

Statens Vegvesen

www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/hoeringer/26-107850-utredning-om-beboerbevis-pa-ferje/

HØRINGSVAR – UTREDNING BEBOERBEVIS PÅ FERJER

HALD Næringsråd viser til høring om utredning beboerbevis på ferjer, høringsfrist 31.5.2026, og ønsker med dette å gi innspill fra til høringen og utfordringen.

HALD Næringsråd er medlemsforening og regionalt næringsråd for nærings- og industriaktører i HALD-kommunene Herøy, Alstahaug, Leirfjord og Dønna, og har vel 200 medlemmer og assosierte medlemmer. HALD Næringsråd sine medlemmer, arbeidsgivere og ansatte samt interessenter, bor og virker i øy- og kystkommunene på Helgelandskysten, og har stor avhengighet til rutegående ferjer og hurtigbåter.

Flere berørte medlemmer og kommuner er forespurt, og bedt om innspill i høringsvar. HALD Næringsråd legger bl.a. følgende utfordringer til grunn for rådets høringsvar:

Aktive og attraktive øykommuner skaper trafikk og transportbehov

Mottatt utredning belyser kompleksitet i ferjesambandene, og fanger også opp både betydningen for fastboende, men også for hele samfunnshjulet med arbeidsliv, industri- og næringsliv, offentlige og private servicetjenester og -tilbud som trafikkerer sambandene gjennom hele året.

Avhengighet til andre korresponderende og rutegående transportmidler, fly, bane og buss, er i mindre grad hensyntatt i utredningen. Det er betydelig næringsrettet og arbeidsrelatert trafikk som har avhengighet til korresponderende transportmidler, og som trenger egen biltransport via ferjer, men som ikke kvalifiserer for beboer-bevis. Utredningen viser bl.a. til slike komplikasjoner, fortrenging eller prioritering som følger manglende i ordningen som er utredet.

Utredningen og intensjonen synes å undervurdere at det er betydelig næringsrettede og profesjonelle servicetjenester og kritiske godsmengder som trafikkerer sambandene daglig, og belyser i liten grad konsekvensene for nærings-, industri- og servicerelaterte tjenestereiser mellom kyst- og øykommunene.

Intensjonen med beboerbevis er god og positiv, men løser ikke utfordringene i nærings- og industrirettede kyst- og øykommuner. Det bare økt kapasitet i ferjesambandene som kan løse økende trafikk og dekke øykommunene sine økende behov i framtiden.

Oppsummert: Større ferjer og flere avganger på kort sikt og ferjefrie løsninger med broer og/eller tunneller på mellomlang sikt er eneste løsning i framtiden. Konsekvensene av vanskelige, uforutsigbare og usikre reisetider i ferje-sambandene blir nedbygging av attraktive øy- og kystsamfunn, og bolyst, konkurranse-kraft, verdiskaping og eksportinntekter svekkes – og blir borte.

Innspill til høringen og utredningen

Tilbakemeldingene er entydige i fra medlemmer og berørte. Økt kapasitet er eneste løsningen for å løse utfordringene som følger av gledelig stor trafikk, stor næringsaktivitet og mange nye reisende og besøkende i sambandene. Øy- og kystkommunene Herøy, Alstahaug, Leirfjord og Dønna er attraktive og næringsrettede øykommuner som trenger mer kapasitet på rutegående ferjesamband.

- Det er et sterkt signal når alternativene til å øke kapasitetene på fergene og sambandene, er å bruke pris og innføre flere barrierer som virkemiddel for å redusere antall reisende og trafikk i attraktive ferjesamband. Det er flere slike innspill i utredningen som drøftes, og positiv og ønsket samfunnsutvikling med flere reisende belyses i liten eller ingen grad.
- Kapasitet er begrensningen, og økt kapasitet på ferjesambandene må forankres i vedtak i Fylketsrådet, og må følge overordnede mål og strategier som omhandler næringsveiene og varer "fra kyst til marked". Betydelig næringstrafikk og servicetjenester utgjør reisende i sambandene. For Flostad (Herøy) - Søvik (Alstahaug) sin del, så går 80 til 90 % av MOWI sin trafikk over dette sambandet.

Næringsrettet transport er som følge av flere store og kraftfulle nyetableringer, sterkt økende også på sambandet Bjørn (Dønna) – Sandnessjøen (Alstahaug), samt stor trafikk av tjeneste- og servicereiser samt besøkende turiststrømmer.

Det er ikke prisingen som er det største problemet, men kapasiteten på fergene må være slik at vareeierne er sikre på å få både varene ut og tjenestene inn, også i framtiden – dette er forutsetningene for å utvikle virksomhetene og øysamfunnene videre.

- Beboerbevis kan være løsning for de som har fergen som sitt eneste alternativ for å komme seg til "fastlandet". Dette synes å kunne løses ved elektronisk lesing av bompengebricke knyttet til kjøretøy – dette er belyst i høringen, men utviklingen i disse næringsrike og industrirelaterte øykommune på Helgeland, er at pendlertrafikk med tjenester og personell er økende fra «fastlandet» til øykommunene.

Like viktig er det at den betydelige næringstransporten sikres konkurransekraft, sømløs flyt og forutsigbarhet av varer til sine kunder – fra «kyst til marked».

- Når det gjelder ordningen med pendlerbevis så kunne ikke den fungere, slik den ble igangsatt i sambandet «Flostad-Søvik» ved tidligere anledning. Ikke var det godt nok skiltet, verken fergeleier eller oppstillingsplasser var organisert for denne ordningen.

Det pekes i uttalelsen på at dette fungerte for pendlerne (som var målgruppen), men dårligere for næringstrafikk, arbeids- og servicetjenester, turister og besøkende.

Tilbakemeldinger på ordningen kunne vært bedre hvis det på Flostad og Bjørn, som på Søvik, hadde vært organisert med ferjeverter på land som kunne organisert trafikkflyten og de ulike kategorier av reisende på en bedre måte.

Ferjekøene er særlig utfordrende i sommersesongen, og på kort sikt og inntil økt kapasitet i ferjesambandene er på plass, bør sambandene og oppstillingsplassene i Herøy (Flostad), Dønna (Bjørn) og Alstahaug (Sandnessjøen, Søvik og Tjøtta) vært i varetatt med ferjeverter på land.

Konklusjon – ferjestrekninger til og fra kyst- og øykommunene

Næringsliv, servicetjenester, fastboende, pendlere og besøkende i ferjesambandene fra/til Herøy (Flostad)-Søvik, Dønna (Bjørn)-Sandnessjøen og ferjesambandet i kystveien til/fra Tjøtta-Forvik samt alle mellomstedene, berøres sterkt av begrenset kapasitet, ventetider, endringer, materiell- og mannskapsutfordringer.

Økt ferjekapasitet og flere anløp er på kort sikt sammen med ferjeverter på oppstillingsplassene i turistsesongene, eneste løsning og tiltak.

Ferjefrie løsninger og fastlandsforbindelser på mellomlang sikt, er det eneste varige og framtidsrettede tiltaket som vil føre til varige forbedringer, mer konkurransekraft, fortsatt vekst- og utviklingsmuligheter i verdiskapende kyst- og øykommuner på Helgelandskysten.

Avslutningsvis: Det er et paradoks at på innlandet stiller storsamfunnet opp med rabatterte kraftkontrakter til næringsaktørene for å etablere ny aktivitet, nye arbeidsplasser og mer utvikling.

I kystkommunene prioriterer storsamfunnet andre verktøy i kollektivtrafikken. Her økes prisen på ferjene for å begrense eller få ned trafikken med antall reisende, slik at ferjekapasiteten blir tilfredsstillende. Dette verktøyet eller tiltaket vil redusere og på sikt ta bort aktivitet, trafikk og vekstvilkår langs kysten - og mellom kyst- og øykommunene i Norge.

Fullt togsett og underkapasitet på jernbanen over Dovre løses med å henge på et ekstra togsett, ikke prisøkning for å redusere antall passasjerer eller færre reisende. Dette er løsningen.

Større ferje og flere anløp er løsninger på kort sikt, og svært kostbart på sikt, og på lengre sikt er ferjefrie kystveier og fastlandsforbindelse HADFAST eneste løsningen.

for styret HALD Næringsråd

Kalle Tysnes

Styreleder

www.iHALD.no

Kopi: Helgelandsrådet, HALD-kommunene