



KVU fv.17 Brønnøy Alstahaug forbindelsene Dønna–Herøy og Vega

Politisk samrådsmøte 28. nov 2014



Fylkestinget ønsker en utredning av framtidige transportløsninger

«For å legge grunnlag for beslutning om framtidige langsiktige transportløsninger skal det gjennomføres konseptvalg vurderinger for transportkorridoren fv. 17 Brønnøysund – Sandnessjøen og for forbindelsen fra fastlandet til Herøy og Dønna».

(FT-sak 82/12 Transportplan Nordland)



Hvorfor har fylkestinget bedt om utredningen

- De fergebaserte transportkorridorene er lite effektiv for næringsliv og befolkning
- Sandnessjøen og Brønnøysund er viktige bo-, arbeidsmarkeds- og servicesentra
- Behov for å større felles arbeidsmarked i området
- Byene må videreutvikles som effektive lete- og forsyningsbaser for olje- og gassvirksomhet
- Kommunestrukturen settes under diskusjon
- Fylkestinget må være sikre på at de velger den rette løsning



HVA ER GJORT OG HVORDAN

- Brei involvering
 - Verksted
 - Referansegrupper
 - Politisk samråding
- Utredningsarbeid
- – Tidligere utredninger
 - Bruløsninger og kostnader: ekstern konsulent
 - Avstandsulemper av delt base for forsyning og helikopter: UIN
 - Fergeleier, vegvesenets spesialister i samarbeid med rederi
 - Kostnadsanslag - vegvesenets egne spesialister på tunneler og veibygging
- Andre spesialvurderinger
 - Tunneler -lange og dype.
 - Tunneleksperter i regionene og vegdirektoratet
 - Regionalutvikling
 - fagfolk i fylkeskommunen og vegvesenet
 - Fag- og forskningsrapporter



Kort om konseptene

- Styringsgruppa har valgt å dele oppdraget i to konseptvalg vurderinger
 - Aksen Brønnøysund Sandnessjøen m/Vega
 - Aksen Herøy Dønna/fv. 17
- Minst et fergefritt konsept i hver av aksene
- Spesielle utfordringer i konseptstudiene
 - Lange og dype tunneler
 - Vurdering av regionale effekter

Samfunnsmålet



Statens vegvesen

- *Aksen Brønnøy – Alstahaug med Herøy, Dønna og Vega og skal ha et transportsystem som gir gode forutsetninger for regional utvikling gjennom utvikling av eksisterende og ny næringsvirksomhet, økt attraktivitet for bosetting og bedre tilgang på kompetanse for privat og offentlig virksomhet.*
 - Brønnøysund–Sandnessjøen skal ha en effektiv **transportkorridor som knytter regionene godt sammen og bidrar til regional utvikling.**
 - Transportsystemet for Dønna/Herøy – Alstahaug skal knytte kommunene sammen slik at de inngår i en **felles bo-og, arbeidsmarkedsregion** med øvrige nabokommuner og **gir god tilgang til regionsentrenes servicetilbud.**
 - Effektivisere næringstransportene til og fra regionen gjennom **enklere og raskere transportløsninger mot det nasjonale transportsystemene.**
 - Transportsystemet skal **knytte Vega bedre opp mot Brønnøysund**



Effektmålene – realiserer samfunnsmålene

- Aksen Brønnøysund – Sandnessjøen

- *Utvidelse av arbeidsmarked og regionale service tjenester*
- *Redusert reisetid*
- *Bedre regularitet og robusthet i transportsystemet*

- Aksen Dønna/Herøy – Alstahaug

- *felles bo-, arbeids- og serviceregion*
- *Utvidelse av arbeidsmarked og regionale service tjenester*
- *Redusert reisetid*
- *Bedre regularitet og robusthet i transportsystemet*



Effektmål forts

- Knytte regionen transportmessig bedre mot nasjonale transportsystem

- *Redusert reisetid*
- *Bedre regularitet og robusthet i transportsystemet*

- Vega bedre tilgang på kompetanse, arbeids- og servicetilbudet i Brønnøysund

- *Redusert reisetid*
- *Bedre regularitet og robusthet i transportsystemet*



Analyseforutsetninger

- Teknisk gjennomførbarhet
- Investeringskostnader
- Driftskostnader – vurdering

- Måloppfyllelse
- Samfunnsøkonomiske beregninger

- **Potensiale for regional vekst?**

Regional utvikling – måles bare i begrenset grad i de samfunnsøkonomiske analyser



Statens vegvesen

- ***Regionforstørring***

- Ved å integrere flere mindre regioner skapes en sterkere vekstkraft
- Perifere regioner kan styrkes ved å integreres med mer tettbefolkede nabokommuner.
- Effekten av ny infrastruktur er mindre de lokale regioner som forbindes er små.
- En liten region som kobles til en stor region få styrket sine forutsetninger for vekst.

- ***Florø Førde regionen og trekantsambandet mellom Stord, Bømlo og Sveio viser***

- 10.000 – 30.000 innbyggere synes tilstrekkelig for å kunne utvikle et lokalt/regionalt (service)tilbud som kan demme opp for handelslekkasje til nærliggende større byer.



Er det nok med ny transportinfrastruktur for å skape regional vekst?

- Møreforskning konkluderer med at andre viktige forutsetninger bør være oppfylt
 - Jo dårligere utbygd transportnett er i utgangspunktet, desto større er mulighetene for at slike investeringer kan skape en positiv økonomisk utvikling.
 - Regionen **må ha et klart utviklingspotensial**, blant annet med en reservearmé av godt kvalifisert arbeidskraft, og et ekspansivt næringsliv med «entrepreneurial spirit».
 - Regionen bør ha et **velutviklet industrielt og politisk miljø** som kan bidra til å utløse vekstpotensialet.



Aksen Brønnøysund Sandnessjøen

- Det er ikke mulig å skaffe et felles bo- og arbeidsmarked
 - Byene utfyller hverandre dårlig mht gjensidig utnyttelse av kompetanse og service Unntak er lettere industriservice
 - Større sannsynlighet for at Mo og Mosjøen trekker sterkere
- Området Horn Tjøtta
 - Det bor lite folk mellom
 - Ingen større naturressurser eller bedrifter
 - Ingen cluster næringer utover landbruk
 - Aldrende befolkning
 - Men konsolidering av samfunnene kan komme
- Oljebasene
- Helsesektoren



Brønnøysund Sandnessjøen Potensiale for vekst

- Dagens situasjon trafikk
- Mulighet for å nå målene
- Samfunnsøkonomisk virkninger for trafikken
- Det regionale utviklingspotensiale generelt

- Faglig vurdering 1
 - Utbedre dagens korridor konsept 0+
- Faglig vurdering 2 (kanskje faglig politisk)

Helse, basene, lettere sevice i relasjon til dagens standard «for langt for folk» mellom Sandnessjøen og Brønnøysund. De tunge næringstransportene er landbruksrelatert og intern i regionen

Konsept 4 med hurtigående ferge – halverer reisetiden og har brukbar nytte i forhold til investeringen. Næringstransporten følger eksisterende korridor



Prissatte virkninger av konseptene, mill. kr:

	0+ Mindre investerings - og fergetiltak	1 Enferge- løsning Forvik Mindland	2 Enferge- løsning Forvik- Tjøtta	3AB Fergefri	4 Direkte hurtigferge Horn - Tjøtta
Trafikanter	133	1 175	1 211	1 918	682
Ulykker		-16	0,2	-33	16
Støy- og luftforurensing	8	152	-46	175	-399
Skattekostnader og restverdi	-5	-831	-581	-2 103	-197
Det offentlige	-22	-4 154	-2 909	-10 518	-983
Netto nytte	114	-3 674	-2 325	-10 561	-482
Netto nytte pr budsjettkrone	5,04	-0,88	-0,80	-1,00	-0,49



Redusert reisetid Brønnøysund - Sandnessjøen

	0+	1	2	3AB	4
	Mindre investering s- og fergetiltak	Enfergeløsning Forvik Mindland	Enfergeløsning Forvik-Tjøtta	Fergefri	Direkte hurtigferge Horn - Tjøtta
Reduksjon i reisetid for person- transporter	-45 min	-95 min	-92 min	-115 min	-87 min (- 45 min)



Bedre regularitet og robusthet

Brønnøysund Sandnessjøen

	0+	1	2	3AB	4
	Mindre investerings- og fergetiltak	Enfergeløsning Forvik Mindland	Enfergeløsning Forvik-Tjøtta	Fergefri	Direkte hurtigferge Horn - Tjøtta
Frekvens	(14avganger) 2	(14avg) 2	(14avg) 2	- 1	(8avg) 3
Risiko for uforutsette hendelser	2	2	1	2	1
Færre fergesamband	3	2	2	1	2



Virksomheter for bo- og arbeidsmarked

Personer som kan nå regionsentrene innenfor 1times reisetid

	0+	1	2	3AB	4
	Mindre investerings- og fergetiltak	Enfergeløsning Forvik Mindland	Enfergeløsning Forvik Tjøtta	Fergefri	Direkte hurtigferge Horn - Tjøtta
Brønnøysund	Høyholm	Mindlandet+Forvik	Forvik	Tjøtta+ Forvik	Høyholm
Sandnessjøen	Tjøtta	Forvik+ Mindlandet	Tjøtta	Forvik+Min-landet	Tjøtta



Sammenstilling av måloppfyllelse Brønnøysund Sandnessjøen

	0+ Mindre investering- og fergetiltak	1 Enfergeløsning Forvik Mindland	2 Enfergeløsning Forvik-Tjøtta	3AB Fergefri	4 Direkte hurtigferge Horn - Tjøtta
Utvidelse av arbeidsmarked og regionale service tjenester	4	2	3	1	4
Reduksjon i reisetid for person- og næringstransporter	5	2	3	1	4
Bedre regularitet og robusthet	3	2	2	1	2
Samlet rangering	5	3	2	1	4



Aksen Herøy– Dønna/fv. 17

Potensiale for vekst

- Det kan etableres et felles bo- og arbeidsmarked i Hald kommunene
- Det er relativt gode forbindelser allerede til Sandnessjøen
 - Industrielle bedriftscluster?
 - Reiselivsnæring?
 - Tilgang på kompetansesarbeidskraft ?
 - Det ligger et potensiale for vekst
- Rammebetingelser for hjørnesteinsbedriften



Prissatte virkninger av konseptene, mill. kr:

	1	2	3	4
	Flytebru	Bruer i sør	Tunnel	Kort ferge
Trafikanter	3 273	1 922	3 187	515
Ulykker	-95	-116	-103	-83
Støy- og luftforurensing	176	200	176	93
Skattekostnader og restverdi	-2 010	1 278	-871	-128
Det offentlige	-10052	-6 390	-4356	-638
Netto nytte	-8709	-5 663	-1967	-241
Netto nytte pr budsjettkrone	-0,87	-0,89	-0,45	-0,38



Regionsentret innenfor 45 min reisetid

Reisetid i min

	1 Flytebru	2 Bruer i sør	3 Tunnel	4 Kort ferge
Sandnessjøen – Silvalen	32	35	21	45
Sandnessjøen – Solfjellsjøen	29	66	48	40



Redusert reisetid i minutter

	1 Flytebru	2 Bruer i sør	3 Tunnel	4 Kort ferge
Sandnessjøen – Silvalen	-24	-21	-35	-11
Sandnessjøen – Solfjellsjøen	-18	+19	+1	-7



Samlet rangering etter måloppnåelse

	1 Flytebru	2 Bruer i sør	3 Tunnel	4 Kort ferge
Utvidelse av arbeidsmarked og regionale service tjenester	1	4	1	1
Reduksjon i reisetid mellom kommunesentrene og regionsenteret	1	4	2	3
Bedre regularitet og robusthet	1	1	2	3
Samlet rangering	1	5	2	3

Vurdering Aksens Herøy Dønna

- Det er store forskjeller på de samfunnsøkonomiske virkninger i de ulike konsepter. Tunnelkonseptet og kort ferge er de eneste realistiske konsepter.
- Ut fra regional utviklingspotensiale er det sannsynlig at et fergefritt konsept vil muligheter for en betydelig regional vekst i planområdet.
- Faglig vurdering 1
 - Ut fra samfunnsnytte og effekt av offentlig investering er det ut fra en faglig sammenstilling, tunnelkonseptet som er best.
- Faglig vurdering 2 – de økonomiske realiteter
 - I økonomiplanen settes det av 150–175 mill årlig til fylkesveiinvesteringer. Tunnelprosjektene vil ikke i overskuelig framtid kunne realiseres innenfor slike bevilgningsrammer. Konsept 4 er også kostbart, men kan realiseres raskere.
 - Hvis dette er realiteten bør Konsept 4 gjennomføres for å ta ut de vekst effektene som følger av et felles bo og arbeidsmarked