fra trafikkberegninger og de regionale tilleggseffekter for næringslivet, vil være lav kan det være vanskelig å nå frem. Fylkesrådet ser likevel at en i et fremtidig bilde muligens vil kunne få på plass aksept for en slik løsning og vil også jobbe videre med dette.

Fylkesrådet mener at ut fra en samlet vurdering av den kunnskap som nå foreligge bør det nå tas beslutning om valg av konsept 0+ slik at en kan komme i gang med å effektivisere dagens transportstrukturer i området. Når det omfattende utviklingsarbeidet som nå gjennomføres i forbindelse med E 39 er oppsummert, kan fylkestinget vurdere om det er grunnlag for å vurdere konklusjonene i den foreliggende konseptvalgutredning. Det vil da også være grunnlag for å gå videre med saken blant annet mot departementet for forhåndsuttalelser på ferjeavløsningsordningen. Dette vil fylkesrådet følge opp i dertil egnet sak på egnet tidspunkt.

Fylkesrådets innstilling til vedtak

1. Fylkestinget vedtar at konsept 0+, mindre investerings og driftstiltak, realiseres så raskt som mulig for å redusere reisetiden mellom Brønnøysund og Sandnessjøen.
2. Gjennomføring av konsept 0+ vurderes i forbindelse med rullering av handlingsprogrammet for regional transportplan 2018-21
3. Fylkestinget vil foreta en ny vurdering av en eller flere fergefrie fjordkryssinger mellom Brønnøysund og Sandnessjøen når resultatene av utviklingsarbeidene i forbindelse med nye fjordkryssingsløsninger på fergefri E 39 foreligger.

Bodø den 24.01.2017

Tomas Norvoll
fylkesrådsleder
sign

Willfred Nordlund
fylkesråd for samferdsel
sign

24.01.2017 Fylkesrådet

Innstilling fra Fylkesrådet

Fylkesrådets innstilling enstemmig vedtatt

20.02.2017 Fylkestinget

Innstillinga fra samferdselskomiteen ble lagt fram av komiteleder Trude Hagland, Ap:

1. Fylkestinget vedtar at konsept 0+, mindre investerings og driftstiltak, realiseres så raskt som mulig for å redusere reisetiden mellom Brønnøysund og Sandnessjøen.
2. Gjennomføring av konsept 0+ vurderes i forbindelse med rullering av handlingsprogrammet for regional transportplan 2018-21
3. Fylkestinget vil foreta en ny vurdering av en eller flere fergefrie fjordkryssinger mellom Brønnøysund og Sandnessjøen når resultatene av utviklingsarbeidene i forbindelse med nye fjordkryssingsløsninger på fergefri E 39 foreligger.

Votering i plenum

Komiteinnstillinga enstemmig vedtatt med 44 stemmer (1Sp hadde permisjon).

FT 010/2017

Vedtak

1. Fylkestinget vedtar at konsept 0+, mindre investerings og driftstiltak, realiseres så raskt som mulig for å redusere reisetiden mellom Brønnøysund og Sandnessjøen.
2. Gjennomføring av konsept 0+ vurderes i forbindelse med rullering av handlingsprogrammet for regional transportplan 2018-21
3. Fylkestinget vil foreta en ny vurdering av en eller flere fergefrie fjordkryssinger mellom Brønnøysund og Sandnessjøen når resultatene av utviklingsarbeidene i forbindelse med nye fjordkryssingsløsninger på fergefri E 39 foreligger.

Vedlegg

Tittel

Høring - Tilleggsutredning regionale tilleggseffekter til konseptvalgutredning for fv 17. Brønnøy- Alstahaug, forbindelsene

DokID

784206

Dønna Herøy Vega

Utfyllende samfunnsøkonomisk analyse - regionale tilleggseffekter 747398
- addendum

Utfyllende samfunnsøkonomisk analyse - regionale tilleggseffekter 747399
- revisjon

Brønnøy kommune - uttalelse til regionale tilleggseffekter 795540

Sør-Helgeland regionråd - uttalelse til regionale tilleggseffekter 797597

Fergeavløsningsmidler som finansiering av brukryssing av 802508
Velfjorden



Sør-Helgeland regionråd



BEHANDLET AV	MØTESTED/-DATO	SAK NR	SAKSBEHANDLER
Sør-Helgeland Regionråd	Vega, 18.-19. juni 2018	21/2018	

**Invitasjon til samarbeid om prosjekt:
Innhenting av ny kunnskap for å få realisert
"Fergefri forbindelse Fv17 Brønnøysund – Sandnessjøen"**

Vedtak

Sør-Helgeland Regionråd inviterer kommunene Brønnøy, Vevelstad og Alstahaug samt Helgeland Regionråd, Brønnøy Næringsforum og Alstahaug Næringsforum til samarbeid om innhenting av ny kunnskap med målsetting om å få til en fergefri forbindelse på Fv17 mellom Brønnøysund og Sandnessjøen.

Regionrådet inviterer Brønnøy kommune til å påta seg ansvaret som prosjekteier, økonomiansvarlig og koordinator for prosjektet sammen med Alstahaug kommune.

Når samarbeidet er formalisert vil en komme tilbake til mere detaljerte planer for arbeidet med budsjett og finansiering.

Enstemmig

Rett utskrift fra protokoll.

Utskrift sendes: Kommunene på Sør-Helgeland
Alstahaug kommune
Helgeland Regionråd
Brønnøy Næringsforum
Alstahaug Næringsforening

Nordland fylkeskommune
Fylkeshuset
8048 Bodø

Deres ref.: 18/3600-31

Vår ref.: Snorre Lund

Dato: 30.10.2019

Innspill fra Helgeland Regionråd - Forslag til prioriteringer av investeringstiltak til kommende Nasjonale transportplan 2022-2033 fra Helgeland Regionråd

Bakgrunn

Helgeland Regionråd består av kommunene Grane, Alstahaug, Dønna, Herøy, Leirfjord, Træna og Vefsn og har gjennom Helgeland Regionråd et felles organ for koordinering av enkeltsaker og samarbeidsforhold.

Helgeland Regionråds kommuner har et allsidig næringsliv innen havbruk, olje/gass, prosess- verksteds- og leverandørindustri, landbruk, skogbruk, kraftproduksjon og turisme.

Helgeland Regionråds befolkning utgjør ca. 11% av Nordlands befolkning, og ca. 35% av Helgelands befolkning.

Helgeland Regionråds næringsliv står for 9% av verdiskapningen (EBITDA+lønn) i Nordland fylke, og hadde en økning på 4 % fra 2017 til 2018 (ref. Erlend Bullvåg og Indeks Nordland).

Samferdselsdepartementet (SD) er i gang med utarbeidelse av kommende Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP). Stortinget vil vedta NTP våren 2021.

Som ledd i dette arbeidet vil SD sende ut invitasjon til fylkeskommunen i løpet av høsten til å fremme forslag til investeringstiltak/transportløsninger, drift, vedlikehold og statlig transporttilbud.

Forslagene skal fremmes i prioritert rekkefølge innenfor hvert av hovedområdene. Det tas sikte på å behandle fylkeskommunens innspill til NTP i fylkestinget vinteren 2020 før oversendelse til SD.

Med bakgrunn i dette inviterer Nordland fylkeskommune regionrådene til å fremme innspill til prioriteringer i prioritert rekkefølge for henholdsvis investeringstiltak/transportløsninger, vedlikehold, drift og statlig transporttilbud - innen 18. oktober 2019.

Det oppfordres til kortfattede skriftlig innspill og gjerne med begrunnelser.

Utsatt frist til 1. november 2019.

Vi deler inn våre innspill i gruppene vei, jernbane, Havn og farleder, og luftfart. Våre prioriteringer innen hver gruppe kommer frem nedenfor.

Vei

E6 Helgeland

E6 Helgeland får nå en betydelig oppgradering, men noe vil gjenstå etter at prosjektet avsluttes.

E6 på Helgeland er en viktig del av transportkorridoren mellom Nord- og Sør-Norge samtidig som den er viktig for Helgeland. Korridoren er viktig for næringslivet, og tungtrafikkandelen på strekningen er høy - ca. 30%.

Utfordring:

E6 hvor opsjonsparsellene ikke er finansiert. Trøndelag grense – Majahaugen 4,1 km og Flyum – Kappfjelli 5,1 km. Prislappen på de to strekningene var i utgangspunktet 160 millioner kroner.

I tillegg må de gamle parsellene med 80 sone mellom Mosjøen og Trøndelagsgrensen oppgraderes til 90 sone i NTP perioden. Utfordringen på nevnte strekningen er dårlig vegstandard som skaper problem i forhold til effektiv transport. Hovedproblemet er at E6 på disse strekningene er smal og svingete. I tillegg er også dekket dårlig på deler av strekningen og vegen har stedvis for dårlig bæreevne. Flere partier har telehiv, spor og ujevnheter.

Den dårlige vegstandarden gir kraftig redusert kjørehastighet, spesielt for næringstransporter, dårlig trafiksikkerhet og ulemper for naboer langs vegen. Med bakgrunn i dette er det et stort behov for utbedring og ombygging av disse strekninger av E6 på Helgeland. Et annet viktig element er trafiksikkerheten, og spesielt for disse strekningene er det standardsprang som oppstår ved at ny E6 er bygget i H3 standard med 90 km/t fartsgrense, men disse strekningene har en helt annen standard som ikke er tilpasset dagens behov og sikkerhet.

Prioritet: 1

Omdanning av fylkesveier til riksveger

Fylkesvei 17, også kalt Kystriksveien, er en vei som går mellom Bodø og Steinkjer. Mer presist går fylkesvei 17 mellom E6 ved Asp, ca. 7 km nord for Steinkjer til Rv80 ved Tverlandet, ca. 18 km øst fra Bodø. Med unntak av fergestrekningene er veiens lengde mellom Asp og Løding 630,5 km, hvorav 173,9 km i Nord-Trøndelag og 456,6 km i Nordland.

Veien følger hovedsakelig kysten av Trøndelag og Nordland og er kjent for sine mange turistattraksjoner. Noen av attraksjonene i områdene der veien går er Skulpturlandskap Nordland, Torghatten, Norsk Havbrukssenter, Vega Verdensarvområde, Petter Dass-museet, Herøy kirke, Træna, Hestmannen, Svartisen og Kjerringøy.

Store deler av strekningen har status som Nasjonal turistvei Helgelandskysten.

Fylkesveg 76 (Tosenvegen). Veien er 88 km og går vest-øst mellom Brønnøysund i Brønnøy kommune og til E6 ved Vasselv i Grane kommune. Tosenvegen er en tverrforbindelse mellom kysten (fylkesvei 17) og E6, samt det indre av Helgeland. Veien sikrer også Brønnøy og Sømna kommuner i Sør-Helgeland en fergefri adkomst til E6. Veien er stedvis smal og svingete.

Fylkesvei 78 – fylkesvei 17- fylkesvei 828, er en veistrekning som går mellom krysset ved E6 i den nordlige bydelen Halsøya i Mosjøen til Herøy via Leirfjord kommune. Strekningen er en tverrforbindelse mellom indre og ytre deler av Helgeland. Veien går gjennom den 10,7 km lange Toven tunnelen.

Fylkesvei 12 Utskarpen – Mo i Rana

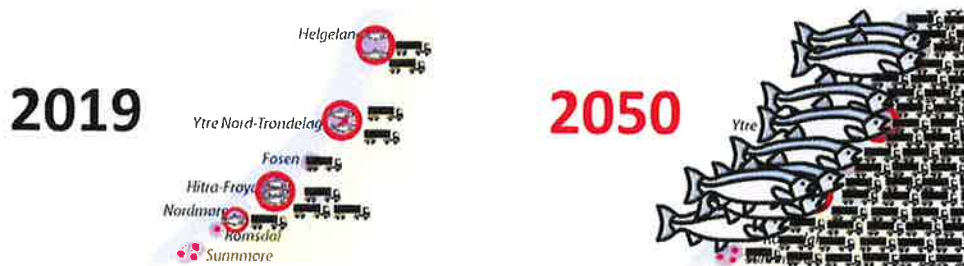
Veien binder sammen kyst og innland på Nord-Helgeland, transportvei for sjømatnæringen til markedet og forbindelsen mellom Mo Industripark og nye Nesna Industripark. Bustneslia er her en stor flaskehals med en svingete vei med stigninger opp til 10 % som forårsaker stengninger og forsinkelser vinterstid.

Nordland fylkeskommune har fått utført et forprosjekt som anbefaler tunnel til 800 mill. kr. I økonomiplanen er det satt av 100 mill. kr til oppstart i 2022.

Utfordring:

På disse veiene og de tre tverrforbindelsene er det økende næringstransporter og persontransport, samt stor økning innen reiseliv. Veiene er ikke bygget for dagens transport og medfører store utfordringer for fremtiden.

For å illustrere dette nærmere henviser vi til en rapport fra Det Kongelige Norske Videnskabers Selskap og Norges Tekniske Vitenskapsakademi som anslår at omsetningen i sjømatnæringen vil kunne seksdobles innen 2050 – til ca. 550 milliarder kroner. Mye av veksten vil i så fall skje innen havbruk. Rapporten anslår at havbruksproduksjonen totalt vil være på rundt 5 millioner tonn i 2050.



Disse veiene (korridorene) er av avgjørende strategisk betydning for regionen og nasjonen, og bør derfor få status som riksveger.

Prioritet: 2

Ferjefri Fylkesvei 17 og fastlandsforbindelse Herøy/Dønna – Alstahaug

Ferjefri Fylkesvei 17 og fastlandsforbindelse Herøy/Dønna – Alstahaug er av avgjørende betydning for videreutvikling av regionen og er av nasjonal betydning i forhold til utvikling av strategiske næringer som fiskeri og havbruk, landbruk, verksteds- og leverandørindustri, reiseliv og turisme samt andre næringer.

Helgeland Regionråd peker på behovet for at det gjennomføres en videreføring av KVV mellom Brønnøysund og Sandnessjøen (FV17). Helgeland Regionråd viser til behovet for å knytte våre kommuner/regioner tettere sammen for å videreutvikle den næringstransporten langs kysten.

Herøy Dønna fastlandsforbindelse – Det vises til Fylkestingssak 092/2015. Fylkestinget ber om at det i forbindelse med rulleringen av regional transportplan blir vurdert mulige finansieringsopplegg for tunnelkonseptet, som statlig medfinansiering, bompenger og fergeavløsningsmidler.



Disse strekningene/sambandene er av avgjørende betydning for å knytte kommunene/regionen tettere sammen.



Utfordring:

Veiene er ikke bygget for dagens transporter og medfører store utfordringer for fremtiden og fremtidig vekst.

Ferjefri Fylkesvei 17 og fastlandsforbindelse Herøy/Dønna – Alstahaug er av avgjørende betydning for utvikling næringsliv og bosetting i regionen.

Prioritet: 3

Riksvei 73

Rv 73 er en viktig del av transportkorridoren for Sør- og Midt-Helgeland over til Sverige. Strekningen er en viktig persons- og tungtransportskorridor. Økende oppdrettsvirksomhet på Helgeland vil kunne medføre at en større andel av transporten av laks kommer til å gå via Rv 73. Vi ser også en økende interesse fra Finland/Sverige når det gjelder tilgangen til isfrie havner, hvor man i Mosjøen blant annet har ukentlige containerruter til Rotterdam.

For Sør- og Midt-Helgeland er Rv 73 koblet sammen med E12 som er en viktig korridor for godstransport og persontransport. Korridoren E12 fortsetter over Bottenviken til Wasa og videre sørover til Helsinki. E12 inngår i EUs TEN-T comprehensive net-work.

Korridoren er viktig for næringslivet på Helgeland. Næringstransportene omfatter i hovedsak eksport av ferskfisk og sjømatprodukter samt andre produkter fra regionen. Godstransporter til Helgeland består for det meste av mat- og forbruksvarer, tre- og byggevarer og innsatsvarer til næringslivet.

Næringslivet knyttet til utenlandskorridoren er i hovedsak lokalisert til Mosjøen med bl.a. Alcoa Mosjøen og i Sandnessjøen med oljebaseaktiviteter. Fiske- og sjømatnæringen er lokalisert langs Helgelandskysten.

Korridoren har betydning for den regionale reiselivsnæringen på begge sider av grensen (Helgelandskysten og Hemnavan/Tærnaby).

Utfordring:

Selv om det har vært en del utbedringer av veien de siste årene, skaper dagens vegstandard utfordringer i forhold til effektiv transport. Veien er smal, bratt med variabel standard. Rv 73 mellom E6 Helgeland (i Grane kommune) og E12 i Sverige må oppgraderes til samme standard som E6 Helgeland med H3 standard med 90 km/t fartsgrense på norsk side.

Prioritet: 4

Jernbane

Nordlandsbanen er Norges lengste jernbanestrekning med en 731 km avstand fra Trondheim til Bodø. Banen er enkeltsporet og ikke elektrifisert, med kryssingsspor dimensjonert for tog på 600 m.

Nordlandsbanen har utfordringer med framføringstid, utstyr og banelegeme.

På Nordlandsbanen skal det gjennomføres flere viktige prosjekter i perioden 2020-2022, og da spesielt knyttet til godstrafikk. Disse er;

- Bodø - Sporendring/forlengelse av kryssingsspor.
- Fauske - Utvidelse av godsterminal og forlengelse av kryssingsspor.
- Dunderland-Forlengelse av kryssingsspor.
- Mo i Rana – Sporendring og forlengelse av kryssingsspor.

Alle ovennevnte tiltak skal være ferdig før ERTMS (nytt signalsystem som er felles for alle europeiske land) tas i bruk på strekningen Grong-Mosjøen i 2022. ERTMS medføre at hele Nordlandsbanen blir fjernstyrt og dette vil gi økt sikkerhet og kapasitet.

Helgelandspendelen

Helgelandspendelen vil gi et etterlengtet pendlertilbud mellom Mo i Rana, Mosjøen og Trofors. En Helgelandspendel kan sammenlignes med Saltenpendelen som har vist en fantastisk utvikling.

Prosjektet er utredet og beskrevet i rapport: Forbedret togtilbud for pendling på Helgeland – 2016. Rapporten er laget av Rejlers Norge AS, på oppdrag fra Nordland fylkeskommune.

Utfordring:

For å knytte Helgeland bedre sammen i en bo- og arbeidsregion er vi avhengig av effektive og miljøvennlige transportmuligheter. En Helelandspendel vil være et godt bidrag for å knytte regionen bedre sammen, slik som Saltenpendelen har gjort i Salten. Med nye og tilpassede togstopp vil den også gi et tilbud til større deler av Helgeland.

Prioritet: 1**Tiltak for økt godstransport på jernbane for Sør- og Midt-Helgeland**

Antall vogntog langs E6 til og fra Nordland har fra 2012 til 2018 økt med ca. 30 %, ifølge en ny rapport utført av Flowchange for bl.a. Jernbaneforum Nord

Største delen av Helgelands bedrifter og befolkning (Sør og Midt-Helgeland) benytter i liten grad jernbane til godstransport. Hovedgrunnen til dette er at godstoget stopper i Mosjøen 1 gang pr. uke. Banen frakter i dag ca. 10-15 tusen tonn aluminium fra Alcoa Mosjøen til Finspång i Sør-Sverige. Et slikt tilbud er lite relevant for øvrig næringslivet som har behov for daglige forsendelser (tid og kostnad).

CargoNet sier selv at kostnadene knyttet til å stoppe i Mosjøen i seg selv begrenset. Det som er av avgjørende betydning er at stoppen gir økt volum for dem. Og volumet kommer ikke så lenge toget ikke stopper.

CargoNet som har to daglige togavganger hver vei på Nordlandsbanen er i ferd med å øke produksjonen med to avganger i uka. Det ser ut til at CargoNet fokusere på de terminalene de selv betjener gjennom sitt heleide terminalselskap RailCombi i Rana, Fauske og Bodø, og at de ligger lengre unna Trondheim, Oslo, og andre destinasjoner som gir de mer inntekter jo lengre transporten er. Ref. miljøstøtteordning for tonn/kilometer transportert, samt prismodell til CargoNet.

I tillegg har de fleste transportselskapene av en viss størrelse (Bring, Schenker, Postnord, osv.) etablert seg i Bodø, Fauske og Rana med bygg, mannskap og utstyr.

De er villige til å bruke jernbane via Mosjøen, men da må CargoNet forplikte seg til rutinemessig stopp i Mosjøen (3-5 dager i uken), enten det er gods eller ikke i begynnelsen. Det tar tid for transportselskapene å endre allerede inngåtte avtaler og rutiner.

Utfordring:

Det ser ikke ut til at de tiltak som er iverksatt gir effekt for Sør- og Midt-Helgeland når det gjelder overføring av gods fra bil til bane. Vi trenger med andre ord en risikoavlastning for CargoNet (økonomi), og risikoavlastning for transportselskapene slik at de vet at godstoget stopper.

Den nye miljøstøtteordningen for overføring av gods fra bil til bane hjelper lite for sør- og midt Helgeland slik den er utformet i dag.

Det bør vurderes en endring i miljøstøtteordningen som gir godstogstopp på terminalene istedenfor støtte pr. tonnkilometer, eller kanskje en kombinasjon av begge deler for å stimulere til større overføring av gods fra bil til bane.

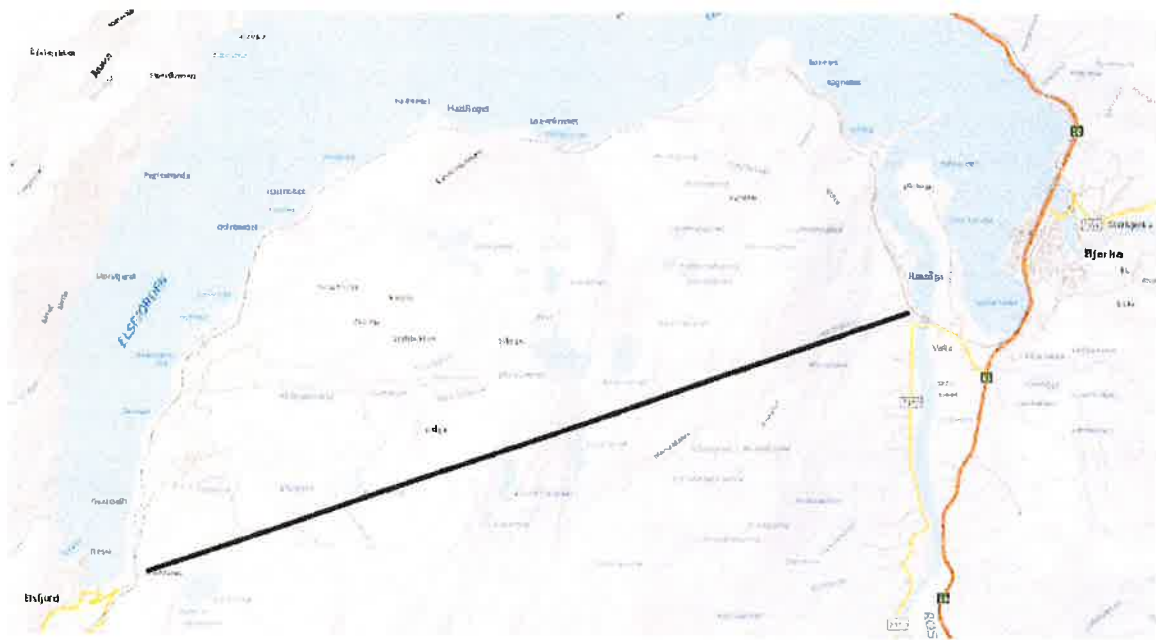
Prioritet: 2**Tunell Elsfjord – Bjerka**

For Nordlandsbanen er det også svært viktig å gjøre banen mer robust mot ras og flom for å hindre



stopp i trafikken. Veldig mange av fyllingene på Nordlandsbanen er bygget med dårlige masser som er følsom for vann. Mer intens nedbør gjør at de gamle stikkerennene ikke har tilstrekkelig kapasitet og disse må byttes ut med større stikkerenner.

En delstrekning som er spesielt utfordrende i forhold til fyllinger og steinsprang, er strekningen Elsfjord-Bjerka. Her bør det utredes tunell jfr. rapporten «Elektrifisering og modernisering av Nordlandsbanen» fra 1994.



Positive effekter:

- Kjøretidsgevinsten er beregnet til ca. 7,5 minutter
- Forkorter banen med 6 km
- Nedleggelse av 16 tunneller og flere rasfarlige partier
- Vedlikeholdskostnadene vil bli betraktelig redusert
- Miljø og sikkerhetsgevinster
- Utvidelse av bo- og arbeidsregionen på Helgeland

Utfordring:

Strekningen Elsfjord – Bjerka er sterkt utsatt for steinsprang, ras og utglidning av fyllinger. Dette medfører ofte stopp eller brudd på linjen i perioder og bidrar ikke til å styrke togtransporten på Nordlandsbanen. I tillegg vil en tunell på stekningen bidra til redusert transporttid, knytte regionene tettere sammen, bedre sikkerhet og reduserte utslipp.

Prioritet: 3

Elektrifisering/deelektrifisering av Nordlandsbanen

Nordlandsbanen er av de gjenværende dieseldrevne togstrekning i Norge. Nordlandsbanen er et særtilfelle sammenliknet med resten av Europa der godstog i all hovedsak kjører på strøm. Den unike kombinasjonen av lange avstander og lav befolkningstetthet gjorde Nordlandsbanen til en av de få baner i Europa der person- og godstrafikk fremdeles skjer med diesellokomotiver.

Nordlandsbanen er derfor i den særstillingen til å kunne prøve ut ny 0-utslippsteknologi med stort markedspotensial som vil kunne få betydelig påvirkning på globalt nivå.

Mosjøen er den eneste lokasjonen på Helgeland som har mottak av LNG gass. Mosjøen er blant de største mottagerne av LNG gassmottagerne i landsdelen, dette pga. Alcoa Mosjøen. Dette kan utvides til mottak av hydrogen som produseres i Glomfjord. Stortinget har vurdert Nordlandsbanen som forsøksbane for hydrogen tog. Disse har 40 mil rekkevidde som vil si at Mosjøen ligger godt til rette for mottaksanlegg siden de allerede har infrastrukturen som vil være nødvendig. I tillegg planlegges det biogass anlegg i Sandnessjøen.

Utfordring:

Dieseltogene på Nordlandsbanen er gamle og forurensende. Det er behov for å ta i bruk ny teknologi på strekningen.

Om man skal velge konsepter med batteri, hydrogen, naturgass, biodiesel, konvensjonell elektrifisering eller en kombinasjon av disse har vi ikke tatt stilling til. Det som er viktigst er at det blir tatt en beslutning om fremtidig fremdriftsenergi for Nordlandsbanen.

Prioritet: 4

Flere kryssningsspor

Sukkertoppen kryssningsspor på Saltfjellet er et av de viktigste tiltakene for å få økt kapasitet for lange godstog. Også nye kryssningsspor på Støver, Valnesfjord og Setså vil spesielt være gunstig for Saltenpendelen, men også for resten av trafikken på Nordlandsbanen. Flere kryssningsspor vil også medføre at det er mulig å kjøre regiontog Bodø-Mosjøen tidligere fra Bodø om morgenen noe som også vil være en fordel for trafikken til/fra Helgeland.

Utfordring:

Det er behov for flere kryssningsspor på Nordlandsbanen for å redusere kjøretiden og for å få en mer fleksibel trafikkavvikling.

Prioritet: 5

Havn og farleder

Farleder

Sjøtransporten er svært viktig både for næringslivet og persontransporten på Helgeland. Regionen har et eksportrettet næringsliv basert på naturressurser: fiskeri, oppdrett, mineraler, prosess- og verkstedindustri samt energi-, olje-, og gassproduksjon.

Havnene i Mosjøen, Brønnøysund og i Sandnessjøen er viktige godshavner i regionen, og Hurtigruten anløper de to sistnevnte. Helgelandsbase i Sandnessjøen understøtter aktiviteten på olje og



gassfeltene Norne, Skarv og Aasta Hansteen utenfor Helgelandskysten. Havnen i Mosjøen har ukentlig containerbåt til Rotterdam, samt store tømmertransporter fra Helgeland.

Det er kun to innseilingsmuligheter fra indre til ytre led på strekningen. Utaskjærs er svært værutsatt, og en betydelig lenger distanse. Indre hovedled har mye holmer og skjær og kryssende trafikk. Det er i tillegg delvis lite merking, få referansepunkter og dårlig radarland. Samlet gjør dette farleden krevende å navigere i, og større fartøy er derfor avhengig av los eller navigatører med farledsbevis for å seile innaskjærs. Det er også noen dybde- og høydebegrensninger i innseilingene til de store havnene på strekningen som begrenser størrelsen på skipene som kan benyttes. Totalt sett reduserer dette framkommeligheten og påvirker transportkostnadene i området. Fra 2000-2014 var det i snitt 11,5 ulykker per år på strekningen.

Ref. Kystverkets svar på oppdrag 1 i NTP 2022-2033 datert 1. oktober 2019.

Oppmerking og åpning av Brønnøyleiden

Oppmerking og åpning av Brønnøyleiden er ett godt prosjekt både med hensyn på investeringskostnader og samfunnsøkonomi. Ref. Kystverkets svar på oppdrag 1 i NTP 2022-2033 datert 1. oktober 2019.

Oppmerking og åpning av Brønnøyleiden er først og fremst av stor betydning for:

- Cruisetrafikk til Brønnøysund
- Godstrafikk til/fra Mosjøen
- Service og sikkerhet for skipstrafikken
- Kort og sikker vei til nødhavn og strandsettingsplasser
- Miljøvern, miljøhensyn og økonomiske besparelser
- En positiv fiskeriutvikling

Utfordring:

Dagens farleder er værutsatte og medfører lang transporttid og høye kostnader. Det er behov for raskere, sikrere, kostnadseffektive sjøtransporter i regionen. Oppmerking og åpning av Brønnøyleiden vil styrke sjøtransportens sikkerhet og konkurranseevne for regionen.

Prioritet: 1

Stamnetthavn - status for Helgeland Havn IKS

Fylkestinget i Nordland har tidligere gjort vedtak om at Mosjøen Havn KF bør være stamnetthavn. Videre har Kystverket i Nordland uttrykt det samme.

Fra 01.02.2018 har Mosjøen Havn KF, Alstahaug havnevesen KF, Dønna kommune og Leirfjord kommune etablert et felles havneselskap Helgeland Havn IKS.

Denne sammenslutningen bør styrke argumentene for stamnetthavn for Helgeland Havn IKS.

Utfordring:

Helgeland Havn IKS må få status som stamnetthavn for å få den nødvendig nasjonal og internasjonal fokus på den strategiske betydningen den har for næringslivet.

Prioritet: 2

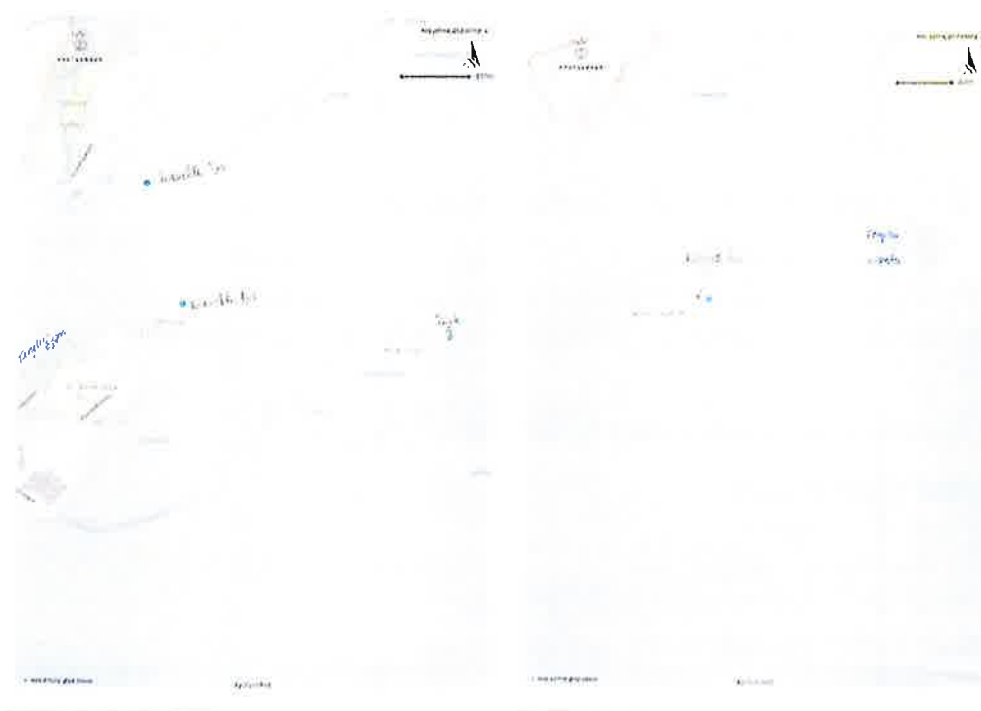
Post: post@hel.no
Org.nr.: NO 987 732 881
Bank: 4540.15.31266

Besøksadresse: T. Kveldulvsonsgate 5-7
Postboks: 405
Postadresse: 8801 SANDNESSJØEN

E-post: stig.sorra@hel.no
Telefon: 75 07 57 90
Mobil: 902 14 433

Belysning i områder ved fergekai Løkta og Dønna

Helgeland Havn IKS og Dønna kommune jobber med en utviklingsplan for området rundt Bjørn på Dønna. I denne forbindelsen har vi fått tilbakemeldinger fra Boreal om nødvendigheten for oppmerking av farleden inn til Bjørn.



Utfordring:

Det er behov for belysning i området ved fergekai Løkta og Dønna av sikkerhetsmessige årsaker for farleden inn til Bjørn.

Prioritet: 3

Luftfart

FOT-ruter

For at Nordland skal bringes enda tettere sammen med resten av landet er kortbanenettet av avgjørende betydning. En god frekvens og lave priser på rutenettet er nøkkelen for utvikling og vekst i regionen. Det er viktig for arbeidslivet, privatpersoner og for pasientreiser. Fra 2020 vil fylkeskommunen overta ansvaret for innkjøp av innenlandske flyruter, FOT-rutene. Det er viktig at staten bidrar med nok midler til å videreutvikle dagens FOT-rutenett.

Utfordring:

Når fylkeskommune overtar ansvaret for innkjøp og innenlandske flyruter, er det viktig at de får overføringer som bidrar til frekvenser og priser som er med på å videreutvikle landsdelen. I den forbindelse er det totalitet som er avgjørende for flytilbudet i regionene som statlige overføringer og

kostnader (avgifter, landingsavgift). Man bør i den sammenheng endre systemet fra å kjøpe seter til å kjøpe avganger.

Prioritet: 1

Tilrettelegging for el-fly

Kortbanenettet er en vesentlig forutsetning med hensyn til distriktenes «busselskap». Kortbanenettet er en avgjørende faktor for et desentralisert næringsliv og bosetting, og en forutsetning for pasienttransport til universitets og regionssykehusene i Nord-Norge.

Innen 2030 må store deler av flyparken som betjener nettet byttes ut. Da vil det ikke være et alternativ for Widerøe å kjøpe konvensjonelle fossile fly. «Vi har fem–sju år på oss for å løse elektrifisering av kortbanenettet i Norge». «Greier vi det ikke, står kortbanenettet, slik vi kjenner det, i fare. Widerøe må bytte ut mesteparten av dagens flåte innen 2030. Er ikke el-flyene klare, kan det få store konsekvenser for tilbudet i distriktene.»

Kortbanenettet i Nord-Norge og på Vestlandet er ideelt for testing av elektrifisering av kortbanenettet.

Avinor må lage et program med tanke på infrastrukturen, og Luftfartstilsynet har inngått et europeisk samarbeid for å få på plass nødvendige standarder og regelverk.

Vi støtter Nordland fylkeskommunes initiativ for at Nordland skal bli testregion for utrulling av el-fly, og ønsker at Avinor tilrettelegger infrastruktur for el-fly på kortbanenettet i Nordland, og gjerne på Helgeland.

Utfordring:

Signalene per dags dato synliggjør at el-fly og hybridfly vil kunne redusere kostnadene vesentlig på de distansene som vi har på dagens kortbanenett. Kortbane nettet mellom Bodø og Trondheim lufthavn er godt egent og må vurderes som pilotområde for el-fly. Dette vil i tillegg til reduserte kostnader bidra til reduserte klimautslipp.

Prioritet: 2

Oppsummering prioriteringer:

Innspill: Vei

- Prioritet 1: E6 Helgeland
- Prioritet 2: Omdanning av fylkesveier (Fv76, Fv78 og Fv12, samt deler av Fv17)) til riksveger
- Prioritet 3: Ferjefri Fylkesvei 17 og fastlandsforbindelse Herøy/Dønna – Alstahaug
- Prioritet 4: Riksvei 73

Innspill: Jernbane

- Prioritet 1: Helgelandspendelen
- Prioritet 2: Tiltak for økt godstransport på jernbane for Sør- og Midt-Helgeland
- Prioritet 3: Tunell Elsfjord – Bjerka + generell opprusting av banelegeme Nordlandsbanen
- Prioritet 4: Elektrifisering/deelektrifisering av Nordlandsbanen
- Prioritet 5: Flere kryssningsspor

Innspill: Havn og farleder

- Prioritet 1: Oppmerking og åpning av Brønnøyledden
Prioritet 2: Stamnetthavnstatus for Helgeland Havn IKS
Prioritet 3: Belysning i områder ved fergekai Løkta og Dønna

Innspill: Luftfart

- Prioritet 1: FOT-ruter
Prioritet 2: Tilrettelegging for el-fly

Med vennlig hilsen

Helgeland Regionråd IKS

Stig Sørra
Daglig leder

Snorre Lund
Næringskonsulent/MoN

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift.



Protokoll

Utvalg: Samferdsel
Møtedato: 25.01.21
Saksbehandler: Stig Sørra

Saksnr. 05/21 **Tittel** Utarbeidelse av satsingsområder for komite/utvalg for samferdsel

Forslag til vedtak:

Saken utsettes og behandles på neste møte.

Vedtak:

Saken utsettes og behandles på neste møte.

Vedlegg:

- Mal – satsingsområder (del-strategier) utvalg/komite
- Satsningsområder for komite for Utdanning og kultur
- Eksempler på strategi og strategi og styringsdokument fra Kongsbergregionen

Saksutredning

Den overordnede strategien for Helgelandrådet ble vedtatt av Helgeladstinget 18. september 2020. I forbindelse med arbeidet med denne overordnede strategien ble Nordnorsk kommunikasjon AS leid inn som prosessveileder.

Strategien er laget med bakgrunn i følgende momenter:

- Samarbeidsavtalen og vedtekter (vedtatt av kommunene)
- Arbeidsmøte med arbeidsutvalget (rådets leder, nestleder og fire valgte representanter fra Helgelandrådet, i tillegg til daglig leder)
- Innspill fra Helgelandrådet (to representanter fra hver av deltakerkommunene, samt administrasjonen i Helgelandrådet.

Strategien er knyttet til det samfunnsoppdraget Helgelandrådet skal innfri. Dette er ikke en strategi for å «ta» et marked i kommersiell forstand, men skal tydeliggjøre hvorfor vi er til (vår eksistensberettigelse).

I arbeidet med strategien, er det valgt følgende struktur:

- Hvor står vi i dag? (Nå-analyse)
- Hvor ønsker vi å være i fremtiden? (Mål-analyse)
- Hvordan skal vi komme dit? (Strategi)

I strategidokumentets kapittel 7. Talspersoner og lederfunksjoner, fremgår det at lederne i utvalgene har ansvaret for å definere egne mål for arbeidene i komiteene/utvalgene.



Konklusjon

Med dette som bakgrunn er det tenkt at utvalgslederen nå skal stå for utarbeidelsen av delstrategiene (satsningsområder) for sitt ansvarsområde. For å lette dette arbeidet har vi fått utarbeidet en mal, samt at komite/utvalg for utdanning og kultur har utarbeidet en «pilotutgave» som kan benyttes som et eksempel for de andre komiteene/utvalgene.

Når komiteene/utvalgene har utarbeidet sine satsningsområder er ambisjonen å få presenter disse for det kommende Helgelandstinget i september 2021.

Helgelandsrådet - pilot

Komitee/utvalg for «Utdanning og kultur» – forslag til mal - satsingsområder

1. Bakgrunn

- Beskrive aktuelle satsingsområder og **hvorfor** dette er viktig å satse på, evt. hvem som er med i utvalget/komiteen. Avgrense omfanget, f.eks. til å gjelde videregående skoler ift utdanning.

2. Ståa i dag

- Konkret og kortfattet, men presis, beskrivelse av ståa for dette satsingsområdet per i dag. Hvordan ser det ut i våre 12 kommuner? (De store linjene, ikke alt for detaljert). Hva er vi fornøyd med, hva fungerer? Hva er vi ikke fornøyd med?

3. Mål/ambisjoner

- Hva vil vi? Hvilke ambisjoner har vi?
- Hvor skal vi sette inn energien? Prioritere

4. Ønsket framtidsbilde

- Beskriv hvordan vi mener det skal være innen dette satsingsområdet – om 5 år, 10 år osv

5. Ønsket etterlatt inntrykk (det vi vil at omverden skal tenke om utdanning/kultur i vårt område)

- Hvordan ønsker vi at de som bor her skal oppfatte utdannings- og kulturtilbudet?
- Hvordan ønsker vi at de som flytter til/besøker Helgeland skal oppfatte utdannings- og kulturtilbudet?

6. Tiltak

- Her beskrives hva vi må **gjøre** helt konkret for å oppnå målene og det ønska framtidsbildet
- Definere hvem som har ansvaret for å gjøre hva
- Tidsplan for «gjøreplanen»

Helgelandsrådet - pilot

Komite/utvalg for «Utdanning og kultur» - satsingsområder

1. Bakgrunn

Våre to satsingsområder er 1) de videregående skolene på Helgeland og 2) høyere utdanning regionalt. Utvalget består av Åse Granmo, Grane, Elin Eide Lian, Bindal, Trine Fagervik, Leirfjord, Andrine Oppegaard Solli, Sømna og Elbjørg Larsen, Herøy som også leder utvalget. Tilbudet på VGS er svært viktig, både for ungdommen og for næringslivet. Et godt utdanningstilbud gjør det også mer attraktivt for folk å flytte til Helgeland og Nordland. Høyere utdanning regionalt er viktig av flere grunner: Det tilfører kommunene tiltrengt kompetanse, og det gjør det mulig for de voksne som bor i vår region - og har lyst til å fortsette med det - å ta utdanning her.

2. Ståa i dag

- A) VGS: Vi trenger ungdommene våre, ungdommene behøver utdanningstilbud i de regionene de hører til. Mange unge tar utdanningsvalg ut fra prioriteringer knyttet til muligheter og begrensninger de ser i egen kommune og i egen region. Nordland fylke sliter med befolkningsutviklingen, og ønsker å være et attraktivt sted for ungdom – et fylke de vil bo i, utdanne seg i, jobbe i og også flytte til. Per i dag har vi tre VGS i de kommunene som utgjør Helgelandsrådet, hhv i Mosjøen, Sandnessjøen og Brønnøysund. Det er i tillegg en videregående skole på Mo i Rana. Utdanningstilbudet til nå har ikke vært preget av langsiktighet. Tvert imot har de forskjellige skolene nesten årlig blitt trua med nedleggelse av yrkesfaglige linjer, og måttet kjempe for å beholde disse.
- B) Høyskoletilbudet på Nesna er vedtatt nedlagt av Stortinget, etter 100 års drift. Gjennom årene har skolen sørget for at vi har sykepleierdekning på Helgeland, og at vi har grunnskolelærere og førskolelærere i hele regionen. Disse oppgavene blir det i alle fall ikke færre av i framtida. Nesna tilbød samlingsbasert utdanning, slik at ufaglærte voksne i vår region kunne skaffe seg en fagprofesjon.

3. Mål/ambisjoner

- A) VGS: Vi må få mer langsiktige og forutsigbare utdanningstilbud. Vi må **snu om** på måten vi utdanner ungdom, og slutte med «mastersyken». Vi må beholde ungdommen, og fange opp de som er skikkelig skolelei når de går ut av 10. klasse. Vi ønsker en ny form for utdanningstilbud for ungdom - ungdommen må bli sett. Uansett hvor du bor, skal du ha samme muligheten for utdanning. Bare på denne måten, kan næringslivet få dekke sine behov for lokale fagfolk.

Fylkestinget vedtok nå i desember-20 en utdanningsstrategi for de neste 4 årene. Vi må ha en ny strategi klar når de fire årene er over – bare på den måten kan vi ha et godt tilbud klart til ungdommen i 2024. Veksten begynner her! Vi vet også at frafallet på VGS av elever som bør borte, er mye større enn for de som bor nært heime. Bærebjelken i skolepolitikken skal være at tilbudene gis der ungdommen bor. Nordland skal være et fylke som vet at utdanning lokalt, er ei god investering for framtida.

- B) Vi må få Nesna opp og stå igjen, og få omgjort vedtaket i Stortinget. Målet er å ha høyere desentralisert utdanning. Nesna må utforme nye konsept, og bli **best i verden på desentralisert utdanning**.

4. Ønsket framtidsbilde

- A) VGS: Vi har hatt de samme løsningene for videregående utdanning siden 1960, i 60 år. Vi må få nye løsninger for de neste 60 åra. Vi må omstille oss, slik vi har gjort nå i «Korona-tida». Vi må ha en ny modell for yrkesfaglig utdanning, en modell som gjør valget lett for de ungdommene som ønsker yrkesfaglig utdanning – og som bidrar til at næringslivet får dekket sine behov. Det må jobbes fram en modell som kan være robust og møte den framtida som Nordland trenger. Vi skal mer enn gjerne komme med innspill og bidra.
- B) Også høyere utdanning må jobbe med nye modeller. Nesna må matche det næringslivet etterspør, i tillegg til å dekke det offentlige behov. Næringslivets behov må være styrende for nye løsninger og modeller, og her tenker vi mer «samskaping».

5. Ønsket etterlatt inntrykk

A) VGS:

- Helgeland har gjort noe rett ift ungdommen, siden de velger å utdanne seg og arbeide i lokalmiljøet.
- Utdanningstilbudet er godt og variert – det er utrolig hva de har fått til på Helgeland.
- Sannelig har de et bredt og variert kulturtilbud.
- Frivilligheten blomstrer – det er utrolig mange aktive lag og foreninger rundt om, og helt tydelig at kommunene satser på frivilligheta også
- Kulturskolen er virkelig en flott bidragsyter og en magnet for ungene
- Målet om samarbeid mellom det offentlige og private har fungert til det beste for å utdanne ungdom

B) Høyere utdanning:

- Nesna er endringsvillig, de evner å snu seg – se hva de har fått til!
- Nesna er konkurransedyktig, og det mest foretrukne lærestedet – de har stor søking
- Nesna har det beste miljøet og er endringsvillig ift samfunnslivet i regionen
- Nesna har de beste lærerne – og alle fullfører studiene

6. Tiltak

- A) VGS: Vi ønsker oss en **utdanningspilot**. Denne må være politisk forankra i fylkesrådet i Nordland, og settes i gang og eies av administrasjonen i utdanningsetaten på fylket. Helgelandsrådet må drive politisk påvirkning, og spille inn forslag til en ny måte å drive utdanning på – dette bør være i alles interesse å få til. Næringslivet må involveres, for dette gjelder yrkesfag og det er viktig at næringslivet spiller inn sine behov og forslag til løsninger. Piloten skal ikke drives i de store byene. Det er viktig å involvere en videregående skole ute i distriktet, der også rektor og lærere bidrar og er med på utforminga. Denne piloten skal være ferdig i 2023/2024, slik at vi kan trekke konklusjoner og forhåpentlig ha klar en ny strategi for hvordan vi vil utdanne ungdommen vår videre.

Tidsplan:

1. Overordnet plan til politisk behandling, sette ned gruppe(r) med ansvarlige for faglig innhold/styringsgruppe
2. Igangsetting av pilot – varighet
3. Evaluering/justering av pilot
4. Implementering – med tidsplan

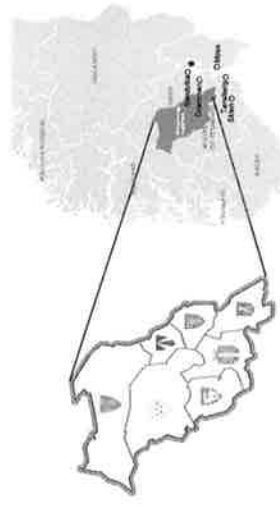
B) Høyere utdanning:

Helgelandsrådet må gjennom politisk påvirkning få gjort om på vedtaket om å legge ned Nesna, og jobbe strategisk med planen for å få utdanninga opp og stå igjen. Bygningene som tilhører Campus Nesna, må bli kjøpt opp (fra Statsbygg), slik at vi sikrer at de er tilgjengelige. En egen gruppe, med direktøren for *Senter for hav og arktis* i Tromsø, Jan Gunnar Winther, jobber konkret med dette.

Strategi Kongsbergregionen

2019-2030

VISION: En attraktiv og synlig region – som skaper verdier!



Vi er store nok – sammen

Samfunnsutvikling

Politisk slagkraft for felles samfunnsinteresser og verdiskaping

Hovedsatsningsområder er:

- Kommunikasjon/infrastruktur/samferdsel
- Kompetanseutvikling og innovasjon
- Fellesprosjekter innen næringsutvikling og steds- og områdeutvikling

Hvordan:

- Avklaring og enighet om hvilke saker regionen skal fronte
- Tydelig prioritering
- Planlegging, struktur og forberedelse
- Felles forpliktelse
- Være i forkant
- Være tilstede i politiske prosesser til rett tid
- Benytte tilgjengelige påvirkningskanaler
- Samarbeid med statlige virksomheter, næringsliv og organisasjoner
- Netverksbygging
- Bygge på lokale og regionale fortrinn
- Være aktiv part i regional planlegging
- Flerårige tiltaksplaner



Tjenesteutvikling

Samarbeid for fremtidsrettete og gode tjenester for regionens innbyggere

Hovedsatsningsområder er:

- Kvalitet i tjenesteleveranse
- Kompetanseutvikling
- Innovasjon og digitalisering

Hvordan:

- Regionale fagnettverk
- Avklart kvalitet og ambisjonsnivå
- God prosjektstyring og kompetanse
- Være i front i utviklingen
- Fokus på gevinstrealisering
- Medvirkning i prosesser
- Være med i nasjonale satsninger
- Lære av andre
- Møte fremtidens behov



Premisser for samarbeidet

1

Alle er likeverdige partnere i samarbeidet

2

Alle forplikter seg til å stå sammen i saker som frontes fra regionen

3

Alle må bruke regionale og nasjonale politikere for påvirkning

4

Alle forplikter seg å bygge bro mellom egne og regionens interesser

5

Alle jobber for konsensus i beslutninger

6

Alle må være med i planleggingsarbeidet

FNs bærekraftsmål

Bærekraftsmålene er et rammeverk for utviklingen i Kongsbergregionen og gir retningsvalg.

Følgende sju bærekraftsmål vektlegges:



Kongsbergregionen



Overordnet

Styrings- og strategidokument 2010-2021



Bakgrunn

Regionrådet for Kongsbergregionen ble formelt stiftet 8. Februar 2005.

De samarbeidende kommunene er Rollag, Nore og Uvdal, Kongsberg, Flesberg, Hjartdal, Notodden og Tinn.

Dette overordnede strategi- og styringsdokumentet for Kongsbergregionen er utarbeidet for å bidra til en klar og felles forventning mellom kommunene og overfor omverdenen, om hva Kongsbergregionsamarbeidet skal prioritere i perioden 2010-2021. Strategi- og styringsdokumentet ble revidert gjennom en prosess gjennomført i 2009. Kommunestyret i hver enkelt kommune har sluttet seg til det reviderte strategi- og styringsdokumentet.

De satsningsområder og strategier som her er utpekt blir førende for arbeidet i Kongsbergregionsamarbeidet i kommende periode. Hver av de samarbeidende kommunene har derved et avtalt medansvar for at dette blir gjennomført.

Det overordnende strategi- og styringsdokumentet skal rulleres hvert fjerde år, første gang i 2013.

**En attraktiv og synlig region
– som skaper verdier!**

Kongsbergregionen

Visjon, formål og verdigrunnlag

Visjonen for Kongsbergregionen er : «en attraktiv og synlig region – som skaper verdier!»

Kongsbergregionens formål er, gjennom samarbeid mellom kommunene, å utløse større verdiskapning, utfylle hverandre og utnytte de samlede ressursene bedre. Gjennom samarbeid skal man gjennomføre satsninger eller oppnå mål som vanskelig kan nås uten å samle kreftene i regionen. Fellesskapets fokus og arbeid skal bidra til at kommunene lykkes med sine mål, oppgaver og utfordringer.

Vedtektene og § 2, **formålsparagrafen**, sier at Kongsbergregionen skal:

"Være et samarbeids og interesseorgan for de deltagende kommunene

- Arbeide for utvikling gjennom større grad av forpliktende samarbeid
- Ivareta interessene til regionen overfor fylket, stat og andre organer på regions-, fylkes- og riksplan
- Profilere regionen som et attraktivt boområde, arbeidsmarked og opplevelsesregion
- Arbeide for samordning og effektivisering av den kommunale tjenesteproduksjonen i regionen
- Utarbeide forslag til strategier for utvikling av regionen der regionen skaper verdier i samspillet teknologi – natur – kultur"

Verdigrunnlaget er basert på:

- Vi er stolte av vår historie og vår identitet, og vi vil ta vare på og bruke dette i vår videreutvikling.
- Vi vil bygge fremtiden gjennom kunnskap, nyskapning og teknologi, og dyrke det skapende menneske.
- Vi vil forvalte naturressursene bærekraftig for å sikre fremtidige generasjoners livsgrunnlag.
- Vi vil ha et samfunn preget av omsorg og fargerik åpenhet.

Satsningsområder for perioden 2010-2021

Prioriterte satsningsområder for Kongsbergregionsamarbeidet i kommende periode:

- Tilrettelegging for næringsutvikling og arbeidsplasser
- Kommunikasjon / infrastruktur / samferdsel
- Steds- og områdeutvikling
- Kunnskapsutvikling
- Tjenesteutvikling

**En attraktiv og synlig region
– som skaper verdier!**

Kongsbergregionen

Strategier for perioden 2010 - 2021

Prioriterte satsningsområder med utvalgte strategier for Kongsbergregionsamarbeidet i kommende periode, 2010-2021:

Tilrettelegging for næringsutvikling og arbeidsplasser

Utvalgte strategier:

- Gjennom utvikling innen reiseliv.
- Gjennom utvikling innen teknologi og industri. Herunder utvikling av komplementær næring / KIFT, utvikle entreprenører/-miljøer og utvikling av underleverandører.
- Gjennom utvikling innen primærnæringene.
- Gjennom å tiltrekke seg statlige virksomheter til Kongsbergregionen.

Kommunikasjon / infrastruktur / samferdsel

Utvalgte strategier:

- Gjennom utvikling av veg og bane
- Gjennom utvikling av fiber/bredbåndstilbudet
- Gjennom utvikling av kollektivtilbudet

Steds- og områdeutvikling

Utvalgte strategier:

- Gjennom utvikling av det gode bosted
- Gjennom utvikling av omdømme og identitet

Kunnskapsutvikling

Utvalgte strategier:

- Gjennom forskning og utvikling
- Gjennom høyskolene
- Gjennom barn og unge
- Gjennom kompetanseutvikling

Tjenesteutvikling

Utvalgte strategier:

- Gjennom kompetanse
- Gjennom kvalitet

Til hvert satsningsområde skal det utarbeides og jevnlig revideres, utfyllende planer med konkrete mål. Både på kort og lengre sikt. Målepunkter defineres, slik at deltakerne kan jobbe mot omforente mål og vurdere måloppnåelse for arbeidet i Kongsbergregionen.

Gjennom bevisste valg av arbeidsformer, ledelse og styring, og ikke minst et samlet sett av ulike arbeidsformer, skal man tilstrebe et helhetlig arbeid som både maksimerer resultatene og sikrer måloppnåelse. Felles satsning skal utløse merverdi for både den enkelte kommune og regionen som helhet.

**En attraktiv og synlig region
– som skaper verdier!**

Kongsbergregionen

Arbeidsformer, ledelse og styring

Kongsbergregionen kan arbeide i minimum følgende arbeidsformer:

- Forberede og sette på dagsorden.
Dette kan skje via enkeltkommuner, aktører i omverdenen eller av regionrådet selv.
- Politisk tilstedeværelse, lobbyisme og politiske vedtak.
Gjennom samling eller felles vedtak å oppnå større innflytelse.
- Administrativ samling og prioritering.
Gjennom samling å oppnå større gjennomføringsevne og endringsmulighet.
- Prosjekttrettet arbeid i fellesskap.
- Programgjennomføring i fellesskap.
Det vil si et sett av flere prosjekter som gjennomføres parallelt eller i en planlagt rekkefølge.
- Strategisk samarbeid, partnerskap, arena- og nettverksbygging.
Herunder inter-regionalt og internasjonalt samarbeid.
- Informasjon, planlegging, gjøre seg tilgjengelig for innspill/råd
- Interkommunalt plansamarbeid
- En kombinasjon av to eller flere arbeidsformer ovenfor.

Bevisst bruk av de ulike arbeidsformene på de ulike satsningsområdene skal redusere ressursbruk og gi raskere ønskede resultater for kommunene og Kongsbergregionen.

Styringsdokumenter

Øvrige styringsdokumenter for Kongsbergregionen skal være:

- Vedtektene for Regionrådet for Kongsbergregionen
- Plan for hvert av satsningsområdene med konkretiserte strategier, sett av tiltak og arbeidsformer som støtter opp om dette.
- Økonomiplan, langsiktig 3-5 år
- Årlig handlingsplan med prioritering på tiltak, og budsjetterte kostnader og finansiering
- Nødvendige prosjekt- og programplaner med budsjetterte kostnader og finansiering.

**En attraktiv og synlig region
– som skaper verdier!**

Kongsbergregionen



Protokoll

Utvalg:	Samferdsel
Møtedato:	25.01.21
Saksbehandler:	Stig Sørre

Saksnr.	Tittel
06/21	Eventuelt

- Møteplan
- Arbeidsform og prosess mht forankring

Vedtak

Møteplan:

- 11/2 – 12/2 Fysisk møte, lunsj til lunsj. Sted; Vevelstad Gjestegård
- 22/2 Teams/fysisk møte. Sted etter nærmere avtale

Arbeidsform

- Diskusjonen tas opp på neste møte