

Høring Busstilbudet på Indre Helgeland

Presentasjon

7.4.2025

Innhold

1. Bakgrunn
2. Mål
3. Markedsanalyse og etterspørsel etter dagens tilbud
4. Forankring – dialogmøte Mo
5. Anbefalte tilbudsendringer
6. Finansiering
7. Miljøkrav
8. Kontraktsstrategi

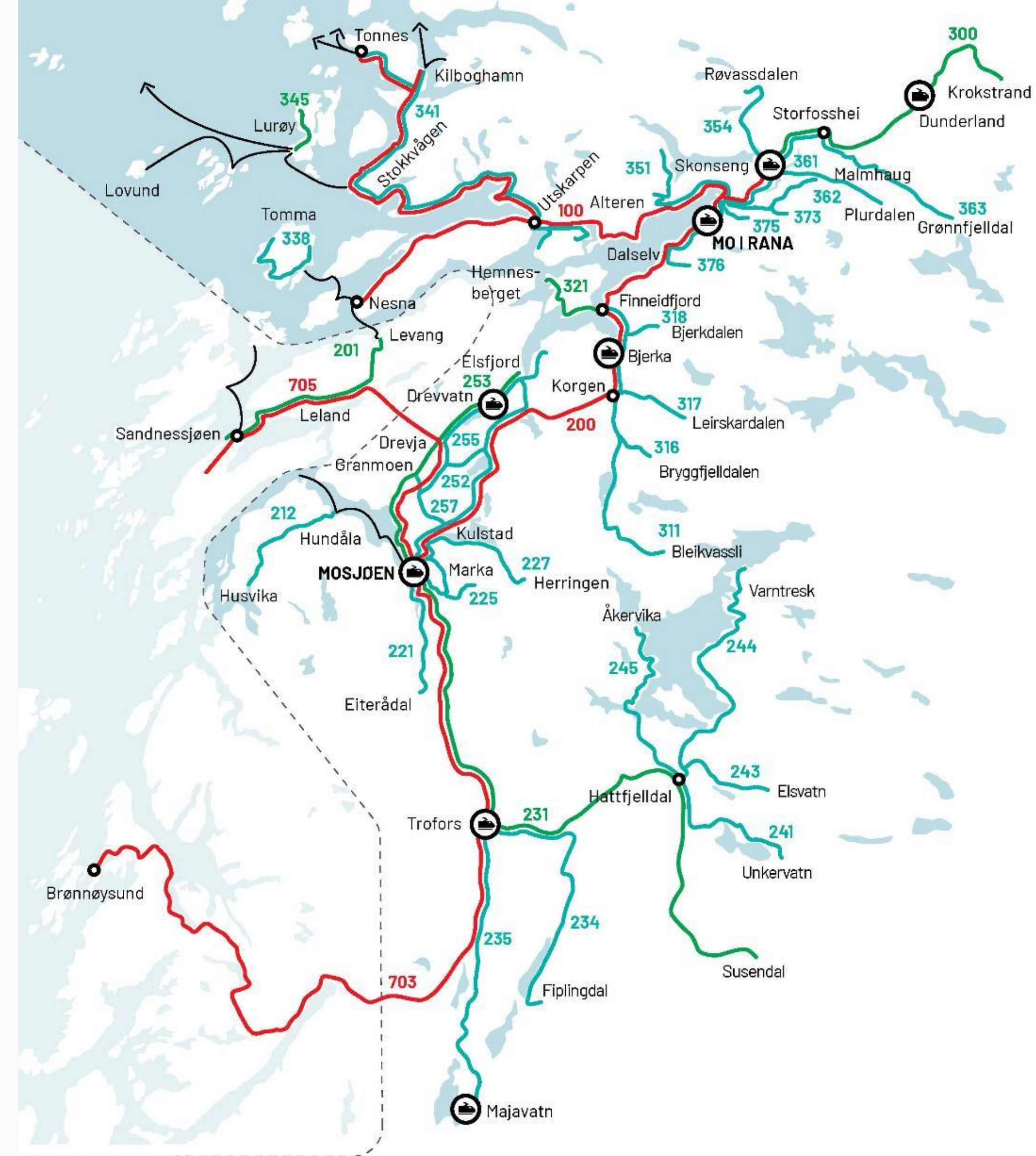


1

Bakgrunn og hensikt

Bakgrunn

- Dagens busskontrakt utløper 30.9.2027.
- Nytt anbudsinnkjøp igangsettes nå pga. ledetider.
- Omfatter busstilbudet i kommunene Rana, Hemnes, Nesna, Lurøy, Vefsn, Grane, Hattfjelldal og Rødøy.
- En betydelig bussproduksjon ca 2.350.000 rutekm/år.
- Hensikten med høringen er å sikre at berørte parter gis mulighet til å komme med innspill til forslaget til ruteendringer.
- Fokus her er det ordinære busstilbudet (bybuss, stamruter og lokale ruter). Skoleruter innebærer økt grad av skreddersøm, og ligger utenfor høringen.



Trafikkplan Indre Helgeland

- Inneholder helhetlig gjennomgang av kunde- og markedsbehov, samt analyse av etterspørselen etter dagens rutetilbud og forslag til endringer i dette.
- Digitalt rapport (Storymap) for å sikre god spredning og grunnlag for god forankring.



Trafikkplan Indre Helgeland

Analyse av kunde- og markedsbehov, etterspørsel etter dagens tilbud, og forslag til endringer i rutetilbudet fra 2025.

Utarbeidet av Strategisk Ruteplan AS på oppdrag for Nordland fylkeskommune

[Innledning](#) [Markedsanalyser](#) [Interessentinnspill](#) [Dagens tilbud](#) [Befaring](#) [Prinsipper for tilbudet](#) [Anbefalte tilbudsendringer](#) [Infrastruktur](#) [Bussmateriell](#)

2

Mål

Mål

Strategisk føring:

Regional transportplan Nordland 2022-2033

- Delmål 1: Sikker, tilgjengelig og pålitelig mobilitet i hele Nordland
- Delmål 2: Få flere til å benytte kollektivtransport
- To delvis motstridene mål, fordi de krever ulik tilrettelegging.

Trafikkplanen foreslår å operasjonalisere målene gjennom følgende prioritering:

1. Trygg og effektiv betjening av skoleskyss.
2. Binde regionene sammen
3. Styrket lokalt tilbud der det finnes grunnlag for å øke markedsandelen.
4. Innføring av bestillingsruter «Hent meg» som alternativ til underpresterende faste ruter med få avganger.



3

Markedsanalyser og etterspørsel etter dagens tilbud

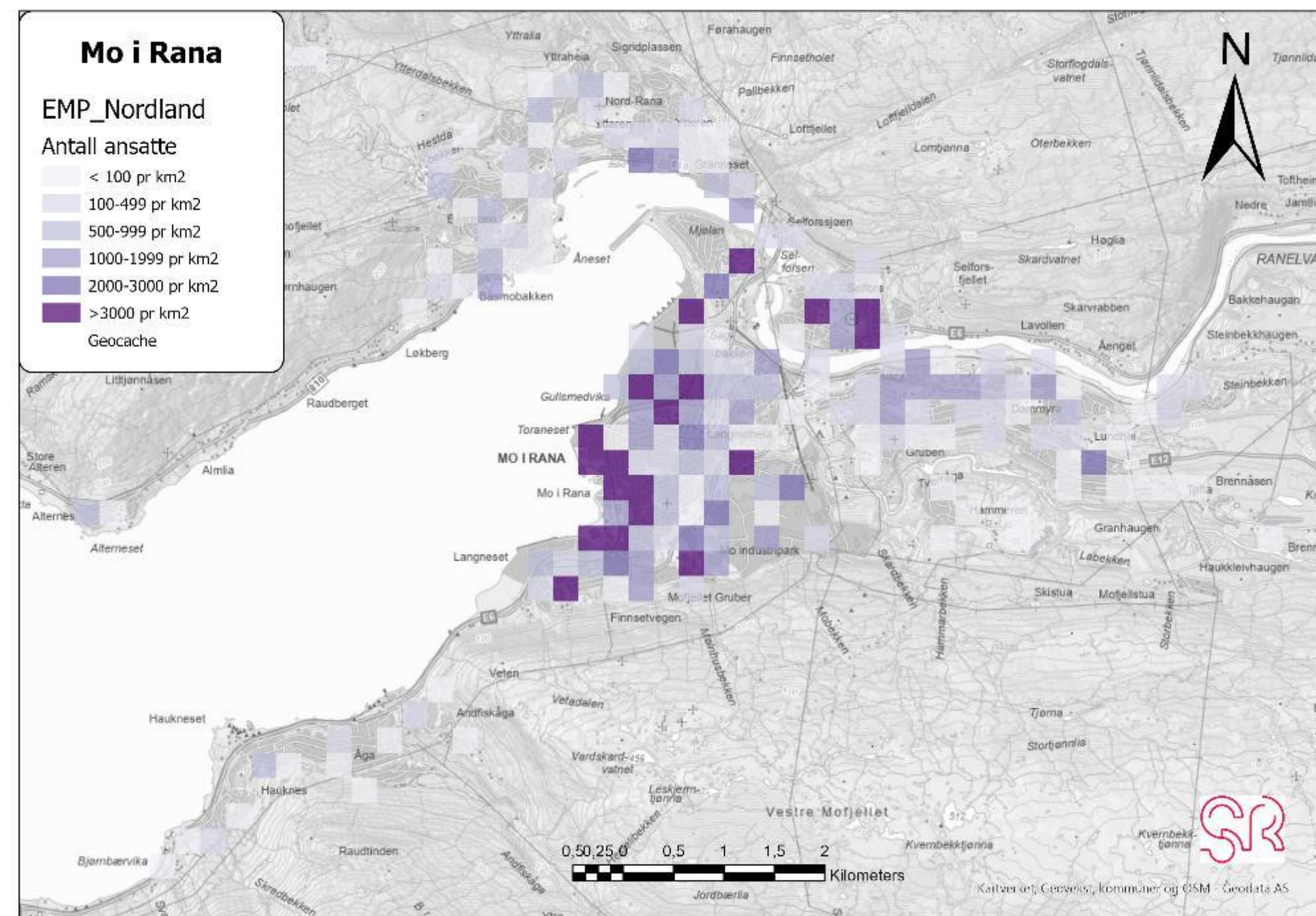
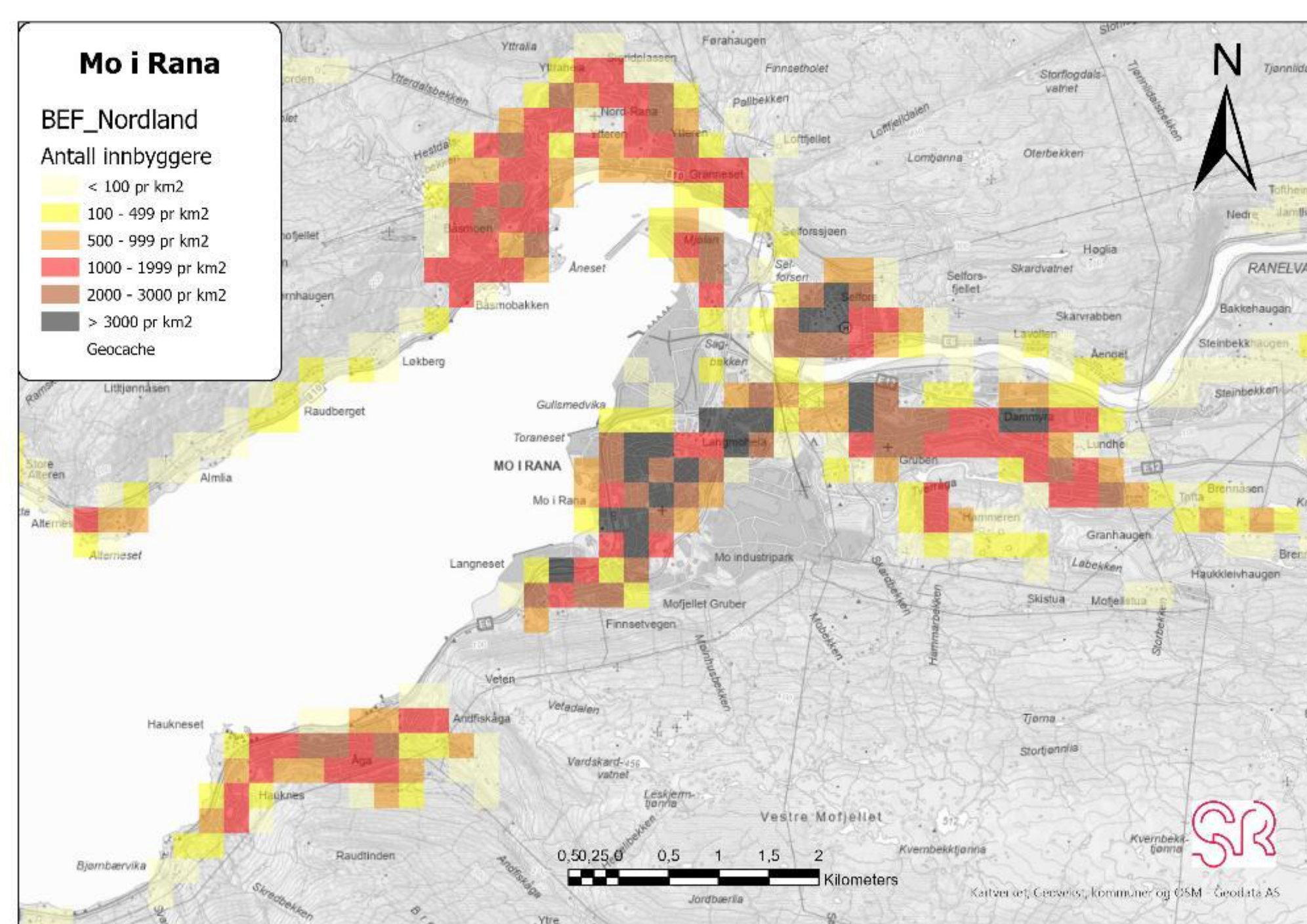
Bosatte / ansatte Mo

Befolkingskonsentrasjoner i Mo:

- Selfors
- Sagbakken
- Sentrum
- Gruben
- Fairbankveien

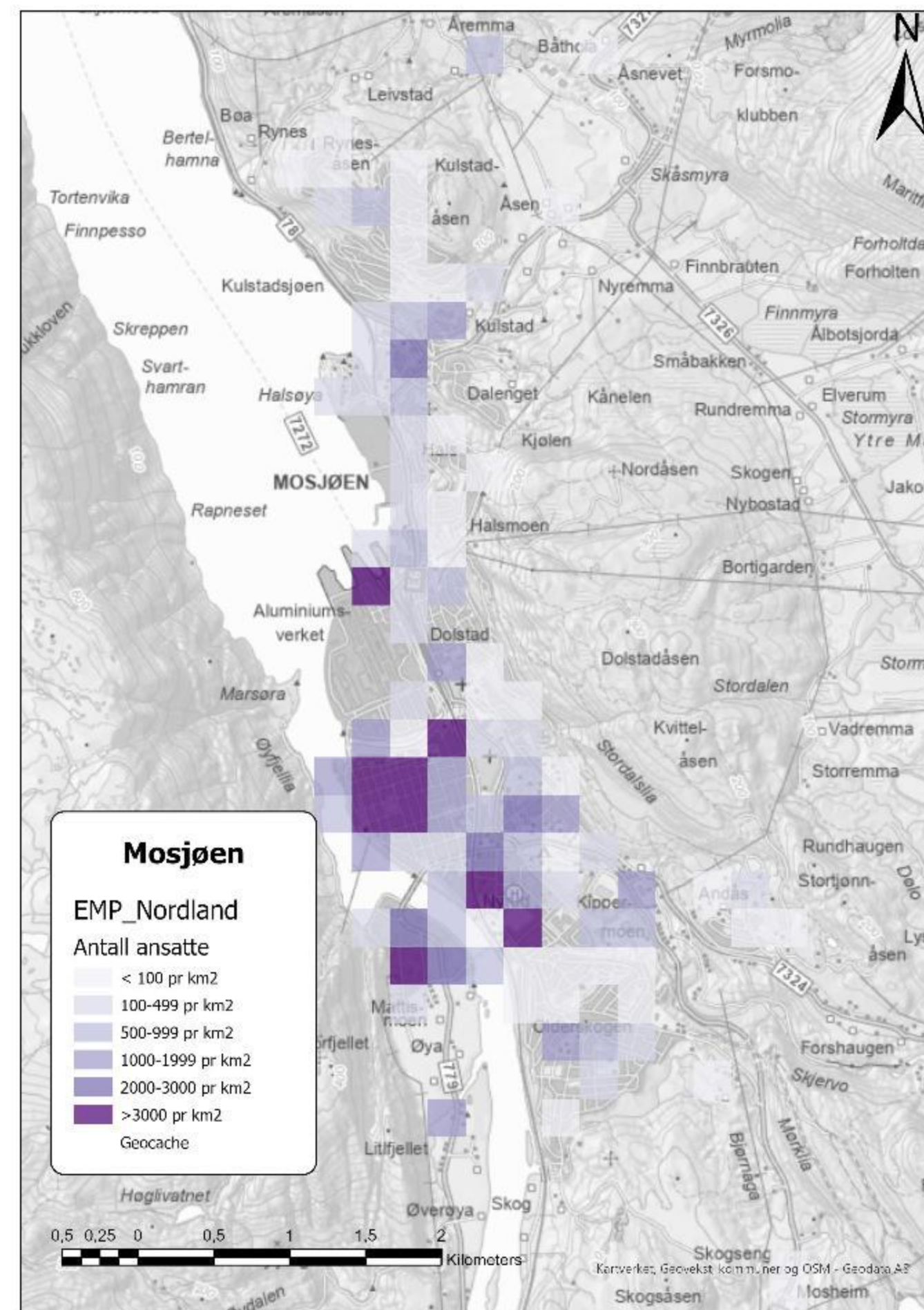
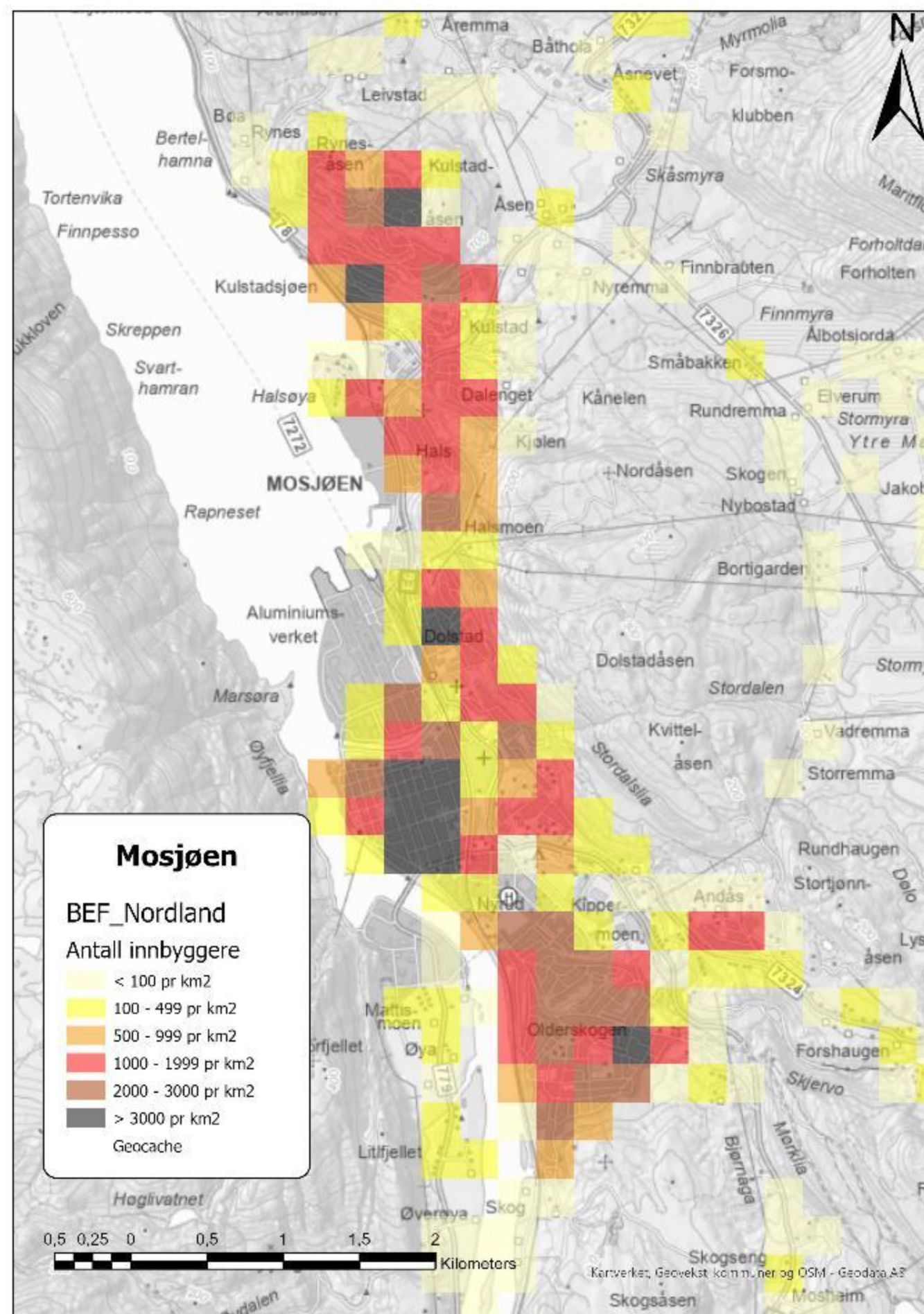
Konsentrasjon av arbeidsplasser:

- Sentrum
- Selfors (sykehuset)
- Polarsirkelen VGS
- Nasjonalbiblioteket
- Mobekkleira
- Industriparken (høyt antall ansatte, men spredt på stort område)



Kilde: ArcGIS, data SSB.

Bosatte/ansatte Mosjøen



Sentrumsnær bebyggelse og arbeidsplasser i Mosjøen:

- Befolkingskonsentrasjon langs bybåndet fra Kulstadlia i nord til Olderskog i sør.
- Arbeidsplasskonsentrasjoner i og rundt sentrum.
- Mange bor nær sentrum/handel/skole/arbeid/servicefunksjoner. Korte avstander som reduserer behovet for kollektivtransport.
- Bussens markedspotensial størst på reiser > 3 km. F. eks. Kulstadlia – sentrum og Olderskog - sentrum.

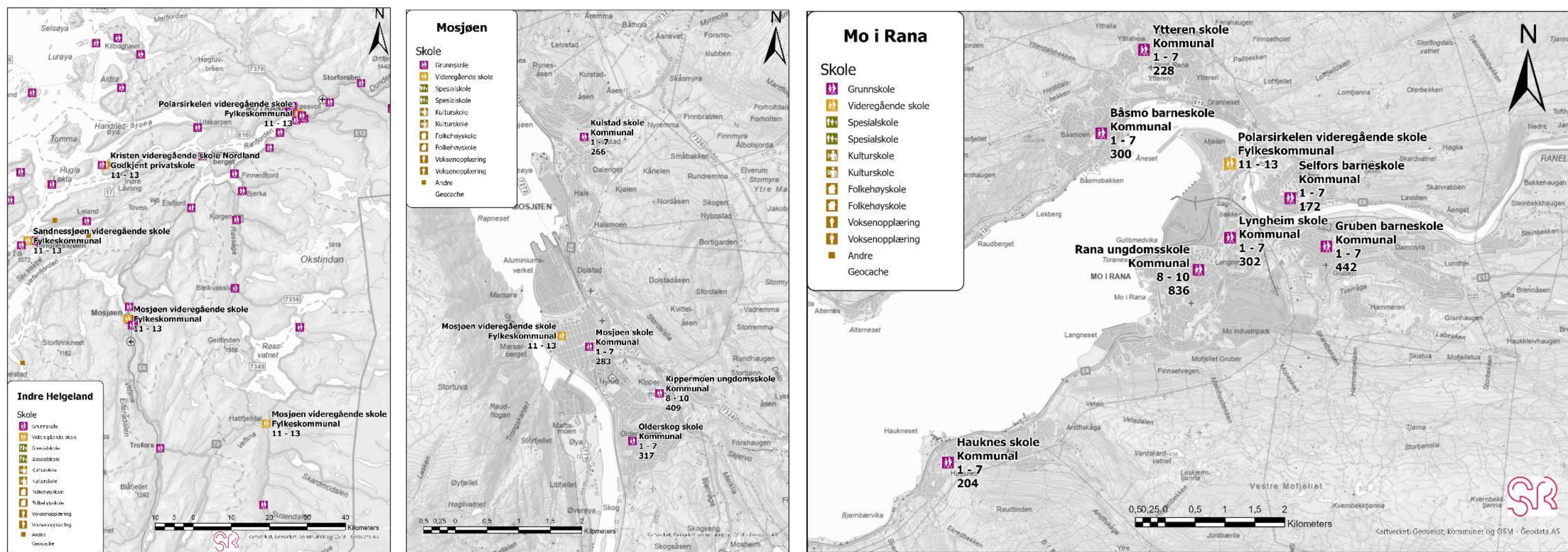
Omfattende skoleskysstbehov

Skoleskysst er en lovpålagt transportoppgave. Skoleelever er en stor og lojal kundegruppe for busstilbudet på Helgeland:

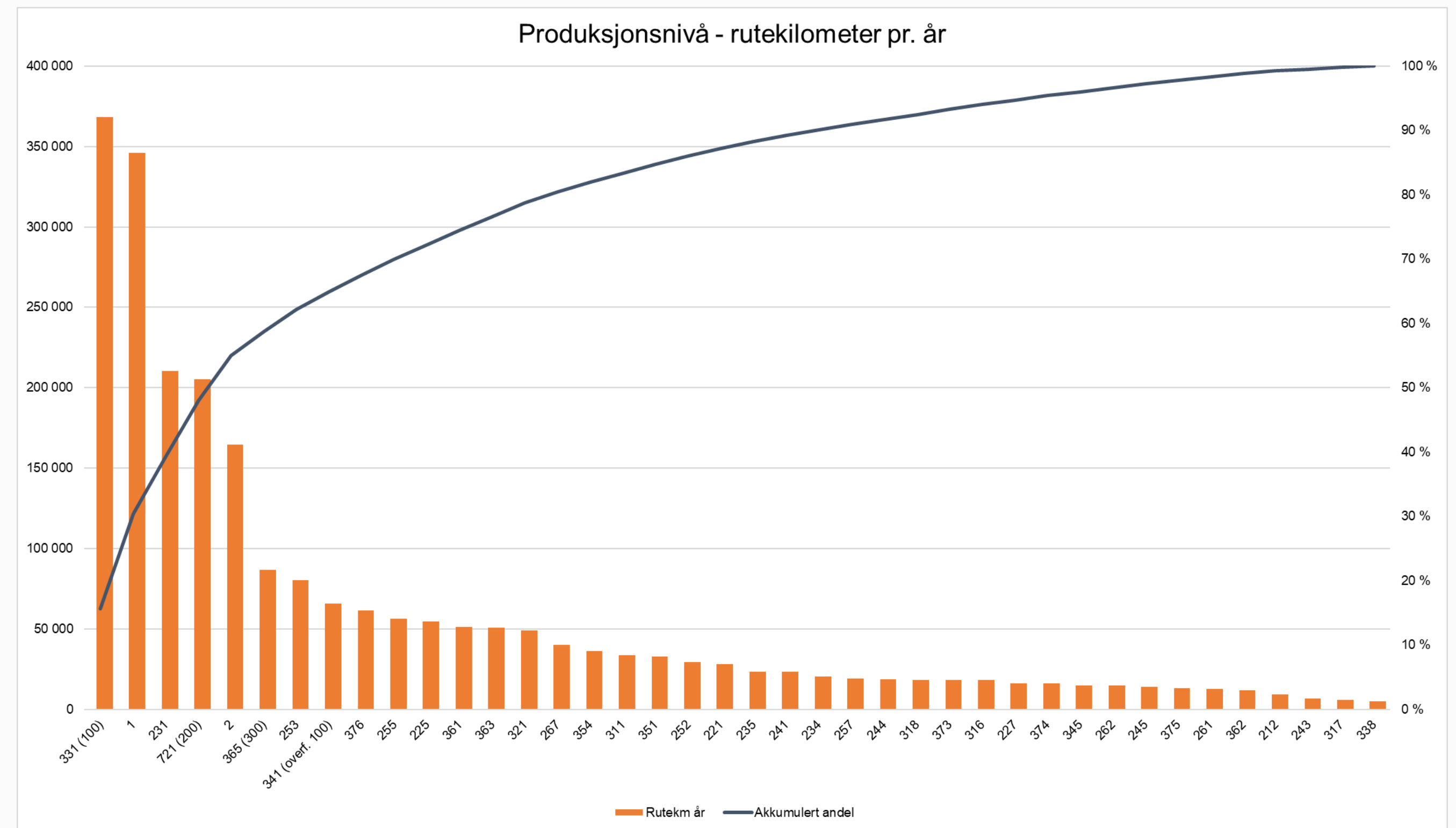
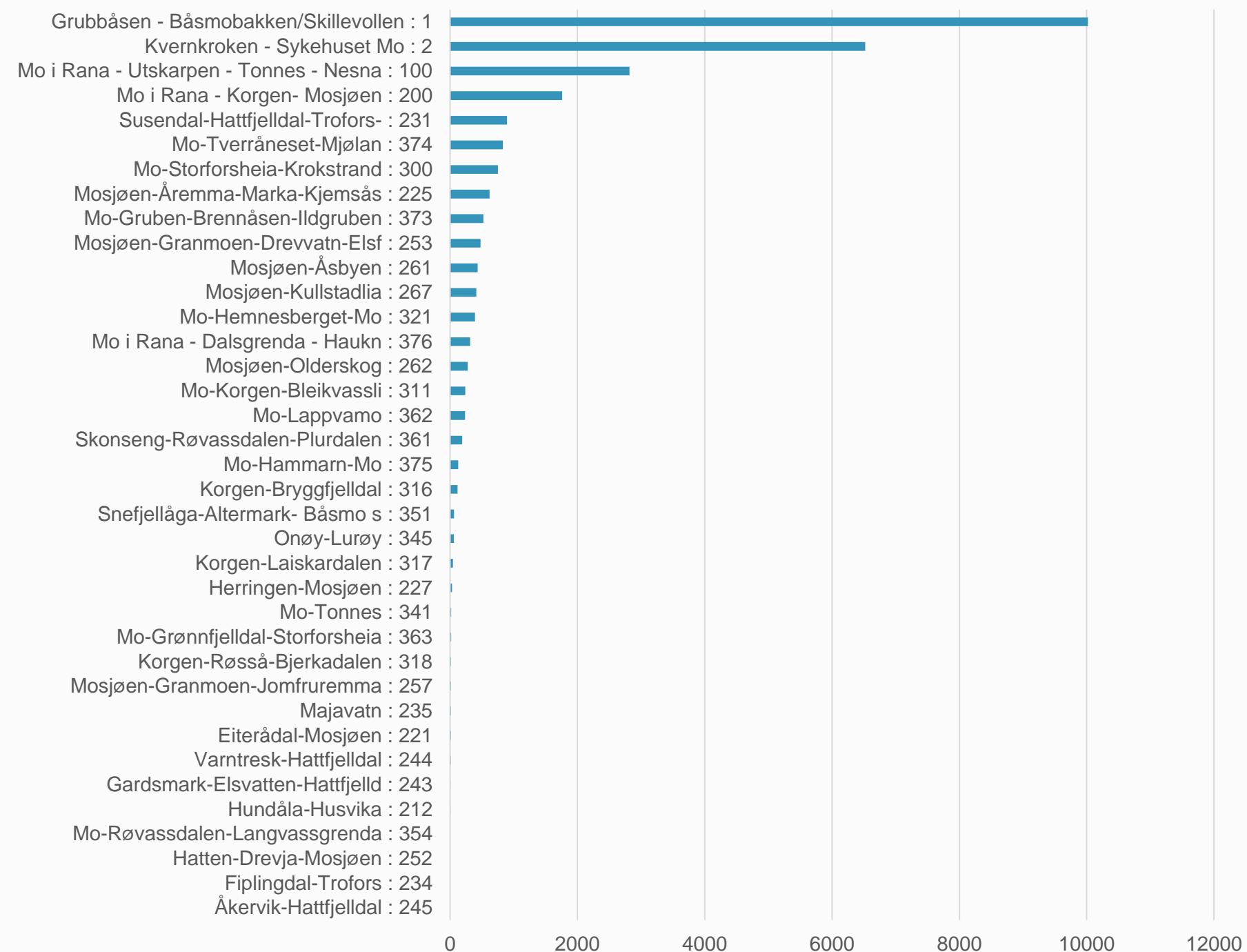
- Nord Universitet, Campus Helgeland, lokalisert i Mo sentrum, ca. 600 studenter.
- Polarsirkelen VGS er en stor videregående skole med ca. 930 elever.
- Rana ungdomsskole blant Norges største ungdomsskoler med ca 835 elever.

Skyssen samkjøres, vurderes som gunstig, men dimensjonerer kraftig antall busser og sjåførere.

Sentralt beliggende VGS i Mosjøen. Desentral grunnskolestruktur.

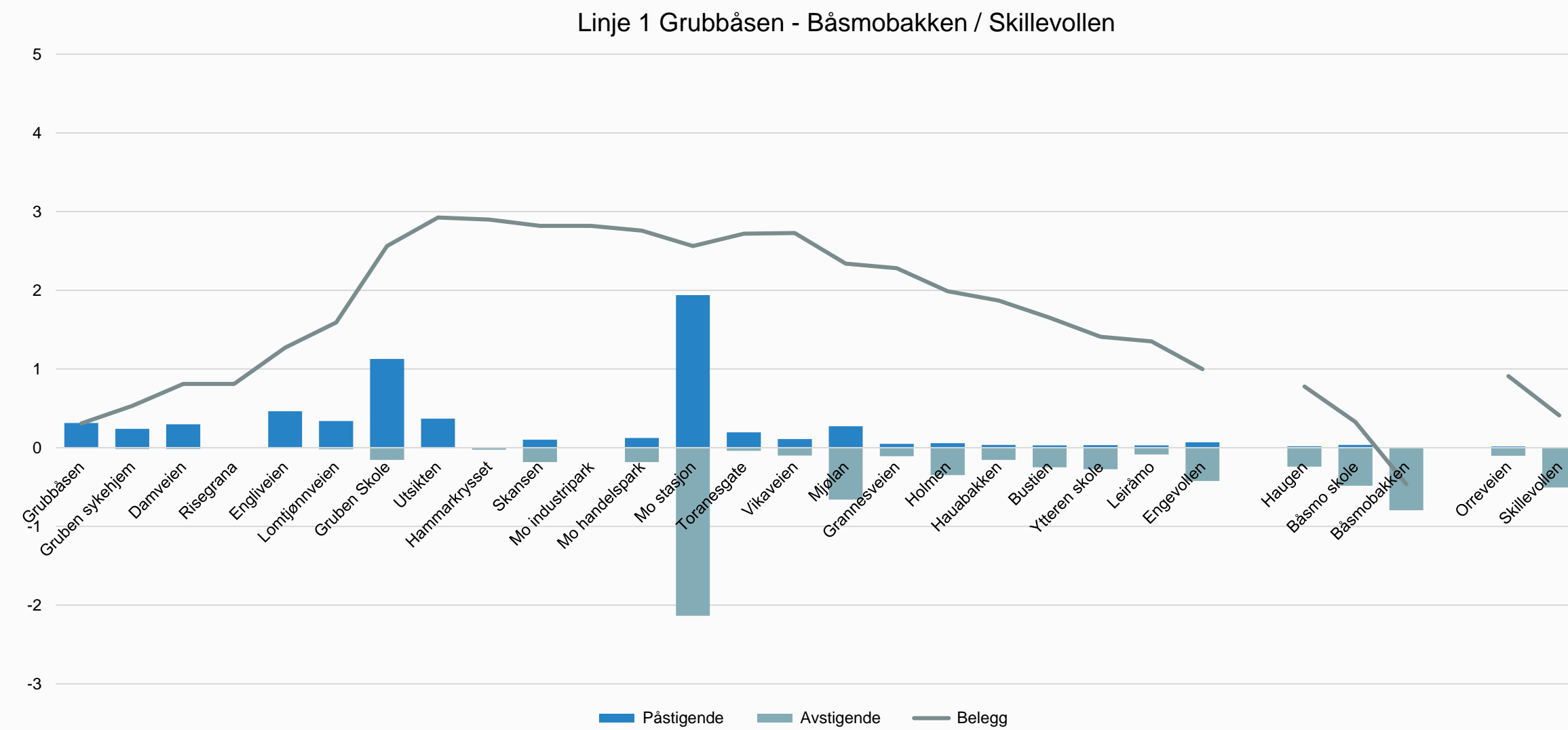


Dagens tilbud - nøkkeltall



- Fem linjer står for 60 % av produksjonen. Dette er bybussene i Mo, samt regionlinjene 100, 200 og 300.
- Relativt høyest effektivitet har bybusslinjene i Mo: 0,3-0,5 passasjerer pr. rutekilometer kjørt (skolelever og skoleruter ikke inkludert i beregningen).
- Generelt er passasjertallene lave.

Dagens tilbud – Linjeprofiler L1 og L2 i Mo



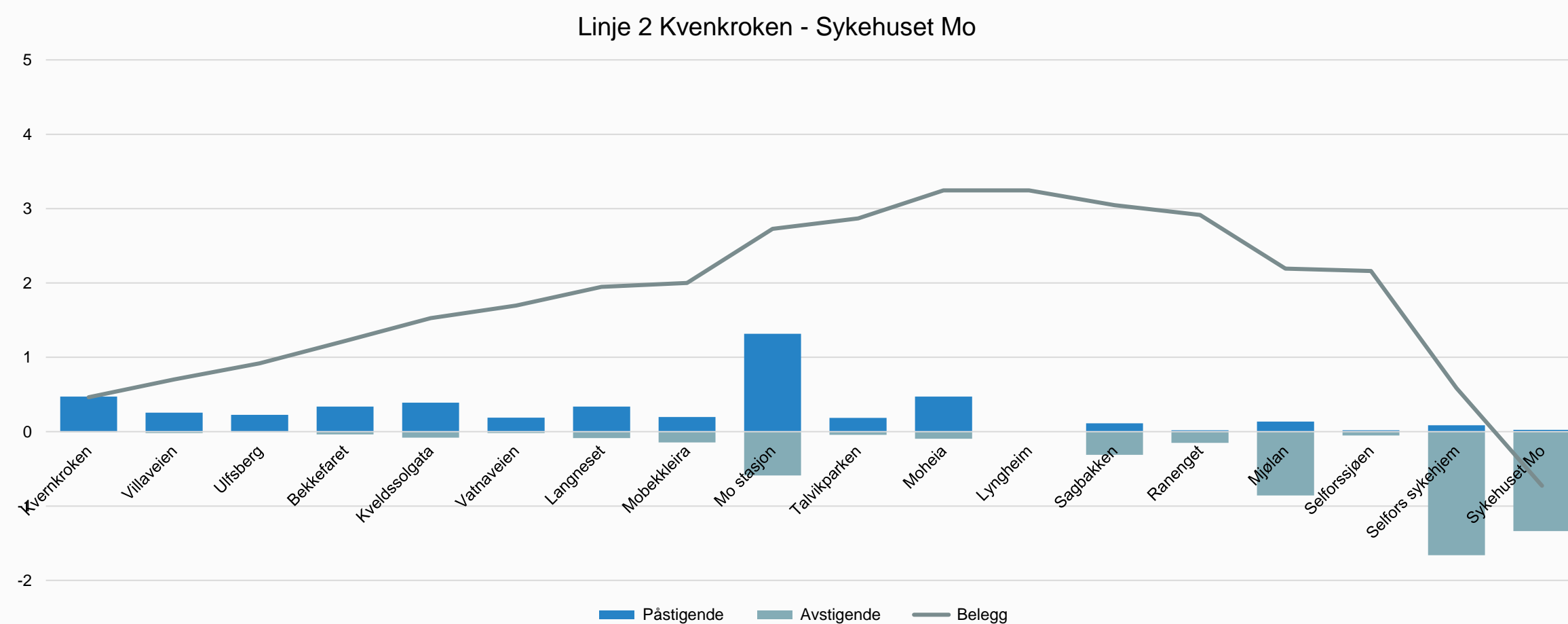
- Viser gjennomsnittlig på/av-stigning, samt belegget langs linjeforløpet.
- Det er relativt få reisende (ca. 3-4 passasjerer i belegg ved kritisk passasjersnitt)
- Pendellinjer via sentrum. Skaper direkte reisetilbud for noen, alternativt til bytte.

Områder med flest påstigende :

- Grubbåsen
- Sentrum
- Selfors
- Yttern (samlet)

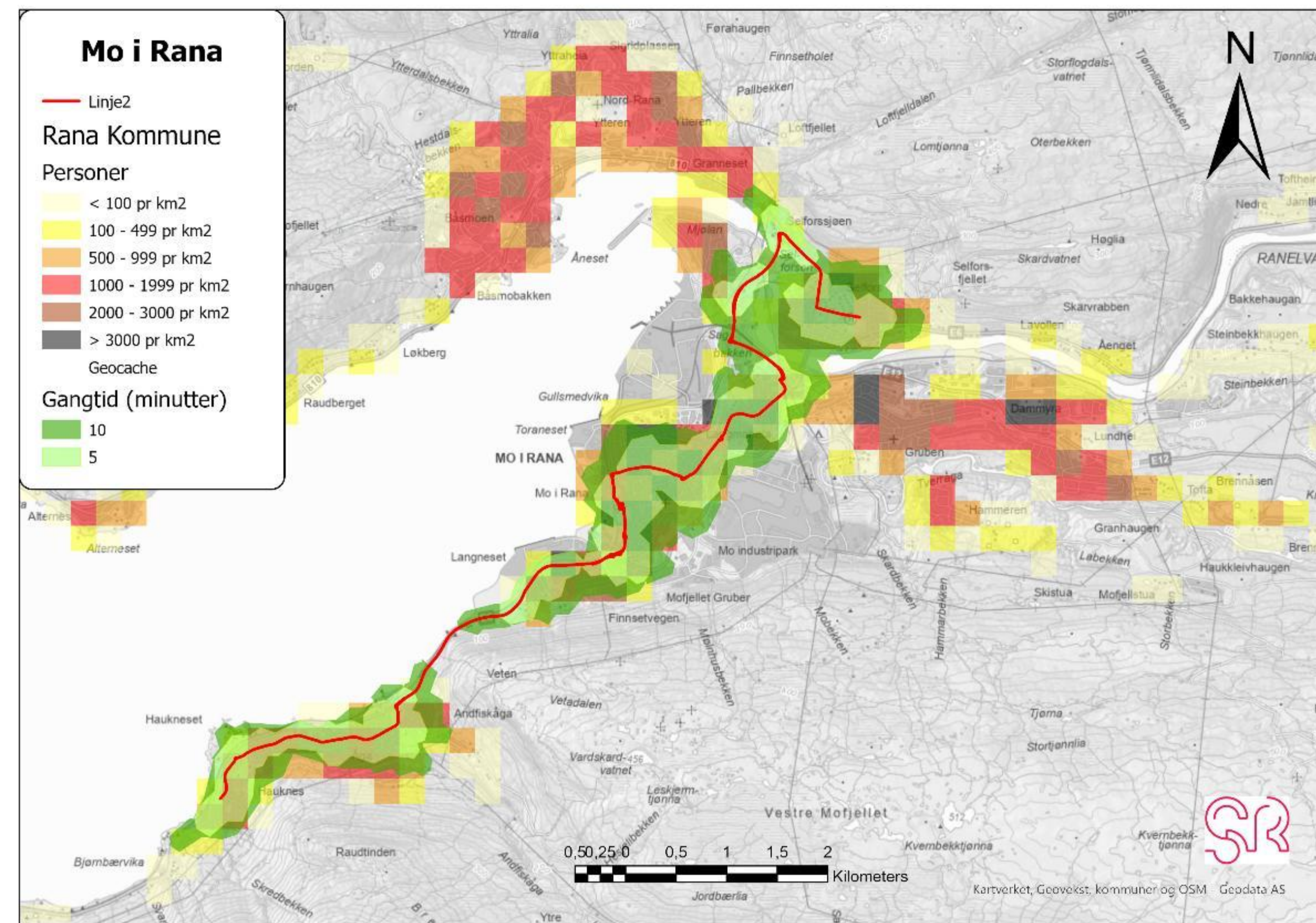
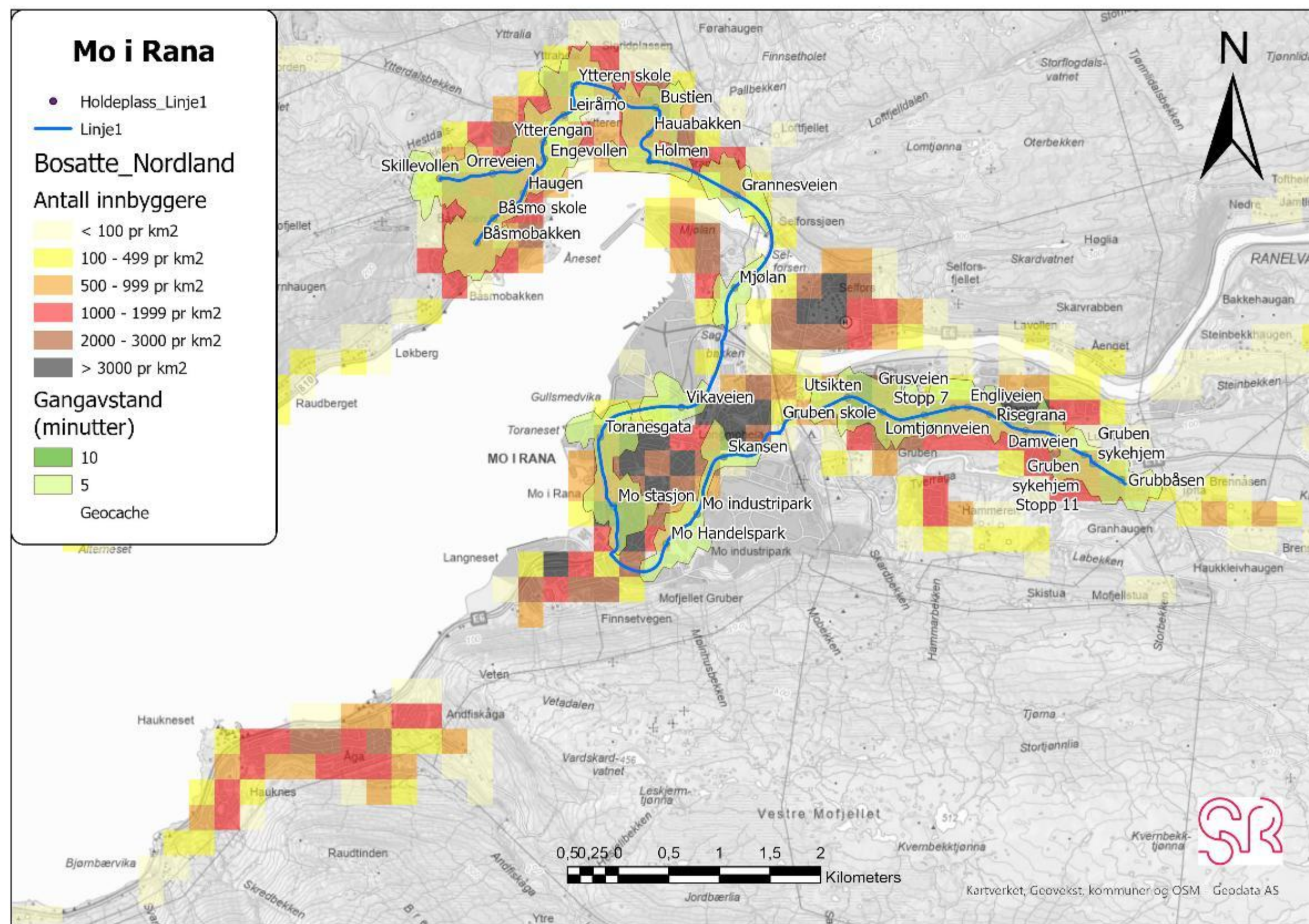
Færre reisende til/fra:

- Industriparken
- Kvernkroken
- Vikaveien



Flatedekning

- Akseptabel gangtid til holdeplass er 5-10 minutter, og henger sammen med tilbudets kvalitet og hvor attraktivt det er å gå.
- Kartene markedsdekning målt i hhv. 5 og 10 minutters gangtid til dagens holdeplasser med linjene 1-2.
- Manglene tilbud kan ikke anses som hovedårsaken til at ikke flere reiser kollektivt.



Kilde: ArcGIS, data fra SSB.

Dagens tilbud og marked oppsummert

- Ressurskrevende skolebussproduksjon.
- Gjennomgående lav bruk (annet enn skoleelever).
- Gjennomgående lav frekvens, eller begrenset tilbud til arbeidsstart/-slutt.
- Manglende tilbud kveld og helg.
- Omleggingen av bybusstilbudet i 2017 (etter modell fra Bodø), har ført til forenkling i antall linjer, men hatt noe lav effekt på antall passasjerer.
- Det er potensial for å rette markedet enda mer mot å betjene de største reisestrømmene, og tilby økt frekvens (flere avganger).





4

Forankring – innspill fra dialogmøtet Mo i Rana 14.9.23

Eksempler på innspill fra dialogen

Arbeidsmøte 14.9.2023
Trafikkplan Indre Helgeland – med vekt på kollektivtilbudet i Mo i Rana

Deltakere

Navn	Stilling/rolle	Organisasjon
Allan Berg	Prosjektleder	Rana Utvikling
Anne Ingeborg Pedersen	Rådgiver	Helgelandspsykehuset HF
Ann-Marit Tverå	Fagsjef for hjemmebaserte tjenester, rehabilitering og miljøterapeutiske tjenester	Rana kommune
Arnt-Eirik Myrvang	Arealplanlegger	Rana kommune
Beate Johanne Aspdal	Utviklingssjef	Helgelandspsykehuset HF
Birgitte Marie Formo	Prosjektsjef	Bane NOR Eiendom
Bjørnar Klausen	Rådgiver Mobilitet	Nordland fylkeskommune
Cecilie Nordvik	Prosjektleder	Rana Utvikling
Emly Eriksen	Leder	Funksjonshemmedes fellesorganisasjon Rana
Espen Martinsen	Ekstern rådgiver for NFK	Strategisk Ruteplan AS
Florian Kindl	Avdelingsjef areal og miljø	Rana kommune
Gunhild Kringen Johnsen	Rådgiver	Polarsirkelen VGS
Guro Rørlien Hjerpbakk	Arealplanlegger	Rana kommune
Hilde Bjørnvik	Leder av Rana Ungdomsråd	Rana Ungdomsråd
Hilde Moholt	Rådgiver, samferdsel	Rana kommune
Ine Hilling	Seksjonssjef, Transport og samfunn, Utredning nord	Statens vegvesen
Inger Blikra	Seksjonsleder, seksjon for kart og arealplan	Rana kommune
Ingvild Skogvold	Daglig leder	Ranaregionen næringsforening
Iren-Marie Owe	Sekretær	Funksjonshemmedes fellesorganisasjon Rana
Jan Erik Furunes	Styreleder	SIU Invest AS
Jens Morten N	Faggruppelider rutetilbud og drift	Nordland fylkeskommune
Katrine Sivertsen	HR Officer	FREYR Battery
Kristin Frodahl Rognerud	Prosjektleder	Rana Utvikling
Kristina Alida Gylseth	Kontorleder, Nord-Helgeland	Visit Helgeland AS
Lars Solli	Arealplanlegger, seksjon for kart og arealplan	Rana kommune
Magnus Sinkaberg Gaasvær	Førstekonsulent, Transport og samfunn, Utredning nord	Statens vegvesen
Monica Westvik Musum	Rådgiver, enhet for fagutvikling og innovasjon	Rana kommune
Morten Hagh	Adm. Dir	Eiendomsselskapet Ranheim
Sigmund Olsen	Rådgiver/ruteplanlegger samferdsel	Nordland fylkeskommune
Sindre Hognestad	Ekstern rådgiver for NFK	Strategisk Ruteplan AS
Steinar Volden	Styreleder	Synshemmede i Rana og omegn
Stig Roald Frammarsvik	Kommunaldirektør for tekniske tjenester	Rana kommune
Thomas Wirthgen	MIP konsern prosjektstøtte	Mo Industripark AS
Tone-Lise Pettersen	Advokat, prosjektutvikler	Eiendomsselskapet Ranheim
Zack Klockar	Forsker	SINTEF Helgeland

- God parkeringsdekning i byene: 55 % belegg på P-plasser i Rana tilsier at parkeringsdekningen er god, og kan forsvarlig reduseres for å stimulere til mer bruk av buss.
- Byutviklingen planlagt i og rundt sentrum (unntak Båsmo og Beltelia)
- Ansatte tilknyttet sykehuset i Mo som bor på Ytteren, Båsmoen og Gruben har ikke direktetilbud.
- ~~Flere ansatte i næringsparken, anslag 3500. Freyr alene 3.000 arb.pl. (CQP: 2 skift, Giga: 6 skift)~~ Denne forutsetningen er senere endret.
- Trafikale problemer og hensynet til trafiksikkerhet inne i industriparken, ønskelig med busstilbud internt, og bilparkering på utsiden.
- Ungdomsrådet peker på manglede busstilbud på kveld og helg.
- Ønske om bedre tilrettelegging for UU både buss og infrastruktur.
- Ny lufthavn: antar 400'-500' passasjerer/år.
- **En stikkordsmessig framstilling av interessentinnspill er presentert i trafikkplanen.**

5

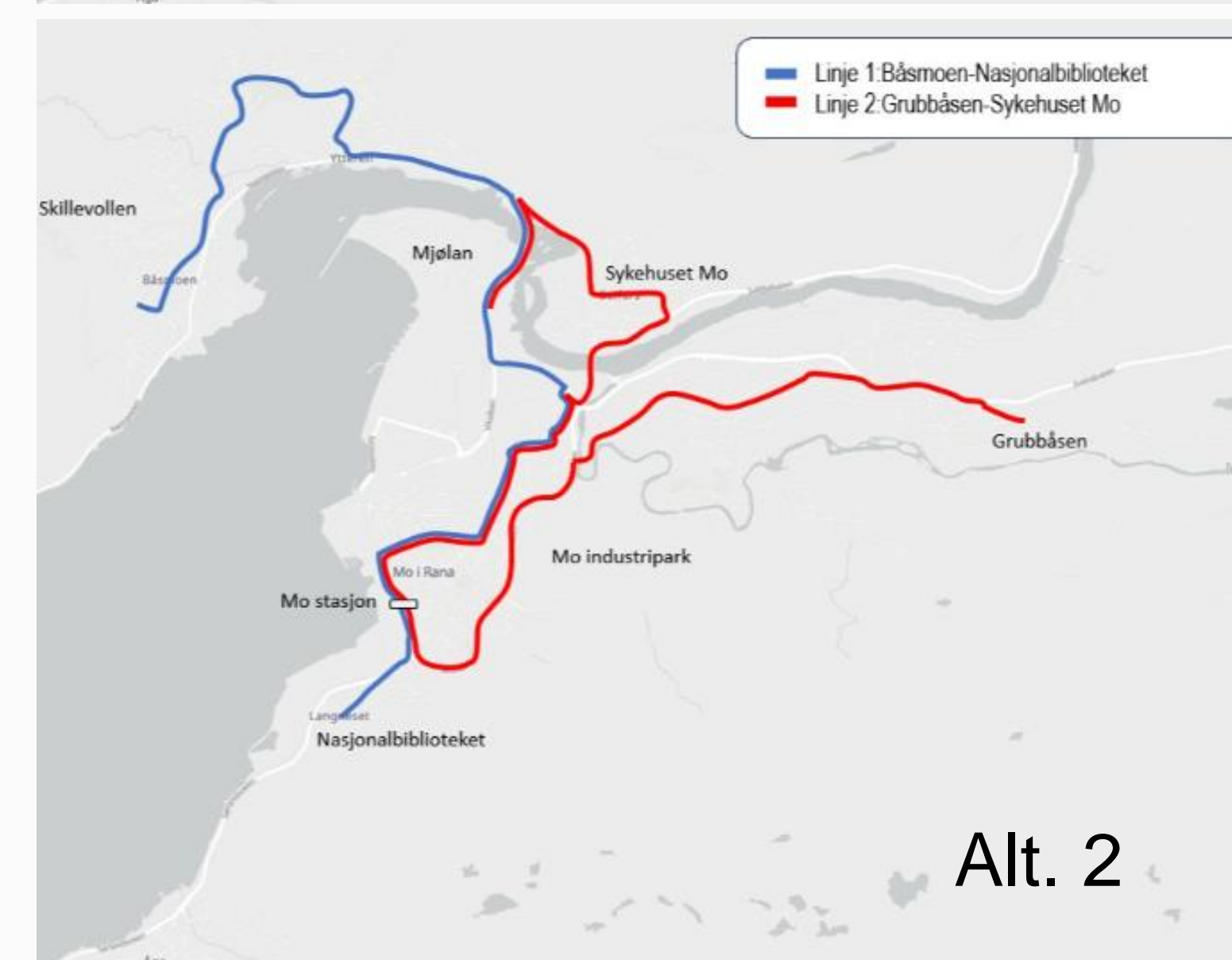
Anbefalte tilbudsendringer

- A. Bybussen i Mo i Rana
- B. Korridoren Mo i Rana – Hemnesberget – Mosjøen
- C. Styrking av tilbudet i Mosjøen – alternativer

(a) Bybussen i Mo i Rana

- **Styrke tilbudet der potensialet for vekst er størst:** Økt tilbud til de tyngste bydelene Båsmo, Yttern, Selfors og Gruben, samt Polarsirkelen vgs. og Rana u-skole.
- **Vikaåsen** betjenes ikke: Svak etterspørsel. Ved å la linjene kjøre Moheia, dannes en fellestrase med høy frekvens og økt tilgjengelighet til skolene, samt Skansen (industriparkens kontorarbeidsplasser) og fritidstilbud og arbeidsplasser i sentrum.
- **Båsmoen** prioriteres med flere avganger, til fordel for turer til Skillevollen.
- Dagens bybuss til **Åga/Hauknes** har lav etterspørsel og det er nødvendig med tiltak. Tilbudet foreslås erstattet med skoleskyss, samt at flere avganger på linje 200 Mo-Hemnesberget/Mosjøen og linje 376 Mo-Dalselv kjøres via Åga/Hauknes.
- Nytt endepunkt og betjening av området **Nasjonalbiblioteket**.
- Ny rutestruktur er mer effektiv, og øker utnyttelsen av vogner og sjåførere. Dette åpner for å tilby flere avganger, både i rush og kveldstid. Åpningstiden utvides, og det kommer inn søndagsrute. Perspektivet er kvartersrute i rushtidene og halvtimesruter på dagtid ellers.

→ 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.



(b) Korridoren Mo i Rana – Hemnesberget – Mosjøen

Det tilstrebes bedre rollefordeling mellom tog og buss i korridoren:

- Tog: Innrettet mot å ta reisende mellom byene. Avganger morgen, dagtid, ettermiddag og kveld.
- Buss: Innrettes mot å betjene lokalmarkedet underveis, og har en mer begrenset rolle i by-til-by-trafikken.
- Fortsatt vekt på regionale reisemuligheter: f.eks. reise til/fra Sandnessjøen, Brønnøysund med bytte i Mosjøen, og Nesna/Stokkvågen med bytte Mo.

Busslinje 200 Mo – Mosjøen innrettes i større grad mot å betjene lokalmarkedet:

- På strekningen Hemnesberget – Mo utvides tilbudet på kveldstid og på dager med skolefri. Ny(e) kveldsavgang(er) betjener også Hauknes, for å kompensere for bortfall av bybuss.
- Avganger som starter/slutter i Finneidfjord forlenges Hemnesberget, slik at passasjerer unngår bussbytte (funksjonen til dagens linje 321).
- Betydelig pendlermarked Hemnes-Mo, det vurderes å være potensial for vekst i antall busspassasjerer.



(c) Styrking av tilbudet i Mosjøen

- **Dagens lokaltilbud** har svake passasjertall unntatt ved skole start/slutt:
 - Linjene 261 Olderskog, 262 Åsvbyen, 267 Kulstadlia
- **1:** Ny pendellinje med fast frekvens og lang åpningstid
 - Mellom Kulstadlia og Kippermoen/sykehuset. Kjøres til faste tider i tidsrommet 06:30- 20:15. Erstatter dagens linjer 261/262/267.
- **2:** Etablere «Hent meg» i byområdet Mosjøen,
 - Behovsbasert tilbud som kjøres når det foreligger bestillinger, og eventuelt betjent med minibuss.
 - Til erstatning for ordinære avganger med linjene 261/262/267 (skoleskyss til bl.a. Kulstadlia vil fortsatt betjenes med stor buss).
 - Gode erfaringer fra etablering andre steder bl.a. Sandnessjøen
- Viderefører at regionbussene (200 Mo, 231 Trofors/Hattfjelldal, 705 Sandnessjøen og 703 Brønnøysund), og tar med reisende lokalt. Viktig kvalitet ved dagens tilbud, som det er ønskelig å videreføre, og som danner et grunntilbud også i helgen.



6

Finansiering

Rask kostnadsvekst som ikke dekkes inn av økte inntekter

Status for kollektivtrafikken i Norge 2019-2023 (TØI 2024):

- Driftskostnadene har økt vesentlig mer enn inflasjonen: +24 % for dieselbuss og +34 % for el-buss (pga. økt rente, økte energikostnader, mer krevende rekruttering til sjåføryrket).
 - Dreining i produksjon mot dyrere tjenester (pga. økt bruk av lukket skoleskyss, overgang til nullutslippsløsninger).
 - Innkjøpspriser for sammenligbare regionbusser (klasse II) har økt fra ca. 1,7 mill kr (2017) til ca 2,8 mill kr i 2024 (+60 %). Innkjøp av el-buss koster ca. 4,2 mill kr (halvannen gang prisen av dieselbuss).
 - Billettinntektene har ikke holdt følge med inflasjonen i perioden (realprisnedgang).
 - 6 av de 7 største busselskapene driver med underskudd. I gjennomsnitt 1 % driftsmargin i bussbransjen.
- Hovedbildet er en rask kostnadsvekst som ikke dekkes inn av økte inntekter, men av økte offentlige bevilgninger.
- Erfarer nå langt høyere priser i nyere bussanbud, til tross for uendret produksjonsnivå, bl.a. Agder.
 - Avlyst anbud bl.a. i Nord-Troms pga. kostnadsøkning.

7

Miljøkrav



Busmateriell

- 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 blir stilt i anbudet.
- Krever ladeløsninger, som kan være utfordrende å etablere: tomt, ladeinfrastruktur, strømtilgang.
- Mye skolekjøring gir stort vognbehov med relativ lav utnyttelse. Gjennomsnitt 84 km/dag for skolebusser i dagens kontrakt, svært lavt. Restlevetid.
- Avklarer muligheten for å starte opp kontrakten med brukt materiell. Jf. også etisk handel. bærekraftig kjøp og beredskap.
- Pågår arbeid med å tilrettelegge bussdepot på Mo og Mosjøen. Bussanlegg er bussens viktigste infrastruktur, og underbygger virksom konkurranse om busskontrakten.



8

Kontraksstrategi

Forutsigbarhet

- Det planlegges utlyst en kontrakt på 10 år, uten opsjoner.
- Sikrer forutsigbarhet for ansatte, operatør, kunder, foreldre, skoler, og andre interessenter, og står seg godt i forhold til avskrivningstiden på investeringer i materiell og infrastruktur.
- Det vil være frihetsgrader til å foreta ruteendringer underveis i kontraktperioden.
- Dersom konkurransen skulle føre til operatørbytte, vil rettighetene til dagens operativt ansatte være omfattet av reglene for virksomhetsoverdragelse.

Reis i Nordland!

