

FYLKESTINGSSAK

Saksnummer	Utvalg/komite	Møtedato
012/11	Fylkestinget	21.02.2011

Ferjesambandene Brønnøy - Vevelstad - Alstahaug**Sammendrag**

Ferjesambandene Brønnøy – Vevelstad – Alstahaug er en flaskehals for kommunikasjonene langs kysten. Spesielt er det i sambandet Forvik – Tjøtta store kapasitetsproblemer deler av året. For Forvik ferjekai har det dessuten lenge vært behov for utbedring/vedlikehold. Fylkestinget har tidligere gjort et vedtak om bygging av ny ferjekai på Vistnesodden samt kabelferje fra Forvik til Hamnøya til erstatning for Forvik ferjekai. Denne løsningen viser seg imidlertid å bli mer kostnadskreven enn tidligere antatt. På denne bakgrunn er det sett på mulige kortsiktige og framtidige løsninger for å forbedre ferjetilbudet langs fv. 17. Alternative løsninger i ferjesambandet Forvik – Tjøtta og direkte ferje Tjøtta – Horn er vurdert. Det er også gjort analyser av nytten av å eliminere ferjesambandet Horn – Anddalsvåg med tunnel, samt bygging av bru til Hamnøya.

På kort sikt er den samfunnsøkonomisk beste løsningen å utbedre ferjeleiet i Forvik framfor å bygge nytt ferjeleie på Vistnesodden.

Mer langsiktige løsninger må vurderes i arbeidet med Regional transportplan for Nordland som planlegges fremmet for fylkestinget 1. halvår 2012, samt i neste runde utlysning av ferjeandbud.

Bakgrunn

I fylkestingssak 85/05 fattet fylkestinget følgende vedtak:

- 1. Fylkestinget viser til samferdselsutredning Horn – Vega – Tjøtta – Vevelstad.*
- 2. Fylkestinget går inn for å korte inn ferjesambandet Forvik – Tjøtta ved å bygge et nytt ferjeleie på Vistnesodden finansiert over riksvegbudsjettet. Dette krever en løsning for Hamnøya, og fylkestinget ser positivt på en kabelferje til Hamnøya. Et kabelferjesamband vil belaste fylkesvegbudsjettet med en investering på 7 – 10 mill kroner og årlige driftskostnader på anslagsvis 3 – 5 mill kroner.*
- 3. Fylkestinget ber om at det igangsettes nærmere undersøkelser omkring et kabelferjesamband til Hamnøya. Forutsatt at kostnadene ligger innenfor foreliggende overslag ber fylkestinget om at ferjeleie på Vistnesodden og kabelferjesamband til Hamnøya innarbeides i henholdsvis NTP og Fylkesvegplanen.*

4. Undersjøisk tunnel mellom Brønnøy og Vevelstad, undersjøisk tunnel Tjøtta– Mindland og bru til Hamnøya vurderes ikke som realistiske prosjekt på svært lang sikt på bakgrunn av trafikkgrunnlaget, de økonomiske rammene og andre utbyggingsbehov på riks- og fylkesvegnettet.

Hensikten med nytt ferjeleie på Vistnesodden og kabelferjesamband til Hamnøya var at overfartstiden på rv. 17-sambandet reduseres og antall turer i sambandet kan økes.

Kostnadsoverslaget i 2005 ga en merkostnad med ferjeleie på Vistnesodden med vegtilknytning i forhold til å bygge nytt ferjeleie i Forvik på 20 mill. kr med en begrenset utbedring av fylkesvegen til Vistnesodden.

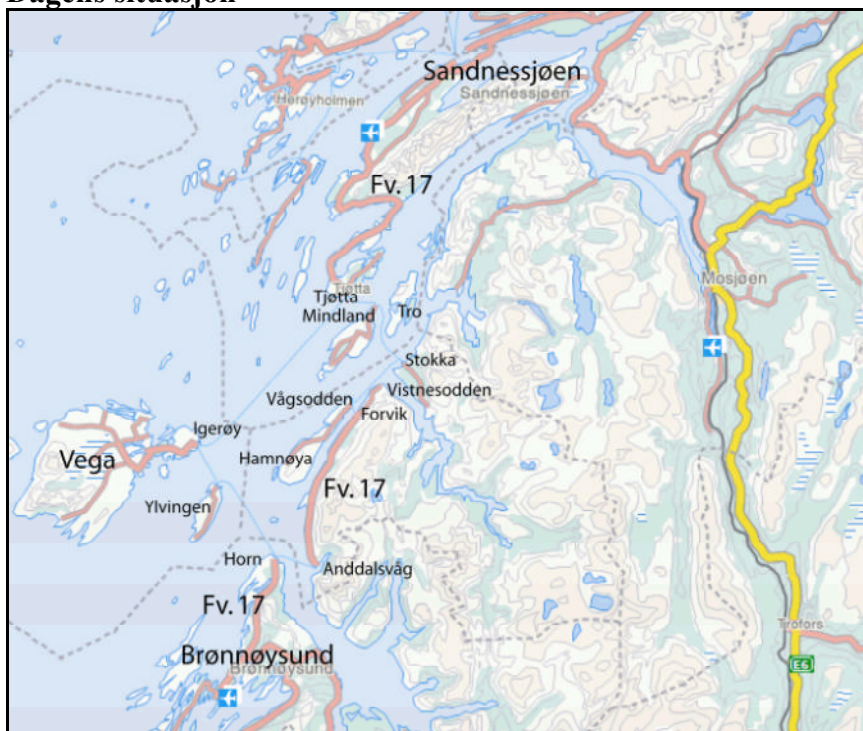
Da vedtaket ble fattet var fv. 17 og ferjesambandet Forvik - Tjøtta riksveg. Fra 1. januar 2010 ble disse strekningene fylkesveg. Investerings- og driftskostnader i sambandet vil derfor belastes fylkeskommunens budsjett.

Videre undersøkelser, kostnadsoverslag og transportmessige analyser er gjennomført og er oppsummert i denne saken.

Det er kommet innspill fra Vevelstad kommune om utredning av undersjøisk tunnel Brønnøy – Vevelstad sett i sammenheng med nytt ferjeleie på Vistnesodden og med bru til Hamnøya og nytt ferjeleie på Hamnøya med forbindelse til Vega. Denne løsningen ble vurdert i utredningen som lå til grunn for vedtaket i sak 85/05 og er oppdatert i denne saken.

Problemstilling

Dagens situasjon



I området som omfattes av saken er det fire kommuner: Brønnøy, Vevelstad, Vega og Alstahaug.

Kommunene knyttes sammen av fire ferjesamband. Trafikk, reisetid og ferjefrekvens i sambandene er:

Samband	Trafikk pr døgn i 2009		Overfartstid minutter	Antall turer hverdager	
	Lette	Tunge		Vinter	Sommer
Fs. 17 Horn – Anddalsvåg	149	21	20	13	14
Fs. 17 Tjøtta - Forvik ¹⁾	143	16	45 - 70	7	13
Fs. 839 Horn - Igerøy	103	12	50	6	8
Fs. 839 Igerøy - Tjøtta	9	0	60	1 ²⁾	2

¹⁾ Inkludert lokaltrafikk.

²⁾ Tirsdag, fredag og søndag.

Sambandene til Igerøy inngår i en anbudspakke som skal gjelde i perioden 2012 – 2017. Sambandet Forvik – Tjøtta er nå inne i et toårsanbud (2011-2012).

Trafikk langs fv. 17 mellom Brønnøysund og Sandnessjøen benytter ferjesambandet Horn – Anddalsvåg mellom Brønnøy og Vevelstad. Videre benyttes sambandet Forvik - Tjøtta.

Ferjemateriell

I sambandet Horn – Anddalsvåg går en ferje med kapasitet 50 personbilenheter (pbe) 13 turer pr dag.

I sambandet Tjøtta - Forvik går en ferje med kapasitet 28 pbe 7 turer pr dag. Ferja betjener også Mindland, Tro, Stokka og Hamnøya (Vågsodden). Mindland og Vågsodden anløpes på alle turene, Tro og Stokka har 4 – 5 anløp. Dette er delvis anløp ved behov som må meldes innen 15 minutter før avgang fra Tjøtta eller Forvik av hensyn til innlasting.

De siste årene har det vært satt inn en suppleringsferje Forvik – Tjøtta med kapasitet 50 pbe som går 6 turer pr dag i 13 uker om sommeren. I anbudsutlysingen for 2011 – 2012 utvides suppleringsperioden til 16 uker.

Reisetid

Overfartstid Horn – Anddalsvåg er 20 minutter. Avstanden mellom Forvik og Anddalsvåg er 17 km. Overfartstiden Forvik – Tjøtta er 50 minutter uten anløp underveis, med alle anløp er overfartstiden 1 time og 10 minutter.

Med dagens ferjeruter er reisetiden mellom Tjøtta og Horn gjennomsnittlig 1 time og 50 minutter. Korteste reisetid er 1,5 timer og lengste reisetid er 2 timer og 10 minutter.

Trafikk

Årsdøgntrafikken i sambandet Horn – Anddalsvåg var 149 lette og 21 tunge kjøretøy i 2009.

Trafikken i sambandet Forvik – Tjøtta totalt og på delstrekningene med størst trafikk er vist i tabellen nedenfor.

Delstrekninger som ikke er angitt hadde mindre enn 10 kjøretøy pr døgn.

Strekning	Trafikk pr døgn, gjennomsnitt 2009			Trafikk pr døgn, juli 2009		
	Lette	Tunge	pbe	Lette	Tunge	pbe
Sambandet totalt	143	18	240	370	30	510
Delstrekninger						
Tjøtta - Forvik	83	12	150	274	27	387
Tjøtta – Mindland	22	2	32	29	2	38
Forvik - Vågsodden	12	1	16	16	1	20
Forvik - Stokka	8	1	10	10	1	14
Øvrige strekninger	18	2	32	41	0	51

Trafikk i sambandet Forvik – Tjøtta (pbe = personbilenheter)

Trafikken i juni og juli utgjorde i 2009 ca 30 % av årstrafikken i sambandet totalt og 35 % av årstrafikken mellom Forvik og Tjøtta.

En del av de 95 kjøretøyene pr dag mellom Tjøtta og Forvik er mellom Vevelstad og Alstahaug og resten er gjennomgangstrafikk. Det foreligger ikke registreringer av hvordan denne fordelingen er. Trafikktallene i tabellen nedenfor er basert på at 75 % av trafikken Tjøtta – Forvik på årsbasis og 85 % i sommersesongen er gjennomgangstrafikk.

Periode	Gjennomgangstrafikk		Lokaltrafikk	
	Kjøretøy	pbe	Kjøretøy	pbe
Trafikk pr døgn, gjennomsnitt 2009	75	120	85	120
Trafikk pr døgn, juli 2009	265	330	150	180

Fordeling mellom gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk i sambandet Forvik - Tjøtta

Ferjekapasitet

Målsettingen i Nasjonal transportplan er at andelen av trafikken som ikke kommer med ønsket avgang skal være mindre enn 2 %. Denne målsettingen gjelder primært for riksvegferjesamband.

I 2009 var andelen gjenstående biler i sambandet Forvik – Tjøtta 3,4 % i gjennomsnitt. Andelen var større enn 2 % fra mai til august, i 2008 også i april. I juli måned var andelen gjenstående biler 15 % i 2008 og 9 % i 2009.

Dersom andelen gjenstående biler skal være mindre enn 2 % forutsettes generelt at trafikken må være mindre enn 35 % av ferjekapasiteten. I sambandet Forvik – Tjøtta var trafikken 40 – 50 % av ferjekapasiteten utenom suppleringsperioden og 47 % i juli.

Det var ikke registrert gjenstående biler i sambandet Horn – Anddalsvåg.

Ferjeleier

Tjøtta og Horn ferjeleie er dimensjonert for ferjer opptil ca 60 pbe. I høyt trafikkerte perioder er det ikke tilstrekkelig antall oppstillingsplasser på disse ferjeleiene og trafikken må parkere langs vegen. Fylkeskommunen har i handlingsprogrammet for nye fylkesveger lagt opp til en analyse av behov for oppstillingsplasser på ferjeleiene langs fv. 17.

Ferjeleiet i Anddalsvåg er dimensjonert for ferje med kapasitet 50 pbe. Det er for få oppstillingsplasser på ferjeleiet.

Ferjekaien i Forvik har svak fendervegg og kaikonstruksjon. Tillegging til ferjekai med den største ferja kan derfor være problematisk ved sterk fralandsvind.

Det er behov for ny kaikonstruksjon, fender vegg og flere oppstillingsplasser. Dimensjonering og kostnader for disse tiltakene vil variere med ferjestørrelsen.

Vågsodden og Mindland kan ikke anløpes av større ferjer enn den minste ferja som trafikkerer sambandet i dag. På Mindland skyldes dette innseilingsleden til ferjeleiet og bredden på ferjekaia, på Vågsodden dybdeforhold ved kaia, ferjekai og lengde på fendervegg.

Alternative løsninger

I sambandet Tjøtta - Forvik er det behov for et ferjeleie i sørenden av sambandet som er tilpasset aktuell ferjestørrelse, bedre kapasitet, kortere reisetid for gjennomgående trafikk og et godt tilbud til Hamnøya, Stokka, Tro og Mindland. Oppstillingsarealene på Tjøtta, Anddalsvåg og Horn ferjeleier må utvides på sikt, men dette er uavhengig av valg av løsning og behandles ikke i denne saken.

Økt kapasitet med en større ferje som betjener alle stedene vil fortsatt gi forsinkelse for gjennomgangstrafikken og det oppnås liten forbedring for lokaltrafikken. I tillegg vil dette kreve omfattende og svært kostnadskrevenende utdyping av innseilingen til Mindland.

En langsiktig løsning kan derfor være at den minste ferjestørrelsen beholdes som lokalferje. I forhold til trafikken til mellomstedene er dette tilstrekkelig. Kapasitetsøkning kan ivaretas med en ferje i tillegg til dagens helårs- og suppleringsferjer med kapasitet inntil ca 50 pbe, som er største ferje som kan benytte ferjeleiet på Tjøtta.

Følgende alternativ er vurdert med utvidet ferjetilbud:

Alternativ 1: Ferjeleie i Forvik

Alternativ 2: Ferjeleie på Vistnesodden

-2a: dagens ferje betjener Hamnøya

-2b: bru til Hamnøya

Alternativ 3: Bru til Hamnøya og ferjeleie på Vågsodden

Alternativ 4: Direkte ferje Horn – Tjøtta

Alternativ 5: Ferje Horn – Hamnøya - Tjøtta, bru til Hamnøya og ferjeleie på Hamnøya

Alternativ 1: Nytt ferjeleie i Forvik.



Alternativet omfatter nytt ferjeleie i Forvik og en ferje hele året i tillegg til dagens ferje.

Investering:

Det er utarbeidet planer for nytt ferjeleie i Forvik, men det er behov for nærmere undersøkelser for å utarbeide nøyaktig kostnadsoverslag. Kostnadene for nytt ferjeleie og oppstillingsareal dimensjonert for større ferje er beregnet til 60 mill kr.

Ferjetilbud og reisetid:

Ferjer	Ferjefrekvens	Reisetid Forvik - Tjøtta	Reisetid Tjøtta - Horn
28 pbe hele året	7 turer pr dag	0:45 – 1:10	
50 pbe hele året	8 turer pr dag	0:35	0:75 – 2:10
Supplering 50 pbe mai – august	8 turer pr dag	0:35	0:75 – 2:10

Ferjetilbud og reisetid med ferje Forvik - Tjøtta

Alternativ 2: Nytt ferjeleie på Vistnesodden

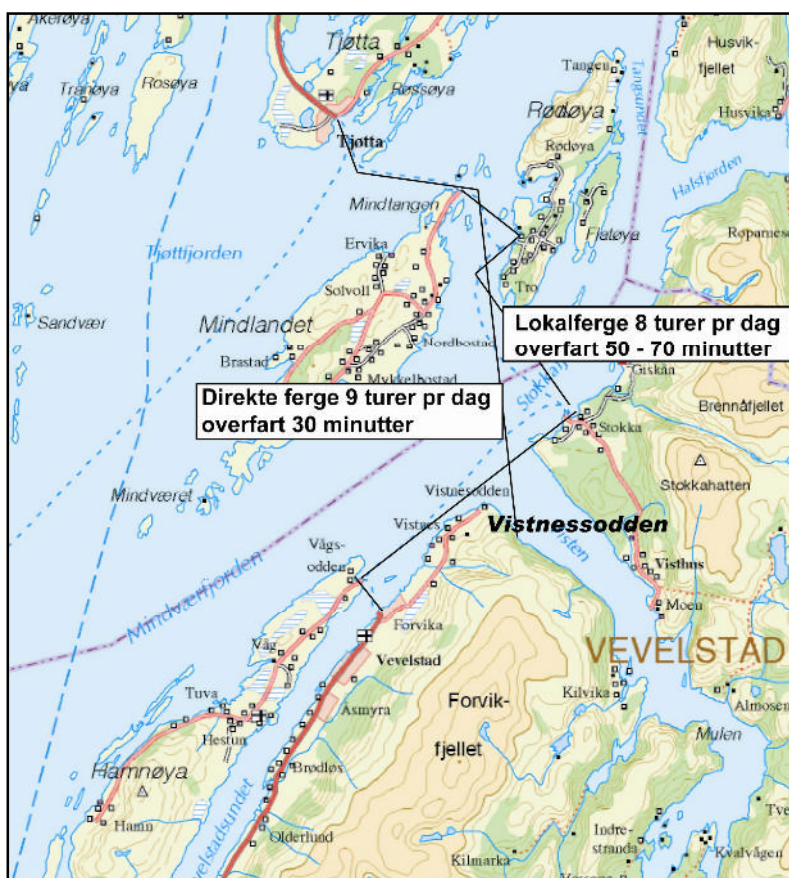
Alternativet omfatter nytt ferjeleie på Vistnesodden og en ferje hele året i tillegg til dagens ferje. Dette innebærer kortere seilingslengde forutsatt egen løsning for Hamnøya.

Veglengden fra Forvik til ferjeleiet vil bli ca. 4 km. Det er behov for utbedring og omlegging av dagens fylkesveg og ny veg videre til ferjeleiet.

Det er utarbeidet planer for nytt ferjeleie og veg, men det er behov for nærmere undersøkelser omkring grunnforhold for å utarbeide et nøyaktig kostnadsoverslag. Med utgangspunkt i foreliggende planer er kostnadene for ferjeleie, oppstillingsareal og vegforbindelse beregnet til minimum 180 mill kr.

Følgende løsninger for Hamnøya er vurdert:

- alternativ 2a: ferjeleie på Vistnesodden, dagens ferje betjener Hamnøya



En ferje betjener sambandet Vistnesodden – Tjøtta direkte. Dagens ferje Forvik – Tjøtta opprettholdes som i dag med anløp av Hamnøya.

Investering:

Tiltak	Investering mill kr
Ferjeleie Vistnesodden med vegtilknytning	180
Ny ferjekai og fendervegg Forvik	20
Sum	200

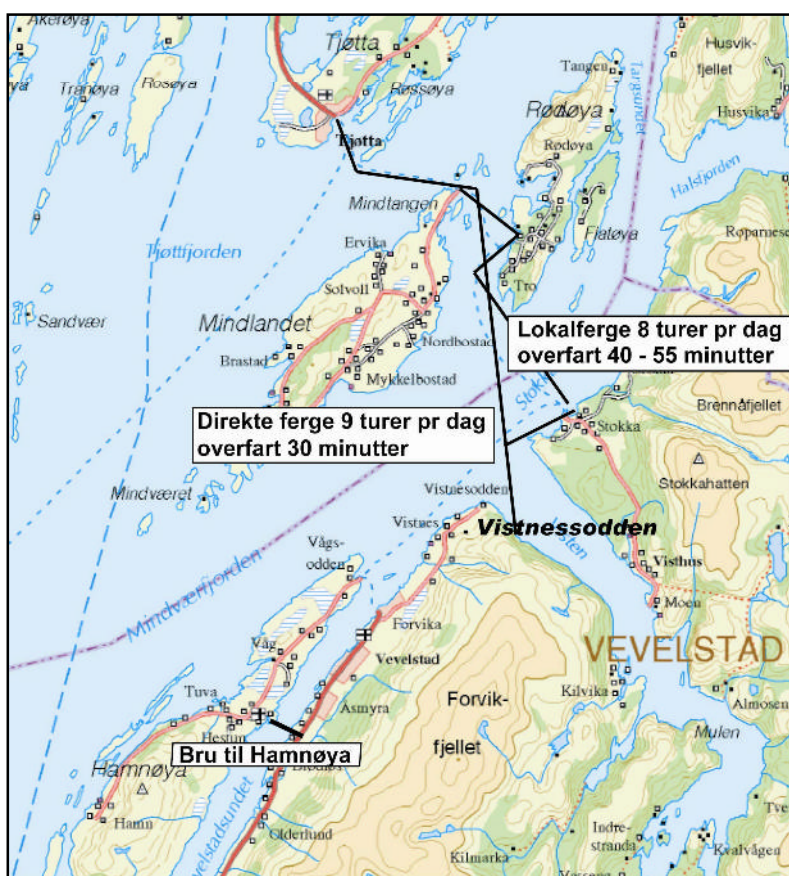
Investering med ferjeleie på Vistnesodden og utbedring av ferjeleiet i Forvik

Ferjetilbud og reisetid:

Ferjer	Ferjefrekvens	Reisetid Forvik - Tjøtta	Reisetid Tjøtta - Horn
28 pbe Forvik – Tjøtta hele året	7 turer pr dag	0:45 – 1:10	
50 pbe Vistnesodden – Tjøtta hele året	9 turer pr dag	0:32	0:72 – 2:05
Suppleringsferje 50 pbe mai – august	9 turer pr dag		

Ferjetilbud og reisetid med ferje Vistnesodden– Tjøtta og lokalferje Forvik - Tjøtta

- alternativ 2b: ferjeleie på Vistnesodden og bru til Hamnøya



Til fylkestingssak 11/03 ble det gjort en oppdatering av kostnader for bru til Hamnøya. Ulike brutyper og optimalt forhold mellom bru og fylling ble vurdert. Den billigste løsningen var en fritt frambygg bru med lengde 450 meter og seilingshøyde 20 meter. På grunn av stor dybde vil lenger fylling for å redusere brulengden ikke redusere kostnadene.

Brukostnadene ble beregnet til 120 mill +/- 25 % i 2002, indeksregulering til dagens prisnivå gir 170 mill. kr. Dette vurderes til å være en minimumskostnad. Indeksregulering av kostnader over så mange år er usikker og en ny gjennomgang av løsning og kostnader må gjennomføres dersom bru skal vurderes nærmere. Kystverket må godkjenne prosjektet og fastsette seilingshøyde.

Tilknytningsveger er kostnadsberegnet til 30 mill kr.

Investering:

Tiltak	Investering mill kr
Ferjeleie Vistnesodden med vegtilknytning	180
Bru til Hamnøya med vegtilknytning	200
Sum	380

Investering med ferjeleie på Vistnesodden og bru til Hamnøya

Ferjetilbud og reisetid:

Ferjer	Ferjefrekvens	Reisetid Forvik - Tjøtta	Reisetid Tjøtta - Horn
28 pbe Vistnesodden – Tjøtta hele året	8 turer pr dag	0:42 – 1:00	
50 pbe Vistnesodden – Tjøtta hele året	9 turer pr dag	0:32	0:72 – 2:05
Suppleringsferje 50 pbe mai – august	9 turer pr dag		

Ferjetilbud og reisetid med ferje Vistnesodden– Tjøtta og bru til Hamnøya

Uaktuelt alternativ: Kabelferje til Hamnøya

Kabelferje til Hamnøya anses uaktuelt på grunn av sterk strøm og vind og høye kostnader. Investeringskostnadene blir høye fordi stor tidevannsforskjell krever to ordinære ferjeleier. Krav til sikkerhetsbemanning og vedlikehold av kabler gjør at driftskostnadene ikke blir vesentlig forskjellig fra en ordinær ferje.

Alternativ 3: Bru til Hamnøya og ferjeleie på Vågsodden



Alternativet omfatter bru til Hamnøya, utbedring av fylkesvegen til Vågsodden og ferjeleiet på Vågsodden. Direkte ferje og lokalferje Vågsodden – Tjøtta.

4 km fylkesveg til ferjeleiet må breddeutvides og forsterkes. Det må bygges ny ferjekai og lenger fendervegg. Oppstillingsarealet må utvides og det kan bli nødvendig med utdyping ved ferjekaia.

Et kostnadsoverslag for vegutbedring og ferjeleiet vil kreve nærmere planlegging og undersøkelser. Følgende kostnadsanslag er derfor svært grovt.

Investering:

Tiltak	Investering mill kr
Bru til Hamnøya med vegtilknytning	200
Utbedring av 4 km veg og ferjeleie på Vågsodden	120
Sum	320

Investering med bru til Hamnøya og ferjeleie på Vågsodden

Ferjetilbud og reisetid:

Seilingslengden til Tjøtta vil bli ca 700 meter kortere enn fra Forvik og veglengden vil øke med ca 1 km.

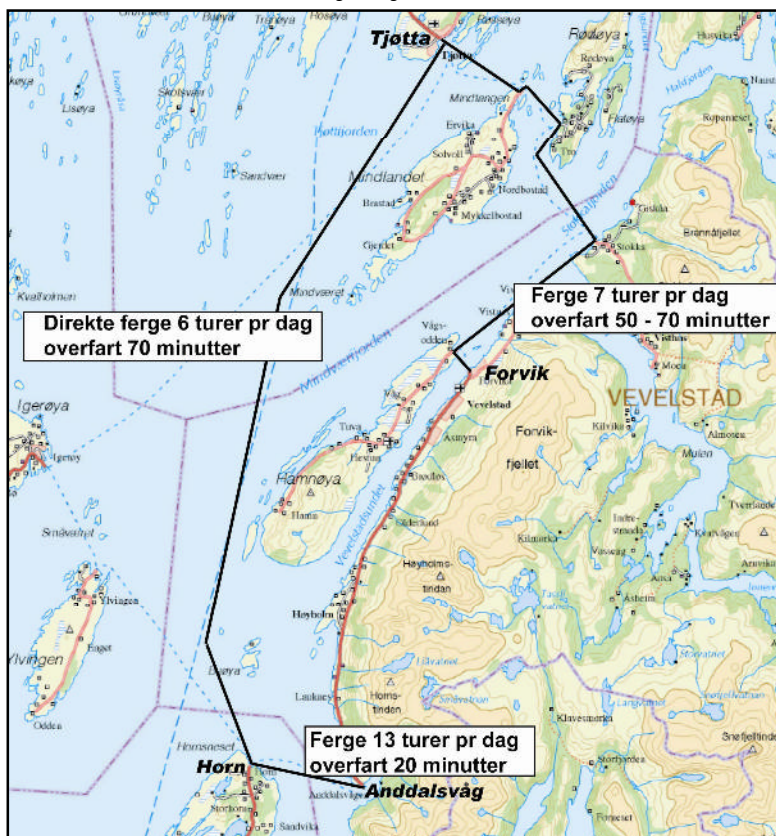
Lokalferja får et anløp mindre og sparer ca 5 minutter.

Ferjer	Ferjefrekvens	Reisetid Forvik - Tjøtta	Reisetid Tjøtta - Horn
28 pbe hele året	7 turer pr dag	0:40 – 1:05	
50 pbe hele året	8 turer pr dag	0:35	1:15 – 2:10
Supplering 50 pbe mai – august	8 turer pr dag	0:35	

Ferjefrekvens og reisetid med ferjesamband Vågsodden – Tjøtta

Økt nytte i forhold til ferjeleie i Forvik vil bestå av ferjefri forbindelse til Hamnøya og kortere reisetid for trafikken med lokalferja Forvik – Tjøtta.

Alternativ 4: direkte ferje Tjøtta - Horn



Alternativet omfatter en ferje direkte Horn – Tjøtta i tillegg til dagens ferjer Forvik – Tjøtta og Horn – Anddalsvåg.

På ferjeleiene på Tjøtta og Horn må organisering av oppstillingsfeltene justeres i forhold til et samband ekstra. På Horn ferjeleie er det to ferjekaier og fem oppstillingsfelt hvorav to for trafikk til Vega og tre for trafikk til Anddalsvåg. Ferjeleiet på Tjøtta har to ferjekaier og ti korte oppstillingsfelt.

Investering:

Ferjeleiet i Forvik må utbedres med ny ferjekai og fendervegg. Kostnadene er beregnet til 20 mill kr.

Trafikk:

Totalt kostnader for en reise Tjøtta - Horn vil reduseres med 125 kr for lette biler og 430 kr for vogntog og blir 25 % billigere enn via Anddalsvåg og Forvik. Beregninger av vegrutevalg viser at 70 – 80 % av trafikken Tjøtta - Horn vil benytte direkteferja. Med suppleringsferje Horn – Tjøtta kan ferjefrekvensen bli inntil 12 turer pr dag og så godt som all gjennomgangstrafikk vil benytte direkte ferje. Lavere reisekostnader kan gi en trafikkvekst på inntil 20 % med direkteferja.

Andre forhold som påvirker rutevalget kan være i hvor høy grad trafikantene tilpasser reisetidspunktet til direkteferja eller velger første ferjeavgang, hvordan enklere reise med bare et ferjesamband vektlegges og hvordan dårlig vær påvirker valg av ferje.

Beregnet trafikkfordeling og trafikkvekst gir følgende trafikk i ferjesambandene:

Samband	Tjøtta - Horn		Tjøtta - Forvik		Horn - Anddalsvåg	
	Kjøretøy	pbe	Kjøretøy	pbe	Kjøretøy	pbe
Trafikk pr døgn, årsgjennomsnitt	80	120	100	140	100	160
Trafikk pr døgn, juli	300	375	170	200	140	210

Trafikk i ferjesambandene med nytt ferjesamband Horn – Tjøtta

Ferjetilbud og reisetid

Det vil være behov for suppleringsferje om sommeren både i sambandet Horn – Tjøtta og Forvik – Tjøtta.

Ferjefrekvens og reisetid blir som vist i tabellen under:

Ferjer	Ferjefrekvens	Reisetid Tjøtta - Horn
Tjøtta – Horn: 50 pbe hele året supplering 50 pbe	6 turer pr dag 6 turer pr dag	1:10
Forvik – Tjøtta: 28 pbe hele året supplering 28 pbe	7 turer pr dag 4 - 7 turer pr dag	1:30 – 2:10

Ferjetilbud Horn – Tjøtta og Forvik – Tjøtta.

Ferjedrift

Et ferjesamband Tjøtta - Horn vil være i fartsområde D og blir dyrere i drift enn sambandet Forvik – Tjøtta som er i fartsområde 2. I dette sambandet vil årlige driftskostnader med standard 50 pbe ferje i fartsområde D bli 29 mill kr. Driftskostnadene for suppleringsferja er beregnet til 7 mill kr.

Trafikantnytte

Med reisetid 70 minutter vil trafikken vil få gjennomsnittlig 40 minutter kortere reisetid enn i dag. I tillegg sparer trafikken 17 km veg mellom Anddalsvåg og Forvik.

Alternativ 5: ferje Horn – Tjøtta, bru til Hamnøya og ferjeleie på Hamnøya



Alternativet omfatter bru til Hamnøya og et nytt ferjeleie på yttersiden av Hamnøya som anløpes av ferje Horn – Tjøtta, mens sambandet Horn – Anddalsvåg legges ned. Det er tatt utgangspunkt i et ferjeleie på Hamn. Avstanden til fylkesvegen til Hamn blir ca 200 meter og avstanden til Vevelstad sentrum blir 8 km.

Trafikk mellom Vevelstad og Alstahaug kan benytte sambandet Hamnøya – Tjøtta, men det er behov for ferjeforbindelse mellom Forvik og Stokka. I sambandet Forvik – Tjøtta vil det derfor fortsatt være behov for anløp av Forvik. Dagens helårsferje forutsettes opprettholdt.

Investering:

Tiltak	Investering mill kr
Bru til Hamnøya med vegtilknytning	200
Ferjeleie med vegtilknytning	50
Ny ferjekai og fendervegg Forvik	20
Sum	270

Investering med bru til Hamnøya og ferjeleie på Hamnøya

Trafikk

Trafikken i sambandet vil bestå av gjennomgangstrafikk og trafikk Horn – Vevelstad. Det er i tillegg antatt at halvparten av 20 kjøretøy pr døgn mellom Vevelstad og Tjøtta benytter sambandet Hamnøya – Tjøtta.

Trafikken i ferjesambandene blir:

Periode	Horn – Tjøtta				Forvik – Tjøtta, høyest trafikkerte strekning	
	Horn - Hamnøya		Hamnøya - Tjøtta		kjøretøy	pbe
	kjøretøy	pbe	kjøretøy	pbe		
Trafikk pr døgn, gj.snitt 2009	180	280	100	160	80	100
Trafikk pr døgn, juli 2009	440	585	340	430	130	150

Trafikk i ferjesambandene Horn – Hamnøya – Tjøtta og Forvik- Tjøtta

Ferjetilbud og reisetid

Overfartstiden Horn – Tjøtta med anløp av Hamnøya vil bli ca 80 minutter. En ferje kan gå 5 turer pr dag.

Basert på trafikken på strekningen Horn – Hamnøya vil det være behov for to ferjer på helårsbasis og suppleringsferje om sommeren. Dette kan gi lav kapasitet i juli med dagens trafikk. I sambandet Forvik – Tjøtta vil kapasiteten med dagens ferje være tilstrekkelig.

Ferjefrekvens og reisetid blir:

Horn – Hamnøya - Tjøtta	Ferjefrekvens	Reisetid Horn - Tjøtta	Reisetid Horn - Vevelstad
2 ferjer 50 pbe hele året	10 turer pr dag	1:20	0:40
supplering 50 pbe	5 turer pr dag		

Frekvens og reisetid med ferje Horn – Hamnøya – Tjøtta

Reisetiden mellom Horn og Vevelstad sentrum vil bli ca 5 minutter lenger enn i dag.

Samfunnsøkonomiske beregninger

Økonomiske konsekvenser er vist i tabellen nedenfor. Samfunnsøkonomisk kostnad omfatter investering og økte driftskostnader minus nytte for trafikantene, der den største nytten består av mindre ventetid på grunn av økt ferjefrekvens. For alternativene med bru til Hamnøya inngår nytte av ferjefri forbindelse til Hamnøya basert på dagens trafikk.

Samfunnsøkonomiske kostnader er beregnet i henhold til Statens vegvesens beregningsmodell, Effekt. De kostnadene som inngår er investering, endrede driftskostnader for fergesambandene og endrede tids- og kjørekostnader for trafikantene. Årlige kostnader i en periode på 25 år neddiskonteres til nåverdi med diskonteringsrente 4,5 %.

Beregningsperioden er 25 år med kalkulasjonsrente 4,5 %.

Mill. 2010-kroner

Alternativ. Ekstra ferje 50 pbe hele året inngår i alle alternativ	Inves- tering	Årlig økning ferjedrift	Samfunnsøkonomisk kostnad		
			Investering og drift	Trafikant- kostnader	Sum
1 Ferjeleie i Forvik	60	20	360	-100	260
2a Ferjeleie på Vistnesodden, lokalferja Hamnøya - Forvik	200	19	490	-100	390
2b Ferjeleie på Vistnesodden, bru til Hamnøya	380	18	650	-110	540
3 Bru til Hamnøya og ferjeleie på Vågsodden,	320	19	530	-110	500
4 Direkte ferje Horn - Tjøtta	20	33	540	-150	390
5 2 ferjer Horn – Hamnøya – Tjøtta, bru til Hamnøya, nedlegging Horn - Anddalsvåg	270	40	890	-160	730

Kostnader og nytte med helårs direkteferje i tillegg til dagens ferjer.

Den samfunnsøkonomisk beste løsningen er nytt ferjeleie i Forvik og en ferje Forvik – Tjøtta i tillegg til dagens helårs- og suppleringsferje.

Direkte ferje Horn – Tjøtta gir lavest investering og størst nytte for trafikantene. På grunn av høye driftskostnader blir likevel samlede kostnader med direkte ferje 130 mill kr høyere enn ferje Forvik – Tjøtta.

Gassferjer

Bruk av gassferjer istedenfor konvensjonelle ferje vil ikke gi store endringer i reisetid eller kostnader. Fordelene med gassdrevne ferjer er mindre luftforurensning. Det er mulig å maskinere ferjer for større fart, men drivstoff-forbruk og utslipp vil da øke kraftig. Det vil i 2013 bli satt inn gassdrevne ferjer i sambandene Bodø – Moskenes og Bognes – Lødingen. Disse ferjene vil være større enn ferjene som er aktuelle i området Horn – Tjøtta.

SINTEFs enhet Marintek har på forespørsel fra Statens vegvesen foretatt en enkel vurdering av gassdrevne ferjer i sambandet Forvik – Tjøtta.

Drivstoff-forbruk i sambandet i dag er ca 1 mill liter pr år. Dette utgjør ca 730 tonn som tilsvarer 33 trailere med gass. Det vil være mulig å fylle gass i Mosjøen ved Gas Nord sitt anlegg.

Å fylle med gass vil være dyrere enn med marine gas olje fordi det ikke er opparbeidet infrastruktur i forhold til gass. Prisen på gass er konkurransedyktig med lette dieselprodukter, ikke med de tunge som brukes på ferjer. Etablering av landanlegg krever høyere gjennomstrømming av gass. Volumet i dette sambandet alene er for lite.

Gassferje med størrelse 50 pbe vil betinge nybygg eller kraftig ombygging av dagens ferjer. Drift med gass vil gi dyrere fartøy enn med konvensjonell drift.

I denne saken vil valg av ferjetype ikke påvirke konklusjonene. Ved eventuell senere vurdering av gassdrift bør ferjesambandene i området sees i sammenheng der også muligheten for å etablere landanlegg vurderes.

Tunnel Brønnøy – Vevelstad

Vevelstad kommune har framsatt ønske om å utrede tunnel mellom Brønnøy og Vevelstad. Kartlegging av sjøbunnen og vurdering av tunneltrase ble utført i 2002. Største dybde til fjell er 140 meter under havnivå. En undersjøisk tunnel fra Horn til ca 7 km nord for Anddalsvåg vil få lengde 7 km med maksimal stigning på 8 %.

Med direkte ferje i sambandet Forvik – Tjøtta vil reisetiden mellom Horn og Tjøtta bli ca 50 minutter pluss ventetid på ferja.

Investeringskostnadene for tunnelen er anslått til 950 mill kr med utgangspunkt i kostnadsberegninger for andre undersjøiske tunneler. Årlige driftskostnader for undersjøisk tunnel er rundt 800 kroner pr meter.

Samfunnsøkonomisk kostnad med tunnel vil bli 580 mill kr, som kommer i tillegg til kostnadene i sambandet Forvik – Tjøtta.

Inves- tering	Årlig ferjedrift	Årlig drift tunnel	Mill. 2010-kroner		
			Investering og drift	Trafikant- kostnader	Sum
950	-15	5	800	-220	580

Samfunnsøkonomisk kostnad med tunnel Brønnøy – Vevelstad

Vevelstad kommune har også foreslått å se en tunnel i sammenheng med bru til Hamnøya og et nytt ferjesamband mellom Hamnøya og Vega.

Investeringskostnader for tunnel, bru til Hamnøya og ferjeleie på Hamnøya vil bli 1200 mill kr.

Et ferjesamband Hamnøya – Igerøy vil være ca 5 km kortere enn sambandet Horn – Igerøy hvis ferja ikke anløper Ylvingen og 2 - 3 km kortere med anløp av Ylvingen.

Trafikk mellom Vega og Brønnøy får ca 18 km lenger kjørelengde og ca 10 minutter lenger reisetid når Ylvingen anløpes.

Trafikk mellom Vega og Alstahaug eller Vevelstad som i dag benytter ferjesambandene Igerøy - Horn og Horn - Anddalsvåg vil med et ferjesamband Hamnøya – Igerøy få ca 8 km kortere kjørelengde og unngår sambandet Horn – Anddalsvåg. Reisetiden vil reduseres med 30 - 45 minutter i tillegg til ventetid på Horn ferjeleie.

Nytten for trafikantene av et ferjesamband Hamnøya – Igerøy i tillegg til tunnel vil være negativ for trafikk Vega - Brønnøy og positiv for trafikk mellom Vega og Alstahaug eller Vevelstad. Samlet trafikanntytte blir negativ hvis trafikandelen mot Brønnøy er over 60 %.

I møte 02.11.2010 (Fr-sak 184/10) besluttet fylkesrådet at saken skulle sendes berørte kommuner til uttalelse før den ble lagt fram for fylkestinget til behandling.

Høringer

Ved brev 10.11.2010 ble saken sendt kommunene Alstahaug, Brønnøy, Vega og Vevelstad, samt Sør-Helgeland Regionråd og Helgeland Regionråd til uttalelse. Høringsfrist var satt til 03.01.2011. Mottatte uttalelser fra høringspartene følger som utrykte vedlegg. Fra de ulike uttalelsene gjengis følgende hovedpunkt:

Sør-Helgeland Regionråd (sak 94/2010)

Det opprettes en ny trekanttrute med to større ferjer mellom Hamnøy (Vestside) – Tjøtta – Igerøy (Vega) som vil kunne ta all trafikk mellom Brønnøysund og Sandnessjøen. Dette innebærer bru til Hamnøy og tunnel under Velfjord. I og med at all trafikk til og fra Vega også vil gå denne veien gjør at tunnel kan forsvares.

Følgende ferjestrekninger legges ned: Horn – Andalsvåg, Forvik – Vågsodden.

Horn – Igerøy – Tjøtta legges ned og erstattes med ferje mellom Hamnøy – Igerøy – Tjøtta.

Med en slik omlegging vil en halvere reisetiden mellom Sandnessjøen og Brønnøysund til ca 1,5 time. Dagens reisetid vil minimum ta 3 timer forutsatt at det er plass på ferja mellom Tjøtta – Forvik.

En kan ikke se at de utredninger som Statens Vegvesen har gjort innbefatter de fremtidige løsningene som Sør-Helgeland har påpekt, jfr. vedtak i sak 21.2010.

Sør-Helgeland ønsker å se fremover for å få en permanent løsning som er best både for regionen men også for Nordland Fylke med de utfordringene en ser for seg på lang sikt. Sør-Helgeland Regionråd synes det er merkelig at ikke Statens Vegvesen har gjort de vurderinger.

Sømna kommune (Sømna næringsstyre sak 17/10)

Sømna kommune slutter seg til Sør Helgeland regionråds høring vedr. ferjesambandene Brønnøy-Vevelstad-Alstahaug, behandlet av regionrådet i møte 13.12.10, sak 94/10.

Alstahaug kommune (Kommunikasjonsutvalget)

På kort sikt ser vi ei løsning som samsvarer med utredningens alternativ 2b og der strekningen betjenes av to ferger. Området oppleves i dag som en kommunikasjonsmessig flaskehals. Alternativet bør derfor realiseres innen kortest mulig tidsrom.

På lengre sikt ser kommunikasjonsutvalget det som særdeles nødvendig å utvikle tilbudet videre, slik at den kommunikasjonsmessige infrastruktur når et nivå på lik linje med andre sammenlignbare områder i landet. I dag oppleves løsningene vi har som mindre tjenelig og demper videreutvikling og ekspansjonsmuligheter både innenfor offentlig og privat sektor. Dette innebærer at tunnel mellom Tjøtta og Mindland, samt ferge Mindland – Hamnøy og endelig tunnel fra Vevelstad til Brønnøy bør realiseres.

Vega kommune (formannskapet og gruppelederne i kommunestyret)

Med bakgrunn i ovennevnte, blir Vega kommunes forslag til fremtidig transportløsning for Vega og Sør-Helgeland:

1. Ferjeleie på Forvik rustes opp
2. Bru mellom Hamnøya – Vevelstad
3. Tunneler mellom Horn – Vevelstad (Hamnøya), Vågsodden – Mindland og Mindland – Tjøtta, som skal gi ferjefri forbindelse mellom Brønnøy og Alstahaug kommuner. Jfr. vedlagt kart.
4. Ferjeleiene på Horn, Andalsvågen og Vågsodden legges ned
5. Nytt ferjeleie på Hamnøya
6. Trekanttrute mellom Hamnøya – Vega – Tjøtta betjenes med to stk. nye gassferjer
7. Dagens hurtigbåtruter og ferjeruta Forvik – Tro – Stokkasjøen opprettholdes

Denne nye strukturen kan bygges ut i to etapper med forslag nr 1 og 2 som første byggetrinn. Deretter kan vei og nytt ferjeleie på Hamnøya etableres med trekanttrute Horn, Hamnøya, Tjøtta og Vega betjenes med to nye gassferjer, som går hver sin vei. Når tunnelen mellom Horn og Hamnøya er etablert legges ferjeleiet på Horn ned og trekanttruten flyttes Hamnøya, Vega og Tjøtta.

Vevelstad kommune (kommunestyrets møte 17.12.2010, sak PS 57/10)

Det vises til utredning om kommunikasjon Brønnøy — Alstahaug — Vevelstad — Vega i fylkesrådssak 184/2010.

Kommunikasjoner og reisetid mellom Sør-Helgeland (Brønnøysundregionen) og Ytre Helgeland (Sandnessjøregionen) har i praksis vært uendret i de siste 40-45 år, samtidig som andre regioner har fått betydelige løft og bedringer i kommunikasjonene.

Vevelstad kommune er redd for en løsning der fylkestinget vedtar opprusting av ferjeleiet på Forvik, og ikke vedtar en fastlandsløsning for Hamnøya og tunnel til Brønnøy, vil sementere kommunikasjonsmønsteret på ytre del av Helgeland for nye 40-45 år. Dette sees derfor på som lite framtidsretta.

To ferjer i sambandet mellom Vevelstad og Tjøtta er positivt, men vil uansett tvinge seg fram når en ser at dette sambandet er blant de verste i Norge mht antall gjenstående biler, og at denne situasjonen er på helårsbasis og ikke bare i sommerhalvåret. Jfr. også målsettingen i Nasjonal Transportplan vedr. andel gjenstående biler. Vi er også glad for at asfaltering av fylkesvegen til Vistnesodden og på Hamnøya ligger inne i budsjettet for 2011. Dette er imidlertid også gamle krav som uansett måtte få sin løsning nå.

Den optimale løsningen for Sør- og Ytre-Helgelandsregionene er flytting av ferjeleiet fra Forvik til Vistnesodden, bro til Hamnøya, og tunnel under Velfjord til Brønnøy. En slik løsning vil korte ned reisetida mellom disse to regionene betydelig.

Dette er det prioriterte ønsket fra Vevelstad kommune

I tillegg registrerer vi at Vega kommune ikke ser bort fra å benytte et ferjeleie på yttersida av Hamnsundet, og kjøre tunnelen fra Vevelstad til Horn og Brønnøy. Tidsmessig vil ikke reisetid fra Vega til Brønnøysund nevneverdig endret fra i dag, men vil medføre at ferja Igerøy (Vega) — Hamnøya vil ha flere avganger, og dermed større kapasitet på transport av biler, enn tilfellet er i dag med ferjeleie på Horn. Dette vil også bidra til større trafikkgrunnlag for tunnel.

Vurderinger

Fylkestinget vedtok i 2005 at det bør bygges nytt ferjeleie på Vistnesodden og kabelferjesamband til Hamnøya, forutsatt at kostnadene ligger innenfor gjeldende overslag. Nærmere utredning av disse to tiltakene viser at disse vil bli vesentlig mer kostnadskrevenne enn det som var forutsatt i ft-sak 85/05. Den tekniske tilstanden på ferjekaia i Forvik er meget dårlig, og det er også begrensninger i størrelsen på ferjer som kan bruke denne.

Alternativer som er drøfte i denne saken viser at nytt ferjeleie nord i Vevelstad kombinert med bedre ferjekapasitet i sambandet Vevelstad – Tjøtta vil kunne gi en bedring av tilbudet for trafikken Brønnøy – Vevelstad - Alstahaug. For å kunne forbedre ferjetilbudet er det derfor nødvendig å gjøre et valg om en skal bygge nytt ferjeleie på Vistnesodden eller utbedre ferjeleiet i Forvik. Utredningen viser at alternativet med utbedring av ferjeleiet i Forvik er den løsningen som har lavest samfunnsøkonomisk kostnad. I beregning av samfunnsøkonomisk kostnad for de ulike alternativene er lagt til grunn investering, kostnader til drift av sambandet og eventuell reisetidsgevinst.

Alle høringspartene ønsker å gjennomføre større og mer omfattende investeringer i kombinasjon med nye ferjeforbindelser for å forbedre transporttilbudet langs kysten. Fylkesrådet har forståelse for disse ønskene, men ser ikke at det innenfor tilgjengelige økonomiske rammer er mulig å realisere disse på kort sikt. Ut fra de prioriteringene som er gjort i Handlingsprogram 2010-13 (-19) for nye fylkesveger i Nordland (ft-sak 158/09), samt vedtatt økonomiplan 2010 – 2013, er det bare mulig å gjennomføre tiltak som forbedrer tilbudet på ferjesambandet Vevelstad– Tjøtta i denne omgang. Valget står da mellom å utbedre ferjeleiet i Forvik eller å bygge nytt ferjeleie på Vistnesodden.

Fylkesrådet har tatt initiativ til at det skal utarbeides en regional transportplan (RTP) for Nordland. Målsettingen med denne planen er å kartlegge transportbehov i fylket, gi grunnlag for å vedta strategier for utvikling av veg- og transportnett, samt grunnlag for handlingsprogram for tiltak innen ulike transportformer etter 2013. Alle tiltakene som er foreslått fra høringspartene er det naturlig å vurdere i arbeidet med RTP. Planprogram for RTP vil bli behandlet i løpet av våren.

Videre utvikling av samlet ferjetilbud i området vil også bli vurdert i neste runde med anbudsutlysning for dette.

For å forbedre ferjetilbudet raskt mener fylkesrådet det er riktig å gjennomføre tiltak som kan realiseres innenfor tilgjengelige økonomiske rammer.

Direkte ferje Tjøtta – Horn er den eneste endringen av ferjeopplegg som gir vesentlig reduksjon i reisetid for gjennomgangstrafikken. Denne løsningen kan også gjennomføres med lavest investering. På grunn av høyere driftskostnader vil likevel samlede kostnader for fylkeskommunen og samfunnsøkonomisk kostnad bli betydelig høyere enn ved å bygge nytt ferjeleie i Forvik.

Det anbefales at en i denne omgang bygger nytt ferjeleie i Forvik. Vurdering av ytterligere forbedringer av transporttilbudet i området, inklusiv vurdering av en ny helårsferje i direktesambandet Forvik – Tjøtta, vil måtte gjøres i en samlet regional transportplan for Nordland.

Konsekvenser

Nytt ferjeleie i Forvik vil koste anslagsvis 60 mill kr. Endelige kostnader vil framkomme ved detaljplanlegging av ferjeleiet.

I gjeldende økonomiplan og budsjett 2011 er investering i Forvik ferjeleie delvis finansiert i årene 2011 – 2012 (41 mill.kr). Fullfinansiering av investering må innarbeides i budsjett/økonomiplan fra 2012 og etterfølgende år.

Fylkesrådets innstilling til vedtak

1. Fylkestinget legger til grunn at det er behov for en snarlig forbedring av ferjetilbudet på strekningen Brønnøysund-Vevelstad-Alstahaug og at dette kan løses innenfor tilgjengelige økonomiske rammer på kort sikt.
2. Fylkestinget vedtar at ferjeleiet i Forvik utbedres.
3. Vurdering av ytterligere forbedring av transporttilbudet i området skal inngå i arbeidet med regional transportplan for Nordland, samt i framtidig ny utlysning av ferjeandbud for de aktuelle sambandene.

Bodø den 01.02.2011

Odd Eriksen
fylkesrådsleder
sign

May Valle
fylkesråd for samferdsel
sign

21.02.2011 Fylkestinget

FT-012/11

Innstillinga fra komite for samferdsel ble lagt fram av saksordfører Benn Mikalsen, KP:

1. Fylkestinget legger til grunn at det er behov for en snarlig forbedring av ferjetilbudet på strekningen Brønnøy-Vevelstad-Alstahaug og at dette kan løses innenfor tilgjengelige økonomiske rammer på kort sikt.

Delt innstilling til punkt 2

SP, Høyre og FrPs forslag:

2. Fylkestinget vedtar at ferjeleiet i Forvik utbedres og ekstra ferge settes inn på strekningen Tjøtta-Forvik.

DnAs forslag:

2. Fylkestinget vedtar at ferjeleiet i Forvik utbedres til en kostnad på ca 60 mill kr. Vedtaket i fylkestinget i 2005 om bygging av ferjeleie på Visnesodden oppheves.
3. Vurdering av ytterligere forbedring av transporttilbudet i området skal inngå i arbeidet med regional transportplan for Nordland, samt i framtidig ny utlysning av ferjeandbud for de aktuelle sambandene.

Jon Tørset, SP, fremmet SP, Høyre og FrPs forslag fra komiteen:

1. Fylkestinget legger til grunn at det er behov for både en snarlig forbedring av ferjetilbudet på strekningen Brønnøysund-Vevelstad-Alstahaug og en plan for fremtidige samferdselsløsninger på strekningen.
2. Fylkestinget vedtar at ferjeleiet i Forvik utbedres og ekstra ferge settes inn på strekningen Tjøtta-Forvik.
3. I arbeidet med regional transportplan for Nordland ber fylkestinget om at bru til Hamnøy og fastlandsforbindelse mellom Horn og Vevelstad utredes og prioriteres.

Einar Jetne, Rødt fremmet DnA og Rødts forslag fra komiteen punkt 2 og 3:

2. Fylkestinget vedtar at ferjeleiet på Forvik utbedres. (lik fylkesrådets innstilling punkt 2)
3. Fylkestinget ber fylkesrådet iverksette direkte ferje Horn-Tjøtta innen mai 2012 samtidig som frekvens og kvalitet på ferjesambandet i Tjøttabassenget blir opprettholdt eller styrket.

Votering

SP, Høyre og FrPs forslag til punktene 1 og 3 fikk 25 stemmer og falt.

Rødts forslag til punkt 3 fikk 20 stemmer og falt.

Rødts forslag til punkt 2 fikk 2 stemmer og falt.

Komiteinnstillingen punkt 1 enstemmig vedtatt.

DnAs forslag til punkt 2 fikk 28 stemmer og ble vedtatt, mot 25 stemmer avgitt for forslaget fra SP, Høyre og FrP.

Komiteinnstillingens punkt 3 enstemmig vedtatt.

Vedtak:

1. Fylkestinget legger til grunn at det er behov for en snarlig forbedring av ferjetilbudet på strekningen Brønnøy-Vevelstad-Alstahaug og at dette kan løses innenfor tilgjengelige økonomiske rammer på kort sikt.
2. Fylkestinget vedtar at ferjeleiet i Forvik utbedres til en kostnad på ca 60 mill kr. Vedtaket i fylkestinget i 2005 om bygging av ferjeleie på Visnesodden oppheves.
3. Vurdering av ytterligere forbedring av transporttilbudet i området skal inngå i arbeidet med regional transportplan for Nordland, samt i framtidig ny utlysning av ferjeandbud for de aktuelle sambandene.