

SAMLET SAKSFRAMSTILLING

Arkivsak: 20/534

Klageadgang: Nei

FREMTIDIGE FERGESTRUKTURER I LURØY

Saksbehandler: Karl-Anton Swensen

Arkiv: SARK 12-15/N33

Saksnr.: Utvalg

Møtedato

39/20 Formannskapet

29.04.2020

Bakgrunn:

Fylkeskommunen har meddelt Lurøy kommune at fylkestinget har vedtatt reduksjon fra 3 til 2 ferger i sambandene i Træna og Lurøy, og at denne strukturen vil danne grunnlaget ved anbudsutsettelse av fergerutene i området i 2021.

Fylkeskommunen sendte høsten 2019 ut høring på ny Helgelandspendel. Helgelandspendelen er blant annet tenkt å betjene Lurøy og Træna. Lurøy kommune gjennomførte i denne forbindelse en omfattende høring av struktur og ruteforslag. Dette har Lurøy kommune enda ikke fått tilbakemelding på fra fylkeskommunen.

Formannskapet i Lurøy har vært svært tydelig på at en ønsker fastsatt nye fergeruter, med 2 dedikerte ferger i Lurøy, som basis før en fastsetter struktur for ny Helgelandspendel.

Vurdering:

Siden innføringen av en rekke nye strukturer og ruter i mars 2019 har regularitetene på hurtigbåtrutene vært katastrofalt dårlige. Rådmannen har tidligere påpekt åpenbare kontraktsvakheter mellom fylkeskommunen og operatør. Kontraktenes karakter bidrar i seg selv til dårlig regularitet, noe erfaringene bekrefter.

På toppen av alt går samferdselssjefen ut og gir sin uforbeholden støtte til «skipsførerne» på båtene om at de ikke vil bli overprøvd ved beslutninger om kanselering/innstillinger.

Hvis en har innsikt i elementær bedriftsøkonomi, konkurranseteori, skiftplaner og generell hurtigbåtdrift skjønner man at slike signaler, til etablerte kontrakter, bidrar til forsterking av den elendige regulariteten som råder i dag.

Signalene kan også tolkes som tåkelegging av de reelle utfordringene, som kan være operasjonelle begrensninger på materiell/båter, skiftplaner og mulige økonomiske insentiver.

Hvis båtene har operasjonelle begrensninger, og ikke er tilpasset ruteområdet de skal operere i, vil skipsførerne bli satt i vanskelige situasjoner ved at det er de som må beslutte kanselleringer grunnet fartøyenes begrensninger. Det er liten tvil om at regulariteten er betydelig svekket i forhold til tidligere fartøy/kontrakter.

Ved en kjapp gjennomgang av kontraktene til nye Helgelandspendelen ser en at Fylkeskommunen ikke har tatt lærdom av nevnte erfaringer, men på flere måter lagt til rette for lavere regularitet og uforutsigbare forhold. I tillegg forefinnes det ikke incitamenter til befraktning av gods.

Erfaringsmessig har regulariteten på fergene i Lurøy vært god. Dette har medført at reisende oftere sikter seg inn mot ferga, istedenfor hurtigbåtene, for å kunne stole på at reisen vil kunne gjennomføres som planlagt, også mht. retur. De 2 fergene vi i dag har i Lurøy er i så måte absolutt påkrevet for å ha en rimelig forutsigbar reisemulighet, bla for næringslivet og kommunale tjenester.

Næringslivet, og da i særdeleshet laksetransporten, er avhengig av forutsigbare og sikre rammebetingelser som tilpassede fergeløsninger som ivaretar transportbehovene. I denne sammenheng vil gode beredskapsløsninger være påkrevd.

Tid om annen har fartøy tekniske utfordringer og da må alternativ løsning være på plass innen kort tid da det er store verdier i spill. Dette er løst på en god måte ved at det er 2 ferger i Lurøy, der den andre da går inn i beredskapsrute for å ivareta de mest prekære transportbehovene ved driftsavbrudd.

Lurøy kommune er definert som et grønt område i forhold til trafikklysene mht. vekst i oppdrettsnæringen. Dette betyr at det ligger til rette for opptil 6 % vekst i nærmeste fremtid, noe som igjen legger til rette for ytterligere utvikling og næringsvekst.

Fylkeskommunen har en særdeles viktig rolle med å legge til rette for næringsvekst i vårt område, i tillegg til å løse generelle transportutfordringer i en ekstremt desentralisert kommune.

Det å skape usikkerhet rundt transportløsningene bidrar fort til fraflytning og hemmer vekst for blant annet næringslivet, og derigjennom fortsatt lokalt eierskap av betydelige bedrifter i Lurøy kommune. Det er grunn til å anta at næringsaktøren gjør sine strukturelle vurderinger når det skapes usikkerhet rundt transportløsninger de er avhengige av. Fylkestingets vedtak om reduksjon av antall ferger i Lurøy er derfor svært uheldig i denne sammenheng.

Formannskapet i Lurøy har vært tydelig overfor fylkeskommunen, i flere sammenhenger, om at det ikke kan aksepteres reduksjon i fergetilbudet i Lurøy. Formannskapet har videre vært svært tydelig på at fergetilbudet har høyeste prioritet og må legges fast før en iverksetter andre ruter, eksempelvis Helgelandspendelen som anses som kostnadskrevende slik den er presentert.

Helgelandspendelen vil på ingen måte kunne være en erstatning for redusert fergetilbud. Til tross for signalene (svært tydelige) fra Lurøy formannskap har fylkeskommunen allikevel besluttet å iverksette Helgelandspendelen med tre forskjellige ruter i løpet av året. Ikke lett for arbeidsgivere å planlegge pendling å jobb ved endring av ruten tre ganger i året for å nevne en av flere utfordringer.

Ordfører har bedt samferdselsråd om avklaring på at ruteføring ny Helgelandspendel ikke påvirker fremtidig fergestruktur i kommunen. Dette er så langt ikke besvart fra fylkesråd for samferdsel.

Samferdselsråden avholdte den 26. mars et informasjonsmøte med Lurøy formannskap på Teams. I dette møtet erkjente fylkeskommunen at foreslåtte ruteopplegg med kun 2 ferger i Træna- og Lurøysambandet ikke var mulig å gjennomføre. Dette vil da heller ikke kunne funger i sommerhalvåret da næringstransportens volum er relativt konstant gjennom året.

De fleste av de som driver næringstransport, spesielt de med marginal inntjening, vil få en rekke utfordringer ved eventuelle endrede rutetider og reduserte avganger og kapasitet. Blant annet kan nevnes ADR transportører som vil legge store begrensninger på ruteturene, og da med de konsekvenser at øvrig transport må stå igjen. Det er viktig at fylkestinget setter seg inn i disse konsekvensene da det for transportørene vil ta relativt mye tid før neste tilgjengelige avgang, samt at de økonomiske konsekvensene for transportørene og andre reisende vil kunne bli omfattende.

Samferdselsråden ba i denne forbindelse spesielt om at Lurøy kommune burde fatte et tydelig vedtak på at fylkestingsvedtaket måtte vurderes på nytt.

Rådmannen er av den oppfatning at en reduksjon til 2 ferger (Lurøy og Træna) store deler av året vil være særdeles ugunstig, og være den største trusselen for videre utvikling av næringslivet og bosettingen i Lurøy kommune. Det kan umulig være i fylkeskommunens interesse å bidra til reduksjon av næringsaktiviteten i Lurøy kommune.

Det kan i denne forbindelse nevnes at Lurøy kommune er den kommunen i hele Nord-Norge (også Nordland) som har desidert høyest skatteinngang (ca. 30 % over landsgjennomsnittet). Til sammenligning ligger Bodø kommune 3,5 % under landsgjennomsnittet. Lurøy kommune bidrar da i realiteten i inntektsutjevningen med omentrent (ca. 11,5 mill. kroner), opp mot samme beløp som Bodø kommune må subsidieres med i inntektsutjevningen (ca. 14,5 mill. kroner). Dette gjelder inntekts- og formueskatten som fordeles mellom kommune, fylke og stat. Samlet skatteinngang i Lurøy i 2019 utgjør ca. 500 mill. kroner.

Fylkeskommunene bør i denne forbindelse vurdere de samfunnsøkonomiske betydningene (potensiale er økende som nevnt tidligere) av stabil rutestruktur på fergene i Lurøy. Se tabell for rangering av kommunen i Nordland mht. skatteinngang (inntekts- og formueskatt) for 2019.

Kommuner	Skatt 2019	% av landsgjennomsnitt	Netto inntektsutjevning
Lurøy	78 650 592	129,4 %	-11 460 782
Røst	18 474 445	113,9 %	-1 551 777
Moskenes	34 001 136	102,5 %	-903 293
Flakstad	40 547 920	98,3 %	-83 684
Værøy	22 942 658	98,2 %	-29 225
Dønna	43 441 037	97,8 %	38 233
Bodø	1 602 846 458	96,5 %	14 550 182
Sørfold	60 172 381	95,4 %	958 498
Meløy	186 474 364	92,3 %	6 919 967
Hemnes	131 414 034	91,4 %	5 615 241
Hamarøy	50 853 261	91,2 %	2 271 428
Vågan	278 063 319	90,8 %	13 217 292
Herøy	51 438 741	90,5 %	2 539 403
Øksnes	126 035 127	88,7 %	8 500 144
Narvik	524 405 169	88,2 %	38 787 529
Træna	12 554 281	86,2 %	1 216 720
Vevelstad	13 562 151	85,5 %	1 440 986
Fauske	266 023 653	85,4 %	28 589 983
Beiarn	27 742 898	85,0 %	3 101 350
Rana	712 344 174	84,8 %	81 750 209

Fylkeskommunen bes merke seg at prioritet en fra formannskapet i Lurøy er at fergetilbudet i Lurøy ikke må reduseres, samt at fergetilbudet må være stammen/basis i forhold til øvrig ruteproduksjon. Det antas med den bakgrunn at fylkeskommunen gjennomfører nødvendige økonomiske vurderinger, herunder de samfunnsøkonomisk konsekvenser ved rutereduksjon. Det er i så måte grunn til å tro at vedtaket i fylkestinget ble fattet uten at medlemmene hadde tilstrekkelig med kunnskap om konsekvensene.

Fylkesadministrasjonenes forsøk på utarbeidelse av rutestruktur med redusert antall ferger i Lurøy bekrefter at det ikke er mulig å ivareta transportbehovet uten 2 dedikerte ferger i Lurøy (3 ferger inkl. Træna), noe fylkesråd for samferdsel for så vidt har erkjent. Med denne bakgrunn foreslår rådmannen at formannskapet ber Fylkesrådet ta opp saken igjen i fylkestinget, med formål å opprettholde (slå fast) 2 dedikerte ferger i Lurøy for å ivareta transportbehovet, og som tiltak og grunnlag for videre næringsutvikling i kommunen.

Det er viktig at rutestruktur for fergene i Lurøy avklares så snart som mulig slik at kommunen kan få nødvendig arbeidsro for å planlegge videre utvikling i Lurøy kommune.

Vurdering av sakens påvirkning på folkehelse:

Forutsigbare fergeruter med tilstrekkelig kapasitet, regularitet og frekvens har utrolig stor effekt på folkehelsen til kommunens innbyggere. Så langt har fergetrafikken i Lurøy vært til å stole på slik at innbygger og næringsliv har kunnet planlagt sine reiser og transport.

Forutsigbart og akseptabelt fergetilbud skaper bolyst og bidrar til rekruttering av innbyggere til kommunen, samt at næringslivet får utvikle seg på en bærekraftig måte.

I sum bidrar forutsigbare fergeruter med tilstrekkelig kapasitet, regularitet og frekvens til at prinsippene og resultatområdene i Nordland fylkeskommune sin regionale plan for folkehelse i stor grad oppfylles, blant annet nevnes Bo- og Nærmiljø, Et inkluderende og likeverdig samfunn og Samarbeid som noen av de prioriterte resultatområdene i planen.

Vedlegg:

Utskrift til: Nordland fylkeskommune V/Fylkesråd for samferdsel

Rådmannens innstilling:

Det anbefales at formannskapet fatter følgende vedtak:

- Formannskapet ber fylkesråd for samferdsel snarlig om å fremme sak til fylkestinget der vedtak om antall ferger i Lurøybassenget fastsattes til 2 helårige dedikerte ferger etter minimum samme struktur/kvalitet som i dag. I tillegg må Trænafergens anløp av Lurøy minimum opprettholdes som i dag.
 - Tidligere vedtak og signaler fra fylkeskommunen om reduksjon av fergetilbudet i Lurøy har skapt usikkerhet om fremtidig transporttilbud, noe som igjen hemmer utvikling av blant annet næringslivet i kommunen. De større næringsaktørene er avhengig av å planlegge for samlede transportkjeder, noe som fordrer forutsigbarhet og god regularitet. I dette oppnås gode miljøgevinster.
- Formannskapet viser til saksfremleggets vurderinger av blant annet de samfunnsøkonomiske og industrielle forhold som fordrer helårige stabile fergestrukturer i Lurøy, herunder som tilrettelegging for videre næringsutvikling i Lurøy, og legger til grunn at Fylkeskommunen og Lurøy kommune har felles interesser i dette.
- Det bes om at fylkeskommunen holder Lurøy kommune orientert om utviklingen av denne henvendelsen, samt at fergetilbudet/ruteplanene i Lurøy gjennomføres i samarbeid med Lurøy kommune ved formannskapet. Snarlig tilbakemelding imøteses.

Lurøy, 22. april 2020

Karl-Anton Swensen, rådmann

Behandling/vedtak i Formannskapet den 29.04.2020 sak 39/20**Enstemmig vedtak:**

- Formannskapet ber fylkesråd for samferdsel snarlig om å fremme sak til fylkestinget der vedtak om antall ferger i Lurøybassenget fastsattes til 2 helårige dedikerte ferger etter minimum samme struktur/kvalitet som i dag. I tillegg må Trænafergens anløp av Lurøy minimum opprettholdes som i dag.
 - Tidligere vedtak og signaler fra fylkeskommunen om reduksjon av fergetilbudet i Lurøy har skapt usikkerhet om fremtidig transporttilbud, noe som igjen hemmer utvikling av blant annet næringslivet i kommunen. De større næringsaktørene er avhengig av å planlegge for samlede transportkjeder, noe som fordrer forutsigbarhet og god regularitet. I dette oppnås gode miljøgevinster.
- Formannskapet viser til saksfremleggets vurderinger av blant annet de samfunnsøkonomiske og industrielle forhold som fordrer helårige stabile fergestrukturer i Lurøy, herunder som tilrettelegging for videre næringsutvikling i Lurøy, og legger til grunn at Fylkeskommunen og Lurøy kommune har felles interesser i dette.
- Det bes om at fylkeskommunen holder Lurøy kommune orientert om utviklingen av denne henvendelsen, samt at fergetilbudet/ruteplanene i Lurøy gjennomføres i samarbeid med Lurøy kommune ved formannskapet. Snarlig tilbakemelding imøteses.