

Træna kommune
Postboks 86

8770 TRÆNA

Høring – Nytt rutetilbud for Kystgodsruta

Kystgodsruta er en helårlig godsbåtrute på strekningen Bodø – Helgeland – Bodø. Dagens avtale om drift utløper 31.12.2023.

I forkant av en eventuell utlysning av ny kontrakt sendes det ut høring på forslag til endring av ruteplan. Som det framkommer nedenfor, ønsker Nordland fylkeskommune tilbakemelding på to alternative rutforslag.

Som kunnskapsgrunnlag har Nordland fylkeskommune fått utarbeidet «Behovsanalyse og forslag til styrket rutetilbud», januar 2022. Denne utredningen er vedlagt.

Dagens tilbud

I dag er det tre rundturer pr uke fra Bodø, hvorav to av turene betjener Nesna og den tredje turen snur på Træna. Styrkene ved dagens tilbud er særlig:

- God kapasitet og høy flatedekning (mange anløpssteder).
- Ruten er fleksibel, med rom til å foreta behovsbaserte anløp langs kysten, forutsatt at det finnes kai med tilstrekkelig standard.
- Transport av «alle» typer gods, også godstyper som ikke er lovlig eller ønskelig å ta om bord på hurtigbåtene.
- Kontraktsform som gir operatøren insentiver til å yte høy service, økt godsvolum og mulighet for å gi rabatt til storkunder.

Svakhetene ved dagens tilbud er bl.a.:

- Lav kapasitetsutnyttelse, spesielt på nordgående tur.
- Det tar lang tid å sende fram gods. Det erfarer at ferskvarer og annet tidskrittisk gods finner andre veier.
- Liten prisdifferanse i takstregulativet mellom å sende gods med Kystgodsruta og hurtigbåt. Prisen har i liten grad omfordelende effekt, og fører til uklar rollefordeling mellom hvilken last som går med Kystgodsruta og hurtigbåt.
- Det er liten grad av kobling mot nasjonale godsruter, som f.eks. Kystruten og jernbanen på Mo og i Bodø.

Styrkene ved dagens tilbud søkes videreført og utviklet i ny kontrakt. Ulempene søkes redusert/eliminert ved nytt tilbud, som presenteres i det følgende.



Illustrasjon: Rutekart for Kystgodsruta og regionale hurtigbåter.

Behov

De identifisere transportbehovene ligger til grunn for forslag til nytt ruteopplegg. Det ble transportert 5.163 tonn gods med Kystgodsruten i 2020. Over tid har det vært en liten nedgang i transportvolumet fra ca. 6.000 tonn gods i 2014.

De viktigste anløpsstedene målt i utsendt godsvolum er (i rekkefølge) Bodø, Bolga, Nordnesøy, Nesna, Tonnes, Vågaholmen, Helligvær, Ørnes, Støtt.

Tilbudets standard dekker i hovedsak de godstyper som anløpsstedene etterspør bl.a. dagligvarer, kjøle-/frysevarer, fersk fisk, levende krabbe, byggevarer, maling, hvitevarer, elektronikk, møbler, volumgods, gass, levende dyr og biler/traktorer.

Fiskemottak og -industri representerer betydelige godsvolumer i Kystgodsrutas marked.

Ruteopplegget er bygget opp rundt strukturen av veiløse fiskemottak- og industri:

- *Fiskemottakene* bør anløpes på ettermiddag eller kveld, etter å ta tatt imot og behandlet dagens fangst fra kystfiskerne.
- *Fiskeindustri* bør anløpes ofte, og i anløpsrekkefølge etter mottakene, for å sikre jevn, hyppig tilgang av råvare, og effektiv videretransport av bearbeidede fiskeprodukter.
- Aktiviteten varierer med sesong, og ruten bør ha fleksibilitet til å håndtere dette.
- Strukturendringer forekommer. Underveis i arbeidet med behovsanalysen, har det vært usikkerhet rundt fiskeindustrien på Træna, med negative ringvirkninger for mottakene langs kysten. Saken legger til grunn at det er reetablert fiskeindustri på Træna. Strukturen av mottak og industri legger premisser for tilbudsutforming.

Rollefordelingen mellom Kystgodsruta og godsførende hurtigbåter

En av Kystgodsrutas viktige funksjoner, er å avlaste godsvolum fra hurtigbåtrutene.

Kystgodsruta betjener samtlige anløpssteder til NEX I Bodø – Sandnessjøen t/r og Helgelandspendelen Sandnessjøen - Træna t/r, med unntak av Sandnessjøen. Det har vært drift av godsroute til Sandnessjøen tidligere, men det var lavt volum og forlenget ruten betydelig. Gods fra Sandnessjøen går med bil til Nesna for omlasting til Kystgodsruta.

Godstransport på hurtigbåt krever eget godsrom og kran, og utfordringene er særlig knyttet til at fartøyene blir større, dyrere og tyngre. Dette gir økt drivstofforbruk og utslipp, noe som ikke er forenelig med det grønne skiftet. I tillegg svekkes passasjertilbudet på grunn av økt framføringstid.

Det kan også nevnes at Nordland fylkeskommune deltar i prosjektet «Fremtidens hurtigbåt», i samarbeid med Vestland, Trøndelag og Troms og Finnmark fylkeskommuner, som utvikler design og spesifikasjoner for bygging av utslippsfrie hurtigbåter. En viktig forutsetning for nullutslippsfartøy er reduksjon av vekten på fartøyene.

Nytt rutetilbud – alternativ 1

Alternativet innebærer styrket tilbud ved mer intensiv bruk av ett fartøy. Dette alternativet innebærer etablering av anløp på Nesna tirsdager – fredager, samt nye anløp av øyene i Lurøy og Røddøy de samme dagene. Alle øyer med fiskemottak fra Bolga og sørover får anløp mandag – torsdag ettermiddag/kveld. Træna anløpes hver natt for jevn tilgang på råvare, og at bearbeidede fiskeprodukter kan lastes fra Træna hver natt for avgang til Nesna for videretransport. Ruten vil fortsatt ha fleksibilitet til å ta foreta bestillingsstopp tilpasset kundebehov.

Det legges vekt på at anløp av Nesna skjer i tidsvinduet mellom nord- og sørgående Kystrute. Dermed oppnår man at øysamfunnene kan bestille varer/sende varer ut av regionen med et minimum av terminaltid i Nesna. Eksempelvis vil varer som lastes på Kystruten i Trondheim innen kl. 12, kunne leveres i Lurøy neste dag. Gods som anløper med tog til Mo nattetid, rekker fram til Kystgodsrutas avgang fra Nesna, sammen med brød og andre dagligvarer som heretter kan gå med Kystgodsruta fra Nesna.

Ulempene ved alternativet er primært den økte produksjonen på ca. 50 % målt i distanse, dog forventes en del av satsingen å kunne la seg finansiere med økte inntekter. Til tross for produksjonsøkningen, blir det ikke økt tilbud til/fra Bodø (fortsatt tre ukentlige turer), ei heller økt betjening av Væran eller betjening av Helnessund.

Nytt rutetilbud – alternativ 2

Alternativet innebærer økt tilbud ved å sette inn to fartøyer i ruten. Sammenlignet med alternativ 1 gir dette følgende tilleggsfordeler:

- Morgenavgang fra Nesna også mandager. Vurderes gunstig pga. oppsamlet godsbehov etter helg.
- Det kan etableres godsroute også i NEX II sitt marked gjennom anløp i Helnessund (fiskemottak). Denne kaien er veifast mot andre NEX-anløp i Steigen, og kan følgelig dekke et større behov. Det er lagt til grunn en trekantrute Bodø – Helnessund – Helligvær – Bodø 2 dager pr uke, med rutetider tilpasset fiskemottakene.
- Væran kan betjenes alle hverdager etter behov.
- Fleksibilitet til å tilby kjøretøy til Landegode oftere enn 1. og 3. mandag i måneden, men tilbudet bør stå i forhold til behovet.
- Det blir godsanløp alle hverdager i Gildeskål (Sørarnøy)
- Antall ukentlige anløp til Myken kan økes fra en til to, ved å redusere antall anløp til øyene i Lurøy fra fire til tre.
- To fartøyer gir økt fleksibilitet i ruteplanen, og økt robusthet i tilbudet ved uvær og driftsavvik.

Produksjonsøkningen utgjør ca. 150 % i utseilt distanse. En del av kostnadsøkningen kan dekkes ved økte inntekter.

Fartøy

Dagens fartøy har en total lastekapasitet på 130 tonn, kran med kapasitet på 5000 kg, og servicefart på 10 knop. På dørk kan det tas ca. 140 europaller, derav kjølerom og fryserom. Dekkingskapasitet for stykkgoods, kjøretøy, og anleggsmaskiner inntil 20 tonn.

Fartøy med tilsvarende kapasiteter som dagens, vurderes godt egnet på ruten. Ved bruk av større fartøy, kan det være utfordringer knyttet til anløp av enkelte havner/kaier.

Noe høyere seilingsfart vurderes, men dette er en balansegang mot drivstofforbruk, utslipp, kostnader og punktlighet.

Prinsipp for godsvolum med kystgodsruta og hurtigbåtene

Tidskritisk gods som kan bæres/trilles om bord bør fortsatt gå med hurtigbåt. Eksempler på godstyper er medisiner, blodprøver, ekspresspakker osv.

Ikke-tidskritisk gods, farlig gods og gods som må løftes med kran, bør prinsipielt gå med et styrket rutetilbud med Kystgodsruta.

I dag benyttes det ulike prismodeller for sending av gods med Kystgodsruta og hurtigbåtene. Det er viktig at prisdifferensiering stimulerer til at godset fraktes på «riktig» måte. Ikke-tidskritisk gods bør som hovedregel ikke gå med hurtigbåt når det tilbys en godsroute ved samme anløpssted.

Høringsinnspill

Frist for høringsinnspill er 04.10.2022. Kommunene må gi en samlet tilbakemelding samt prioritere eventuelle interessekonflikter internt i kommunen.

Innspillene vil bli vurdert i forbindelse med den politiske behandlingen av anbudsutlysningen.

Med vennlig hilsen
Tone Øverli
seksjonsleder for mobilitet

Bjørn Olaf Revang
faggruppeteleder mobilitetskontrakt

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift.

Hovedmottakere:

Alstahaug kommune	Strandgata 52	8800	SANDNESSJØEN
Bodø kommune	Postboks 319	8001	BODØ
Gildeskål kommune	Postboks 54	8138	INNDYR
Håbmera suohkan - Hamarøy kommune	Marie Hamsuns vei 3	8294	HAMARØY
Lurøy kommune	Rådhuset	8766	LURØY
Meløy kommune	Gammelveien 5	8150	Ørnes
Nesna kommune	Movegen 24	8700	NESNA
Rødøy kommune	Rådhuset	8185	VÅGAHOLMEN
Steigen kommune	Leinesfjord	8283	LEINESFJORD

Kopi til:

Ordføreren i Alstahaug kommune	Peter Talseth
Ordføreren i Bodø kommune	Ida Marie Pinnerød
Ordføreren i Gildeskål kommune	Bjørn Magne Pedersen
Ordføreren i Hamarøy kommune	Britt Kristoffersen
Ordføreren i Lurøy kommune	Håkon Lund
Ordføreren i Meløy kommune	Sigurd Stormo
Ordføreren i Nesna kommune	Hanne Davidsen
Ordføreren i Rødøy kommune	Inger Monsen

Kopi til:

Ordføreren i	Aase
Steigen kommune	Refsnes
Ordføreren i	Jan Helge
Træna kommune	Andersen

Vedlegg:

Kystgodsruta_Behovsanalyse og forslag til styrket rutetilbud	DokID
Vedlegg 1 - forslag ruteopplegg med ett fartøy	566318
Vedlegg 2 - forslag ruteopplegg med to fartøy	566319
	566320