

# Orienteringssak i formannskapet

## 8. januar 2024

### Innholdsfortegnelse

1 Kort bakgrunn

2 Jøa t land 24/7

3 Økonomisk utredning flytebru

4 Reguleringsplan

5 Gratis ferje

6 Finansieringsplan for prosjektet

7 Fylkeskommunens vurdering

8 Status 2024

# 1 Kort bakgrunn

Arbeidet med fastlandsforbindelse til Jøa kan dokumenteres tilbake til desember 1989 ved rapporten Bru til Jøa – forprosjekt med kostnadsoverslag (konsept hengebru, kostnad 159 millioner kroner). Arbeidet med fastlandsforbindelse til Jøa er senere blitt forankret i ulike planverk hos tidligere Nord-Trøndelag fylkeskommune, Midtre Namdal samkommune, tidligere Fosnes kommune og i intensjonsavtalen ved kommunesammenslåingen av Fosnes kommune, Namdalseid kommune og Namsos kommune.

Intensjonsavtalen som ble vedtatt 16.06.2016 omfatter følgende satsninger:

- Bedre infrastruktur i hele kommunen
- Levere tjenester der folk bor
- Skape vekst og utvikling i hele kommunen
- Skape gode og attraktive bo – og oppvekstmiljøer i hele kommunen, og legge spesielt til rette for økt bosetting av unge i kommunen
- Det skal jobbes aktivt for bru til Jøa

## 2 Jøa t land 24/7

Fylkestinget vedtok i oktober 2018 å etablere prosjektet Jøa t land 24/7. Prosjekt hadde som ambisjon å utfordre industri og kompetansemiljø i hvordan fjordkryssing mellom fastlandet og øya Jøa kan løses på en bedre måte enn i dag.

Prosjektet «Jøa t land 24/7» ble organisert med styringsgruppe, tverrfaglig prosjektgruppe, referansegruppe og prosjektleder.

Namsos kommune har vært representert i styringsgruppen og prosjektgruppen. Referansegruppen har vært formannskapet i Fosnes kommune fram til 31.12.2020.

Resultatet av dette arbeidet var rapporten Prosjekt Jøa t land 24/7 – valg av hovedalternativ 16.01.2020.

Fylkeskommunen har tidligere avsatt 10,0 millioner kroner med formål bru til Jøa. Fellesnemnda for kommunesammenslåingen har bidratt i prosjektet med 4,6 millioner kroner i utredningsarbeidet.

Fylkestinget gjorde følgende vedtak 26.02.2020:

1. Fylkestinget tar rapporten til orientering, og vedtar et videre utviklingsløp for prosjektet frem mot fylkestinget i oktober. I dette løpet sees det på å utvikle en lavt bemannet/autonom ferjeløsning på Jøa-sambandet. I tillegg ber fylkestinget fylkesrådmannen utrede nærmere de økonomiske sidene ved en flytebru med lavere seilingshøyde til Jøa. I de økonomiske utredningene må de ligge erfaringer fra lignende prosjekter med ferjeavløsningsmidler og bompenger. Kystverket bes om å hurtig avklare mulighetene for en seilingshøyde på 20 meter.

Videre må Namsos kommune raskt kontaktes for å avklare om kommunen kan medfinansiere deler av kostnaden, f.eks. tilføringsveier. 1. Fylkestinget ber om at det fram mot fylkestingsmøtet i oktober 2020 utarbeides en helhetlig plan (kontraksstrategi) som har til hensikt å være et beslutnings – og styringsdokument. 2. Namsos kommune inviteres til å delta i prosjektorganisasjonen. Sammensetning av styringsgruppe baseres på de samme prinsippene som har vært inneværende periode.

Det ble etter vedtaket avklart med Kystverket at en seilingshøyde på 25 meter kan aksepteres og Namsos kommunestyre behandlet 25.05.2020 spørsmål om lavere seilingshøyde og gjorde følgende vedtak;

1. Namsos kommune vedtar med dette følgende føring for framtidig arealbruk i Seierstadvfjorden i et 30-årsperspektiv:
2. Fjordkryssing mellom Seierstad og Ølhammeren kan gjennomføres i form av bru med seilingshøyde på inntil 20 meter.
3. Vedtaket blir førende for videre arbeid med kommuneplanens arealdel, og vedtas som et tillegg til kommuneplanens samfunnsdel 2020 – 2032 punkt 6.12 Førende prinsipper for arealbruk.

Fylkestingets vedtak omhandler også et videre utviklingsløp lavt bemannet/autonom ferje. Prosjektet er avhengig av å ha en «vertskommune»/lokalbefolkning som er positiv innstilt til en slik utvikling. Levanger kommune meldte sin interesse for å være en slik utviklingsarena, og dette alternativet ble flyttet fra Namsos kommune til Levanger,

for fergesambandet fra Levanger sentrum til Ytterøy. Videre arbeid med dette oppdraget er frikoblet prosjektet «Jøa t 'land 24/7», men utelukker ikke en slik løsning om dette vurderes som hensiktsmessig.

### 3 Økonomisk utredning flytebru

Kunnskapsgrunnlaget «Jøa t 'land 24/7» – økonomisk utredning av flytebru med tilførselsveger ble vedtatt av styringsgruppen 15.02.2022.

Namsos kommunestyre behandlet samme sak 16.02.2022 med følgende vedtak:

1. Namsos kommunestyre mener at kunnskapsgrunnlaget for den økonomiske utredningen av flytebru er tilstrekkelig for videre behandling og framdrift i saken. Den tekniske delen av kunnskapsgrunnlaget viser at det er mulig å bygge flytebru.
2. Namsos kommunestyre anser at bygging og drift av fylkesveg er fylkeskommunens ansvar, også finansielt. Kommunestyret gir likevel kommunedirektøren fullmakt til å forhandle kommunalt bidrag innenfor rammen saksframstillingen angir. Dette gjelder også innenfor modellen offentlig-privat samarbeid (OPS).

Fylkestinget vedtok sak 3/20 i møte 26.02.2022 å be Fylkesrådmannen utrede nærmere de økonomiske sidene ved en flytebru med lavere seilingshøyde til Jøa. I de økonomiske utredningene ba man om erfaringer fra lignende prosjekter med ferjeavløsningsmidler og bompenger.

Fylkestinget behandlet sak 54/22 Prosjekt Jøa t 'land 24/7 – tilbakemelding og økonomisk utredning flytebru 15.06.2022.

Fylkestinget mener i vedtaket, det siteres:

...at det trengs ytterligere avklaringer om eventuell kostnad og finansiering av prosjektet, herunder hva som vil kunne være statens bidrag. Fylkestinget ser derfor behov for å utarbeide en reguleringsplan for flytebru til Jøa. Arbeidet finansieres over egne midler til planlegging, gjenstående midler i prosjektet og ved at Namsos kommune utfordres på å delta i finansieringen av reguleringsplanen med min 50% av totalkostnad. Fylkesdirektøren bes komme tilbake til fylkesutvalget med et kostnadsoverslag og et endelig opplegg for finansiering av reguleringsplanarbeidet. Vegavdelingen overtar ansvaret for bruprojektet, og videreføring av arbeid med nye ferjekonsept skjer i Samferdselsavdelingen. Sitat slutt.

Namsos kommunestyre behandlet spørsmålet om lokal finansiering i møte 23.06.2022 og bevilget inntil 5,3 millioner kroner til prosjektet i sak for sluttrapport og sluttregnskap for kommunesammenslåingsprosessen (PS 43/2022).

## 4 Reguleringsplan

Fylkesutvalget behandlet så saken på nytt 07.03.2023 sak 63/23 og det siteres fra saksframlegget under. Kommunedirektøren gjør oppmerksom på at Fylkesutvalget gikk mot Fylkesdirektørens innstilling og at saksframlegget under bygger opp om direktørens innstilling. Det tas med allikevel da det inneholder viktig informasjon om prosjektet.

Det siteres:

«Denne saken følger opp Fylkestingets vedtak i sak 54/22, og skal primært svare ut spørsmål om kostnad på reguleringsplanarbeid og finansieringsopplegg for reguleringsplanarbeid. Intensjonen med vedtaket i sak 54/22 var å søke avklaringer av prosjektkostnader og finansiering av prosjektet gjennom reguleringsplanarbeid. Det er etter fylkestingets vedtak kommet nye momenter inn i saken, som gjør vurdering av saken noe mer sammensatt. Det er derfor hensiktsmessig å belyse hva en kan oppnå med et evt. reguleringsplanarbeid for flytebru, samt komme med en anbefaling om videre arbeid med saken.

Kostnadsoverslag for reguleringsplan for flytebru Rapporten Jøa t 'land 24/7 - Utredning av flytebru med tilførselsveger (Multiconsult 07.03.2022) viser at det er teknisk gjennomførbart å bygge flytebru fra land til Jøa. Kostnadsvurderinger for utarbeiding av reguleringsplan for flytebru til Jøa er basert på prosjektinformasjon om rapportens alternativ 5 som er anbefalt videreført. Fylkesdirektøren har fått utarbeidet et grovt estimat på timebruk og beregnet kostnader ut fra dette. Kostnader til reguleringsplan er estimert til å kunne beløpe seg på ca. 10 millioner kroner.

Når det gjelder framdrift er det til dette formålet ikke satt opp noen framdriftsplan, men en kan på erfaringsbasis grovt estimere 1-1,5 år for utarbeiding av denne typen reguleringsplan, hvor vi allerede har gjort en god del vurderinger av prosjektet i forkant.

Når det gjelder prosjektgjennomføring er prosjektet er vurdert til å være såpass omfattende mht. behov for planleggings- og utredningsressurser, at Fylkesdirektøren vurderer at vegadministrasjonen selv ikke har kapasitet til å gjennomføre reguleringsplanarbeidet i egenregi, og vil måtte sette ut arbeidet til konsulent.

Finansieringsopplegg av reguleringsplanarbeidet Namsos kommune ble i Fylkestingets vedtak i sak 54/22 utfordret til å bidra i finansieringen av reguleringsplanen med minimum 50% av totalkostnaden. Namsos kommunestyre vedtok i møte den 23.06.2022 at inntil 5,3 millioner kroner avsettes for kommunalt bidrag i henhold til Namsos kommunestyrets vedtak 24.03.2022 i sak Jøa t 'land 24/7 - Utredning av flytebru med tilførselsveger. Namsos kommune sitt bidrag vil da kunne utgjøre ca. 50% av den estimerte totalkostnaden på 10 millioner kroner til reguleringsplan for flytebru. Trøndelag fylkeskommune forutsetter å finansiere resten 6 av behovet til reguleringsplanarbeidet, ca. 5 millioner kroner fra egne investeringsmidler.

Dersom det blir realisering av et ferjeavløsnings/bompengeprosjekt, vil Fylkeskommunen i henhold til veileder for bompengeprosjekter kunne søke om dekning av de forskutterte reguleringskostnadene som er å anse en del av prosjektkostnadene. I motsatt fall, dersom prosjektet ikke bygges ut, vil planleggingskostnaden være «tapt». En reguleringsplan har derfor sin primære verdi i forbindelse med gjennomføring av et konkret prosjekt.

## 5 Gratis ferje

På et tidligere tidspunkt i saksutredningene var det forutsatt at det ikke ble gratis ferje på strekningen. Høsten 2022 ble det imidlertid foreslått gjennom Statsbudsjettet at sambandet Ølhammaren-Seierstad som ett av flere trafikksvake ferjesamband skal få gratis ferje med virkning fra 16.08.2023. Fylkestinget vedtok i sak 105/22 om Regulering av ferjetakster fra 1. januar 2023 at sambandet blir gratis i henhold til Statsbudsjett 2023. Rammetilskuddet til fylkeskommunene har de siste åra blitt økt flere ganger for å kompensere for gratis ferje og reduserte ferjetakster, dette foreslås videreført fra 2023.

Det er ikke endelig estimert hvor mye fylkeskommunen får kompensert for gratis ferje. Det er også uklart hvordan gratis ferje vil påvirke utmåling av ferjeavløsningsmidler igjen. Spørsmål til Samferdselsdepartementet og Kommunalog distriktsdepartementet omkring ferjeavløsningsprosjekt I henhold til retningslinjer for ferjeavløsningsordninga pkt. 4.1 skal Fylkeskommunen avklare med Samferdselsdepartementet om vegprosjektet kommer inn under ordninga før den utformer den endelige søknaden om ferjeavløsningsmidler.

Fylkeskommunen sendte den 18.11.2022 en henvendelse til Samferdselsdepartementet om en forhåndsavklaring om nedlegging av ferjesambandet på fylkesveg 777, Seierstad – Ølhammeren, kommer inn under ferjeavløsningsordninga for fylkesveg. Samferdselsdepartementet svarer i brev 15.12.2022 at ferjesambandet Seierstad – Ølhammeren vil kunne falle inn under ordninga med ferjeavløsning, dersom krava som gjelder ferjeavløsning ellers er oppfylte. Kommunal- og distriktsdepartementet har sagt at dersom samferdselsdepartementet kan avgjøre at prosjektet faller inn under ordningen, kan de regne ut et foreløpig anslag på hva prosjektet kan motta i årlige ferjeavløsningsmidler. Fylkesdirektøren har sendt inn nærmere informasjon om det nye prosjektet, som grunnlag til å regne ut et anslag på ferjeavløsningsmidlene, men Kommunal- og distriktsdepartementet har ennå ikke beregnet dette.

Basert på Multiconsult sin rapport er det vurdert et scenario der fergesambandet faller inn under kriteriene for gratis ferje. Scenariet viste at dersom sambandet blir gratis, vil ferjeavløsningsmidler beregnes til å gi mer midler enn i et hovedscenario med 50% reduserte takster sammenlignet med dagens takster. Det stilles som nevnt en rekke krav til en fullstendig prosjektsøknad om ferjeavløsning.

## 6 Finansieringsplan for prosjektet

På dette stadiet av prosjektarbeidet, ser Fylkesdirektøren at det er særlig ett krav som er relevant å vurdere. Det er kravet om at det må foreligge en realistisk finansieringsplan for prosjektet, med et kostnadsoverslag med en usikkerhet på maksimalt +/- 10 prosent. Med svaret fra Samferdselsdepartementet, angående krav til søknad, ser Fylkesdirektøren at en per nå ikke kan oppfylles regelverkets krav til en fullstendig søknad, da prosjektet antas å ikke vil klare å utarbeide en realistisk finansieringsplan med maksimal prosjektusikkerhet på +/- 10%.

Etter at Multiconsult sin rapport ble framlagt med kostnadsoverslag for veg og bru på 768 444 000,- kroner (inkl. mva 2021-kr), er det skjedd ytterligere kostnadsutvikling i prosjektet. Fylkesdirektøren har oppdatert kalkylen av prisoverslaget fra 2021. Det er ikke opplyst når i 2021 overslaget er priset, noe som er viktig, men vi har tatt utgangspunkt i Q3 2021. Samtidig har vi ennå ikke SSB indeks for Q1 2023. Vi har derfor her fremregnet kostnad fra Q3 2021 til Q4 2022. Prisøkning er da på 13,8 % for veganlegg i alt hvilket i henhold til Multiconsult sin kalkulasjon tilsvarer en total byggekostnad for veg og bru med prisnivå for 4. kvartal 2022 på 874 mill. kr inkl. mva.

Trøndelag fylkeskommune ser svært positivt på at Namsos kommune er velvillig og stiller med inntil 5,3 millioner kroner for finansiering av halvparten av behovet på ca. 10 millioner kroner til reguleringsplanarbeid. Trøndelag fylkeskommune bidrar på sin side med de resterende 5 millioner kroner fra egne planleggingsmidler. Å utarbeide en reguleringsplan er den vanlige måten å bearbeide og detaljere et prosjekt tilstrekkelig til at vi kan ha grunnlag for å gjøre kostnadsanslag på +/- 10 % nøyaktighet. En reguleringsplan ville da normalt kunne både gitt oss et grunnlag for både prosjektsøknad og juridisk grunnlag for gjennomføring av bruprosjektet.

Rapporten Jøa t 'land 24/7 - Utredning av flytebru med tilførselsveger viser imidlertid at usikkerhet i kostnadsoverslaget for bruprosjektet ligger et sted mellom 25% og +/- 40%, for flytebru i stål anslås usikkerheten til å ligge på 35 %. Større usikkerheter er knyttet til:

- Enhetspris stålarbeider
- Teknologikutvikling i verkstedbedrifter i Norge knyttet til automatisering av sveisearbeider med laser
- Byggemetode og montering av brua – tilgang til dokk og kaianlegg nær brustedet
- Lav modenhet av valgt byggemetode.

Dette er usikkerhetsvariabler som ikke lar seg påvirke eller vil kunne avklares via gjennomføring av et reguleringsplanarbeid, da de er utenforliggende variabler knyttet til teknologi, metodevalg. Med krig i Europa og en urolig økonomi- og markedssituasjon som resultat, kan situasjonen fortsette å være uklar en tid framover. En prisøkning på 13,8 % for totalt anlegg med veg og bru illustrerer utfordringen knyttet bare til prisstigning. Dette er imidlertid en problemstilling som vil gjelde for alle prosjekter under planlegging, og ikke bare dette spesifikt. Men i dette prosjektet, hvor det skal bygges ei stålbru, vil prisen på stål være en kostnad som kan gi en del ekstra utslag. Dette vil ikke framgå av kostnadsoverslaget, da det ikke fins en egen indeks for stålbru. Usikkerhet må også ses i sammenheng med den komplekse finansieringsformen som forutsettes i dette prosjektet med en kombinasjon av ferjeavlastningsmidler, bompenger, momskompensasjon, rentekompensasjon, evt. egne investeringsmidler osv. Særlig andelen egenfinansiering fra fylkeskommunen vill kunne bli større. Det er lite grunnlag for bompenger, men når ferga blir gratis, vil det øke fergeavløsningsmidlene og det kan enten bidra til å redusere behovet for egenfinansiering eller gi rom for noe lavere bomtakster.



Fylkeskommunen står i en situasjon med en kombinasjon av innstramming innenfor investeringsbudsjettet for veg. Samtidig er det de fra politisk hold lagt stor vekt på god gjennomføringsevne på de prosjektene som allerede høyt prioritert med hensyn til behov. Ved å prioritere rette prosjekter til rett tid, vil Fylkeskommunen kunne unngå unødvendig og/eller risikabel bruk av planleggingsressurser, som vi ikke kan sannsynliggjøre at vi får god nytte av. Igangsetting av reguleringsarbeid for flytebru mellom Jøa og land er eksempel på et planarbeid som vil være over middels ressurskrevende både mht. tidsbruk og økonomi, og må derfor settes opp mot ønske om god framdrift på andre prosjekter i fylket.

Det er av den grunn naturlig å råde til å prioritere å vente med oppstart av et planprosjekt som har større prosjektusikkerhet. På den andre siden kan en allikevel argumentere for å starte regulering, vel vitende om den usikkerheten det er i prosjektet. I løpet av de 1,5-2 årene det er stipulert å utarbeide en plan, kan den økonomiske situasjonen ha stabilisert seg. Vi har imidlertid ikke holdepunkt for å vurdere hvilken retning en kan forvente at utviklinga av de markeds- og teknologibestemte usikkerhetene i prosjektet tar. En eventuell beslutning om å igangsette regulering vil måtte gjøres med bakgrunn i aksept av den usikkerheten og de konsekvensene som beskrives i denne saken.

Innføring av gratis ferge mellom Ølhammaren-Seierstad fra 16.08.2023, er en positiv nyhet på både kort og litt lengte sikt for trafikantene. Med dette fjernes kostnaden knyttet til fergereiser for de trafikantene som er avhengig av fergesambandet. Det vil imidlertid ikke gi trafikantene fri ferdsel over fjorden hele døgnet, på samme måten 9 som ei bru kan gi muligheten til på sikt. Kost-nytte-vurderinger i rapporten «Valg av hovedalternativ prosjekt Jøa t 'land» fra 2020 viste imidlertid at den antatte effekten av etablering av ei bru sammenlignet med ei ferje til Jøa var uklar. Det viktige var å sikre en løsning som kunne være både er forutsigbar og fleksibel.

## 7 Fylkeskommunens vurdering

Når det gjelder dagen situasjon antas Seierstad ferjekai å ha en restlevetid på mer enn 30 år, dog er det mer usikkert om Ølhammeren ferjekai varer så lenge. Rapporten konkluderte da med at ut fra en slik vurdering anbefales det å gå videre med ferjealternativet. Gratis ferge vil enn så lenge kunne være et forutsigbart tilbud for fjordkryssing. Fylkesdirektøren vurderer med bakgrunn i tidligere kostnyttvurderinger at det med usikkerhetene i prosjektet, kan forsvares å ikke prioritere oppstart av reguleringsplan for bru. Ved å vente på resultater fra utredninger om fergekonsept, kan man få svar på hvorvidt det finnes løsninger som på sikt kan dekke de identifiserte behovene for forutsigbarhet og fleksibilitet i like stor grad som ei bru. Vi vil også ha bedre grunnlag for å vurdere hvorvidt det er mulig å redusere usikkerhetsfaktorene i prosjektet.

Fylkesdirektøren vil derfor foreslå at oppstart av reguleringsarbeid avventer resultat av utredning av nye ferjekonsept som gjøres i regi av fylkesdirektør for Samferdsel. Hensikten med denne saken er å presentere estimert kostnad til reguleringsplan. En godkjent reguleringsplan er sammen med en realistisk ferdig kalkulert 10 % kostnadsusikkerhet er to av flere krav til en prosjektsøknad for et fergeavlastningsprosjekt. Nivå på ferjeavløsningsmidler vil først fastsettes av Kommunal og distriktsdepartementet etter at flytebrua er regulert og prosjektet er kostnadsberegnet.

Ved å avvente oppstart av planarbeid kan en kanalisere ressursbruken på planleggingsaktivitet til et tidspunkt når pågående utredning av fergekonsept er utført, samtidig som at en over samme tidsrom får avklart hvorvidt den økonomiske ustabiliteten vil vare ved eller endre seg.

Dersom reguleringsplanarbeid ikke igangsettes, vil saken ikke ha direkte konsekvenser for økonomi. En eventuell igangsetting av reguleringsplanarbeid vil medføre at Trøndelag fylkeskommune vil bruke ca. 5 millioner kroner av planleggingsmidler på reguleringsplanarbeid. Medfinansiering fra Namsos kommune på ca. 5,3 millioner kroner er med på å halvere den totale planleggingskostnaden for Trøndelag fylkeskommune. Det er en risiko for at det kan oppstå uforutsette forhold som kan fordyre reguleringsplanarbeidet, men dette kan ikke avklares før oppstart av planarbeid. Kostnad til utarbeiding av reguleringsplan som ikke kan brukes må regnes som tapte midler.

Dersom søknad om fergeavlastningsmidler / bompenger godkjennes gjennom en stortingsproposisjon, kan reguleringsplankostnader søkes dekt som en del av prosjektkostnadene. I og med at bompengandelen er såpass liten, er det imidlertid usikkert hvordan det vil stille seg i dette tilfellet.

Fylkesdirektørens konklusjon:

Fylkesdirektøren anbefaler å avvente oppstart av reguleringsplanarbeid fordi en ikke forventer at et reguleringsplanarbeid ikke alene vil bidra til å redusere prosjektusikkerheten til ei flytebru ned mot den påkrevde +/- 10% usikkerhet. Usikkerhetsfaktorene knytter seg i stor grad til valg av bruløsning og teknologi, forhold i den økonomiske situasjonen innenfor bygge- og anleggsmarkedet, samt uavklarte forhold rundt størrelsen på ferjeavløsningsmidler. Fylkesdirektøren vil komme tilbake med ny beslutningssak for vurdering av oppstart av reguleringsplanarbeid når det foreligger anslag på ferjeavløsningsmidlene fra Kommunal og distriktsdepartement.

Sitat slutt.

Fylkesutvalget gikk imot fylkesdirektørens innstilling og gjorde følgende vedtak 07.03.23:

1. Fylkesutvalget vedtar å starte arbeidet med reguleringsplan for flytebru til Jøa.
2. Planleggingskostnaden på 10 millioner kroner finansieres med Namsos kommunes bidrag på 5,3 millioner kroner (jfr. Namsos kommunes vedtak av 23.06.22), resterende beløp finansieres av fylkeskommunens egne investeringsmidler.
3. Fylkesutvalget ber fylkesdirektøren om å ta kontakt med departementet for få en tilbakemelding på når Trøndelag fylkeskommune kan forvente svar ang fergeavløsningsmidlene.

## 8 Status 2024

På spørsmål om hva som har skjedd etter mars 2023 svarer saksbehandler hos fylkeskommunen i mail av 08.01.24 at reguleringsplanleggingen er startet opp og, at de bruker ekstern konsulent til arbeidet. Forventet arbeidstid er ca. 1 år før man har et planmateriale som kan sendes til 1. gangs behandling hos kommunen. De håper å ha en reguleringsplan klar innen utgangen av 2024.

Kommunedirektøren vil avslutningsvis påpeke at det er en spesiell løsning å bidra økonomisk til vegeier (fylkeskommunen) sitt arbeid med reguleringsprosess, ikke minst at vegeier forutsetter det i sine gjennomføringsvedtak. Slike bidrag har imidlertid blitt ansett som viktig for Namsos kommune for å bidra til fremdrift i denne konkrete saken.

8. mars 2022 ble det gitt en presentasjon til formannskapet basert på en utredning fra Multiconsult om flytebru til Jøa.

[Presentasjon til formannskapet 8. mars 2022 leser du her \(PDF, 3 MB\)](#)