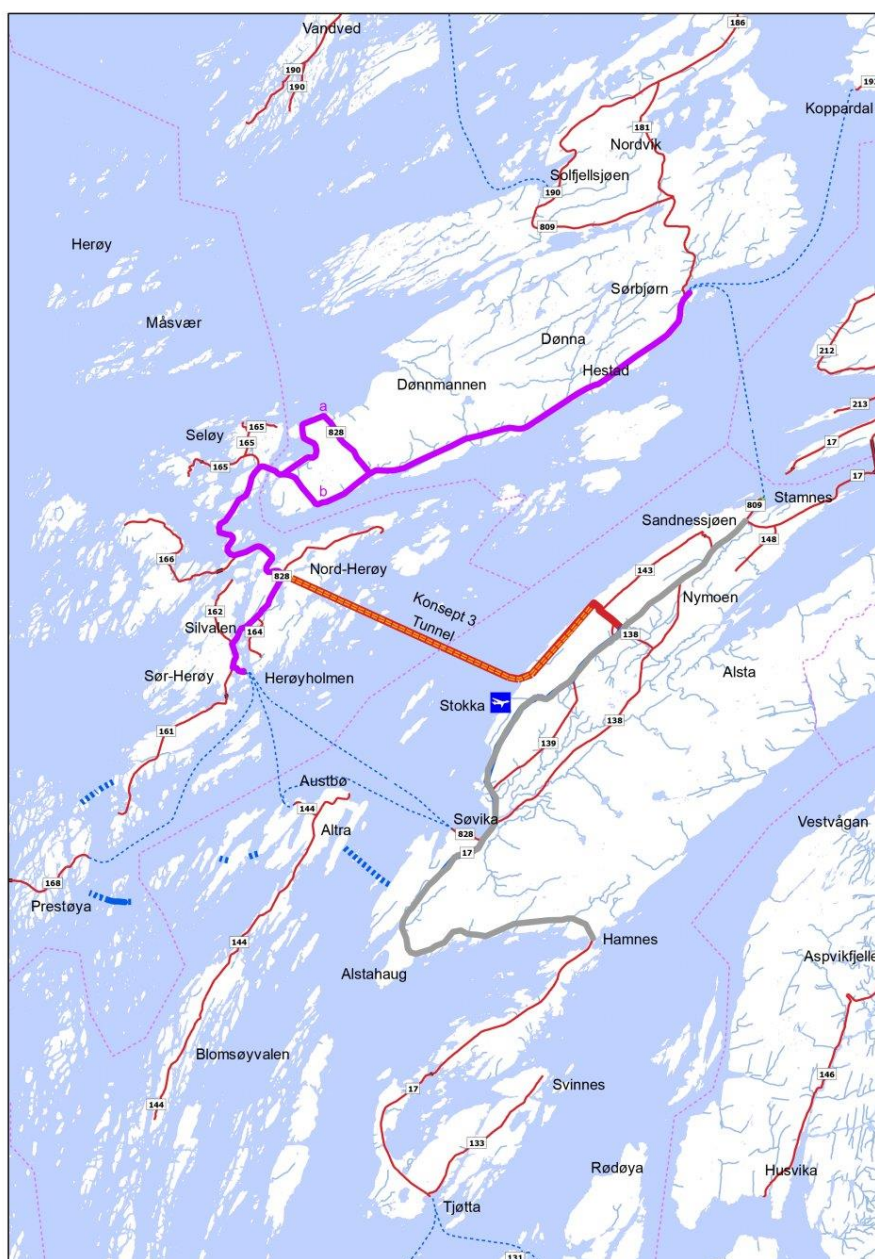


STRATEGI OG HANDLINGSPLAN

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

Fastlandsforbindelse Dønna/Herøy- Alstahaug



23. februar 2018

Innhold

Innledning	Side 3
Strategiske hovedutfordringer	Side 4
Strategi og handlingsplan	Side 7

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

KVV-en er en utredning som beregnet på valg mellom alternative konsepter. 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 tunnelkonseptet, 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.

Det er ikke mulig å komme videre i dette prosjektet 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.

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 det største lakseslakteriet i Nordland med et stort utviklingspotensial.

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.

Kostnadsberegningen i rapporten er basert på tunnelklasse B og tunnelprofil T 8,5 (Samme som Norøyanprosjektet i Møre og Romsdal som ble påbegynt i 2017). Hvis en forholder seg til det alternativet som det konkluderes med i KVVU-en , tunnel Herøy- Alstahaug, konkluderes med en kostnad på ca. 2,0 milliarder. Finansieringsanalysen fastslår en bompengandel på 88,5- 97,6 % avhengig av 20 eller 40 % nyskapt trafikk. 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.

I KVVU-en er det lagt inn samme tunnelstandard som de bygger på de mest trafikkerte tunnelene, f.eks E 39 Ryfast, med dobbelt tunnellop. Kostnadsoverslaget med påplussset stor usikkerhet er fastlagt til 3,0 milliarder (Asplan Viak 2,0 milliarder), så er det påplussset en ny usikkerhet i hovedsak til plangrunnlaget på 1.0 milliarder, altså ny total 4,0 milliarder. I tillegg er det lagt inn 1,0 milliard for ny veg Bjørn – Silvalen. Kostnadsberegningene har lav nøyaktighetsgrad og det er lagt inn store usikkerhetsfaktorer. Inntektssiden og

finansieringsanalysen er mangelfull og har svært mange grunnlagsfeil. KVVU-en er derfor ikke egnet for videreføring av prosjektet.

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. I Tovenprosjektet var det ikke felles forståelse av utredningene mellom Helgelandskrysset AS og Statens Vegvesen. Dette skapte utfordringer for arbeidet mot Fylket og sentrale myndigheter.

Det er helt avgjørende for prosjektet at en etablerer en felles forståelse og plattform mellom prosjektet og Nordland Fylkeskommune.

Strategi:

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

Følgende utredninger skal gjennomføres i prosjektet:

1. Forventet utvikling av næringstransporter fram mot 2050 og transportløsningens effekter på næringsutvikling og bosetting.
2. Oppdatering av trafikk tall og forventet trafikk fram mot realisering av fastlandsforbindelse og beregning av trafikkøkning etter åpning av fastlandsforbindelsen.
3. I denne utredningen skal en også gjøre en detaljert undersøkelse av pendlertrafikken om reisebehov, tidspunkter, spesifikk beskrivelse av destinasjon, spesifikke behov som parkering o.a.. Dette gjelder både reiser til arbeid, offentlig service, privat service, kulturtiltak og annen infrastruktur.
4. Mer spesifikk utredning av løsningen og kostnadsoverslag med nøyaktighetsgrad +/- 25 %.
5. En fullstendig samfunnsøkonomisk analyse som også beregner mernytteeffekter etter samme modell som ble benyttet for prosjektet «Ferjefri E 39». Denne analysen skal i tillegg til konsekvensene for Herøy og Dønna og beregne konsekvensene for regionsenterkommunen Alstahaug og hele regionen.
6. 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.
7. Framtidig transporttilbud til Austbø, Brasøy og Løkta.

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 2019. 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 at 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 utredningen er fullført med kostnadsoverslag og inntekstoverslag med en nøyaktighetsgrad på forprosjektnivå (+/- 25 %) og dokumenterte finansieringsanalyser 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

Strategi 1:

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

Handlingsplan :

1. Gjennomføre møter med Fylkesråd for samferdsel, leder av komite for samferdsel og fylkesrådsleder for å fundamentere samarbeidet mellom fylkeskommunen og prosjektet.
Februar- mars 2018
2. Gjennomføre møter med Statens Vegvesen i samarbeid med Fylkesråd for samferdsel for å avklare samarbeid og arbeidsfordeling mellom Fylket/Statens Vegvesen og prosjektet.
Mars-april 2018
3. Fastlegge arbeidsfordeling mellom prosjektet og Fylket.
22.3.2018
4. Beslutning om utsending av forespørsel om gjennomføring av aktuelle utredninger:
 1. Forventet utvikling av næringstransporter fram mot 2050 og transportløsningens effekter på næringsutvikling og bosetting.
 2. Oppdatering av trafikk tall og forventet trafikk fram mot realisering av fastlandsforbindelse og beregning av trafikkøkning etter åpning av fastlandsforbindelsen.
I denne utredningen skal en også gjøre en detaljert undersøkelse av pendlertrafikken om reisebehov, tidspunkter, spesifikk beskrivelse av destinasjon, spesifikke behov som parkering o.a.. Dette gjelder både reiser til arbeid, offentlig service, privat service, kulturtiltak og annen infrastruktur.
 3. Mer spesifikk utredning av løsningen og kostnadsoverslag med nøyaktighetsgrad +/- 25 %.
 4. En fullstendig samfunnsøkonomisk analyse som også beregner mernytteeffekter etter samme modell som ble benyttet for prosjektet «Ferjefri E 39». Denne analysen skal i tillegg til konsekvensene for Herøy og Dønna og beregne konsekvensene for regionsenterkommunen Alstahaug og hele regionen.
 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.
 6. Framtidig transporttilbud til Austbø, Brasøy og Løkta.

En må her ta stilling om samarbeidskonstellasjonen skal gjennomføre noen av utredningene. Det ville vært fordelaktig at Statens Vegvesen/Vegdirektoratet kunne ta ansvar for utredning 3. I tilfelle denne utføres av en konsulent bør prosjektet og Statens vegvesen være enig om konsulentvalg. Utredning 6 bør utføres av fylkeskommunen.

Strategi 2

Klarlegge nødvendig dokumentasjon for å videreføre prosjektet gjennom beslutningsprosesser

Handlingsplan:

1. Innhente erfaring fra andre lignende prosjekter for å få nyttige råd i utredningsarbeidet. Innen 22.3.2018. Vegvesenets presentasjon av Nordøyanprosjektet gjennomgås i møte 23.2.2018.
2. Fastlegge hvem som skal ivareta den enkelte utredning innen 1.5.2015. Anta anbud/tilbud.
3. Fastlegge styringsgruppe for utredningene.
4. Styringsgruppene ivaretar oppfølging av utredningene med statusgjennomgang under veks.
5. Alle utredningene skal være ferdigstilt innen 1.11.2018
6. Utarbeidelse av samlet rapport. Innen 1.12.2018.

Strategi 3

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 1.
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 Nordlandsbenken på Stortinget for å orientere om prosjektet og drøfte mulig statlig medfinansiering uten at en tar stilling til prioritering.

Handlingene gjennomføres innen 1.5.2018.

Strategi 4

Avklare framtidig organisering av prosjektet

Handlingsplan:

Den etablerte organiseringen er tjenlig for det avklarings- og utredningsarbeidet som skal gjennomføres i 2018. 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 1.09.2018.
2. Forberede og legge grunnlaget for en framtidig modell okt-des 2018
3. Stifte ny organisasjon innen 20.12.2018 med oppstart 1.1.2019

Strategi 5

Få prosjektet prioritert i Regional Transportplan og Nasjonal Transportplan

Handlingsplan

1. Utarbeide presentasjon av prosjektet med basis i gjennomførte utredninger og prosesser. Innen 1.12.2018.
2. Lage en mediaplan for presentasjon av prosjektet innen 1.12.2018.
3. Presentasjon av prosjektet i kommuner, organisasjoner, næringsliv/næringslivsorganisasjoner, politiske partier på kommunalt og fylkeskommunalt nivå, Fylkets samferdselskomite, Stortingets samferdselskomite, Nordlandsbenken. 1.1. – 1.10. 2019.
4. Lansering av prosjektet i Regional Transportplan med oppfølging mot administrasjon og politiske organer i Fylkeskommunen