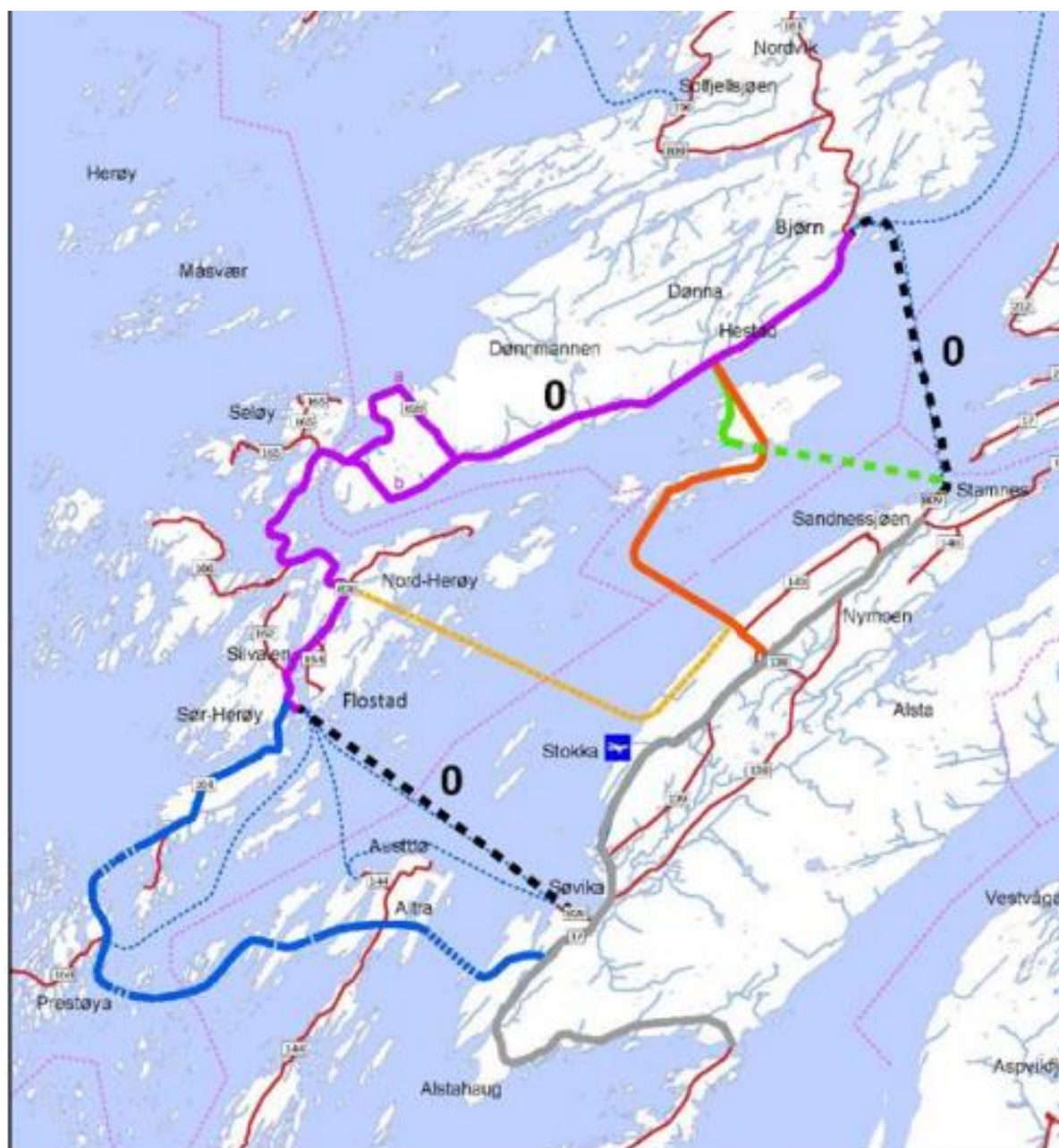


STRATEGI OG HANDLINGSPLAN

Prosjekt: Skape attraktiv, inkluderende og bærekraftig region gjennom bedre tilgjengelighet

Fastlandsforbindelse Dønna/Herøy- Alstahaug



Rev. November 2020

Innhold

Innledning	Side 3
Strategiske hovedutfordringer	Side 5
Strategi og handlingsplan	Side 8

1. Innledning

Prosjektbeskrivelsen fastlegger følgende: «Prosjektet skal arbeide for å styrke regionen gjennom å følge opp vedtaket om KVV-en for nye transportløsninger Dønna/Herøy-Alstahaug. Utgangspunktet for prosjektet er Fylkestingets vedtak av 08.06.2015 om KVV for nye transportløsninger Dønna/Herøy-Alstahaug og videre oppfølging av vedtaket. Begrunnelsen for utviklingen av en egen KVV er betydelige transportutfordringer for næringslivet i regionen og at befolkningen i Herøy/Dønna har mangelfull tilgjengelighet til regionsenteret Sandnessjøen både til arbeid og øvrige infrastrukturtilbud som skal være et tilbud for hele Ytre Helgeland. Denne manglende tilgjengeligheten skaper vansker for funksjonaliteten for bo- og arbeidsmarkedsregionen Midt-Helgeland.

Herøy/Dønna er nå et av de største øysamfunnene i landet som ikke har fastlandsforbindelse.

Fylkestinget la konsept 3, tunnel mellom Nord-Herøy og Alstenøya, til grunn for framtidig hovedstruktur mellom Herøy/Dønna og Alstahaug.

Av KVV-en framgår det at det er to konsepter som innfrir kravet om fastlandsforbindelse; undersjøisk tunnel og flytebru. Av samlet vurdering framgår det at flytebru har best måloppnåelse med tunnel som nr.2. Store investeringskostnader for flytebru 11,7 milliarder kr. mot 5,1 milliarder for tunnel gjør at netto nytte er betydelig bedre for tunnel (-0,4 mot -0,9 pr. budsjettkrone).

KVV-en er en utredning som er beregnet på valg mellom alternative konsepter og som grunnlag for strategiske beslutninger som RTP strategisk del. Både investeringskalkyler, driftskalkyler, inntektskalkyler og vurdering av samfunnsøkonomiske elementer har ikke tilstrekkelig nøyaktighet for å kunne benyttes til prioritering i budsjetter eller vurdering av finansieringsopplegg.

I henhold til Fylkestingets vedtak punkt 2 skulle en komme tilbake til en vurdering av finansieringsopplegg for prosjektet, statlig medfinansiering, bompenger og fergeavløsningsmidler i forbindelse med rulleringen av regional transportplan. Denne rulleringen er gjennomført uten at utredningene som Fylkestinget har bedt om er gjennomført.

Regional transportplan skal revideres i 2021. Det er viktig at Fastlandsforbindelse Herøy/Dønna - Alstahaug kommer med i denne revisjonen.

Det er ikke mulig å komme videre i dette prosjektet unntatt strategiske vurderinger uten mer detaljerte utredninger. Både investeringer, inntekter og utgifter må utredes til et nøyaktighetsnivå på +/- 25 % før vi kan komme i posisjon for drøfting av finansieringsopplegg og prioritering i budsjetter.

Fylket har i 2018 fått utarbeidet en nærings- og godsstrømanalyse som dokumenterer status pr. 2018. Prosjektet har fått utarbeidet en analyse av forventet utvikling av transportbehovet

i havbruksnæringen fram mot 2060. (Transportutvikling AS). Prosjektet har videre fått utarbeidet en mernytteberegning av en fastlandsforbindelse (Menon). Det gjenstår å få utarbeidet et mer nøyaktig kostnadsoverslag, revidert samfunnsnytteberegning og finansieringsanalyse

2. Strategiske hovedutfordringer

Til tross for Fylkestingets vedtak om at regional transportplan vektlegger satsingen i prosjektet «Fra kyst til marked» er ikke prosjektet fastlandsforbindelse fra Herøy/Dønna tatt opp til vurdering i planen. I Herøy ligger som kjent et av de største lakseslakteriene i Nordland med et stort utviklingspotensial og næringen utvikler lovende prosjekter i Dønna. Dønna og Herøy har flere viktige bedrifter tilknyttet næringsgrunnlaget på kysten.

Regjeringen har signalisert sterk satsing på tilrettelegging av transportløsninger for sjømatnæringen fundamentert i prosjektet «Fra kyst til marked». I tråd med dette har Regjeringen foreslått å overføre viktige veier for denne satsingen fra FV til RV. Nordland Fylke har takket nei til dette.

Regional transportplan fastslår at det er begrensede midler tilgjengelig for nye investeringer. Det synes urealistisk at fylkeskommunen alene skal kunne klare å finansiere et så tungt prosjekt.

Vårt prosjekt ; Fastlandsforbindelse Dønna/Herøy-Alstahaug (FADHA), har vært et prioritert prosjekt i Herøy kommune svært lenge. Arbeidet med prosjektet startet for alvor i 2007 med forprosjektet , Fastlandsforbindelse Dønna/Herøy – Alstahaug (FADHA). Forprosjektet var et fellesprosjekt mellom Dønna, Herøy og Alstahaug kommuner der rådmennene i de tre kommunene med tillegg av tidligere vegsjef i Nordland Arne Løvmo utgjorde styringsgruppen. Asplan Viak ble engasjert i utredningen av prosjektet. Deres bistand omfattet trafikk og inntektsprognoser og løsningsforslag for vegtraseer med kostnadsoverslag. Det ble også gjennomført forenklede seismiske undersøkelser. Sluttrapport ble framlagt 1.12.2007. P.g.a. oppdatert fergestatistikk og endrede trafikkprognoser ble rapporten revidert 15.1.2010. Etter Stortingets vedtak om forlenget bompengeperiode , 20 år, ble det 28.1.2010 framlagt en tilleggsrapport. Det ble utredet tre alternative traseer.

Denne rapporten fastslår altså at prosjektet er nærmest selvfinansierende.

Rapporten er forelagt Nordland Fylkeskommune og Statens Vegvesen Nordland uten at den har gjennomgått noen behandling. Rapporten har imidlertid lagt noen føringer til KVVU-en.

Kostnadsberegningene i KVVU-en har lav nøyaktighetsgrad og det er lagt inn store usikkerhetsfaktorer. Inntektssiden og finansieringsanalysen er mangelfull med mange grunnlagsfeil. KVVU-en er derfor ikke egnet for videreføring av prosjektet.

Det er nå gått 5 år siden Fylkestinget vedtok KVVU-en. På disse årene har det vært en stor teknologisk utvikling og endring av kostnader i forhold til dette og marked. Nye KVVU-er (Hadselsambandet) har også gitt avklaring på tekniske krav som har betydning for vårt prosjekt. I perioden har det også blitt valgt nye kommunestyre og fylkesting. Ut fra dette er det behov for å ta en liten stopp for å sjekke ut om det har skjedd endringer som har

betydning for vårt prosjekt. Det er også behov for fundamentering av prosjektet i de nye kommunestyrene og fylkestinget.

Strategi:

- **Sjekke ut om utviklingen siden vedtak om KVV-en har betydning for vårt prosjekt og valg av konsept. Gjennomføre en grundig fundamentering av prosjektet i de nye kommunestyrene og fylkestinget.**
-

Det er helt avgjørende for prosjektet at en etablerer en felles forståelse og plattform mellom prosjektet og Nordland Fylkeskommune. Fylkestinget krever mer detaljert utredning. Det er viktig at Fylket og dette prosjektet finner sammen og får fram en omforent utredning som kan benyttes for videreføring av prosjektet uten at dette skal binde Fylket i prioriteringer

Strategi:

- **Etablere samarbeid med Nordland Fylkeskommune om videre utredning av prosjektet og etablere en felles plattform for det videre arbeid med prosjektet.**

I tillegg til de utredningene som fullført må følgende gjennomføres i prosjektet:

1. Utrede prosjektets betydning for reiseliv, landbruk og annen næring utover havbruk.
2. Oppdatering av trafikk tall og forventet trafikk etter åpning av fastlandsforbindelse og i prosjektets finansieringsperiode (40 år). Prosjektets rapport om utviklingen av transportarbeidet innen havbruk legges samt rapport 1 legges inn som grunnlag.
3. Mer spesifikk utredning av løsningen og kostnadsoverslag med nøyaktighetsgrad +/- 25 %.
4. En revidert samfunnsøkonomisk analyse (Effektberegninger) der en legger til grunn oppdaterte trafikk tall og nytt kostnadsoverslag. I tillegg legges inn Menons mernytteberegninger. Analysen som er gjennomført av Menon men må ha oppdatering i forhold til reviderte grunnlagstall.
5. Fullstendig finansieringsanalyse av prosjektet med basis i resultatene fra utredningene i punkt 1-4. Her trekkes inn alle inntektsmuligheter som fergeinntektsmidler, bompenger o.a. mulige tilskudd.

Strategi:-

- **Klarlegge nødvendig dokumentasjon for å videreføre prosjektet gjennom beslutningsprosesser**

Av siste revisjon av regional transportplan framgår det at det er lite realistisk å forvente at Fylkeskommunen skal klare finansiere et så stort FV-prosjekt i overskuelig framtid. Fylkestinget har i sitt vedtak forutsatt at dette prosjektet må realiseres med statlig bistand. Det er svært lenge siden det er gjennomført et slikt prosjekt i Norge. Prinsippet må sannsynligvis reetableres gjennom drøftinger med Stortinget/Departementet. Alternativet er at FV 78 , FV 17 Leirfjord-Søvik og FV 828 omgjøres til riksveger av stor betydning for havbruksnæringen. Nordland Fylke har tidligere avvist en slik overføring.

Nordland Fylke og prosjektet må i fellesskap gjennomføre drøftinger med sentrale myndigheter med sikte på samarbeid om finansieringen.

Strategi:

- **Avklare mulig realisering av prosjektet gjennom statlig medfinansiering.**

Som nevnt må vi ta høyde for at det kan bli mange års arbeid før en får denne saken fram til beslutning og realisering. Dette prosjektet er planlagt avsluttet innen utgangen av 2021. En bør derfor parallelt med det øvrige arbeidet med prosjektet fastlegge en framtidig organisering som kan bære prosjektet mange år framover. Et naturlig skille vil være ferdige utredninger og prinsipielle vedtak i kommunestyrene og fylket om løsning og videre arbeid. Den nye organisasjonen overtar deretter og får ansvar for alt oppfølgingsarbeid fram mot realisering. Erfaringene fra tidligere prosjekter viser at AS-formen er tjenlig. Her får en samordnet alle interessene fra kommuner, næringsliv, organisasjoner og andre med at de kan gå inn som eiere i selskapet. En får et representativt styre valgt etter aksjelovens bestemmelser.

Strategi:

- **Avklare framtidig organisering av prosjektet**

Etter at tilstrekkelig dokumentasjon er framlagt igangsettes arbeidet med å få prosjektet prioritert i Regional Transportplan og Nasjonal Transportplan.

Strategi:

- **Få prosjektet prioritert i Regional Transportplan og Nasjonal Transportplan**

3. Strategi og handlingsplan

Strategiområde 1: Kartlegging av utvikling siden vedtak av KVV i 2015.

Sjekke ut om utviklingen siden vedtak om KVV-en har betydning for vårt prosjekt og valg av konsept. Gjennomføre en grundig fundamentering av prosjektet i de nye kommunestyrene og fylkestinget.

Handlingsplan:

1. Engasjere en konsulent med erfaring fra de store vegprosjektene i landet for å gjennomgå KVV-en og sjekke ut om det har skjedd utvikling innenfor teknologi, krav og kostnader som har betydning for valg av konsept. Konsulenten skal foreslå eventuelle endringer og behov for nye utredninger. Rapport framlegges innen 1.4.2021.
2. Rapporten sendes ut på en rask høring i berørte kommuner. Høringsfrist 1.5.2021. Prosjektets arbeidsutvalg(AU) gjennomfører møter med Dønna, Herøy og Alstahaug kommunestyre.
3. Styringsgruppen fastlegger videreføring av prosjektet i samarbeid med fylkeskommunen.
4. Møter med berørte/deltakende kommuner og aktuelle organer i fylkeskommunen.
5. Utarbeide en medieplan for prosjektet.

Strategiområde 2: Etablere et tett samarbeid med Nordland Fylkeskommune

Etablere samarbeid med Nordland Fylkeskommune om utredning av prosjektet og etablere en felles plattform for det videre arbeid med prosjektet.

Handlingsplan :

1. Videreføre møter med Fylkesråd for samferdsel, leder av komite for samferdsel og fylkesrådsleder for å fundamenterer samarbeidet og arbeidsfordelingen mellom fylkeskommunen/Statens Vegvesen og prosjektet.
1.12.2020-31.12.2021

Strategiområde 3: Klarlegge nødvendig dokumentasjon

Klarlegge nødvendig dokumentasjon for å videreføre prosjektet gjennom beslutningsprosesser

Handlingsplan:

1. Utrede prosjektets betydning for reiseliv, landbruk og annen næring utover havbruk.
2. Oppdatering av trafikk tall og forventet trafikk etter åpning av fastlandsforbindelse og i prosjektets finansieringsperiode (40 år). Prosjektets rapport om utviklingen av transportarbeidet innen havbruk legges samt rapport 1 legges inn som grunnlag.
3. Mer spesifikk utredning av løsningen og kostnadsoverslag med nøyaktighetsgrad +/- 25 %.
4. En revidert samfunnsøkonomisk analyse (Effektberegninger) der en legger til grunn oppdaterte trafikk tall og nytt kostnadsoverslag. I tillegg legges inn Menons mernytteberegninger. Analysen som er gjennomført av Menon men må ha oppdatering i forhold til reviderte grunnlagstall.
5. Fullstendig finansieringsanalyse av prosjektet med basis i resultatene fra utredningene i punkt 1-4. Her trekkes inn alle inntektsmuligheter som fergeinnløsningsmidler, bompenger o.a. mulige tilskudd.

Handling 1 gjennomføres av prosjektet med tidsfrist 1.3. 2021. Handling 2 gjennomføres i et samarbeid mellom Nordland Fylkeskommune og prosjektet med tidsfrist 1.3.2021. For å gjennomføre handling 3-5 engasjerer prosjektet og Nordland Fylke i fellesskap en kompetent konsulent. Ferdig rapport innen 1.9.2021.

Strategiområde 4: Statlig medfinansiering

Avklare mulig realisering av prosjektet gjennom statlig medfinansiering

Handlingsplan

1. Det lages en felles handlingsplan med Nordland Fylke som drøftes/fastlegges i møtene vedrørende strategi 2.
2. Møter med Stortingets samferdselskomite, Samferdselsdepartementet (politisk ledelse) og Vegdirektoratet for en prinsipiell avklaring av mulig statlig medfinansiering uten at en tar stilling til prioriteringer av prosjektet.
3. Møte med Nordlandsbanken på Stortinget for å orientere om prosjektet og drøfte mulig statlig medfinansiering uten at en tar stilling til prioritering.

Handlingene gjennomføres innen 31.12.2021.

Strategiområde 5: Framtidig organisering

Avklare framtidig organisering av prosjektet

Handlingsplan:

Den etablerte organiseringen er tjenlig for det avklarings- og utredningsarbeidet som skal gjennomføres i 2021. I det videre arbeidet som i hovedsak vil bli påvirkningsarbeid må en finne en organisasjonsform der kommuner, organisasjoner og næringsliv kan inngå et forpliktende samarbeid med representative styringsorganer.

1. Utrede framtidig organisasjonsmodell for prosjektet innen 1.4. 2022
2. Forberede og legge grunnlaget for en framtidig modell okt-des 2022.
3. Stifte ny organisasjon innen 20.12.2022 med oppstart 1.1.2023

Strategi 6: Innarbeidelse i RTP og NTP.

Få prosjektet prioritert i Regional Transportplan og Nasjonal Transportplan

Handlingsplan

1. Utarbeide presentasjon av prosjektet med basis i gjennomførte utredninger og prosesser. Innen 1.12.2021
2. Presentasjon av prosjektet i kommuner, organisasjoner, næringsliv/næringslivsorganisasjoner, politiske partier på kommunalt og fylkeskommunalt nivå, Fylkets samferdselskomite, Stortingets samferdselskomite, Nordlandsbenken. 1.1. – 31.12.2021.
3. Lansering av prosjektet i Regional Transportplan med oppfølging mot administrasjon og politiske organer i Fylkeskommunen

