

**Nordland Fylkeskommune**  
**8000 BODØ**

## **Innspill til offentlig høring om Transportplan Nordland 2026-2037 (TPN)**

*HALD Næringsråd har medlemmer og assosierte medlemmer fra rundt 200 nærings- og industri-bedrifter i HALD-regionen (Herøy, Alstahaug, Leirfjord og Dønna), og samarbeider tett med både HALD-kommunene og nabo-kommunene. HALD Næringsråd ønsker at Nordland Transportplan prioriterer oppfølging av tiltakene som bl.a. fremmer de arbeidsmål som fulgte Fylkestingets «KVU FV17» og vedtak FT-sak 010/2017 av 20.2.2017:*

*Fylkestingets KVU FV17 omhandlet «SSJ-Vevelstad-BRS» (Tjøttabassenget) og ferjefrie løsninger SSJ-Herøy/Dønna (HADFAST), og disse må være prioriterte arbeidsmål i perioden 2026-2037.*

*I punkt 3 heter det bl.a.: «Fylkestinget vil foreta en ny vurdering av en eller flere ferjefrie fjordkryssinger mellom Brønnøysund og Sandnessjøen når resultatene av utviklingsarbeidene i forbindelse med nye fjordkryssingsløsninger på ferjefri E39 foreligger».*

I årene som er gått er det tilkommet flere utfordringer som forsterker behovene for ferjefrie samband. Det er i perioden iverksatt tiltak og utredninger av løsningsalternativ HADFAST (fastlandsforbindelse Herøy/Dønna-SSJ), Brasøy-brua (Herøy) og bro fra Hamnøy til Vevelstad samt kunnskapsinnhenting om ferjefri kystvei FV17 «SSJ-Vevelstad-BRS-Bindal».

Eksportinntekter, verdiskaping, transport og trafikk i sambandene er økende, og sambandene er kompliserte og sterkt kostnadsdrivende. Hoved-sambandene er del av rutegående transport til og fra mellomstedene. Mellomsteder med betydelig nærings- og verdiskaping (matproduksjon fra både land- og havbruk) blir sterkt skadelidende. Særlig er Mindland direkte og sterkt skadelidende av manglende forutsigbarhet og rutetilbud.

Finansielle midler må avsettes for å sikre både ressurser og kunnskaper til utredning av helt eller delvis ferjefrie løsninger i disse sambandene. De pågående enkeltprosjekt for å fremme alternative transportveier, svekkes av begrenset utredningsressurser og finansiering – og består ofte av deltids- og frivillig arbeid. Skal ferjefylket og -regionene vinne over barrierene og reiseavstandene, må prosjektene sammensettes av et bredt og representativt utvalg som fremmer kontinuitet og prioritering innen både fastsatte frister og rammene av TPN 2026-2037.

Det må på kort sikt avsettes tilstrekkelige midler og ressurser til å sikre kontinuitet og videreføring av det påbegynte arbeidet i regi av «HADFAST» og «Ferjefri Kystvei SSJ-Vevelstad-BRS-Bindal» samt mellomsteder (prosjektene er i regi av vertskommunene og Helgelandsrådet samt næringsliv med bl.a. HALD Næringsråd (Herøy, Alstahaug, Leirfjord og Dønna), Brønnøy Næringsforum (Brønnøy) og næringsforeningene i Herøy og Dønna.

Det påbegynte arbeidet må avløses av et målrettet, bredt og representativt utvalg som arbeider fram ferjefrie løsninger for hoved-sambandene samt framtidsrettede løsninger for mellomstedene, sammen med realistiske frister og framdriftsplaner som løser utfordringene og begrensningene som følger utviklingen i kystregionens rutegående ferje- og hurtigbåttransport.

Ferjefrie kystveier og ferjefrie løsninger som knytter kyst- og øysamfunnene sammen, er fremste konkurransekraft, den beste sikkerhet og beredskap i årene framover, og dette er HALD Næringsråds prioriterte mål i det pågående arbeidet med prioriteringer i Transportplan Nordland.

## **HALD Næringsråd legger bl.a. følgende fem kriterier til grunn for drøftelser og prioriteringer:**

### **1) KVV Fylkestinget 2017**

Utarbeidet KVV FV 17 SSJ-Vevelstad-BRS inkl. sambandene Vega, Herøy og Dønna. Tiltak er nedfelt og forankret i fylkestingets vedtak (pkt 3), sak FT 010/2017 av 20.2.2017: «Fylkestinget skal foreta ny vurdering av en eller flere fergefrie fjordkryssinger mellom BRS og SSJ når resultatene av utviklingsarbeidene i forbindelse med fjordkryssingsløsninger på fergefri E39 foreligger».

HALD- og Brønnøyregionen har sammen med Namdalsregionen, et stort potensial som kan kobles sammen og utløses med ferjefrie kystveier og tverrforbindelser mellom øy- og kystkommunene langs kystveien. Utviklings- og vekstpotensialet sammen med bl.a. rasjonaliseringer, effektiviseringer og frivillige kommunesammenslåinger, er aldri utredet. Dette potensialet må i perioden sikres for å kunne ivareta framtidige utfordringer og de ulike risiko-områder som belyses i bl.a. ferske samfunnsanalyser, nasjonale utredninger og stortingsmeldinger fra 2024 og 2025;

### **2) Stortingets perspektivmelding 2024**

Stortingsmelding nr 31, Perspektivmelding 2024, peker på særlige utfordringer og behov for effektivisering av offentlig sektor og offentlige tjenestetilbud som leveres av staten, fylket og kommunene. Ferjefri FV17 vil gi grunnlag for robuste, konkurransedyktige og kostnadseffektive regioner. Offentlige og private tjenestetilbud samt rekruttering og tilgjengelig arbeidskraft har store potensial ved å etablere tilfredsstillende pendleravstand i regionene, felles bo- og arbeidsmarkedsregioner langs kysten.

### **3) Kostnadsutvikling reduserer ferjetilbudene langs kystveier og mellom øysamfunn**

Ferjestrekningene er vår tids barrierer – med svært kostbar ferjedrift, flere klima- og miljøtiltak, vil kostnadsutviklingen overstige alle sammenlignbare tjenester og tiltak i Norge. Dette hemmer særlig øy- og kystsamfunnene i Norge, og på Helgeland berøres beboere, samfunns- og næringsliv i tverrforbindelsene «Herøy/Dønna – Alstahaug» med mellomsteder (HADFAST) og sammenhengende langs hele kystveien mellom SSJ-Vevelstad-BRS-Sømna-Bindal (med mellomsteder).

### **4) Totalberedskapsmelding 2025**

Stortingsmelding nr 9, Totalberedskapsmeldingen 2025, forsterker den risiko som påløper og fordyrer regioner uten døgnåpne ferdssåre (24/7). Sikkerhet og beredskap er sentrale prioriteringer. Denne kystregionen har betydelig risiko med flere kritiske installasjoner, logistikkfunksjoner med personell, varer og tjenester luft, sjø- og landeveien samt helse, akuttmedisin, matforsyninger, energi- og vannforsyninger m.v. Enkeltkommune sine størrelser krever samspill imellom flere kommuner, flere forpliktelser og mer samhandling i hele regionen, for å utvikle og ivareta nødvendig offentlig og sivil beredskap til enhver tid. Alternative ferjefrie reise- og transportveier langs kysten er sentrale tiltak. Risiko er betydelig dokumentert ved deling av regionen og landet i forbindelse med hendelser langs E6 og Nordlandsbanen.

### **5) Finansieringsmodeller - revitalisering og framtidsretting av ferjeavløsningsmidlene**

*Revitalisering og re-kalkulering av Statens finansieringsmodeller for ferjeavløsningsmidler, må være del av finansieringene og prioriterte løsninger i kyst- og ferjefylket Nordland.*

Finansieringsmodellene og revitalisering av kalkylene for ferjeavløsningsmidler, må være del av Transportplan Nordland. Det er pr. d.d. til sammen 27 ulike ferjeavløsningsprosjekter på Vestlandet, i Midt- og Nord Norge (inkl. Ferjefri FV 17 SSJ-Vevelstad-BRS-Bindal og HAD-fast).

Alle peker på urimelighetene og manglene i finansieringsmodellene som følger ferjeavløsningsmidler. Modellene mangler dags- og tidsaktuelle scenarier herunder framtidig kostnadsutvikling i klimatiltak, infrastruktur, driftsmateriell og mannskaper samt uforutsigbarhet, tidstap og begrensninger som følger ferjesambandene langs kysten, mellom øy- og kystsamfunnene.

Fastlandsprosjektene sliter med at kalkyler og finansieringsmodeller ikke fanger opp endringer i samfunnsøkonomien og rikets risikoprofil, endringer som framheves i stortingsmeldinger om landets og kommunenes framtidige utfordringer herunder effektivisering, sikkerhet og beredskap.

Fraflytting fra verdiskapende kyst- og øysamfunn er en stor risiko og reduserer landets matvareproduksjon, beredskap og sikkerhet på lik linje med fraflytting fra andre regioner og grenseområdene i nord.

Kalkylene og finansieringsmodellene tar i liten eller ingen grad, hensyn til framtidige kostnadsdrivere for å betjene kyst- og øysamfunnene med moderne nullutslippsfartøyer og ferjekai-fasiliteter. Framtidige verdier, effektiviserings- og vekstpotensial med større regioner og reduserte reisetider, fanges ikke opp i kalkylene. Likeså faller betydningen av både offentlige og private incentiver for å investere i disse produktive og verdiskapende kystsamfunnene, utenfor i dagens kalkyler for ferjeavløsningsmidler.

Verdiene av beredskap (både offentlig og sivil), sikkerhet og fellestiltak samt betydningene av nærhet og sosial samhandling innad i regionen, ligger ikke i modellene. Mer beredskap, effektivisering og vekst vil utløses med samferdselstiltak og fastlandsforbindelser - der dette er teknisk mulig.

## **HALD Næringsråd trekker fram følgende prioriteringer i utredninger og i investeringer:**

Revisjon av rammevilkår for ferjeavløsningsprosjekt må være prioritert og et snarlig nasjonalt tiltak. I ferjefylket Nordland bør revitalisering av denne statlige finansieringsmodellen, stå øverst på prioriteringslisten for Transportplan Nordland 2026-2037. En styrking av rammevilkårene for ferjeavløsningsmidlene skal sikre at ferjefrie løsninger med potensial, realiseres. Dette er målrettet og treffsikker distrikts- og næringspolitikk langs kysten – dette styrker nasjonens verdiskaping, sikkerhets- og beredskapsevne. Ferjeavløsningsmidler er en statlig finansieringsmodell som må fange opp framtidens utfordringer og de tiltakene som nasjonalforsamlingen belyser i de mest dagsaktuelle og framtidsrettede Stortingsmeldingene.

## **Overordnede utredningstiltak I-II må inn i langsiktig planverket TPN 2026-2037:**

**Prioritet I:** Statlig finansieringsmodeller, revitalisering av kalkyler for ferjeavløsningsmidler er et nødvendig og prioritert tiltak for å sikre at nasjonens inntekter investeres langsiktig framfor i kortsiktig drift. Et bredt nedsatt og sammensatt utvalg med bred deltakelse fra kystsamfunnene, må arbeide fram forslag til revitaliserte modeller for ferjeavløsningsmidler.

**Prioritet II:** Nordland Fylke må sikre fullfinansiering av de allerede pågående utredningsprosjekt knyttet til ferjefrie løsninger, HADFAST og ferjefri kystvei SSJ-Verelstad-BRS-Bindal. Det må nedsettes prosjektledelse, et bredt og representativt utvalg som arbeider fram alternative og framtidsrettede løsningsforslag.

## **Prioriterte investeringer og enkeltprosjekt i perioden:**

**Prioritet I:** Løpende ferdigstilling, sikring og vedlikehold av eksisterende infrastruktur herunder sikre ruteproduksjon med ferjer, hurtigbåter og ferjekaier samt veier, kyst- og andre transportårer som ikke lar seg erstatte av alternative eller framtidsrettede fastlandsløsninger, innen rimelig tid.

Prioritere målrettede investeringstiltak som sikrer framtidsrettede fasiliteter for alle reisende med ferjer, båt- og hurtigbåter i regionen. Kystsamfunnene og regionsentrets tusenvis av anløp av fartøy og et voksende antall reisende, må ha både nå- og framtidens fasiliteter hva angår passasjer-terminaler, venteromsfasiliteter, skilting, ruteopplysninger og informasjonsstøtte i sanntid.

**Prioritet II:** Prioritere iverksettelse av følgende investeringer

- a) Fastlandsforbindelsen HADFAST (Herøy/Dønna-SSJ) med mellomsteder
- b) Tverrforbindelsen med bruløsning Hamnøya–Vevelstad fastland
- c) Ferjefrie kystveier SSJ-Vevelstad-BRS-Bindal med mellomsteder.

*Prioritet følger prosjektenes modenhet og betydning (KPI'er) – og pkt. 3 kan deles i enkeltprosjekt.*

**Målinger og KPI'er:** Det anbefales at tiltakene i Transportplan Nordland 2026-2037 prioriteres, måles og knyttes direkte til styringsindikatorer (KPI'er) som segmenterer og sammenstiller regionale prestasjoner, eksempelvis for HALD-regionen, kan de være slik:

- Reisetidsreduksjoner mellom ulike knutepunkt innad i HALD-regionen, til knutepunkt i naboregionene, til sentrale logistikk-knutepunkt og til offentlige service- og tjenestetilbud.
- Konkrete utvidelser av sammenhengende bo- og arbeidsmarked med direkte effekt for HALD, tjenestetilbud og effektiviseringer.
- Regularitet og døgnåpne transportveier tilgjengelig 24/7 for næringsliv, offentlig og sivil beredskap herunder måle beredskapsmessig robusthet og responstid i regionen.
- Effektiviseringer og rasjonaliseringer samt utvikling i transportkostnader, merkostnader og konkurransekraft for næringsaktører i regionen, eksportrettede næring, herunder tydelig kobling mellom samferdselsinvesteringer, fastlandsforbindelser og faktiske eksportinntekter.

*Dette vil tydeliggjør konsekvenser og effekter for samfunns- og næringslivet i HALD og i nabo-regionene, og belyser betydningen av ulike parametere - og må få fram forholdet mellom regional utvikling og samferdselstiltakene.*

HALD Næringsråd deltar i NHO Nordland sitt næringsforum og er medlem i Næringsforeningene i Norge, og samarbeider med flere kommuner langs kysten, og deltar bl.a. sammen med Todalsfjord- prosjektet i Møre og Romsdal (prosjektledelse Sunndal Næringsforening) for å fremme rammevilkårene i framtidige finansieringsordninger som bl.a. «fergeavløsningsmidlene».

*Nye rammevilkår fergeavløsningsmidler, etablert statlig finansieringsordning i kystsamfunnene, må være det fremste og et prioritert arbeidsmål i ferje- og hurtigbåtfylket Nordland.*

Vedlegg: «Rapport ferjevurderinger Herøy/Dønna-Alstahaug 2025», på oppdrag fra Herøy kommune

Sandnessjøen 20.2.2026

Med vennlig hilsen

**HALD Næringsråd**

Herøy, Alstahaug, Leirfjord og Dønna

for styret iHALD

Kalle Tysnes

Styreleder og sekretariat

Telefon +47 908 29 366, Mail: [post@aonf.no](mailto:post@aonf.no)

Se mer: [www.iHALD.no](http://www.iHALD.no)

Kopi: Helgelandsrådet, NHO Nordland