

FORPROSJEKT

BRO OVER

BRASØYSTRAUMEN

FORPROSJEKT

BRO OVER BRASØYSTRAUMEN

1. Oppsummering

2. Innledning

2.1 Bakgrunn

2.2 Tiltaket

2.3 Fordeler for fylket, kommunen, befolkningen og næringslivet

2.4 Valg som er gjort

3. Dagens situasjon

3.1 Befolkning

3.2 Næringsliv

3.3 Transporttilbud og kommunikasjoner

3.4 Trafikktall

4. Trasevalg

5. Økonomi

5.1 Kostnadsoverslag

5.2 Besparelser i fergedrift

5.3 Finansieringsplan

5.4 Effekt- og finansieringsanalyse

6. Miljø

6.1 Natur

6.2 Reindrift

6.3 Kulturminner

7. Framdrift

8. Vedlegg

- Skisseprosjekt fra Aas-Jakobsen: Broløsning og kostnadsoverslag
- Finansieringsanalyse fra Norconsult

Prosjektet er initiert av grendeutvalgene i Brasøy og Husvær.

Herøy kommune har vedtatt at dette prosjektet skal prioriteres, og har bevilget nødvendig finansiering til forprosjektet.

Roy Skogsholm har vært behjelpelig med innhenting av informasjon

Prosjektgruppa har bestått av:

Elbjørg Larsen, ordfører Herøy kommune

Brit Albertsen, leder Brasøy Grendeutvalg

Hilde Kristin Bonde, leder Husvær Grendeutvalg

Ove-Johan Larssen, Herøy Næringsforening

1. Oppsummering

Ei bro fra Tenna til Brasøy er foreløpig kostnadsberegnet til 590 mill. eks mva.

Broen kan finansieres gjennom fergeavløsningsmidler, se finansieringsanalyse fra Norconsult. Fergeavløsningsmidler og rentekompensasjonsmidler fra staten gjør prosjektet selvfinansierende for Nordland Fylkeskommune.

Det finnes i tillegg mulige besparelser ved at man ikke trenger elektrifisere denne fergestrekning.

I tillegg vil prosjektet gi kommunen fremtidige besparelser, være et godt tilbud til reiselivsnæringa, bedre beredskap for innbyggerne på Brasøy og Husvær, og bidra til en vekst for dette øysamfunnet både når det gjelder tilflytting og næringsliv. Miljømessig er dette også et godt prosjekt med bakgrunn i vesentlig redusert energiforbruk.

2. Innledning

2.1 Bakgrunn

Bro over Straumen mellom Tennvalen og Brasøy har vært vurdert tidligere, men er nå aktualisert igjen, delvis pga planer om fastlandsforbindelse fra Dønna/Herøy, og delvis pga for dårlig kommunikasjon både til kommunesenter og til nærmeste by (Sandnessjøen).

Nå bør være det riktige tidspunktet for alle parter fordi:

- Prosjektet bør være realiserbart nå ved hjelp av bompenger og fergeavløsningsmidler. Herøy kommune har i tillegg sagt seg villig til å se på muligheten for et årlig kommunalt bidrag til vedlikehold.
- Regjeringa har lagt frem en fergeavløsningsordning som vil gjøre det økonomisk gunstig for fylkene å bytte ut ferge med bro. Ei bro har levetid på ca 100 år, mens

gjennomsnittlig levetid for ferge er langt kortere. Flere fylker har allerede benyttet ordningen.

- Lavt rentenivå som gir lave kostnader for fylket
- Regjeringen har foreslått et øremerket tilskudd til rentekostnader de første årene.
- Ved etablering av fastlandsforbindelse fra Dønna/Herøy vil Brasøy/Husvær bli avsondret fra sitt kommunesenter på grunn av at den nåværende fergerute innstilles/ændres
- Det er et stadig press om færre ferge- og hurtigbåtanløp, samt økende priser
- Det er flere yngre mennesker som har signalisert at de kan tenke seg å flytte tilbake dersom det blir bro.
- Vi er en aldrende befolkning, med økt avfolkning som konsekvens dersom vi ikke får til økt tilflytting
- Herøy kommune vil få problem med å skaffe nok omsorgsboliger og sykehjemsplasser dersom lett tilgang til hjemmehjelp ikke vil være til stede etter hvert som vi her ute blir skrøpelige.
- Miljøperspektivet: Det krever mere energi å skyve en ferge gjennom vann enn at biler kjører over ei bro.

2.2 Tiltaket

Bro som vil binde sammen fylkesvei 7276 på Tenna og fylkesvei 7286 på Brasøy. Se vedlagte kart.

Broen bør bygges før selve fastlandsforbindelsen Dønna/Herøy/Alstahaug for å hindre at Husvær/Brasøy blir adskilt fra kommunesenteret på grunn av bortfall/ending av fergeforbindelse.

Tiltaket er selvfinansierende.

2.3 Fordeler for fylket, kommunen, befolkningen og næringslivet

- Fergekapasiteten på sambandet Sjøvik – Austbø - Herøy – Brasøy er allerede sprengt. Dersom broen realiseres vil man slippe å sette inn en tredje ferge, da 4 timer pr.dag på distansen Herøy – Brasøy vil bli frigitt og kunne brukes til å øke kapasiteten på Herøy – Sjøvik.
- Økonomisk gunstig tidspunkt for Nordland Fylkeskommune å realisere brua nå med bakgrunn i lave renter og gode fergeavløsningsmidler
- Økt beredskap (brann, ambulanse). Vi har i dag ingen brannberedskap på Husvær/Brasøy.
- Bedre helsetilbud for de eldre; kan bo hjemme lenger og få den hjelpen de trenger der
- Enklere å komme til kommunesenteret, og returnere, når man ønsker det
 - Legebesøk, tannlegebesøk, frisør osv
 - Handle

- Besøke venner og familie, eller kjære på sykehjemmet
- Enklere å pendle
- Enklere for skolebarna, mere effektiv skoleskyss og kortere skoledager
- Muligheter for barna å delta i fritidssysler, det kan de ikke i dag pga fergetidene
- Enklere varetransport, både til private og næringsdrivende
- Økte muligheter for at yngre i arbeidsdyktig alder (og andre) flytter hit permanent. Vi har allerede fått signaler fra flere yngre som sier at de vil det.
- Enklere å etablere næringsliv/arbeidsplasser her
- Styrker skatteinntektene til kommunen, både pga tilflytting og fordi flere da vil velge service- og handelstilbud i kommunesenteret i stedet for å bruke en hel dag i Sandnessjøen
- Større muligheter for å benytte seg av kulturtilbudet på Herøy
- Mere fleksibilitet for å komme seg til og fra fastlandet pga tidligere og senere ferger fra Herøy, og etter hvert en fastlandsforbindelse
- Enklere for både hyttefolk og turister å besøke øyene. Det er allerede flere turistbedrifter på øyene.

2.4 Valg som er gjort

Herøy kommune har vedtatt å kjøre dette som et eget prosjekt, og har finansiert forprosjektet. Styringsgruppa for Fastlandsforbindelse Herøy/Dønna – Alstahaug ønsker også at bro fra Tenna til Brasøy blir et eget prosjekt. Dette prosjektet bør realiseres før selve fastlandsforbindelsen.

3. Dagens situasjon

3.1 Befolkning

I Husvær og Brasøy er det pr. mars 2021 til sammen 81 fastboende, hvorav 4 barn i skolepliktig alder og 1 i barnehage. Folketallet er for tiden økende. I tillegg er det totalt 145 fritidseiendommer, 84 på Brasøy og 61 på Husvær. Mange av fritidseiendommene er mye i bruk, også mange som delvis jobber herifra.

3.2 Næringsliv

Brasøy og Husvær er levende samfunn med variert næringsliv/servicetilbud:

LetSea har base her i forbindelse med oppdrett
 Hotell / restaurant / opplevelsesturisme: 1
 Overnatting/camping: 1
 Bobilcamp og småbåtlager: 1 (under etablering)
 Kafeer/pub: 2

Lyd/lys/musikk: 1
Maritimt verksted: 1
Antall aktive bønder: 7
Antall aktive fiskere: 7
Butikker: 2 (mat, diverse utstyr)
Medisinutsalg: 1
Post i butikk: 1
Småbåthavner: 2
Privat bibliotek: 1

Det er forventet at med ei bro så vil grunnlaget for å utvikle både næring innenfor turisme og innenfor andre sektorer sterkt forbedres.

3.3 Transporttilbud og kommunikasjoner

Brasøy betjenes i dag med ferge fra Søvik/Austbø/Herøy 4 ganger daglig på hverdager med åpningstid kl. 0800 – 2005 og retur 4 ganger pr. dag med åpningstid kl. 0905-2115.

På lørdager anløper fergen fra Søvik/Austbø/Herøy 2 ganger pr. dag med åpningstid kl. 1405 – 1850 og retur 3 ganger pr. dag med åpningstid kl. 0730-1920.

På søndager er det 3 avganger fra Søvik/Austbø/Herøy med åpningstid kl. 10.30 - 2045 og retur 3 avganger med åpningstid kl. 1105 – 2115.

Brasøy har i tillegg anløp av hurtigbåt fra Vega mot Sandnessjøen/Herøy hverdager kl. 0725. På lørdag kl. 0950 og søndag kl.1725. Fra Sandnessjøen mot Vega/Sandvær hver dag kl. 1540 og 1845, lørdag kl. 1355 og søndag kl.1940. På fredag er det ekstra anløp (handletur). Det er ekstraturer i turistsesongen i juni, juli og august (en tur i hver retning) for å betjene turisttrafikken til/fra Vegasteder og Herøysteder. Hurtigbåten er viktig for skolependling/arbeidspendling og for betjening av den stadig økende turisttrafikken.

3.4 Trafikktall

Dagens trafikktall er i overkant av 8.000 enheter pr.år. Dette regner vi med at vil dobles fordi:

- Dagens fergetider gjør at folk bruker en hel dag på Herøy eller i Sandnessjøen dersom de har et ærende. Gjøremål blir derfor samlet opp, og dette medfører en lavere reisehyppighet enn det som ville være normalt dersom man hadde ei bru.

- Det er i tillegg stor grad av samkjøring/koordinering på grunn av høye billettpriser.
- Pendlere som i dag bruker hurtigbåten vil komme til å kjøre bil i stedet.
- Vi har fått flere signaler om folk som ønsker å flytte tilbake dersom det kommer bru.
- Turisttrafikken vil øke
- Økt næringsaktivitet vil øke trafikken

4.Trasevalg

Se vedlagte skisseprosjekt fra Aas-Jakobsen for valgt trase.

Vurderinger av beste brotrase ble gjort av ing. Terje A. Olsen i en rapport av 21.12. 1979. Her ble flere alternativer vurdert bl.a. direkte over Brasøystraumen. Konklusjonen var at den beste løsningen er traseen Lamholmen - Dragan. Begrunnelsen var at løsningen er korteste brospenn og laveste fundamenteringskostnader, selv om antall meter bro er kortere direkte over Brasøystraumen (konklusjon Norconsult 25.4.2005). Aas-Jakobsen AS konkluderte med samme løsning i 2015 og 2021. Norconsult utredet også tunnel under Brasøystraumen i 2005. P.g.a. dybden 140 m under havoverflaten ble tunnelen 3.75 km lang. Prisen ble omtrent det samme som bro. Bruløsningen blir totalt 2,9 km med største bruspenn 220 m, totalt 825 m bru.

5.Økonomi

5.1. Kostnadsoverslag

Skisseprosjekt fra Aas-Jakobsen (se vedlegg) gir en estimert total kostnad på 590 mill. eks.mva. Tilstøtende vei og fyllinger er ikke medtatt.

Før man kan beregne nøyaktige kostnader, må bl.a. grunnforholdene i fundamentområdene kartlegges bedre. Resultatene vil kunne ha priskonsekvenser; både pluss og minus (det er lagt inn en kostnad for usikkerhet på 70 mill. i total kostnaden).

5.2. Besparelser i fergedrift

Det har blitt vurdert å erstatte dagens fergeforbindelse der fergene betjener Austbø-Herøy-Brasøy fra Søvik, med egen ferge Søvik-Herøy og en mindre ferge som betjener Austbø og Brasøy fra Søvik.

Ei ferge som betjener både Austbø og Brasøy har en estimert kostnad pr.år på 22,8 mill.

Ei ferge som betjener kun Austbø har en estimert kostnad på 10,7 mill.

Differansen på 12,1 mill. – billettinntekter på ca 0,5 mill gir en besparelse (fergeavløsning) på 11,6 mill.

På 45 år bidrar dette med en kontantstrøm på 522 mill.

5.3. Finansieringsplan

Prosjektet vil kunne finansieres gjennom:

- Fergeavløsningsmidler i 45 år
- Rentestøtte fra staten de første årene
- Bortfall av kostnader hurtigbåt
- Å slippe å elektrifisere denne strekningen

Bompenger er sannsynligvis ikke aktuelle, da trafikkgrunnet er såpass lavt at bompengene ikke vil dekke driftskostnadene til en bomstasjon.

5.4. Effekt- og finansieringsanalyse

Se vedlegg.

Norconsult har fått beregninger fra Nordland Fylkeskommune som ligger til grunn for analysen. Med de forutsetningene som ligger til grunn, vil utbyggingen kunne fullfinansieres gjennom et lån over 45 år, finansiert med fergeavløsningsmidler og rentekompensasjonsmidler.

6. Miljø

6.1 Natur

Statsforvalters kontor v/ Elisabeth Nesheim-Hauge anbefalte å søke i Artsdatabanken. Vi har gjennomført dette søket etter truede planter og fugler:

På **nordre Brasøy** (ved Gjeitmarken) ingen fredede/truede arter.

Buøy er registrert med Storspove som er rødlista og hadde status nær truet

Dragan hadde en registrering av Svartblå rødspore som er rødlista og hadde status sårbar. Men denne finnes mange steder på Helgeland. Videre var det registrert Tyvjo, Nebbstar, Fiskemåke og Fagerrød spore. Alle rødlistede med status nær truet.

På **Trettholmen** ingen fredede/truede arter.

På **Lamholmen** forekom Fiskemåke, Ærfugl, Tyvjo og Havelle. Alle rødlistede med status nær truet.

Altså ingen fredede arter på traseen valgt for bro, men noen få med status nær truet. Men alle disse fuglene og soppene finnes på mange øyer på Helgeland. Ut ifra lokalkunnskap ga søket sannsynlige/troverdige resultater.

6.2 Reindrift

Forholdet til reindrift må avklares.

6.3 Kulturminner

Arkeolog Trine Anna Johnson i Nordland fylkeskommune opplyser på telefon at kulturminneforvaltningen ikke på nåværende tidspunkt har noen kjente kulturminner registrert på strekningen valgt for veitraseen. De må selvsagt uansett gjennomgå prosjektet når det foreligger.

7.Framdrift

Forprosjektet sendes Nordland Fylkeskommune for videre behandling. Det er et klart ønske at prosjektet kommer med i Regional Transportplan for 2022-2033.

Forprosjektet er også oversendt Helgelandsrådet.

8.Vedlegg

- Skisseprosjekt fra Aas-Jakobsen med kart og kostnadsoverslag
- Finansieringsanalyse fra Norconsult