



# FASTLANDSFORBINDELSE TIL DØNNA OG HERØY

En analyse av effektene på reiselivsnæringen

Menon publikasjon nr. 35/2022

# Forord

Menon har på oppdrag av Helgelandsrådet utført en analyse av reiselivsnæringen på Dønna og Herøy i lys av en fremtidig fastlandsforbindelse. Vi vurderer fremtidige effekter for reiselivsnæringen av en fastlandsforbindelse og drøfter utslagene av å velge en undersjøisk tunnel sett opp mot en løsning med flytebro. Vi retter i denne sammenhengen særlig fokus mot sykkelturen.

Menon Economics er et samfunnsøkonomisk og næringsøkonomisk senter for forskning og analyse. Menon har gjennom de siste 10 årene jobbet tett med Nord-Norges økonomiske muligheter og utfordringer. I denne perioden har vi publisert mer enn 50 rapporter og studier av økonomi, nærings- og samfunnsnivå i Nord-Norge.

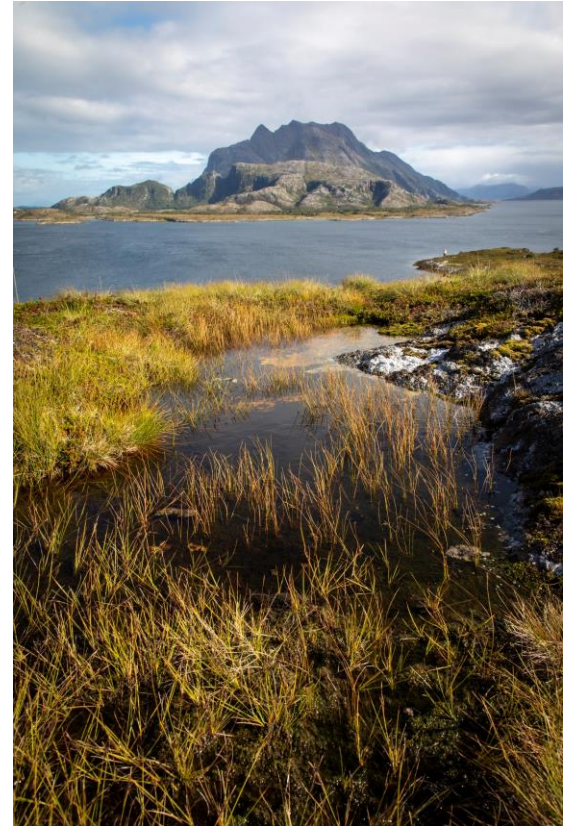
Forfatterne i Menon Economics står ansvarlig for innholdet i rapporten.

Oslo, april 2022

Leo Grünfeld

Prosjektleder

Menon Economics



## Sammendrag

Kommunene Dønna og Herøy ligger nært opp til Sandnessjøen men man er avhengig av ferje eller hurtigbåt for å komme seg til fastlandet. Dette medfører lange reisetider og liten fleksibilitet i reisemulighetene.

Effektene av en fastlandsforbindelse er utredet i eksisterende KVUer, men ikke alle næringer er dekket godt. I denne rapporten har vi sett på hva en fastlandsforbindelse kan bety for utviklingen av reiselivsnæringen på Dønna og Herøy, og særlig for sykkelturismen. Vi har også vurdert om effektene er forskjellige hvis man velger en flytebro eller en undersjøisk tunnel.

### Stort potensiale for reiselivsnæringen på Dønna og Herøy

Vi finner at en fastlandsforbindelse vil muliggjøre økt reiselivsaktivitet gjennom å:

1. Øke kapasiteten i høysesongen
2. Forkorte reisetid og gi økt fleksibilitet
3. Gjøre det mulig å forlenge turistsesongen.

Reiselivsnæringen i Helgeland generelt og i Sandnessjøen-regionen spesielt har et enormt potensial for utvikling og vekst frem mot 2035.

Vi anslår at omsetningen kan firedobles fra dagens nivå til 240 millioner kr. og antallet arbeidsplasser tredobles til 360 ansatte som følge av økt reiselivsaktivitet i Herøy og Dønna.

Dette scenariet krever aktiv planlegging og tilrettelegging i hele Helgeland. Det krever også at det etableres en fastlandsforbindelse til Herøy og Dønna.

### Effektene kan variere avhengig av om man velger bro eller undersjøisk tunnel

Vi finner at effekten på reiselivsnæringen kan variere på grunn av fem forhold:

1. Broen kan oppleves som en reiselivsattraksjon i seg selv
2. Både bro og tunnel kan oppleves som inngrep i landskap, men i forskjellig grad
3. Trafikkstøynivået kan avvike mellom tunnel og bro
4. Reisende kan bli plaget av tunnelangst
5. Noen former for turisme kan bli begrenset av tunnel-løsning (f.eks. sykkel og gangturisme)

Særlig vil en tunnel kunne påvirke antall sykkelturister negativt. Dønna og Herøy passer særlig godt som reisemål for sykkelturister, ettersom det er relativt korte distanser og flatt terreng. Derfor vil både gamle

og unge oppleve øyene med sykkel, gjerne i kombinasjon med fotturer og kayak-padling. Dette er et marked med stort potensiale for vekst.

### Maksimalt tap i reiselivsrelatert omsetning over 75 år på 350 millioner kroner, dersom man velger undersjøisk tunnel i stedet for flytebro

Vi anslår at det med en flytebro kan være mulig å 6-doble antall gjestedøgn fra sykkelturister i 2035 sammenlignet med dagens nivå. Dersom man velger en undersjøisk tunnel med annen transport for syklist er det rimelig å forvente at man kan oppnå en 3-dobling. Basert på dette estimerer vi at en undersjøisk tunnel sammenlignet med en flytebro maksimalt kan gi et neddiskontert tap i form av verdiskaping for Dønna/Herøy på ca. 350 millioner kroner. Dette er beregnet over en 75 års horisont med en antakelse om 5 prosent årlig vekst for sykkelturismen etter 2035.

# Innhold

1

Bakgrunn og innledning, s. 5

2

Reiselivsnæringen på Dønna, Herøy og Helgeland ellers, s. 9

3

Virkninger av en fastlandsforbindelse for reiselivsnæringen, s. 16

4

Effektene for reiselivsnæringen av bru sammenlignet med tunnels. 25

5

Kilder, s. 33

# Bakgrunn og innledning

---

## Bakgrunn: Reiseliv og fastlandsforbindelse

### Bakgrunn

Til tross for at kommunene Dønna og Herøy ligger nært Sandnessjøen i Alstahaug kommune er man i dag avhengig av ferje eller hurtigbåt for å komme seg til fastlandet. Dette medfører lange reisetider og liten fleksibilitet i reisemulighetene. Resultatet er at det er vanskelig å skape et integrert bo- og arbeidsmarked i regionen. Mangel på fastlandsforbindelse legger hindre i veien for fremtidig utvikling av reiselivsnæringen. Vegsystemet er til hinder for regionenes voksende lakseindustri, som er avhengig av gode trafikkkløsnings for transport av laks.

### Tidligere utredninger

Fastlandsforbindelsen er blitt utredet i flere omganger. Først gjennomførte man et forprosjekt på initiativ av Herøy/Dønna-Alstahaug i perioden 2007-2010. Denne konkluderte med at det burde bygges en undersjøisk tunnel fra Nord-Herøy-Alstenøya.

I 2012 vedtok Nordland Fylkesting at det skulle utarbeides en konseptvalgsutredning (KVU). Denne utredet alternativene undersjøisk tunnel, bru/flytebro og kort-ferge. Også denne utredningen konkluderte med en undersjøisk tunnel fra Nord-Herøy-Alstenøya, og at denne skulle legges frem i utarbeidingen av

regional transportplan (RTP) i 2016-17.

Dette ble likevel ikke gjennomført, og Helgeland Regionråd opprettet derfor et nytt prosjekt i 2018 for å revurdere alternativene i KVUen med tanke på fremtidig vekst i havbrukstrafikken og samfunnsnytteten til prosjektet.

Den nye gjennomgangen fra Helgelandsrådet ble publisert i september 2021 og konkluderte med at opprustning av dagens fylkesvei og bygging av tunnel vil være mulig å finansiere med bompenger og fergeavløsningsmiddel. En bruløsning vil kreve ekstra midler fra fylkeskommunen eller staten, og det samme vil tunnel med ny fylkesvei.

### Reiselivsnæringen har fått liten vekt i tidligere utredninger

I tidligere utredninger har mye av utredningsfokuset vært på behovene av og effektene for fiskeri- og havbruksnæringen. Reiselivsnæringen har ikke blitt utredet i samme utstrekning.

Bakgrunnen for dette oppdraget er behovet for en mer grundig vurderinger av hvordan KVUens alternative løsninger påvirker næringsutvikling, sysselsetting og bosetting over tid, der reiseliv er ansett som en helt

sentral fremtidig kilde til vekst og sysselsetting i regionen.

Reiselivsnæringen er en viktig næring i regionen i dag, og den har også et høyt potensial for vekst. Dette har blant annet blitt belyst i Menon-publikasjon nr. 76/2021 «Helgelandsregionen – En mulighetsstudie frem mot 2035».

Denne studien skal fokusere på effektene som fastlandsforbindelse kan få for utviklingen av reiselivsnæringen på Dønna og Herøy. Vi forsøker å differensiere mellom effektene mellom de forskjellige konseptene for fastlandsforbindelse: bro og tunnel.

I denne studien diskuteres ikke effektene som en fastlandsforbindelse kan ha for andre deler av næringslivet, og heller ikke hvordan den påvirker innbyggerne på Dønna og Herøy.



## Kort om Dønna og Herøy

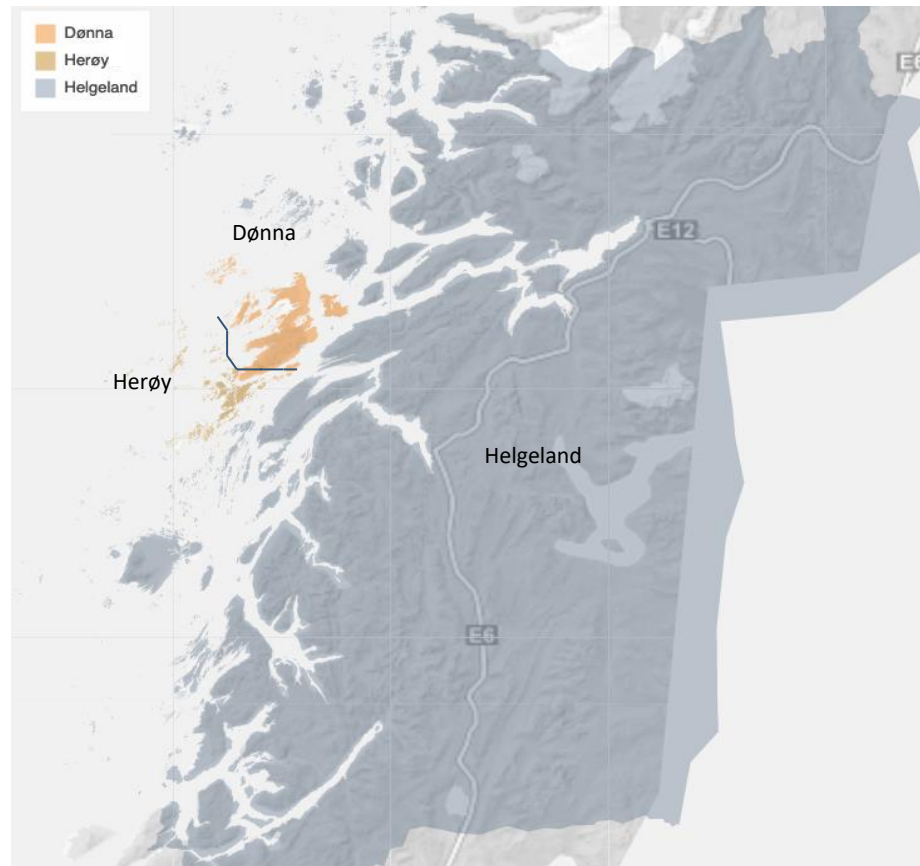
Dønna og Herøy er vakre kystkommuner som byr på naturopplevelser i verdensklasse. Av Helgelands omtrent 77 000 innbyggere bor ca. 3190 i dag på Dønna og Herøy.

### Dønna

Dønna kommune har ca. 1370 innbyggere. Mens antall innbyggere på Herøy har økt de siste årene, har det vært stabilt i Dønna etter en lang periode med befolkningsnedgang. På Dønna finner vi de fleste arbeidsplassene innen landbruk, fiske, fiskeoppdrett, reiseliv og offentlig virksomhet.

### Herøy

Herøy kommune har ca. 1820 innbyggere og et totalareal på 64 km. Herøy har hatt en økning i antall innbyggere siden 2010. Kommunen består av flere tusen øyer. Kommunens hovednæring er i dag fiskeoppdrett og fiskeforedlingsvirksomhet. Utover dette har kommunen blant annet virksomheter knyttet til reiseliv, landbruk, fiskeri og transport.



## Dagens fergeforbindelser og de to alternative løsningene

### Dagens situasjon

I dag har Herøy og Dønna fergeforbindelse 17 timer i døgnet og det tar mellom 45 og 60 minutter å reise til Sandnessjøen.

Det er to fergeforbindelser som forbinder Dønna og Herøy med fastlandet: Sandnesjøen-Bjørn(Dønna)-Løkta og Søvik-Austbø-Flostad(Herøy)-Brasøy. Det er vei mellom Herøy og Dønna så innbyggerne kan velge hvilken ferge-overfart som passer best.

I tillegg til fergene er det også flere hurtigbåter som opererer i regionen.

### Flytebro

Dagens fergeforbindelser erstattes med en 2400 meter lang flytebro over Alstenfjorden. Fylkesveg 828 fra Silvalen (Herøy) til Bjørn (Dønna) rustes opp, og det etableres veg/bru fra Dønna over til øyen Skorpa og tunnel og bru til Lauvøya. Helgelandsrådet har også bedt Aas Jakobsen i 2021 utrede et alternativ til opprustning av fylkesveg 828. I dette alternativet bygges en ny veg med flere bruer over fra Lisslauvøya til Nord-Herøy.

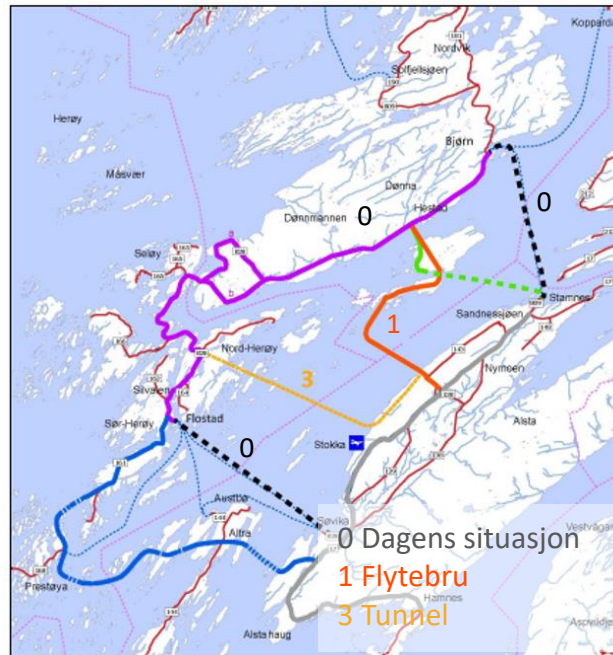
### Undersjøisk tunnel

Dagens fergeforbindelser erstattes med undersjøisk tunnel på ca. 13 kilometer. Tunnelen ender på ca. samme sted på fastlandet som flytebroen. På grunn av den lange lengden på tunnelen er det lagt til grunn et parallelt rømmingsløp for hele tunnelen. Lengden på tunnelen henger sammen med dybden på fjorden og krav fra Vegdirektoratet om maks 5 prosent stigning i tunneler. Kravet er begrunnet med brannfare ved at bremsesystemer på tyngre kjøretøy kan gå varme ved aktiv bremsing over lengre strekninger. Ettersom det er mye tungtransport fra fiskeindustrien på Dønna og Herøy, er dette også særlig relevant.

**Alternativ med bru og ny veg fra Nord-Herøy til Lisslauvøya.**  
**Kilde: Fastlandsforbindelse Dønna/Herøy – Alstahaug.**  
**Helgelandsrådet**



**Alternative løsninger for fastlandsforbindelse. Kilde: Fastlandsforbindelse Dønna/Herøy – Alstahaug. Helgelandsrådet**





# Reiselivsnæringen på Dønna, Herøy og Helgeland ellers



## Dønna og Herøy er et unikt øyrike med et bredt tilbud for opplevelsesturister

I nord er Dønna omgitt av kommunene Lurøy og Nesna, i øst Leirfjord, i sør Alstahaug og i sørvest Herøy. Kommunen har en stor skjærgård som består av øyer, holmer og skjær.

For friluftsmennesker som liker å gå i fjell og mark, er Dønna kommune ideell. Dønna har et svært variert dyreliv, med en unik fuglefauna og mye småvilt. Det er mulig med både jakt og fiske. Man kan jakte så vel rype, gås, hare som rådyr. Den fiskeinteresserte kan velge mellom havfiske eller stille fiskevatn med ørret.

Herøy kommune består av flere tusen holmer, skjær og øyer nord på Helgelandskysten. Derfor er også kommunens innbyggere bosatt på flere øyer med broforbindelser mellom. I Herøy byr skjærgården på enestående friluftsopplevelser.

De mange skjærene og øyene gjør at Herøy er som skapt for øyhopping med sykkel. Padling eller en rib-tur er også en fin måte for å utforske naturen og øyriket. Herøy er dessuten i et område med grunne farvann og blir flittig brukt av dykkere som ønsker å utforske det maritime livet under havoverflaten.

Sentrale reiselivsaktører og spennende initiativ på Dønna og Herøy

Seløy Kystferie

Ad  
ADVENTURE  
HELGELAND  
CREATE MEMORIES FOR LIFE

AUGUSTBRYGGO

Brygga på Dønna



SKOLO  
1954

UT I ØYAN



3 Kølver

HAVKANTEN  
GJESTEHUS



## Vekst i gjestedøgn i årene før pandemien

### Vekst i antall gjestedøgn ved privat utleie

Veksten i utleie via den nettbaserte markedsplassen, Airbnb, hvor brukere kan tilby, søke og bestille overnattingssteder har vært høy i Norge de siste årene. Dette gjelder også for Dønna og Herøy. Antall gjestedøgn ved privat utleie har økt fra knappe 550 gjestedøgn i 2016 til 5 200 gjestedøgn i 2020. Veksten har vært høyest i Herøy som står for over 70 prosent av gjestedøgnene ved privat utleie.

Det er en tydelig sesongprofil for overnattinger ved privat utleie i Dønna og Herøy. Rundt 80 prosent av gjestedøgnene finner sted på sommerhalvåret hvert år. Det er klart flest gjestedøgn i juli både i Dønna og Herøy. Sesongfordelingen minner om sesongfordelingen man ser blant ferieovernattinger på hotell og campingovernattinger ved andre sommerdestinasjoner i Norge. Det har altså ikke blitt noe særlig stor vinterturisme i området, slik som man etter hvert har fått i Lofoten og Vesterålen og Tromsø, i forbindelse med solid vekst i internasjonal opplevelsesturisme der. Dønna og Herøys svake luftfartstilgjengelighet vanskeliggjør vinterturisme fra inn- og utland, til tross for en spektakulær natur med mulighet for naturopplevelser også på vinteren.

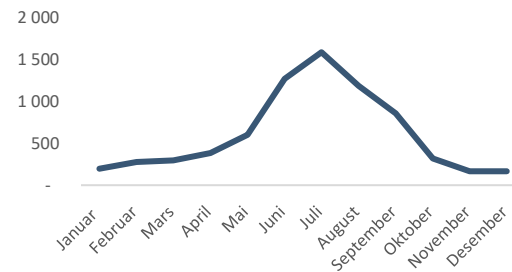
Antall enheter tilgjengelige for privat utleie har neste firedoblet seg i tidsperioden 2016-2020. Selv med denne høye veksten ligger regionen noe etter Helgeland totalt sett og Lofoten i veksttakt: i begge disse regionene er antall for utleie enheter nesten firedoblet.

### Vekst i kommersielle gjestedøgn

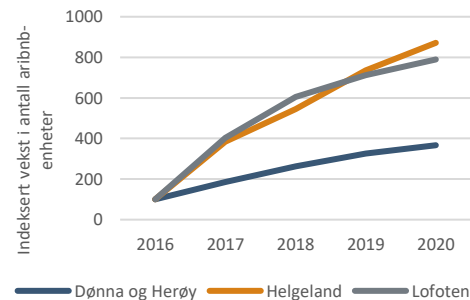
Når det gjelder kommersielle gjestedøgn (hoteller, gjestehus og campingplasser) så har vi ikke egne tall for Dønna og Herøy. Vi har derimot tall på kommersielle gjestedøgn fra en større region som inkluderer Dønna og Herøy. I denne større regionen har antall kommersielle gjestedøgn økt med 40 prosent i perioden 2012 til 2019, med en årlig gjennomsnittlig vekst på 5 prosent. Veksten er med andre ord langt lavere enn veksten i privat utleie

Dønna og Herøy har ca. 520 overnattingsssenger, som kan sammenlignes med at hele Helgeland har 2000.

Beregnete gjestedøgn ved privat utleie i Herøy og Dønna fordelt på sesong i 2019. Kilde: AirDNA



Indeksert vekst i antall enheter for privat utleie. Kilde: AirDNA





## De siste 10 årene har antall gjestedøgn ved hytter i Dønna og Herøy økt med over 14 000

Dønna og Herøy har et stort antall fritidsboliger. Mange av de som bor på Helgeland opplever disse øyene som gode feriesteder. I 2020 var det rundt 925 hytter i Dønna og Herøy. Godt over halvparten er lokalisert i Herøy.

Kun 10 prosent av hyttene eies av lokale i Dønna og Herøy. Majoriteten av hytteeierne bor likevel ikke så langt unna. Hele 70 prosent av hyttene på Dønna og Herøy er eid av personer som er bosatt i Helgeland. Dette innebærer at rundt 280 hytteeiere er bosatt utenfor Helgeland.

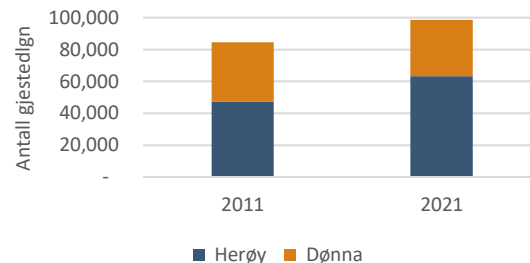
I perioden 2011 til 2021 har det blitt bygget 133 nye hytter. Denne økningen skyldes nærmest vekst i Herøy. Antall gjestedøgn har økt med 14 000 i samme periode.

Antall overnattinger i egen hytte fra tilreisende utenfor regionen varierer fra destinasjon til destinasjon. Mange destinasjoner gjennomfører hytteundersøkelser som gir innsikt i hvor mye hyttene i området faktisk blir benyttet. For Dønna og Herøy/Helgeland har vi ikke en slik undersøkelse tilgjengelig og vi har derfor basert oss på tidligere analyser der vi har lagt til grunn at bruken av hver hytte representerer 120 gjestedøgn per år. Dette innebærer at hytteturistene (bosatt utenfor de to kommunene) står for nærmere 98 000 gjestedøgn i

2020.

Som vi har vist er reiselivsaktiviteten på Dønna og Herøy generelt konsentrert til juli og sommermånedene. Hytteturismen er likevel et unntak, da hyttene i større grad benyttes også på vår og høst. På denne måten bidrar hytteturismen til å forlenge reiselivssesongen på Dønna og Herøy.

Beregnet antall gjestedøgn ved fritidsboliger eid av tilreisende i Dønna og Herøy, 2000 og 2020. Her er tilreisende definert som personer bosatt utenfor Dønna og Herøy. Kilde: SSB og Menon



## Reiselivsnæringen i Dønna og Herøy: Sysselsetter ca 50 ansatte, med en omsetning på drøye 30 millioner

### Tredobling i reiselivsnæringen siden 2010

Siden 2010 har innholdsbransjene (overnatting, servering og opplevelse) i reiselivsnæringen på Dønna og Herøy tredoblet seg, fra en omsetning på 9 millioner i 2010 til en omsetning på 32 millioner i 2020. Dette tilsvarer en årlig gjennomsnittlig vekst på 9 prosent, noe som er 3 prosent høyere enn den årlige veksten for Helgeland samlet. I Dønna og Herøy har det vært særlig stor vekst innen opplevelser og servering, men veksten kommer fra et lavt nivå.

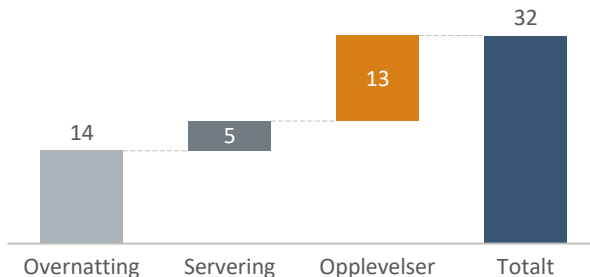
### Overnatting største segmentet

I Dønna og Herøy har overnatting vært det klart største reiselivssegmentet i perioden 2010 til 2020. Overnatting sto for mellom 60 og 70 prosent av omsetningen frem til 2015. Etter 2015 har opplevelsessegmentet stått for en stadig større andel av omsetningen i reiselivet. Per 2020 er overnatting og opplevelse nærmest like store segmenter. Overnatting er det største segmentet innen reiseliv i Helgeland.

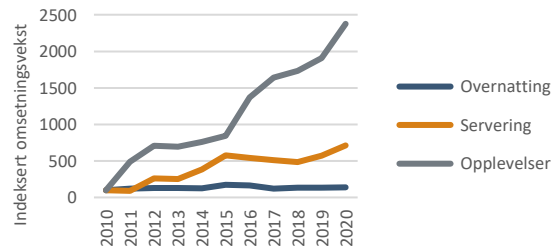
I 2020 var det nærmere 55 ansatte i reiselivsnæringen i Dønna og Herøy. Det stedsbudne reiselivet utgjør rundt 5 prosent av sysselsettingen i næringslivet i Dønna og Herøy, og er et viktig bidrag til bosetting og befolkningsvekst.

Det er et poeng å bemerke at transportbransjen er tatt ut av tallene vi presenterer. Ved å inkludere for eksempel fergene til Boreal ville antall sysselsatte økt med rundt 200. I og med at fergene til Boreal først og fremst brukes som transportmiddel for lokalbefolkningen i et større geografisk område inkluderer vi ikke selskapet i denne analysen.

Omsetning (Millioner kroner) for reiselivets innholdsbransjer (overnatting, servering og opplevelser) i Dønna og Herøy i 2020. 2020 er beregnet til å inkludere enkeltpersonforetak.



Indeksert omsetningsvekst for innholdsbransjene i reiselivsnæringen i Dønna og Herøy. 2010 = 100.



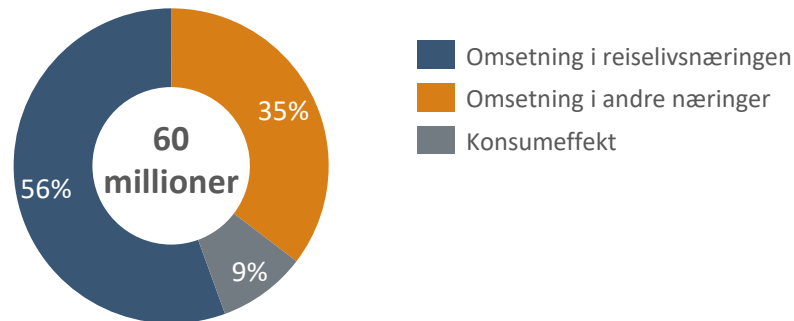
## Totalt legger reiselivet på Dønna og Herøy grunnlag for omsetning på 60 millioner kroner og 120 arbeidsplasser

Utover aktiviteten i reiselivsnæringen bidrar turisme også til aktivitet i andre næringer, herunder varehandel og transport. Dette omtales ofte som økonomiske ringvirkninger. Ulike næringer i økonomien er tett bundet sammen. Når en næring øker sin etterspørsel etter varer og tjenester vil det bidra positivt til sysselsetting, verdiskaping og skatteinngang i andre næringer.

I tillegg bidrar reiselivsnæringen også til konsumeffekter. Denne oppstår når ansatte i reiselivsnæringen kjøper varer og tjenester fra andre næringer lokalt.

Vi estimerer at reiselivsnæringen på Dønna og Herøy legger grunnlag for 60 millioner kroner målt i omsetning og 120 arbeidsplasser i dag.

Omsetning i reiselivsnæringen, andre næringer og konsumeffekter fra reiselivet



Antall arbeidsplasser og omsetning fra reiselivsnæringen inkludert andre lokale varekjøp og ringvirkninger



**120**  
arbeidsplasser



**60 millioner i**  
omsetning



## Gode forutsetninger for sykkelturisme på Dønna og Herøy: Et marked med stort potensiale

### Hvorfor sykkelturisme på Dønna og Herøy?

Dønna og Herøy passer særlig godt som reisemål for sykkelturister, ettersom det er relativt korte distanser og flatt terreng. Derfor kan både gamle og unge oppleve øyene med sykkel, gjerne i kombinasjon med fotturer og kayak-padling.

### Sykkelturisme: Et marked med stor potensiale

Sykkelturisme er et marked med stort potensiale. Cykling UK (2020) har estimert at sykkelturismemarkedet er verdt totalt over 500 milliarder kroner i Europa, og at det er over 2,3 milliarder sykkelrelaterte turistreiser i Europa årlig.

I Norge foretas omtrent 5 prosent av fritids- og besøksreiser med sykkel, basert på Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19. Andelen ser ut til å være stabil over tid.

En svensk studie fra Heldt og Liss (2013) har sett på effektene av sykkelturisme i Varberg og på øyen Gotland. Prosjektet ble utført på vegne av svenske Trafikverket. Studien kategoriserte sykkelturister i fire kategorier: sykkelferie (hvor hele eller store deler av reisen foretas med sykkel), ferisykling (hvor man kun sykler en del i løpet av ferien), dagsreiser på sykkel

samt deltagende i sykkelkonkurranser.

Studien konkluderte med at hvert gjestedøgn av sykklister i disse to regionene genererte mellom 466 - 1233 SEK. Det estimerte økonomiske bidraget i studien varierte avhengig av destinasjon og type av sykkelturist.

### Utvikling i sykkelturisme på Dønna og Herøy

Som vist tidligere i rapporten har reiselivsnæringen på Dønna og Herøy hatt høy vekst de siste 10 årene. Et viktig segment i denne veksten er i følge reiselivsaktører i regionen sykkelturistene.

Aktørene på øyene beskriver en høy økning i antall sykkelturister, og noen peker på at opp til 30-40 prosent av de som besøker dem kommer på sykkel.

Sykkelturistene har en spisset sesong på Dønna og Herøy, og er primært konsentrert til juli. I dag kommer en stor del av syklistene over til Dønna og Herøy med hurtigbåten fra Vega og Brønnøysund. Mange av sykkelturistene er også regionale turister. En betydelig andel sykklister kommer også til øyene med egen båt med sykkel om bord. Mange av dem oppholder seg også på egen eller leid hytte med sykkel.

Noen tilreisende har med seg egne sykler, men det

forekommer også utleieaktivitet, eksempelvis gjennom organisasjonen Ut i øyan. I 2017 leide ut i øyan ut sykler for 150 utleiedøgn, med en dobling til omtrent 300 utleiedøgn i 2019.

Syklistene har i følge aktørene i regionen et likt forbruk som besøkende generelt men vi får et tydelig inntrykk av at sykkelturister har noe kortere opphold enn andre turister. Dette har å gjøre med at å forflytte seg utgjør selve opplevelsen for en sykkelturist. Derfor blir de gjerne kortere tid på hver plass.



Kilde: Ut i øyan



# **Virkninger av en fastlands- forbindelse for reiselivsnæringen**

## Ca 70% økning i fergetrafikk om sommeren til Dønna/Herøy (vekst siden 2015)

### Dagens fergeløsning er ikke tilpasset behovene i reiselivsnæringen fremover

Fergetrafikken til Dønna og Herøy er basert på det helhetlige behovet for avganger som det vurderes at regionen har. Den er ikke tilpasset det økte behovet for avganger som kommer fra den økte aktiviteten på sommeren, og særlig i juli og august, som en følge av økt reiselivsaktivitet. Av den totale trafikkmengden er omtrent 20 prosent knyttet til sommertrafikk, som ikke er innbyggernes trafikk, og hyttetraffic utenfor sommerperioden, se figuren oppe til høyre.

Det har vært en kraftig vekst i trafikken i sommermånedene de siste årene, særlig for fergesambandet til Herøy, se figuren nede til høyre. For å imøtekomme behovet som reiselivsnæringen har i dag, er det nødvendig med langt flere fergeavganger i sommermånedene. Dette er likevel vanskelig å få til, ettersom etterspørselen er så mye lavere andre tider på året. Største delen av året er det tilstrekkelig kapasitet på fergene.

### Fleksibilitet og driftssikkerhet er viktig for et attraktiv reiselivstilbud

For at Dønna og Herøy skal være et attraktiv reisemål, er det viktig at reisende har tillit til at deres reise går

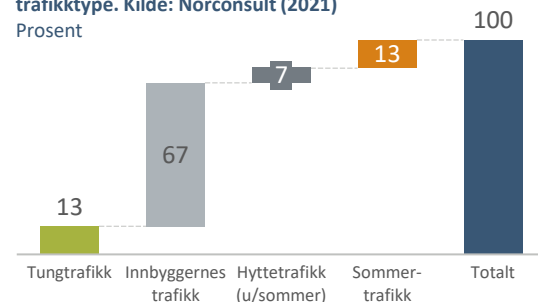
som planlagt. Derfor er driftssikkerheten for transportløsningene viktig. Særlig utover høsten er det ofte problemer med fergene, noe som gjør det vanskeligere å planlegge kortere reiser til regionen.

I KVUen fra 2015 beskrives for eksempel hvordan irritasjon hos turister over fergekøer gjør at reiselivsbedriftene mister kunder fordi de allerede har brukt tiden i fergekøen.

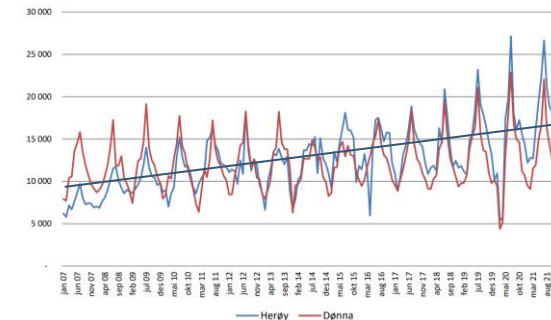
Utover dette er fleksibilitet viktig for å tiltrekke seg reisende. I dag er det få fergeavganger. Dette betyr at reisende kan måtte vente lenge på fergen hvis for eksempel flyet er forsinket, eller hvis man ikke får plass på den fergen man hadde tenkt å ta.

For reiselivsaktører som jobber mot grupper av turister, svekker usikkerhetsmomenter som stengte veier og ferge som ikke går, konkurranseevnen. Gruppereiser, eksempelvis bedrifter på seminar eller turistbusser, innebærer som regel tettepakkeprogram, hvor konsekvensen av stengte veier er sterkt negativ. Ved slike usikkerheter velger som regel arrangøren bort destinasjonen.

Andel av ÅDT på fergene (årsdøgntrafikk) fordelt etter trafikktype. Kilde: Norconsult (2021) Prosent



Trafikkmengde i PBE per måned i Dønna- og Herøysambandene i perioden 2007 – 2021. Kilde: Dønna kommune (2022) basert på Ferjedatabanken



## En fastlandsforbindelse muliggjør en kraftig økning i reiselivsaktivitet på Dønna og Herøy

En fastlandsforbindelse hadde muliggjort økt reiselivsaktivitet gjennom å:

1. Øke kapasiteten i høysesongen
2. Forkorte reisetid og gi økt fleksibilitet
3. Gjøre det mulig å forlenge turistsesongen.

Dette er effekter som gjelder uavhengig av type av fastlandsforbindelse.

### Gir økt kapasitet i høysesongen

Økt kapasitet i høysesongen sikrer at Dønna og Herøy ikke mister reisende som enten velger et annet reisemål for å unngå potensielle fergekøer. Det sikrer også at reisende til regionen får gjennomført sin reise som planlagt, og dermed kan benytte seg av det lokale reiselivstilbudet istedenfor å bli stående i fergekøen.

I tillegg kan reiselivsaktiviteten fortsette å vokse i sommermånedene, ettersom dette i ikke hindres av kapasiteten på fergene.

### Forkorte reisetid og gi økt fleksibilitet

En fastlandsforbindelse hadde innebåret kortere reisetid ut til øyan fra viktige infrastrukturknutepunkt som lufthavnene i Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana. Dette vil gjøre at flere kategorier av reisende kan

se øyene som et attraktivt reisemål.

I tillegg til å forkorte reisetiden øker også en fastlandsforbindelse på fleksibiliteten for de reisende. Begge faktorene gjør det mulig å tilby mer attraktive reiselivspakker.

Aktører vi har snakket med i regionen beskriver hvordan en fastlandsforbindelse hadde gjort det mulig å tilby bedre helhetspakker med transport fra lufthavnen i Mo i Rana og rett ut til opplevelser på Dønna og Herøy. Det vil også bli enklere å tilby pakker med transport fra lufthavnene i Sandnessjøen og Mosjøen. I dag er pakkene ikke like attraktive på grunn av de rammene som settes av fergetidtabellene og at avganger kan avlyses avhengig av vær.

Den økte fleksibiliteten og forkortede reisetiden hadde også muliggjort for mer dagsturisme. Reisende som ikke overnatter legger mindre igjen enn de som overnatter, men hvis antall dagsturister kan økes parallelt med at antall overnattende reisende så øker mulighetene for næringen.

### Mulighet for å forlenge sesongen

I dag er reiselivsaktiviteten på Dønna og Herøy primært konsentrert til juli og august. Det er vanskelig å etablere

helårsturisme på Helgelandskysten. Været er mildt og det kommer sjelden snø.

Takket være det milde været er det likevel fint i regionen så vel om våren som om høsten. Det er altså muligheter for å utvide reiselivsaktiviteten inn i skuldresesongene.

Her kan en fastlandsforbindelse hjelpe gjennom å legge til rette for mer helgeturisme/kortere feriereiser. Fergene er ofte også mindre driftssikre på høsten, noe som også bidrar til at det vanskelig å utvide reiselivstilbudet i dag.

## Prognose og muligheter for reiseliv i Sandnessjøen-regionen

Reiselivsnæringen i Helgeland generelt og i Sandnessjøen-regionen spesielt har et enormt potensial for utvikling og vekst frem mot 2035.

Vi anslår at omsetningen kan firedobles fra dagens nivå til 240 millioner kr. og antallet arbeidsplasser tredobles til 360 ansatte som følge av reiseliv i Herøy og Dønna.

Dette scenariet krever aktiv planlegging og tilrettelegging i hele Helgeland. Det krever også at det etableres en fastlandsforbindelse til Herøy og Dønna.

Næringen sysselsetter ca 1500 personer i Helgelands-regionen i dag (2019). Mange arbeider deltid.

Reiselivsnæringen er i dag liten sammenlignet med hva vi finner i regionen lengst nord i fylket: Lofoten/Vesterålen og Senja. Her har reiselivsbedriftene ansatt til sammen 7658 personer.

De siste ni årene frem til 2019 hadde reiselivsbedriftene på Herøy og Dønna høyere vekst inn i Lofoten og Vesterålen, men man kommer fra et lavt nivå.

Herøy og Dønna sammen med Helgeland har like stort potensial for utvikling av reiseliv som Lofoten, men må profilere regionen annerledes.

### For å nå en slik vekst kreves det at:

- Hele regionen tas i bruk og at avstandene ut til opplevelser ved kysten reduseres betraktelig
- Det utvikles tydelige og godt sammensatte opplevelsespakker
- Overnattingskapasiteten økes markant
- Det blir langt enklere å flytte seg rundt i regionen

### Potensial for reiselivsnæringen i Dønna og Herøy frem mot 2035

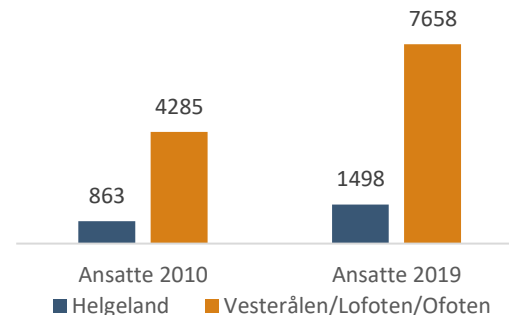


**+ 240  
arbeidsplasser**



**+ 180 millioner i  
økt omsetning**

### Sammenligning av antall ansatte i reiselivsbedrifter i Helgeland og Vesterålen/Lofoten/Ofoten, 2010 og 2019



## Hva kreves av Dønna/Herøy/Helgeland for å bli en attraktiv reiselivs-destinasjon?

### Fire sentrale drivere for attraktivitet for norske og utenlandske turister:

1. Lett tilgang luftveien
2. Velutviklet tilbud av opplevelser, inkludert natur
3. Lett å flytte seg mellom opplevelsene i regionen
4. Tilstrekkelig med variert overnattingskapasitet

Dønna og Herøy kan spille en sentral rolle i fremtidsutvikling av Helgeland som destinasjon.

### Lett tilgang luftveien

Helgeland får ny flyplass i 2025, noe som gir både høyere frekvens, lavere priser og flere tilgjengelige seter.

Ny lufthavn på Mo i Rana vil ha stor betydning for charterturisme. Dette blir en viktig kompletting til de andre flyplassene i Mosjøen, Sandnessjøen og Brønnøysund. Med mulighet for å ta ned Boeng 737 og Airbus A320 kan Norwegian, SAS, Flyr og charteroperatører betjene Helgeland direkte fra Oslo og potensielt utvalgte land i Europa.

Widerøe har signalisert at de vil sette inn elektriske fly med større frekvens og lavere billettpriser i 2025-26 på

de mindre flyplassene. Dette vil også ha stor betydning for reiselivet.

Prissammenligninger mellom Oslo-Bodø og Oslo-Mo i Rana tur retur viser, samt erfaringer fra Evenes indikerer, et 50 prosent prisfall når ny flyplass kommer.

### Velutviklet tilbud av opplevelser

Helgeland har flust med opplevelser og attraktiviteter men må få dem satt sammen i et organisert og lett tilgjengelig tilbud for turister som tilbringer en begrenset periode i regionen.

### Effektiv og fleksibel transport

Helgeland er en stor region og det kreves effektiv og fleksibel transport på vei og til sjøs. Den er for dårlig utviklet i dag. Fastlandsforbindelse til Dønna/Herøy vil bidra markant.

Høy vekst i reiselivsnæringen krever at det er tilrettelegges for norsk og europeisk langhelg-turisme, på samme vis som i Tromsø.

Nær tre av fire som besøker regionen i dag er norske turister. Dette er et segment som har høy betalingsvilje og ønske om å reise nettopp til steder som kan by på naturopplevelser og aktiviteter som Helgeland kan tilby. Her handler det mye om å styrke markedsføringen

og tilgjengeligheten for å tiltrekke seg flere. Gradvis vil utenlandske turister se Helgeland som et godt alternativ til Lofoten og Tromsø.

### Tilstrekkelig og variert overnattingskapasitet

Helgeland mangler overnattingskapasitet og tilstrekkelig variasjon i utvalget. Dette inkluderer Dønna og Herøy.



Flyplass: Kvalitet og størrelse



Opplevelser og aktiviteter



Overnattingskapasitet



Lett å flytte seg mellom opplevelsene i regionen



## Dønna/Herøy i sentrum for et felles konsept for opplevelser i Helgeland: Langhelg med sjøliv, fjelltur og næringsopplevelser

- De aller fleste reiselivsdestinasjoner velger å dyrke frem et lett synlig, lett formiddelbart og attraktivt konsept
- Helgeland har tre attraksjoner man kan spille på (Kinderegg)
  - Øyriket med padling, fugleliv, fiske og sjømat der Dønna og Herøy står sentralt
  - Fjellnatur med isbre, skumuligheter, toppvandring og grotteturer
  - Næringsliv med stor opplevelsesinteresse:
    - *Besøke oppdrettsanlegg, prosessindustri og oppleve gruver*
- Fremtidens turisme vil i økende grad handle om opplevelser levert i lett tilgjengelige pakker og konsepter
- De tre typene attraksjoner gjør det mulig å fylle en reise utelukkende til Helgeland med innhold
- Trippel-konseptet gjør det mulig å operere med en utvidet sommersesong (skulderutvidelse)
  - Å fylle sesonghalene på begge sider med besøkende



## Fastlandsforbindelse sikrer rask tilgang til hav og øyriket og økt fleksibilitet for turistene som har dårlig tid

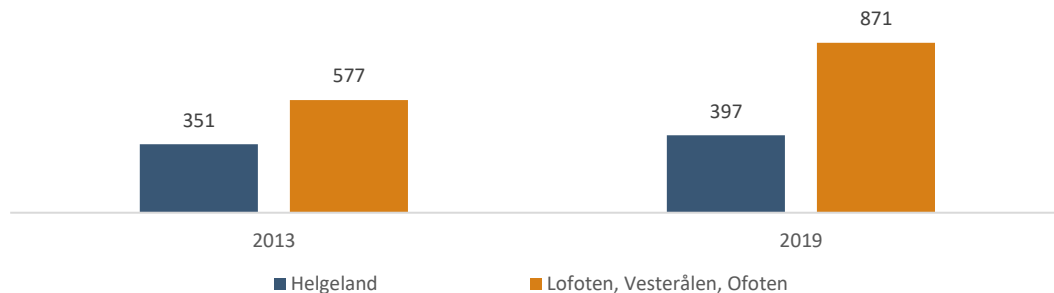
- I 2025 vil mange turister som ankommer med fly til Sandnessjøen og Mo i Rana måtte benytte ferge/båt for å nå ut til øyer og havbaserte opplevelser: Det gjelder hele veien fra Brønnøysund til Rødøy.
- Med en fastlandsforbindelse til Herøy/Dønna bryter man dette hinderet og skaper rom for garantert tilgang til slike opplevelser uten fergeavhengighet.
- Da kuttes reisetiden og fleksibiliteten økes
- Ved å utvikle Drive Helgeland – Elbilutleie med fri drop i regionen oppnås enda større fleksibilitet for turistene:
  - I 2035 kan Helgelandskommunene ha etablert et samarbeid for å få opp et bilutleiekonsept der leietaker kan plukke opp bilen i Sandnessjøen, Mosjøen, Mo i Rana, Bodø eller Brønnøysund og sette den kostnadsfritt fra seg over hele Helgeland
  - Konseptet gjør hele regionen langt mer tilgjengelig og blir en unik løsning for den som ønsker å benytte Dønna og Herøy som destinasjoner



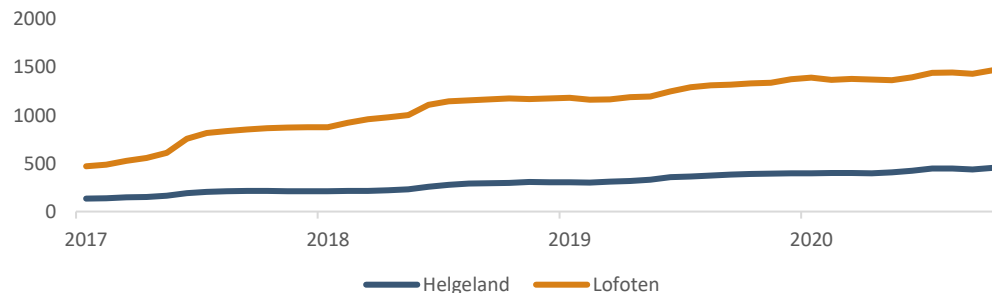
## Behov for kraftig økning i overnattingskapasitet

- For å kunne firedoble turismeomsetningen i 2035, er det behov for en kraftig økning i overnattingskapasiteten.
- Helgeland har 2000 senger i dag.
- Herøy og Dønna har drøye 500 senger men få av dem er hotell. Det er behov for langt større kapasitet ved kysten.
- Lovund har hotell, det bør også Herøy og Dønna etablere.
- Behov for større variasjon i overnattingstilbudet:
  - Flere små genuine overnattingssteder med gastronomisk tilbud.
  - Større variasjon i grad av Luksus-tilbud; videreutvikle «glamping»-konseptet
  - AirBNB-segmentet og hytteutleie må aktiveres i langt større grad enn i dag
- Herøy/Dønna og Helgeland generelt har i dag kapasitetsutnyttning:
  - Med en bredere sesong vil utnyttingsgraden kunne økes fra 20 til nærmere 30 prosent

Antall kommersielle overnattinger (i 1000)



Antall AirBnB enheter tilgjengelig i regionen



## Eksempel på aktører og initiativ som kan drive videre vekst i reiselivsnæringen på Dønna og Herøy

### Adventure Helgeland

Helgeland opplevelser eller Adventure Helgeland er et eksempel på hvordan man kan sette sammen attraktive pakker for å tiltrekke seg flere reisende til regionen.

Helgeland opplevelser er en samarbeidsplattform for flere reiselivsaktører i regionen. Plattformen tilbyr så vel overnatting som en rekke tilbud om aktiviteter, fra sykling til RIB-tur. Det er også mulig å skreddersy pakker for å imøtekomme individuelle preferanser.

I plattformen inngår blant annet Seløy Kystferie, Havkanten gjestehus, Skogsholmen gjestehus og flere andre bedrifter.



### Etcetera

Blomsterbutikken Etcetera på Herøy beskrives ofte som Norges mest spektakulære blomsterbutikk. Siden etableringen i 2011 hatt god vekst og har i dag over 6 millioner i omsetning og 21 ansatte.

Selv om bedriften bedriver butikkvirksomhet, har den blitt en attraksjon i seg selv. Den drives av Tommy Eide som flere ganger er blitt kåret som norgesmester i blomsterdekoring. Etceteras omsetningsvekst er også en viktig drivere for veksten i omsetningen for opplevelser på Herøy.

### To nye områder med fritidsboliger

Det er to områder med fritidsboliger som er i planprosess på Dønna. Begge har ferdig detaljregulering. Totalt er det regulert for 190-210 nye boenheter.

Buøya Kystferier skal bli en ferielandsby med 130-150 boenheter i frittliggende hytter, konsentrerte rorbu/sjøhusområder og leilighetsbygg. Det skal også tilrettelegges for næringsaktiviteter knyttet til lokale bedrifter og reiselivsnæring, bla. hotelldrift, servering og utleie samt servicefunksjoner tilknyttet næringen.

Åkervågen Næringsområde er regulert så at det tilrettelegges for fritidsbebyggelse, reiseliv og turisme. Totalt skal det her bli ca. 60 boenheter.



Kilde: Buøy Kystferie AS. Illustrasjon Buøy - Perspektiv



Kilde: Ut i øyan, Seløy Kystferie





# Reiselivsnæringen med flytebro sammenlignet med undersjøisk tunnel

## Ulike effekter for reiselivsnæringen med en tunnel eller broløsning

Avhengig av valgt konsept for fastlandsforbindelse, tunnel eller flytebro, kan effektene på reiselivsnæringen være ulike. Vi tenker at effekten kan variere på grunn av minst fem faktorer:

1. Broen kan oppleves som en reiselivsattraksjon i seg selv
2. Begge kan oppleves som inngrep i landskap, men i forskjellig grad
3. Trafikkstøynivået kan avvike mellom tunnel og bro
4. Reisende kan oppleve tunnelangst
5. Noen former for turisme kan bli begrenset av tunnel-løsning (feks sykkel og gangturisme)

Vi går kort gjennom faktorene under, og beskriver dem i mer detalj på de følgende sidene.

### Bro som attraksjon

En flott bro kan oppleves som en reiselivsattraksjon i seg selv. Selv om det kan være få reisende som velger reisemål basert på en flott bro, kan en bro bidra til helhetsopplevelsen som øyene utgjør på en måte som en tunnel ikke kan. Det finnes en rekke eksempler på monumentale brokonstruksjoner som trekker turister.

### Inngrep i landskap

En bro innebærer et større inngrep i landskapet enn en tunnel. Selv om mange kan oppleve en positiv estetisk verdi av en bro, kan andre oppleve en negativ verdi gjennom det inngrepet den utgjør i naturlandskapet.

Også en tunnel kan bidra til negativ estetisk verdi da også denne innebærer et inngrep i landskapet. Inngrepet blir likevel mindre omfattende.

### Støy

Trafikk, og særlig tungtrafikk, forårsaker støy. Med tunnel kommer trafikken til stor del gå under jorden, og derfor blir også støyen og kostnadene knyttet til støy lavere. Med en flytebro kan effektene av støyen derfor bli høyere enn for tunnelen. Med begge konseptene går likevel trafikken på bakken nærmest bebyggelse og hytter, og derfor blir ikke forskjellene i kostnader knyttet til støy så høye.

I KVUen fra 2015 er likevel de samfunnsøkonomiske kostnadene for støy og luftforurensing beregnet som like høye, og det er beregnet en netto nytte for begge konseptene på dette punktet.

### Tunnelbegrensninger og angst

Folk kan ha tunnelangst, altså at de opplever det som

ubehagelig å kjøre i tunneler. Dette kan gjelde særlig for undersjøiske tunneler, ettersom de kan ha relativt bratt stigning sammenlignet med tunneler som går under fjell.

Dette kan innebære at folk velger å reise et annet sted ettersom de ikke kan komme ut til øyene uten å kjøre eller sykle gjennom en tunnel.

### Begrensninger for enkelte turisme-former

En undersjøisk tunnel vil normalt være lang og dyp. Det gjør det vanskelig å ta seg frem som syklist eller som gående. Enkelte steder er det forbudt for syklende og gående i slike tunneler. Da må denne typen turister finne alternative veier eller velge annen transportform gjennom tunnelen.



## Broen over Alstenfjorden kan ha en verdi som en selvstendig attraksjon

En flott bro kan oppleves som en reiselivsattraksjon i seg selv. Selv om det kan være få reisende som velger reisemål basert på en flott bro, kan en bro bidra til helhetsopplevelsen som øyene utgjør på en måte som en tunnel ikke kan.

Et klassisk eksempel på høy attraksjonsverdi er Golden Gate Bridge, Brooklyn Bridge, Øresund-broen og Queensferry Crossing.

Dette er også noe som fremkommer i oversikten over ikke prissatte virkninger i KVUen fra 2015. Her tildeles flytebroen to pluss for reiselivsopplevelse, mens tunnelen får to minus.

### Litteratur om attraksjonsverdien av broer

Vi har gjort en litteraturgjennomgang om attraksjonsverdien av broer. Vi finner få studier som fokuserer på de positive og negative effektene av å bygge en bro. Det finnes likevel en rekke tilgrensende studier som kan gi en indikasjon på effektene av å bygge en bro sammenlignet med å bygge en tunnel.

Et eksempel på en studie av positive estetiske effekter er Nam et al., (2015) som verdsetter nattutsikten til en

bro i Sør-Korea. Basert på gjennomsnittlig betalingsvillighet konkluderes det med at nattutsikten til Han-River bro har en verdi på om lag 50 won (rundt 50 amerikanske dollar).

I en studie som verdsetter arkitektoniske elementer i byen Metsovo i Hellas, kommer Giannakopoulou et al., (2011) frem til at besøkende var villig til å donere mellom 30,4 og 45,6 Euro for å støtte institusjonen som beskytter arkitekturen i Metsovo.

### Broer som attraksjon i Norge

Det finnes flere flotte broer i Norge som blir vurdert som attraksjoner.

En annennærliggende bro å sammenligne med er Helgelandsbrua. Helgelandsbrua er en 1 065 meter lang skråbro og er blant verdens lengste av sitt slag. Brua er en del av del av Nasjonal turistveg Helgelandskysten. I NAFs reiseplanleggere beskrives broen som: «*en av de mange bruene langs FV17 som er en opplevelse i seg selv*».\*\* En annen er Nordhordalandsbrua som forbinder Bergen og Alver kommune. Den ble åpnet i 1994 og er med sine 1 600 meter Norges lengste bro. Den er også en av Norges to flytebroer, og den er

verdens lengste flytebro uten sideforankring. Nordhordalandsbrua markedsføres likevel ikke som en attraksjon i dag.

Noe som derimot markedsføres som en kommende attraksjon er broen som skal bygges over Bjørnafjorden som en del av fergefri E39. Denne skal bygges som en over 5 kilometer lang flytebro. Statens vegvesen beskriver broen som «enestående» og at det skal bygges en egen rasteplass for at man skal kunne få god utsikt over broen.

**Illustrasjon av den tenkte broen mellom Sandnessjøen og øya Skorpa. Kilde: Kilde: Animasjon bro Sandnessjøen Dønna Herøy. Helgelands blad (youtube.com)**



\*Se for eksempel <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europave/e39stordos/nyhetsarkiv/einestaande-bru-treng-ein-spesiell-rasteplass/>

\*\* <https://reiseplanlegger.naf.no/tur/nasjonal-turistveg-helgelandskysten--ZXBpc2VydmVyl3RyaXBzdWdnZXN0aW9uLzQ3OTAw>

## ... men en bro kan også oppleves som et større inngrep i landskapet enn en tunnel

En bro innebærer et større inngrep i landskapet enn en tunnel. Selv om en del kan oppleve en positiv estetisk verdi av en bro, kan andre oppleve en negativ verdi gjennom det inngrepet den utgjør i naturlandskapet.

Også en tunnel kan bidra til negativ estetisk verdi da også denne innebærer et inngrep i landskapet. Inngrepet blir likevel mindre omfattende.

Dette er også noe som er tatt høyde for i de ikke prissatte virkninger i KVUen fra 2015, se tabellen til høyre. Effektene på naturmiljø, landskap og kulturmiljø vurderes å være negative av så vel flytebro som tunnel. Gjeldende effekter på landskap vurderes flytebro å være mer negativt enn tunnel.

### Litteratur om verdien av landskap

Vi har gjort en litteraturgjennomgang om betydningen av inngrep i landskapet. Det finnes et lite antall studier både utenlands og innenlands som fokuserer på negative estetiske effekter av landskapsinngrep av veiprojekter. I en norsk masteroppgave kom Alsvik (2013) frem til anslag på gjennomsnittlig betalingsvillighet per husstand i Nittedal for ulike utforminger av et veiprojekt.

Målsettingen med oppgaven til Alsvik (2013) var å

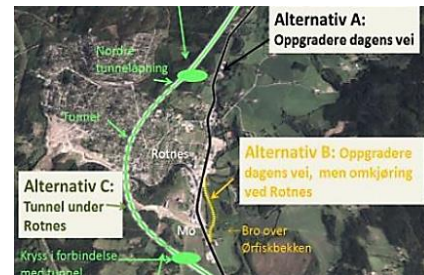
beregne den samfunnsøkonomiske kostnaden av landskapsinngrep, målt som de berørte husstandenes maksimale betalingsvillighet for å få spesifiserte vegtraséalternativer med ulik grad av landskapsinngrep. Ved å ta i bruk betinget verdsetting ble tre ulike alternativer vurdert: Alt. A: oppgradering av dagens vei, Alt. B: oppgradering av vei som også inkluderte en bro og Alt. C: Tunnel. Det viste seg at husstandene i Nittedal hadde høyest betalingsvillighet for Alt. C: Tunnel, med 13 millioner sammenlignet med 10 og 11 millioner for hhv. Alternativ A og B.

Videre, finnes det to studier som verdsetter lanbrukslandskap som er relevant for å si noe om verdien av å bevare landskap generelt. Gjennom betinget verdsetting kommer Novikova et al. (2019) frem til en betalingsvillighet på 23,59 Euro per familie per år for tjenester knyttet til lanbrukslandskap i Litauen. Den andre studien undersøker betalingsvilligheten for ulike metoder som skal redusere negative virkninger på miljøet. Dupras et al., (2017) finner at betalingsvilligheten var mer enn 1000 amerikanske dollar uavhengig av metoden som ble brukt for å redusere negative virkninger på miljøet.

Samlet vurdering av ikke prissatte virkninger fra flytebro og tunnel. Kilde: Statens vegvesen, Nordland fylkeskommune, 2015

Konsekvens	Flytebro	Tunnel
Naturmiljø	-	--
Landskap	--	-
Kulturmiljø	--	--
Nærmiljø og friluftsliv	-	0/+
Naturressurser	0/-	0/-
Reiseopplevelse	++	--

Illustrasjon av de tre alternative utformingene av veiprojektet i Nittedal. Kilde: Alsvik (2013)



## Tunellangst: Et nokså vanlig problem i den norske befolkningen

Folk kan ha mentalt tunnelubehag, altså at de opplever det som ubehagelig å kjøre i tunneler. Dette kan gjelde særlig for undersjøiske tunneler, ettersom de gjerne har en relativt bratt stigning.

### 10-20 prosent beregnes å ha tunnellangst

Forskere fra Sintef anslår at 10-20 prosent av befolkningen føler ubehag eller sterkt ubehag ved å kjøre gjennom tunneler. Spesielt eldre synes det kjennes utrygt.\*

Statens vegvesen har også i en rapport fra år 2000 estimert at 1 prosent av befolkningen lider av tunnelfobi. Dette er betegnelser for de som føler sterkt ubehag og som gjerne nekker å benytte seg av tunnel.

### Vanskelig å kostnadsfeste tunnellangst

Tunnelubehag eller tunnellangst er vanskelig å verdsette. Derfor blir det heller ikke typisk verdsatt i samfunnsøkonomiske analyser i Norge.

Det er likevel vanlig at man gjør tiltak for å hjelpe mot tunnellangst. Et eksempel er Lærdalstunnelen der man har utvidet fjellrom med spesiell belysning. I tillegg har det i flere store tunnelprosjekter blitt gjennomført kurs for å mestre tunnellangsten.\*\*

\* <https://www.sintef.no/siste-nytt/2010/tunnellangst-kan-reduseres/>

\*\*Se for eksempel <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/VWMD1/meiner-tunnellangst-vil-faa-oekonomiske-konsekvensar-for-rogfast>

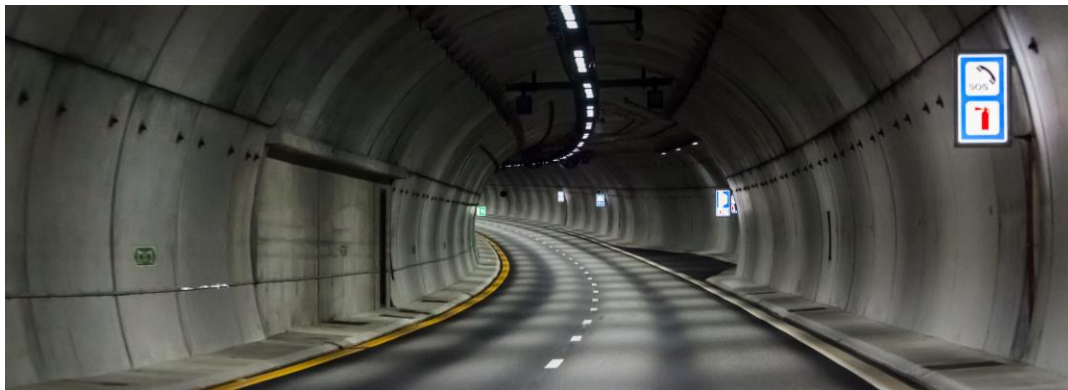
De med tunnelfobi kan det derimot være vanskeligere å hjelpe.

- For de om lag 10 prosentene av befolkningen som lider av tunnellangst som er kurerbar legger vi til grunn at en full behandling med kognitiv terapi vil koste om lag 20.000 kroner basert på 10- 15 timer behandling
- For gruppen på knappe en prosent av befolkningen som ikke vil benytte tunnel overhode vil kostnadene bli store, særlig dersom de er

fastboende på øyene. Kostanden for disse må da verdsettes i form av utgifter til egen/alternativ båttransport eller fravær av reisemulighet. Kostandene vil da fort mangedobles sett opp mot behandling.

### Konsekvenser for turisme

Undersjøisk tunell kan innebære at folk velger å reise et annet sted dersom de ikke kan komme ut til øyene uten på alternativt vis: Hurtigbåt, sesongferge etc. Vi antar at andelen turister med slike vansker er like stor som i resten av befolkningen



## Utfordringer for videre vekst i sykkelturen med undersjøisk tunnel

### Hva er problematisk for syklister med undersjøiske tunneler?

I de fleste undersjøiske tunneler er det ikke tillatt for syklister i dag. Syklistene er i slike tilfeller helt avhengig av andre, erstattende transportmiddel for å kunne komme seg gjennom tunnelen, ettersom alternative kjøreruter ikke eksisterer når tunnelen går under sjøen. For mange norske tunneler finnes ikke slike alternativer.

Når det er tillatt å sykle i tunneler, såvel undersjøiske som andre tunneler, kan det likevel oppfattes som ubehagelig for syklister i tunneler:

- Det er få tunneler som har egen del for myke trafikanter, og syklistene må ofte kjøre sammen med bilene.
- Undersjøiske tunneler har gjerne en lang og bratt stigning.
- Mange tunneler har problem med kondens og det kan derfor være glatt.
- Dårlig belysning gjøre at det føles ubehagelig å sykle i tunnelen.
- Dårlig plass for syklister i tunnelen kan føles ubehagelig

### Det er ikke lagt opp til sykling i den planerte tunnelen under Alstenfjorden

Det er ikke lagt opp til mulighet for å sykle i den planerte tunnelen. I KVUen skrives det at det neppe vil kunne tillates sykling i tunnelen på grunn av ventilasjon og sikkerhetsforhold. På grunn av at Vegdirektoratet har satt krav om maksimalt 5 prosent stigning i tunneler i Norge, må tunnelen under Alstenfjorden bli 13 kilometer land. I tillegg kommer det til å gå mye tungtrafikk fra havbruksnæringen i tunnelen.

### Mulig å tilrettelegge for syklister i tunneler

Det er likevel mulig å tilrettelegge for syklister i tunneler, eller å gjøre det mulig for syklister å komme seg rundt tunnelen på andre måter enn gjennom å sykle.

Et eksempel på dette er Atlanterhavstunnelen, som er en del av nasjonal sykkelrute 1 selv om det ikke er lov å sykle gjennom den.

En annen er Nordkaptunnelen, som er nesten 6900 meter lang og har en stigning på 10 prosent, men der det likevel er lov å sykle.

Andre eksempler på undersjøiske tunneler med sykling er Napstraumtunnelen og Sløverfjordtunnelen i

Lofoten. Disse må benyttes av syklistene for å nå ut til populære Vest-Lofoten

I tillegg kan man også ha eget løp for myke trafikanter selv i lange tunneler. Sykkeltunnel i Løvstakken i Bergen er et eksempel på dette. Her er det lagt opp til et eget separat løp for myke trafikanter.

Ettersom det er planlagt et rømmingsløp parallelt med hele den undersjøiske tunnelen under Alstenfjorden kan dette være en mulighet også for Dønna og Herøy, hvis det legges til rette med belysning og ventilasjon.



## Eksempler: Det er mulig å tilrettelegge for syklister i undersjøiske tunneler

### Atlanterhavstunnelen

Nasjonal sykkelrute 1 går langs den nasjonale turistvegen Atlanterhavsveien. Denne beskrives ofte som en av Norges flotteste sykkelturner.

Likevel starter turen med en undersjøisk tunnel, Atlanterhavstunnelen, som det ikke er lov å sykle gjennom.

Løsningen her har vært transport med taxi som kan bestilles i sesongen 1. mai til 30. september. I tillegg kan man også ta sykkel på rutebuss, men her er det begrenset med plasser.



### Nordkaptunnelen

Nordkaptunnelen er en undersjøisk veitunnel som forbinder Magerøya med fastlandet. Den er nesten 6900 meter lang, og har en maksimal stigning på 10 prosent.

Det er likevel lov å sykle i tunnelen. På grunn av at dette er den eneste ruten til Nordkappplatået er det også sykkelturnisme gjennom tunnelen, og det er økende trafikk av syklister i regionen.\* Basert på intervjuer med aktører i regionen er ikke denne tunnelen et hinder for sykkelturnismen i regionen i dag. Selv om tunnelen ikke nødvendigvis er den hyggeligste sykkelopplevelsen, belysningen i tunnelen er generelt greit, og det er godt om plass for syklistene i tunnelen.

### Sykkeltunnel i Løvstakken

Parallelt med bygging av den nye bybanelinjen til Fyllingsdalen i Bergen bygges verdens lengste sykkel tunnel.

Sykkeltunnelen bygges i rømningsveien fra banetunnelen, men skal tilpasses så at myke trafikanter skal få en god opplevelse som mulig gjennom den 2900 meter lange tunnelen. Når tunnelen er ferdig i årsskiftet 2022/23 kommer den å være Europas lengste og verdens nest lengste gang- og sykkel tunnel.

Tunnelen kommer å tilpasses med forskjellige farger og belysning underveis. Det kommer også å være separering mellom gående og syklister, i tillegg til at de myke trafikantene er helt adskilt fra bilistene.



Kilde: Light Bureau/Bybanen Utbygging

\* <https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/frykter-liv-kan-ga-tapt-sykkelturistene-vet-ikke-hvor-de-skal-kjore-1.13598863>

## Verdsetting av reiselivseffekter med bro versus undersjøisk tunnel

### Sykkelturisme

- Gjennomgående vanskelig å anslå effekter i kroner og øre.
- En tunnel vil kunne påvirke antall sykkelturnister negativt.
- Vi har beregnet at man nå har drøye 3000 kommersielle gjestedøgn med syklist som kommer med ferge og hurtigbåt. De skaper en omsetning lokalt på ca. 5 millioner kroner.
- Med fastlandsforbindelse og bro kan man 6-doble antall gjestedøgn i 2035. Da oppnår man en omsetning på 30 millioner kroner fra disse turistene.
- Dersom man velger tunnel og noe annen sjøtransport for syklist er det rimelig å forvente at man kan oppnå en tre-dobling. Da taper man 15 millioner kroner i omsetning per år i 2035 sett opp mot bro-løsning.
- Over en 75 års horisont og med en antakelse om 5 prosent årlig vekst i reiselivet etter 2035, gir vårt anslag et neddiskontert tap i form av verdiskaping for Dønna/Herøy på ca. 350 millioner kroner
  - Dette er et maksimumsanslag for mulig tap

gjennom redusert reiseliv /sykkelturisme

- Vi har brukt en diskonteringsrente på 4 prosent

### Attraksjonsverdi, miljøinngrep mm.

- En flytebro kan skape attraksjonsverdi som igjen påvirker turisttilstrømmingen. Det er svært vanskelig å anslå effektene ettersom det ikke er gjort noen lignende studier som er relevante.
- Så langt har nok turismeveksten til Sandnessjøen og Narvik vært begrenset sett i lys av vekst på andre steder uten monumentale broer. Hålogalandsbrua i Narvik ble åpnet 9. desember 2018.
- Negative miljøeffekter knyttet til ny bro kan også være vesentlige men dette er i mindre grad relevant for turismen.
- Verdsetting av tunnelskrekke kan anslås til 20.000 kr per person = 10 prosent av befolkningen på Herøy og Dønna samt de tilreisende.
  - Vi anslår dette grovt regnet til ca. 500 personer = 10 millioner kroner.
  - Denne kostnaden er ikke per år.



Kilder



## Kilder

Alsvik, K. (2013). Samfunnsøkonomisk verdi av landskapsinngrep ved veiprojekter - en Betinget Verdsettingsstudie. <https://nmbu.brage.unit.no/nmbu-xmlui/handle/11250/187500>

Cycling UK. Economic benefits of cycle tourism (2020) [benefits\\_of\\_cycle\\_tourism\\_factsheet\\_final10738.pdf](https://www.cyclinguk.org/benefits_of_cycle_tourism_factsheet_final10738.pdf) ([cyclinguk.org](https://www.cyclinguk.org)) (lest 15. mars 2022)

Dupras, J., Laurent-Lucchetti, J., Revéret, J., & DaSilv, L. (2017). Using contingent valuation and choice experiment to value the impacts of agri-environmental practices on landscapes aesthetics, *Landscape Research*, <http://dx.doi.org/10.1080/01426397.2017.1332172>

Dønna kommune (2022). Notat: Kapasitetsanalyse av forslaget til nye ferjeruter i Dønnasambandet. Dokument nr. 29 i sak 2022/110 - Fergeruter - Sandnessjøen - Dønna - Løkta. Oppstart januar 2023

Giannakopoulou, S., Damigos, D., & Kaliampakos, D. (2011). Assessing the economic value of vernacular architecture of mountain regions using contingent valuation. *Journal of Mountain Science*, 629-640. <https://doi.org/10.1007/s11629-011-2005-y>

Heldt og Liss (2012). Cykelturism og effekter på lokal,

regional och nationell nivå. En litteraturgenomgång samt fallstudie på cykelturister i Varberg och på Gotland.

Helgelandsrådet. Fastlandsforbindelse Dønna/Herøy – Alstahaug. Sluttrapport september 2021.

Menon-publikasjon nr. 76/2021. Helgelandsregionen. En mulighetsstudie frem mot 2035.

Nam, S., Park, S., & Shin H. (2015). Accessing the economic value of night view of bridge using contingent valuation method: the case of South Korea's Han-River bridge. *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research*, 9(3), 360–370. <https://doi.org/10.1108/IJCTHR-08-2014-0070>

Norconsult. Fastlandsforbindelse Herøy/Dønna-Alstahaug. Trafikk-, effekt- og finansieringsanalyse. 2021

Novikova, A., Rocchi, L., & Vaznonis, B. (2019). Valuing Agricultural Landscape: Lithuanian Case Study Using a Contingent Valuation Method. Sustainability. <http://doi.org/10.3390/su11092648>

Statens vegvesen (2000). Informasjon om sikkerhetsstyr i norske vegtunneler. Intern rapport nr.

2136.

Transportøkonomisk institutt (TØI). Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19. (2021)

The background image shows a wooden deck with a metal railing, looking out over a deep fjord. The water is a vibrant blue-green, and the surrounding mountains are covered in snow under a clear sky. The deck is made of weathered wood planks.

Menon Economics analyserer økonomiske problemstillinger og gir råd til bedrifter, organisasjoner og myndigheter. Vi er et medarbeidereiet konsultentselskap som opererer i grenseflatene mellom økonomi, politikk og marked. Menon kombinerer samfunns- og bedriftsøkonomisk kompetanse innenfor fagfelt som samfunnsøkonomisk lønnsomhet, verdsetting, nærings- og konkurranseøkonomi, strategi, finans og organisasjonsdesign. Vi benytter forskningsbaserte metoder i våre analyser og jobber tett med ledende akademiske miljøer innenfor de fleste fagfelt. Alle offentlige rapporter fra Menon er tilgjengelige på vår hjemmeside [www.menon.no](http://www.menon.no).