



Møteinnkalling

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

Deltakere

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

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, 19. januar 2021

Ivan Haugland (sign.)
Leder komite for samferdsel



Saksfremlegg

Utvalg:	Samferdsel
Møtedato:	25.01.21
Saksbehandler:	Stig Sørra

Saksnr.	Tittel
01/21	Referat fra forrige møte

Forslag til vedtak:

Referat fra møtet 20. oktober godkjennes.

Vedtak:

Vedlegg: Møtereferat 20. oktober



Saksfremlegg

Utvalg: Samferdsel
Møtedato: 25.01.21
Saksbehandler: Snorre Lund

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

Saksutredning ettersendes.

Forslag til vedtak:

Vedtak:

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

Saksutredning

Konklusjon

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

Transport og infrastruktur
Mobilitet
Lars Stinessen
Tlf: 75651298

Besøksadresse Moloveien 16

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
Hålogalandsrådet	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 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 Sandnessjøen-Oslo-Sandnessjøen 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 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. 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 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 vanskeligjorde 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 anbudssperiode 2022-2027 viktige momenter:

- A. Dagens flyruter og forslag til nye
- B. Flytype mm
- C. Åpning for fleksibilitet i anbudssperioden
- 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 logistiktjenester 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 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		Dagens to ruter slås sammen, men fortsetter til Bodø. Pr i dag stopper det ene flyet i Br.Sund.			
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 estimater. 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 (primærområde). 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 Sørra, 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, sakskorrespondanse 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@herøy-no.kommune.no
Hjemmeside
www.herøy-no.kommune.no

Bankkontonr.
4533.06.01462
Organisasjonsnr.
872 417 982

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



Saksfremlegg

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

Saksutredning ettersendes.

Forslag til vedtak:

Vedtak:

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

Saksutredning

Konklusjon

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 trafiksikkerhet, 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

Transport og infrastruktur
Mobilitet
Stian Jensen
Tlf: 75650884

Besøksadresse: Moloveien 16

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
Hålogalandrådet	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



Saksfremlegg

Utvalg: Samferdsel
Møtedato: 25.01.21
Saksbehandler: Stig Sørre

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 Helgelandsrådet komme tilbake til størrelsen på et eventuelt økonomisk bidrag inn i dette arbeidet.

Arbeidsgruppen inviteres til å presentere prosjektet/arbeidet for komiteen.

Vedtak:

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.

Til Helgelandsrådet

8800 Sandnessjøen

Att; Stig Sørra

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.

- Berørte kommuner er vertskap for flere framtrepende 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

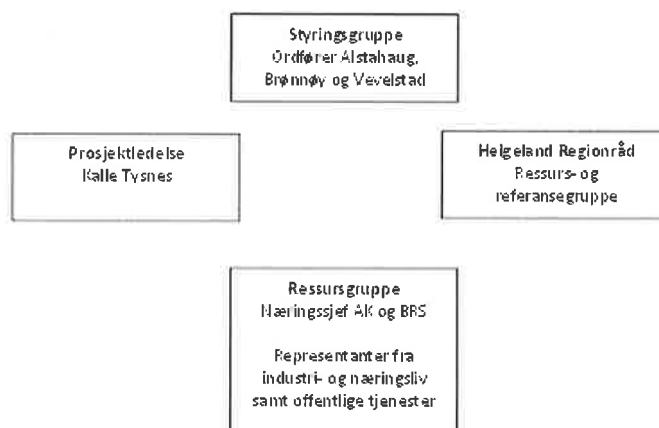
Ulike mål og krav

- 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:



Næringssjef 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 næringssjef i Alstahaug og Brønnøysund. Dette vil uansett la seg løse praktisk gjennom ulike møteplasser, informasjonsdeling og dialog.

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 projektkostnadene 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 aksene 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

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 fergekryssingene 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

- 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 tilleggsanalyser 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

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 ferge driftsmidlene 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 ferge driftsmidlene 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 ferge driftsmidler. 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

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 (1 Sp 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



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 o-g 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 leverandøring, 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.

Fylkesvei 12 Utskarpen – Mo i Rana

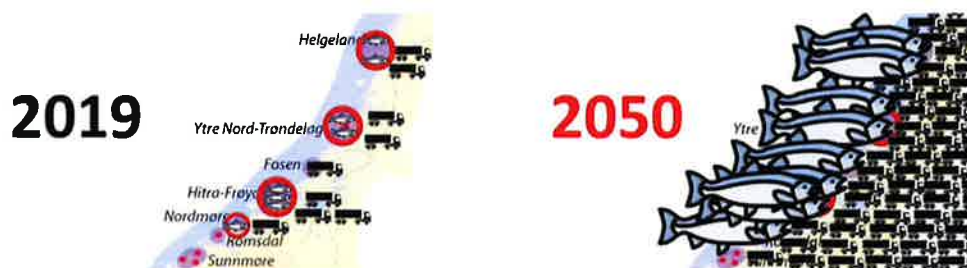
Veien binder sammen kyst og innland på Nord-Helgeland, transportvei for sjømatnæringen til markedet og forbindelsen mellom Mo Industripark og nye Nesna Industripark. Bustneslia er her en stor flaskehals med en svingete vei med stigninger opp til 10 % som forårsaker stengninger og forsinkelser vinterstid.

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 KVVU 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.

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.



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

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 Brønnøyleden

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

- Cruisefartøys trafikk 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 Brønnøyleden 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 nødvendige 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

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



Saksfremlegg

Utvalg: Samferdsel
Møtedato: 25.01.21
Saksbehandler: Stig Sørra

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

Saken fremmes uten innstilling.

Forslag til vedtak:

Vedtak:

Vedlegg:

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

Saksutredning

Den overordnede strategien for Helgelandsrådet 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 Helgelandsrådet, i tillegg til daglig leder)
- Innspill fra Helgelandsrådet (to representanter fra hver av deltakerkommunene, samt administrasjonen i Helgelandsrådet).

Strategien er knyttet til det samfunnsoppdraget Helgelandsrådet 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.

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.

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

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

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

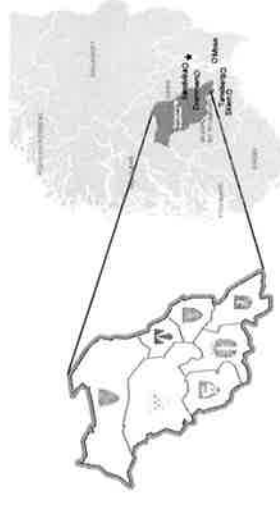
Samarbeid for fremtidsrettete og gode tjenester for regionens innbyggere

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



Vi er store nok – sammen

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 tjensteproduksjonen 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.
- Prosjektrettet 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



Saksfremlegg

Utvalg:	Samferdsel
Møtedato:	25.01.21
Saksbehandler:	Stig Sørra

Saksnr.	Tittel
06/21	Eventuelt

Ingen innkomne saker.

Forslag til vedtak:

Vedtak:

Vedlegg: