

Sammendrag:

Problemstillinger og løsningsforslag for sjøverts transport på Helgeland

I prosjektet har TØI fått i oppdrag av Nordland fylkeskommune å innhente synspunkter om eksisterende og fremtidige behov for sjøvegs transport fra de 13 kystkommunene på Helgeland. Bakgrunnen er at riksvegferyene er overtatt av fylkeskommunene fra og med 1.1.2010. Nordland fylkeskommune har med prosjektet ønsket å se om det er mulig å oppnå samkjøringsgevinster mellom ferge- og båtrutene. Det er foretatt analyser av transportbehovene for sjøtransport for de av kommunene som har en vesentlig del av bosettingen på øyer uten fast vegforbindelse. En forutsetning for foreslåtte endringer er å ikke øke utgiftene til sjøverts transport for Nordland fylkeskommune.

1 Prioritering av reiseformål av sjøverts transport i Nordland

Befolkningen i Helgeland¹ bor kystnært. Landtransport har faktisk sine begrensninger i dette området fordi det ikke er mulig å kjøre ”rundt” som tilfellet ofte er i fjordstrøk i Sør-Norge. På Helgeland er det ofte ikke andre alternativer enn sjøtransport. Derfor må slike tilbud vektlegges på en helt annen måte enn i Sør-Norge.

Hva tas hensyn til å prioritere offentlig midler båt- og fergeruter i Nordland?

Samferdselsråden i Nordland har gitt følgende prioriteringsliste (i prioritert rekkefølge):

1. Skoleskyss (lovpålagt skyss)
2. Nærings- og reiselivets transportbehov
3. Pendlerruter til arbeid og skole
4. Samfunn uten landverts transportalternativer
5. Små samfunn uten vegløsninger i Nordland (mht kystkultur og bosetting)

2 Operatørselskapene på Helgeland

Det er tre selskaper som driver båt og fergerutene på Helgeland og disse driver også slike ruter i andre deler av Nordland. Det er derfor vanskelig å vurdere hvor stor fortjeneste (dersom det er noen) selskapene har på sin aktivitet i bare Sør-Helgeland. Selskapene er:

¹ Følgende 13 kommuner er definert som kystkommuner i Helgeland Bindal, Sømna, Brønnøy, Vevelstad, Vega, Alstahaug, Herøy, Dønna, Leirfjord, Lurøy, Træna, Nesna, Rødøy.

- Veolia Transport Nord AS (heretter Helgelandske)
- Torghatten trafikkelskap as
- Torghatten Nord as

På Helgeland er Helgelandske størst, mens Torghatten Nord er noe større enn Torghatten trafikkelskap. Av de 34 rutene driver Helgelandske 18 ruter.

Helgelandske er særlig store på fergesiden.

Tabell S1 Antall ruter fordelt på selskapene som operer på Helgeland.2009.

	Helgelandske	Torghatten trafikkelskap	Torghatten Nord	I alt
Båtruter	5	4	6	15
Fergeruter	13	3	3	19
Alle sjøverts ruter	18	7	9	34

Kilde: Ruteinformasjon Nordlands fylkeskommune

3 Operatørenes kontrakter

Det er to typer av kontrakter som benyttes av offentlig myndigheter når de skal anbudsette ruter som operatørene (selskapene) kan konkurrere om. Disse er definert under.

Ved bruk av **bruttokontrakt** har bestilleren, det vil si fylkeskommunen eller dennes administrasjonsselskap inntekts- og markedsansvaret. Bestilleren fastsetter rutestruktur og frekvens og godtgjør operatøren for den produksjonen de leverer. Bruttokontrakter kan suppleres med økonomiske incitament knyttet til passasjervekst og trafikkinntekter.

Ved bruk av **nettokontrakt** har operatøren inntekts- og markedsansvaret. Selskapet (operatøren) påvirker i stor grad rutestruktur, frekvens og markedsføring i samarbeid med oppdragsgiveren. Trafikkinntektene inngår som en del av den totale godtgjørelsen og skal stimulere til økte inntekter.

Alle fergerutene som Statens vegvesen Nordland skal sette ut i samarbeid med Nordland fylkeskommune (Nfk), er anbud med nettokontrakter. For hurtigbåtene er alle anbud for Nordland fylkeskommune bruttokontrakter.

Usikkerheten i de fremtidige billettinntekter er en viktig variabel som må prises av operatøren i en nettokontrakt. Dersom dette prises høyt, vil det være en gevinst for oppdragsgiver å ha en bruttokontrakt der han selv har kontroll med dette. På den annen side regnes selskapene (operatørene) å ha bedre innsikt i usikkerheten i billettinntektene enn oppdragsgiver.

Effektivitetsgevinster i fergedriften er beregnet for en del fergesamband i Norge. Her er konklusjonene i analysen til Bråthen S et al (2004).

Tabell S2 Noen funn som er hentet fra Bråthen et al (2004).

Karaktertrekk ved fergesambandet	Forskjeller i effektiviteten (funn)
Overfartstid	Minimal virkning å på effektivitet
Antall anløp	Ulike innvirkning på effektiviteten
Fjordsamband/Havsamband	Fjord har høyere effektivitet enn Hav
Anbud eller ikke anbud i fergesambandet	Anbud har positiv effekt på effektivitet
Forskjell mellom sommer- og vintertrafikken	Store forskjeller bidrar til å øke effektiviteten

TØI rapport 1064/2010

Vi må også ta med en anbefaling gjort i et arbeid av (Hervik og Bråthen, 2003). Her er den generelle konklusjonen at ”det synes å være korrelasjon mellom lønnsvekst og trafikkvekst i en oppgangskonjunktur, og at man derved kan oppleve å bomme på lønnsveksten, men tar dette inn igjen ved å få en høyere trafikkvekst.” Videre heter det som en reservasjon ”det kan være at vi ikke vil finne dette for alle samband. Det er nemlig slik at i oppgangskonjunkturer så får vi en entydig sammenheng med økt utflytting fra distriktene. Vi kan derved komme til å se at vi ikke vil ha en slik positiv korrelasjon mellom inntekts- og trafikkutvikling i utkantsamband.”

For fergesamband på Helgeland gjelder nok den siste reservasjonen som gjøres av forfatterne. Det kan derfor være et moment for at usikkerheten med bruttokontrakter her kan være større enn for fergesamband som ligger i mer sentrale strøk.

4 Viktigheten for samfunnene på Helgeland av ferger og båtruter

Fergene - er det en del av veisystemet eller er de en del av kollektivtransporten? Dette er et tilbakevendende spørsmål for hvordan en skal finansiere fergene. Dersom fergene er en del av veien slik Vegdirektoratet ser det, er det rimelig at en prioriterer fergestrekningene som binder sammen veien til et samlet vegnettverk. Men dersom en ser på fergene som en del av kollektivtransporten, er det mer rimelig å se det en bruker til ferger opp i mot det en f eks bruker til andre kollektive transportmidler som buss og hurtigbåter.

Jo høyere bilholdet er, dess viktigere er fergene for samfunnet. Dessuten er potensialet for eventuell fastlandsforbindelser som bro eller tunneler stort når ”alle” har tilgjengelighet til en bil.

Sammenligner vi tallene for Nordland fylke, ser vi at det er i noen få kommuner på Helgeland høyere bilhold enn gjennomsnittet for hele fylket. Dette er bare i kommunene Sømna, Leirfjord og dessuten i Vevelstad.

Noen kommuner har lavere vekst i bilholdet enn Nordland fylke. I Leirfjord og Vevelstad er det større vekst i bilholdet i kommunen enn vi finner i Nordland fylke.

Hva er årsaken til at det er vekst i bilholdet?

Det er særlig to – tre årsaker til vekst i bilholdet:

1. Økt disponibel inntekt i husholdningen (bilhold og eierskap er ofte knyttet til husholdningen)
2. Sammensetningen av befolkningen fordelt på antall husholdninger – dvs flere husholdninger per 1000 bosatte personer. F eks dersom det blir flere enslige, er det sannsynlig at bilholdet i befolkningen øker.
3. Endret arbeidsmarked kan gi økt behov for bil – som eksempel her kan være at det på Vevelstad relativt sett flere personer som får arbeid utenfor kommunen. Dette vil da gi økt bilhold i kommunen.

Antakelig er 2 og 3 viktigere årsaker enn 1 til at vi får større økning i bilholdet i en kommune på Helgeland enn det er i hele fylket. Det er mindre sannsynlig at en får signifikant bedre økonomisk evne innen en kommune enn hele fylket. Det

typiske er at veksten i bilholdet er svakere i kommunene på Helgeland enn i hele fylket.

5 Desentralisert bosetting i kommunene

Rangeringen av desentralisert bosetting viser at kommunene Rødøy, Lurøy kommer ut med en rangering som gir dem det største interne transportbehovet for sjøverts transporter (stort behov for skyssbåt). Deretter kommer Vevelstad, Nesna og Herøy. Vega og Træna som begge har en noenlunde sentralisert befolkningsstruktur på riktignok på en øy kommer. Til slutt kommer Dønna.

Det er klart at behovet for reiser ikke øker proporsjonalt med antall personer som bor på en øy. Men sannsynligheten for at en trenger skyss fra en øy til en annen, øker med innbyggertallet på øya. Likeledes øker transportbehovet med antall øyer som må betjenes (f eks ved stopp etter behov).

6 Tjøtta bassenget

En mulig løsning er å legge et fergeleie midt på Hamnøya på Vevelstad med en fast bro over til Vevelstad. Dersom tunnelen mellom Vevelstad og Horn blir realisert, vil befolkningen på Vega kunne benytte denne. De vil da få en kortere fergetur over til Hamnøya enn dagens tur til Horn på Brønnøy. Dette vil bedre nyttekostnadsbrøken på tunnelen mellom Vevelstad og Horn som uten denne forbindelsen ble beregnet til -0,03 dvs om lag 0. Med Vega trafikken vil n-k brøken bli klart positiv. Det vil si at tunnelen vil være samfunnsøkonomisk lønnsom. Det vil bli en tilleggskostnad ved å anlegge en fast bro mellom Hamnøya og Vevelstad og et fergeleie på Hamnøya. Men en slik løsning vil binde sammen Vega og Vevelstad til Brønnøysund på en unik måte med tanke på en evt kommunesammenslåing av kommunene rundt Tjøttabassenget. (Ylvingen må som i dag anløpes etter behov.) Vega har tenkt at dette er en utvikling som vil måtte skje en gang forutsatt at antall kommuner i Nordland fylke skal reduseres.

7 Fastlandsforbindelsen mellom Herøy/Dønna og Alstahaug (FADHA)

Det er utredet tre alternativer for en fastlandforbindelse mellom Herøy/Dønna i en rapport av Asplan Viak på oppdrag fra styringsgruppen for FADHA (Fastlandsforbindelsen mellom Herøy/Dønna og Alstahaug). Krysningen over fjorden fra Dønn/Herøy til Alstahaug er fra 11,5 og 13 km i alternativene.)

Tre alternativer er vurdert av Asplan Viak. Det er to alternativer en har sett som mest sannsynlige å gjennomføre. Dette er de to nordligste alternativene (alt 1 og 2). Det sørligste alternativet vil ha noe høyere kostnad og inneholder en enda lenger tunnel enn de to som er foretrukket.

Alternativ 1 går lengst nord fra Dønna kommune (litt sør for dagens fergeleie på Bjørn) til Alstahaug sør for Sandnessjøen. Asplan Viak har konkludert med at det er mulig å bygge en slik tunnel. Kostnadene ved å bygge den er anslått til 1,14 mrd kr.

Alternativ 1 er den dypeste tunnelen som går fra Dønna til Alstahaug under Alstenfjorden. Alternativ 2 går lenger sør fra Herøy til Alstahaug nord for Søvik.

Begge alternativene er kostnadsberegnet til om lag det samme (1,15 mrd kr) og de er om lag like lange. Det kan være andre aktuelle løp som ikke er utredet i rapporten.

Hovedbegrunnelsen for tunnelen er at fisketransportene får økt fleksibilitet og pålitelighet fra Herøy til fastlandet. Men en slik forbindelse er ikke noen god løsning for tunge fisketransporter. Dersom det oppstår brann i motoren på tunge biler eller andre uhell i så lange og bratte stigninger som tunnelen forutsetter, kan det bli innført restriksjoner på trafikken med tunge kjøretøy. (Foreløpige beregninger foretatt av Statens vegvesen Nordland gir indikasjoner på at dette kan forekomme hyppigere enn en vanligvis har i tunneler som er kortere og mindre bratt.) Da vil en være mer tjent med dagens løsning.

Det er dessuten usikkert hvor lenge fersk fisk til Europa vil gå på vei i hvert fall fra Nord-Norge. Toven tunnelen blir ferdig i slutten av 2013 eller i 2014. Da kan det skje at en får til et knutepunkt på Drevja mellom bil og jernbane (og senere flyplass). Det er ikke usannsynlig at en får rimeligere transporter med tog fra Drevja til Oslo og muligens videre ned i Europa, men dette er mer usikkert. Da kan fisken transporteres i kjølecontainere på skip og lastes fra skip til bil f eks til Søvik eller en annen havn eller mottakssted.

8 Fisketransporter

Marine Harvest (MH) er en stor fiskeprodusent og slakteri med 150 ansatte i Herøy kommune. De er svært opptatt å få en bedre forbindelse til fastlandet for å frakte fersk fisk raskt frem til markeder i og utenfor Europa. Årsaken er at de har fokus på ledetiden på transportene til kunden. Fabrikksjefen på MH presiserer at oppdrettsnæringen har ekspandert vesentlig de senere år. Oppdrettsnæringen planlegger allikevel med fortsatt god utvikling med større volumer enn en ser i dag for årene som kommer. MH mener derfor at den transportløsningen i dag en har på Herøy, må forbedres vesentlig dersom fabrikken skal kunne forbli på Herøy. Marine Harvest mener med dette at enten må det settes inn større fergeressurser mellom Herøy/Dønna og Alstahaug eller så må FADHA tunnelen under sundet gjennomføres.

Logistikksjefen på MH mener at åpningen av Toven tunnelen i 2013/14, gir en helt ny hverdag for transportørene (lastebil). Dette blir en stor forbedring. På spørsmål om en da vil velge å transportere den ferske fisken i jernbanecontainere fra f eks Drevja eller Mo i Rana, stiller MH seg åpen. Det er i dag et prosjektsamarbeid mellom MH, Herøy kommune og Bring om å transportere to semitrailere daglig på jernbanen fra Mo i Rana. Semitrailerne blir lastet over på toget og fraktet til Alnabru.

Jernbanen frakter semitrailerne til Alnabru der de blir fraktet videre med bil. Hvor de da går videre er usikkert fordi salget av laksen foregår mens den transporteres på toget. Mest sannsynlig er det imidlertid at den fraktes videre med bil til Kontinentet.

Toventunnelen kan medføre at dette transportopplegget styrker seg og evt at en får til en omlastingsstasjon på Drevja i utgangen av tunnelen. En vil da spare 72 km som er avstanden fra Drevja stasjon til Mo i Rana. Antakelig vil denne løsningen være avhengig av mengden fersk laks som en velger å frakte med tog til Alnabru.

9 Fastlandsforbindelsen Lovund - fastlandet

Konklusjon på arbeidene med fastlandsforbindelser fra øysamfunnene ute i havet til fastlandet er at dette er beregninger som en må foreta for å finne ut hvilken eller hvilke forbindelser det er mulig å få til ut i fra ingeniørtekniske forutsetninger og begrensninger som finnes. Men ut i fra rene økonomisk betraktninger vil slike forbindelser ikke være samfunnsøkonomisk lønnsomme.

Den beste løsningen mht økonomisk kostnad i forhold til gevinst for trafikkantene vil være at flest mulig kan benytte den nye infrastrukturen som f eks en bru eller undersjøisk veitunnel. Det betyr igjen at det er nødvendig med et samarbeid mellom berørte kommuner der noen kanskje får mer enn andre, men at alle kommer bedre ut enn dagens løsning med sjøverts transporter.

Infrastrukturen skal kunne brukes av flest mulig trafikanter. Dette bør være et hovedpunkt i et område med liten befolkning og store samferdselsmessige utfordringer som Helgeland. Gjennomføring av prosjekter som fremstår som samfunnsøkonomisk ulønnsomme krever en klar distriktpolitisk eller næringspolitisk prioritering. Nyttetekostnadsanalysen er bare en del av beslutningsunderlaget, og samfunnet kan ta en avgjørelse som er en politisk valgt løsning uten noe støtte i en nyttekostnadsanalyse.

10 Fergeleie på Tonneshalvøya

Tonneshalvøya er delt i to mellom de to øy kommunene Lurøy og Rødøy. Dagens ferge går fra Kilboghavn i Rødøy kommune til Jektvik og videre til Rødøy, Gjerøy, Selsøyvik, Storselsøy og Nordnesøy i Rødøy kommune. Det er i dag MF Fykan (med en kapasitet på 35 personbilekvivalenter) som utfører transporten.

Begge kommuner ønsker et nytt fergeleie på Tonneshalvøya i tillegg til dagens fergeleier. Lurøy kommune ønsker fergeleie lagt til sin del av Tonneshalvøya, mens Rødøy kommune ønsker primært å ivareta transporten til en veiløs bygd. (Klubbvik ved Gjersvik har liten bosetting, men det er 4-5 gårdsbruk som er avhengig av transporter til og fra gårdsbrukene.)

For at en skal fremme et forslag om et nytt fergeleie bør et utvalg fra kommunestyrene i Lurøy og Rødøy bli enige om med hva de ser som lokalpolitisk mulig å få til og så fremme et felles forslag om det til Nf. Fergen går stort sett i farvann som ligger i Rødøy kommune, men har samferdselsmessige gevinster for personer som er bosatt i Lurøy kommune.

Forutsetningene for å gjennomføre en nyttekostnadsanalyse av et infrastrukturtiltak er at kostnadene for tiltaket er beregnet, og dessuten bør det være lokal enighet om at tiltaket bidrar til nytte for samfunnet. I dette tilfelle er det tvil om hvilket tiltak som bør utredes videre.

11 Nordlandsekspressen (NEX1)

NEX1 anløper 23 steder inklusive start- og endepunkt som er Bodø – Sandnessjøen. NEX1 binder sammen persontransporten i fylket mellom fylkeshovedstaden og regionhovedstaden for Helgeland (Sandnessjøen).

Det er to spørsmål som reises om anløpene til MS Steigtind:

- Bør antall stoppesteder reduseres slik at reisetiden blir kortere?
- Bør den gå helt til Sandnessjøen eller snu tidligere som f eks Nesna?

Anbefalingen vil være å kjøre hele ruta Bodø - Sandnessjøen, men å kutte et stopp i Rødøy, et på Lurøy og dessuten kutte ut Handnesøya på Nesna. Dette vil gi anslagsvis 30- 40 minutter kortere reisetid med NEX1 mellom Bodø og Sandnessjøen avhengig av hvilke stoppesteder som kuttes. Det forutsettes at kommunene i så fall legger opp et ruteopplegg som mater inn de passasjerene som blir berørt til alternative stoppesteder.

En alternativ løsning er ikke å anløpe Sandnessjøen, men å snu ruta på fergestedet Levang i Leirfjord etter Nesna. Dersom en skreddersyr en korresponderende buss og evt en godsbil som kan ta med godset som er med NEX1, vil passasjerene til og fra Sandnessjøen få kortere reisetid til og fra Nesna sammenlignet med å reise med dagens NEX1. Dessuten vil Nf spare en del på å benytte en buss i stedet for en hurtigbåt på de 34 km (langs veien) fra Levang i Leirfjord til Sandnessjøen. Passasjerene som skal ta NEX1 til Bodø, vil da i stedet måtte gå på en buss i Sandnessjøen som korresponderer med NEX1 på Levang. Det er selvfølgelig en ulempe at passasjerer som skal fra Sandnessjøen til Bodø, må ta buss først før de kan gå om bord i NEX1. Men i og med at reisetiden blir kortere, kan muligens dette aksepteres. Det blir da ingen ventetid for de reisende på Levang.

12 Fjordlast

Fjordlast er en godsbåt som går i fast rute mellom Bodø i nord og Nesna i sør. Driften er subsidiert av Nordland fylkeskommune. Fjordlast er stasjonert i Bodø. På en rundtur anløper Fjordlast teoretisk sett 35 anløp inklusive endestasjonene Bodø og Nesna. På Helgeland anløpes i alt 29 steder på Helgeland fra Vågaholmen i nord til Nesna i sør på sin rute fra Bodø tilbake til Bodø igjen. Den foretar to slike rundturer per driftsuke.

Fjordlast betjener 4 kommuner på Helgeland. Først og fremst anløper Fjordlast steder i Rødøy (18 mulige anløp). Lurøy anløpes med 7 mulige anløp, mens Nesna har 3 og Træna 1 anløp per rundtur av Fjordlast.

I dag støtter Nf driften av Fjordlast med om lag 6 mill kr årlig. Årlig håndterer Fjordlast 4400 tonn på sine 4 ukentlige turer (2 rundturer fra Bodø – Nesna – Bodø). På hver tur fraktes om lag 20 tonn. Det vil si at hvert håndtert tonn subsidieres frakten med om lag 1400 kr.

Matvarepriser og priser på andre varer som fås kjøpt lokalt på de øyene som Fjordlast anløper ville vært anslagsvis 5 % dyrere dersom Nordland fylkeskommune ikke hadde subsidiert driften av Fjordlast. Men varene i butikker liggende i utkantstrøk er gjerne dyrere enn på steder der det finnes konkurrerende tilbud blant butikkene. Tjenestene fra Fjordlast kan en si reduserer ulempen for dem som bor på øyene både på grunn av at prisene blir lavere enn de ellers ville ha vært. Det viktigste er at tjenesten bidrar til å opprettholde driften for butikker på øyer med et begrenset kundegrunnlag. Transporten med ferskvarer er viktig for kundene slik at de kan handle lokalt og slipper å måtte reise til f eks Sandnessjøen for å handle.

13 Bedre bilateralt samarbeid mellom kommuner

Det er viktig å få til et bedre samarbeid mellom kommunene på Helgeland om felles sjøverts løsninger.

Vevelstad og Vega - Fergeløsninger, hvordan utvikle felles løsninger via en prioritering som er viktige for begge kommuner?

Herøy, Dønna og Alstahaug – som har klart å få til et samarbeid via FADH og delvis også gjennom interessefellesskapet på turistsiden HALD (Leirfjord er også med her).

Rødøy, Lurøy og Træna – Flere øyer er delt mellom Lurøy og Rødøy med anløp av hver sin hurtigbåt på hver sin side av øya selv om det er veiforbindelse. Kan en få noe mer ut av ressursene ved å samkjøre tjenestene i de to kommunene? Træna er med fordi ruteendringer på Lurøy og Rødøy ofte også angår befolkningen på Træna.

Rødøy og Lurøy – fergeleie på Tonnes/Gjersvik er i hvert fall en sak som en burde kunne få bedre dialog mellom kommunene. Dersom en hadde blitt enig om en sak som går i favør til f eks Lurøy, kan Rødøy kanskje få noe annet i gjengjeld fra Lurøy.

Intervjuer med kystkommunene på Helgeland

Sjøverts trafikkbehov for kommunene på Helgeland

For å gi en oversikt over resultatene fra intervjuene med kommunene har vi delt opp behovene for tilpasninger av de sjøverts tjenester kommunene har signalisert behov for på kort sikt og på lengre sikt.

De kortsiktige behovene dreier seg ofte om rutetilpasninger og ønske om bedre materiell (ferger og hurtigbåter).

De langsiktige behovene kommunene påpeker er å se på nye løsninger gjerne knyttet til infrastrukturen (farled, fergeleie eller fastlandsforbindelse).

Kortsiktige tilpasninger kommunene påpeker

Tabell VI.1 Trafikkbehov på kort sikt signalisert fra kommunene på Helgeland.

Kommune	Skyssbåt	Hurtigbåt	NEX1	Ferge	Fjordlast
Vevelstad	Fornøyd	Har ikke	Har ikke	Fornøyd	Ingen
Vega	Har ikke	Forslag til besparelser	Har ikke	Fornøyd	Ingen
Herøy	Fornøyd	Fornøyd	Kommentar	Kommentar – forslag til besparelser	Ingen
Dønna	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Fornøyd	Kommentar
Lurøy	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Kommentar
Træna	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Kommentar
Nesna	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Fornøyd	Kommentar
Leirfjord	Har ikke	Har ikke	Kommentar	Kommentar	Ingen
Rødøy	Kommentar	Kommentar	Fornøyd	Kommentar	Fornøyd
Alstahaug	Ingen	Ingen	Kommentar	Kommentar	Kommentar
Brønnøy	Ingen	Kommentar	Ingen	Kommentar	Ingen
Bindal	Kommentar	Kommentar	Ingen	Kommentar	Ingen
Sømna	Ingen	Kommentar	Ingen	Kommentar	Ingen

I intervjuene er det knyttet kommentarer til alle de boksene der det står ”kommentarer”. Her kommer kommunene med forslag til endringer i forhold de er mindre fornøyd med i dag. Dette er derfor viktig informasjon til ruteplanleggere for nye ruter som skal anbudsutsettes neste gang.

Det er foreslått endringer som gjelder kommunens egne interne ruter, ruter mellom kommunen og nabokommunen og i noen tilfeller også til andre kommuners ruter.

Løsninger som kommunene foreslår på lang sikt

Dette er mer fundamentale ønsker som kommunene som ble intervjuet har til ferger og infrastruktur knyttet til fjordkrysninger, fergeleier og farleder.

Tabell V2.1 Langsiktige ønsker om nye løsninger mht sjøtransport fra kommunene på Helgeland.

Kommune	Ferge (kabelferge)	Fergeleie	Farled	Bru	Fastlandsforbindelse
Vevelstad	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Undersjøisk tunnel
Vega	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Ingen
Herøy	Kommentar	Kommentar	Ingen	Ingen	Undersjøisk tunnel
Dønna	Kommentar	Kommentar	Ingen	Ingen	Undersjøisk tunnel
Lurøy	Kommentar	Kommentar	Ingen	Ingen	Fastlandsforbindelse
Træna	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Ingen	Ingen
Nesna	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Ingen	Ingen
Leirfjord	Kommentar	Kommentar	Kommentar	Sundbrua	Helgelandsbrua
Alstahaug	Kommentar	Kommentar	Ingen	Kommentar	Kommentar
Brønnøy	Ingen	Kommentar	Ingen	Kommentar	Kommentar
Sømna	Ingen	Kommentar	Ingen	Kommentar	Kommentar
Bindal	Kommentar	Kommentar	Ingen	Ingen	Ingen

Kommunene har sett på tre ulike fastlandsforbindelser som er kommentert med egne avsnitt i rapporten. Dette er:

- Undersjøisk tunnel Horn i Brønnøy - Vevelstad
- FAHDA Fastlandsforbindelsen Herøy/Dønna/Alstahaug
- Lovund-Stokkvågen (Lurøy) undersjøiske tunneler og broer
- Bru mellom Hamnøya og Vevelstad

Videre er det fra kommunene foreslått flytting eller opprettelse av nye fergeleier som regel på bekostning av tidligere fergeleier. Dette er forslagene om nye fergeleier:

- Vistnesodden (Vevelstad) mot at dagens fergeleie på Forvik nedlegges
- Fergelei på vestsiden av Hamnøya mot at dagens på Vågsodden på Hamnøya nedlegges (Vevelstad)
- Levang-Nesna/Rørvika-Segelneset (Nesna og Leirfjord) der en ny kabelferge opprettes

Nye ferger som er foreslått:

- Igerøya-Tjøtta-Horn (Vega)
- Kabelferge Hamnøya-Vevelstad (enkel type) (Vevelstad)
- Kabelferge Segelneset – Rørvika (svensk type) (Nesna og Leirfjord)