

KOPI

Indre Helgeland regionråd
Postboks 564
8601 MO I RANA

Deres ref.:

Deres dato:

Vår ref.:

Vår dato:

25/4132-1

20.02.2025

25/21013

Høring - Bussanbud indre Helgeland

Bakgrunn

Høringen gjelder busstilbudet på Indre Helgeland, i kommunene Rana, Hemnes, Nesna, Lurøy, Vefsn, Grane, Hattfjelldal og Rødøy.

Dagens busskontrakt utløper 30.9.2027. Nytt anbudsinnkjøp igangsettes nå, av hensyn til tid til selve anbudsprosessen og vinnende tilbyders tid til forberedelse, anskaffelse av bussmateriell, infrastruktur og ansettelse av personell. Dagens kontrakt omfatter ca. 2.350.000 rutekilometer pr år. Hensikten med høringen er å sikre at berørte parter gis mulighet til å komme med innspill på forslag til ruteopplegget.

For å danne et godt grunnlag for planlegging av tilbudet i nytt anbud, har Nordland fylkeskommune utarbeidet Trafikkplan Indre Helgeland. Trafikkplanen er en helhetlig gjennomgang av kunde- og markedsbehov, samt analyse av etterspørselen etter dagens rutetilbud og forslag til endringer i dette. I planfasen har det vært gjennomført dialog med Rana kommune, herunder innspill fra ulike interessentgrupper. Bakgrunnen for at fokus har vært på Rana kommune, følger av at det er på Mo de største omleggingene gjennomføres. Det har også vært gjennomført dialog med Vefsn kommune om endringer som foreslås i gjort i Mosjøen.

Trafikkplanen er tilgjengelig i digital versjon [her](#).

Det gjøres oppmerksom på at ruter som i det etterfølgende ikke er særskilt kommentert, vil i all hovedsak bli videreført som i dag.

Avgrensninger

Vi ber om at høringsinnspillene fokuserer på det ordinære busstilbudet, dvs. bybusser, stamruter og lokalruter - eksklusiv skoleskyss. Skoleskyssen er en lovpålagt transportoppgave for fylkeskommunen. Det gjøres oppmerksom på at skoletransporter også er åpen for ordinære reisende.

Utforming av skoleskyss innebærer stor grad av «skreddersøm», og behovene kan endre seg fra skoleår til skoleår, blant annet basert på elevgrunnlag og endringer i kommunenes

Adresse:
Postmottak
Fylkeshuset
8048 Bodø

Besøksadresse:
Moloveien 16
Org.nr.:
964 982 953

Telefon:
75650000
E-post:
post@nfk.no

Transport og infrastruktur
Rutetilbud og drift
Jens Morten Nystad
Tlf.: 75650865

skolestrukturer. Det gjøres dermed oppmerksom på at eventuelle endringer i dagens skolestruktur, som medfører økte transportkostnader, vil kunne medføre rutetilpasninger i det øvrige kollektivtilbudet. Fylkeskommunen har ansvaret for å organisere skoleskyssen på en effektiv måte, og skolene har plikt å samarbeide om effektive løsninger. Fylkeskommunen, kommunene, skolene og elevene m/ foresatte, har andre kanaler for tilbakemelding om konkrete løsninger innen skoleskyssen.

Denne høringen omfatter ikke utforming av ferge-, hurtigbåt- eller togtilbudene. Likevel er det i forslaget tatt hensyn til at busstilbudet innrettes mot å mate passasjerer til/fra båt og tog, som ledd i å tilby kundene reiser i et sammenhengende nettverk.

Mål og metode

Kollektivtrafikk har to hovedmål:

- Tilgjengelighet, et sosialt mål om å sikre befolkningen deltakelse og tilgjengelighet til samfunnets tilbud.
- Lavere utslipp og bedre bymiljø, der kollektivtrafikken kan være et konkurransedyktig og miljøvennlig alternativ til bilbruk.

De to målene er motstridene, fordi de krever ulik tilrettelegging; Det sosiale målet trekker i retning av høy flatedekning, mange linjer og kort holdeplassavstand. Målet om å konkurrere mot bilbruk krever mange avganger og raskere reiser, som trekker i retning av sterkere prioritering, lavere flatedekning og færre linjer i økt frekvens. Hovedutfordringen er å balansere mellom de to hovedmålene innenfor tilgjengelig økonomisk ramme.

Trafikkplanen foreslår følgende prioritering:

1. Trygg og effektiv betjening av skoleskyss.
2. Binde regionene sammen. Mellom byene på Helgeland prioriteres det at kollektivtrafikken skal konkurrere godt mot bilbruk gjennom raske reiser og attraktive avgangstider. Busstilbud som mater passasjerer til/fra båt- og tog bidrar til å binde regionen og landsdelen sammen.
3. Styrket lokalt tilbud der det finnes grunnlag for å øke markedsandelen. Kollektivtrafikkens marked er tett knyttet til konsentrasjon av bosatte, lokalisering av arbeidsplasser, og lokalisering og størrelse på skoler og studiesteder. Markedspotensialet på Indre Helgeland er spesielt knyttet til Mo i Rana.
4. Innføring av bestillingsruter etter modell «Hent meg» gir økt fleksibilitet til kundene, alternativt til underpresenterende faste ruter med få avganger.

Anbefalte tilbudsendringer

Bybussen i Mo i Rana

Det legges opp til en omprioritering av ressursinnsatsen for å treffe kundebehovene bedre og styrke tilbudet der potensialet for vekst er størst. Det prioriteres tilbud til de markedsmessig tyngste bydelene Båsmo, Ytteren, Selfors og Gruben, samt Polarsirkelen vgs. og Rana u-skole. Trafikkplanen viser to alternative bybusstilbud, der forskjellen handler om betjeningen av Selfors og Mjølan. I samråd med Rana kommune anbefaler fylkeskommunen å legge til grunn variant 1.

Vikaåsen betjenes ikke, da markedspotensialet vurderes som svakt, som understøttes av antall reisende i dagens løsnings. Ved å la linjene kjøre Moheia, dannes en fellestrase med høy frekvens og økt tilgjengelighet til skolene, Skansen med industriparkens kontorarbeidsplasser, og fritidstilbud og arbeidsplasser i sentrum.

Traseen til Båsmoen prioriteres med flere avganger, til fordel for turer til Skillevollen.

Dagens linje 2 til Åga/Hauknes har lav etterspørsel, og foreslås erstattet med skoleskuss, samt at flere avganger på linje 200 Mo-Hemnesberget/Mosjøen og linje 376 Mo-Dalselv kjøres via Åga/Hauknes.

I tillegg til å betjene behovene bedre, legger den nye rutestrukturen til rette for mer effektiv bruk av vogner og sjåførere gjennom omfordeling av dagens ressursinnsats. Dette åpner igjen for flere avganger, både i rush og på kveld. Åpningstiden mandag til lørdag utvides ift. i dag. Nytt er også at linje 1 får avganger på søndager. Perspektivet er avgang hvert kvarter i rush og hver halvtime dagtid.

Korridoren Mo i Rana – Mosjøen

Det tilstrebes en god rollefordeling mellom tog og buss i korridoren. Med avgangstider morgen/dag/ettermiddag/kveld, er toget innrettet mot å ta reisende mellom byene, og betjener mange ulike reiseformål. Som følge av dette vil det ikke kjøres bussavganger i konkurranse med tog.

Busslinje 200 Mo – Mosjøen innrettes mer mot å betjene lokalk markedet. En prioritet er å styrke tilbudet på strekningen Hemnesberget – Mo, ved å utvide tilbudet på kveldstid og på dager med skolefri. Markedet er betydelig, og potensialet for vekst i antall busspassasjerer vurderes som godt.

Styrking av tilbudet i Mosjøen – alternativer

Dagens lokalbusstilbud i byområdet Mosjøen består av linjene 261 Olderskog, 262 Åsbyen og 267 Kulstadlia. Linjene har svake passasjertall og lavt markedsgjennomslag, annen enn ved skolestart-/slutt.

Følgende løsnings foreslås:

1. Innføre en ny pendelrute mellom Kulstadlia i nord til Kippermoen/Sykehuset i sør. Kjøres med faste avganger i perioden 06:30- 20:15
2. Etablere «Hent meg» i byområdet Mosjøen, til erstatning for ordinære avganger med linjene 261 og 262.

«Hent meg» er et behovsbasert tilbud som kjøres når det foreligger bestillinger, eksempelvis med minibuss. Erfaringene fra introduksjon av «Hent meg» i Sandnessjøen er at tilbudet framstår som minst like godt som et lavfrekvent bybusstilbud. For informasjon om bestillingsløsningen, se: [HentMeg bussen - Reis Nordland](#)

En annen viktig kvalitet ved tilbudet er at regionbussene (200 Mo, 231 Trofors/Hattfjelldal, 703 Brønnøysund og 705 Sandnessjøen) betjener hele bybåndet på hver tur, og tar med reisende lokalt. Dette er en viktig kvalitet ved dagens tilbud som det er ønskelig å videreføre, og som gir et grunntilbud alle dager i uken.

Sterk kostnadsvekst utfordrer finansieringen av kollektivtilbudet

Status for kollektivtrafikken i Norge 2019-2023 kan beskrives slik (kilde: Transportøkonomisk Institutt, rapport 2061/2024):

- Passasjerantallet er tilbake på ca. samme nivå som før pandemien.
- Produksjonen (ant. rutekilometer) har økt med 2 %, og forklarer i liten grad kostnadsøkningen.
- Passasjerbetalingen, altså billettinntektene, har økt med 8 %, i løpende priser. Reelt sett har billettinntektene falt, fordi inflasjonen i perioden var 17 %.
- Kostnadene ved å produsere kollektivtransporttjenestene har økt med 34 %.
- Bevilgningene, i hovedsak fra fylkeskommunene, har økt med 49 %, i løpende priser.

Hovedbildet er altså en rask kostnadsvekst som ikke dekkes inn av økte inntekter, men av økte offentlige bevilgninger, slik at bevilgningene ikke bare øker med økt produksjon, men også som andel av den samlede finansieringen.

Andre offentlige innkjøpere, som i den senere tid har gjennomført bussanbud, har erfart å motta tilbud som ligger 35-50 % over dagens kostnadsnivå, uten at produksjonen har økt. Investeringskostnadene øker primært pga. dreining i produksjon mot dyrere tjenester (nullutslipp). Driftskostnadene øker primært pga. økte rente- og energikostnader, som i all hovedsak ligger utenfor operatørens og fylkeskommunenes påvirkning.

Dette er bakteppet når bussanbudet på Indre Helgeland lyses ut. Det blir enda viktigere enn før å gjøre de rette tingene, og gjøre tingene rett.

Miljøkrav

Krav til nullutslipp er forankret i *Forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse til veitransport*. Forskriften omfatter kjøretøy i klasse I (bybuss) og klasse II (forstadsbuss). Dette er utgangspunktet for materiellkravene som vil bli stilt i anbudet. Det gjøres imidlertid oppmerksom på at det kan gjøres unntak fra nullutslippskravet gitt forhold som er til hinder for at denne type teknologi kan komme til anvendelse, eksempelvis manglende tilgang på energi.

Forslag til ruteplaner

Høringsinvitasjonen er vedlagt forslag til rutetabeller for utvalgte ordinære ruter, og kart for dekningsområdet for Hent meg i Mosjøen.

Kontraksstrategi

Det planlegges utlyst en langsiktig kontrakt på 10 år, uten opsjoner. Dette sikrer forutsigbarhet for operatør, ansatte, kunder og andre interessenter, og står seg godt i forhold til avskrivningstiden på investeringer i materiell og infrastruktur. Kontrakten vil inneholde frihetsgrader til fylkeskommunen til å foreta ruteendringer også underveis i kontraktsperioden. Dersom konkurransen fører til operatørbytte, vil rettighetene til dagens ansatte være omfattet av reglene om virksomhetsoverdragelse.

Avslutningsvis

Frist for høringsinnspill er 13.04.2025.

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

Med vennlig hilsen
Tone Øverli
seksjonsleder for mobilitet

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Hovedmottakere

Grane kommune	Industriveien 2	8680	TROFORS
Hattfjelldal kommune	O.T.Olsens vei 3 A	8690	HATTFJELLDAL
Hemnes kommune	Sentrumsveien 1	8646	KORGEN
Lurøy kommune	Rådhuset	8766	LURØY
Nesna kommune	Movegen 24	8700	NESNA
Rana kommune	Postboks 173	8601	MO I RANA
Rødøy kommune	Rådhuset	8185	VÅGAHOLMEN
Vefsn kommune	Postboks 560	8651	MOSJØEN

Kopi til

Helgeland Interkommunalt politisk råd	Postvoks 405	8801	SANDNESSJØEN
Indre Helgeland regionråd	Postboks 564	8601	MO I RANA
Ordføreren i Grane kommune			
Ordføreren i Hattfjellda kommune			
Ordføreren i Hemnes kommune			
Ordføreren i Lurøy kommune			
Ordføreren i Nesna kommune			
Ordføreren i Rana kommune			
Ordføreren i Rødøy kommune			
Ordføreren i Vefsn kommune			

Vedlegg

	DokID
Betjening av Hauknes-Åga	1496754
Dekningskart bestillingsløsning Mosjøen sentrum	1496755
Linje 1 bybuss Mo i Rana	1496756
Linje 2 bybuss Mo i Rana	1496757
Linje 18-267 Mosjøen - Kulstadlia - Mosjøen	1496758
Linje 18-321 Hemnesberget - Finneidfjord	1496759
Linje 200 Mo i Rana - Korgen - Mosjøen	1496760
Linje 300 Mo i Rana - Storforsheia - Hjartåsen	1496761
Llinje 100 Mo i Rana - Utskarpen - Tonnes - Nesna	1496762

KOP