

Saksnummer	Utvalg/komite	Dato
016/2017	Fylkesrådet	24.01.2017
010/2017	Fylkestinget	20.02.2017
	Komite for samferdsel	20.02.2017

KVU fylkesveg 17 Brønnøy - Alstahaug forbindelsene Herøy, Dønna og Vega. Valg av konsept aksene Brønnøysund Sandnessjøen

Sammendrag

Konsept 0+, mindre investerings og driftstiltak, legges til grunn for framtidig fv.17 mellom Brønnøysund og Sandnessjøen. Fylkestinget vil få seg forelagt en ny vurdering av muligheter for fergefrie forbindelser på strekningen når utviklingsarbeidet med fergefrie fjordkryssninger på E39 foreligger.

Bakgrunn

Statens vegvesen region Nord, leverte i 2015 konseptvalgutredning for fv. 17 Brønnøy - Alstahaug og framtidige tilknytninger av øykommunene Herøy, Dønna og Vega .

Fv. 17 mellom Brønnøysund og Sandnessjøen har i dag to fergesamband der reisetiden kan kortes ned fra 3:15 til 1:52 ved å ta ut en ferge (undersjøisk tunnel) (Konsept 2), og til 1:29 ved å ta ut begge fergene (konsept 3). Fylkesrådet anbefalte overfor fylkestinget konsept 0+, mindre investerings- og driftstiltak, som ville korte reisetiden til 2:29.

De effektene som ble vurdert i konseptvalgutredningene var i praksis virkningene for trafikken mellom Brønnøysund og Sandnessjøen siden det bor lite folk mellom disse to byene. Det ble konkludert med at netto nytte for konsept 2 og 3 var liten ut fra SVVs beregningsmodell Effekt. Det ble også gjort en verbal analyse av regionale tilleggseffekter som konkluderte med at det ikke var avgjørende tilleggseffekter som kunne forsvare en slik utbygging sett i forhold til investeringenes størrelse. For konsept 0+ var netto nytten positiv.

Konseptvalgutredningen anbefalte en effektivisering av eksisterende fergeforbindelser og ingen utbygging av fergefrie forbindelser.

Eventuelle produktivitetsforbedringer som konsepter med fergefrie forbindelser kan gi, fanges imidlertid ikke fullt opp i metodene brukt i konseptvalgutredningen.

Fylkestinget behandlet i ft.sak 092/15 bl.a. alternative konsepter for opprustning av fylkesvei

17 på strekningen Brønnøy-Alstahaug. Ved behandlingen i fylkestinget ble det gjort vedtak om å gjennomføre en utvidet analyse av de regionale effektene av fergefrie forbindelser der en trekker inn virkninger i forhold til hele Helgeland:

«Før fylkestinget tar beslutning om konseptvalg for strekningen Brønnøy- Alstahaug, suppleres konseptvalgutredningen med samfunnsøkonomiske tilleggsanalyser.

Modellene må i den grad det er mulig, fange opp regionale merverdier for hele

Helgeland dersom ett eller begge fergesamband på strekningen Brønnøysund-

Sandenessjøen, erstattes av fergefrie løsninger.»

I tråd med fylkestingets vedtak er det gjennomført en tilleggsutredning mht. til regionale tilleggseffekter.

Problemstilling

Det er generelt et metodeproblem knyttet til regionale analyser der en skal beregne samfunnsøkonomiske virkninger av en investering i transportinfrastrukturen. De beregningsmodeller som vanligvis brukes er knyttet opp til det transportarbeidet som utføres på en strekning. Det som måles er endringer i de samfunnsøkonomiske kostnader av person- og varetransporter som følge av endringer i transportsystemet, i vårt tilfelle investeringer i bru og tunneler og opprustinger av veien eller nye veier. Det som analyseres er endringer i kostnader for trafikanter, operatører i transportsystemet og kostnader for det offentlige. Disse modellene inkluderer også kostnader ved trafikkulykker og støy og luftforurensing. Modellene tar hensyn til veksten i trafikken over tid og trafikkøkninger som følge av tiltaket. Effekter utover dette har det vært vanskelig å dokumentere.

Det har de siste årene blitt utviklet flere nye modeller som prøver å beregne endringer i den totale regionale økonomien. Det er vanskelig å identifisere og beregne de effekter som ikke er direkte knyttet til trafikkstrømmene, et av problemene er å sikre at det effekter ikke blir beregnet dobbelt. Det ble derfor valgt et metodeverktøy som ser på økte produktivitet i næringslivet som følge av større nærhet mellom folk og bedrifter. Modellen er bl.a. brukt i måling av samfunnsøkonomiske effekter av fergeri E39. Analysen er gjennomført av Menon Economics. Analysen med tilleggsutredninger følger saken som vedlegg.

Menon Economics har beskrevet metoden slik i rapporten:

«Det har over flere år oppstått en faglitteratur som studerer effekten av geografisk tetthet på økonomien. Felles for de aller fleste studiene er at de finner at produktiviteten er høyere i områder der folk bor tett enn der de bor spredt³. Tanken er at man i et område der det bor mange mennesker og det er mange foretak, vil kunne dra fordeler av at tilgangen på arbeidskraft er bedre. Sjansen for å få tak i en arbeidstaker med de rette kvalifikasjonene er større når arbeidsmarkedet er større. Det er selvsagt at en økning i antall innbyggere på et begrenset geografisk område gir større tetthet, men det er også andre måter å øke et områdes tetthet på. Veiinvesteringer som reduserer reisetiden mellom to steder gjør i praksis tettheten

større, siden flere mennesker og foretak befinner seg innenfor den samme reiseavstanden.»

For å bedre belyse nytten fra fergefrie forbindelser på strekningen har Menon estimert hvilke produktivitetseffekter som kan forventes av å erstatte henholdsvis en eller begge fergekryssningene på strekket med tunneler og broer. De vurderer altså enfergeløsning Forvik-Tjøtta (Konsept 2) og helt fergefri strekning (Konsept 3). I tillegg er det i en egen analyse gjennomført en tilsvarende analyse av konsept 0+ (utbedringer) som er det anbefalte konseptet. Beregningene er gjort i et 40 -års perspektiv ut fra et anslått ferdigstillingsår 2029. I sammendraget til rapporten heter det:

«I denne rapporten presenterer vi beregninger av produktivitetseffekter som følge av mulige utbygginger på fylkesvei 17 på strekningen Brønnøy-Alstahaug. Tilbøyeligheten til å pendle langt er høy i regionen og spesielt høy på den aktuelle strekningen. Det taler isolert sett for at standardmetodene for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet ikke fanger opp hele gevinsten av utbyggingene. Våre metoder tar høyde for agglomerasjonsvirkninger som ikke er beregnet i standardmetodene. Vi anslår at nettoeffekten på samlet norsk BNP1 kommer på mellom 1,2 og 3,1 milliarder kroner for fergefri forbindelse på hele strekningen. Effekten fra enfergeløsningen er beregnet til mellom 800 millioner og 1,8 milliarder kroner.

Siden deler av effektene vi beregner kan være fanget opp i nytteberegningene i konseptvalgutredningen kan vi stå overfor mulig dobbelttelling av nytte. Man kan derfor ikke ukritisk legge våre resultater til de eksisterende nytteberegningene. Når det er sagt, så finner vi ikke store nok effekter til at konseptene blir samfunnsøkonomisk lønnsomme, selv om vi forutsetter at det ikke forekommer dobbelttelling.

Vi beregner at en fergefri løsning på strekningen vil gi en engangsøkning i produktiviteten på mellom 0,6 promille og 1,5 promille når man ser Nordland fylke under ett. For å sette dette i perspektiv så var gjennomsnittlig årlig produktivitetsvekst i Fastlands-Norge 0,8% i perioden 2006 til 2013. For enfergeløsningen ligger produktivitetsgevinsten på mellom 0,4 og 0,8 promille.»

I sammendraget for rapporten om regionale merverdier hvis konsept 0+ realiseres heter det tilsvarende:

«I rapporten «Utfyllende samfunnsøkonomisk analyse - Regionale tilleggseffekter KVV riksvei 17 Brønnøy- Alstahaug» presenterte vi beregninger av produktivitetseffekter som følge av utbygging av Konsept 3A og 2 på fylkesvei 17 på strekningen Brønnøy-Alstahaug. I dette addendumet beregner vi effektene av investering i Konsept 0+ på samme vegstrekk. Tilbøyeligheten til å pendle langt er høy i regionen og spesielt høy på den aktuelle strekningen. Det taler isolert sett for at standardmetodene for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet ikke fanger opp hele gevinsten av utbyggingene. Våre metoder tar høyde for agglomerasjonsvirkninger som ikke er beregnet i standardmetodene. Vi anslår at nettoeffekten av konsept 0+ på samlet norsk BNP kommer på mellom 369 og 825 millioner kroner. Til sammenligning er nettoeffekten 1,2 og 3,1 milliarder kroner for fergefri forbindelse på hele strekningen (Konsept 3A). Effekten fra enfergeløsningen (Konsept 2) er beregnet til mellom 800 millioner og 1,8 milliarder kroner.

Investeringskostnaden av Konsept 0+ utgjør 0,44 prosent av kostnadene ved utbygging av fergefri forbindelse og 1,7 prosent av kostnadene ved en enfergeløsning. Dermed er den estimerte nettoeffekten på BNP av Konsept 0+ per investerte budsjettkrone over 25 ganger

høyere enn for en enfergeløsning og over 60 ganger høyere enn for fergefri forbindelse. I tillegg er effektene på BNP av konsept 0+ i mindre grad konsentrert i Nordland og kommer i større grad hele landet til gode.

Siden deler av effektene vi beregner kan være fanget opp i nytteberegningene i konseptvalgutredningen kan vi stå overfor mulig dobbelttelling av nytte. Man kan derfor ikke ukritisk legge våre resultater til de eksisterende nytteberegningene. De estimerte effektene for konsept 2 og 3A er ikke store nok til at konseptene blir samfunnsøkonomisk lønnsomme, selv om vi forutsetter at det ikke forekommer dobbelttelling. I kontrast til dette er konsept 0 pluss sterkt lønnsomt selv hvis man antar at all nytte i de eksisterende nytteberegningene allerede regnes med i våre beregninger.»

Høringer

Fylkesråd for samferdsel har lagt tilleggsutredningen ut på offentlig høring i fylkeskommunens høringsportal og i tillegg bedt de berørte kommuner om uttalelse til rapporten. Høringsfristen var 21. desember 2016. Det er kommet inn fellesuttalelse fra Brønnøy, Vevelstad, Vega, Alstahaug, Bindal og Sømna kommuner. Den er oversendt i to versjoner der den ene versjonen er mer utfyllende enn den andre. Det refereres her den mest utfyllende versjonen. Begge versjoner følger saken som vedlegg.

Kommunene sier i sin uttalelse

«Kommunene kan ikke se at det er noe i tilleggsutredningene, utført av Menon Economics, som det hefter direkte feil ved. Vi vil imidlertid påpeke at det åpenbart er andre måter å se hele komplekset på og det må sees som en stor mangel.»

«Sett i et slikt lys bør det jobbes videre med hovedformålet med KVVU'en, nettopp å skape en bedre forbindelse mellom de to basebyene på Helgelandskysten. Det bør også gjøres nye beregninger som tar for seg et større bilde av samfunnsregnskapet.»

Mye av det som ikke fanges opp i tilgjengelige beregningsmodeller er muligheten for regionforstørring, sikkerhetsaspektet (flere veier ut), mulighet til pendling og generell økt trafikk i alle næringer samt innsparinger i de ulempekostnader den enkelte bedrift har.

Likevel er det flere områder det kan beregnes kostnadsbesparelser på, som f. eks:

- Opprettholdelse av ferger og videre vedlikehold av eksisterende teknisk infrastruktur,
- Sykehusreiser
- Utdanning
- Kommunereform/helsestruktur/Politi/Skattekontor

Vi ber om at Nordland fylkeskommune tar seg bedre tid med denne utredningen og at det foretas nye beregninger. De berørte kommuner bør være deltakere i dette arbeidet.

- Fergefri løsning langs fv.17 mellom Brønnøysund og Alstahaug må inkluderes i RTP med trinnvis utbygging, med bakgrunn i produktivitetseffekter og verdiskapningsgevinster dokumentert i Menons rapport.
- Konsepter lagt til grunn for utredningene må korrigeres i tråd med fylkestingsvedtak

- og innspill fra regioner og kommuner.
- Trinnvis utbygging. I Konsept 2 må 10 km undersjøisk tunnel erstattes med 2,75 km flytebru eller tilsvarende teknologi basert på nyere kunnskap.
- Ytterligere nytteverdier bør tas med i vurderingen av fergefri transportløsning mellom regionsentrene Brønnøysund og Sandnessjøen, utover forstørring av bo-, og arbeids-, og serviceregioner og pendleområde. Helse og beredskap må vurderes, både med tanke på framtidig sykehusstruktur, dagens bruk av ambulansesebåt og beredskap i særtilfeller hvor annen fastlandsforbindelse må stenges (Tosenveien).
- Næringsvekst basert på sannsynlige nyetableringer i en stor, utviklingsvillig region må gjøres attraktive for framtidig kompetent arbeidskraft, og vi vet av undersøkelser at yngre generasjoner opplever fergeavhengig samferdsel som et hinder for bosetting.
- De færreste større samferdselsprosjekter er direkte samfunnsøkonomisk lønnsomme, selv på landsbasis (13 av prosjektene i NTP). Det må utvises politisk vilje til å satse på denne delen av Helgeland og Nordland, i tråd med uttalte mål om vekst innen flere næringer.
- Det må gjøres kvalitetssikrede beregninger på fergeavløsningstilskudd på berørte strekninger, utgifter til opprusting av fergeleier i 40 årsperioden må tas med i beregningen, og bompenger må inkluderes i regnestykket.
- En bør allerede nå starte med innkreving av bompenger for å finansiere eksisterende fergestrekninger.»

Vurderinger

Fylkesrådet har fått gjennomført samfunnsøkonomiske tilleggsanalyser som fanger opp regionale merverdier i næringslivet for hele Helgeland dersom ett eller begge fergesamband på strekningen Brønnøysund- Sandnessjøen, erstattes av fergefrie løsninger. Beregningene av regionale tilleggseffekter viser at det i forhold til samfunnskostnadene er begrenset samfunnsøkonomisk nytte også når en inkluderer større deler av Helgelandsområdet av fergefrie forbindelser mellom Brønnøysund og Sandnessjøen. Hovedårsaken til dette er at både befolkningsgrunnet og tidsbesparelsen er for liten til at en får store positive effekter.

Fylkesrådet vil likevel påpeke at det utvilsomt vil få positive effekter av å knytte de nevnte byene med omland nærmere hverandre. Noen av disse vil også vanskelig la seg måle i forkant av eventuell realisering.

Kommunene påpeker i sin uttalelse til rapportene både til vurdering av nye teknologiske løsninger og at det er flere områder det kan regnes innsparinger på som en del av de regionale tilleggseffektene.

Nordland fylkeskommunes vegadministrasjon har i eget notat vurdert flytebrukonsept over Velfjorden i relasjon til de opplysninger som LMG Marine presenterte under møtet i Brønnøysund som kommunene henviser til i sin uttalelse. Notatet følger saken som vedlegg.

Notatet peker på at de konsepter som ble presentert av LMG Marine er svært like det som SVV utreder i forbindelse med prosjektet fergefri E 39. Det er stor usikkerhet om kostnader siden det er 20 år siden slike bruer var ute på anbud, og fylkesrådet mener at de antydde kostnadstall pr løpemeter virker veldig lavt ut fra nøkkeltall Statens vegvesen har fra andre

brukonstruksjoner både i Nordland og resten av Norge.

Fylkesrådet viser til at Statens vegvesen er usikre på om den kontraktsform som LMG foreslår for å få ned kostnader er egnet i «grensesprengende» konsepter. Fylkesrådet vil uansett vurdere om alternative kontraktformer er noe som skal ses på i forbindelse med Regional Transportplan Nordland – Handlingsprogram 2018-2029. Fylkesrådet viser også til at det i notatet fra Statens vegvesen fremkommer at Velfjorden ut fra båttrafikken vil være en bedre lokasjon for flytebruer enn f. eks. Alstenfjorden.

Fylkesrådet viser til at det foregår i dag et teknologiske utviklingsarbeidet på bruløsninger i forbindelse med fergefri E39. Ut fra kostnadsrisikoen knyttet til utviklingen av flytebruløsninger anbefaler fylkesrådet å avvente de erfaringer og konklusjoner som der trekkes før en går videre med konsepter med flytebruløsninger. Samtidig gjør fylkesrådet fylkestinget oppmerksom på at det foregår et arbeid med å utvikle modellene for kost/nytte beregninger. En må forvente at disse vil gi en mer systematisk kunnskap til støtte for politiske beslutninger. Fylkesrådet vil likevel som før understreke at en ikke kan basere politiske beslutninger alene på disse modellene, men at det er bra at de utvikles for å bedre fange opp tilleggs effekter.

I konseptvalgutredningen er Statens vegvesens «Effektmodell» brukt, der er kostnadene med framtidige ferger og vegstruktur tatt med. Mulighetene for regionforstørring og virkninger for næringslivet av de ulike konsepter er indirekte fanget opp gjennom de beregnede virkninger i Menon's analyser.

Fylkesrådet antar at når det gjelder sykehusreiser vil det komme besparelser først og fremst gjennom innkorting av reisetid samt mindre bruk av helikopter og ambulansébåter. Likevel vil dette være marginale kostnader så lenge en ikke kan ta bort helikopter eller ambulansébåter med tilhørende beredskapsløsninger. I denne sammenheng vil fylkesrådet understreke behovet for beredskapsløsninger også med nye infrastrukturløsninger. Det vil fortsatt være nødvendig med samme beredskap som i dag når en har øyområder som for eksempel Vega og andre vegløse områder.

Verken i konseptvalgutredningen eller i Menons tilleggsanalyser er mulighetene for mer effektive og varierte utdanningsløp tatt med, heller ikke virkninger av kommunereform og nye strukturer for politi og skattekontor. Økonomiske effekter av disse er nemlig vanskelig å beregne. Uansett vil dette være marginale sparte kostnader sett i forhold til tunnelløsninger, både investerings- og driftsmessig. Fylkesrådet viser til at som regel er tunnel dyrere å drifte per meter enn en vanlig åpen veg. Nye sikkerhetskrav har også økt kostnader både på drift og investering for tunnel.

Kommunene tar også opp virkningene av fergetilskuddene. I konseptvalgutredningen er det gjort en vurdering av hvordan fergetilskuddene vil bidra i finansieringen av de undersjøiske tunnelene, der konkluderes det med at de samlede vedlikeholdskostnadene for tunnellingene vil overstige eventuelle fergetilskudd og vil derfor ikke gi noen netto bidrag til finansiering av tunneler.

Fylkesrådet har fått gjennomført en beregning av hvordan den nye fergeavløsningsordningen presentert av regjeringen gjennom kommuneproposisjonen for 2017, slår ut. Beregningen forutsetter at fergetilskuddet til fergedrift over Velfjorden utgjør 17 mill. pr år. Den endelige summen avklares først gjennom en forhåndsuttalelse fra Kommunal og

moderniseringsdepartementet og fastsettes endelig etter søknad når reguleringsplan er klar. Å starte opp et reguleringsplanarbeid på nåværende tidspunkt anses som for tidlig all den tid det er noe tidlig å ta en endelig avgjørelse for valg av konsept.

Standard forutsetninger er 2,5 % prisstigning og fratrekk på de omdisponerte ferge driftsmidlene for de økte drift/vedlikeholdskostnadene som den nye forbindelsen gir. Vedlikeholdskostnader for ny bru er vurdert med grunnlag i kostnadsmodellene som ligger i Statens vegvesens kostnadsmodell EFFEKT.

For Nordland fylkeskommune er det lagt til grunn at investeringen forutsettes lånefinansiert. Rentekostnader på dette lånet må dekkes av fergemidlene. Det er lagt inn som (pålagt) forutsetning (så fremt man ikke har inngått binde avtale om noe annet) en lånerente på 5,5 % første ti år, deretter 6,5 %. Med det som forutsetning vil man kunne finansiere ett investeringsbidrag på 350 mill. med fire års byggetid og 40 års nedbetaling. Har man lavere renter vil man eksempelvis med 3 % rente første ti år, og 4 % rente resten av perioden kunne finansiere ett investeringsbidrag på i overkant av 500 mill.

For bompengevurderingene har en lagt til grunn trafikken i 2015. Det kan forventes en liten økning i trafikk hvis det blir fergefritt. Men dette vurderes ikke til å være særlig utslagsgivende. Innkrevingskostnader på et bompengeneinnkreving ligger typisk på 2-3 mill i året på et slikt prosjekt. Nettobidraget vil da være på 7-8 mill i året. Som for bidraget fra ferge driftsmidlene så forutsettes bompengebidraget forskuttert i byggeperioden med et lån. Fylkesrådet vil også anmerke at eventuell bompengeneinnkreving krever Stortingets samtykke jamfør veglovens paragraf 27.

Med renteforutsetningene vist over så vil 8 mill i året i 20 år gi 110 mill i finansieringsbidrag med 5,55/6,5% rente og 150 mill med 3%/4% i rente.

	Fergeavløsningsmidler (mill)	Bompenger(mill)
Årlig bruttobidrag	17	10
Vedlikeholds/innkrevingskostnader(125kr/m2 pr år)	4	2
Årlig nettobidrag	13	8
Netto investeringsbidrag	270*	110*
*40 års nedbetaling neddiskontert		
**20 års bompengeperiode neddiskontert		

Det forutsettes at bidragene må lånefinansieres, det antas at det ikke er realistisk å ta kostnaden for utbyggingen innenfor ordinær årlig ramme.

Uten fratrekk for økte drift og vedlikeholdskostnader for flytebrua vil man kunne finansiere rundt 450 mill med bompenger og omdisponerte ferge driftsmidler. Lavere renter vil gi høyere bidrag, men risiko og kostnad for dette må vurderes av eventuell lånetager og garantist.

Dette vil uansett kun være anslag da den nye ordningen krever en del avklaringer fra departementets side.

Det er nødvendigvis slik at helt eller delvis fergefri forbindelser mellom Brønnøysund og Sandnessjøen også må vurderes opp mot andre samferdselstiltak fylket og de effekter disse

har på regionale vekst.

Fylkesrådet mener at dersom en eller flere fergefrie forbindelser besluttes vil det etter dagens inntektssystem være nødvendig med statlig medfinansiering. Vanlig praksis i statlige prosjekter er at ulike prosjekter sammenholdes ut fra samfunnsøkonomisk nytte. Prosjekt fergefrie forbindelser mellom Brønnøysund og Sandnessjøen vil derfor måtte vurderes opp mot øvrige statlige prosjekter. Så lenge prosjektet viser at summen av samfunnsøkonomiske effekter ut fra trafikkberegninger og de regionale tilleggseffekter for næringslivet, vil være lav kan det være vanskelig å nå frem. Fylkesrådet ser likevel at en i et fremtidig bilde muligens vil kunne få på plass aksept for en slik løsning og vil også jobbe videre med dette.

Fylkesrådet mener at ut fra en samlet vurdering av den kunnskap som nå foreligge bør det nå tas beslutning om valg av konsept 0+ slik at en kan komme i gang med å effektivisere dagens transportstrukturer i området. Når det omfattende utviklingsarbeidet som nå gjennomføres i forbindelse med E 39 er oppsummert, kan fylkestinget vurdere om det er grunnlag for å vurdere konklusjonene i den foreliggende konseptvalgutredning. Det vil da også være grunnlag for å gå videre med saken blant annet mot departementet for forhåndsuttalelser på ferjeavløsningsordningen. Dette vil fylkesrådet følge opp i dertil egnet sak på egnet tidspunkt.

Fylkesrådets innstilling til vedtak

1. Fylkestinget vedtar at konsept 0+, mindre investerings og driftstiltak, realiseres så raskt som mulig for å redusere reisetiden mellom Brønnøysund og Sandnessjøen.
2. Gjennomføring av konsept 0+ vurderes i forbindelse med rullering av handlingsprogrammet for regional transportplan 2018-21
3. Fylkestinget vil foreta en ny vurdering av en eller flere fergefrie fjordkryssinger mellom Brønnøysund og Sandnessjøen når resultatene av utviklingsarbeidene i forbindelse med nye fjordkryssingsløsninger på fergefri E 39 foreligger.

Bodø den 24.01.2017

Tomas Norvoll
fylkesrådsleder
sign

Willfred Nordlund
fylkesråd for samferdsel
sign

24.01.2017 Fylkesrådet

Innstilling fra Fylkesrådet

Fylkesrådets innstilling enstemmig vedtatt

20.02.2017 Fylkestinget

Innstillinga fra samferdselskomiteen ble lagt fram av komiteleder Trude Hagland, Ap:

1. Fylkestinget vedtar at konsept 0+, mindre investerings og driftstiltak, realiseres så raskt som mulig for å redusere reisetiden mellom Brønnøysund og Sandnessjøen.
2. Gjennomføring av konsept 0+ vurderes i forbindelse med rullering av handlingsprogrammet for regional transportplan 2018-21
3. Fylkestinget vil foreta en ny vurdering av en eller flere fergefrie fjordkryssinger mellom Brønnøysund og Sandnessjøen når resultatene av utviklingsarbeidene i forbindelse med nye fjordkryssingsløsninger på fergefri E 39 foreligger.

Votering i plenum

Komiteinnstillinga enstemmig vedtatt med 44 stemmer (1Sp hadde permisjon).

FT 010/2017

Vedtak

1. Fylkestinget vedtar at konsept 0+, mindre investerings og driftstiltak, realiseres så raskt som mulig for å redusere reisetiden mellom Brønnøysund og Sandnessjøen.
2. Gjennomføring av konsept 0+ vurderes i forbindelse med rullering av handlingsprogrammet for regional transportplan 2018-21
3. Fylkestinget vil foreta en ny vurdering av en eller flere fergefrie fjordkryssinger mellom Brønnøysund og Sandnessjøen når resultatene av utviklingsarbeidene i forbindelse med nye fjordkryssingsløsninger på fergefri E 39 foreligger.

Vedlegg

Tittel

Høring - Tilleggsutredning regionale tilleggseffekter til konseptvalgutredning for fv 17. Brønnøy- Alstahaug, forbindelsene

DokID

784206

Dønna Herøy Vega	
Utfyllende samfunnsøkonomisk analyse - regionale tilleggseffekter - addendum	747398
Utfyllende samfunnsøkonomisk analyse - regionale tilleggseffekter - revisjon	747399
Brønnøy kommune - uttalelse til regionale tilleggseffekter	795540
Sør-Helgeland regionråd - uttalelse til regionale tilleggseffekter	797597
Fergeavløsningsmidler som finansiering av brukryssing av Velfjorden	802508