

UTREDNING OM FREMTIDIG FERGE- OG HURTIGBÅTTILBUD I NORDLAND

Januar 2017



INNHold

1. Forord	6
2. Innledning	7
2.1 Sammendrag av viktige prioriteringer i utredningen.....	7
2.2 Bakgrunn	8
2.3 Mandat	9
2.4 Fokus for utredningsarbeidet	10
2.5 Metode	10
2.6 Geografisk organisering av arbeidet	11
2.7 Reisevaneundersøkelsen	12
3. Situasjonsbeskrivelse.....	13
3.1 Ferge- og hurtigbåttrafikken i Nordland	13
3.1.1 Ferge- og hurtigbåttrafikken – månedsvariasjoner.....	15
3.1.2 Reisevaneundersøkelsen	16
3.1.3 Godstransport via hurtigbåter.....	17
3.1.4 Anløpsstruktur blant hurtigbåter og utvalgte fergesamband	17
3.2 Næringslivets transportbehov.....	18
3.2.1 Oppdrettsnæringsens transportbehov	18
3.2.2 Transportbehovet knyttet til tradisjonelt fiske.....	19
3.2.3 Transportbehovet knyttet melkeproduksjonen på øyer/steder uten veiforbindelse langs kysten av Helgeland og Salten	20
3.2.4 Reiseliv	21
3.3 Bindal – Alstahaug inkl. Dønna	24
3.4 Alstahaug – Rødøy	32
3.5 Meløybassenget	44
3.6 Gildeskål – Bodø – Steigen – Hamarøy.....	49
3.7 Vågan – Hadsel – Lødingen.....	55
3.8 Andre ombordundersøkelser i nordfylket.....	61
3.8.1 Reisevaneundersøkelse Rute 18–615 Kjeldebotn – Evenes.	61
3.8.2 Reisevaneundersøkelse Rute 18–585 Tysfjorden.....	61
3.8.3 Reisevaneundersøkelse Rute 18–866 Øksnes – Vestbygd.....	62
4. Nasjonale og regionale føringer	63
4.1 Innledning	63
4.2 Nasjonale føringer.....	63
4.3 Regionale myndigheters behov.....	64
4.3.1 Fylkesplanen for Nordland	64
4.3.2 Regional Transportplan Nordland	65

4.3.3	Prioritering sjøverts kollektivtransport	66
4.3.4	Fylkesrådets tiltredelseserklæring og politiske plattform.	69
5.	Lokale behov for båtbasert transportsystem.....	70
5.1	Noen problemstillinger.....	70
5.2	Rangering av interessenter til båtbasert transportsystem	70
5.3	Behovskartleggingen	71
5.3.1	Oppsummering av behovene fra «verksted»/dialogmøtene i nov. 2015	72
5.3.2	Spesielle behov i de ulike områdene slik de framkom i verkstedene.....	75
6.	Mål.....	77
6.1	Samfunnsmål	77
6.1.1	Innledning	77
6.1.2	Forslag til samfunnsmål.....	77
6.2	Effektmål	78
7.	Prinsipper for løsninger	80
7.1	Løsningsmuligheter knyttet til behov.....	80
7.1.1	Skoleskysst	80
7.1.2	Trafikkdrevne fergeforbindelser.....	80
7.1.3	Næringslivets transportbehov	81
7.1.4	Arbeids-/skolependling.....	82
7.1.5	Senterfunksjonstjenester	82
7.2	Effektiviseringstiltak knyttet til ruteopplegg og fartøy.....	83
7.2.1	Båtruter parallelt med vei.....	83
7.2.2	Ferge- og hurtigbåter i parallelle samband.....	83
7.2.3	Gods på hurtigbåter.....	84
7.2.4	Anløpsstrategier	84
8.	Prosess og medvirkning.....	88
8.1	Gjennomføring.....	88
8.2	Medvirkning.....	89
8.3	Referansegruppa.....	91
9.	Struktur nytt kart.....	92
9.1	Generelt om de nye rutestrukturene.	92
9.2	Nordlandsekspressen.....	94
9.3	Område 1. Bindal – Alstahaug inkl. Dønna	95
9.4	Område 2. Alstahaug – Rødøy	99
9.5	Område 3. Meløy.....	104
9.6	Område 4. Gildeskål – Hamarøy.....	106
9.7	Område 5. Hamarøy – Hadsel	109
9.8	Ruter utenom bassengområdene	111

9.8.1	Fergesambandet Hundåla i Vefsn.....	111
9.8.2	Båtrute i Tysfjorden	111
9.8.3	Flybåten Kjeldebotn–Evenes.....	111
9.9	Struktur godstransport.....	112
9.9.1	Endret godstilbud	112
9.9.2	Konsekvenser for området mellom Sandnessjøen og Bodø.....	113
9.9.3	Konsekvenser for området mellom Bodø og Svolvær.....	115
10.	En konsekvensvurdering av nytt samferdselskart.....	116
10.1	Metodikk.....	116
10.2	Nordlandsekspressen	117
10.2.1	Næringslivets transportbehov.....	117
10.2.2	Arbeids- og skolependling	118
10.2.3	Offentlig og privat service og tjenester	118
10.3	Område 1. Bindal – Alstahaug, inklusiv Dønna.	119
10.3.1	Næringslivets transportbehov	119
10.3.2	Arbeids- og skolependling	120
10.3.3	Offentlig og privat service og tjenester	121
10.3.4	Annet.....	121
10.4	Område 2. Alstahaug – Rødøy.....	121
10.4.1	Næringslivets transportbehov	121
10.4.2	Arbeids- og skolependling	123
10.4.3	Offentlig og privat service og tjenester.....	123
10.5	Område 3. Meløybassenget.	124
10.5.1	Næringslivets transporttilbud.....	124
10.5.2	Skole-/arbeidspendling	125
10.5.3	Offentlig og privat service og tjenester	125
10.6	Område 4. Gildeskål – Hamarøy.....	126
10.6.1	Næringslivets transporttilbud.....	126
10.6.2	Skole-/arbeidspendling	126
10.6.3	Offentlig og privat service og tjenester	126
10.6.4	Annet.....	127
10.7	Område 5. Hamarøy – Vågan – Hadsel – Lødingen.....	127
10.7.1	Næringslivets transportbehov.....	127
10.7.2	Skole-/Arbeidsreiser.....	127
10.7.3	Offentlig og privat service og tjenester	128
11.	ØKONOMISK ANALYSE	129
11.1	Innledning.....	129
11.2	Overenstemmelse mellom modell og observerte kostnader	129
11.3	Beregning av innsparingspotensial.....	131

11.4	Klimaeffekter	131
11.5	Drivstoffutgifter	132
11.6	Ny motor-/skrogteknologi	133
11.7	Anlegg av ny fergekai på Tonnes	133
11.8	Endringer i billett og godsinntekter	134
11.9	Usikkerhet	134
12.	Vedlegg.....	135

1. FORORD

Utredningen av nye rutestrukturer for ferger og hurtigbåter på Nordlandkysten er gjennomført som en administrativ prosess på oppdrag fra Fylkesrådet i Nordland fylkeskommune. Kap.9 er styringsgruppas forslag til ny struktur.

Utredningen er utarbeidet i et samarbeid mellom Samferdselsavdelingen i Nordland fylkeskommune (NFK) og Statens vegvesen (SVV) region Nord i rollen som vegadministrasjon for Nordland fylkeskommune. Fagpersonell fra flere avdelinger har bidratt i arbeidet.

Arbeidsprosessene er gjennomført med deltakelse fra brukere, kommuner og interessenter.

Styringsgruppa har bestått av prosjektleder Jørn Sørvig, leder av styringsgruppa (NFK), samferdselsjef Odd Steinar Åfar Viseth(NFK), avdelingsdirektør Kjell Skjerve (SVV) og økonomisjef Heidi Theodorsen(NFK)

Referansegruppa har bestått av fylkesrådets ferge og hurtigbåtutvalg: Ordfører Asle Schrøder, ordfører Eyvind Holst, ordfører Andre Møller, ordfører Tor Asgeir Johansen, ordfører Siv Dagny Aasvik; daglig leder Sissel Hesjedal, Helgeland regionråd, sekretariatsleder Arne Langset, Indre Helgeland regionråd, tillitsvalgt Jørn Halsen, Norsk Sjømannsforbund og regiondirektør Snorre Jonassen, Cermaq.

Bodø 30. januar, 2017.

Jørn Sørvig
leder av styringsgruppa

2. INNLEDNING

2.1 Sammendrag av viktige prioriteringer i utredningen

Samferdselsstrukturen er grunnlaget for bosetting og næringsutvikling. Utredningsarbeidet og prosessene har hatt fokus mot fylkesplanens intensjoner om utvikling av samfunn som fremmer bolyst og gode rammevilkår for fortsatt næringsutvikling og ressursutnytting.

Hovedlinjer i forslag til ny struktur

1. Effektivisering av dagens fergeruter og flere direkte ferger i samband med flere anløpssteder.
2. Kortere reisetid på de regionale rutene.
3. Bedre transporttilbud for reiselivet.
4. Kortere reisetid mellom regionsentrene og fra de største øysamfunnene inn mot regionsentra og hovedvegssystemene.
5. Alle bebodde steder sikres et godt offentlig transporttilbud tilpasset behovene.

Effektivisering og flere direkte ferger i samband med flere anløpssteder.

- Fiske- og oppdrettsbasert industri får et fergetilbud som ivaretar kapasitet og regularitet.
- I Tjøttabassenget gjøres direkteferge Forvik – Tjøtta til hovedsamband. Mellomstedene betjenes av en mindre ferge.
- På Alstenfjorden foreslås direkteferger mellom Herøy – Søvik og Bjørn – Sandnessjøen. To mindre ferger betjener henholdsvis Løkta – (Bjørn) – Sandnessjøen og Flostad/Brasøy/Austbø/Søvik
- Fv.828 mellom Flostad og Bjørn foreslås utbedret med møteplasser og forsterket vintervedlikehold. Dette vil gi brukerne et mer fleksibelt fergetilbud og muliggjør kvelds-/nattåpent fergetilbud Bjørn–Sandnessjøen.
- Ferge til Træna får økt hastighet. Frekvensen øker fra to rundturer til fire rundturer pr. dag.
- Fergerutene i Rødøybassenget får nytt fergeleie på Tonnes. Dette gir direkte tilgang til vegsystemene inn mot Mo i Rana og E6/E12. Dagens ferge erstattes av en hurtiggående ferge som vil gi øyene i Lurøy og Rødøy raskere transport og flere turer. Fergen skal kunne frakte semitrailer/buss.

Kortere reisetid mellom regionsentrene og fra de største øysamfunnene inn mot regionsentra og hovedvegssystemene.

- Reisetid fra Helgeland inn til Bodø og Sandnessjøen reduseres blant annet ved å erstatte lokalrutefunksjoner for NEX 1 med etablering av effektive lokale materuter mot hovedanløpssteder (korrespondansepunkter) for NEX 1. Hastigheten økes til 35–36 knop. Tilsammen gir dette også ca. 2,5 timer lengre opphold i Bodø.

- Hurtiggående ferge i Rødøybassenget og fergeleie på Tonnes reduserer reisetiden til fv.17 og regionsentrene.
- Reisetiden mellom Brønnøysund og Sandnessjøen reduseres.

Bedre transporttilbud for reiselivet.

- Flere direkte fergesamband gir større frekvens og raskere overfartstid, og dermed bedre kapasitet i sommertrafikken.
- Rødøy får fergetilknytning mot Tonnes som gir alternativ rute for turistbusser på fv.17.
- Sommertilbud med ekstra dagtur til Svolvær på NEX 2. Lofoten og Steigen får et bedre tilpasset reisetilbud for turister.

Alle bebodde steder sikres et godt offentlig transporttilbud tilpasset behovene.

- Skole- og arbeidsrelatert dag- og ukependling er i hovedsak prioritert som i dag.
- Reisemuligheter til offentlig og privat service- og tjenesteyting i regionsentrene og med fram og tilbakereise samme dag er videreført.

Andre viktige tilleggseffekter

- Miljøgevinster og billigere drift ved redusert drivstofforbruk som følge av mindre fartøy i NEX-rutene uten å redusere passasjerkapasitet.
- Ikke godsførende fartøy muliggjør også ekspeditørfrie anløpssteder.

2.2 Bakgrunn

Kommuneproposisjonen for 2015 varslet endringer i fylkeskommunenes inntekter som følge av et nytt system for overføringer fra staten. Det nye inntektssystemet inneholder nye kostnadsnøkler og nye kriterier. For Nordland betyr det en årlig inntektsreduksjon på ca. 283 millioner kroner.

Samferdselsråden ga i fylkestinget i februar 2015 en orientering om utfordringer for tjenestetilbudet i samferdselssektoren og arbeidet med å sikre gode, langsiktige løsninger for framtidens samferdsel i Nordland.

Samferdsel er avgjørende viktig for å kunne opprettholde bosetting, for å kunne skape robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner, og for å kunne utvikle næringslivspotensialet i Nordland.

Nordland har mange øyer med betydelig næringsaktivitet som er avhengige av ferje- og hurtigbåtkapasiteter med tilstrekkelig frekvens og åpningstid for å kunne opprettholde og utvikle sitt næringsgrunnlag. Næringslivets behov må bli ivaretatt i større grad i den kommende kommuneproposisjonen.

Medbestemmelse er en grunnleggende forutsetning i et velfungerende demokrati. Slik er det naturligvis også i Nordland. Skal fylkesrådet evne å utmeisle nye samferdselsløsninger som står seg over tid – må vi gjøre dette i samspill med berørte kommuner, med næringslivet og med andre relevante aktører. Dialogen er på mange måter vårt fremste virkemiddel i den politiske samferdselsverktøykassa.»

Nordland har i dag et omfattende og godt utbygd offentlig samferdselstilbud på kysten med hurtigbåter og ferger. Det stilles imidlertid stadig større krav til frekvens, hastighet, regularitet og kapasitet. Dette gjelder både næringstransport og persontransport. Dette følger av den alminnelige samfunnsutvikling der forventning til servicetilbud, behov for kompetanse og konkurransedyktige transporttilbud til næringslivet er de mest sentrale faktorene. I tillegg øker kostnadene både som følge av standard og størrelse på fartøyer og driftsutgifter knyttet til drivstoffpriser og mannskapskostnader.

I lys av nye behov og rammebetingelser har fylkeskommunen et ansvar for med jevne mellomrom å gjennomgå transporttilbudet som tilbys med tanke på om det totale tilbudet er i samsvar med behovene, og om dagens ferge- og hurtigbåtstrukturer gir det mest effektive transporttilbudet innenfor de økonomiske rammer som er disponible.

2.3 Mandat

Fylkesrådet ga i sak 120/2015 føringer for arbeidet med nytt samferdselskart. Hovedpunktene i dette mandatet

1. Hovedformålet med prosjektet er å effektivisere trafikkkløsningene knyttet til ferge og hurtigbåtene for fortsatt å kunne tilby gode samferdselsløsninger langs Nordlandskysten selv om fylkeskommunens økonomiske rammer blir redusert.
2. Prosjektet har som mål å tegne hovedstrukturene for hurtigbåt- og fergeløsninger de neste 20 (30 årene).
3. Samferdselspolitikk og ruteløsninger angår alle på kysten og det må lages gode prosesser for å sikre at brukere og andre interessenter blir involvert.
4. Framtidas samferdselsmønster må forankres til fylkesplan og regional transportplan. Dette må konkretiseres i form av alternative mål for reisetid, for reisemønster, transportmiddel osv. som forutsetninger for nye trafikkkløsninger.

Arbeidet organiseres i et eget prosjekt i administrasjonen og planarbeidet skal gjennomføres med samme metodikk som brukes ved konseptvalgutredninger for store offentlige investeringer for å sikre god medvirkning fra brukerne.

I tillegg til den administrative organisering i prosjektgruppe og styringsgruppe, ble hurtigbåt- og fergeutvalget oppnevnt som referansegruppe. Politiske ledere i berørte kommuner ble organisert i såkalte samråd med styringsgruppa.

2.4 Fokus for utredningsarbeidet

Fylkesrådets redegjørelse for fylkestinget i februar 2015 og mandatet understreker at samferdselsstrukturen er grunnlaget for bosetting og næringsutvikling. Styringsgruppa la til grunn at dette skulle være utgangspunktet for utredningsarbeidet. Utredningsarbeidet er derfor forankret i fylkesplanens intensjoner om utvikling av samfunn som fremmer bolyst og gode rammevilkår for fortsatt næringsutvikling og ressursutnytting. Dette har vært hovedfokuset i prosessene og dialogene som har vært med bruker, kommuner og andre interessenter.

Samtidig har en vurdert ulike alternativer for å gjøre rutestrukturen mer effektiv sett i forhold til de samfunnsinvesteringer som er gjennomført på bl.a. på vegsektoren de fra 80-tallet og utover.

2.5 Metode

Metodikken for arbeidet som er utført kan beskrives slik

- Oppdatering på hvordan dagens situasjon og hvordan dagens samferdselstilbud fungerer.
- Overordnede føringer på fylkes- og nasjonalt nivå
- Kartlegging av ulike brukeres og interessenters behov
- Verksted/dialogmøtene gir innspill til behov, mål og konsepter.
- Behovsanalyse tar utgangspunkt i situasjonsbeskrivelsen overordnede føringer og det som kommer fram i dialogmøtene og verkstedene.
- Strategi- og målkapitlet skal med grunnlag i behovsanalysen definere både et samfunns mål og mål for effekten/virkningene av tiltaket.
 - o Samfunns mål vil uttrykke den nytte eller verdi som et tiltak skal føre til for samfunnet.
 - o Effektmål skal uttrykke den direkte effekten av tiltaket, for eksempel den virkningen/effekten tiltaket skal føre til for brukerne.
- Konseptuforming og analyser anbefaling. Innspill til mulige løsninger vil komme i verksted-/dialogmøte. Videre bearbeiding gjøres av prosjektet i samråd med referansegrupper.
- Faglig anbefaling som grunnlag for den videre politiske behandlingen.

Gjennom prosessen etablerte prosjektet kontakt med ulike brukere og interessentgrupper for å få kartlagt hvordan dagens løsninger fungerer og hvilke behov som er nødvendig å tilfredsstille. Dette skjedde i hovedsak i egne «verksteder»/dialogmøter

Det ble tidlig klart at det ikke ville være mulig å utarbeide prinsipielt forskjellige alternativer til nye samferdselsløsninger. Det ble derfor valgt en arbeidsform der det ble utarbeidet et grunnlagsalternativ som over nesten et år er videreutviklet gjennom dialog og prosesser med brukerne.

Ved ulike milepæler er det også gjennomført samråding med politisk ledelse i kommunene i de områdene som blir berørt av prosjektet.

2.6 Geografisk organisering av arbeidet

Nordland har mange kommuner og en valgte å organisere kommunene i flere geografiske dialog/«samrådsområder» ut fra hvordan samferdselsstrukturen henger sammen.

Det var pr. april 2015 24 fylkesfergesamband og 28 båtruter, hvorav 3 regionale og to bilførende. De fleste av sambandene og rutene er innenfor geografiske områder integrert slik at de til sammen utgjør et samlede tilbud i de samme geografiske områdene. Det har derfor vært hensiktsmessig å gjennomføre planleggingen av hurtigbåt- og fergestrukturen innenfor geografiske områder som henger sammen rutemessig og befolkningsmessig. Dette ga også muligheten til å samle folk og interessenter som hadde felles interesser til dagens ruteopplegg.

Fylket ble delt i 5 områder eller basseng.

1. Bindal– Alstahaug inkl Dønna
 - (kommunene Bindal, Sømna, Brønnøy, Vega, Vevelstad, Alstahaug, Herøy og Dønna. Bindal ønsket også å inngå også i dette området)
2. Alstahaug– Rødøy,
 - (kommunene Alstahaug, Nesna, Lurøy, Rødøy og Træna)
3. Meløy, (Meløy kommune)
4. Gildeskål – Hamarøy,
 - (kommunene Gildeskål, Bodø, Steigen, Hamarøy)
5. Hamarøy – Hadsel,
 - (kommunene Hamarøy, Vågan, Hadsel Lødingen)

I tillegg til rutene og sambandene i disse bassengene er det enkeltstående ruter og samband som ikke, eller bare i begrenset grad, samvirker med andre samband.

Dette gjelder:

- A. Båtrute Harangsfjorden i Bindal, – ble i prosjektperioden integrert i basseng 1
- B. Fergesambandet Hundåla i Vefsn – ble vurdert som en del av flytting av fergeleiet ut av Mosjøen sentrum og behandlet i egen parallell prosess.
- C. Båtruten Hemnesberget (Hestneset Brennesvik) i Hemnes.
- D. Båtrute i Tysfjorden
- E. Flybåten Kjeldebotn–Evenes, i Ballangen og Evenes.
- F. Båtrute Smiberget – Hov i Tjeldsund. (Vedtatt nedlagt i fylkestingssak 113/2016)
- G. Båtrute i Øksnes – Vestbygd i Øksnes
- H. Båtrute Reinefjorden i Moskenes

2.7 Reisevaneundersøkelsen

Epinion Norge AS har på vegne av Nordland fylkeskommune gjennomført flere reisevaneundersøkelser blant befolkningen og aktører i næringslivet på Nordlandskysten.

Formålet med reisevaneundersøkelsene har vært var å dokumentere dagens transportmønster for ferje- og hurtigbåttilbudet blant befolkning og næringsliv på Nordlandskysten. Undersøkelsen hadde også som formål å gi økt kunnskap og forståelse for det regionale og lokale reisemønsteret i regionen og tilfredshet med dagens tilbud.

- Hovedundersøkelsen ble gjennomført på telefon i tidsrommet uke 2 – 10 2016.
- 2331 deltok i intervjuundersøkelsen.
- I tillegg ble det gjennomført en webundersøkelse blant representanter for privat og offentlig virksomheter med kontor i Nordland. Det var totalt 92 personer fra virksomheter på Nordlandskysten, i hovedsak på Helgeland og i Salten som svarte på undersøkelsen.
- I tillegg ble det gjennomført en ombordundersøkelser (skjema) på en rekke enkeltsamband som ikke inngikk i hovedundersøkelsen.
- Det ble gjennomført to ombordundersøkelse (skjema) på NEX 1 og NEX 2. På NEX 1 ble undersøkelsen spesielt rettet mot de som reiste på strekningen Onøy – Sandnessjøen og Sandnessjøen – Onøy. På NEX II ble undersøkelsen spesielt rettet mot de som reiste på strekningen Bogøy – Svolvær og Svolvær – Bogøy.

3. SITUASJONSBEKRIVELSE

3.1 Ferge- og hurtigbåttrafikken i Nordland

Nordland er ved siden av Møre og Romsdal det fylket som har størst aktivitet knyttet til hurtigbåter og ferger.

Det er 24 fylkesfergesamband og 28 fylkeskommunale båttruter i Nordland, hvorav to regionale og to bilførende. I tillegg kommer kystgodsruta. Det er også 4 statlig finansierte fergesamband.

Hurtigbåtene og fergene binder fylket sammen på langs via fergedriften og de to regionale hurtigbåtrutene. De knytter også sammen befolkning og næringsliv mellom regionsentra og omegnskommunene, og sikrer god og sikker adkomst til hovedvegnettet. Fiskeri og havbruk, landbruk og reiseliv er viktige transportbrukere langs kysten. Pendling er viktig for bosettingen, både internt i mange øykommuner, og fra øyene og inn til regionsentrene.

Tabell 1 Ferge- og hurtigbåttrafikken i Nordland

Strekning/basseng	Fergetrafikk 2015			Antall passasjerer	
	Sum kjøretøy	Herav 14 m +		Via fergene 2015	Vir hurtigbåtene 2014
		I alt	I pst.		
Bindal- Alstahaug inkl. Dønna ¹	500 273	26 067	5	534 392	85 677
Alstahaug - Rødøy ¹	184 637	10 975	6	215 629	123 567
Meløy ¹	103 706	1 617	2	103 728	12 291
Gildeskål - Hamarøy ¹	104 441	2 941	3	87 325	73 479
Vågan - Hadsel - Lødingen ¹	108 008	7 157	7	145 475	14 483
NEX 1*; Sandnessjøen - Bodø					91 209
NEX 2**; Bodø - Svolvær					61 022
I Sum områder	1 001 065	48 757	5	1 086 549	461 728
Øvrige fylkeskommunale ferge- og hurtigbåtsamband					
Dagsvik - Mosjøen	10 664	61	1	10 629	
Tysfjorden					8 415
Flybåten Evenes - Kjøldebotn					14 960
Øksnes					14 358
Reinefjorden					18 543
II Sum andre samband	10 664	61	1	10 629	59 276
Sum I og II	1 011 729	48 848	6	1 097 178	521 604

1: I avsnitt 3.3 - 3.7 er de enkelte bassengene/områdene omtalt

*: NEX 1 er ei regional langrute mellom Bodø og Sandnessjøen. Trafikktallene er ikke splittet på områder

** : NEX 2 er ei regional langrute mellom Bodø og Svolvær. Trafikktallene er ikke splittet på områder.

I avsnittene 3.3 til 3.7 er trafikktallene fordelt på de enkelte rutene/sambandene etter geografisk område. Før 2016 inngikk ikke føreren av kjøretøyene i passasjertallene.

I tillegg til rutene og sambandene i disse områdene, er det flere enkeltstående ruter og stekninger som ikke eller bare i begrenset grad samvirker med andre samband. Disse er tatt med i tabell 1.

Tilsammen fraktet fergene vel 1 million kjøretøy og 1,1 million passasjerer i 2015. Når sjåførene inkluderes gir dette 2.1 millioner passasjerer. Hurtigbåtene fraktet vel 520 000 passasjerer i 2014. Av disse er 20 500 skoleelever i grunnskolen og 15 800 elever i videregående skole.

Fylkeskommunen er pålagt å utføre skoleskyss for elever i barne-, grunnskole og videregående skole. De fleste blir transportert med buss men også hurtigbåter er viktig for elever som bor langs kysten. I oversikten nedenfor er det gitt en oversikt over antall elever fordelt på hurtigbåtruter i 2014.

Rute	Rutenavn	Grunnskole	Videregående skole
18-111	Bindalseidet – Harangsfjord	1 140	760
18-151	Rørøy – Brønnøysund		7 600
18-167	Visten	2 160	
18-172	Herøyruta	9 044	1 566
18-186	Solfjellsjøen – Vandve/regionpendel	4 120	
18-191	Trænaruta	161	3 336
18-413	Kilboghavn – Melfjordbotn	246	
18-413	Rødøy – skolerute/Melfjordbotn	1 194	
18-837	Hadsel	2 446	2 520
I alt		20 511	15 782

Det meste av skoleskyssen med hurtigbåt skjer på Helgelandskysten. I tillegg kommer fergetrafikken, spesielt i sambandet mellom Bjørn og Sandnessjøen.

Hovedtransporten av gods på sjø skjer via ordinære godsbåter/frakdebåter og ferger. Hurtigbåtene i Nordland frakter rundt 7 millioner kilo gods. Nordland fylkeskommunes kystgodsrute som trafikkerer strekningen Bodø – Nesna frakter rundt 6 millioner kilo gods.

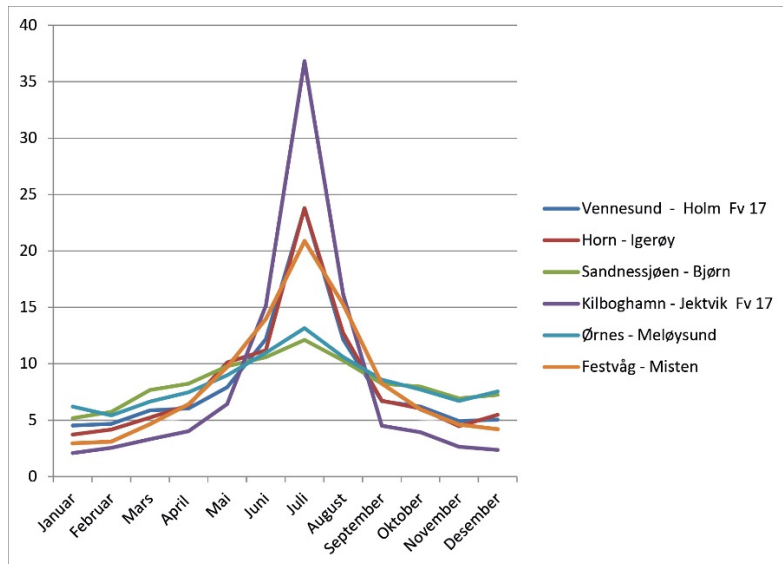
Totalt bor i underkant av 13 000 personer på øyer eller på fastland uten vegforbindelse til større sentra. Andelen er størst på Helgeland. 40 % av disse bor på strekningen Bindal til Dønna, mens 37 % bor i kommunene Nesna, Lurøy, Træna og Rødøy.

En oversikt over anløpssteder er vist i vedlegg 1.

Hurtigbåter og ferger er avgjørende for å opprettholde og stimulere til økt næringsvirksomhet og bosetting langs kysten.

3.1.1 Ferge- og hurtigbåttrafikken – månedsvariasjoner

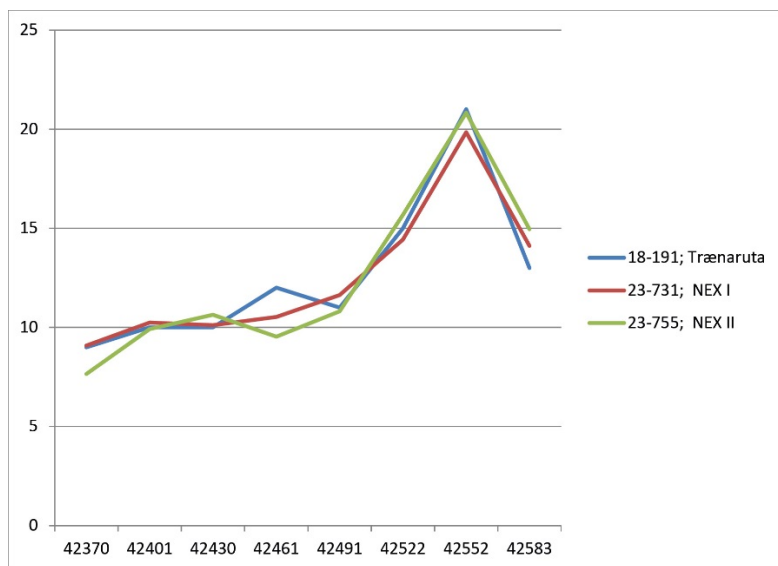
Tabell 1 viser samlede trafikk tall for 2014. For mange av sambandene er det store svingninger fra måned til måned. I figur 1 – 3 gjengis tall for noen av ferge og hurtigbåtsambandene.



Figur 1. Passasjertrafikken i prosent fordelt på måneder for noen utvalgte fergesamband 2015

Av de 6 fergesambandene som er vist i figur 1 er det sambandet Kilbøghamn – Jektvik som har størst andel av trafikken i juli. 37 % av biltrafikken skjer i juli. Derimot viser figuren at det interne fergesambandet i Meløy har liten sesongvariasjon. Det samme er tilfelle med sambandet Sandnessjøen – Bjørn. Tre av sambandene; Vennesund – Holm, Horn – Igerøy og Festvåg – Misten har i underkant av 24 % av trafikken i juli.

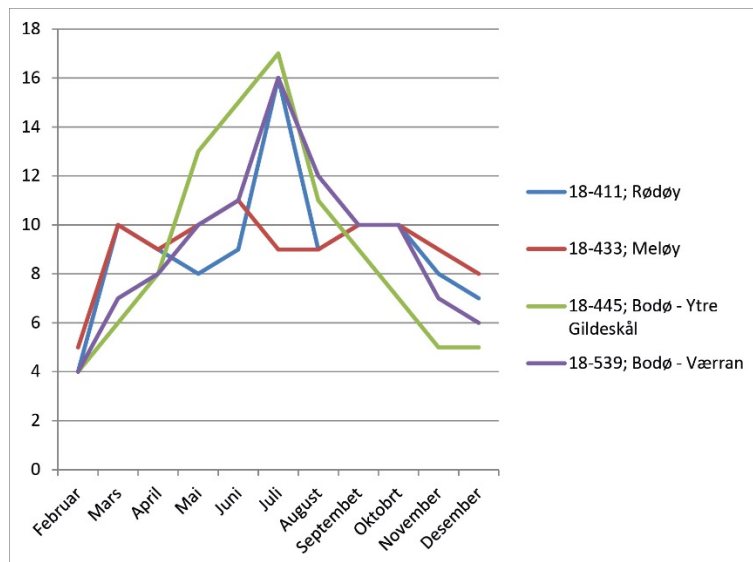
Figur 2 viser sesongvariasjonene for tre hurtigbåtsamband – NEX I, NEX II og Trænaruta i perioden januar–august 2016.



Figur 2. Passasjertrafikken fordelt på måneder i tre utvalgte hurtigbåtsamband i perioden januar–august 2016 i prosent av summen for perioden.

NEX I (Bodø – Sandnessjøen) og NEX II (Bodø – Svolvær) er regionale langruter, mens Trænaruta trafikkerer strekningen Sandenessjøen – Nesna – Lurøy – Træna.

Disse tre rutene har tilnærmet samme sesongvise trafikfordeling, med klart høyeste trafikk i juli.



Figur 3. Passasjertrafikken februar – desember 2015 i prosent av summen for perioden.

Med unntak av hurtigbåtruta i Meløy, finner vi i hovedsak den samme månedsvariasjonen som på sambandene i figur 2. Årsaken til at Meløyruta har mindre sesongvariasjon, må tilskrives at båtruta er viktig for den interne kommunikasjonen i kommunen hele året. Selv om reiselivsaktivitet på øyene er viktig, blir deres andel av trafikken relativt liten.

3.1.2 Reisevaneundersøkelsen

Hovedundersøkelsen ble gjennomført på telefon i tidsrommet 11. januar til 11. mars 2016. 2331 deltok i intervjuundersøkelsen. Hovedresultatet fra denne undersøkelsen var:

- 42 % (986 personer) av respondentene hadde foretatt minst en reise med ferge eller hurtigbåt i løpet av de siste 7 dagene. Det er disse som defineres som reisende i den videre undersøkelsen.
- De reisende hadde gjennomsnittlig 3,2 reiser siste uke.
- 49 % av de reisende hadde reist med ferge og hatt med bil, 15 % hadde reist med ferge uten å ha med bil, mens 36 % av de reisende hadde brukt hurtigbåt.
- Fredag er dagen hvor flest reiser. Andelen av de reisende som hadde reist fredag varierte mellom 16 og 21 %, mens tilsvarende andel for lørdag og søndag var 6 % og 7 %.
- 50 % av de reisende reiste i forbindelse med arbeid og 5 % i forbindelse med skole. 18 % av reisene var i forbindelse med innkjøp/ærend eller henting av barn i barnehagen. 16 % av reisene hadde besøk eller fritidsaktiviteter som formål.

- I Meløy reiste 92 % internt i kommunen. I Rødøy var andelen 77 % og i Lurøy 65 %. I beskrivelsen av de enkelte områdene er enkeltresultater nærmere utdypet.

3.1.3 Godstransport via hurtigbåter

Ved siden av bilfergene, sendes det også gods med de aller fleste hurtigbåtrutene. I 2012 ble det lastet/losset henholdsvis 7 og 6,2 mill. kg gods fordelt på 13 rutesamband. NEX 1 hadde et godsvolum på rundt 1, 1 mill. kg mens NEX 2 hadde en godsmengde på i underkant av 0,6 mill kg. I tillegg frakter kystgodsruta rundt 6 mill. kg. gods.

Tabell 2 Godsmengde hurtigbåt 2012 og Kystgodsruta 2014

	Lastet	Losset
NEX 1 Bodø – Sandnessjøen – Bodø	1 042 731	1 070 844
NEX 2 Bodø – Svolvær – Bodø	584 400	574 140
Forvik – Vistenstedene – Tjøtta – Husvika	71 352	48 228
Sandnessjøen – Austbø – Herøystedene – Vega	71 788	132 564
Trænaruta	1 117 778	1 507 830
Lurøy	302 371	306 948
Rødøy	855 659	852 202
Meløy	1 619 469	391 707
Bodø –Ytre Gildeskål	137 921	134 482
Bodø – Værran	1 043 497	1 045 597
Bodø – Helnessund	38 330	38 330
Tysfjord	79 057	78 447
Stokmarknes – Innlandet	1 945	1 775
I alt	6 966 298	6 183 094
Fjordlast *)	6 000 000	

Kilde: Nordland fylkeskommune, samferdselsavdelingen

3.1.4 Anløpsstruktur blant hurtigbåter og utvalgte fergesamband

I vedlegg 1 er det gitt en oversikt over de ulike anløpsstedene fordelt på hurtigbåtrute og område langs kysten. Det er ikke tatt med anløp som skjer på fastlandet med veiforbindelse til større sentra/hovedveinettet. I oversikten har vi tatt med antall innbyggere i den grunnkretsen som anløpet tilhører og antall innbyggere som er knyttet til det enkelte anløp. Innbyggertall etter grunnkrets er hentet fra Statistisk Sentralbyrå, mens antall innbyggere fordelt på anløpssted er beregnet. Sistnevnte talloppsett er derfor usikre.

Gjennomgangen danner grunnlaget for beregninger om størrelsen på øybefolkningen og antall innbyggere som er avhengig av hurtigbåt selv om de ikke bor på ei øy. Befolkningstallet fordelt på kommunene er innarbeidet i avsnittene 3.3 – 3.7

Oversikten i vedlegg 1 viser at hurtigbåtene har mellom 130 og 140 anløpssteder når en inkluderer anløp på fastlandet. I tillegg er det tatt med 5 fergesamband som er viktig for intern lokaltrafikk i de fire kommunene (Vefsn, Dønna, Nesna, Meløy og Bodø). Et anløp kan betjenes av flere hurtigbåtruter. Fordelingen mellom de geografiske områdene er ikke

vesentlig forskjellig. Dette skyldes at Nordland har en desentralisert befolkningsstruktur, med bosetting på mange øyer og veiløse steder langs kysten. Dette er i tråd med både regional og nasjonal distriktpolitikk.

3.2 Næringslivets transportbehov

I mai 2015 ble Nærings- og godsstrømsanalysen for Nordland presentert. Rapporten dokumenter næringslivets bruk av ulike transportmidler, og har vært et viktig bidrag til arbeidet med ny Regional transportplan for Nordland. I dialogmøtene som er gjennomført, har næringslivet framhevet transportbehov knyttet til fiske og havbruk, landbruk, reiseliv og handelsnærings transport av varer – spesielt ut til øykommunene.

Nærings- og godsstrømsanalysen viser for øvrig at avfall er den typen gods det fraktes mest av i Nordland. Denne transporten legger dermed også beslag på fergekapasitet langs kysten.

3.2.1 Oppdrettsnærings transportbehov

Oppdrettsnæringen er en viktig næring, både lokalt og nasjonalt – samtidig som den er en stor eksportnæring. Hele produksjonskjeden fra stamfisk til slakteri er lokalisert langs kysten. Felles for denne delen av produksjonskjeden er at det i begrenset grad benytter offentlige kommunikasjonsmidler. Derimot er fergetrafikken helt avgjørende for uttransport av laks fra slakteriene.

I 2015 var det ifølge tall fra Fiskeridirektoratet produksjon i 168 matfisklokaliteter langs kysten og det var til sammen 11 lakseslakterier fordelt på fem slakterikluster – Helgeland, Gildeskål, Hamarøy, Lofoten og Vesterålen.

Fra 2007 til 2015 økte mengde solgt laks og ørret fra 155.219 tonn til 268.895 tonn. I 2015 tilsvarte dette en samlet verdi på 9,48 milliarder kroner. Nordlands andel av landets samlede produksjon økte fra 18,5 % i 2007 til 19,4 % i 2015. Regnet i verdi var fylkets andel av nasjonal produksjon i 2015 på 20,3 %.

Godsstrømsanalysen utarbeidet av Transportutvikling AS i mai 2015 viser en fordeling av produksjonen ved lakseslakteriene. De tre største anleggene er Nordlaks Produkter AS i Hadsel, Marine Harvest Norway AS i Herøy og Nova Sea AS på Lovund i Lurøy.

Godsstrømsanalysen viser at det i 2014 ble transportert ut nærmere 257.000 tonn laks fra slakteriene i Nordland. Dette omfatter både fersk, frossen og bearbeidet laks. Men en last på 20 tonn pr. bil, tilsvarer dette 50 biler pr. dag. I tillegg genererer næringen betydelig annen transport, som avskjær/ensilering, avfall, paller og emballasje.

Om lag 75 % av leveransene fra lakseslakteriene transporteres ut til markedene med bil.

Godsstrømsanalysen drøfter slakterienes bruk av ferger. Her framgår det at 4 av 11 slakterier er avhengig av ferge for å nå markedene. (Marine Harvest Norway AS Herøy, Nova Sea AS Lovund, Salten N950, Gildeskål og Ellingsen Seafood AS Skrova). I kapittel 6.4.2 «Fergeutfordringer nevnt av slakteriene» heter det blant annet:

Slakteriene er ikke generelt kritisk til det ordinære fergemateriellet som trafikkerer sambandene, men til de fartøy som settes inn ved driftsavbrudd. Begge de store slakteriene på Helgeland påpeker dette, blant annet at reservefergene er for små.

Fiskekroken på Sør-Arnøy ønsker en bedre frekvens og åpningstid. Marine Harvest fokuserer også på åpningstiden ved at de har behov for senere avgang.

For Nova Sea representerer Bustneslia en trafikal utfordring om vinteren, da dette er forbindelsen til E6 og grenseovergangen på Umbukta. Det ønskes en forbedring av vinterregularet, alternativt direkte anløp av Levang og tilknytning til fv. 78/Tosen.

Ellingsen Seafood påpeker problematikken med at det mangler en helårlig forbindelse mellom Skrova og Skutvik. Cermaq på Skutvik nevner at standarden på fv. 81 (Skutvik - E6/Ulvsvåg) er blitt dårligere, og at dette kan skyldes reduksjoner i fergeanløpene på Skutvik.

Marine Harvest på Herøy påpeker at det på sikt er behov for en fastlandsforbindelse mellom Herøy og Alstenøya. De transporterer i dag ca. 63.000 tonn laks, og antar ca. 70.000 tonn i 2015. Slakteriet har en kapasitet på 110.000 tonn.

Om utviklingspotensialet heter det i utkast til Regional Transportplan 2018 – 2029 (side 19):

Rapporten «Verdiskaping basert på produktive hav i 2050» (SINTEF fiskeri og havbruk, 2012) anslår at man fra 2010 til 2050 vil kunne se en femdobling av norsk produksjon av laks og ørret i Norge, og at fangstnæringen vil kunne øke sine volum 1,5 ganger. Potensialet for vekst er således betydelig.

3.2.2 Transportbehovet knyttet til tradisjonelt fiske

Nærings- og godsstrømsanalysen for Nordland viser fordelingen av landinger av fisk i Nordland. 18 % av landingene skjer til kommunene som omfattes av denne utredningen, hvorav Træna er den største med 9 % av fylkets kvantum. De øvrige kommunene på Helgeland har relativt små mengder, men disse er likevel viktige for kommunens næringsliv og transportbehov.

Tabell 3 Landinger av fisk og skalldyr fordelt på utvalgte kommuner. I 1000 kg

	2010		2015	
	I alt	Herav krabbe	I alt	Herav krabbe
Bindal	177	0	99	0
Brønnøy	859	310	636	171
Vega	163	163	346	99
Træna	80 056	107	29 536	329
Rødøy	2 133	336	1 212	205
Meløy	1 343	211	835	98
Dønna	1 102	0	698	75

Lurøy	861	380	471	0
Herøy	800	197	619	211
Gildeskål	209	42	426	17
Steigen	1 008	0	870	0
Vågan	63 256	0	21 891	16
Andre kommuner	364 001	0	267 145	125
Nordland	515 968	1 746	324 784	1 346

Kilde: Fiskeridirektoratets statistikkdatabase

Mye av fisken som blir brakt i land i området Meløy/Lurøy/Træna blir levert til mottaksstasjoner for deretter å bli sendt med båt til blant annet Træna eller til Trøndelag via Nesna med hurtigruten. Selv om det ikke finnes tilgjengelig statistikk, er det grunn til å anta at mye av denne frakten skjer med godsåten Fjordlast. Fra Træna skjer transporten enten direkte med frakkebåter som anløper Træna eller med ferge til fastlandet.

Krabbefisket er viktig i dette området om høsten. Krabben sendes til Tonnes enten via NEX 1 eller via Kystgodsruta, for videre transport med bil til Trøndelag.

I 2015 ble det mottatt 205 tonn krabbe i Rødøy, 329 tonn på Træna og 98 tonn i Meløy.

Rekefiske er i hovedsak konsentrert om Lurøy (Kvarøy). I 2015 mottok de 95 tonn reker.

3.2.3 Transportbehovet knyttet melkeproduksjonen på øyer/steder uten veiforbindelse langs kysten av Helgeland og Salten

I de innledende møtene med kystkommunene om nytt samferdselskart for ferger og hurtigbåter, ble landbruksnæringen trukket fram som en viktig næring med stor betydning for bosettingsmønsteret. Bakgrunnen for det er at landbruket og da spesielt melkeproduksjonen fortsatt er en viktig næring langs kysten. Samtidig er landbruket viktig i kombinasjon med reiselivsnæringen. Melkeproduksjonen er i hovedsak avhengig av fergetransporten som følge av størrelsen på bilene som frakter melka. I noen tilfeller blir dette løst med hurtigbåt.

Nedenfor gir en oversikt over antall melkeleverandører fordelt på kommuner og hvor melkebruket er avhengig av sjøverts transport.

Kommune	Melkebruk
- Vega:	26
- Vevelstad/ Hamnøy	3
- Alstahaug/Mindland	10
- Vefsn/Hundåla	3
- Herøy:	4
- Dønna:	33
o Herav Løkta	9
- Nesna/Tomma	1

- Lurøy/Stuvland	1
- Lurøy/Onøy	3
- Rødøy/Gjersvikgrenda	2
- Rødøy/Gjerøy	1
- Rødøy/Hestmona	3
- Meløy/Meløya	4
- Gildeskål/Sørarnøy	1
- Bodø/Kjerringøy	4

Disse melkebrukene ligger på øyer og er avhengig av sjøverts kommunikasjon – ferger – for å opprettholde produksjonen. Det er kun 3 melkebruk, hvor melka blir transportert med hurtigbåt. Melkebrukene er viktig for sitt lokalsamfunn via produksjon/innsatsfaktorer til lokale matvarer.

3.2.4 Reiseliv

Nordland var i 2015 landets åttende største reiselivsfylke, målt i antall kommersielle overnattinger. I sommermånedene juni – august var Nordland på fjerdeplass etter Oslo, Oppland og Hordaland. 52 % av overnattingene skjedde i sommermånedene, mens tilsvarende andel på landsbasis var 44 %. Andelen utlendinger var 30 % i Nordland, mot 28 % for landet som helhet.

Tabell 4 viser at veksten i antall overnattinger første halvår 2016 er størst blant utlendinger og at Lofoten og Vesterålen har den klart største prosentvise veksten. Likeledes viser statistikken en vekst blant nordmenn som har overnattet i Nordland i år på 5 % mot 2 % for hele landet.

Tabell 4. Antall overnattinger i Nordland, januar – juli 2016

Handelsdistrikt	Januar – Juli 2016			Prosentvis endring 2015/2016 i samme periode		
	Nordmenn	Utlendinger	I alt	Nordmenn	Utlendinger	I alt
Brønnøysund	36 032	14 419	50 451	-4	-9	-5
Mo/Nesna/Sandnessjøen	110 659	45 435	156 094	18	6	14
Mosjøen	39 952	10 908	50 860	19	-16	10
Bodø	174 128	48 522	222 650	2	-6	0
Fauske	81 479	22 057	103 503	2	12	4
Narvik	71 458	29 027	100 485	-5	7	-2
Lofoten	161 939	138 153	300 092	1	22	9
Vesterålen	52 340	38 185	90 525	22	21	21
Nordland	738 357	360 225	1 098 581	5	10	6
Landet	14 364 879	6 157 352	20 522 231	2	10	4

Kilde: Statistisk Sentralbyrå

Nordmenns reiseaktivitet er en kombinasjon av tjenesteoppdrag/konferanser og besøksreiser/ ferie, mens den vesentlige delen av utlendingers overnattinger i Nordland er knyttet til turisme.

Reiselivsnæringen i Nordland består av mange små bedrifter, som har sin hovedaktivitet i perioden fra mai til august/september. Hotellene, som er viktige for konferansemarkedet, finner vi i første rekke i regionsentrene. Flere større rorbuanlegg/overnattingssteder langs kysten satser på konferansemarkedet. Disse anleggene er bygd opp med utgangspunkt i dagens hurtigbåt-/fergestruktur og endringer i disse rutene vil kunne få negative konsekvenser. Reiselivsnæringene har mange små bedrifter, hvor lønnsomheten er svak og hvor fortjenestemarginene må styrkes over tid. For å skape økt aktivitet og dermed bedre lønnsomhet, er det viktig å få til lengre sesong om vinteren og høsten. I flere regioner er dette en realitet, samtidig som det jobbes målrettet med sesongforlengelse langs Helgelandskysten

I tabell 5 har vi presentert tall fra ulike nettsteder om reiselivsbygg langs kysten for delt på 4 regioner. Tallene er hentet fra nettsidene til Visit Helgeland, Visit Bodø, og Destinasjon Lofoten. Oversikten er ikke fullstendig. I vedlegg 2 er tallene splittet opp på de enkelte kommunene.

I de samme kildene, finnes det oversikt over ulike typer av aktiviteter som tilbys turistene. Oversikten viser at i løpet av de siste årene har det vært stor og økende satsing på opplevelsesbaserte tilbud som øyhopping, sykling, padling og lignende. Det er også et trekk at vinterturismen har økt kraftig, spesielt i Lofoten.

Tabell 5 Reiselivsbygg fordelt etter geografiske områder langs kysten

Geografisk område	I alt	Rorbuer/sjøhus hytter	Hotell	Annet
Sør-Helgeland	27	15	3	9
Helgeland inkl. Meløy	48	34	4	10
Salten	28	8	12	4
Lofoten eks. Røst og Værøy	43	24	11	8

Kilde: Nettsidene til Visit Helgeland, Visit Bodø, og Destinasjon Lofoten – høst 2016.

I de enkelte avsnittene 3.3 – 3.7 er noen av anleggene omtalt.

I utkastet til Regional transportplan for Nordland vises det til at reiselivsnæringen er en av de raskest voksende næringene globalt.

Ifølge UNWTO (United Nation World Travel Organization) er reiselivsnæringen en av de raskest voksende næringene globalt, og det spås en vekst på minst 3 % per år frem til 2030. I Norge har ferie- og fritidsturismen økt både for norske og utenlandske turister. I perioden 2011–2014 økte turistenes konsum med ca. 12,5 %. I 2014 bidro de utenlandske turistene med 66 % av økningen. (Kilde: SSB)

Reisemønstrene og transportbruken knyttet til reiselivet varierer mellom sommer- og vintersesongen. Om vinteren foregår en stor andel av reisene til byer og tettsteder i landsdelen med fly, mens det er mange flere turister på vegene om sommeren. Fremtidens gjester stiller større krav til sømløse tilbud og tilgjengelig transport. Fra å levere overnatting, omstilles næringen til å levere helhetlige opplevelser ut fra kundenes ønsker og behov. Dette fordrer bedre informasjonsflyt og langsiktig og koordinert ruteplanlegging.

Hva vet vi om bruken av hurtigbåter i forbindelse med ferie? I en ombordundersøkelse som ble gjennomført på NEX 1 (Bodø – Sandnessjøen) og NEX 2 (Bodø – Svolvær) i den siste uka av april 2016, oppga under 10 % at formålet med reisen var feriereiser. I en rapport fra Nordlandsforskning ble turister som besøkte Lofoten i 2014 eller tidligere, blant annet spurt om hvordan de reiste til Lofoten (side 21):

For de fleste gjestene utgjør fly (54 %) og egen bil (29 %) hoveddelen av reisen. De andre transportmidlene er mindre viktig: leiebil (4 %), cruisebåt (2 %) og tog (1 %). Turbuss, rutebuss og bobil tilsammen utgjør hoveddelen av reisen for bare 3 % av respondentene.

Transportmåten endres radikalt når en ser på det sist benyttede transportmiddelet som utgjør ankomsten til Lofoten. Egen bil eller leiebil er da det viktigste (henholdsvis 24 og 22 % av respondentene). Fly benyttes av 19 prosent, ferge av 17 prosent, hurtigrute av 14 prosent og hurtigbåt av 3 prosent av respondentene.

For Helgeland er transporten annerledes. En gjesteundersøkelse som Universitetet i Nordland gjennomførte i 2011, viste at et fåtall benytter hurtigbåt for å komme til Helgeland (3 %). Det er lite informasjon om bruken av kollektive transportmidler under oppholdet på Helgeland. På grunn en relativt høy andel bilturister, er ferge det hyppigst brukte kollektivtilbudet. Her er fergene langs fylkesveg 17 viktige, videre hurtigbåt/ferge til Vega, Herøy/Dønna, Træna/Lurøy og til øyene i Rødøy og Meløy. De reisende er generelt fornøyde med bruken av fergene.

Hotellnæringen er i Nordland som ellers i landet konsentrert til byene, mens mangfoldet av reiselivsbedriftene i mindre kommuner langs kysten er relativt små. Ofte arbeider de ansatte deltid, og har hovedinntekten sin i andre yrker. Dette gjør det vanskelig å måle reiselivsnæringens sysselsettingsmessige betydning i de enkelte kommuner/regioner.

3.3 Bindal – Alstahaug inkl. Dønna

Området omfatter kommunene Bindal, Brønnøy, Vega, Vevelstad, Herøy, Dønna og Alstahaug. Alstahaug og Dønna er også knyttet til Alstahaug–Rødøyområdet, og er derfor beskrevet under begge områder.

Brønnøysund er regionsenter for kommunene på Sør–Helgeland, mens Sandnessjøen er regionsenter for kommunene Herøy og Dønna. Sør–Helgeland har 2 BA-regioner. Brønnøy som regionsenter danner BA-region med Sømna, Vega og Vevelstad, mens Bindal defineres som egen BA-region på grunn av lang reiseavstand til Brønnøy. Herøy, Dønna og Leirfjord inngår i Alstahaug BA-region. Området trafikkeres i dag med 5 hurtigbåtruter og 9 fergesamband. 3 av fergesambandene binder sammen fv. 17 mellom grensa til Nord–Trøndelag og Sandnessjøen.

Befolkning

Fra 2000 til 2010 hadde kommunene i dette trafikkområdet en befolkningsnedgang på 959 personer. Det var kun Brønnøy som hadde befolkningsvekst i denne perioden. Fra 2010 til 2016 har både Brønnøy, Alstahaug og Herøy oppnådd en økning i befolkningen. Herøy er den øykommunen i Nordland som har hatt størst befolkningsvekst i denne perioden.

Tabell 6 Befolkningsutviklingen i Bindal – Alstahaug inkl. Dønna

	Befolkning i alt			Øybefolkning*	Andel øybefolkning
	2000	2010	2016	2016	2016
Bindal – Alstahaug inkl. Dønna					
Bindal	1 921	1 601	1 465	138	9
Brønnøy	7 433	7 660	7 962	3	0
Vega	1 414	1 288	1 244	1 244	100
Vevelstad	592	510	507	113	22
Herøy	1 881	1 618	1 743	1 743	100
Alstahaug	7 440	7 196	7 437	258	3
Dønna	1 582	1 431	1 402	1 402	100
I alt	22 263	21 304	21 760	4 901	23

*: Øybefolkning + fastland uten veiforbindelse til hovedveinettet

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Fire av kommunene i området – Vevelstad, Vega, Herøy og Dønna – er helt avhengig av sjøverts kommunikasjon inn til sine regionsentra.

Til sammen bodde det omlag 5.300 personer på øyer og på fastland uten vegforbindelse til hovedveinettet. Dette tilsvarer 24 % av befolkningen i området.

Pendling

Andelen som bor og jobber i samme kommune, varierer mellom 69 % og 83 %. De mindre kommunene har gjennomgående høyere andel pendling (dag- eller ukependling) til senterkommunene. Herøy er det eneste unntaket i denne regionen.

Området består av 2 BA-regioner som omfatter fire kommuner hver.

Brønnøy BA-region: Sømna, Brønnøy, Vega og Vevelstad.

Alstahaug BA-region: Herøy, Dønna, Alstahaug og Leirfjord.

Innenfor disse to regionene er det mulig å dagpendle. Fra Vega til Brønnøy skjer pendlingen med hurtigbåt og fra Vevelstad til Brønnøy skjer pendlingen med ferge. Pendlingen fra Herøy og Dønna til Sandnesjøen skjer både med hurtigbåt og ferge. 15 % av de sysselsatte som bor i Dønna jobber i Alstahaug, mens tilsvarende andel fra Herøy er 7 %. Den lave andelen som pendler fra Herøy, skyldes sannsynligvis attraktive arbeidsplasser ved Marine Harvest. I tillegg har flere kommuner intern pendling med hurtigbåt. Tabell 14 side 28 viser de interne pendlingene i kystkommunene fra Herøy til Meløy. I Herøy var det 6 % av de sysselsatte (i alt 41 personer) som bor på ei øy og jobber på ei anna øy i kommunen. Den største pendlingsstrømmen er fra hovedøy til 3 grunnkretsene Sandvær, Husvær og Brasøy). 14 personer pendler fra Sandvær, Husvær og Brasøy til hovedøya.

I Dønna var tilsvarende andel på 4 % (19 personer). 14 av disse pendler inn til hovedøya.

Tabell 7. Pendling i prosent mellom kommunene Bindal – Alstahaug inkl. Dønna . 2014

Arbeidssteds- kommune	Sysselsatte etter bosted 2014								Andre kommuner	Sum antall arbeidsplasser
	Bindal	Sømna	Brønnøy	Vega	Vevelstad	Herøy	Alstahaug	Dønna		
Bindal	70	0	0	0	0	0	0	0	20	477
Sømna	3	69	2	0	1	0	0	0	36	872
Brønnøy	4	19	84	8	10	0	0	0	263	3 922
Vega	0	0	0	77	0	0	0	0	11	492
Vevelstad	0	0	0	0	73	0	0	0	3	196
Herøy	0	0	0	0	0	83	1	5	77	845
Alstahaug	1	1	1	2	2	7	85	15	660	4 038
Dønna	0	0	0	0	0	1	1	70	25	529
Andre kommuner	23	10	12	13	14	9	13	10		
Sum antall sysselsatte	652	1031	4 019	611	252	846	3 677	662		

BAS-regioner (bo-, arbeids- og serviceregioner).

Brønnøysund og Sandnessjøen er definerte sentre i hver sin bo-, arbeids- og serviceregion. Begge har høy andel sysselsatte i privat tjenesteyting og offentlige institusjoner og har videregående skoler som dekker omlandet. Sandnessjøen har ett av tre sykehus på Helgeland.

Næringsliv og sysselsetting

Jordbruket er viktig for Bindal, Vega og Vevelstad. Fiske og havbruk er viktige næringer på Vega, Vevelstad, Herøy og Dønna. I området mellom Bindal og Dønna er det 76 melkebruk som er avhengig av melkeleveranser via melkebil og ferge. Størst antall melkebruk har vi på Dønna med 33, Vega med 26 og 10 i Alstahaug kommune. I 2013 ble utført 72 årsverk innen landbruket på Vega. Ved siden av melkeproduksjonen er svinehold en viktig næring i kommune. I Herøy har Marine Harvest eget lakseslakteri. Bedriften sysselsetter ca. 120 personer og har en årlig produksjon på vel 60.000 tonn sløyd laks.

Tabell 8. Sysselsatte etter arbeidssted i 2014. Prosentvis andel i utvalgte næringer

Nøkkeltall – andel av de sysselsatte	Bindal	Sømna	Brønnøy	Vega	Vevelstad	Alstahaug	Herøy	Dønna
Jordbruket	12	16	4	18	19	3	3	13
Fiske og fangst inkl havbruk	3	2	1	7	8	2	13	10
Næringsmiddelindustri	0	5	1	3	0	1	14	0
Overnattings- og serveringsvirksomhet	1	3	4	2	3	3	1	0
Offentlig sektor	54	34	44	40	47	40	40	37
Sysselsatte i alt etter arbeidssted	477	872	3 922	492	196	4 038	845	529

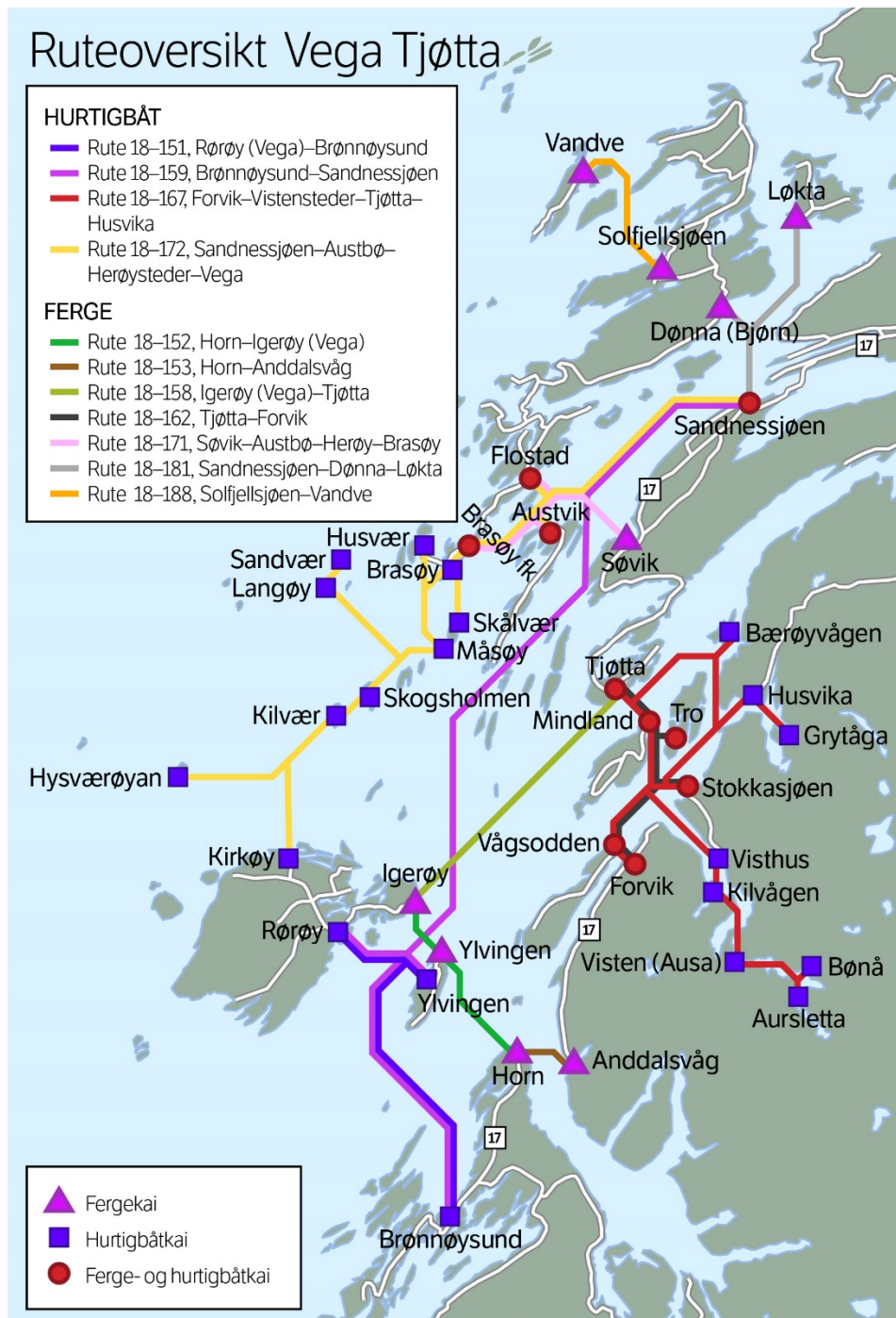
Reiselivsnæringen langs Helgelandskysten er i vekst, og på hjemmesiden til Helgeland reiseliv er det registrert 48 reiselivsbygg inklusiv hotell fra Bindal til Dønna. På Vega er anleggene koblet opp mot Verdensarvstatusen, og langs hele kysten satses det på opplevelsesbaserte tilbud, som kajakk og sykling. I Herøy og Dønna markedsføres tilbudene under portalen «Ut i Øyan». Vevelstad er innfallsporten til Visten nasjonalpark med flere overnattingssteder, blant annet en leirskole som særlig retter seg mot aktiviteter i nasjonalparken. På hjemmesiden til visithelgeland.com (høsten 2016) er det lagt ut 85 ulike aktivitetstilbud som turister og andre kan melde seg på.

Utfordringen for reiselivet i området er at den er sterkt sesongpreget.

Overnattingsstatistikken for perioden januar – juli 2016, viser en økning i antall overnattinger fra Alstahaug og nordover på Helgeland, mens Sør-Helgeland har hatt en nedgang. Kysten og øyene utenfor Helgelandskysten er også et populært område for fritidshus, særlig for folk fra Indre Helgeland (Rana og Vefsn).

Brønnøy og Alstahaug har i kraft av å være regionsentre et større bredde i næringslivet enn i de mindre kommunene. Bindal har hatt den sterkeste negative utviklingen i arbeidsplasser. Fra 2012 til 2014 mistet kommunen 62 arbeidsplasser, som er en nedgang på 12 %.

Dagens ferger- og hurtigbåtstruktur



Figur 4 Dagens ferger- og hurtigbåtstruktur i Bindal – Alstahaugområdet, inklusiv Dønna

Området mellom Bindal og Alstahaug inklusiv Dønna har tre fergesamband langs fylkesveg 17. Vennesund – Holm er det klart største fergesambandet på fylkesveg 17, med i

underkant av 110.000 kjøretøy årlig, hvorav nesten 9.000 trailere/vogntog. Fergesambandene Horn – Andalsvåg og Tjøtta – Forvik er viktige for å knytte Brønnøysund og Sandnessjøen tettere sammen.

Tabell 9. Ferge- og hurtigbåttrafikken i Bindal – Alstahaugområdet

Rute nr.		Feretrafikk 2015			Antall passasjerer	
		Sum kjøretøy	Herav 14 m +		Via fergene	Via hurtigbåtene
			I alt	I pst.	2015	2014
	Fergeruter i området:					
18 - 115	Vennesund – Holm Fv 17	109 567	8 954	8	115 327	
18 - 142	Sauren/Stortorgnes/Brønnøysund	1 955			2 163	
18 - 153	Horn – Andalsvåg Fv 17	63 566	4 030	6	65 599	
18 - 162	Tjøtta – Forvik Fv 17	52 399	1 927	4	55 686	
18 - 181	Sandnessjøen – Dønna – Lykta	109 932	2 605	2	132 081	
	Herav: til/fra Løkta	10 993	334		11 209	
18 - 171	Søvik – Austbø – Herøy – Brasøy	107 126	6 755	6	104 246	
	Herav: Søvik – Brasøy	7 105	14		8 370	
	Herav: Søvik – Austbø	16 826	95		20 600	
	Herav: Herøy – Brasøy	2 341	3		3 860	
	Herav: Austbø – Brasøy	27	0		69	
	Herav: Austbø – Herøy	837	9		1 062	
18 - 152	Horn – Igerøy	47 525	1 702	4	47 002	
18 - 158	Igerøy – Tjøtta	6 132	94	2	7 520	
18 - 188	Solfjellsjøen – Vandve	2 071	0	0	4 768	
	Hurtigbåtruter i området:					
18 - 151	Herøyruta: Sandnessjøen – Herøy – Vega					32 937
18 - 151	Brønnøysund – Rørøy og					
18 - 159	Brønnøysund – Sandnessjøen					30 105
18 - 167	Forvik – Vistenstedene – Tjøtta – Husvika					11 656
18 - 111	Bindalseidet – Harangsfjord					10 979
		500 273	26 067	5	534 392	85 677

Fergetrafikken knytter Sandnessjøen sammen med Herøy/Dønna via to store fergesamband, Sandnessjøen – Dønna – Løkta og Søvik – Herøy. Begge disse transporterer over 100.000 kjøretøy hver og til sammen vel 9.300 trailere/vogntog. Passasjertallene er også høye på disse fergesambandene. Fergesambandet Horn – Igerøy knytter Vega til Brønnøysund og fastlandet.

Fergene i dette bassenget transporterer vel 26.000 trailere/vogntog. Dette utgjør vel 53 % av alle trailere/vogntog som transporteres med ferger langs de fylkeskommunale fergesambandene. Lakseslakteriet i Herøy og landbruksrelaterte bedrifter i Vevelstad, Vega og Dønna er avhengige av disse sambandene. Helgeland dominerer landbruket i Nordland, både husdyrhold og melkeproduksjon. Store transportbrukere som er felles for hele fylket er dagligvaresektoren og avfallshåndtering.

De to største hurtigbåtsambandene i området er Herøyruta (Kirkøy – Herøy – Sandnessjøen) og Brønnøysund – Rørøy (Vega), inklusiv Brønnøysund – Sandnessjøen. Herøyruta er viktig for de som pendler mellom Herøystedene/Herøy og Sandnessjøen, for grunnskoleelever i Herøy og for elever i videregående skole fra Vega som går på skole i Sandnessjøen og Mosjøen. Ruta er også viktig for transport inn/ut fra verdensarvområdet.

Hurtigbåten til Vega er viktig for pendlingen til Brønnøysund og elever i videregående skole i Brønnøysund. Hurtigbåttrekningen Brønnøysund – Sandnessjøen har en viktig funksjon i sykehustransporten til Sandnessjøen. Ruta hadde totalt 14.000 passasjerer i 2015.

Reisevaneundersøkelsen

Viser til innledende orientering om reisevaneundersøkelsen. I området Bindal – Alstahaug ble 600 personer intervjuet om sin bruk av ferge og hurtigbåt.

Profil for reisende i området Bindal – Alstahaug

- 367 (61 %) av respondentene hadde foretatt minst en reise med ferge eller hurtigbåt de siste 7 dagene. Gjennomsnittet for fylket var 42 %. Disse gjennomførte i snitt 3,7 reiser i løpet av uka, mens gjennomsnittet for hele undersøkelsen er 3,2 reiser. 79 % av reisene foregikk med ferge. Dette er en høyere andel enn i resten av fylket, og understreker fergenes betydning for transporten i dette området.
- 51 % av reisene er knyttet til arbeid og 16 % til besøk/fritid. Reiseformålene harmonerer med resten av fylket. Når det gjelder lørdagstrafikken henger 37 % sammen med arbeid, mens 19 % oppgir formålet med reisen som besøk/fritidsaktiviteter.
- Reisevaneundersøkelsen viser at befolkningen i dette området er mer fornøyd med fergetilbudet enn gjennomsnittet. De er imidlertid mindre fornøyd med hurtigbåttilbudet.

Rundt 80 % av trafikken til sjøs skjer med ferger. En viktig årsak er at fergestrekningene tids- og anløpsmessig er lagt opp slik at det er mulig å arbeidspendle med ferge. Dette gjelder spesielt ferga mellom Sandnessjøen og Bjørn (Dønna). Hurtigbåtenes funksjon er viktig for de som arbeidspendling fra Vega til Brønnøysund og fra Herøy til Sandnessjøen og å binde de mindre stedene sammen med kommune- eller regionsenter. Hurtigbåtene har også en viktig funksjon for reiselivet i og med at de anløper mange mindre steder. Bruken av fritidsboliger på mange av øyene er også avhengig av hurtigbåttilbudet.

Supplerende reisevaneundersøkelser.

I uke 8 og 9 ble det gjennomført supplerende ombordundersøkelser på hurtigbåtsambandet i Bindal (rute 18-111) og ferga mellom Brønnøysund og Stortorgnes (rute 18-142). Begge båtene kan ta henholdsvis 7 og 10 personbiler.

Hurtigbåten i Bindal trafikkerer området mellom Bindalseidet og Terråk, inklusiv 6 anløp i Harangsfjord. Området har 138 innbyggere uten veiforbindelse med hovedveinettet. Hurtigbåten fraktet i 2014 10 979 passasjerer, mens fergesambandet Brønnøysund – Stortorgneset hadde et passasjertall på 2 163 passasjerer (eksklusiv sjåfører) og fraktet 1955 biler. Stortorgnes har ifølge Statistisk sentralbyrå en fast bosetting på 3 personer

Ombordundersøkelsen i Bindal viste at 72 % av de som reiste med båten kommer fra Bindal, hvilket indikerer at båten er svært viktig som kommunikasjonstilbud for lokalbefolkningen i kommunen. 93 % av respondenten sier at ruta er svært stor betydning for dem og 85 % av de som svarte var godt eller svært godt fornøyd med rutetilbudet.

Ombordundersøkelsen viser at 24 % reiste til/fra jobb, mens 16 % gjennomførte ei tjenestereise i forbindelse med arbeidet. Dette er en lavere andel enn resultatene fra hovedundersøkelsen. 17 % reiste til/fra hytte/fritidsbolig, mens besøk hos venner eller familie var på 17 %.

59 % av de som reiste med ferga mellom Brønnøysund og Stortorgnes (Sauren), oppga at hovedformålet med reisen var til/fra hytte/fritidshus, 25 reiste til/fra arbeid, mens 9 % oppga tjenestereise.

90 % av de som reiste mener at rutetilbudet har svært stor betydning for dem og 95 % er svært godt fornøyd med rutetilbudet. De aller fleste oppgir at det ikke finnes alternative reiseruter.

Supplerende reisevaneundersøkelse; rute 18-211 Mosjøen – Dagsvik

Sambandet Mosjøen – Dagsvik trafikkeres av ei ferge. I 2015 reiste 10 664 biler med ferge, hvorav 61 var over 14 meter. I tillegg reiste 10 629 passasjerer eksklusiv sjåfører.

I uke 44 – 47 ble det gjennomført en ombordundersøkelse på dette sambandet. Det ble samlet inn 64 besvarelser.

72 % av de som reiste med hurtigbåten kom fra Vefsn, mens 13 % hadde Alstahaug som bostedskommune.

56 % oppga at hovedformålet med reisen var – til/fra hytte/fritidsbolig, 11 % oppga besøk hos venner eller familie som hovedformål med reisen. 9 % oppga tjenestereise i forbindelse med arbeid og 8 % oppga til/fra arbeid som hovedformål.

Reisemønsteret viser at 58 % hadde Hundåla som anløpssted for reisens start, mens 73 % oppga at reisen ble avsluttet i Mosjøen. Ser vi derimot på hvor reisen startet oppga 27 % at den startet i Mosjøen, mens 22 % svarte Husvika. På spørsmålet om endelig destinasjon for reisen, svarte 55 % Mosjøen.

I ombordundersøkelsen blir de reisende spurt om hvor ofte de reiser med denne båten. Det var kun 3 % (av 64) som oppga at de reiste daglig eller flere ganger i uken. 38 % svarte – en eller flere ganger i uken, mens 44 % svarte en eller flere ganger i måneden.

88 % av de som besvarte undersøkelsen oppga at dette rutetilbudet har svært stor betydning for dem. Når det gjelder tilfredshet med rutetilbudet svarte 55 % at var svært godt fornøyd. Blant de som var misfornøyd med fergetilbudet, kom det inn 5 årsaker – for lita ferge, står ofte igjen på Hundåla, for få avganger, dårlig reisetider, dårlig kapasitet og mye støy, og at det er behov for flere avganger mellom Dagsvik til Sørnes.

83 % av de som deltok i undersøkelsen oppga at det ikke finnes alternative reiseruter.

3.4 Alstahaug – Rødøy

Området omfatter kommunene Alstahaug, Dønna, Nesna, Lurøy, Træna og Rødøy. Alstahaug og Dønna er også knyttet til Bindal–Alstahaugområdet, og er derfor beskrevet under begge områder. I tillegg er Herøy inkludert i omtalen av arbeidsmarkedet.

Sandnessjøen har over tid vært det sentrale handels- og servicestedet på Helgelandskysten.

Sandnessjøen er regionsenter for kommunene i dette bassenget, samtidig som Mo i Rana og Vefsn har regionale funksjoner som etterspørres av befolkning og næringsliv. Alstahaug, Vefsn, Dønna, Træna og Rødøy inngår i Helgeland Regionråd mens Nesna og Lurøy tilhører Indre Helgeland Regionråd.

Alstahaug danner BA-region med kommunene Herøy, Dønna og Leirfjord. På grunn av lang reiseavstand til andre kommuner er Nesna, Lurøy, Træna og Rødøy egne BA-regioner

Befolkning

Fra 2000 til 2010 ble folketallet redusert med nær 1000 personer. Fra 2010 og fram til i dag har folkemengden økt noe. Alstahaug og Nesna har hatt sterkest økning, mens den negative utviklingen har fortsatt for Dønna og Rødøy. Lurøy har hatt en svak økning.

Hele befolkningen i Dønna og Træna er bosatt på øyer. I Rødøy bor rundt 90 % av innbyggerne på øyer eller på fastland uten vegforbindelse. Tilsvarende andel i Lurøy er 70 %.

Øybefolkningen i området utgjør i overkant av 5000 personer, som tilsvarer 35 % av innbyggerne i kommunene. Dette er dermed det området i Nordland med høyest andel øyboere.

Tabell 10. Befolkningsutviklingen i området Alstahaug – Rødøy

	Befolkningen i alt			Øybefolkning*	Andel øybefolkning
	2000	2010	2016	2016	2016
Bindal – Rødøy					
Alstahaug	7 440	7 196	7 437	258	3
Dønna	1 582	1 431	1 402	1 402	100
Nesna	1 882	1 786	1 838	255	14
Lurøy	2 107	1 900	1 923	1 344	69
Træna	466	489	478	478	100
Rødøy	1 570	1 281	1 268	1 268	100
I alt	15 047	14 083	14 346	5 005	35

*: Øybefolkning + fastland uten veiforbindelse til hovedveinettet

Kilde: Statistisk sentralbyrå

Pendling

Alstahaug BA-region omfatter kommunene Herøy, Dønna, Alstahaug og Leirfjord. Leirfjord har den klart største pendlingen til Sandnessjøen. Deretter følger Dønna med 15 %. De øvrige kommunene – Nesna, Lurøy, Træna og Rødøy, danner egne bo- og arbeidsmarkedsregioner. Rødøy har en pendling til andre kommuner på 18 %, hvorav 6 % til Meløy.

Tabell 11. Pendling i prosent mellom kommunene i området Alstahaug – Rødøy. 2014

Arbeidssteds- kommune	Sysselsatte etter bosted 2014								Andre kommuner	Sum antall arbeidsplasser
	Herøy	Alstahaug	Dønna	Nesna	Rana	Lurøy	Træna	Rødøy		
Herøy	83	1	5	0	0	1	1	0	55	845
Alstahaug	7	85	15	3	0	2	0	1	658	4 038
Dønna	1	1	70	0	0	0	0	0	27	529
Nesna	0	0	1	85	0	1	2	1	66	912
Rana	0	1	1	5	92	5	1	2	1 014	13 165
Lurøy	0	0	0	1	0	84	1	4	32	890
Træna	0	0	0	0	0	0	86	1	4	32
890	0	0	0	0	0	2	0	77	39	533
Andre kommuner	9	12	9	6	7	6	9	16		
Sum antall sysselsatte	846	3 677	662	890	13 010	942	241	620		

Tabell 12. Pendling i prosent internt i kommunene i området Alstahaug – Meløy

	Herøy	Dønna	Alsta- haug	Nesna	Lurøy	Rødøy	Meløy	Vågan
Bor og jobber på samme øy	94	96	1	10	61	26	5	2
Bor på en øy, jobber på en annen øy i kommunen	6	4	0	0	5	4	0	0
Bor og jobber på fastlandet i kommunen	0	0	97	82	26	67	90	96
Bor på fastlandet, jobber på øy	0	0	0	2	2	2	1	0
Bor på øy, jobber på fastlandet	0	0	2	7	7	1	4	1
Sum sysselsatte som bor og jobber i kommunen	656	448	3 045	706	810	572	2 776	4 039
Utpendling	141	188	510	124	131	185	558	590
Innpendling	145	79	864	127	109	89	256	386

Kilde: SSB. Egen bearbeiding gjennomført av Menon.

Lurøy og Rødøy har en svært desentral bosettingsstruktur. Bosettingsstrukturen er imidlertid svært forskjellig i de to kommunene.

I Lurøy bor og jobber 61 % av de sysselsatte på samme øy, 7 % bor på ei øy og jobber på fastlandet mens 5 % jobber på ei øy og bor på en annen øy. Der er kun 2 % som bor på fastlandet og jobber på ei øy. Båttilbudet gir begrenset mulighet til daglig arbeidspendling mellom øyene. Det samme gjelder pendlingen mellom øy og fastland og mellom fastland og øy.

I Rødøy bor og jobber 67 % på fastlandet, mens 26 % bor og jobber på samme øy.

Befolkningen i både Lurøy, Træna og Rødøy vil sannsynligvis definere både Sandnessjøen og Mo i Rana som deres bo-, arbeids og servicesenter. Dette skyldes både historiske handelsveier, men også slik dagens kommunikasjonsmønster er innrettet. For befolkningen i Lurøy og Træna har Trænaruten (hurtigbåt) til Sandnessjøen vært en naturlig kommunikasjonsvei.

Lurøy meldte seg for noen år siden inn i Indre Helgeland regionråd, mens Rødøy og Træna er medlem i Helgeland regionråd. Det er lang reisevei til begge byer, enten man reiser med hurtigbåt eller langs veg.

Næringsliv.

I tillegg til bredden i offentlige og private arbeidsplasser som kjennetegner et regionsenter, har Alstahaug hatt en sterk vekst i oljerelaterte arbeidsplasser knyttet til CCB Helgelandsbase AS på Horvneset. Redusert aktivitet i oljesektoren har imidlertid ført til stans i veksten.

Fiskeri- og havbruksnæringa sysselsetter en betydelig del av innbyggerne i alle kommunene unntatt Alstahaug og Nesna. I Træna er 43 prosent av de sysselsatte knyttet til fiske, oppdrett og næringsmiddelindustri. I Lurøy er andelen 30 %, og lakseslakteriene på Lovund og Sleneset er de største private arbeidsplassene i kommunen.

Fra Lovund ble det i 2014 transportert ut 47.000 tonn laks. Træna var i 2015 den fjerde største mottakskommunen for fisk med nær 30.000 tonn. Træna tar imot fisk fra en rekke mottaksstasjoner, spesielt i Meløy og Rødøy. Denne blir i hovedsak fraktet til Træna med kystgodsruta.

Dønna er en viktig landbrukskommune på Helgelandskysten, med en sysselsettingsandel på 13 %. Tall fra Tine viser at det er 32 melkebruk som leverer melk og som er avhengig av ferge. Også i Nesna og Rødøy har landbruket en viss sysselsettingsmessig betydning. I Rødøy er det registrert 4 melkebruk lokalisert på ei øy, mens tallet er 3 i Lurøy.

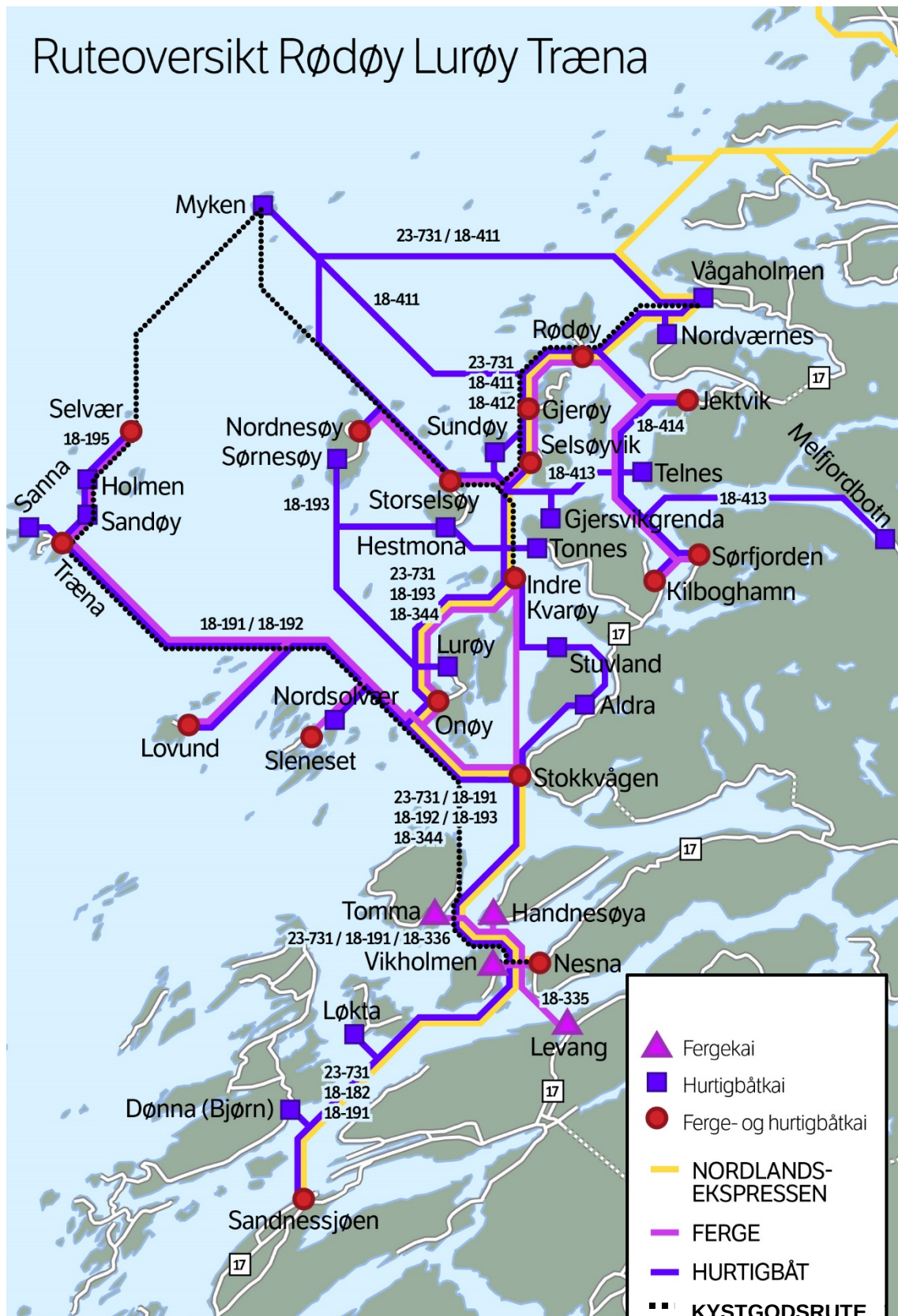
I Nesna er Nord universitets avdeling en viktig arbeidsgiver i kommunen.

I alle kommuner arbeides det med å utvikle helårlige arbeidsplasser innen reiselivsnæringa. Den årlige Trænafestivalen skaper stor oppmerksomhet, aktivitet og også transportbehov.

I dette området er det registrert 48 reiselivsanlegg, hvorav 34 er rorbuer, sjøhus og hytter. Av disse er 6 lokalisert i Dønna og 8 i Lurøy.

Tabell 13 Sysselsatte etter arbeidssted i 2014. Prosentvis andel i utvalgte næringer

Nøkkeltall – andel av de sysselsatte	Alstahaug	Dønna	Nesna	Lurøy	Træna	Rødøy
Jordbruket	3	13	7	4	0	7
Fiske og fangst inkl havbruk	2	13	4	15	15	16
Næringsmiddelindustri	1	0	0	15	28	0
Overnattings- og serveringsvirksomhet	3	0	3	2	2	2
Offentlig sektor	40	37	48	32	36	37
Sysselsatte i alt etter arbeidssted	4 038	529	912	890	223	533



Figur 5. Dagens ferge- og hurtigbåtstruktur i området Alstahaug – Rødøy.

Tabell 14. Ferge- og hurtigbåttrafikken i området Alstahaug – Rødøy

Rute nr.		Fergetrafikk 2015			Antall passasjerer	
		Sum kjøretøy	Herav 14 m +		Via fergene	Via hurtigbåtene
			I alt	I pst.	2015	2014
	Fergeruter i området:					
18-335	Levang – Nesna Fv 17	58 263	1 192	2	62 383	
18-414	Jektvik– Kilboghavn Fv 17	40 486	1 741	4	50 341	
18-336	Nesna – Nesnaøyene	36 236	2 255	6	44 453	
18-344	Stokkvågen – Onøy	42 154	5 634	13	49 906	
	Herav: Stokkvågen – Lovund	12 521	4 766	38	12 150	
	Herav: Stokkvågen – Sleneset	8 972	39	0	1 608	
18-192	Herav: Stokkvågen – Træna	3 569	309	9	5 577	
	Herav: Stokkvågen – Selvær	573	6	1	663	
	Herav: Onøy – Træna	38	3	8	164	
	Herav: Træna – Selvær	35	0	0	50	
18-412	Rødøybassenget	7 498	153	2	8 546	
Sum fergeruter i området		184 637	10 975	6	215 629	
	Hurtigbåtruter i området:					
18-186	Solfjellsjøen – Vandve/regionpendelen**					26 873
18-191	Trænaruta					62 090
18-195	Træna lokalt					7 402
18-411	Rødøy					15 410
18-193	Lurøy					9 758
18-413	Rødøy – Melfjordbotn					2 034
Sum hurtigbåter i området						123 567
Sum ferge og hurtigbåter i området		184 637	10 975	6	215 629	123 567
	Hurtigbåtrute – langrute					
23-731	NEX 1*					91 209
Sum inklusiv NEX 1		184 637	10 975	6	215 629	214 776

*NEX 1 er ei regional landrute mellom Bodø – Sandnessjøen t/retur. Trafikktallene er ikke splittet på områder

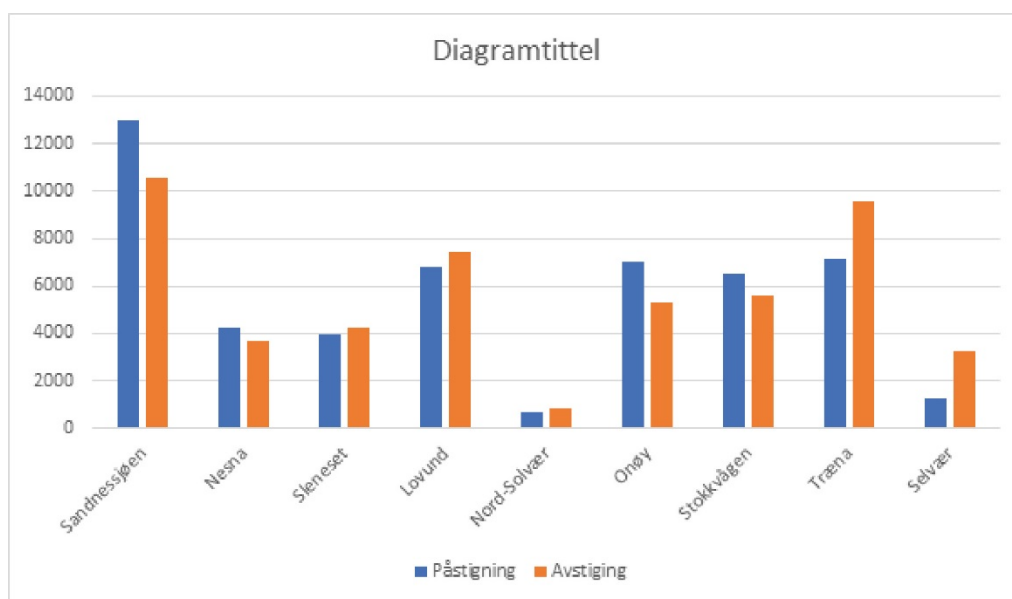
** Ruta er nå delt i to ruter, fergeruta Solfjellsjøen–Vandve og Regionpendelen.

Området trafikkeres i dag med 5 hurtigbåtruter og 6 fergesamband. 2 av fergesambandene binder sammen fylkesveg 17 mellom Sandnessjøen og Meløy. Både Stokkvågen – Onøy og

fergesambandet i Rødøybassenget kan inndeles i mange ulike enkeltstrekninger. NEX 1 (regionruten) fungerer både som regional rute mellom Sandnessjøen og Bodø, og som lokarute mellom Sandnessjøen og Nesna, Lurøy og Rødøy.

95 % av befolkningen i Træna, Rødøy og Lurøy bor på øyer eller fastland uten veiforbindelse til hovedveinettet.

Trænaruta hadde tilsammen 62.000 passasjerer i 2014. Passasjertallet for perioden januar – begynnelsen av november 2016 var på vel 50 000. Et estimat for hele 2016 vil være tilnærmet likt trafikkallet for 2014. Trænaruta har 9 faste anløpssteder mellom Sandnessjøen og Selvær. Ruta har to avganger i døgnet fra Træna (Selvær) til Sandnessjøen og retur, i tillegg til en kveldstur mellom Selvær og Onøy.



Figur 6. På og avstigende passasjer på Trænaruta i perioden januar – 10. november 2016

Figur 6 viser trafikkstrømmen i perioden januar – 10. november 2016. Totalt reise rundt 50 000 passasjerer med Trænaruta i denne perioden. Vel 23 000 passasjerer hadde enten på- eller avstigning i Sandnessjøen. 16 600 av de som reise gikk enten av eller på hurtigbåten i Træna.

I Lurøy er det flest passasjerer som reiser til/fra Lovund – 14 200. Passasjertallet med ferga mellom Træna og Stokkvågen var på 6 240. Kun 164 reiste mellom Træna og Onøy.

Fergetilbudet er avgjørende for de store lakseslakteriene på Lovund og Sleneset, og hvert fjerde kjøretøy er et vogntog. På strekningen Stokkvågen-Onøy er 13 % av kjøretøyene vogntog.

Sambandene nord/sør langs fylkesveg 17 er viktige både for næringslivet og persontransporten. Det forventes økt trafikk som følge av vekst i reiselivet, og de fleste

reiselivsanleggene i Lurøy, Træna og Rødøy er helt avhengige av hurtigbåt- og/eller fergetilbudet.

Tabell 15 Andel som reiste med NEX 1 Bodø – Helgeland i perioden 09.02 – 31.12.2015

	Bodø	Gildeskål	Meløy	Rødøy	Lurøy	Nesna	Dønna	Alstahaug	Sone 0 *	Totalsum
Bodø	687	5 505	7 707	4 960	2 389	659	800	3297	22	26 026
Gildeskål	5 051	124	98	43	57	5	4	161	6	5 540
Meløy	6 974	128	4 778	1 016	392	274	198	1 111	26	14 897
Rødøy	4 720	46	885	1 632	1 039	336	77	738	21	9 494
Lurøy	3 753	96	538	738	2 233	921	265	1 730	49	10 323
Nesna	758	3	252	174	495	76	214	771	5	2 748
Dønna	989	11	216	115	173	585	67	58	10	2 224
Alstahaug	1 405	35	651	449	678	863	211	233	44	4 569
Totalsum	24 327	5 948	15 126	9 127	7 456	3 719	1 836	8 099	183	75 821

* Sone: Ukjent hvor de reisende skal

Reisevaneundersøkelsen

Viser til innledende orientering om reisevaneundersøkelsene. I området Alstahaug – Rødøy ble 551 personer intervjuet om sin bruk av ferge- og hurtigbåt.

Profil for reisende i området Alstahaug – Rødøy – hovedundersøkelsen.

- 282 (51 %) av respondentene hadde foretatt minst en reise med ferge eller hurtigbåt siste 7 dager. Disse gjennomførte 885 reiser, som tilsvarer 3,1 reiser pr. person
- 53 % av reisene skjer i tilknytning til arbeid, 16 % i forbindelse med besøk/fritid og 15 % i forbindelse med innkjøp. Reiseformål og reisemønster harmonerer godt med fylket for øvrig.
- Reisevaneundersøkelsen viser at ferge og hurtigbåttilbudet betyr mye for den interne transporten internt i kommunene.
- Tilfredsheten med fergetilbudet tilsvarer gjennomsnittet for hele undersøkelsen. 72 % er godt eller svært godt tilfreds med hurtigbåttilbudet, mens gjennomsnittet for fylket er 62 %.

Bruken av ferge eller hurtigbåt er mer sammensatt i dette trafikkområdet enn på Sør-Helgeland. Forskjellen mellom de ulike ferge- og hurtigbåtrutene er mindre i volum. Intervjuundersøkelsen bekrefter dette. De tre mest benyttede båtrutene fraktet 55 % av passasjerene i sørfylket, mens tilsvarende andel i området Alstahaug – Rødøy var på 29 %. Dette betyr at samordning og koordineringen av rutetilbudene er viktig i dette geografiske området.

Reisevaneundersøkelse knyttet til NEX 1

I oppstartmøte om nytt samferdselskart for Nordland, komme det fram forslag om at NEX 1 kunne stoppe i Lurøy. NEX 1 er ei regional langrute, hvor blant annet hensynet til reiseliv er viktig. Helgelandskysten er og vil være et viktig satsingsområde for reiseliv. I en slik satsing vil Sandnessjøen være et viktig knutepunkt for de reisende til lokale reisemål i Lurøy og Træna. Prosjektet fant det derfor riktig å foreta en tilleggsundersøkelse om bord på NEX 1 på våren (uke 17) og i månedsskifte juli/august. Ombordundersøkelsen på NEX 1 ble gjennomført på strekningen Sandnessjøen – Onøy og Onøy – Sandnessjøen.

På strekningen Bodø – Sandnessjøen, ble skjemaene delt ut etter anløpsstedet Onøy til alle gjenværende passasjerer, samt til alle som kom om bord etter Onøy. Skjemaene ble samlet inn når passasjerer gikk i land på Stokkvågen, Nesna, Bjørn og Sandnessjøen. På strekningen Sandnessjøen – Bodø ble skjemaene delt ut til alle som kom om bord i Sandnessjøen, Bjørn, Nesna og Stokkvågen. Skjemaene ble samlet inn hos de passasjerene som gikk i land på Bjørn, Nesna og Stokkvågen. Resten av skjemaene ble samlet inn mellom Stokkvågen og Onøy.

I ombordundersøkelsen i uke 17 ble det samlet inn 373 utfylte skjemaer og 344 i uke 29.

Tabell 15 viser trafikktallene for NEX 1 mellom kommunene. Vedlegg 3 gir en mere detaljert oversikt, hvor trafikktallene er fordelt på stoppesteder.

NEX 1 's betydning for området, må også sees i sammenheng med det øvrige hurtigbåttilbudet som finnes i området. Dette gjelder Regionpendleren som trafikkerer ruta; Sandnessjøen – Bjørn – Løkta – og Nesna og Trænaruta som går mellom Sandnessjøen – Nesna – ulike steder i Lurøy og ut til Træna/Selvær.

I følge trafikkstatistikken for 2015, var det i underkant av 10 000 som reiste med NEX 1 internt i området Lurøy – Alstahaug. Dette tilsvarer 13 % av de som reiste med NEX 1.

En analyse av hovedfunnene ved de to ombordundersøkelsene på NEX 1 viser at:

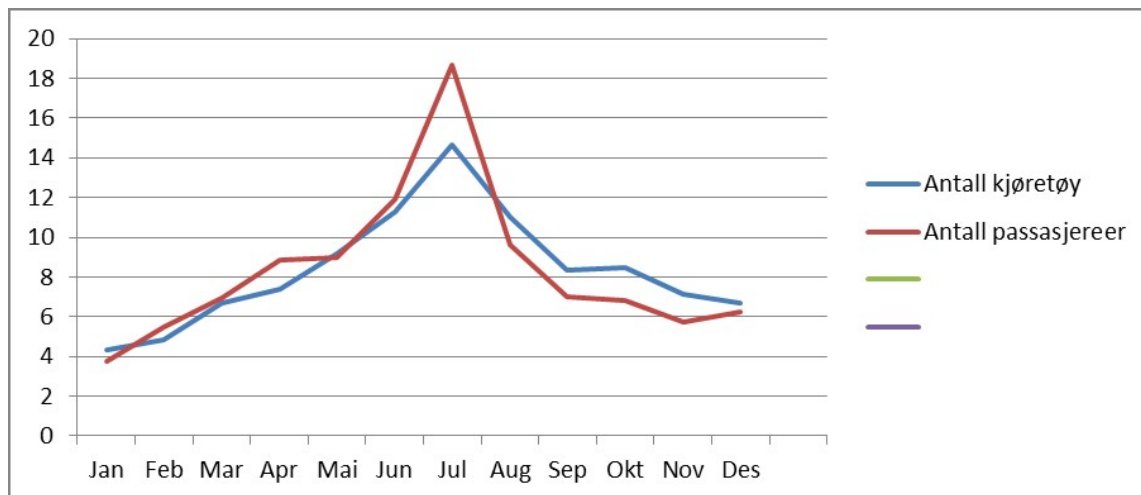
- 33 % av de som reiste i uke 17 var reiser i forbindelse med fritidsreiser/besøksreiser, mens 6 % var feriereiser. I månedsskifte juli/august (uke 29) var det feriereiser som var den største gruppen av de reisende (40 %), tett fulgt av fritidsreiser/besøksreiser (39 %).
- I uke 17 utgjorde reiser knyttet til legebesøk, sykehus, tannlege o.l. 16 %, mens andelen i uke 29 var på 5 %.

- Tjenestereise i forbindelse med arbeid var i uke 17 på 24 %, mens den i uke 29 var på 10 %.
- Sandnessjøen er viktig for de som reiser i dette området, både som start og sluttanløp. Omlag 1 av 3 startet og avsluttet sin reise i Sandnessjøen. Det er relativ liten forskjell mellom vår og sommer.
- Onøy er viktig som start og slutt punkt på reisen i ferietiden.
- Reisende til/fra Bodø har en stor reiseandel uansett årstid. Dette skyldes trolig reiser i forbindelse med tjenester knyttet til sykehus, lege o.l., og tjenestereise i forbindelse med arbeid.
- Ombordundersøkelsene på NEX 1 viser at kun 16 % reiste daglig eller en eller flere ganger i uken med NEX 1. 75 % av respondentene oppgir at rutetilbudet (NEX 1) har svært stor betydning for dem.
- Når de reisende blir spurt om alternative måter å komme fram til sitt bestemmelsessted, er det ingen klare alternativer som fremheves.
- De som hadde bosted utenfor Nordland, ble også spurt hvor de fikk informasjon om denne båt ruta. Av de som svarte (344 personer), var 51 % bosatt utenfor Nordland. Svarfordelingen om hvor de hadde funnet informasjonen viste at:
 - o 17 % via internett
 - o 9 % via besøk eller annen henvendelse hos turistinformasjonen i Norge
 - o 1 % via reisebyrået hvor de bestilte reisen
 - o 24 % andre

Reisevaneundersøkelse knyttet til fergeruta 18-412 som trafikkerer i Rødøybassenget.

I reisevaneundersøkelsen knyttet til fergen som trafikkerer i Rødøybassenget, blir det pekt på at sambandet har et komplisert ruteopplegg med lav frekvens. Fylkesvei 17 bindes sammen med ferge Kilboghavn – Jektvik.

Sambandet 18-412 Rødøybassenget trafikkerer området; Nordnesøy – Storselsøy – Selsøyvik – Gjerøy – Rødøya – Jektvik. I 2015 fraktet ferga 7656 biler og 8546 passasjerer.



Figur 7. Årsvariasjon i prosent med hensyn til antall kjøretøy og antall passasjerer om bord i ferge 18-412: Rødøybassenget. 2015

Tabell 16. Antall kjøretøy til/fra anløpssteder i Rødøy. Ferge 18-412 Rødøybassenget

	Nordnesøy	Storselsøy	Selsøyvik	Gjerøy	Rødøya	Jektvik	Kilboghavn	Sum
Nordnesøy	0	194	0	18	0	697	507	1 416
Storselsøy	13	0	74	0	9	701	153	950
Selsøyvik	0	0	0	0	0	0	0	0
Gjerøy	0	188	90	0	243	0	275	796
Rødøya	40	0	29	0	0	0	356	425
Jektvik	0	0	314	1 711	2 044	0	0	4069
Kilboghavn	0	0	0	0	0	0	0	0
Sum	53	382	507	1 729	2 296	1 398	1 291	7 656

Sesongmønsteret er vist i figur 6, mens tabell 16 viser de tilsvarende antall kjøretøy mellom anløpsstedene. Størst trafikk er det mellom Jektvik og Rødøya (2 044 kjøretøy) og mellom Jektvik og Gjerøy (1 711 kjøretøy). Biler og passasjerer som kommer sørfra må ta egen ferge til Jektvik. Reisende sørover blir registrert som reisende fram til Kilboghavn, selv om en må bytte ferge i Jektvik.

Reisevaneundersøkelsen ble gjennomført i uke 29. Det ble samlet inn 332 besvarelser på utdelte spørreskjemaer. Det er ikke angitt svarprosent. I og med at ombordundersøkelsen ble gjennomført i ferietiden, er andelen som oppgir ferie/fritid som hovedformål med reisen høy (70 %), til/fra arbeid har en andel på 12 %. Næringstransport – varer til/fra produksjonsbedrifter inkl. landbruket hadde en andel på 5 %.

35 % av de reisende startet sin reise i Jektvik, mens 30 % avsluttet reisen i Jektvik og 21 % i Kilboghavn. De reisende ble i undersøkelsen spurt om hvor sannsynlig er det at de hadde kjørt om bord eller på land på Tonnes dersom dette var mulig. Her svarer 42 % at det var sannsynlig eller svært sannsynlig. 20 % svarte – vet ikke/ikke aktuelt/ubesvart.

Oppsummering: I og med at undersøkelsen ble gjennomført i ferietiden, måtte en forvente at andelen ferie/fritid ble på rundt 70 %. Ombordundersøkelsen var viktig for å avklare hvilke holdninger de reisende hadde til et eventuelt fergeleie på Tonnes. Når en andel på 40 % ønsker et slikt fergeleie, må dette tolkes som et klart ønske fra de reisende. 33 % av de reisende har ikke besvart spørsmålet om hvor reisen startet.

- 91 % av respondentene svarer at rutetilbudet har stor betydning for dem.
- Ut fra geografien og bosettingsstrukturen i Rødøya er dette en naturlig tilbakemelding
- 54 % av de spurte var svært godt eller godt fornøyd med rutetilbudet. Dette er noe høyere enn svarprosenten på tilsvarende spørsmål i hovedundersøkelsen.

I ombordundersøkelser ble de som svart at de var misfornøyd, bedt om å svare på hvorfor de var misfornøyd. Det kom inn 81 svar på dette spørsmålet.

- Mange av svarene viser at de reisende er misfornøyd med fergemateriellet – åpen ferge, dårlig komfort, ingen servering lang reisetid o.l.
- En annen type svar er at ferga går for sjeldent – har for få avganger.
- Et annet gjennomgående svar er at fergeturen tar for lang tid. Flere ønsker fergeleie på Tonnes. Mannskapet får god tilbakemelding.

3.5 Meløybassenget

Området omfatter Meløy kommune. Meløy er en del av Salten regionråd.

På grunn av avstanden til Bodø, danner Meløy egen BA-region. I beskrivelsen av arbeidsmarkedet er nabokommunene Rødøy og Gildeskål samt Bodø med.

Området trafikkeres med 1 hurtigbåtrute og 2 fergestrekninger. En av fergestrekningene binder sammen fylkesveg 17 gjennom kommunen. NEX 1 anløper Bolga, Grønnøy, Ørnes og Støtt.

Befolkning

Også i Meløy gikk folketallet ned fra 2000 til 2010, men holdt seg konstant til 2012. Deretter har innbyggertallet gått ned, noe som i hovedsak skyldes konkursen ved REC samt andre leverandørbedrifter med leveranser til REC. Pr. 1. januar 2016 var innbyggertallet 6471.

I underkant av 10 % av befolkningen i kommunen bor på øyer uten fastlandsforbindelse.

Tabell 17. Befolkningen i Meløybassenget

	Befolkningen i alt			Øybefolkning*	Andel øybefolkning
	2000	2010	2016	2016	2016
Meløy					
Rødøy	1 570	1 281	1 268	816	64
Meløy	6 796	6 639	6 471	537	8
Gildeskål	2 351	1 996	2 043	358	18

*: Øybefolkning + fastland uten veiforbindelse til hovedveinettet

Pendling

85 % av de som bor i Meløy jobber også i kommunen. Meløy har ingen stor pendling til spesielle kommuner. Størst pendling har kommunen til Bodø med 4 %. Det er betydelig innpendling til Meløy. 8 % av de sysselsatte i Gildeskål og 6 % av de sysselsatte i Rødøy jobber i Meløy.

Av de som bor og jobber i Meløy er det vel 90 % som bor og jobber på fastlandet, mens de resterende bor og jobber på samme øy (5 %), pendler mellom øyene og fastlandet eller motsatt (5 %).

Tabell 18. Pendling mellom kommunene Rødøy – Meløy og Gildeskål

Arbeidssteds- Kommune	Sysselsatte etter bosted 2014				Andre kommuner	Sum antall arbeidsplasser
	Bodø	Rødøy	Meløy	Gildeskål		
Bodø	92	2	4	13	2 804	27 851
Rødøy	0	77	1	0	34	533
Meløy	0	6	85	8	132	2 937
Gildeskål	0	0	1	72	30	799
Andre kommuner	8	15	10	8		
Sum antall sysselsatte	27 304	620	3 088	940		

Bo-, arbeids- og serviceregion.

Bodø er et naturlig servicesenter for alle kommunene fra Gildeskål til Hamarøy. Bodø er også det klart største senteret i Salten, samtidig som Meløy har senterfunksjoner for Rødøy.

Næringslivet

Tabell 19. Sysselsatte etter arbeidssted i 2014. Prosentvis andel i utvalgte næringer

Nøkkeltall – andel av de sysselsatte	Rødøy	Meløy	Gildeskål
Jordbruk	8	2	4
Fiske, fangst inkl. havbruk	17	6	9
Industri	4	16	6
Herav: næringsmiddelind.	0	2	4
Overnattings- og serveringsvirksomhet	2	2	2
Offentlig sektor	37	38	44
Sysselsatte i alt etter arbeidssted	620	3 088	940

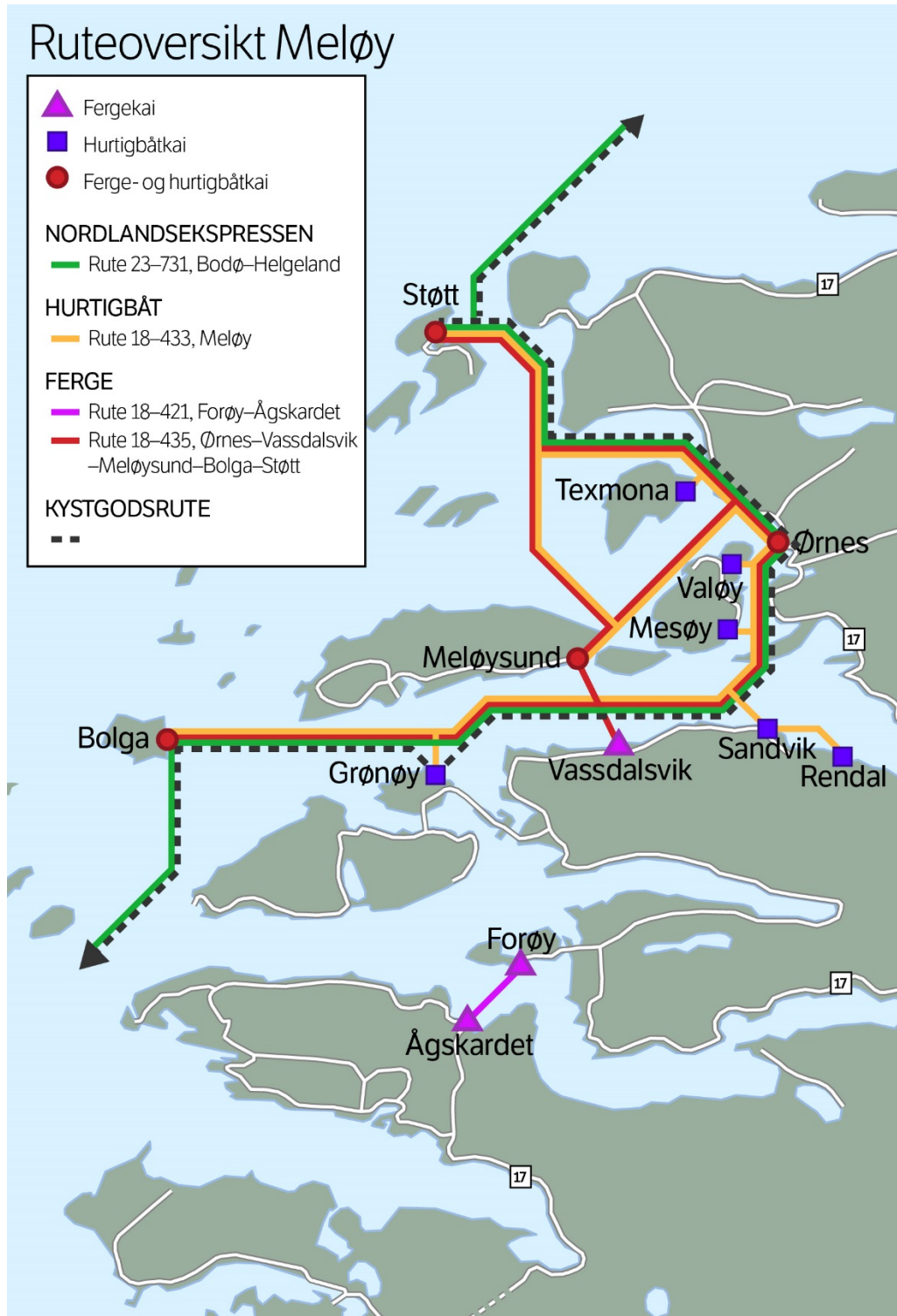
Meløy har tradisjonelt vært en industrikommune med et stort antall arbeidsplasser i Glomfjord (Norsk Hydro). Fra 1990-tallet ble solcelleindustrien bygd opp og kommunen hadde i 2010 849 sysselsatte i industrien. Dette tilsvarte 26 % av de sysselsatte. I 2007 ble Marine Harvests lakseslakteri på Halså med om lag 45 arbeidsplasser lagt ned og produksjonen flyttet til Herøy. I 2012 ble solcelleproduksjonen i Glomfjord (REC Wafer Norway AS) lag ned og rundt 650 arbeidsplasser (direkte + indirekte) ble berørt av nedleggelsen.

I 2014 var 458 personer sysselsatt i industrien, som tilsvarer 16 % av de sysselsatte. Meløy er definert som omstillingskommune, med økonomisk støtte fra staten og Nordland fylkeskommune.

Meløy har flere fiskemottak for hvitfisk, hvorav Støtt og Bolga er de største.

Av andre private virksomheter av stor betydning for kommunen er Nordtuns rehabiliteringssenter i Engavågen, som har 600 pasienter årlig.

Kommunen har i dag reiselivsanlegg både på øyene (Støtt og Bolga). I tillegg er det reiselivsanlegg i tilknytning til Svartisen/Engabreen.



Figur 8. Dagens ferge- og hurtigbåtstruktur i Meløybassenget

Tabell 20. Ferge- og hurtigbåttrafikken i Meløyområdet

Rute nr.		Fergetrafikk 2015			Antall passasjerer	
		Sum kjøretøy	Herav 14 m +		Via fergene	Via hurtigbåtene
			I alt	I pst.	2015	2014
Fergeruter i området:						
18-421	Forøy – Ågskardet Fv 17	73 551	1 358	2	68 501	
18-435	Ørnes – Meløysund – Støtt	30 155	259	1	35 227	
Sum fergeruter i området		103 706	1 617	2	103 728	
Hurtigbåtruter i området:						
18-433	Meløy					12 291
Sum hurtigruter i området						32 937
Sum ferge og hurtigruter i området		103 706	1 617	2	103 728	12 291
Hurtigbåtrute – langrute						
23-731	NEX 1*					91 209
Sum inklusiv NEX 2		103 706	1 617	2	103 728	103 500

Forøy – Ågskardet er en av 6 ferger på fylkesveg 17 mellom Nord-Trøndelag og Bodø. Fergestrekningen har en noe lavere andel trailere/vogntog enn øvrige samband på fylkesveg 17, ettersom hovedtyngden av næringstransporten fra kysten går vest-øst.

Fergesambandet Ørnes – Meløysund – Støtt trafikkerer øyene, og fungerer også som pendlingsrute for folk i Vassdalsvikområdet som jobber på Ørnes. Avstanden langs veg er lang, samtidig som enkelte partier anses som rasfarlige. Ferga er viktig for arbeidspendling internt i kommunen, og muliggjør arbeidspendling til Glomfjord Industripark.

Hurtigbåtforbindelsen i Meløybassenget er avgjørende for øysamfunnene. Den er viktig for arbeidspendling internt i kommunen og for befolkningens tilgang til kommunesenteret.

NEX 1 er viktig for reiselivsnæringen via rutas kobling til Bodø. NEX 1 binder også sammen Rødøy og Meløy, hvor Ørnes for mange er et regionsenter. NEX 1 anløper Ørnes, Støtt, Grønøy og Bolga i Meløy kommune.

I underkant av 7 000 reiste fra Meløy til Bodø. Dette utgjør 47 % av de som reiste fra Meløy. 7 700 reiste fra Bodø til Meløy – tilsvarer 30 % av de reisende fra Bodø), mens 32 % (4 800 passasjerer benytter NEX 1 til intern kommunikasjon i kommunen. Meløy er den kommunen som har fleste reisende fra Bodø.

Reisevaneundersøkelsen.

Viser til innledende orientering om reisevaneundersøkelsen. I Meløyområdet ble 503 personer intervjuet om sin bruk av ferge- og hurtigbåttilbudet.

Profil for reisende i Meløyområdet

- 150 (30 %) av respondentene hadde minst en reise med ferge eller hurtigbåt siste 7 dager. Til sammen gjennomførte de 446 reiser, noe som gir et snitt på 3,0. 73 % av reisene foregikk med ferge, hvorav 45 % på det interne fergesambandet i Meløy.
- 53 % av reisene foregikk i tilknytning til arbeid. Det er litt under gjennomsnittet for hele fylket.
- 50 % av lørdagstrafikken var knyttet til besøk, mens 23,5 % hadde sammenheng med arbeid.
- Fornøydhetsgraden med fergetilbudet er noe lavere enn gjennomsnittet i Nordland. Når det gjelder hurtigbåttilbudet er imidlertid brukerne i Meløy mest tilfreds av alle i hele undersøkelsen. 40 % sier seg svært godt fornøyd, 34 % er fornøyd.

3.6 Gildeskål – Bodø – Steigen – Hamarøy

Området omfatter kommunene Gildeskål, Beiarn, Bodø, Steigen og Hamarøy.

Bodø er regionsenter for kommunene i dette området. Bodø danner BA-region med Gildeskål, mens Steigen, Beiarn og Hamarøy er egne BA-regioner.

Bodø er utgangspunktet for regionrutene sørover til Sandnessjøen – NEX 1 og nordover til Svolvær – NEX II. NEX I anløper i dag flere steder i Gildeskål mens NEX 2 er viktig for Steigen og Hamarøy. I tillegg trafikkeres området i dag med 6 hurtigbåtruter og 2 fergestrekninger. I tillegg trafikkeres Kystgodsruta fra Bodø og sørover.

Befolkning.

Med unntak av Bodø, har alle kommunene hatt nedgang i folketallet fra 2000 til 2010. Hamarøy og Gildeskål har hatt noe vekst siden 2010. 13 % av innbyggerne i Gildeskål og 1 % av innbyggerne i Bodø bor på øyer eller på fastland uten veiforbindelse til hovedveinettet. Kjerringøy er det største båtavhengige området med 376 innbyggere pr. 1. januar 2016.

Tabell 21. Befolkningen i området fra Gildeskål til Hamarøy

Gildeskål – Hamarøy	Befolkning i alt			Øybefolkning*	Andel øybefolkning
	2000	2010	2016	2016	2016
Gildeskål	2 351	1 996	2 043	272	13
Beiarn	1 311	1 114	1 034	2	0
Bodø**	41 367	47 282	50 488	548	1
Steigen	2 977	2 619	2 543	4	0
Hamarøy	2 008	1 752	1 824	0	0
I alt	50 014	54 763	57 932	826	1

*: Øybefolkning + fastland uten veiforbindelse til hovedveinettet

** : Skjerstad ble en del av Bodø fra 1. januar 2005

Pendling

Gildeskål og Hamarøy har størst andel pendlere. 28 % av de sysselsatte med bosted i Gildeskål, jobber i en annen kommune. hvorav 13 % i Bodø.

Hamarøy har også stor pendling ut av kommunen, men denne er spredt på Steigen, Tysfjord og Bodø. På grunn av lang reisetid både med hurtigbåt og bil, er det ingen som kan

dagpendle mellom Hamarøy og Bodø og et fåtall som pendler oftere enn ukentlig mellom Steigen og Bodø.

Tabell 22. Pendling mellom kommunene Gildeskål – Bodø – Steigen og Hamarøy

Arbeidssteds- Kommune	Sysselsatte etter bosted 2014				Andre kommuner	Sum antall arbeidsplasser
	Bodø	Gildeskål	Steigen	Hamarøy		
Bodø	92	13	5	3	2 839	27 851
Gildeskål	0	72	0	0	69	799
Steigen	0	0	82	5	50	1 071
Hamarøy	0	0	3	78	109	852
Andre kommuner	8	16	11	14		
Antall sysselsatte	27 034	940	1 177	887		

Bo-, arbeids- og serviceregion.

Alle kommunene har Bodø som sitt klart definerte regionsenter og alle er med i Salten regionråd.

Næringsliv – Sysselsetting

Tabell 23. Sysselsatte etter arbeidssted i 2014. Prosentvis andel i utvalgte næringer

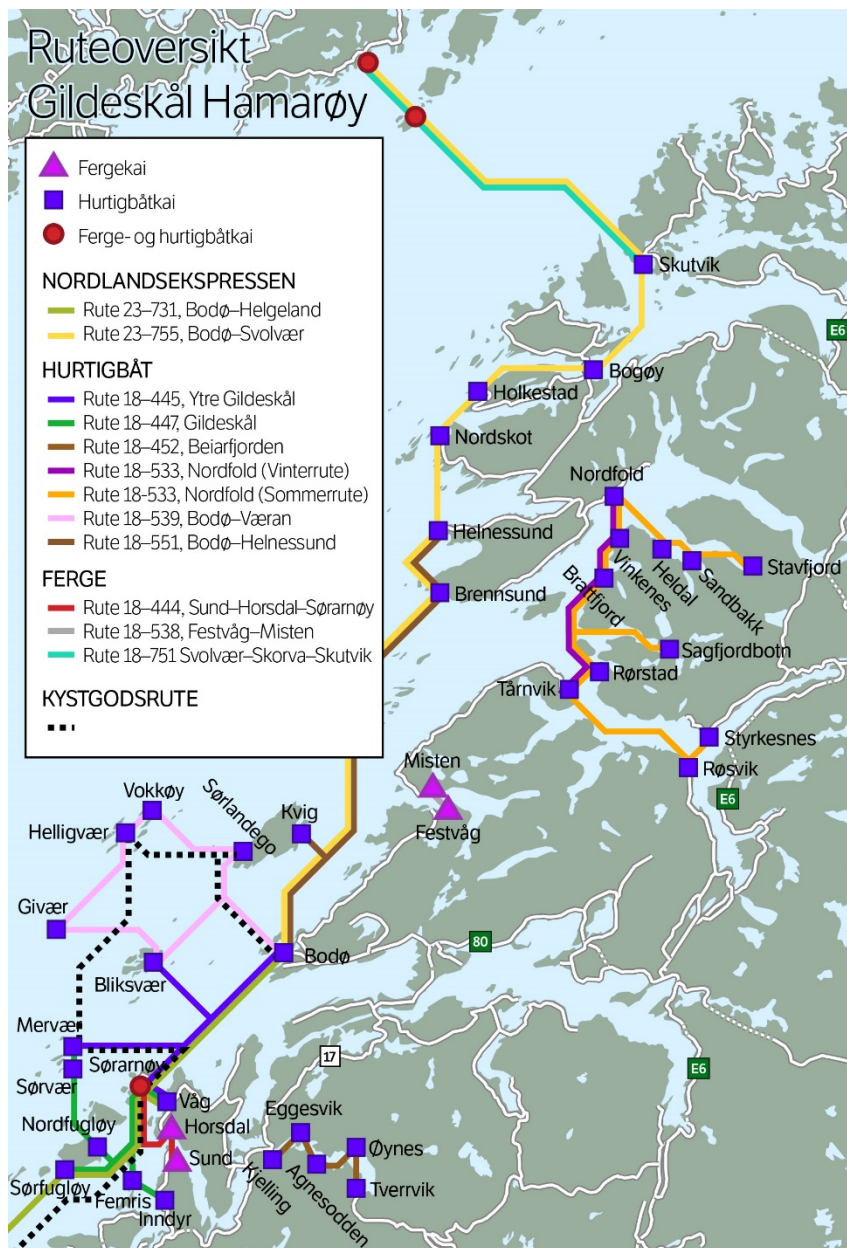
Nøkkeltall – andel av de sysselsatte	Bodø	Gildeskål	Steigen	Hamarøy
Jordbruk	0	4	9	2
Fiske, fangst inkl. havbruk	1	13	14	4
Næringsmiddelind.	1	4	2	1
Overnattings- og serveringsvirksomhet	4	2	2	4
Offentlig sektor	42	44	37	48
Sysselsatte i alt etter arbeidssted	27 851	799	1 071	852

I likhet med kommunene langs Helgelandskysten er fiske og havbruk en viktig næring for både Gildeskål og Steigen. I Gildeskål jobbet 4 % av de sysselsatte innen næringsmiddelindustrien, i første rekke lakseslakteriet på Sørarnøy.

I Steigen er landbruk en viktig næring. I tillegg er det betydelig satsing innen reiselivet. Både bedrifter i Helnessund og ved Nordskot satser på tilreisende som kommer med fly fra Oslo til Bodø. Havfiske, dykking, padling og topturer er viktige opplevelsesprodukter. I Hamarøy satses det på særlig på reiseliv knyttet til Hamsunsenteret på Oppeid. Hamsunsenteret er et nasjonalt senter for Knut Hamsuns liv og forfatterskap og hadde i 2015 over 20 000

besøkende. I området Tranøy og i/rundt Skutvik er det bygd opp en rekke større reiselivsanlegg. I en analyse gjennomført av Asplan Viak AS i 2013, fremgår det at ca. 40 % av de som reiser med ferga mellom Skutvik og Svolvær/Skrova besøkte severdigheter på Hamarøy som en del av reisen. 73 % av de som reiste til Lofoten hadde eller skulle besøke severdigheter i Lofoten som en del av reisen. Ferga Skutvik – Svolvær er viktig for å utvikle felles opplevelsestilbud (rundreiser) mellom Salten og Lofoten.

Cermaq driver i dag lakseslakteri i Skutvik, men dette anlegget er vedtatt lagt ned til fordel for et nytt anlegg i Bogøy i Steigen. Hva som skjer videre med anlegget i Skutvik er uklart.



Figur 9. Dagens ferge- og hurtigbåtstruktur i området Gildeskål – Hamarøy

Området fra Gildeskål til Hamarøy betjenes av to ferger. Festvåg – Misten i Bodø betjener en lokalbefolkning på 258 personer. Det er registrert rundt 45 personer som pendler mellom Kjerringøy og Bodø. Mange av disse jobber turnus/skift og er avhengig av både tidlig og ferge seint på kvelden. I tillegg finnes mange av servicefunksjonene i Bodø – handel, helsetilbud, fritidstilbud, videregående skole o.l.

Kjerringøy handelssted er et av Nordlands fremste attraksjoner og hadde over 15.000 besøkende i 2014. Både Kjerringøy og Tårnvik har overnattings- og konferanselokaler. I tillegg er Kjerringøy et populært hytteområde.

Ferga mellom Horsdal på Sandhornøya og Sund i Gildeskål betjener blant annet lakseslakteriet på Sørarnøy og Arnøybygg, som har sitt hovedkontor på Sørarnøy. Lakseslakteriet på Sørarnøy produserte i 2015 ca. 21 000 tonn slaktet laks og har rundt 25 ansatte. Om lag 2 000 trailere fraktet laks fra fabrikken. Til sammen ferga fraktet i 2015 i underkant av 2700 trailere/vogntog, som utgjør 17 % av kjøretøyene. Det er kun fergene i Lurøy som har en større andel vogntog enn sambandet Horsdal – Sund.

Tabell 24. Ferge- og hurtigbåttrafikken i området Gildeskål – Hamarøy

		Feretrafikk 2015			Antall passasjerer	
		Sum kjøretøy	Herav 14 m +		Via fergene	Via hurtigbåtene
Rute nr.			I alt	I pst.	2015	2014
Fergeruter i området:						
18-444	Sund – Horsdal – Sørarnøy	16 207	2 696	17	12 418	
18-538	Festvåg – Misten	88 234	245	0	74 907	
Sum fergeruter i området		104 441	2 941	3	87 325	
Hurtigbåtruter i området:						
18-539	Bodø – Værran					32 504
18-445	Bodø – Ytre Gildeskål					23 905
18-447	Gildeskål					6 665
18-551	Bodø – Helnessund					5 993
18-553	Nordfold – Tårnvik					2 987
18-452	Kjøpstad-Tverrvik					1 425
Sum hurtigruter i området						73 479
Sum ferge og hurtigruter i området		104 441	2 941	3	87 325	73 479
Hurtigbåtrute – langrute						
23-731	NEX 1*					91 209
23-755	NEX 2**					61 022
Sum langruter						152 231

Sum inklusiv NEX 1 og NEX 2	104 441	2 941	3	87 325	225 710
-----------------------------	---------	-------	---	--------	---------

*: NEX 1 er ei regional landrute mellom Bodø – Sandnessjøen t/retur. Trafikktallene er ikke splittet på områder.

** : NEX 2 er ei regional langrute mellom Bodø og Svolvær. Trafikktallene er ikke splittet på områder.

Bodø er endestasjon for henholdsvis NEX 1 som går til Sandnessjøen og NEX 2 som går til Svolvær. Hurtigbåtrutene Bodø – Værnan (øyene utenfor Bodø) og Bodø – Ytre Gildeskål er viktige pendlingsruter for øybefolkningen i disse områdene. For Værnan og deler av Gildeskål er båtrutene det eneste transporttilbudet, både for personer og gods.

Tabell 25. Passasjerer med NEX 2 Bodø – Svolvær 2015

Fra sted	Til sted									
	Bodø	Steigen					Hamarøy	Vågan		
	Bodø	Brennsund	Helnessund	Nordskot	Holkestad	Bogøy	Skutvik	Skrova	Svolvær	
Bodø		202	8 735	1 869	347	3 469	3 118	1 109	7 209	26 058
Brennsund	216		2	1						219
Helnessund	9 907	19		11	2	44	115	1	397	10 496
Nordskot	2 251		21			11	7		41	2 331
Holkestad			4	4		6	2		14	30
Bogøy	4 124		43	3	1		266	80	515	5 032
Skutvik	3 366		26	16	3	133		22	259	3 825
Skrova	1 109		10		1	62	36		171	1 389
Svolvær	9 567		439	38	23	404	204	216		10 891
Totalsum	30 540	221	9 280	1 942	377	4 129	3 748	1 428	8 606	60 271

Tabell 26. Passasjerer mellom kommuner. NEX 2 2015

Strekninger	Sum reiser	Andel
Bodø – Steigen – Bodø	31 120	51
Bodø – Hamarøy – Bodø	6 484	11
Bodø – Vågan – Bodø	18 994	32
Steigen – Hamarøy	568	1
Steigen – Vågan	2 025	3
Vågan – Hamarøy	521	1
Reisende innen en samme kommune	559	1
Totalsum	60 271	100

Tabellene viser at 52 % av de som reiste med NEX 2, reiste mellom Bodø og Steigen. 32 % reiste mellom Bodø og Vågan, mens 11 % reiste mellom Bodø og Hamarøy. Det er få som reiste mellom Steigen/Hamarøy og Lofoten.

Det er gjennomført en egen ombordundersøkelse på NEX 2 i uke 17 og 29. Denne er omtalt i kap. 3.7

Reisevaneundersøkelsen

Viser til innledende orientering om reisevaneundersøkelsen. I aktuelle områder i Gildeskål, Bodø (unntatt Kjerringøy), Hamarøy og Steigen ble 609 personer intervjuet om sin bruk av ferge og hurtigbåt.

Profil for reisende i området Gildeskål – Hamarøy

- 158 (26 %) hadde foretatt minst en reise i løpet av siste 7 dager. Til sammen gjennomførte de 383 reiser, som gir et snitt på 2,4. Reisefrekvensen her er lavest av alle områdene. 81 % av alle reisene foregikk med hurtigbåt. Nordland Express NEX 2 Bodø – Svolvær; 23 – 755 er den mest benyttet rute blant reisende på Salten bassenget.
- Den største andelen av reisene ble foretatt torsdag og fredag, med 21 % hver.
- 44 % av reisene var knyttet til arbeid, som er lavere enn gjennomsnittet for hele fylket.
- 40 % av de respondentene var godt/svært godt fornøyd med fergetilbudet i Saltenområdet. Gjennomsnittet for fylket var 51 %. Salten har den laveste andel fornøyde reisende med ferge i fylket.

På spørsmålet om tilfredshet med hurtigbåttilbudet, svarte 62 at de var fornøyd/svært godt fornøyd. Dette er likt gjennomsnittet for fylket.

Supplerende reisevaneundersøkelse ; rute 18-452 Beiarnfjorden

I uke 8 og 9 ble det gjennomført en ombordundersøkelse på båtsambandet i Beiarnfjorden (rute 18-452). Det ble samlet inn 33 besvarelser.

Båtruta trafikkerer området mellom Kjelling i Gildeskål til Tverrvik i Beiarn. Båtruta har 3 anløpssteder. Området har 2 fastboende innbyggere uten veiforbindelse med hovedveinettet. Båtruta fraktet i 2015 1425 passasjerer. Båtruta trafikkerer Beiarnfjorden tre ganger uka – onsdag, fredag og søndag.

Ombordundersøkelsen viste at 82 % av de som reiste, oppga at hovedformålet med reisen var tur til/fra hytte/fritidsbolig. 73 % av de reisende har Bodø som bostedskommune.

Ombordundersøkelsen viste for øvrig at kun 6 % oppga at de reiste en eller flere ganger i uken med den oppsatte båten. Båtruta har stor betydning for de reisende og er eneste offentlige kommunikasjonsstilbudet i området. Samtlige som reiste er godt fornøyd med rutetilbudet

3.7 Vågan – Hadsel – Lødingen

Området omfatter kommunene Vågan, Hadsel og Lødingen.

Både Svolvær og Stokmarknes har regionale funksjoner for sitt omland.

Svolvær danner en egen BA-region, Hadsel og Øksnes inngår i Sortland BA-region. Ballangen og Evenes tilhører Narvik BA-region, mens Moskenes, Lødingen og Tysfjord danner egne BA-regioner.

Området trafikkeres med 4 hurtigbåtsamband og 3 fergesamband. Svolvær er endepunkt for NEX 2 fra Bodø. Fergeruta Skutvik (Hamarøy) og Svolvær via Skrova trafikkeres kun om sommeren (juni – august).

Befolkning

Tabell 27. Befolkningen i kommunene i Vågan– Hadsel–Lødingenbassenget.

	Befolkning i alt			Øybefolkning*	Andel øybefolkning
	2000	2010	2016	2016	2016
Hamarøy – Hadsel					
Hamarøy	2 008	1 752	1 824	0	0
Lødingen	2 417	2 181	2 144	0	0
Vågan	9 229	9 023	9 350	373	4
Hadsel	8 321	7 981	8 082	172	2
Området	22 029	20 937	21 400	545	1

*: Øybefolkning + fastland uten veiforbindelse til hovedveinettet

Befolkningen i disse fire kommunene, har med unntak av Lødingen hatt en befolkningsøkning fra 2010 og fram til i dag. Størst vekst har Hamarøy og Vågan med 4 %.

Kun Vågan har øyboere.

Pendling

Vågan og Lødingen er de to kommunene i området med størst andel sysselsatte som bor og jobber i samme kommune. Hadsel og Hamarøy har lavest andel. Hadsel har en pendling til Sortland på rundt 10 %.

BA-region.

Hadsel inngår i Sortland BA-region. På grunn av liten pendling til nærliggende kommuner regnes Vågan, Lødingen og Hamarøy som egne BA-regioner.

BAS-region

På grunn av samarbeidsrelasjoner grupperes Hamarøy som en del av BAS-regionen rundt Bodø. Lødingen og Hadsel inngår i BAS-regionen i Vesterålen, mens Vågan inngår i Lofoten.

Tabell 28. Pendling mellom kommunene Hamarøy - Lødingen - Vågan og Hadsel

Arbeidssteds- Kommune	Sysselsatte etter bosted 2014				Andre kommuner	Sum antall arbeidsplasser
	Hamarøy	Lødingen	Vågan	Hadsel		
Hamarøy	78	0	0	0	161	852
Lødingen	0	82	0	0	117	935
Vågan	0	1	86	1	408	4 511
Hadsel	0	1	1	79	580	3 718
Andre kommuner	22	17	13	20		
Antall sysselsatte	887	992	4 724	3 903		

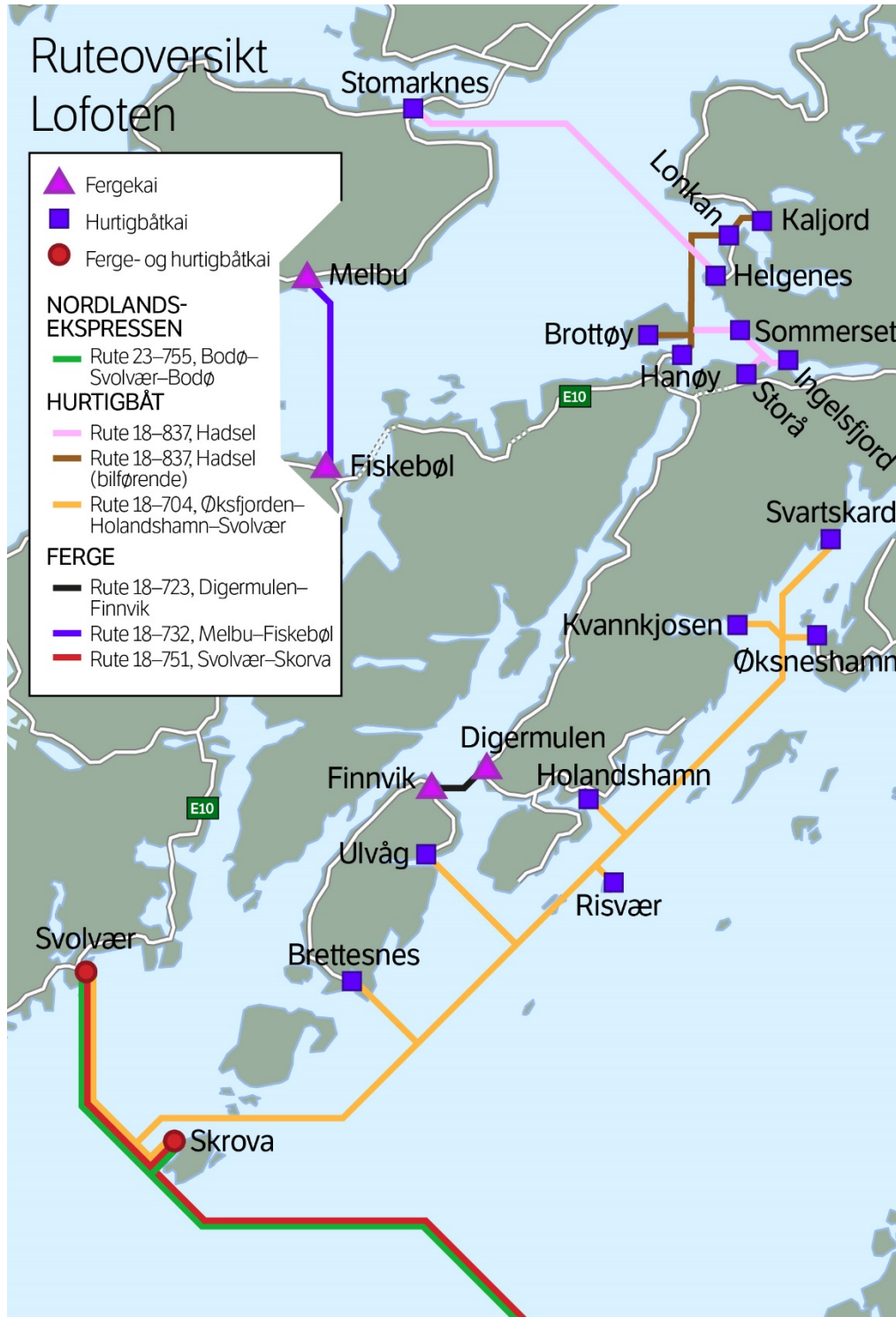
Nærings- og sysselsetting

Tabell 29. Sysselsatte etter arbeidssted i 2014. Prosentvis andel i utvalgte næringer

Nøkkeltall - andel av de sysselsatte	Hamarøy	Lødingen	Vågan	Hadsel
Jordbruk	2	3	1	2
Fiske, fangst inkl. havbruk	4	5	4	4
Næringsmiddelindustri	1	6	5	12
Overnattings- og serveringsvirksomhet	4	2	7	2
Offentlig sektor	48	41	29	41
Sysselsatte i alt etter arbeidssted	852	935	4 511	3 718

Alle kommunene har en sammensatt næringsstruktur. Vågan har en høy andel av de sysselsatte innen privat sektor og da særlig innen tjenesteytende næringer. Vågan har sammen med Moskenes Nordlands høyeste andel sysselsatte innen overnattings- og serveringsvirksomhet med 7 %. For Lofoten under ett er andelen 4 %. Statistikken for 2016 viser en kraftig økning i antall overnattinger. Viser til omtalen av reiseliv i avsnitt 3.2.4, side 17.

I Hadsel jobber vel 12 % av de sysselsatte innen næringsmiddelindustrien. Største arbeidsplasser i kommunen er fiskeindustrien på Melbu (Aker Seafood), Skretting AS (fiskefôrproduksjon) og Nordlaks Produkter AS sitt lakseslakteri på Stokmarknes. Hålogalandssykehusets avdeling på Stokmarknes er også en stor arbeidsplass



Figur 10. Dagens ferge- og hurtigbåtstruktur i område Vågan – Hadsel – Lødingen

Tabell 30 Ferge- og hurtigbåttrafikken i området Vågan – Hadsel – Lødingen

Rute nr.		Feretrafikk 2015			Antall passasjerer	
		Sum kjøretøy	Herav 14 m +		Via fergene	Via hurtigbåtene
			I alt	I pst.	2015	2014
Fergeruter i området:						
18-751	Svolvær – Skutvik	19 684	2 017	10	42 646	
	Herav: Skutvik – Skrova ¹	394	71	18	544	
	Skutvik – Svolvær	52 399	85	0	18 610	
	Svolvær – Skrova	10 324	1 656	16	22 837	
18-723	Digermulen – Finnvik	6 440	402	6	6 320	
18-732	Melbu – Fiskebøl	81 884	4 738	6	96 509	
Sum fergeruter i området		108 008	7 157	7	145 475	
Hurtigbåtruter i området:						
18-837	Hadsel					12 255
18-704	Øksfjord–Holandshamn–Svolvær					2 228
Sum hurtigruter i området						14 483
Sum ferge og hurtigruter i området		108 008	7 157	7	145 475	14 483
Hurtigbåtrute – langrute						
23-755	NEX 2**					61 022
Sum inklusiv NEX 2		108 008	7 157	7	145 475	75 505

** : NEX 2 er ei regional langrute mellom Bodø og Svolvær. Trafikktallene er ikke splittet på områder.

¹: Sommerrute juni – august

Mens strekningen Svolvær – Skrova trafikkeres hele året, har strekningen Skutvik–Svolvær siden 2014 bare blitt trafikkert om sommeren. Andelen næringstransport er størst på strekningen Skrova – Svolvær, men strekningen Skutvik–Svolvær praktisk talt bare transporterer personbiler.

Fergeruta mellom Melbu og Fiskebøl er viktig for å knytte Lofoten og Vesterålen sammen, både når det gjelder person- og næringstransport.

I omtalen av området Gildeskål – Hamarøy er trafikktallene for NEX 2 gjengitt (tabell 25, side 45).

Tabellene viser at 32 % reiste på strekningen mellom Bodø og Vågan og 11 % mellom Bodø og Hamarøy. Få passasjerer reiser mellom Steigen/Hamarøy og Vågan.

Reisevaneundersøkelsen

Viser til innledende orientering om reisevaneundersøkelsen. I området Vågan – Hadsel ble 64 personer intervjuet om sin bruk av ferge og hurtigbåt.

Profil for reisende i området Vågan – Hadsel

- 26 (41 %) av respondentene hadde foretatt minst en reise med ferge eller hurtigbåt i løpet av de siste 7 dagene. Disse hadde foretatt totalt 107 turer, som gir et snitt på 4,1.
- Ferge (med bil) er benyttet på 29 % av reisene i løpet av de siste 7 dagene, det er 34 % som reiser med ferge uten bil og 37 % som reiser med hurtigbåt. Den mest benyttede fergeruten i området er sambandet Melbu – Fiskebøl) med 96 000 passasjerer i 2015 (eks. sjåførere). Fergeruten mellom Skutvik – Skrova – Svolvær (Skutvik anløpes 3 måneder i 2015) hadde i 2015 46 000 passasjerer.
- 49 % av reisene var i forbindelse med arbeid, mens 8 % var i forbindelse med skole.
- 72 % av respondentene var tilfreds med fergetilbudet, mot 51 % for fylket. 38 % var godt eller svært godt tilfreds med hurtigbåttilbudet, mens gjennomsnittet for fylket er 62 %.

Reisevaneundersøkelse knyttet til NEX 2

NEX 2 er ei regional langrute mellom Bodø og Svolvær. I 2015 var det 57 648 som reise med denne båten i perioden 9. februar – 3. desember. I 2014 hadde ruta et passasjertall på 61 022. dette indikerer en trafikkøkning fra 2014 til 2015. 30 % av reisene skjer mellom Bodø og Svolvær/Svolvær – Bodø. Tilsvarende andel finner vi mellom Bodø/Helnessund, mens Bodø/Skutvik har en andel på i underkant av 10 %.

Langruta er viktig både i forhold til ulike tjenestetilbud (sykehus, lege o.l.), fritidsreiser/besøksreiser og tjenestereiser i forbindelse med jobb. Langrutas betydning for reiselivet har vært dårlig dokumentert. Prosjektgruppa ønsket derfor å gjennomføre to ombordundersøkelser i uke 17 og 29 (tilsvarende tidspunkt som undersøkelsene om bord på NEX 1). Ombordundersøkelsen i uke 17 fungerte etter forutsetningen, mens det ble en begrenset undersøkelse i uke 29. Undersøkelsen ble kun gjennomført onsdag og lørdag. Undersøkelsen i 29 har derfor begrenset verdi i dette prosjektet.

Ombordundersøkelsen på NEX 2 ble gjennomført på strekningen Svolvær – Bodø og Bodø – Svolvær. På strekningen Bodø – Svolvær, ble skjemaene delt ut til alle som var eller kom om bord, og/eller gikk i land etter anløpsstedet Bogøy.

På strekningen Svolvær – Bodø ble skjemaene delt ut til alle som var eller kom om bord, og/eller gikk i land før anløpsstedet Bogøy.

- I ombordundersøkelsen i uke 17, kom det inn 299 utfylte svarskjema – svarprosent 67 %.

En analyse av hovedfunnene ved ombordundersøkelsene på NEX 2 viser at:

- 64 % av de som reiste i uke 17 (før ferietrafikken startet), var reiser knyttet til fritid-/besøksreiser (32 %) og reiser knyttet til legebesøk, sykehus, tannlege o.l (32 %). En annen hovedgruppe var tjenestereise i forbindelse med arbeid.
I den sterkt reduserte undersøkelsen som ble gjennomført månedsskifte juli/august (uke 29- antall svar; 82), var det feriereiser (60 %) som var den største gruppen av de reisende, tett fulgt av fritidsreiser/besøksreiser (33 %).
- Svolvær og Bodø er viktige start og sluttanløpssted. 3 av 4 reisende starter eller avslutter reisen i Bodø eller i Svolvær. Det er liten forskjell mellom vår- og sommertrafikken.
- 10 % av de reisende i uke 17 sier at de reiser en eller flere ganger i uken. I uke 29 svarte 85 % at de reiste sjeldnere enn en eller flere ganger i uke. På spørsmålet om rutens betydning svarer 86 % at den har stor betydning.
- Når de reisende blir spurt om alternative måter å komme fram til sitt bestemmelsessted, er det ingen klare alternativer.
- I uke 29 ble de som hadde bosted utenfor Nordland, også spurt hvor de fikk informasjon om denne båtruta. Av de som svarte (82 personer), var 78 % bosatt utenfor Nordland.
Svarfordelingen om hvor de hadde funnet informasjonen viste at:
 - o 45 % via internett
 - o 5 % via besøk eller annen henvendelse hos turistinformasjonen i Norge
 - o 1 % via reisebyrået hvor de bestilte reisen
 - o 27 % andre

Oppsummering. Selv om undersøkelsen i månedsskifte juli/ august ble mangelfull, gir den en klar indikasjon på at NEX 2 nordover fra Bodø til Svolvær har stor betydning i forhold til for ferie- og fritidsreisende. Den samme undersøkelsen viser at 17 % oppga at de var engelsk, mens tilsvarende andel i uke 17 var 6. NEX 2 er et viktig kommunikasjonsmiddel både mellom Bodø og Svolvær/Lofoten, men også til de ulike stoppestedene i Steigen og Skutvik om sommeren.

3.8 Andre ombordundersøkelser i nordfylket.

3.8.1 Reisevaneundersøkelse Rute 18–615 Kjeldebotn – Evenes.

Strekningen Kjeldebotn – Evenes trafikkeres av en mindre hurtigbåt. Båten tar 31 passasjerer og bruker 10 minutter mellom endestasjonene. Det er ikke andre anløp på sambandet. I 2014 fraktet hurtigbåten 14 960 passasjerer. Det er egne bussavganger mellom Evenes flyplass og hurtigbåtkaia i Evenes.

I uke 8 og 9 ble det gjennomført en ombordundersøkelse på dette sambandet. Det ble samlet inn 76 besvarelser.

51 % av de som reiste kom fra Ballangen. 13 % kom fra Tysfjord. 2 % kom fra Tjeldsund og Evenes.

34 % oppga besøk hos venner eller familie som hovedformål med reisen. 22 % oppga at hovedformålet med reisen var arbeid og 7 % oppga at de var på tjenestereise i forbindelse med arbeid. De øvrige hovedformålene var fordelt på 8 andre aktiviteter.

Det er en noe høyere andel som reiser fra Kjeldebotn (63 %) enn fra Evenes 33 %. De reisende blir også spurt om hvor reisen avsluttes. Her svarer 66 % et annet stedsnavn enn Evenes og Kjeldebotn, f.eks. Kjøpsvik, Harstad og ulike reisedestinasjoner med fly.

Vel 80 % oppgir at de har behov for bytte av transportmiddel. Behovet er størst på Evenes (67 %). Bytte til buss (43 %), bil (35 %) og fly (14 %).

17 % av de reisende oppgir at de benyttet hurtigbåten minst en eller flere ganger i uken. 96 % oppgir at rutetilbudet har svært stor betydning for den som reiser. 90 % svarte de er svært godt fornøyd med rutetilbudet. En av de reisende ønsker at rutetiden var bedre tilpasset en vanlig arbeidsdag.

3.8.2 Reisevaneundersøkelse Rute 18–585 Tysfjorden

Sambandet Drag og innover Tysfjorden til Musken/Hellemobotn trafikkeres av en hurtigbåt. Hurtigbåten har plass til 48 passasjerer. I 2014 reiste 8 415 personer med hurtigbåten.

I uke 8 og 9 ble det gjennomført en ombordundersøkelse på dette sambandet. Det ble samlet inn 99 besvarelser.

63 % av de som reiste med hurtigbåten kom fra Tysfjord.

28 % oppga at hovedformålet med reisen var – til/fra hytta/fritidsbolig. 21 % oppga besøk hos venner eller familie som hovedformål med reisen. Den tredje største gruppa av reisemål var tjenester (lege, tannlege o.l.). 6 % oppga at hovedformålet med reisen var arbeid og 3 % oppga at de var på tjenestereise i forbindelse med arbeid. De øvrige hovedformålene var fordelt på 5 andre aktiviteter.

Reisemønsteret viser at 38 % startet sin reise på Drag, 30 % i Musken og 23 % i Kjøpsvik. Oversikten som viser hvor passasjerene avsluttet sin reise, viser at også her er det flest som avslutter sin reise på Drag og i Musken med henholdsvis 39 og 31 %. Vel 30 % oppgir at de har behov for bytte av transportmiddel. Behovet er størst på Drag (74 %). Bytte til buss og bil er de viktigste transportmidlene for videre reise.

Ombordundersøkelsen viser at relativt mange benytter hurtigbåten flere ganger i uken. 36 % av de reisende svarte at de reiser en eller flere ganger i uken med hurtigbåten. 81 % oppgir at rutetilbudet har stor betydning for den som reiste og 83 % svarte at de var fornøyd med rutetilbudet

Mellom 80 % av de som reiste oppga at det finnes ikke noe alternativt reisetilbud. Dette indikerer at hovedtrafikken foregår inn/ut av Tysfjorden og ikke mellom Drag og Kjøpsvik

3.8.3 Reisevaneundersøkelse Rute 18–866 Øksnes – Vestbygd

Sambandet mellom Myre – Øksnes – Vestbygd trafikkeres av en hurtigbåt. I 2014 reiste 17 358 personer med hurtigbåten.

I uke 8 og 9 ble det gjennomført en ombordundersøkelse på dette sambandet. Det ble samlet inn 128 besvarelser.

63 % av de som reiste med hurtigbåten kom fra Øksnes, mens 27 % kom fra Sortland.

65 % oppga at hovedformålet med reisen var – til/fra hytta/fritidsbolig, mens 6 % oppga besøk hos venner eller familie som hovedformål med reisen. 12 % svarte at hovedformålet med reisa var til/fra arbeid. De øvrige hovedformålene var fordelt på 5 andre aktiviteter.

Reisemønsteret viste at 41 % startet sin reise på Myre, 27 % i Skjelfjord (sør i kommunen mot Sortland) og 14 % i Tunstad (Skogsøy).

Nordland Express NEX II Bodø – Svolvær;23 – 755 er den mest benyttet rute blant reisende på Salten bassenget.

Ombordundersøkelsen viser at relativt mange benytter hurtigbåten flere ganger i uken. 22 % av de reisende svarte at de reiser en eller flere ganger i uken med hurtigbåten. 94 % oppgir at rutetilbudet har stor betydning for den som reiste og 85 % svarte at de var fornøyd med rutetilbudet. I denne undersøkelsen komme det inn 5 svar, blant de som var misfornøyd med rutetilbudet. Svarene gikk i hovedsak på at de ønsket flere avganger (lørdag og vinterstid) og at de manglet anløp på tirsdag og torsdag og at dette medførte at de ikke kunne pendlet på jobb.

82 % av de som deltok i undersøkelsen oppga at det ikke finnes alternative reisealternativer.

4. NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER

4.1 Innledning

For å skape gode og forutsigbare rammer for samfunnsutviklingen, er det viktig at den transportmessige infrastrukturen både legger til rette for å utnytte det næringsmessige vekstpotensialet som finnes langs kysten, og at den fremmer befolkningens bolyst i de samme områdene. For at dette skal skje må transportsystemet utformes på en slik måte at næringslivets transportkostnader blir lavest mulig, næringslivet langs kysten oppfattes som attraktivt i konkurransen om kompetent arbeidskraft, og at befolkningen får tilgang til et større bo-, arbeids- og servicemarked.

Den transportmessige infrastrukturen som utvikles via hurtigbåt- og fergetilbudet skal med andre ord tilfredsstillende behov som kommer til uttrykk via nasjonal politikk, regional og lokal politikk og interessentgruppers behov og etterspørselsbaserte behov.

4.2 Nasjonale føringer

I Stortingsmelding 13 (2012–2013) slår regjeringen fast at hovedtrekkene i bosettingsmønsteret skal opprettholdes. De menneskelige og naturgitte ressursene skal utnyttes for å sikre størst mulig nasjonal verdiskaping, sikre likeverdige levekår og gi alle reell frihet til å bosette seg der de vil. Dette krever at det støttes opp om lokale og regionale fortrinn og sikres vekstkraft i både større og mindre arbeidsmarkeder, slik at det legges til rette for en balansert regional utvikling.

Transportpolitikken er et av hovedredskapene i gjennomføringen av disse målene.

Transporttilbudet kan sees på som et gode i seg selv og en tjeneste som gir tilgang til andre goder og tjenester. Et trygt, pålitelig og tilgjengelig transporttilbud er nødvendig for næringsliv, for verdiskaping og for å utnytte de menneskelige og naturbaserte ressursene som finnes i landet.

I Meld. St. 13 (2012–2013) Ta heile Noreg i bruk fra Kommunal- og regionaldepartementet vises det til at kopling av arbeidsmarkeder (regionforstørring) gjennom veginvesteringer er viktig for regional utvikling. Regionforstørring oppnås ved et forbedret transporttilbud, ofte innkorting av veger og forbedret kollektivtransport, som forkorter avstander og reduserer reisetider. For arbeidstakere åpnes et større område for dagpendling innenfor akseptable reisetider og tilfanget av arbeidsplasser øker. For næringslivet bidrar regionforstørring til å øke tilgangen på arbeidskraft. En kopling og utviding av arbeidsmarkeder øker potensialet for å skape flere kompetansearbeidsplasser i distriktene.

For samfunnsutviklingen er det viktig at den transportmessige infrastrukturen legger til rette for å utnytte det vekstpotensialet som ligger i å knytte områder nærmere til

Stortinget har gjennom Nasjonal transportplan 2014 – 2023 vedtatt følgende overordnede mål for transportsektoren:

Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Nasjonal transportplan 2014 – 2023 har hovedmålsettinger innenfor framkommelighet og reduserte avstandskostnader, trafiksikkerhet, miljø og universell utforming.

Regjeringens hovedgrep for å bedre framkommeligheten og redusere avstandskostnadene er å øke kapasiteten, gjøre transportnettet mer robust i og mellom landsdeler og regioner, og å utvikle effektive kollektivløsninger i og rundt byområdene. Et transportsystem med økt pålitelighet og bedre transporttilbud, vil kunne bidra til regionforstørring og robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner. En målrettet utvikling av infrastrukturen vil redusere avstandsulempene og gi grunnlag for mer effektive, pålitelige og forutsigbare transporter. Reduserte reisetider i og mellom landsdeler vil øke framkommeligheten for godstransport og bedre grunnlaget for næringsliv og bosetting i hele landet.

Lov om grunnskole og videregående skole (Opplæringsloven), pålegger fylkeskommunen å legge til rette for skoleskyss for elever i grunnskole og videregående skole etter nærmere definerte rettigheter. I hovedsak skjer denne transporten med buss, men langs kysten er tidtabellene for hurtigbåter og ferger tilpasset skoleskyssen. I kap. 3 gis en oversikt over antall elever som blir transportert med hurtigbåt fordelt på båtsamband

4.3 Regionale myndigheters behov

Det framgår av utredningsmandatet at:

«Framtidas samferdselsmønster må forankres til fylkesplan og regional transportplan Disse trekker opp prinsippene for hvordan samferdselstilbudet må utformes for å fremme regional utvikling. Dette må konkretiseres i form av alternative mål for reisetid, for reisemønster, transportmiddel osv. som forutsetninger for nye trafikk løsninger».

4.3.1 Fylkesplanen for Nordland

Fylkesplan for Nordland 2013– 2023 (vedtatt fylkestingsak 8/13), har som to av sine målområder «*Livskraftige lokalsamfunn og regioner*» og «*Verdiskaping og kompetanse*».

Sentrale målformuleringer er:

- Regionsentrene skal være lokomotiver i livskraftige regioner.
- Nordland skal ha attraktive og funksjonelle lokalsamfunn og regioner.

- Nordland skal ha et konkurransedyktig, innovativt og bærekraftig arbeids- og næringsliv

For å demme opp for fraflytting fra fylket og spesielt fra distriktene, skal det satses særskilt på regionsentrene som «motorer» for god utvikling i regionene. Gjennom satsing på sterkere regionsentra skal regionene gi gode offentlige og private tjenester til næringsliv og innbyggere i hele regionen. Regionsentrene Brønnøysund, Sandnessjøen, Mosjøen, Mo i Rana, Fauske, Narvik, Svolvær, Leknes og Sortland er ved siden fylkessenteret Bodø, sentra med regionale funksjoner.

Funksjonelle bo-, arbeids- og serviceregioner skal ha varierte og gode kulturtilbud, gode og tilgjengelige utdannings- / kompetansemiljø, gode fritidstilbud og transportinfrastruktur og kollektivtilbud som gir gode muligheter for dagpendling.

Næringsutviklingen i Nordland skal være basert på et bredt verdiskapingsperspektiv med sterke næringsklynger, fokus på bærekraftig utnyttning av fylkets mangfoldige naturgitte og kulturelle ressurser og satsing på nye sektorer. Effektive transport er avgjørende for eksport av gods, og er en forutsetning for økonomisk vekst og velferd. Nordland og landsdelen for øvrig skiller seg ut fra resten av landet med lange avstander. Bedriftenes konkurransevne og lønnsomhet påvirkes sterkt av transport- og logistikkostnader. Å kompensere for avstandsulempene er viktig.

Dette vil stille store krav til en godt tilpasset infrastruktur og gode samferdselsløsninger.

4.3.2 Regional Transportplan Nordland

Regional Transportplan Nordland 2018 – 2029 Strategisk del ble behandlet i fylkestinget i oktober 2016. Den har følgende visjon:

«Samferdsel skal binde sammen Nordland – og Nordland med resten av verden, effektivt, bærekraftig og sikkert».

Regional transportplan har formulert 5 ulike hovedmål. Av disse nevnes:

- Hovedmål nr. 2 Kollektivtransport: «Kollektiv transport skal gjøres til førstevalget ved reiser i byer og regioner».

Kollektivtransporten må i størst mulig grad tilpasses geografisk plassering av bo-, og arbeids-, og servicetilbud. Kollektivtrafikken må være en av premissgiverne når nye tilbud skal etableres eller når eksisterende tilbud skal tilpasses. Det er viktig at reisetilbudet samordnes best mulig slik at overgangen mellom ulike kollektivtilbud skjer så smidig som mulig.

- Hovedmål nr. 3 Næringstransporter: «Styrke næringslivets konkurranseposisjon ved å sikre transportinfrastruktur og transportløsninger som bidrar til gode og bærekraftige regionale transport og til en reduksjon av næringslivets avstandsulempene».

I forslag til Regional transportplan blir det lagt vekt på at næringslivet i Nordland er avhengig av transportmessig fleksibilitet for å sikre næringsmessige fleksibilitet, – for eksempel å kunne produsere på siste skift og få varene ut av landsdelen. Nattestengte tollstasjoner og fergesamband begrenser fleksibiliteten. De mest trafikkerte fergesambandene i fylket bør være døgnåpne. Dette er spesielt viktig for havbruksnæringen.

Langs kysten har vi viktige næringer knyttet til ulike naturressurser. Disse næringene yter betydelige bidrag til fylkets og landets samlede verdiskaping og eksport. Alle disse næringene etterspør en samferdsels- og kommunikasjonsmessig infrastruktur som stimulerer og støtter opp under det utviklingspotensialet som disse næringer har i fylkets mange distriktskommuner.

- Hovedmål nr. 4 Regionforstørring: «Utvikle og styrke bo-, arbeidsmarkeds- og serviceregioner.»

BAS-begrepet er en utvidelse av BA-regioner, ved at en også vektlegger hvordan befolkningen og næringslivet i omegnskommunene får dekket sitt behov for offentlige og private tjenester på raskeste og enkleste måte. Reisemuligheter og reisetid blir viktige parameter når BAS-regioner defineres. Dette er særlig viktig for kystbefolkningen, hvor kommunikasjonene inkluderer båt og/eller ferge.

Veksten i regionsentra/byer skal gi positive næringsmessige ringvirkninger i omegnskommunene. Samferdselsløsninger må utformes for å legge til rette for økt pendling til sentra. Samferdselsløsninger som bidrar til regionforstørring, må også bidra til best mulige transportløsninger for næringslivet i distriktene.

4.3.3 Prioritering sjøverts kollektivtransport

Nordland fylkesting behandlet i fylkestingssak 10/2008 Kriterier for prioritering av sjøverts kollektivtransport med hurtigbåt og fylkesvegferger i Nordland. Fylkestinget vedtok her følgende prioritering ved utforming av kollektivtransporttilbudet:

- a) Lovpålagt skyss
- b) Nærings- og reiselivets transportbehov
- c) Pendlerruter til arbeid og skole
- d) Samfunn uten landverts transportalternativer
- e) At små samfunn uten vegløsninger ivaretas i den hensikt at Nordland er et kystfylke der ivaretagelsen av kystkulturen og bosetninger er et viktig valg for innbyggerne.

Fylkestinget vedtok i pkt. 3 i samme sak ett sett kriterier nummerert fra 1–11 som var innarbeidet i saken skulle danne grunnlag for oppbygging av den framtidige transportstrukturen.

Kriteriene drøftet hvordan ulike behov når det gjelder persontransport og godstransport skal tilfredsstilles og hvordan tilbudet bør bygges opp.

Kriteriene gjengis nedenfor

1. Lovpålagt skoleskyss.

Fylkeskommunen er ansvarlig for at skoleskyss opprettes. Når sjøverts skoleskyss vurderes, bør det gis mulighet til å bidra økonomisk til å opprettholde drift av en kommunal utkantsskole dersom det gir en vesentlig rimeligere løsning for fylkeskommunen enn å opprette skyss. Lovpålagt skoleskyss skal alltid prioriteres først.

2. Ekspressruter.

Rask reisetid mellom distrikt og sentra og gode korrespondanser med fly etterspørres i stadig større grad av næringslivet og befolkning. Gode kommunikasjoner er en viktig bostedspreferanse. Ekspressrutene skal ivareta rask og direkte forbindelse mellom sentrale knutepunkt og senter/ fylkeshovedstad. De lokale rutene skal bringe reisende mellom knutepunkt og lokale anløpssteder. Også reiselivet har fordel av gode korrespondanser med fly, raske forbindelser ut i distriktet og lokale ruter.

I ekspressruter skal det etableres knutepunkt hvor lokale buss- og båtruter korresponderer og mater trafikk inn til ekspressruta. Anløp av steder utenom korrespondansepunktene skal ikke foretas dersom stedet kan gis tilfredsstillende anløpsmulighet med lokale ruter.

3. Miljø- og ressurs hensyn.

Det vil gi store reduksjoner i drivstoffbruk og NOx-utslipp om rutetraséene for de store hurtigbåtene legges opp langs mer rette linjer og anløp av lokale steder reduseres. Det vil bli miljø- og ressursmessige gevinster om de lokale båtene brukes i materuter inn til knutepunkt i stedet for til en viss grad å brukes i parallelle tilbud.

4. Gods.

Godsfrakt skal søkes løst på annen måte enn med ekspressbåt. Sjøverts er kystgodsruta på Helgeland et godt alternativ og bør utnyttes mer for å gi næringslivet et godt tilbud og avlaste ekspressbåtene. Ekspressbåtene skal eventuelt supplere gods båten, ikke omvendt.

Sjøverts godshåndtering skal i størst mulig grad skje med gods båt, lokale hurtigbåter og ferger. Godshåndtering i ekspressruter skal begrenses til ekspressgods og varer som krever rask fremføring av hensyn til holdbarhet, når det ellers finnes alternative framføringsmåter.

5. Lokale båtruter.

De lokale båtutene skal gi et person- og godstransporttilbud i avgrensede områder. Båtrutene skal gi mulighet for kommunikasjon med kommunesenter, og ha korrespondanse med buss- og ekspressbåtruter, der det passer. Der behovet er til stede, skal de lokale

båtrutene gi mulighet for pendling til skole og arbeid. I vurderingene må det tas hensyn til parallelle tilbud og alternative reisemåter. Ved arbeids- og skolependling bør reisene skje uten unødig tidsbruk.

6. Anløpsstruktur og statistikk.

For områder med liten fast bosetting og mange fritidsreisende, og for reiselivsbehov, differensieres tilbudet i forhold til sesongene. Anløpssteder med liten bosetting bør naturlig nok ikke ha samme anløpsfrekvens og like mange reisedager til/fra senter som steder med større bosetting. Utenom behov for pendling eller skoleskyss, kan utstrakt bruk av signalanløp eller behovsanløp være nyttig.

7. Utkantstrøk med svært få fastboende.

Persontransporttilbudene skal primært tilpasses de fastboendes og næringslivets behov. Det kan være aktuelt å legge ned ordinære tilbud og eventuelt opprette nye minimumstilbud, gjerne som bestillingstilbud. Når en båtrute eller del av en båtrute kun betjener inntil 5 personer som bor fast hele året, bør det vurderes om rutetilbudet skal tas bort.

Nordland fylkeskommune skal ta initiativ til og også oppfordre andre til å delta i samarbeidsprosjekter for å få til rasjonelle og gode rutetilbud.

8. Parallelle tilbud og alternative reisemåter.

Hurtigbåtrutene skal ikke legges opp slik at det utføres turer parallelt med annen hurtigbåt eller ferge. Der det er alternativ reisemulighet med ferge, skal det vurderes om dette er et godt alternativ til hurtigbåt. Kan ferge brukes i korrespondanse med buss- eller ekspressbåtrute, skal det ikke være behov for hurtigbåt i tillegg.

Hvis tidsbruken ved å bruke ferga til pendling blir vesentlig lengre enn ved å bruke hurtigbåt, kan det gjøres unntak fra hovedregelen om at parallell produksjon skal unngås. Det forutsettes at andre behov gjør at fergeturen må utføres i samme tidsrom.

9. Fylkesveggerferger.

Fylkesveggerfergene skal sammen med godsbåt og lokale hurtigbåter dekke næringslivets behov. For å få til rasjonelle og hensiktsmessige transportbehov, må det vurderes om næringslivet er tjent med «rene» ferger kun for rullende materiell. I områder med lite trafikkgrunnlag kan kombinasjonsløsninger være et godt alternativ, eksempelvis ferge som er utstyrt for transport av vanlig gods i tillegg til bilfrakt. Det må også vurderes om ruteplanen kan legges slik at ferga kan utføre persontransport i stedet for at lokal rutebåt går parallelt. Standarden på fergemateriellet er varierende. Det er derfor nødvendig at

fylkesvegfergene rustes opp til en standard og frekvens som dekker behovene hos næringsliv og befolkning.

10. Bilførende hurtigbåter.

Når behovet primært er persontransport, og når trafikkgrunnlaget for bilfrakt er lite, kan en bilførende hurtigbåt vurderes i stedet for vanlig hurtigbåt. På steder uten tilknytning til veg er det det lokale næringslivets behov for jevnlig bilfrakt som vil være avgjørende for om bilførende båt skal anskaffes. Der det ikke er behov for jevnlig bilfrakt, men kun frakt av kjøretøy eller tunggods noen ganger pr. år, kan behovet løses ved innleie av andre båter.

11. Materieellstandard og rutehastighet.

Båtmateriellet skal ha en standard som ivaretar miljø og sikkerhet, og det skal legges vekt på gode ombord- og ilandstigningsmuligheter som sikrer tilgjengelighet for alle. Kaiene kan tilpasses for å gjøre tilbudet mer tilgjengelig. Ved skifte av materiell skal nyere om mer miljøvennlig materiell foretrekkes. Hensynet til kortere reisetid gjennom færre stopp og kortere trasé må veie tyngre enn ønsker om mange lokale anløp. I lokale båttruter er ikke krav til rutehastighet og rask reisetid så avgjørende som i ekspressruter, unntatt ved arbeids- og skolependling hvor reisene bør skje uten unødig tidsbruk.

4.3.4 Fylkesrådets tiltredelseserklæring og politiske plattform.

Sittende fylkesråd bygget sin tiltredelseserklæring for fylkestinget 15.oktober 2015 på en politisk plattform hvor det blant annet heter:

«Hurtigbåter og ferger er en livsnerve for mange kystsamfunn. Det er særlig viktig med gode tilbud til områder med begrensede alternativer. I videreutvikling av kollektivtilbudet skal det legges til rette for at de som er berørt blir hørt».

«Det vil bli viktig å få på plass et nytt ferje- og hurtigbåtkart for Nordland. I dette arbeidet vil hurtigbåt- og ferjeutvalget, som ble etablert i 2015, være en viktig bidragsyter. Næringslivet og kommunene vil også være viktige samarbeidspartnere.

I arbeidet med det nye ferje- og hurtigbåtkartet tar vi sikte på å optimalisere ressursutnyttelsen for kystsamfunnene i Nordland. Vi vil derfor legge følgende prinsipp til grunn for prioriteringene;

- o Lovpålagt skoleskyss prioriteres først.*
- o Deretter prioriteres næringslivets behov.*
- o Deretter prioriteres øyer uten fastlandsforbindelse.*
- o Deretter prioriteres andre.»*

5. LOKALE BEHOV FOR BÅTBASERT TRANSPORTSYSTEM

5.1 Noen problemstillinger

En av utfordringene i denne utredningen har vært å kategorisere hvilke grupperinger eller «interessenter» som har behov for et båtbasert transportsystem, og hvordan disse skal rangeres i forhold til hverandre. Det er naturlig at de som ikke har vegforbindelser inn til hovedtransportsystemet skal ha høyest prioritet når det gjelder båttransport (ferge og/eller hurtigbåt).

I dagens transportsystem er det imidlertid flere steder/områder som har veiløsninger som også har parallelle transporttilbud med båt eller ferge eller at båt og ferger går i tilnærmet parallelle ruteopplegg. Slike opplegg er utviklet på steder der hovedtransportsystemene for gods er basert på veg og eventuelt ferge, mens befolkningens reiser til arbeid, skole, knutepunkter og regionsentrenes service- og tjenestetilbud går med hurtigbåt fordi det er tidsbesparende eller oppleves mer praktisk eller behagelig.

Et spørsmål blir hvor grensen går for hva som er akseptabel økt reisetid ved å bruke veg-/fergesystemet i stedet for hurtigbåt? Hvilken vekt skal det legges på at mange får lengre reisetid og/eller redusert mulighet for dagpendling? Samfunnsøkonomiske nytte beregnes ut fra antall reisende multiplisert med tidskostnader. Samtidig er tilrettelegging for dagpendling en viktig målsetting både nasjonalt og regionalt, se for eksempel omtalen av regionforstørring i forslaget til Regional transportplan for Nordland (2018–2029) og omtalen av bo-, arbeids- og serviceregioner i siste regionalmelding. I hvilken grad skal vi bruke antall personer og reise-/tidsavstander som kan få mulighet for dagpendling som prioriteringskriterier?

En annen problemstilling gjelder øyer og andre steder som ikke lenger har fast bosetting eller hvor det i dag bor svært få personer, og der transportbehovet først og fremst er knyttet til bruk av hytter/fritidsboliger eller generelt friluftsliv. Dette gjelder også for en del reiselivssatsinger, Hvordan skal fritidsbehov rangeres i forhold til øvrige interessenter?

5.2 Rangering av interessenter til båtbasert transportsystem

I utredningen om nytt samferdselskart er det lagt til grunn at befolkning og næringsliv som ikke har fastlands vegforbindelser inn mot fylkeshovedvegnettet (primært fv.17 og fv.12) og riksvegnettet vil være de som har de største interessene i det sjøbaserte transporttilbudet.

Grupper som er avhengig av båtforbindelser for følgende formål:

- ukependling og daglige arbeids- og skolereiser, lokal service og offentlige tjenester
- reiser/transport til/fra regionsentrene for å utnytte sentrenes tjeneste- og servicetilbud

- transport/reisemuligheter ut/inn av kommuner mot nord, øst og sør for å styrke markedstilgang for produserte varer og tjenester og kjøp av varer og tjenester som ikke tilbys lokalt

Disse er definert som ***primære interessenter***.

Disse kan igjen deles inn slik:

- Transportgenererende næringsliv:
 - o fiskeri- og havbruksbasert næringsliv
 - o landbruksbasert næringsliv
 - o bygg-, anleggs- og håndverksbedrifter
- reiselivsbedrifter
- servicebedrifter og lokalt næringsliv forøvrig
- tjenestereisende internt i og til og fra bedrifter, kommuner og institusjoner
- helsereisende til sykehus og annen behandling samt nødetatenes transportbehov
- privatreisende forøvrig

Gruppen ***sekundære interessenter*** er de som har alternative transportmuligheter langs vei, men etterspør båttilbud fordi:

- kjøp / levering av varer og tjenester blir mer effektiv med båt enn med landverts transport
- arbeids-/tjeneste-/ og servicereiser blir mer effektive med båt enn med landverts transport

Disse har vi delt i følgende grupperinger:

- Privatpersoner
- Lokalt næringsliv
- Helsereisende

Gruppen ***andre interessenter***

- De som er avhengige av båt for kunne utnytte fritids- og friluftressurser i vegløse områder.

5.3 Behovskartleggingen

Behovskartleggingen som ble gjennomført i nov.2015 hadde som mål var få fram dagens/ framtidens behov i de ulike områder og hos forskjellige brukerkategorier. Kartleggingen ble gjennomført i tre trinn: Først en «brainstorming», deretter ble behovene prioriterte av de ulike interessenter. Nedenfor gjengis en oppsummering av behovene i de ulike områdene slik de kom fram i møtene og stikkord fra interessentgruppene når det gjelder behov. For å

få en detaljert oversikt over behovsvurderingene i de ulike områder vises til referatene på www.nfk.no/nyttkart.

5.3.1 Oppsummering av behovene fra «verksted»/dialogmøtene i nov. 2015

I alle de 5 områdene samt i Vefsn, Bindal og Evenes/Ballangen/Tysfjord ble det gjennomført en kartlegging av brukere og interessentenes framtidige behov. Uavhengig av geografi og interessentgrupper var det brei enighet om at ferge og hurtigbåttilbudet må oppfylle følgende krav:

- langsiktig og robust
- pålitelig
- universelt utformet
- gjennomgående billettsystemer
- innebygd fleksibilitet for å raskt å tilfredsstille nye behov

Arbeids- og skolependling

Viktige behov i alle områder er muligheter for daglig skole- og arbeidspendling innenfor egne kommuner og mot region-/fylkessenter og andre arbeidsplass-konsentrasjoner, der dette er mulig. Slik utvides befolkningens arbeidsmarked og bedriftenes rekrutteringsområde for kvalifisert arbeidskraft. Dette behovet dominerte i områdene som ikke hadde produksjonsbedrifter som var avhengig av tilfredsstillende transportløsninger for egne varer.

Næringslivets transportbehov

I områder med volumproduksjon av fersk mat basert på fiskeri/oppdrett og landbruk (melkeproduksjon), er transportbehovene knyttet til kapasitet/frekvens og åpningstider i fergesambandene. Dette gjelder både transport av varene ut til markedene og inntransport av varer og tjenester til produksjonen. For de fleste steder inkluderer dette også tilgang på kompetent arbeidskraft. Viktigste områder i denne sammenhengen er Vega, Vevelstad, øyene i Alstahaug, Herøy, Dønna, Træna, Rødøy og deler av Lurøy, Meløya i Meløy, Sørarnøy i Gildeskål og Skrova og Brettesnes i Vågan.

For de eksportorienterte bedriftene er derfor sammenhengende og om mulig, døgnåpne transportkorridorer viktige. I områdene med stort volum av slik næringsproduksjon rangeres næringslivets transportbehov foran mulighetene for arbeidspendling, f. eks. Herøy, Lurøy og Gildeskål. Gode transporttilbud som imøtekommer reiselivsbedriftenes transportbehov ble også løftet fram.

Service og tjenester, kommunikasjonsknutepunkter

Regelmessig og god tilgang til (region)sentrene service- og tjenestetilbud ble de fleste steder rangert som det neste store behovet. Mange av de tjenester og servicetilbud, inkludert kulturopplevelser, som folk i dag regner som en selvfølgelig del av «det gode liv», finnes i hovedsak i regionsentrene. Å kunne reise fram og tilbake på dagen var sentralt. Dette er gjennomgående for alle områder der det gis et båtbasert transporttilbud.

«Bynære områder»

Generelt er man i områdene som ligger nærmest større sentra, opptatt av å kunne bruke arbeids- og servicetilbudet i sentrene. Disse har mange trekk av såkalte «bynære» områder». Dette gjenspeiles også i reisevaneundersøkelsene. Dette gjelder Vevelstad i forhold til Brønnøysund, Dønna i forhold til Sandnessjøen, øyene i Meløy i forhold til Ørnes/Glomfjord, Gildeskål, Kjerringøy og Værran i Bodø kommune i forhold til Bodø og Skrova i forhold til Svolvær.

Tilbakemeldingene fra de enkelte geografiske områdene var stort sett sammenfallende og er summert opp i nedenfor:

Primære interessentgrupper	Behov
<p><i>Transportgenererende næringsliv</i></p> <p>Gruppen omfatter næringsliv som er avhengig av transport av gods:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fiskeri- og havbruksbasert næringsliv - landbruksbasert næringsliv - - håndverksbedrifter, bygg/anlegg - reiselivsbedrifter 	<p>Reduksjon i avstandskostnader og tidsbruk.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transportsystem med nok kapasitet. - Rask og forutsigbar transport fra oppdrettsslakteriene/produksjonsanlegg inn mot E6/grenseoverganger. - Forutsigbar uttransport av melk og slaktedyr. <p>- Økt spesialisering innenfor mange næring og bedrifter, krever økt tilgang på servicepersonell og jevnlig kontakt med kunder/markeder, jf. Reisevaneundersøkelsen blant næringsdrivende.</p> <p>Dette redegjøres for i egen behovsvurdering</p>
<p>Lokalt næringsliv forøvrig</p> <p>Servicenæring og lokale bedrifter</p>	<p>Transportopplegg som muliggjør regelmessige og påregnelig leveranser av tjenester og forsyninger av mat og andre forbruksvarer, samt varer til vedlikehold av bygninger og utstyr.</p>

<p>Tjenestereisende til og fra bedrifter, kommuner og institusjoner</p> <p>Tjenestereiser interne kommunale tjenester</p>	<p>God korrespondanse og enkle og raske reiser.</p> <p>Muligheter for internt i kommunen å gjennomføre tjenestene med fram- og tilbakereise samme dag</p>
<p>Personreisende</p>	<p>Lovpålagt skoleskys.</p> <p>Daglig arbeidspendling</p> <p>Regionsenterfunksjoner gjennom fram- og tilbakereise samme dag.</p> <p>Reiser ut av region, ferie/fritid</p>
<p>Helsereisende – Sykehuset og nødetatene</p>	<p>Trygghet for å nå planlagte helse-/sykehustjenester med fram- og tilbakereise samme dag.</p> <p>(Transport knyttet til akutt- og ambulanseoppdrag kan normalt ikke løses med rutegående transport da disse forutsetter døgnåpne transportsystem uavhengig av ruteopplegg.)</p>

Sekundære interessentgrupper	Behov
<p>Privatpersoner</p>	<p>Arbeids-, tjeneste- og servicereiser og ferie/fritidsreiser blir mer effektive med båt enn med landverts transport.</p>
<p>Lokalt næringsliv</p>	<p>Transport ved kjøp og salg av varer og tjenester som er mer effektiv med båt enn veibasert.</p>
<p>Helsereisende Sykehus/helseinstitusjoner</p>	<p>Planlagte innkalte pasienter reiser fram og tilbake på dagen mer effektivt enn på landeveg.</p>
<p>Andre interessentgrupper</p>	<p>Behov</p>
<p>Fritidsreisende internt i båtområdet</p>	<p>Robust transportsystem for å kunne bruke fritidsboliger eller friluftsområder.</p>

5.3.2 Spesielle behov i de ulike områdene slik de framkom i verkstedene

Bindal – Alstahaug (kommunene Bindal Sømna, Brønnøy, Vega, Vevelstad, Alstahaug, Herøy og Dønna).

I dette området er arbeidspendlingen inn til Brønnøysund og Sandnessjøen svært viktig ved siden av næringslivets (havbruk/landbruk/reiseliv) transportbehov. Frekvens og rutestruktur er avgjørende for at også ansatte som jobber skift på sykehuset og i industrien i Sandnessjøen, kan ha et fulltidsarbeid. Dette gjenspeiles også i reisestatistikken og reisevaneundersøkelsene. Viktige forutsetninger er god korrespondanse mellom reisemidlene, koordinerte/gjennomgående betalingssystem og tilpasset materiell og standard.

Alstahaug–Rødøy (kommunene Alstahaug, Nesna, Lurøy, Rødøy og Træna)

Dette området har store øykommuner med befolkning og arbeidsplasser lokalisert på mange øyer. Ved siden av næringslivets transportbehov (produserte varer, tjenester i ulike bransjer) er det mulighetene for arbeidspendling også internt i kommunene som løftes spesielt fram. Både befolkning og næringsliv er opptatt av effektiv koordinering mellom transportmidler for persontransporten for å kunne utnytte regionsentrene som service- og transportknutepunkter.

Meløy (omfatter Meløy kommune)

Med de store arbeidsplassområdene på fastlandet er arbeidspendlingsmuligheter internt i kommunen det viktigste behovet. Det kommer foran næringstransportene (landbruk, reiseliv og fiskeri) og tilgang til offentlig og privat service og kulturtilbud på Ørnes. For reiselivsbedriftene på øyene er det avgjørende at kundene har enkle og direkte reiseforbindelser. Ørnes må være knutepunkt for transportene.

Gildeskål – Hamarøy (kommunene Gildeskål, Bodø, Steigen, Hamarøy og Beiarn)

Næringslivets transportbehov er det viktigste hos interessegruppene, men tilrettelegging for daglig arbeidspendling inn til Bodø må utvikles videre. Transporttilbudet internt i Bodø og fra omlandskommunene må innrettes mot Bodø som servicesenter og transportknutepunkt for personreiser, offentlig og private tjenester, godstransport. Øyene er avhengig av at alle typer varer leveres fra Bodø. Det er behov for egen godsått nord for Bodø. Deler av Hamarøy har Bodø som regionsenter.

Hamarøy – Hadsel (Hamarøy, Vågan, Hadsel og Lødingen kommuner)

Næringslivets transportbehov (kyst til marked–strategien og turisme) er sentralt i framtidens transportbehov. Spesielt for Skrova er tilknytningen til Svolvær viktig. Skrova ligner på mange måter på bynære samfunn i sine behov. Gode arbeidspendlingsmuligheter i begge retninger som gir arbeidskraft til Skrova og mulighet for å utnytte arbeidsmarkedet i Svolvær, noe som ofte er aktuelt for en i familien. Tilgang til service- og kulturtilbudet i Svolvær og gode forbindelser mot Bodø er også viktige behov.

Interessenter fra Storemolla/Digermulen måtte melde forfall til dialogmøtet, men har seinere gitt uttrykk for at deres viktigste behov er å knytte sammen lokalsamfunnene Digermulen–Storemolla og sikre gode innreisemuligheter til turistanlegg på Storemolla.

For vestre del av Hamarøy er det avgjørende å ha en rask og regelmessig forbindelse inn mot region- og fylkessenter Bodø.

6. MÅL

6.1 Samfunnsmål

6.1.1 Innledning

Fylkesrådets bestilling til prosjektet var at den nye rutestrukturen fortsatt skulle tilfredsstillende vilkårene for bosetting og næringsutvikling. Dette er sentrale formuleringer for de overordnede målene i «Transportplan Nordland» og «Fylkesplan for Nordland». For enklere å kunne målrette prioriteringer i arbeidet, ble fylkesrådets bestilling konkretisert gjennom et samfunnsmål for transporttilbudet.

Samfunnsmålet formulerer den samfunnsutviklingen transportsystemet skal bygge opp under. Målet skal inneholde retning og ambisjon, og er knyttet til tiltakets virkning på samfunnet. Samfunnsmål av denne typen må være langsiktige, det vil si 20–25 år.

Hensikten med samfunnsmålet er å definere de tjenester som skal løses gjennom det fylkeskommunale rutetilbudet. Dette er fylkeskommunens samfunnsoppdrag ut fra lovverk og oppgavefordeling og regional planer. Samfunnsmålet gjenspeiler derfor fylkeskommunens prioriteringer.

Forslaget til samfunnsmål er drøftet på alle brukermøtene og samfunnsmålet er drøftet i alle dialogmøter, referanse- og prosjektgruppe.

6.1.2 Forslag til samfunnsmål

Nordlandskysten skal ha et effektivt offentlig transportsystem som fremmer bosetting og næringsutvikling.

Viktige behov som belyser samfunnsmålet

1. Næringslivets transportbehov
 - a. Fiskeri- og oppdrettsbasert næringsliv – rask transport ut til markedene
 - b. Landbruket skal levere sine produkter
 - c. Reiselivets transportbehov
2. Arbeidsmarkedsutvidelse og arbeidspendling
 - a. Utvide befolkningens arbeidsmarked og sikre bedriftene kompetent og stabil arbeidskraft
3. Tjeneste- og servicetilbud
 - a. Daglig skoleskyss i grunnskolen

- b. Befolkningens tilgang til offentlig og privat service- og kulturtilbud i kommune- og regionsentre
- c. Transportnett inn mot kommunikasjonsknutepunktene

6.2 Effektmål

Effektmålene er de konkrete virkningene for brukerne, spesielt de primære interessentene, som bidrar til å oppfylle samfunns målet. Effektmålene er grunnlaget for det som skal legges til grunn for konsekvensanalysene. Målene er drøftet i referanse- og prosjektgruppe og bygger på resultatet fra dialogmøtene.

- Sammenhengen når det gjelder konsekvensanalysen og effektmålene ser slik ut:
- Interessentanalyse – grunnlaget for hvilke grupper som skal prioriteres.
- Behovsanalyse – må bygges ut ved at en beskriver hva en mener ligger i de ulike behovene.
- Effektmål – uttrykk for de konkrete virkninger som skal måles vis a vis brukerne.
- Indikatorene er de måleindikatorer som skal legges til grunn for å se i hvilken grad vi når effektmålene.

Effektmålet er et uttrykk for den direkte effekten av tiltaket. Effektmålene er for eksempel definert som større arbeidsmarked, redusert reisetid, et mer robust transportsystem osv. Effektmålene skal være avledet av samfunns målet

Indikatorene er hva vi måler for å se hvordan effektmålene blir oppfylt. Vi sammenligner i utgangspunktet med dagens situasjon, som er 0-alternativet, og måler differansen i forhold til denne.

Effektmål	Indikator
Utvidelse av arbeidsmarked Effektmål: Redusert reisetid Større fleksibilitet	<ul style="list-style-type: none"> • Antall personer som kan nå større arbeidsplasskonsentrasjoner internt i kommuner innenfor en times reisetid. • Antall personer som kan nå regionsentrene innenfor en times reisetid. • Mulighet til flere starttidspunkter for arbeid.
God regularitet og robusthet i transportsystemet	<ul style="list-style-type: none"> • Innstilte turer ved dårlig vær. • Antall gjenstående biler. • Transporten går når den er planlagt.

<p>Utnytte regionsentras og andre større sentras servicetilbud</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Andel av befolkningen i kommunene som kan reise til og fra servicesentrene på samme dag • Korrespondanse med andre transportmidler
<p>Regelmessig godstransport</p> <p>Effekt mål:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kapasitet - Rask framføring 	<ul style="list-style-type: none"> • Mengde gjenstående gods på utvalgte godsterminaler • Ikke tidskritisk gods: andel gods som har tidsbruk = dagens tid + 24 timer • Tidskritisk gods: andel gods som har samme tidsbruk til transportknutepunkt/mottaker som i dag
<p>Eksisterende næringsliv skal ha like gode rammebetingelser som i dag</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Frekvens på ut-/intransport av varer og tjenester. • Tilgang på arbeidskraft (størrelse på arbeidskraftmarkedet innenfor en time). • Kontaktkostnader til kommunikasjonsknutepunkt regionsenter.
<p>Ferge- og hurtigbåttilbudet skal støtte opp under reiselivsnæringen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mulighetene for markedsføring av gjennomgående transporttilbud. • Standard på transportmateriell skal fremme reiseopplevelsen. • Fram- og tilbakereise samme dag • Må kunne frakte sykler, kajaker osv.
<p>Regionale tilleggseffekter</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sentralisering eller desentralisering • Større næringscluster <p><i>Generelt vanskelig å finne målbare kriterier.</i></p> <p><i>Vurderingsmomenter:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Flytteterskler avhengig av transporttilbudet</i> • <i>Nærhet i tid og rom mellom bedrifter som er avhengig av samme kompetanse og som utfyller hverandre</i>
<p>Miljøeffekter</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Reduserte utslipp

7. PRINSIPPER FOR LØSNINGER

7.1 Løsningsmuligheter knyttet til behov

Med utgangspunkt i behov og målstruktur er det gjort en vurdering av hvilke hovedprinsipper som har påvirkning på utformingen av hovedstrukturen.

7.1.1 Skoleskyss

Lovgivningen setter som hovedprinsipp at elever skal ha kortest mulig skolevei. Det er kommunen, som elevene bor i, som har ansvaret for skoletilbud. Når skoler legges ned definerer kommunen hvor det nye skoletilbudet skal være. Fylkeskommunen har ansvaret for skoleskyssen.

Det er vanlig med samarbeid mellom kommuner for å redusere både reisetid og kostnader. Det legges opp til at slike løsninger over kommunegrenser må være mulig å realisere.

7.1.2 Trafikkdrevne fergeforbindelser.

Trafikkdrevne fergeforbindelser er forbindelser der kapasitet og frekvens styres av trafikkmengde og vegnettets funksjon. Fergeforbindelsene på fylkesveg 17 knytter Helgelandskysten sammen. Tilsvarende funksjon har sambandet Fiskebøl – Melbu for å knytte sammen Lofoten og Vesterålen. Sambandene er primært bygd opp som en del av vegsystemet slik at gods- og persontransport knyttes til hovedvegsystemene. Noen samband har også andre funksjoner i lokaltrafikken, som Horn – Andalsvåg og Forøy–Ågskardet, med relativt stor dagpendlertrafikk. Øyene i Tjøttabassenget betjenes av ferga, men der er ruteopplegget primært for å ivareta internsamband i området.

Øst/vest-sambandene fra Vega, Herøy/Dønna, Lovund, Træna, Onøy/Lurøy, Sørarnøy, Skrova og Kjerringøysambandet er samband for å knytte de vegløse områdene til hovedveinettet inkludert fylkesveg 17. Spesielt sambandene mot Herøy, Dønna og Kjerringøy har også stor dagpendlertrafikk.

Hovedprinsipp:

Disse sambandene dimensjoneres primært etter trafikkbehov. Det er naturlig at disse sambandene i tillegg der det er mulig tilpasses lokale næringslivsbehov, persontransport som arbeidspendling/skoleskyss, lokal og regionale service og tilknytning til øvrig kollektivtransport.

7.1.3 Næringslivets transportbehov

Fiskeri- og oppdrettsbasert næringsliv

Dimensjonerende i denne næringen er store volumer og eksportvarer som er beregnet på ferskt konsum med krav om rask transport ut til markedene, nok kapasitet og påregnelighet. Dette gjelder trailertransport på ferger.

Hovedprinsipp:

Eventuelle tilpasninger av ruteoppleggene skjer i forhold til kapasitetsutnyttning og tilfredsstillende åpningstider.

Landbruket

Landbruket har store transportvolum knyttet til produktleveranser og innkjøp av innsatsfaktorer. Behovet er flere ganger i uken. Dimensjonerende på frekvens er melkeleveranser, som normalt skjer hver tredje dag. Innsatsfaktorer som fôr og gjødsel krever tungtransport. Der det ikke er melkeproduksjon vil behovene variere og mindre kjøretøy kan brukes.

Hovedprinsipp:

Kravet til størrelse på fergemateriell må tilpasses de lokale behovene.

Reiselivets transportbehov

Innenfor reiselivsnæringen er behovet todelt. Den ene delen er knyttet til bilbasert turisme og overnatting. Her er utfordringene for fergeforbindelser i hovedsak er knyttet til hensiktsmessige forbindelser og tilstrekkelig kapasitet i sommersesongen. For anlegg som er knyttet til kurs og konferansemarkedet eller opplevelsesturisme er persontransporten viktigst. Større reiselivsbygg vil normalt ha behov for daglig forbindelser til/fra kommunikasjonsknutepunkter. Mindre bygg kan greie seg med utvalgte dager. Individuelle behov må avklares gjennom ruteplanleggingen. Kurs- og konferansemarkedet ønsker mest mulig direkte transport fra kommunikasjonsknutepunkter.

Hovedprinsipp:

Reiselivet skal gis et påregnelig tilbud med mest mulig direkte transport fra kommunikasjonsknutepunkter, hensiktsmessige ruteopplegg og tilstrekkelig kapasitet på fergene i sommersesongen.

Bygg- og anleggsvirksomhet – sjeldne transportbehov

Det er spesielle transportbehov knyttet til bygg- og anleggsvirksomhet. Bygninger av ulikt slag blir i stor grad prefabrikert. Disse transporteres lange strekninger, vanligvis med semitrailere, noe som også stiller tilsvarende krav til fergemateriellet. Transport av anleggsmaskiner og bygningsmateriell er i samme kategori. Også andre næringsvirksomheter har lignende behov. Samtidig er dette transportbehov som på mindre steder skjer sjeldent, kanskje en gang pr. måned. Det som kjennetegner disse transportene er at de er planlagt god tid i forveien. Skal alle transportbehov kunne tilfredsstilles alle steder stiller dette store krav til fergemateriellets størrelse. For å kunne bruke et fergemateriell som er rasjonelt i forhold til transportbehovet, må en ved mer sjeldne transportbehov kunne se det samlede fergemateriellet i et område under ett og ha fleksible løsninger slik at det kan bestilles egnet fergemateriell for slike transporter. Dette praktiseres flere steder i dag.

Hovedprinsipp

Det samlede fergemateriell i området skal sees under ett for sjeldent forekommende transportbehov. Slike transporter skal imøtekommes ved at egnet fartøy kan settes inn etter forhåndsbestilling

7.1.4 Arbeids-/skolependling

Normal tilpassing i dagens rutesystem er at der dagpendling for arbeidsreiser og elever i videregående skole er aktuelt, er rutene tilpasset dette. Bindalsfjorden, Vefsnfjorden, Vevelstad, Vega, Herøy, Dønna, Løkta, Nesnaøyene, Meløya, Sørarnøy, Kjerringøy, deler av Værran, og Skrova er eksempler på dette. Ruteopplegget er i hovedsak tilpasset normalarbeidsdagen uten skift. Det er bare de færreste steder at rutetilbudet muliggjør skiftarbeid. For befolkningen på Kjerringøy, Dønna og kanskje Herøy er dette mulig i dag.

Akseptabel dagpendlingsavstand regnes som reisetid fra bolig-skole/arbeidssted, for de fleste regnes +-60 min som akseptabel.

Hovedprinsipp:

Der det i dag er mulig med daglig skole-/arbeidspendling, normalt innenfor en times reisetid hver veg, søkes dette videreført. Dette kan ikke påregnes for små steder og der det er relativt kostbart å gi et slikt tilbud.

7.1.5 Senterfunksjonstjenester

Her er det muligheten for å reise fram og tilbake til regionsentrene på samme dag som er dimensjonerende. De regionsentrene som inngår i utredningsområdet er Brønnøysund, Sandnessjøen, Mo i Rana og i tillegg Ørnes, videre Bodø, Svolvær og Stokmarknes. Sandnessjøen og Mo fyller regionsenterfunksjoner for både Lurøy og Træna og til dels

Rødøy. Vanligvis tilbyr regionsentrene også tjenester og service som det ikke er daglig behov for, men som er nødvendig for det «gode liv». Det legges til grunn at slike reiser skal være mulig en eller flere dager i uka enten via veg/ferge eller med båt.

Hovedprinsipp:

Fra de større stedene skal det som i dag, være mulig å reise fram og tilbake til regionsentrene i løpet av samme dag.

7.2 Effektiviseringstiltak knyttet til ruteopplegg og fartøy

7.2.1 Båtruter parallelt med vei

De primære interessegrupper/brukere av ferger og hurtigbåter er de som ikke har veiforbindelser. Det er hensynet til disse reiserebehov og reisetider som må ha prioritet i oppbyggingen av transporttilbudet. Sekundære interessegrupper/brukere er de som har parallelle veisystemer til båtforbindelsene. Typiske eksempler på sekundære interessegrupper/brukere er befolkning som har utgangspunkt på Ørnes og Helnessund i Steigen og Skutvik. Noen ganger gir veiforbindelser lengre reisetid eller er sjøreise oppleves mer komfortabel. Her er må det avveies hvilken grad forlenget reisetid for å nå ulike tjenester skal tilsi at det offentlige setter opp alternativ transporttilbud på sjø.

Hovedprinsipp:

Dersom veiforbindelse mellom anløpssteder ikke gir vesentlig lenger reisetid eller gir mindre enn ca. en time reisetid langs veg, så skal det som normalløsning legges til grunn vegforbindelser erstatter båtforbindelser.

7.2.2 Ferge- og hurtigbåter i parallelle samband

Flere steder går ferger og hurtigbåter parallelt. I noen tilfeller skyldes dette at hurtigbåttransport går raskere enn med ferger, andre ganger skyldes dette at fergetilbudet ikke tilfredsstiller reisetidene til skole- og arbeidspendling. Dette oppleves forskjellig om den totale reisetida er 1 time eller 3 timer.

Hovedprinsipp:

Det normale skal være at parallelle tilbud med hurtigbåt og ferger fjernes dersom fergetilbudet gir mindre enn en halvtime lengre reisetid.

7.2.3 Gods på hurtigbåter.

Dersom en kan overføre gods fra hurtigbåt til bil eller kystgodsruta, vil dette gi lettere og noen steder (farvannsavhengig) mindre hurtigbåter. Det gir mulighet for lettere fartøy, raskere anløp og ekspeditørløse kaier. Der passasjerkapasitet er kritisk, kan en øke passasjertallet uten større fartøy. Godstransport på hurtigbåter praktiseres på alle turer. Godstransport med bilt bør søkes gjennomført på alle steder som har veg- /fergetilknytning. Der dette ikke er mulig eller det ikke er markedsmessige betingelser for slike løsninger, kan det være nødvendig med godsførende hurtigbåter alternativt godsframføring med kystgodsruta. Større godsmengder må primært løses med bil /kystgodsruta. Det må i slike sammenhenger vurderes om fylkeskommunen kan medvirke til godsløsninger med bil der transportmarkedet i dag er for lite.

Hovedprinsipp:

- Gods som krever kranløsninger på båt eller kai skal normalt ikke transporteres med hurtigbåt.
- Til de steder som har fergeanløp eller vegtilknytning må godstransport løses med bil.
- For vegløse steder som ikke har fergesamband må godstransport fortsatt skje med hurtigbåt, alternativt med kystgodsruta.

7.2.4 Anløpsstrategier

Lite befolkede områder (små steder med mindre enn 5 fastboende).

Fylkestinget fattet i fylkestingsak 156/14 Økonomiplan og budsjett, følgende vedtak under pkt. 9.

Lovpålagt skoleskyss, arbeidsreiser og andre transportbehov til/fra steder med 5 eller flere fast bosatte skal prioriteres. For steder med færre enn 5 bosatte vil transportbehov utover skoleskyss måtte vurderes særskilt og sees i forhold til kostnadene ved å opprettholde transporttilbudet.

Nordland fylkeskommune har i dag som praksis at alle vegløse samfunn med fastboende i prinsippet har et offentlig transporttilbud med båt. Tilbudet er av ulik standard og frekvens. Typisk for de fleste av disse stedene er at de har en aldrende befolkning. Unntaksvis har slike steder barn i skolepliktig alder. I Nordland er det flere vegløse samfunn med færre enn 5 fastboende. Dette gjelder blant annet Brennsundvik, Brattfjord og Vinkenes i Steigen, Bliksvær i Bodø, Øynes i Beiarn, Rendalen og Sandvik i Glomfjorden, Gjersvikgrenda i Lurøy, Kilvågen og Ausa i Vistenfjorden samt noen steder i Herøy og Vega.

Ved omlegging til ny båtstruktur reiser det flere problemstillinger, blant annet:

1. Skal små steder med mindre enn 5 fastboende anløpes?

2. Hvem skal dekke kostnader ved utbedring dersom det settes inn nye fartøy som ikke er tilpasset dagens kaier?
3. Skal det tas forbehold på transporttilbudet hvis det flytter folk til ubebodde steder og til steder som fraflyttes?

For steder med mindre enn 5 fastboende.

Dagens anløpspraksis tilsier at det vil være urimelig å legge ned transporttilbud til folk som har bodd på et sted i lang tid. Gjennomføring av en slik praksis vil av mange oppleves som om de blir tvunget til å flytte. Samtidig er dette kostbare tilbud som det ikke er ønskelig å legge til rette for i framtida.

Hovedprinsipper:

- Det gis fylkeskommunalt transporttilbud til alle som i henhold til folkeregistret pr. 1. sept. 2015 (prosjektoppstart) bor på steder med mindre enn 5 fastboende.
- Folk som flytter til steder med mindre enn 5 fastboende etter fylkestingets struktur vedtak, kan ikke påregne et varig fylkeskommunalt transporttilbud når de som bodde på stedet pr 1.sept. 2015 ikke lenger har bostedsadresse på dette stedet.
- Folk som har flyttet til ubebodde steder etter 1.sept 2015 vil ikke kunne påregne et fylkeskommunalt transporttilbud, dette avgjøres etter individuell vurdering.

Behovsanløp – hva utløser dette?

Mange steder har en ordning med anløp ved behov (signalanløp) både for å redusere faste kostnader og gi en bedre brukertilpasning. Slik ordningen er i dag kan signalanløp utløses av andre faktorer enn kun anløp med passasjerer. Dette gjelder eksempelvis gods, post, medisiner etc. Erfaring viser at en del av anløpene dermed utføres også når det ikke er passasjerer. Dette kan skje flere ganger pr. uke.

Hovedprinsipper:

- Et ukentlig anløp skal være fast anløp. En slik ordning vil gi forutsigbarhet for de fastboende og andre som har transportbehov, i forhold til hvilken dag det er mulig å sende/motta gods, post, medisiner etc.
- Behovsanløp utløses normalt kun av passasjerbehov.

Steder som har ferie- og fritidsbebyggelse.

Problemstillingen knytter seg til områder der det er etablert fritids- og ferieeiendommer på steder med få eller ingen fastboende. Offentlig transporttilbud tilbys så lenge det er fastboende på stedene og stedene i dag har et offentlig transporttilbud.

I dag er det et fylkeskommunalt rutetilbud til flere vegløse steder uten fast bosetting som er utløst av ferie- og fritidsbefolkningens behov. Det er også ønsket om anløp av tilsvarende steder som i dag ikke har et slikt tilbud. Fylkestinget og fylkesrådet har påpekt at fastboende og næringslivets behov skal prioriteres. I dialogmøtene som er gjennomført knyttet til arbeidet med nye samferdselskart, fremkommer det at kommunene prioriterer sine tjenester på samme måte.

Der det offentlige ikke har transporttilbud til steder som er rene ferie- og fritidssteder, vil det være mulig å etablere transporttilbud på vanlige forretningsmessige vilkår av private aktører.

Rene ferie- og fritidssteder kan ikke påregne offentlig rutetilbud, med mindre det er viktige turistsatsninger/turistleder som for eksempel i Hellemobotn.

Noen steder opplever at stedet ikke anløpes selv om rutebåten «stryker» rett forbi kaia. Dette vil ikke være forståelig for folk flest, da merkostnadene oppleves marginale. Fritidsbefolkningen vil vanligvis ha større betalingsvillighet for reisen.

Hovedprinsipper:

- Steder uten fastboende anløpes normalt ikke
- Steder med bare ferie – og fritidsbebyggelse der båten «stryker» forbi kan anløpes på bestilling
- dersom operatøren mener at dette ikke er til hinder for avtalt rutegjennomføring
- operatørens krav til kai- og anløpsikkerhet er ivaretatt.
- det skal betales en anløpsavgift som dekker merkostnadene for fylkeskommunen ved et slikt anløp. Denne kommer i tillegg til ordinær passasjertakst.
- Steder som er knutepunkter i offentlige turistsatsninger/sentrale turistleder kan anløpes i sesongen

Det er i denne utredningen ikke utredet om og eventuelt i hvilken grad ruter med forhøyede takster til rene ferie fritidssteder kan bidra til å redusere det offentliges totale kostnader med å opprettholde ett rutetilbud i et område (eks Nordfoldsteder). I forbindelse med den detaljerte ruteplanleggingen bør slike forhold vurderes.

Steder som har næringsvirksomhet, men ikke fastboende

Det satses spesielt langs kysten, på å utvikle en bærekraftig reiselivsnæring. Helgeland er et slikt satsningsområde. Nye reiselivsanlegg etableres noen ganger på steder som ikke er bebodde, Dette kan både være steder som tar sikte på helårsdrift og steder som har reiselivsanlegg som kun har åpent i sommersesongen (eksempelvis mellom 15.juni og 15.august). Fylkeskommunen har målsettinger om å støtte opp under utvikling av reiselivsnæringen, men kan vanskelig å forsvare å opprette ruter som har som eneste formål å betjene kommersielle anlegg da dette gir konkurransefordeler sammenlignet med andre anlegg.

Hovedprinsipper:

- Steder med reiselivsanlegg som ikke har fastboende og der personreisende er inntektsgrunnlaget, vil kunne anløpes dersom stedene ligger i nærheten av eksisterende båtruter.
 - o Det skal betales en anløpsavgift som dekker merkostnadene for fylkeskommunen ved et slikt anløp. Denne kommer i tillegg til ordinær passasjertakst.
 - o Ruteplanen utformes slik at den tar høyde for slike anløp.
 - o Det forutsettes tilfredsstillende kaianlegg og dersom operatøren krever det, ekspeditør. Ekspeditørkostnadene dekkes da av reiselivsvirksomheten.
- Annen næringsvirksomhet prioriteres ikke for denne type anløpsopplegg.

Anløpskaier og nye type båter

Det er i dag svært varierende kvalitet og størrelse på kaiene på de forskjellige anløpsstedene. Noen har sterkt behov for oppgraderinger. Fylkeskommunen vurderer for tiden tiltak som kan redusere kostnadene i forbindelse med anløp, for eksempel ekspeditørfrie kaier. Dette er gjennomført som hovedprinsipp i Troms og Finnmark. Ny struktur i Nordland kan medføre behov for fartøy som krever nye kailøsninger. Det er ikke fylkeskommunenes oppgave å sørge for tilfredsstillende kaianlegg med mindre det benyttes fylkeskommunale kaier/fergeleier.

Hovedprinsipp:

- Dersom fylkeskommunen setter inn fartøy for kunne gjennomføre rutetjenesten mer effektivt eller miljøvennlig vil kostnader knyttet til tilpasningen av kaianleggene måtte dekkes kaieier.

8. PROSESS OG MEDVIRKNING.

8.1 Gjennomføring

I oppdraget var det lagt opp til at det skulle utarbeides flere alternative ruteopplegg. Ruteopplegget skulle ha hovedfokus på framtidens behov, men skulle også ta høyde for mer effektiv og kostnadsbesparende løsninger. Gjennom den behovsdialogen som ble gjennomført ble det klart at ikke ville være praktisk mulig å lage flere alternative forslag for hvert basseng.

Styringsgruppa besluttet etter dialog med referansegruppa at det i stedet skulle utarbeides et forslag til ny struktur som

- skulle tilfredsstillende de behov som var kommet fram i behovskartleggingen
- bygde på de hovedprinsippene som er trukket opp i denne rapportens kapittel 7.
- Forslaget skulle ha rom for utvidelse/endringer
- alle forslag skulle presenteres samtidig på web-TV
- det skulle gjennomføres dialogmøter med brukere og kommuner om virkningen av forslaget

Dette forslaget ble presentert 4. mars 2016.

I den videre prosess har styringsgruppa i to prosessrunder videreutviklet det nye rutestrukturen.

Den første prosessrunde ble organisert i to møterunder som hadde som formål å drøfte forslagene av 4. mars og få innspill til forbedringer. Disse ble gjennomført i april og mai 2016. Først gjennom et samråingsmøte med ledelsen i de berørte kommuner der forslagene ble detaljert presentert og drøftet. Deretter ble det gjennomført dialog-/innspillmøter med brukerne og kommunene. Deltakere på dialog-/innspillmøtene var i hovedsak de samme gruppene/deltakere som deltok i behovsanalysene i nov 2015.

På bakgrunn av disse møtene ble ruteforslagene omarbeidet.

Den andre prosessrunden ble gjennomført i nov. 2016. Det er mange detaljer og sammenhenger bak dagens ruteopplegg som det er vanskelig å fange opp i tidsavgrensede møter. Dagens ruteopplegg har i all hovedsak blitt utarbeidet i samarbeid med kommunene som har fremmet brukernes behov. I forbindelse med presentasjonen for kommunene av de omarbeidede forslagene i nov. 2016 ble det derfor valgt å la kommunene studere og drøfte virkningene av ruteoppleggene nøyere og komme med skriftlige tilbakemeldinger på behov som det ikke var fanget opp og konsekvenser ellers av det presenterte forslaget.

På bakgrunn av tilbakemeldingene ble strukturen gjennomgått på nytt, vurdert og endret. Forslag til struktur slik den nå foreligger etter endringene er styringsgruppas forslag slik det presenteres i kap.9.

Virkningene av endringene i forhold til tilbakemeldingene er drøftet nærmere i kapitlet om konsekvenser, kap.10

8.2 Medvirkning

Samtlige politiske ledere i alle regionråd ble invitert til orienteringsmøter om den forestående prosessen og organiseringen av arbeidet. Disse møtene ble gjennomført i juni 2015.

I løpet av november 2015 ble det gjennomført dialogmøter/verksted i hvert av bassengene. Brukere, både befolkning og næringsliv og kommunene var inviterte til møtene. Formålet med møtene var

- å kartlegge hvordan dagens tilbud opplevdes tilpasset behovene,
- hvilke behov må ferge og hurtigbåttilbudet tilfredsstille i framtida
- hvilke ideer/forslag hadde brukerne til endringer av tilbudet med tanke på å redusere utgiftene

Oppsummeringen fra disse møtene ble bearbeidet og brukt som innspill i utforming av behovsstruktur, prinsipper for anløpsstruktur og prinsipielle tiltak for å redusere kostnader med rute/ sambandsopplegget. Referansegruppa ble konsultert i dette arbeidet. Referater fra verksted dialogmøtene og prinsippnotatene foreligger på nettadressen:

www.nfk.no/nyttkart

Nedenfor er prosessen og medvirkning beskrevet. Det foreligger referater fra verkstedsmøtene, brukere og interessentmøter på 4.mars forslaget (her var kommunene også med) samt skriftlige tilbakemeldinger fra kommunene til Forslag november. Det har i tillegg vært kontakt/kommet innspill med brukergrupper, enkeltbedrifter og personer.

En sammenstilling i av innspillene i den organisert prosessen til de forskjellige forslag som er lagt fram av styringsgruppa ligger på nettadressen: www.nfk.no/nyttkart.

På samme nettside ligger hovedrapport, referat fra behovsverksteder og dialogmøter og reisevaneundersøkelsene.

Nedenfor er det i tabellform vist når og hvordan medvirkningsprosessen ble organisert og gjennomført

Prosessform	Orienteringsmøte	Verksted Behov	Forslag 4. mars	Forslag 4.mars	Forslag november 2016
Målgruppe	Regionråd, politisk ledelse i kommuner	Brukere/ interessenter	Politisk ledelse i kommuner	Brukere/ interessenter	Politisk ledelse i kommuner
Sted/Basseng					
Bindal/Alstahaug	Juni 2015	Nov 2015	Mars 2016	April 2016	Nov 2016
Alstahaug/Rødøy	Juni 2015	Nov 2015	Mars 2016	April 2016	Nov 2016
Meløy	Juni 2015	Nov 2015	Mars 2016	April 2016	Nov 2016
Gildeskål/Hamarøy	Juni 2015	Nov 2015	Mars 2016	April 2016	Des 2016
Vågan/Hadsel	Juni 2015	Nov 2015	Mars 2016	April 2016	Nov 2016
Ballangen/Tysfjord/Evenes			April 2016		Jan 2017
Vefsn		Jan 2016		Invitert sammen med område 1	
Bindal	Invitert sammen med område 1			Invitert sammen med område1	

Agenda orienteringsmøte juni 2015: Politisk ledelse i kommuner/regionråd

- Nytt samferdselskart for kysten, bakgrunn
- Arbeidsopplegg og organisering av utredningsarbeidet
- Informasjon om rullering av regional transportplan, prosjektleder Steinar Randby

Agenda verksted/behov nov 2016: Brukere/ interessenter

- Redegjørelse for forutsetningene for gjennomgangen og prosessen i arbeidet
- Status, tilbakemelding fra brukerne
- Framtidig behov
- Hva er mulighetsrommet og alternative løsninger for et nytt samferdselskart.

Agenda for møte mars 2016. Forslag 4.mars 2016, Politisk ledelse

- Orientering og samråd om Forslag av 4.mars

Agenda for møter Forslag 4.mars, Brukere/interessenter

- Gjennomgang av forslagene,
- Innspill fra brukere på hva er bra og hva bør det arbeides videre med. Gruppearbeid

Agenda Forslag november 2016, Politisk ledelse i kommuner

- Politisk ledelse i kommunen i det aktuelle området skal bli gjort kjent med forslaget før det oversendes oppdragsgiver fylkesrådet.
- Tilbakemeldinger på forslaget /kvalitetssikring av forutsetninger.

8.3 Referansegruppa.

Fylkesrådets hurtigbåt- og fergeutvalg har fungert som referansegruppe fram til sluttstillingen av utredningsprosjektet startet i juni 2016. Det er gjennomført 3 møter utover oppstartsmøtet med referansegruppa. Referansegruppas rolle har vært konsultativ i forhold til gjennomføringen av prosjektet og de prinsipielle forutsetninger som ligger til grunn for kap.3-7 og kap.10-11, prosessopplegget og rutenforslaget av 4.mars.

9. STRUKTUR NYTT KART

9.1 Generelt om de nye rutestrukturene.

Samferdselsstrukturen er grunnlaget for bosetting og næringsutvikling. Utredningsarbeidet og prosessene har hatt fokus mot fylkesplanens intensjoner om utvikling av samfunn som fremmer bolyst og gode rammevilkår for fortsatt næringsutvikling og ressursutnytting.

Hovedlinjer i forslag til ny struktur

6. Effektivisering av dagens fergeruter og flere direkte ferger i samband med flere anløpssteder.
7. Kortere reisetid på de regionale rutene.
8. Bedre transporttilbud for reiselivet.
9. Kortere reisetid mellom regionsentrene og fra de største øysamfunnene inn mot regionsentra og hovedvegsystemene.
10. Alle bebodde steder sikres et godt offentlig transporttilbud tilpasset behovene.

Effektivisering og flere direkte ferger i samband med flere anløpssteder.

- Fiske- og oppdrettsbasert industri får et fergetilbud som ivaretar kapasitet og regularitet.
- I Tjøttabassenget gjøres direkteferge Forvik – Tjøtta til hovedsamband. Mellomstedene betjenes av en mindre ferge.
- På Alstenfjorden foreslås direkteferger mellom Herøy – Søvik og Bjørn – Sandnessjøen. To mindre ferger betjener henholdsvis Løkta – (Bjørn) – Sandnessjøen og Flostad/Brasøy/Austbø/Søvik
- Fv.828 mellom Flostad og Bjørn foreslås utbedret med møteplasser og forsterket vintervedlikehold. Dette vil gi brukerne et mer fleksibelt fergetilbud og muliggjør kvelds-/nattåpent fergetilbud Bjørn–Sandnessjøen.
- Ferge til Træna får økt hastighet. Frekvensen øker fra to rundturer til fire rundturer pr. dag.
- Fergerutene i Rødøybassenget får nytt fergeleie på Tonnes. Dette gir direkte tilgang til vegsystemene inn mot Mo i Rana og E6/E12. Dagens ferge erstattes av en hurtiggående ferge som vil gi øyene i Lurøy og Rødøy raskere transport og flere turer. Fergen skal kunne frakte semitrailer/buss.

Kortere reisetid mellom regionsentrene og fra de største øysamfunnene inn mot regionsentra og hovedvegsystemene.

- Reisetid fra Helgeland inn til Bodø og Sandnessjøen reduseres blant annet ved å erstatte lokalrutefunksjoner for NEX 1 med etablering av effektive lokale materuter mot hovedanløpssteder (korrespondansepunkter) for NEX 1. Hastigheten økes til 35–36 knop. Tilsammen gir dette også ca. 2,5 timer lengre opphold i Bodø.
- Hurtiggående ferge i Rødøybassenget og fergeleie på Tonnes reduserer reisetiden til fv.17 og regionsentrene.
- Reisetiden mellom Brønnøysund og Sandnessjøen reduseres.

Bedre transporttilbud for reiselivet.

- Flere direkte fergesamband gir større frekvens og raskere overfartstid, og dermed bedre kapasitet i sommertrafikken.
- Rødøy får fergetilknytning mot Tonnes som gir alternativ rute for turistbusser på fv.17.
- Sommertilbud med ekstra dagtur til Svolvær på NEX 2. Lofoten og Steigen får et bedre tilpasset reisetilbud for turister.

Alle bebodde steder sikres et godt offentlig transporttilbud tilpasset behovene.

- Skole- og arbeidsrelatert dag- og ukependling er i hovedsak prioritert som i dag.
- Reisemuligheter til offentlig og privat service- og tjenesteyting i regionsentrene og med fram og tilbakereise samme dag er videreført.

Andre viktige tilleggseffekter

- Miljøgevinster og billigere drift ved redusert drivstofforbruk som følge av mindre fartøy i NEX-rutene uten å redusere passasjerkapasitet.
- Ikke godsførende fartøy muliggjør også ekspeditørfrie anløpssteder.

Ny struktur, slik det skisseres i dette kapitlet, viser hovedprinsippene for et nytt ruteopplegg for ferger og hurtigbåter.

Strukturen bygger på

- behovene slik de er kommet fram i prosessen og på overordnede føringer
- omfattende prosesser i flere trinn med brukere og kommuner jfr. kap.8.
- ressursmessig effektiv bruk av fartøyene i forhold til øvrig transportinfrastruktur.

Det er for noen ruter gjennomført detaljerte ruteplanlegginger for å kunne ha sikkerhet for at det som foreslås er gjennomførbart. Dette er ikke endelige ruteforslag, men eksempler. De endelige rutetabellene fastlegges når ny struktur gjennomføres. Der det er foreslått nye fartøytyper er de konstruksjonsmessig muligheter vurdert på prinsipielt grunnlag av eksterne konsulenter.

De fleste ruter betjenes av private operatører som er valgt etter anbudskonkurranse. De løsninger som legges til grunn for fartøydistribusjon i forslaget er modeller. Anbyderne kan komme med andre løsninger. De fleste hurtigbåtsamband og noen fergesamband er vurdert og endret i den nye strukturen. Det forutsettes at behov og rutetilbud for resten av sambandene tilpasses i forbindelse med forberedelser av nye anbud og tilhørende høringsrunder i kommunene.

Effektivisering av tilbud gir lite utslag i kostnader så lenge ledig fartøytid ikke kan brukes andre steder, og mannskapstiden ikke endres vesentlig. Økonomiske effekter av slike tilpassinger er lav. Det som gir størst effekt er å ta ut fartøyer og mannskap/mannskapsskift.

Innenfor fergesektoren påpekes det fra næringslivet, spesielt oppdrettssektoren, at det forventes stor vekst som vil kreve kapasitetsøkninger på ferge. Slik kapasitetsøkning i 10-års perspektiv er avhengig av flere forhold, som rammebetingelser fra det offentlige, sykdomsbildet og marked. Det er viktig at kontrakter gjøres dynamiske slik at de åpner for kapasitetsøkninger i kontraktperioden. Dette må utvikles gjennom anbudsutforming.

9.2 Nordlandsekspressen

Nordlandsekspressen er gjennomgående regionalrute mellom Svolvær–Bodø og Bodø – Sandnessjøen samtidig som den også er viktig i interne forbindelser i flere av bassengområdene. Det er derfor naturlig å presentere framtidig struktur for Nordlandsekspressen først.

Nordlandsekspressens lokale funksjoner omtales også under hvert basseng. Her vises også rutestrukturen på kart.

Sammen med dagens Trænaruta er Nordlandsekspressen ryggraden i hurtigbåtrutesystemet på Helgeland. En av hovedutfordringen for ruta til Nordlandsekspressen er å redusere reisetiden samlet sett for alle passasjerer. I den nye strukturen foreslås det at hastigheten økes fra 32 til 35–36 knop og antall anløpssteder reduseres og at fartøyene ikke skal være godsførende.

Nordlandsekspressen sør for Bodø (NEX 1) har sin hovedfunksjon som regionalrute mellom Bodø og Meløy, Rødøy, Lurøy og Træna. Den har også regionalrutefunksjoner mellom Rødøy /Lurøy og Sandnessjøen. For Gildeskål er den også en del av rutestrukturen som muliggjør dagpendling mellom nordlige del av Gildeskål og Bodø. Også NEX 1 har betydelig ekstra sommertrafikk. Nordlandsekspressen går mellom flere øyer parallelt med lokalrutene.

Ny struktur har som mål og videreføre de regionale funksjoner Nordlandsekspressen har i dag. Det vil fortsatt være mulig å reise gjennomgående mellom Bodø og Sandnessjøen, samtidig som befolkningen i Rødøy, Lurøy og Træna får ivaretatt sitt behov for daglig reiser til og fra Bodø og Sandnessjøen. Det samlede ruteopplegget med lokalruter og Nordlandsekspressen ivaretar befolkningens regionsenter- og sykehustilknytning. Korrespondansemuligheten med fly i Bodø og Sandnessjøen forbedres.

1. NEX 1 får Sandnessjøen som endepunkt i sør søndag til fredag.
2. NEX 1 lørdagsruten legges ned.
3. Anløpssteder vil være Bodø – Våg (kun på sør) – Sørarnøy – Støtt (kun kveld, i endelig ruteplan vurderes en hverdag pr. uke med anløp både nord og sør) – Ørnes – Grønøy – Bolga – Vågaholmen – Rødøy (kun kveld) – Tonnes – Onøy – Nesna – Sandnessjøen.
4. Sørfugløy, Nordværnes, Gjerøy, Selsøyvik, Indre Kvarøy, Stokkvågen og Bjørn legges ned som anløpssteder.
5. Båten er ikke godsførende
6. Korrespondanse på Onøy mot hurtigbåt til og fra Lovund/Sleneset og ferge til og fra Træna ved alle anløp.

7. Vågaholmen blir knutepunkt for korrespondanse med hurtiggående ferge for de større øyene i nordre Lurøy og Rødøy.
8. Tonnes blir korrespondansepunkt for båtrote fra Myken og de øvrige øyene.

Nordlandsekspressen nord for Bodø, NEX 2, er først og fremst et regionalt reisetilbud. Ruta brukes i hovedsak til reiser fra kommunene til Bodø og Svolvær eller mellom Bodø og Svolvær. Det er få som bruker ruta for lokalreiser mellom anløpsstedene mellom Bodø og Svolvær. Det er praktisk talt ingen dagpendlingsreiser. Den har heller ingen direkte korrespondanse med andre fylkeskommunale båtrotter. Den betjener to veiløse steder, Brennsund med en fastboende, og Skrova med ca.190 innbyggere. De øvrige anløpssteder har vegforbindelser. Skrova har et daglig godt utbygd fergetilbud mot regionsentret Svolvær. Gjennom året viser reisestatistikken at ruta er viktigst som forbindelse for Steigenbefolkningens tilgang til Bodø og for ukependlingsfunksjoner og weekendreiser på strekningen fra Bodø til Svolvær. I turistsesongen er det en stor andel av feriereisende mellom Svolvær og Bodø.

Ny struktur for Nordlandsekspressen nord (NEX 2) har som mål å videreføre og styrke Bodø som regionsenter for Steigen og Hamarøy. Muligheter for ukependling og weekendreiser fra Bodø til Svolvær videreføres. Det etableres dagrute/turistrute mellom Bodø– Svolvær i sommerhalvåret for å legge en bedre infrastruktur for reiselivsnæringene.

NEX 2 endres slik:

1. NEX 2 endres helårlig slik: Søndag – torsdag blir nytt endepunkt Skutvik. Fredag går ruten til Svolvær med retur Svolvær – Bodø søndag ettermiddag. Betjener Bodø – Brennsund (behov) – Helnessund – Nordskot – Bogøy – Skutvik, fredag/søndag Skrova og Svolvær.
2. Anløpsstedene Kvig og Holkestad legges ned.
3. Båten er ikke godsførende.
4. NEX 2, lørdagsruten legges ned.
5. Det etableres dagrute/turistrute mandag–fredag mellom Bodø– Svolvær i sommerhalvåret (april –september). Denne kan bygges videre ut til lørdag og søndag i perioden juni–august. Anløpssteder Bodø, Helnessund, Nordskot, Skrova, Svolvær. Båten er ikke godsførende.

9.3 Område 1. Bindal – Alstahaug inkl. Dønna

Næringslivets transportbehov (Kyst til marked–strategien og turisme) er sentral for framtidens transportstruktur. Dette krever robust fergesystem og kapasitetstilpassing i takt med veksten i næringen. Gode dagpendlingsmulighetene inn til Brønnøysund og Sandnessjøen er svært viktig behov ved siden av næringslivets transportbehov. Det er behov for å effektivisere fergesambandene Forvik– Tjøtta for å korte ned reisetiden. Sandnessjøen og Brønnøysund er regionsentra hver med 3700–4000 varierte arbeidsplasser som gir mulighet

til allsidig jobbvalg og arbeidstid. En forutsetning for å kunne utnytte dette er at det er alternative reisemuligheter i løpet av dagen. Begge regionsentrene er også service- og kommunikasjonsknutepunkter for sine omland. Det er nødvendig med gode korrespondansemuligheter mellom lokaltransport og overliggende transportnett som fly og tog. Lakseindustrien og landbruk er viktige næringer i hele området. Dialogmøtene understreket nødvendigheten av kapasitet og pålitelighet i fergesystemene.

Ny struktur prioriterer

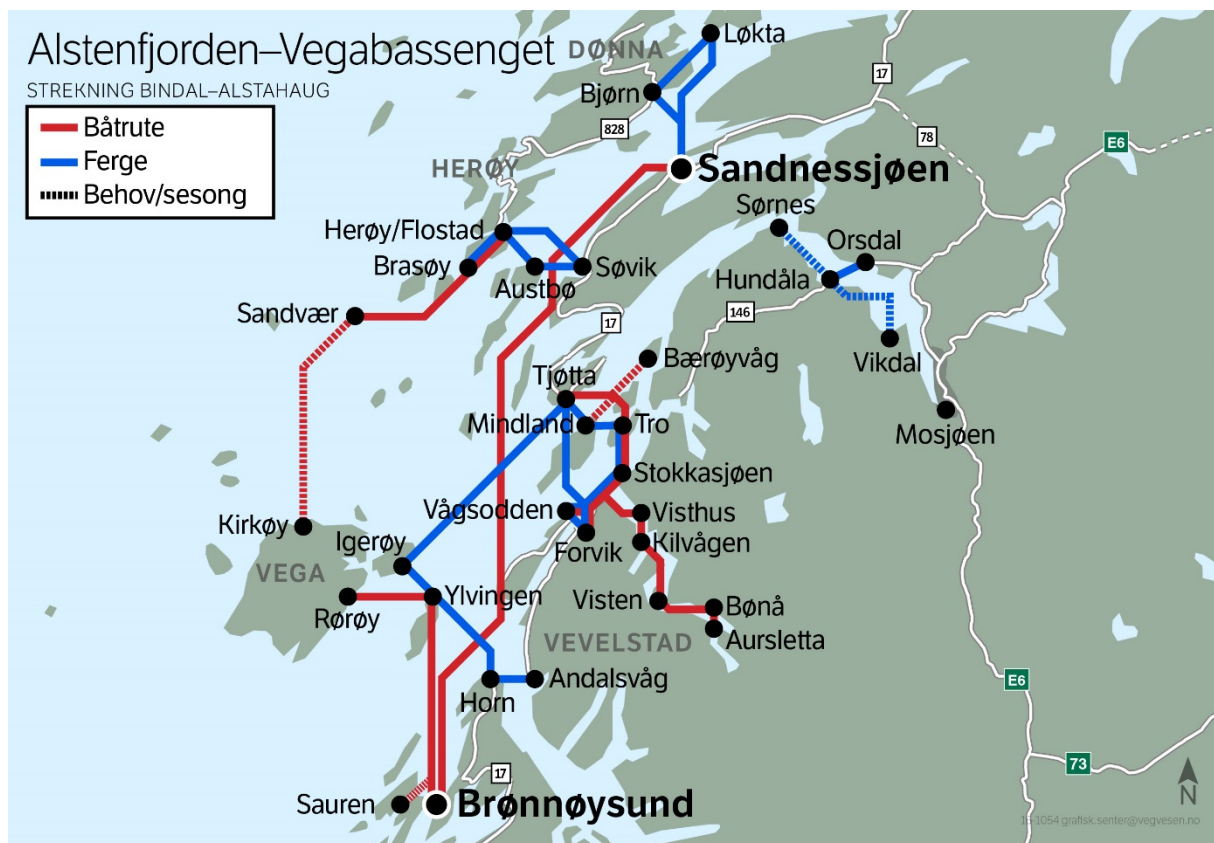
- fergeforbindelser som legger til rette for effektive person- og næringstransporter med direkteferger Forvik – Tjøtta, Søvik – Herøy og Sandnessjøen – Bjørn
- bedre dagpendlingsmuligheter
- mindre ferger som i varetar bygderutefunksjoner for Tjøttabassenget og Alstenfjorden
- befolkning i vegløse bygder skal ha et tilbud som tilfredsstillende aktuell næringsvirksomhet og behov for offentlig og privat service og tjenesteyting
- reiselivsatsningen i øyområdene mellom Vega – Dønna ved et gjennomgående båttilbud Vega – Herøy i sommersesongen mai – august



Figur 9.1 Framtidig struktur Bindalsfjorden.

Bindal – Sømna

1. Rute 18–111 Bilførende hurtigbåt i Bindalsfjorden skal fortsatt sikre transportbehovet for skoleskyss og arbeidspendlere samt servicebehov for befolkningen. I løpet av få år vil det med dagens befolkning ikke være skoleelever som er avhengig av daglig skoleskyss med båt. Rutetilbudet vil da bli tilpasset ny situasjon. Bindalseidet har 40 minutter reisetid med bil til Terråk, men anløpes av hurtigbåten for jobbspndlere. I dagens ruteopplegg er merkostnadene for anløp av Bindalseidet marginale siden båten uansett vil passere anløpsstedet.
2. Fergerute 18–115 Vennesund – Holm er et trafikkdrevet samband (dvs. kapasitet og frekvens styres av trafikkmengden). Rutetilbudet tilpasses fortløpende behovet.



Figur 2 Framtidig struktur Alstenfjorden – Tjøtta/Vegabassenget- Brønnøysund

Vega- Brønnøysund – Sandnessjøen

- Rute 18-142 Brønnøysund – Stortorgnes (Sauren) legges ned.
- Båtrute 18-151 Brønnøysund – Ylvingen – Rørøy anløper Sauren på bestilling. Sauren betjenes fredag tur/retur og søndag kveld. Alle formiddagsturer mellom Brønnøysund og Vega legges ned.
- Sykehusbåten rute 18-159 Brønnøysund – Sandnessjøen opprettholdes som i dag.

Tjøttabassenget

- Fergerute 18-153 Andalsvåg – Horn er et trafikkdrevet samband, (dvs. kapasitet og frekvens styres av trafikkmengden).
- I fergesambandet Forvik- Tjøtta opprettes direkteferge Forvik- Tjøtta. Fast totimers-avgang innføres.
- Mindre ferge ivaretar bygderute/fergefunksjoner internt i Tjøttabassenget: Forvik – Vågsodden – Stokkasjøen – Tro –Mindlandet – Tjøtta
- Båtrute Visten 18-167 videreføres. Anløpssteder mellom Forvik og Tjøtta tilpasses anløpene til «bygderute/ferge» i Tjøttabassenget. Husvika og Grytåga legges ned som anløpssteder. Husvika betjenes via fylkesveg og ferge Hundåla – Orsdal.

- Ferge 18–158 Igerøy – Tjøtta beholder dagens ruteopplegg. Ruteopplegget ivaretar ukependlingsbehovet fredag/søndag mellom Vega og Sandnessjøen i korrespondanse med buss. Sommerrute opprettholdes.

Alstenfjorden

1. Fv. 828 Flostad – Bjørn gis forsterket vintervedlikehold og økning av antall møteplasser for å bedre kapasitetsutnyttelsen på fergene over Alstenfjorden.
2. Det opprettes direktefergesamband Herøy –Søvik.
3. Fergesambandet Bjørn– Sandnessjøen gjøres om til direkteferge. Bedrer muligheter for skole-/jobbpendling. Det bør vurderes utvidet kvelds-/natttilbud for å gi befolkningen på Herøy og Dønna bedre muligheter til bruke kultur- og arbeidstilbud i Sandnessjøen.
4. Det opprettes eget samband med mindre ferge tilpasset trafikkgrunnlaget som betjener Herøy, Brasøy, Austbø, Søvik. Skoleskyss og jobbpendling Austbø– Søvik ivaretas av denne.
5. Det opprettes eget fergesamband Løkta – Sandnessjøen med ferge tilpasset trafikkgrunnlaget. Bjørn anløpes på enkelte turer for ivareta pendling Løkta – Dønna. Biler fra Bjørn til Sandnessjøen må bruke hovedsambandet.
6. Båtrute 18–172 Sandnessjøen– Herøysteder – Vega, legges ned.
7. Det opprettes ny båtrute Flostad – Brasøy – Sandvær – (Kirkøy) som skal ivareta skole/ arbeidspendling Flostad –Brasøy Sandvær. Båten fører gods til Sandvær. I sommersesongen (mai– august) utvides ruta til Vega. Dagpendling Herøy – Sandnessjøen ivaretas med ferge og korresponderende busser. (Ukependling mot Vega–Alstahaug muliggjøres med buss i korrespondanse med ferga Igerøy–Tjøtta).
8. Dagens regionpendel rute 18–182 Sandnessjøen–Bjørn–Nesna legges ned.
9. Ny regionpendel betjener Sandnessjøen– Nesna – Stokkvågen – Onøy – Sleneset – Nord–Solvær – Lovund. Strekningen Onøy – Lovund kun kveld og morgen i korrespondanse med NEX 1 på Onøy. Øvrige turer fra Sandnessjøen vil ha korrespondanse på Stokkvågen med ferger til Onøy – Sleneset– Lovund og Træna. Avgangstider fra Sandnessjøen ettermiddag tilpasses flyankomst.
10. Fergerute 18–186 Solfjellsjøen – Vandve får eventuelle mindre justeringer.

9.4 Område 2. Alstahaug – Rødøy

Dette området har store øykommuner med befolkning og arbeidsplasser lokalisert på mange øyer. Næringslivets transportbehov har første prioritet i dette området. Næringslivets transportbehov (Kyst til marked–strategien og turisme) er sentrale for framtidens transportstruktur. Sammenhengende transportkjeder fra produksjonsområdene på kysten til markedene på i Europa understrekes. Det er viktig med riktig transportkapasitet tilpasset produksjonssyklusene i oppdrettsnæringen. Øybaserte bedrifter er avhengig av

kostnadseffektive vedlikeholdstjenester når disse må hentes på fastlandet. Det er et ønske om bedre muligheter for dagpendling. Det er relativt lav intern pendling i kommunene (jfr. tabell 12 kap.3.) Fergeforbindelsene i Rødøybassenget har i dag dårlig tilpasset materiell og ruteopplegg i forhold til dagens behov. Dialogmøtene og gjennomførte brukerundersøkelser viser at nytt fergeleie på Tonnes vil effektivisere fergetransporten i Rødøybassenget både tids- og kapasitetsmessig.

Det er krevende å gi Træna med ca. 500 innbyggere et stabilt og raskt tilbud til hovedvegssystemene og regionsentrene da Trænfjorden er et krevende havstykke. Hurtigbåtens regularitet til Træna er i dag dårligere enn ferga på grunn av værforholdene. Enkelte år er regulariteten god, andre år med mye storm er regulariteten dårligere. Målsettingen for tilbudet til Træna må være et tilbud som er robust og med høg regularitet over tid samtidig som reisetidene inn til knutepunktene Onøy og Stokkvågen og regionsentrene skal være om lag som i dag. I ny struktur foreslås derfor å erstatte dagens hurtigbåt med økt frekvens på dagens ferge og sette opp hastigheten til ca. 16 knop.

Ny struktur prioriterer

- behovstilpassede fergetilbud for næringslivet
- enkle og forutsigbare reisetilbud for bedrifter og befolkning til/fra servicetilbud og overordnet transporttilbud som er lokalisert til regionsentrene
- øyene skal ha mulighet for å reise til og fra sine respektive kommunesenter
- Træna skal ha et forutsigbart og robust transporttilbud med fire fergerundturer pr. dag i korrespondanse med hurtigbåtforbindelser mot Bodø og Sandnessjøen
- økt frekvens og reduksjon av reisetid for fergeforbindelsene i Rødøybassenget.
- nytt fergeleie på Tonnes gir befolkningen i Rødøybassenget kortere reisetid mot sør og styrker reiselivsnæringen. Økt kapasitet i sambandet
- nye dagpendlingsmuligheter dersom det enkelt kan tilpasses øvrige transportbehov
- satsning på Helgeland som reiselivsmål med rutetilbud som sikrer enkle og forutsigbare reisemuligheter for kundene

Sandnessjøen – Onøy

1. NEX 1 anløper Onøy–Nesna– Sandnessjøen.
2. Stokkvågen, Løkta og Bjørn legges ned som anløpssteder.
3. NEX 1 går ikke på lørdag
4. Rute 18–182 Sandnessjøen– Bjørn –Nesna legges ned.
5. Ny regionpendel opprettes som anløper Sandnessjøen – Nesna – Stokkvågen – Onøy– Sleneset – Nord–Solvær – Lovund. Lovund, Sleneset, Nord–Solvær og Onøy anløpes kveld og morgen i korrespondanse med NEX på Onøy, ellers er Stokkvågen korrespondansepunkt.

6. Fergerute 18–335 Nesna – Levang er et trafikkdrevet samband dvs. kapasitet og frekvens styres av trafikkmengden. (I forbindelse med nylig gjennomført anbudskonkurranse ble det iverksatt endringer i rutetilbudet gjennom helårig reduksjon av åpningstid i tillegg til redusert antall turer på vinter. Sambandet tillates betjent med lavere fartøyskapasitet i vintermånedene.)
7. Fergerute 18–336 Nesnaøyene. Rutetilbud justeres i forhold til behov.



Figur 3 Framtidig struktur Sandnessjøen –Lurøy- Trænebasenget

Træna – Lurøy bassenget

1. NEX 1 anløper Vågaholmen, Rødøy (kun på sør), Tonnes og Onøy.
2. Nordværnes, Gjerøy, Selsøyvik, Indre Kvarøy og Stokkvågen legges ned som anløpssted for NEX.
3. Vågaholmen, Tonnes og Onøy er korrespondansepunkter for materuter fra øyene i Rødøy/Lurøy På Onøy korresponderer NEX 1 med regionpendelen til/fra Sleneset, Lovund og ferge til/fra Træna. NEX 1 er ikke godsførende og har avgang Bodø 1730.
4. NEX 1 går ikke på lørdag.
5. Rute 18–191 Trænaruten legges ned.
6. Ny regionpendel anløper Sandnessjøen – Nesna – Stokkvågen – Onøy – Sleneset – Nord-Solvær – Lovund. Lovund, Sleneset, Nord-Solvær og Onøy anløpes kveld og

- morgen i korrespondanse med NEX 1 på Onøy, ellers er Stokkvågen korrespondansepunkt.
7. Fergerute 18-192 Træna-Stokkvågen får 4 rundturer pr dag mandag – fredag og rer lørdag tre og søndag to turer. Tre dager pr uke er det korrespondanse med regionpendel fra Sandnessjøen på tidlig ettermiddag. Korrespondansepunkt er Stokkvågen. Onøy er korrespondansepunkt for NEX 1 og regionpendel til og fra Sandnessjøen både på nord og sør. Selvær betjenes på dagtid med en tur 6 dager i uka.
 8. Rute 18-195 Træna lokalt. Tilbud til Selvær utvides med korrespondanse med fergeavganger/ankomster til Husøy.
 9. Fergerute 18-344 Lovund – Sleneset – Onøy– Stokkvågen 8 turer mandag–fredag. Tre dager pr uke er det korrespondanse med regionpendel fra Sandnessjøen på tidlig ettermiddag. Korrespondansepunkt er Stokkvågen. Flest mulig av turene mandag–fredag søkes lagt direkte Lovund – Stokkvågen. Øvrige turer går via Sleneset og Onøy.
 10. Onøy– Stuvland og skoleskys Aldra – Aldersundet betjenes med samme båt. Melketransporten i varetas.

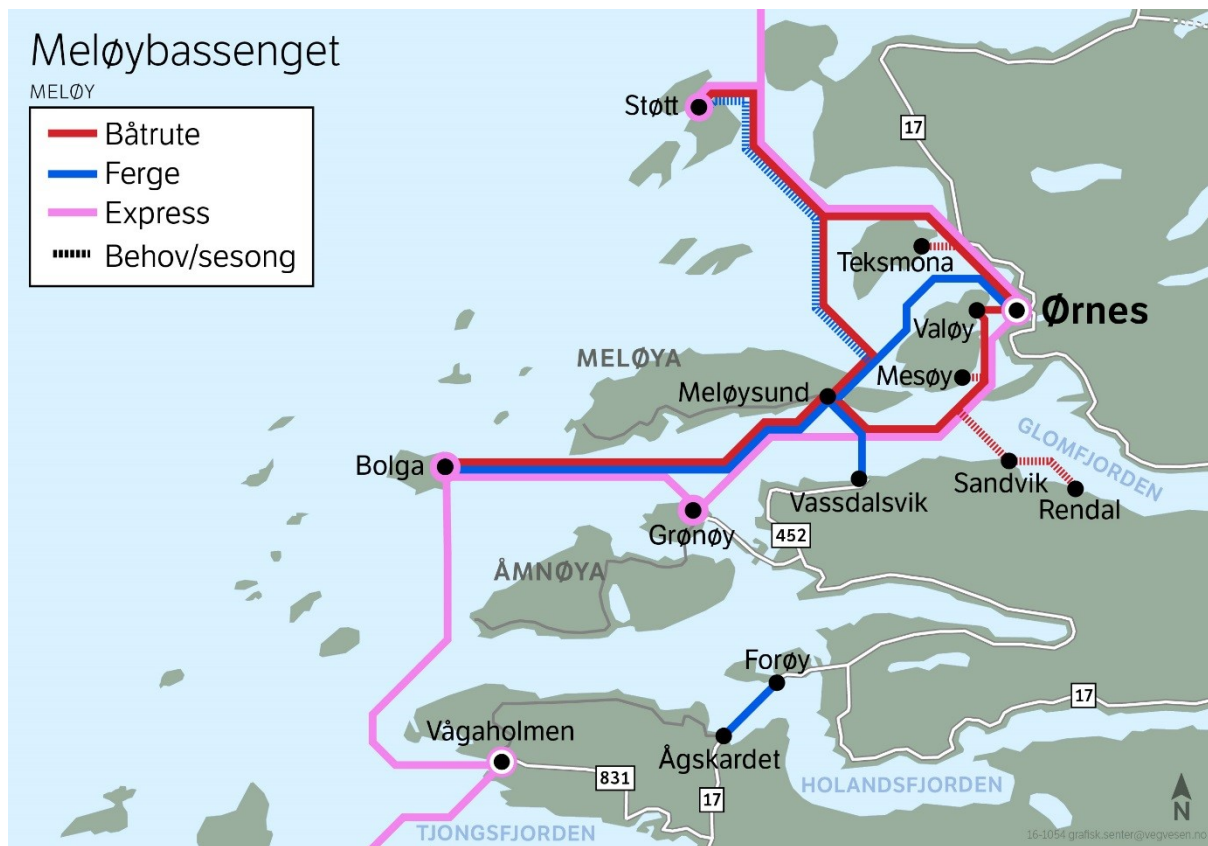


Figur 4 Framtidig struktur Rødøybassenget

Rødøybassenget med Kvarøy

1. NEX 1 har Sandnessjøen som endepunkt i sør. NEX 1 anløper Vågaholmen, Rødøy (kun på sør), Tonnes og Onøy.
2. Nordværnes, Gjerøy, Selsøyvik, Indre Kvarøy legges ned som anløpssted for NEX.
3. Vågaholmen, Tonnes og Onøy er korrespondansepunkter for materuter fra øyene i Rødøy/Lurøy. Vågaholmen blir korrespondansepunkt for NEX og ny hurtiggående ferge som betjener øyene i Rødøy/ Lurøy. NEX 1 er ikke godsførende og har avgang Bodø 1730.
4. NEX 1 går ikke på lørdag.
5. Båtrute Rødøy 18-411, båtrute Lurøy 18- 193, og dagens fergerute 18-412 Rødøybassenget legges ned.
6. Det opprettes et nytt fergesamband med hurtiggående ferge som betjener Nordnesøy - Storselsøy - Indre Kvarøy - Tonnes (ny fergekai bygges) - Selsøyvik - Gjerøy - Rødøy - Jektvik - Vågaholmen. Vågaholmen har ikke fergekai, men anløpes for korrespondanse og på og avstigning av passasjerer. Fergetilbudet vil gjennom nytt fergeleie på Tonnes gi raskere forbindelser inn til Mo. Rødøy, som er den største av øyene, vil få tre turer mot både Jektvik og Tonnes pr dag. Ved planlagt ekstra tung transport vil større fergemateriell kunne bestilles. Tonnes blir korrespondansepunkt for busser til Stokkvågen/Mo.
7. En ny hurtigbåtrute betjener Myken - Sundøy - Gjersvikgrenda -Stuvland- Tonnes. Myken betjenes 5 dager pr uke, med mulighet for tur/retur reise mandag, torsdag, fredag og søndag. Fredag kveld forlenges sein ettermiddagsrute i korrespondanse med buss fra Mo fra Tonnes til Gjersvikgrenda/Stuvland, til Indre Kvarøy, Storselsøy og Nordnesøy av hensyn til skolependlere. Melketransport fra Gjersvikgrenda og Stuvland ivaretas. Tonnes blir korrespondansepunkt med NEX og busser til Stokkvågen/Mo.
8. Rute 18-413 Rødøy/Melfjordbotn
 - a. Skoleskyss Selsøyvik - Telnes- Jektvik.
 - b. Ny morgenrute Rødøy - Gjerøy - Selsøyvik - Tonnes, 3 dager pr. uke. På Tonnes korrespondanse med buss til Stokkvågen (båt til Sandnessjøen)/Mo.
 - c. Melfjordbotn vintertilbud med korrespondanse til Mo tur/retur to ganger pr uke. Ettermiddag fredag er fast anløpsdag øvrige dager behovsanløp. Ukependlingstilbud fredag og søndag.
9. Ferge Jektvik - Kilboghavn er et trafikkdrevet samband dvs. kapasitet og frekvens styres av trafikkmengden. Her legges det opp til et utvidet sommertilbud. Sørfjorden anløpes på behov til faste rutetider.

9.5 Område 3. Meløy



Figur 5 Framtidig struktur Meløybassenget

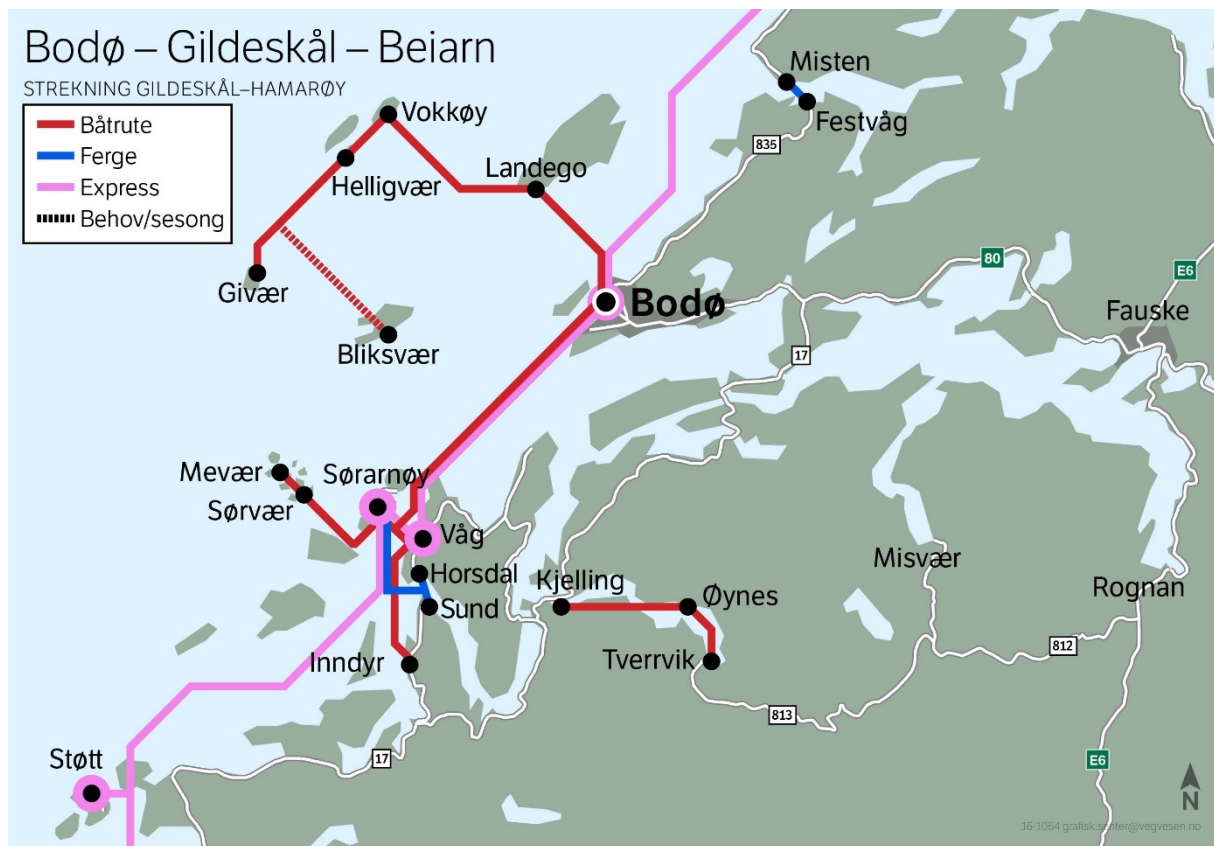
Med de store arbeidsplassområdene på fastlandet er dagpendlingsmuligheter internt i kommunen det viktigste behovet. Tilgangen til Ørnes/Glomfjord, både for skole-, arbeidspendling- og servicetilbud, er viktig i dette området. Næringslivets transportbehov er knyttet til landbruk, fiskeri og reiseliv. Ørnes er det viktigste knutepunktet for kommunikasjonen i området.

Ny struktur prioriterer:

- behovstilpassede ruteopplegg for øyene i Meløy mot Ørnes og mot Bodø som regionsenter gjennom korrespondanse lokalruter/NEX.
- Befolkning i vegløse bygder skal ha et tilbud som tilfredsstillende aktuell næringsvirksomhet og behov for offentlig og privat service og tjenesteyting
- rutetilbud som sikrer enkle og forutsigbare reisemuligheter for reiselivsnæringen.

1. NEX 1 har Sandnessjøen som endepunkt i sør. NEX 1 anløper Støtt (kun på sør) – Ørnes – Grønøy – Bolga. (I endelig ruteplan bør vurderes en hverdag pr uke med anløp av Støtt både nord og sør). NEX 1 er ikke godsførende og har avgang Bodø 1730.
2. NEX 1 går ikke på lørdag.
3. Fergerute 18-435 Ørnes – Støtt – Bolga – Meløysund – Vassdalsvik opprettholdes. Vassdalsvik anløpes ikke på kveld. Området Engavågen–Vassdalsvik har parallell vegforbindelse til Ørnes. Ved nytt anbud skal anløpsbehovene på øyene evalueres.
4. Båtrute 18-433 Ørnes – Støtt – Meløysund – Valøy – Texmona- Rendal – Sandvik opprettholdes med justeringer. Kveldstur fra Ørnes fredag legges ned. Båtrute Støtt – Ørnes tilpasses korrespondanse med nordgående NEX.
5. Fergerute 18-421 Forøy–Ågskardet er et trafikkdrevet samband dvs. kapasitet og frekvens styres av trafikkmengden. (I forbindelse med nytt anbud som nå gjennomføres gjøres endringer i rutetilbudet. Helårig reduksjon av åpningstid og redusert frekvens på vinter. Samtidig økes frekvensen innenfor åpningstiden i den mest trafikkerte sommerperioden.

9.6 Område 4. Gildeskål – Hamarøy



Figur 6 Framtidig struktur Bodø – Gildeskål – Beiarn

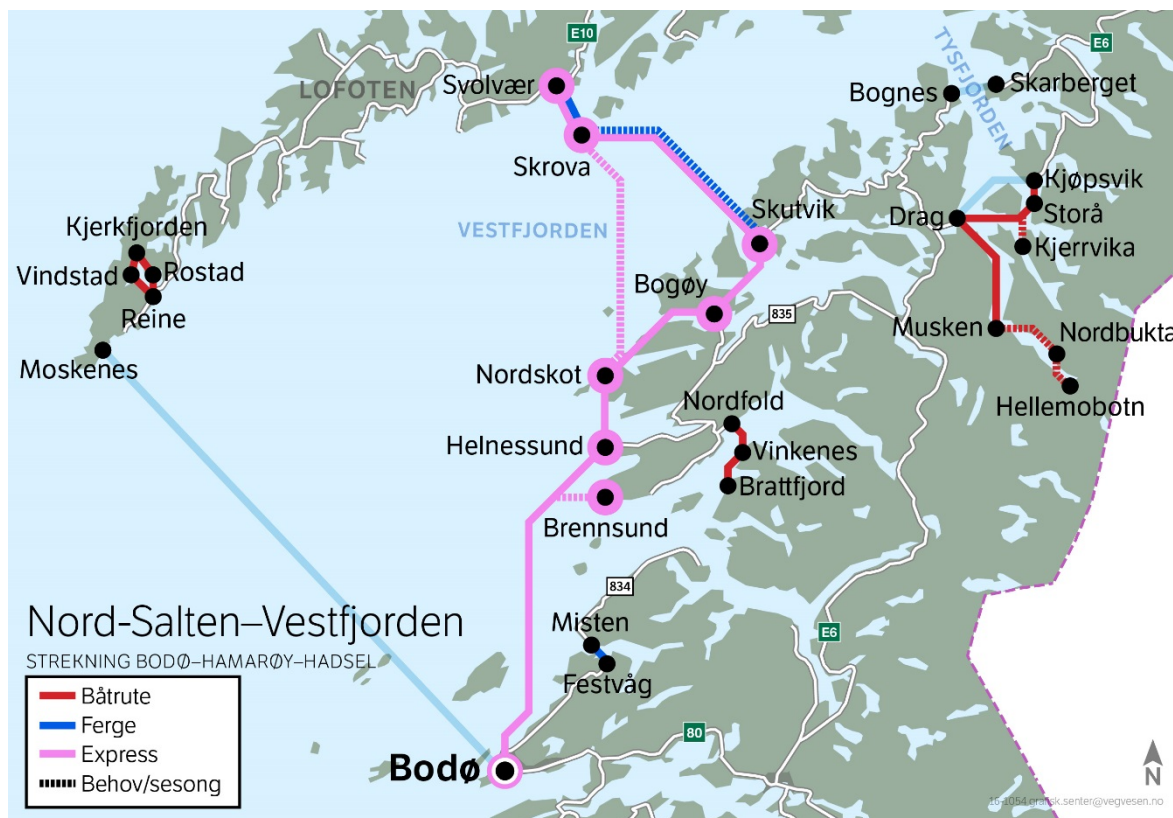
Næringslivets transportbehov (Kyst til marked-strategien og turisme) er sentrale for framtidens transportstruktur sammen med tilrettelegging for daglig arbeidspendling inn til Bodø. Transporttilbudet fra øyområdene internt i Bodø kommune og fra omlandskommunene innrettes mot Bodø som servicesenter og transportknutepunkt for personreiser, offentlig og private tjenester, godstransport. Øyene er avhengig av at alle typer varer leveres fra Bodø. Steigen, Gildeskål og deler av Hamarøy har Bodø som regionsenter. Dagpendling til Bodø er i dag mulig fra deler av Gildeskål og Værnan.

Ny struktur prioriterer

- oppdrettsbaserte næringstransporter Sør–Arnøy – Sund
- Befolkning i vegløse bygder skal ha et tilbud som tilfredsstillende aktuell næringsvirksomhet og behov for offentlig og privat service og tjenesteyting
- videreføring av dagens dagpendlingsmuligheter fra nordre deler av Gildeskål og Værnan til Bodø
- regionsentertilknypning mot Bodø for Steigensteder og Skutvik/Hamarøy.
- utvidet turistrute Steigen/Nordskot–(Svolvær) i sommersesongen.

Sør for Bodø

1. NEX 1 har Sandnessjøen som endepunkt i sør. Korrespondanse på Onøy mot Lovund og Træna. NEX 1 anløper Bodø – Sørarnøy i Gildeskål. Våg og Sørfugløy legges ned som anløpssted. NEX 1 er ikke godsførende og har avgang Bodø 1730.
2. NEX 1 går ikke på lørdag
3. Sørarnøy – Våg beholder dagpendlertilbud og Fleinvær ukependlertilbud mot Bodø. Dag- og kveldsturer til Bodø om lag som i dag.
4. Lokalrute i Gildeskål, rute 18-447 Gildeskål lokal legges ned.
5. Ferge 18-444 Sør-Arnøy – Horsdal – Sund. Sambandet er et samband hvor laksetransport er sentral. Sambandet skal ivareta jobbpendling Inndyr- Sør Arnøy i korrespondanse med buss Inndyr-Sund. Horsdal anløpes primært for skoleskysst/ arbeidspendling.
6. Rute 18-452 Beiarfjorden skal anløpe bebodde steder. Eggesvik legges ned som anløpssted.



Figur 7 Framtidig struktur Bodø – Steigen – Hamarøy – Svollvær

Nord for Bodø

1. NEX 2 endres helårlig slik: Søndag – torsdag blir nytt endepunkt Skutvik. Fredag går ruten til Svollvær med retur søndag ettermiddag. Anløper Bodø – Brennsund (behov) –

Helnessund – Nordskot – Bogøy – Skutvik, fredag/søndag Skrova og Svolvær. NEX 2 er ikke godsførende og har avgang Bodø 1730.

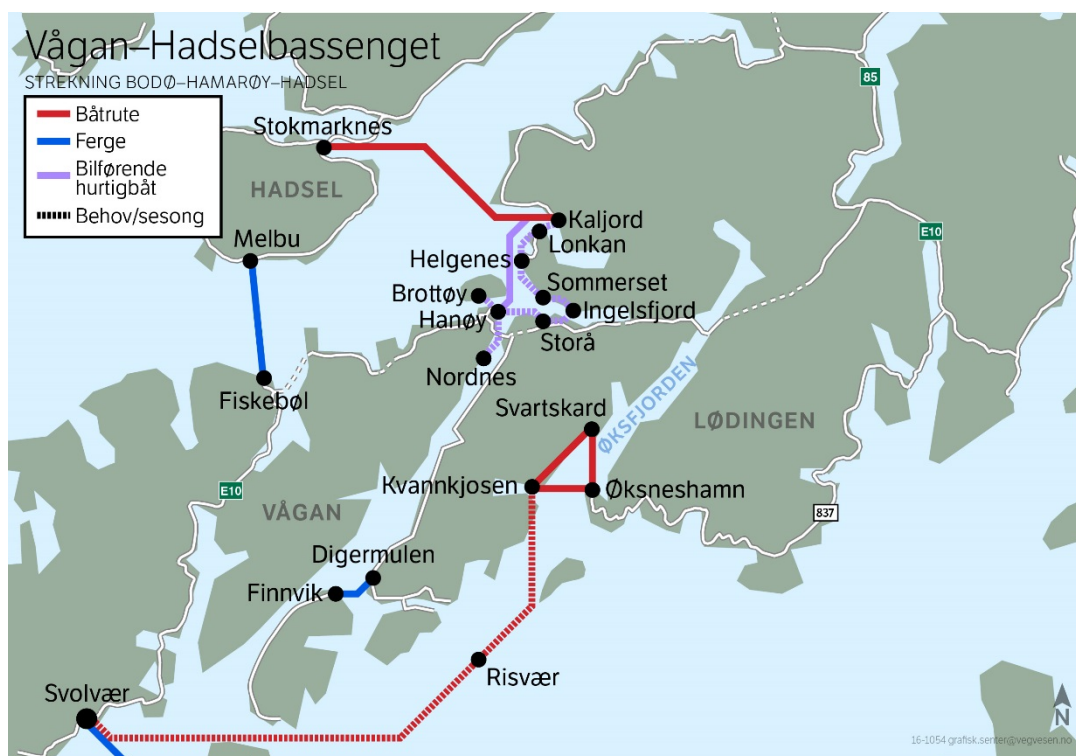
2. Anløpsstedene Kvig og Holkestad legges ned.
3. NEX 2 går ikke på lørdag.
4. Ny dagrute/turistrute mandag–fredag Bodø– Svolvær i sommerhalvåret (april – september). Denne kan bygges videre ut til lørdag og søndag i perioden juni–august. Anløpssteder Bodø, Helnessund, Nordskot, Skrova, Svolvær¹.
5. Båtrute 18–551 Bodø – Helnessund legges ned.
6. Det opprettes dagrute mandag–fredag Bodø – Helnessund T/R. I sommersesongen sammenfaller denne med NEX 2 dagrute Bodø –Svolvær. Båten tar ikke gods.
7. Rute 18–553 Nordfold–Tårnvik legges ned.
8. Det opprettes ny båtrute Nordfold – Vinkenes– Brattfjord. Om lag samme anløpsfrekvens som i dag.
9. Sommerrute ferge Skutvik – Svolvær videreføres.

Bodø-området

1. Rute 18–539 Bodø–Værran. Dagens tilbud videreføres i hovedsak. Bliksvær får behovsanløp på enkelte dager. Båten er godsførende.
2. Fergerute 18–538 Festvåg – Misten har mange dagpendlere fordelt over dagens åpningstid. Tilbudet til dagpendlere opprettholdes, men frekvens reduseres. Framtidig ruteopplegg skal primært betjene service, kommersielt reiselivstilbud og skole- og arbeidspendling i Bodø.

¹ Innenfor de tidsrammer som rundtur Bodø–Svolvær krever, kan ikke Bogøy/Skutvik anløpes med mindre kveldsavgang fra Bodø utsettes. Dette må avklares i endelig ruteplanlegging.

9.7 Område 5. Hamarøy – Hadsel



Figur 8 Framtidig struktur Vågan – Hadsel– Lødingen

Næringslivets transportbehov (kyst til marked strategien og turisme) er sentral fori framtidias transportstruktur. Robust og effektivt fergetransporttilbud fra Skrova er viktig for oppdrettsbasert industri. Skrova (ca. 190 innbyggere), har delvis samme behov som bynære samfunn/bygder der en er avhengig av bysentret for arbeid og service. Tilpassede ruteopplegg i begge retninger gir arbeidskraft til Skrova og muligheter for innbyggerne til å benytte arbeidstilbudet og service-/kulturtilbudet i Svolvær. I Austre Vågan er det et viktig behov å knytte sammen lokalsamfunnene Digermulen og Storemolla for å beholde gode bygdeservicefunksjoner. Storemolla har behov for kortest mulig innreisemuligheter fra E10 til turistanlegg på Storemolla. For vestre del av Hamarøy er behovet en rask og regelmessig forbindelse inn mot region- og fylkessenteret Bodø. Bodøforbindelse med hurtigbåt understrekes også av næringslivet inkl. reiselivsnæringen på strekningen Bodø – Svolvær.

Ny struktur prioriterer

- Fergetilbud Skrova –Svolvær
 - o oppdrettsbasert industris transportbehov
 - o muligheter for daglig arbeids- og skolependling og bruk av bysamfunnets servicetilbud.
- Befolkning i vegløse bygder skal ha et tilbud som tilfredsstillende aktuell næringsvirksomhet og behov for offentlig og privat service og tjenesteyting
- Sammenknytning mellom bygdene på Storemolla og Digermulen.
- Reiselivsbedrifter på strekningen Bodø–Svolvær og i Lofoten styrkes i sommersesongen gjennom daglige hurtigbåtforbindelser Bodø –Svolvær med avgang/ ankomst på dagtid og videreføring av sommertilbud ferge Skutvik – Skrova – Svolvær.
- Mulighet for skole- og arbeidsbasert ukependling fra Bodø mot Skrova og Vågan.

1. NEX 2 endres helårlig slik: Søndag – torsdag blir nytt endepunkt Skutvik. Fredag går ruten til Svolvær med retur Svolvær – Bodø søndag ettermiddag. Anløper Bodø – Brennsund (behov) – Helnessund – Nordskot – Bogøy – Skutvik, fredag/søndag Skrova og Svolvær. NEX 2 er ikke godsførende og har avgang Bodø 1730.
2. Anløpsstedene Kvig og Holkestad legges ned.
3. NEX 2 går ikke på lørdag.
4. Det etableres dagrute/turistrute mandag–fredag Bodø– Svolvær i sommerhalvåret (april –september). Denne kan bygges videre ut til lørdag og søndag i perioden juni– august. Anløpssteder Bodø, Helnessund, Nordskot, Skrova, Svolvær. Båten er ikke godsførende.
5. Båtrute 18–704 Øksfjorden – Holandshavn – Svolvær endres. Holandshavn, Ulvåg og Brettesnes legges ned som anløpssteder. Øvrige anløp beholdes. Svolvær og Risvær anløpes ut fra fastboende på Risværs behov (Risvær har 1 fastboende.)
6. Fergesambandet 18–723 Digermulen– Finnvik opprettholdes.
7. Fergerute 18–751 Svolvær– Skrova – Skutvik. Ruteopplegget morgen og kveld tilpasses flyavganger fra Svolvær lufthavn. Sommerruten Svolvær – Skrova – Skutvik videreføres.
8. Ferge 18–732 Fiskebøl – Melbu er i utgangspunktet trafikkdrevet dvs. kapasitet og frekvens styres av trafikkmengden. Sambandet har omkjøringsmuligheter, åpningstid på kveld reduseres. Næringstransportbehovet prioriteres².
9. Rute 18–837 Bilførende hurtigbåt i Hadsel, båtrute Øksnes Vestbygd og båtrute Reinefjorden får fortløpende justering i forhold til behov og trafikkgrunnlag.

² Regjeringen har bestilt konseptvalgutredning av vegforbindelse over Hadsselfjorden. En eventuell gjennomføring av en slik vegforbindelse antas ikke å bli realisert før etter 2030.

9.8 Ruter utenom bassengområdene

Bilførende båtrute i Harangsfjorden i Bindal, er i utredningsperioden innlemmet i området Bindal– Alstahaug og er omtalt der. Båtruten Hemnesberget (Hestneset – Brennesvik) i Hemnes er ikke behandlet i prosjektet. Denne ruta er forankret i prosessene vedrørende nedlegging av fergesambandet Hemnesberget – Leirvika. Båtrute Smiberget – Hov i Tjeldsund er ikke behandlet i prosjektet. Ruta er vedtatt nedlagt i fylkestingssak 113/2016.

Båtrute i Øksnes – Vestbygd i Øksnes og båtrute Reinefjorden i Moskenes er behandlet under område Vågan – Hadsel. I disse rutene har en nylig gjennomført prosesser for tilpasse rutene til behovet. Det foreslås ingen andre endringer enn fortløpende justeringer i forhold til trafikkgrunnlag og endring i reisebehov.

9.8.1 Fergesambandet Hundåla i Vefsn

Dette sambandet er delvis forberedt i denne utredningen, men henger nært sammen med Vefsn kommunes vedtak om flytting av fergeleiet ut av Mosjøen sentrum. I regi av utredningsprosjektet det gjennomført folkemøter, samfunnsøkonomiske beregninger og brukerundersøkelser. Ønskene fra brukerne av sambandet er at fergeleie må ligge nærmest mulig Mosjøen sentrum, og at en flytting til Orsdalen vil medføre et komplisert reisemønster. Det gjennomføres nå grunnundersøkelser i Orsdalen. Flytting av fergeleiet behandles i egen parallell saksprosess til denne utredningen.

– Ut fra en vurdering av samfunnsøkonomiske beregninger og kortest mulig kryssing av fjorden for hovedtyngden av befolkningen, er tilrådingen at fergeleiet flyttes til Orsdalen.

9.8.2 Båtrute i Tysfjorden

Båtrute 18–585 Drag – Musken – Storå – Kjøpsvik – Kjerrvika– Nordbukt– Hellemobotn er i prosessen med kommunene behandlet sammen med båtrute 18–615 Kjeldebotn– Evenes. Fergeruta 18–581 Drag–Kjøpsvik er riksvegsamband og inngår som en del av fergesystemet på E6. Riksvegsamband inngår ikke i utredningsprosjektet.

– Ut fra bosettingsmønstret i Tysfjord foreslås ruta 18–585 opprettholdt. Det foretas justeringer i samsvar med behov. Hulløyhamn, som ikke har fast bosetting, og Nevervik som har vegforbindelse, legges ned som anløpssteder. Båten må være godsførende.

9.8.3 Flybåten Kjeldebotn–Evenes.

Det er sammenhengende vegforbindelse mellom Ballangen/Tysfjords østside og Evenes flyplass. Begrunnelsen for opprettelse av ruta var rask og forutsigbar reise til flyplassen

spesielt begrunnet i næringslivets behov. I underkant av 15000 reisende bruker tilbudet på årsbasis. Ut fra offentlig statistikk er det praktisk talt ikke pendling mellom Ballangen kommune og Evenes kommune. Hovedtyngden av de som benytter tilbudet reiser fra eller til Evenes flyplass.

Det foretas store samfunnsmessige investeringer i vegsystemet for å gi et robust reisetilbud langs veg. Vegen kortes inn ved åpning av Hålogalandsbrua. Da fjernes usikkerhetsfaktoren knyttet til ras og trafikkforhold for øvrig i dagens vegtrase via Rombaksbrua. Forutsigbarhet er vanligvis det viktigste kravet til en reiseforbindelse ved siden av tidsforbruket. Selv om reisetiden dobles fra Ballangen sammenlignet med båtforbindelsen vil ikke reisetiden til flyplassen bli unormalt lang i forhold til flyplasstruktur og bosetting.

Det er stor motstand i alle de berørte kommuner mot forslaget om nedleggelse av dette reisetilbudet til flyplassen. Fra Ofoten regionråd framheves muligheten som ligger i oppbygging av flybasen på Evenes, og de muligheter det gir for arbeidsplasser i anleggsperiode og drift.

Båtruta har kontraktsperiode ut 2018. Den koster 5 mill. kroner pr. år. Det er lav takst og dermed lav inntekt på denne ruta fordi strekningen er kort. Det kan være stor betalingsvillighet for båtruta når bompenger og parkeringsavgift på flyplass eller bruk av ordinær buss til Narvik og flybuss videre, vurderes opp mot innspart reisetid. For å teste om det er mulig å drive denne ruta kommersielt eller med et svært lavt tilskudd, foreslås at det i tidsrommet mellom Hålogalandsbruas åpning vår 2018 og utløp av båtrutas kontraktsperiode utprøves et eget takstregulativ tilpasset alternativ kollektivreiser via Hålogalandsbrua. (Flybuss pluss ordinær buss Ballangen – Narvik – Evenes koster for voksen i januar 2017 355 kroner).

Det forutsettes at det opprettes kollektivtilbud som korresponderer med viktige flyavganger dersom båtrute legges ned.

- Ut fra en samlet vurdering foreslås at båtruta 18-615 Evenes – Kjeldebotn legges ned når Hålogalandsbrua åpner dersom ruta ikke kan opprettholdes gjennom passasjerinntekter.

9.9 Struktur godstransport

9.9.1 Endret godstilbud

Fylkeskommunen gir i dag et godstransporttilbud på båt. Dette omfatter ferskfiskeprodukter og krabbe samt stykkgoods/palletert gods. Dette tilbudet gis gjennom kystgodsruta (Fjordlast) og hurtigbåtflåten. Gjennom dagens vegnett og fergestrukturen får de fleste større øyområder størstedelen av sin godsforsyning med biltransport.

For de øyer som ikke har fergeforbindelser, skjer denne transporten med kystgodsruta og hurtigbåter. Hurtigbåtene tar i utgangspunktet gods på alle ruteturer.

Krabbe og ferskfisk til konsum er de godstransportene som krever raskest mulig uttransport fra mottaks-/produksjonsanlegg.

Alle øyer som ikke har fergekaier vil i den nye strukturen bli betjent av godsførende båter.

I forslaget til ny struktur er det foreslått at båtene som skal betjene den nye regionpendelen og Nordlandsekspressen ikke vil kunne ta palletert gods. Mange anløpssteder i ei rute krever store godsrom hvis det skal gis tilbud om palletert gods. Uten godsrom får en mindre båter med samme passasjerkapasitet og mindre drivstofforbruk. Det påløper også betydelige ekspeditørkostnader for fylkeskommunen ved godshåndtering og med godshåndtering kan det ikke etableres ekspeditørløse anløp. Ekspeditørkostnader videreføres i dag bare i begrenset grad til godsmottaker gjennom frakttariffene.

Alle steder som NEX 1 og NEX 2 anløper i de nye rutene, med unntak av Brennsund i Steigen, har bilvei/fergeleier med daglige fergeforbindelser. Det samme gjelder for alle anløpssteder, med unntak av Nord-Solvær både i dagens Trænarute og i rute for den nye regionpendelen som delvis erstatter Trænaruta.

9.9.2 Konsekvenser for området mellom Sandnessjøen og Bodø

Stykkogods/palletert gods

Steder uten fergeanløp vil fortsatt få anløp av godsførende båter. Det foreslås at det som hovedregel skal være inntil to anløp i uka der det er mulig å ta imot/sende gods.

Det vil ikke være mulig å få levert palletert gods/større stykkogods fra Sandnessjøen /Nesna/Stokkvågen via hurtigbåtssystemet i det nye opplegget. Dette må løses via andre godstransportører som i dag tilbyr løsninger med bil en eller flere ganger pr uke.

I dag kan palletert gods i prinsippet leveres daglig med hurtigbåtene. Ved at det ikke blir godstransport på NEX og nye regionpendel vil det utvikles nye transportruter. I dag er det minst en godstransportør som betjener Sleneset, Lovund, Onøy, Træna med bilrute fra Mo 2 dager pr uke. Disse bilene har ca. 20 palleplasser. Samme operatør har også daglige ruter til Sandnessjøen Nesna og Tonnes. I tillegg betjenes disse steder en til to ganger pr uke av Fjordlast. Etablering av fergeleie på Tonnes vil også kunne gi nye alternative godsløsninger. Vi regner derfor med tilfredsstillende godsløsninger også uten godsførende NEX 1 og nye regionpendelen.

Det er ikke kartlagt hvor ofte det er behov for palletert gods til Nord-Solvær da samferdselsavdelingen ikke har anløpsfordelt godsstatistikk fra Trænaruta. Det må utredes om dette kan løses med behovsanløp av Fjordlast eller med den nye Rødøy-Lurøyruta som betjenes av godsførende båt. Dette avklares i forbindelse med de endelige rutetabellene.

Fersk fisk/reker

I følge Råfisklaget er det 13 fiskemottak mellom Meløy og Vega. 9 av disse knyttet til Modolv Sjøseth fisk AS på Træna. Her bearbeides fisken for salg. Fersk fisk transporteres i hovedsak med bil eller med godsbåt fra Træna.

Godsruta (Fjordlast) er en viktig grunnstruktur i transportopplegget mellom fiskemottakene og Træna. Godsruta foreslås ikke endret. Vi er kjent med at Modolv Sjøseth fisk AS utreder om de skal overta transporten selv. Konsekvensene av dette er ikke vurdert i denne utredningen.

Nordlandsekspressen brukes ikke i inntransport av fisk til Træna. Nordlandsekspressen brukes i sesongen til transport av reker fra Ørnes/Grønnøy til Tonnes. Nordlandsekspressen og Fjordlast frakter fersk fisk til konsum hovedsaklig fra Rødøy (mer sporadisk fra Gjerøy) til Nesna for omlasting til Hurtigruten.

Trænaruta brukes i inntransport av fisk fra Vega (via Sandnessjøen) og Sleneset til Træna. Brødrene JBT. Olsen AS på Rødøy er i dag avhengig av transport 4 dager pr uke i sesongen. Som primærløsning foreslår vi at Fjordlast to dager pr uke betjener Rødøy mot hurtigruteanløp på Nesna og to dager pr uke mot hurtigruteanløp på Ørnes. Innenfor dagens ruteopplegg er det mulig å sette fast anløpstid på nordtur fra Gjerøy, Rødøy og eventuelt Bolga dersom det skulle være aktuelt, slik at en sikrer dagens fangster blir med. Fjordlast har i dag stipulert anløpstid 2230 til Ørnes. (Da rekker man samme hurtigrute som den som anløper Nesna).

For Sleneset foreslås at det utformes ruteløsninger slik at Fjordlast overtar inntransporten til Træna.

Kirkøy på Vega har fiskemottak knyttet til Sjøseth-systemet. Det landes ca. 250 tonn fisk (2015). Fangsten fraktes i kar med Herøyruta til Sandnessjøen og videre med Trænaruta til Træna. I forslaget til ny struktur er Herøyruta lagt ned. Fra Sandnessjøen forutsettes biltransport. Framtidig transport må da skje med bil via Igerøy – Horn eller Igerøy – Tjøtta.

Krabbe

Praktisk talt all krabbe fra Nordland fraktes levende til Hitra. Tonnes er pr i dag knutepunkt for denne transporten for nordre del av Helgelandskysten ved at krabbe omlastes til bil som transporterer videre til Hitra. Både hurtigbåtene og Fjordlast brukes i krabbetransporten. Fra Nordvænes og Rødøy fraktes krabben med hurtigbåt til Tonnes. Fra bl.a. Støtt og Rødøy brukes NEX delvis i denne transporten. All krabbetransporten forutsettes i det nye opplegget å gå til Tonnes med Fjordlast og den nye ferga i Rødøybassenget.

9.9.3 Konsekvenser for området mellom Bodø og Svolvær

Stykk gods/palletert gods

Det er opplyst at mellom Svolvær og Skrova fraktes en stor del av gods (ikke industrirelatert gods) med NEX 2 selv om det er 5 fergeavganger fra Svolvær om dagen. Når NEX 2 ikke lenger frakter gods må dette overføres til biltransport. Øvrige anløpssteder utenom Brennsund har veiforbindelser og godstransport pr bil. NEX 2 er her bare supplerende i godssammenheng.

Fersk fisk

Fisken fra 4 mottaksstasjoner i Nord-Salten bearbeides i Helnessund og sendes to til tre dager pr uke med hurtigbåt til Bodø for viderebefordring. Vegfrakt til Bodø krever kjølerom i godsbilen.

Det er i dag 4 godsbiloperatører som kjører Bodø – Steigen. Det går også biler med kjølerom. Disse har lite returlast fra Steigen. Det bør være mulig å få til akseptable alternativer med bil.

For Brennsund, som har en fastboende, kan godstransport løses ved at Værran-båten betjener ruta Bodø– Helnessund – Skutvik for eksempel en gang pr måned.

10. EN KONSEKVENSVURDERING AV NYTT SAMFERDSELSKART.

10.1 Metodikk

Vedlegg 5 summerer opp tilbakemeldingene fra dialogmøtene på 4.mars-forslaget og fra kommunene til november-forslaget, jfr. kap.8. Kommunenes tilbakemeldinger er vurdert og forslag til ny struktur, kap.9, slik det nå presenteres er delvis justert i forhold til disse.

I kap.7 er det gitt en oversikt over de prinsipper som er lagt til grunn for ruteforslaget. Prinsippene bygger på de behov som er kommet fram i dialogmøtene og målstrukturen jfr. kap.5 og 6.

I dette kapitlet gis en verbal vurdering av konsekvensene av det foreslåtte ruteopplegget ut fra de prinsipper som er lagt til grunn for arbeidet med nytt samferdselskart for Nordland. Det er i begrenset grad mulig å lage indikatorer som måler måloppnåelsen av ruteopplegget, sammenliknet til nåværende ferge- og hurtigbåtruter. Et eksempel er arbeidspendling. Det kan framskaffes data som viser antall personer som pendler enten innenfor en kommune (mellom grunnkretser) eller mellom kommuner. Dataene sier ikke noe om pendlingen er dagpendling eller ukependling.

Et annet eksempel er fergekapasitet. Normalt måles den ved antall gjenstående biler etter fergeavgang. Vi registrerer at kvaliteten på denne statistikken er dårlig/usikker og det er derfor vanskelig å benytte denne som indikator på kapasitetsutnyttelsen.

Når det i vurderingen blir henvist til innspill som kommunene har gitt i etterkant av forslaget fra november 2016, er dette angitt i kursiv.

Følgende hovedprinsipper er lagt til grunn for konsekvensvurderingen:

1. Næringslivets transportbehov

- A. Fiskeri- og oppdrettsbasert næringsliv: Eventuelle tilpasninger skjer i forhold til kapasitetsutnyttning og tilfredsstillende åpningstider
- B. Landbruket: Kravet til størrelse på fergemateriell må tilpasses de lokale behov.
- C. Reiselivets transportbehov: Reiselivet skal gis et påregnelig tilbud med mest mulig direkte transport fra kommunikasjonsknutepunkter og med tilstrekkelig bilkapasitet på fergene i sommersesongen.
- D. Bygg- og anleggsvirksomhet: Det samlede fergemateriell i området må sees under ett dersom sjeldne forekommende transportbehov skal imøtekommes.

2. Skolereiser

Skoleskyss for grunnskolen er en lovpålagt oppgave for fylkeskommunen. Lovgivningen setter som hovedprinsipp at elever i grunnskolen skal ha kortest mulig skolevei.

3. Arbeidspendling

Der det i dag er mulig med dagarbeidspendling, normalt innenfor en times reisetid hver veg, søkes dette videreført. Dette kan ikke påregnes dersom det er små steder og relativt kostbart å opprettholde et slikt tilbud.

4. Senterfunksjonstjenester

Fra de større stedene skal det som i dag, være mulig å reise fram og tilbake til regionsentrene i løpet av samme dag.

10.2 Nordlandsekspressen

10.2.1 Næringslivets transportbehov.

Begrunnelsen bak forslaget om å sløyfe pallegods på hurtigbåtene inklusiv NEX er behandlet i kap. 9.9. Foruten å presentere de overordnede prinsippene bak forslaget, er det også gitt en vurdering av konsekvensen for områdene henholdsvis sør og nord for Bodø. Utredningen har ikke vurdert alternative fraktkostnader til det offentlige transporttilbudet, da transport forutsettes å være omfattet av konkurransereglene.

- NEX 2 hadde ifølge godsstatistikk for hurtigbåter en samlet godsmengde i 2012 på vel 500 000 kg. For enkeltsteder vil transporten via NEX 2 være viktig, men i forhold til de godsmengder som transporteres enten på båt eller vei til de samme stedene blir dette lite.

Forslaget om å sløyfe pallegods på NEX vil ut fra de godsmengder som blir transport på NEX 2 Bodø – Svolvær få begrenset skadevirkning. Til Svolvær finnes alternative transportmåter, mens transport via Steigen og Hamarøy kan gjennomføres med godsbil. Transport av fersk fisk fra Steigen blir omtalt i avsnitt 9.9.3.

- NEX 1 Bodø – Sandnessjøen transporterte i 2012 vel 1 million kg gods. Type gods er ikke registrert. I kap.9.9.2 blir det vist til at NEX 1 blir delvis brukt til å frakte krabbe fra bl.a. Støtt og Rødøy. Krabbe og fisk blir sendt med NEX 1 til Tonnes og til Nesna. Nesna er et knutepunkt for fisketransport, hvor fisk fraktes videre med Hurtigruta til Trøndelag. Krabbe leveres levende til Hitra. Nordland fylkeskommune yter et eget tilskudd til kystgodsruta for å opprettholde krabbetransporten. Tonnes er knutepunkt for krabbe. I følge statistikkdatabasen til Fiskeridirektoratet ble det i 2015 tatt imot 205 tonn krabbe i Rødøy, 98 tonn i Meløy. Træna mottar 329 tonn.
- Selv om NEX 1 ikke transporterer de store kvanta pr. tur/dag, er denne transporten viktig for de fiskebruk som benytter Nordlandsekspressen. Dersom Nordlandsekspressen ikke skal ta palletert gods, må bedriftene etablere alternative transportmåter, enten med fylkeskommunens kystgodsrute (utvidelse av dagens ordning) eller med allerede eksisterende godsruter eller egentransport. Kap.9 viser

mulige løsninger.

- Et viktig mål med etableringen av Nordlandsekspressen både nordover og sørover, var å binde fylket sammen. De spesifikke reisevaneundersøkelsene i april og august knyttet til NEX 1 og 2, gir en klar indikasjon på at de to hurtigbåtrutene er viktige i relasjon til fritids- og besøksreiser over lengre distanser. Hurtigbåtene er viktig som alternativ til blant annet bil og fly.
- I tillegg viser ombordundersøkelsen på NEX som ble gjennomført i månedsskifte juli/august at andelen feriereiser, både sør for og spesielt nord for Bodø, utgjør en høy andel. 60 % av de som deltok i spørreundersøkelsen oppga ferie som formål med reisen. Tilsvarende andel sør for Bodø var 40 %. I den sterkt reduserte undersøkelsen som ble gjennomført månedsskifte juli/august (uke 29), hadde fritids- og besøksreiser en andel på 33 %.
- Ombordundersøkelsen på både NEX 1 og 2 i månedsskifte juli/august, viser at hurtigbåtene spiller en viktig rolle innenfor reiselivsnæringene. Dette er også hovedbegrunnelsen for at den foreslåtte dagruta til Svolvær blir utvidet til også å omfatte også april – mai om våren og september om høsten.
- NEX 1 er på tilsvarende måte viktig for reiselivsnæringen sørover. Selv om andelen som oppgir ferie som formål med reisen er lavere enn for NEX 2, er det grunn til å forvente en vekst som følge av satsingen på kysten av Helgeland som reisemål.

10.2.2 Arbeids- og skolependling

- Daglig arbeidspendling nordover til/fra Bodø med NEX 2 er vanskelig. Ruta er ikke tilrettelagt for dagpendling. I den foreslåtte ruta Bodø – Skutvik – Bodø, kan hurtigbåten ankomme Bodø ca. kl. 09.00 og retur på ettermiddagen 17.30. Teoretisk er det mulig å pendle, men reisetiden blir lang, samtidig som værforholdene spesielt om vinteren, skaper ekstra vansker.
- NEX 1 og NEX 2 er viktig for studenter og elever i videregående skole som ukependler. God tilrettelegging er viktig for trivselen og kan være med på å redusere frafallet spesielt i videregående opplæring. I perioden januar – august 2016 var det 3 830 studenter som benyttet NEX II og 3 456 som reiste med NEX I. Studenttallet utgjorde 7,8 % av alle reisende nordover og 5,5 % sørover. Mulighetene for ukentlig skole- og arbeidspendling med NEX 1 og NEX 2 endres ikke.

10.2.3 Offentlig og privat service og tjenester

- Reisevaneundersøkelsen som ble gjennomført på NEX 2 i uke 17 (siste uka i april), viste at 32 % av de som reiste oppga tjenester (lege, sykehus, tannlege og lignende)

som formål med reisen. Tilsvarende undersøkelse på NEX 1 viste en andel av samme type reiser på 16 %. En viktig årsak til den høye andel servicereiser og forskjellen mellom NEX 1 og NEX 2, tilskrives ikke minst hvordan helsesektoren er organisert. I vinterhalvåret mister innbyggerne i Vågan daglig tur/retur reise til Bodø. Lørdagstilbudet faller bort for både NEX 1 og NEX 2

10.3 Område 1. Bindal – Alstahaug, inklusiv Dønna.

10.3.1 Næringslivets transportbehov

- Det foreslåtte ruteopplegget for Bindal vil ikke få negative konsekvenser overfor næringslivet.
- Nedlegging av rute 18–142 Sauren – Brønnøysund. Statistisk sentralbyrås befolkningsstatistikk på grunnkrets nivå, viser at det i dag bor 3 personer på Sauren. I tilbakemeldingen fra Brønnøy kommune vil ruteendringen kunne berøre transport av dyr og andre bygningsvarer o.l. til/fra Sauren. Godstransport forutsettes løst med Vegabåten enkelte dager i uka. Fergetransport av bil faller bort.
- Dagens rute 18–151 Herøyruta fra Kirkøy (Vega) til Sandnessjøen frakter fisk fra Vega til Træna. Denne muligheten blir i ny struktur borte i vinterhalvåret. Det forutsettes at denne transporten må gå med bil via Tjøtta/Sandnessjøen og videre til Træna med bil via ferge Stokkvågen – Træna. Det foreslåtte ruteopplegget for fisketransport, vil kunne ha negative virkninger for fiskeriaktiviteten på Vega.
- I det nye rutforslaget mellom Kirkøy (Vega) og Flostad (Herøy) blir tilbudet ei sommerrute (mai – august). Reiselivsnæringen langs Helgelandskysten er i vekst, og på hjemmesiden til Helgeland reiseliv er det registrert 48 reiselivsanlegg inklusiv hotell, fra Bindal til Dønna. På Vega er flere av anleggene koblet opp mot verdensarvstatusen. Langs hele kysten satses det på opplevelsesbaserte tilbud, som blant annet sjøfiske, kajakk og sykling. I Herøy og Dønna markedsføres tilbudene under portalen «Ut i Øyan». På hjemmesiden til visithelgeland.com (høsten 2016) er det lagt ut 85 ulike aktivitetstilbud som turister og andre kan melde seg på.

Redusert hurtigbåttilbud vil kunne gi negative konsekvenser for reiselivssatsingen i dette området. Utdragingen for reiselivet i området er at den er sterkt sesongpreget med hovedsesong april –september. Dersom lønnsomheten i næringen skal bedres må rutetilbudet i sesongperioden økes – både vår og høst.

Reiselivsnæringen på Austbø/Blomsø er i vekst. Det foreslåtte fergesambandet mellom Herøy, Brasøy, Austbø og Søvik forutsettes tilpasset reiselivstrafikken i området.

- Omleggingen av fergetrafikken mellom Herøy/Dønna og Sandnessjøen gjøres for å gi en mer optimal transport fra Marine Harvest sitt lakseslakteri på Herøy. Forslaget om å utbedre fv. 828 med forsterket vintervedlikehold og utvidelse av antall møteplasser, gjøres for å bedre kapasitetsutnyttelsen på fergene over Alstenfjorden.
- Dagens transport til/fra melkeprodusentene på Løkta vil ikke bli dårligere med ei direkte fergerute til Sandnessjøen.

10.3.2 Arbeids- og skolependling

- Nedleggningen av Husvika og Grytåga som anløpssteder antas å få negative konsekvenser for arbeidspendlingen til settefiskanlegget i Grytåga. Bedriften må selv ordne med skyss da det ikke finnes alternativ arbeidskraft i Grytåga. Det er 12–13 ansatte fra Vevelstad og Vefsn som jobber ved anlegget. I tillegg har Helgelandskraft AS kraftstasjon i området.
- I innspillet fra Vevelstad pekes det på at: *»reiseruta fra Vistenstedene via Husvika til og fra Mosjøen benyttes både i forbindelse med sykehusbesøk, arbeids- og skolependling»*. Disse kan reise via Tjøtta, der det er daglig korrespondanse med buss til Sandnessjøen og Mosjøen.
- *Herøy kommune har i sitt innspill til forslaget som ble presentert i november 2016, pekt på at skolependlingen (videregående skole) til Sandnessjøen, vil bli vesentlig dårligere med et opplegg som innebærer ferge til Søvik / buss til Sandnessjøen. Herøy kommune viser til at dette kan medføre økt frafall. Dersom forslaget gjennomføres, må det det følges opp med en følgeevaluering med sikte på å avklare om de anførte konsekvensene oppstår. Frafall i videregående skole har i dag høyt fokus både nasjonalt og i Nordland fylkeskommune.*
- I dag skjer arbeids- og skolependlingen fra Herøy til Sandnessjøen via hurtigbåtruta mellom Sandnessjøen – Austbø – Herøystedene og Vega. Når denne legges ned og endres til ei intern hurtigbåtrute i Herøy med forbindelse til Vega i sommermånedene, vil pendlingstiden til Sandnessjøen fra Herøy, inklusiv Herøystedene endres. En større andel av pendlerne fra Herøy vil benytte egen bil, eller buss. Reisetiden går opp for pendlere som i dag bruker ruta.
- De foreslåtte ruteendringene i området mellom Bindal og Alstahaug/Dønna, ansees å påvirke arbeidspendlingen i liten grad.

10.3.3 Offentlig og privat service og tjenester

- For befolkningen i de fleste kommunene i området, vil ikke det nye forslaget til ruteopplegg for ferger og hurtigbåter, få store negative konsekvenser.
- *Vega kommuner peker på at barne- og ungdomsskolen på Vega benytter tannlegekontoret i Brønnøysund. Likeledes får flyktninger og voksenopplæringen utført tjenestene via Brønnøysund. I og med at befolkningen på Vega mister formiddagsruten, kan dette få negative virkninger i forhold til tilgang til servicefunksjoner i Brønnøysund.* I forslag til hurtigbåtruten mellom Vega og Brønnøysund, vil det fortsatt være mulig å reise fra Vega kl. 07.45 og være i Brønnøysund kl. 08.30. Denne båtuta vil være tilnærmet lik opplegget med skoleskyss i kommunen.
- De 3 fastboende på Sauren vil få et dårligere rutetilbud enn dagens. De negative virkningene må søkes redusert i størst mulig grad gjennom dialog med kommunen når det framtidige ruteopplegget fastlegges.

10.3.4 Annet

Ferie- og fritidsbefolkningen på Sauren mister bilbasert reisetilbud ved nedlegging av båt/fergeruta (rute 18–142) og ferie og fritidsbefolkningen på øyene mellom Vega og Herøy mister båttilbudet ved nedlegging av Herøyruta

Alstahaug – Herøy – Dønna inngår i en felles bo- og arbeidsmarkedsregion med Leirfjord. Dønna har stor pendling til Sandnessjøen (15 %). 6 % av de som jobber i Dønna pendler inn til kommunen fra andre kommuner. Et viktig mål for en felles bo- og arbeidsmarkedsregion er å få pendlingsstrømmene til å fungere begge veier. Både Herøy og Dønna vil trenge arbeidstakere med høy kompetanse. Herøy vil på sikt kunne komme til å mangle arbeidskraft, dersom produksjonen ved Marine Harvest fortsetter å øke i årene framover.

10.4 Område 2. Alstahaug – Rødøy.

10.4.1 Næringslivets transportbehov

- Nytt samferdselskart påvirker næringslivets transportopplegg i første rekke ved at ny regionpendel og Nordlandsekspressen ikke lenger vil være godsførende med pallegods.
- I behovsbeskrivelsen for dette området, er det presisert at næringslivets transportbehov har første prioritet. Fergerutene langs fv.17 vil ikke bli påvirket av ny struktur. Disse rutene er trafikkdrevne samband. Fergetilbudet mellom Stokkvågen – Onøy – Sleneset – Lovund blir like omfattende som dagens opplegg. Træna, Onøy, Sleneset, Lovund har i dag både hurtigbåt (Trænaruta) fra Sandnessjøen og ferger fra

Stokkvågen. I forslag til nytt samferdselskart vil ny (ikke godsførende) regionpendel gå mellom Sandnessjøen og Lovund. Hurtigbåtruta til Træna legges ned og erstattes med et utvidet og raskere fergetilbud. I ruteforslaget får Træna 4 fergeturer pr. dag til Stokkvågen. To av disse turene korresponderer med NEX på nord og sør, på Onøy. Muligheter for næringsrelaterte arbeidsreiser endres lite.

- *I følge en oversikt utarbeidet av Nesna kommune, kommer den største andelen av dagens gods som sendes via Nesna fra Mo. Siden Mo er sentral i godsleveransene, er det naturlig at gods til både Lurøy og Træna som i dag går over Nesna, fraktes med godsbilruter til Stokkvågen og ferge ut til kommunene. Transport av eventuell fisk fra Træna, som skal videresendes med Hurtigruta via Nesna, må benytte godsbiler.*
- Transporten av fersk fisk, reker og krabbe fra mottakssteder i området Lurøy – Rødøy, er beskrevet i avsnitt 9.9.2 med tilhørende konsekvenser.
- Andre viktige næringer i området er landbruk (melk) og reiseliv. I henhold til opplysninger fra Tine er det 10 melkebruk i Lurøy/Rødøy. 7 av melkebrukene kan levere melk via tankbil, mens 3 bruk benytter hurtigbåttransport. Forslag til nytt ferge- og hurtigbåttilbud i området viderefører/forbedrer dagens transportopplegg pga. av nytt fergeleie på Tonnes.
- Reiselivsnæringen vokser i dette området. Pr. i dag er aktiviteten stor på Træna. Den årlige Trænafestivalen trekker 3000 tilreisende. Trænafestivalen er viktig, ikke bare når den gjennomføres, men den skaper også interesse og oppmerksomhet både for Træna og i forhold til andre steder i området. Dette vil generere økt trafikk over tid. Dette kommer alle kommuner til gode. Det nye fergetilbudet til Træna gir tilnærmet samme reisetid og de samme korrespondansene inn mot regionsentrene og Bodø.
- Det største reiselivsanlegget i Rødøy kommune er lokalisert på Rødøya. Det har ca. 20 000 besøkende pr. år. Passasjerstatistikken for NEX 1 (perioden 9. 2 – 31. 12.2015), viser at rundt 50 % av de som reiste til Rødøy kom fra Bodø, mens 40 % reiste fra Rødøy til Bodø. I innspillet fra Klokkegården Kystturisme AS, blir det vist til en spørreundersøkelse blant reisende fra bedrifter som kom med fly til Bodø, at 75 % ikke ville ha reist nordover om de måtte benytte to båter fra Bodø til Rødøy og på retur. Dette begrunnes med reise- og ventetid.
- I forslag til ruteopplegg som presenteres i rapporten, får Rødøya bare anløp av NEX 1 fra Bodø på sørtur, mens reisende til Bodø må bruke hurtiggående ferge i korrespondanse med NEX 1 på Vågaholmen. Fra reiselivets ståsted vil det være negativt at NEX 1 ikke anløper Rødøya på nord og at besøkende som skal nordover må benytte lokal båt til Vågaholmen, for deretter å fortsette med NEX 1; selv om samlet reisetid til Bodø ikke blir lenger.

- Myken vil i ruteforslaget få 5 ukentlige turer med tur/retur fra Myken samme dag på mandag, torsdag, fredag og søndag. I tillegg vil Myken få anløp på tirsdag og retur på onsdag. Ruteforslaget ansees å dekke øyas kommunikasjonsbehov.

10.4.2 Arbeids- og skolependling

- I forslaget til ny struktur er rutetilbudet for skoleskyss i grunnskolen ivaretatt. Skole-/arbeidspendlere til Mo, Sandnessjøen og Nesna fra Lurøy får tilnærmet samme tilbud som i dag. Skolependlere fra Rødøy til Mo, Sandnessjøen og Nesna får samme eller raskere tilbud enn i dag ved at rutene er korresponderer bedre i det endelige forslaget.
- Vedlegg 4 viser oversikt over pendlingsmønsteret i Lurøy. De sysselsatte er fordelt etter grunnkretsene. Tabellen viser et svært sammensatt pendlingsmønster. 810 personer bodde og jobber i Lurøy i 2015. Av disse var det 700 personer som enten bodde og jobbet på samme øy eller bodde og jobbet på fastlandet. 110 personer eller 13,5 % må reise med båt/ferge for å komme på jobb. På grunn av rutetilbudet, er det grunn til å anta at en andel av disse er ukependlere. Det ruteopplegg som foreslås ivaretar dagens pendlingsaktivitet.
- En utvidelse av rutetilbudet for å øke pendlingsnivået mellom øyer og øyer/fastlandet, må enten begrunnes med et konkret udekt arbeidskraftbehov eller en aktiv tilflyttingsstrategi for å øke bosettingen i området. Lovund er et sted hvor en kan forvente økt arbeidskraftbehov om produksjonene ved lakseslakteriet økes i årene framover. Dette må løses via tilflytting eller ved økte pendlingsmuligheter.

10.4.3 Offentlig og privat service og tjenester.

- I det endelig forslaget går Nordlandsekspressen til Sandnessjøen. Dette sammen med ruteforslaget til ny regionpendel gjøre det mulig for befolkningen indre/nordre områdene i Lurøy kommune, reise fram og tilbake til Sandnessjøen på dagen. For å komme til Mo og Sandnessjøen om morgenen fra nordre deler av Lurøy og øyene i Rødøy må passasjerene skifte fra hurtiggående ferge/hurtigbåt til buss på Tonnes som går til Stokkvågen (båt til Sandnessjøen) og Mo.
- Det nye fergetilbudet til Træna gir samme antall reisemuligheter, tilnærmet lik reisetid og de samme korrespondansene inn mot regionsentrene og Bodø.
- Det etableres ei ny båtrute fra Rødøya, Gjerøy, Selsøyvik om morgenen 3 dager pr. uke Korresponder med buss på Tonnes til Stokkvågen (Sandnessjøen)/Mo.

- Det nye fergesambandet med hurtiggående ferge som betjener øyene i Rødøy går innom Jektvik før den går til Vågaholmen. Rødøy kommune har pekt på at det ikke lenger vil være mulig å drive en ungdomsklubb i Jektvik på onsdag. Når endelig ruteplanlegging gjennomføres, må denne problemstillingen drøftes og det må vurderes om rutetidene for ferge eller båt kan tilpasses kommunens ønske om ungdomsklubb på kveldstid i Jektvik en dag pr. uke.

10.5 Område 3. Meløybassenget.

10.5.1 Næringslivets transporttilbud.

- Støtt og Bolga har viktige reiselivsbedrifter og fiskemottak. Kommunikasjon både nord/sør, mellom øyene og inn til Ørnes er viktige. Reiselivsbedrifter som satser på turister som kommer inn til kommunen enten via Bodø eller sørfra, er i stor grad avhengig av at reiseopplegget gir færrest mulig skifte av kommunikasjonsmiddel.
- Bolga har anløp av Nordlandsekspressen både sørover fra Bodø og nordover fra Sandnessjøen. Bolga har også ferge med korrespondanse til Ørnes. Bolga vil etter det framlagte forslaget få et reisetilbud knyttet til både reiseliv og fiskeindustri som er likt det som gis i dag. Det fraktes også sporadisk noe fisk med NEX 1. Det forutsettes at det finnes en annen transportløsning for fisk ved økt bruk Fjordlast.
- Støtt får anløp av NEX 1 fra Bodø på sør. Derimot vil ikke NEX 1 stoppe på Støtt på nord. I og med at anløpet av NEX 1 på nord sløyfes, må turister og andre som skal til Bodø fra Støtt reise via Ørnes. Rundt 45 % av alle reisende til/fra Støtt reiser fra/til Bodø via NEX 1. Samme andel 45 % kommer fra Ørnes. Det forutsettes at en gjennom ruteplanleggingen sikre god samordning mellom båt og buss fra Ørnes til Bodø. Fra reiselivets ståsted vil det være negativt at NEX 1 ikke anløper Støtt på nord og at besøkende som skal nordover må benytte lokal båt til Ørnes, for deretter å fortsette med NEX 1. Samlet reisetid til Bodø blir lenger.
- Reisende som kommer sørfra og skal til Støtt må reise via Ørnes. Støtt vil etter det nye ruteopplegg fortsatt få anløp av lokal hurtigbåt og ferge omlag som i dag. Det nye reiseopplegget for de som skal til/fra Støtt vil, bli noe mer omstendelig enn i dag.
- Fisketransport fra Støtt skjer i dag hovedsak med Fjordlast, mens noe transporteres med Nordlandsekspressen. Når gods ikke lenger blir transportert med NEX 1, forutsettes det at hyppighet og frekvens på Fjordlast tilpasses behovet på Støtt.
- I forslag til ny ruteopplegg for lokal ferge i Meløybassenget, vil ikke Vassdalsvik anløpes på kveldstid. *Fra Meløy kommunen blir det opplyst at 90 % av pasientene til*

Nordtun og som kommer nordfra, ankommer Ørnes på kveldstid og benytter ferga til Vassdalsvik. Nordtun er en viktig arbeidsplass i kommunen, men transporten av pasienter nordfra bør kunne forskyves fram i tid på dagen. I de tilfellene hvor dette ikke er mulig kan transporten skje med bil fra Ørnes. Kjøretiden fra Ørnes til Vassdalsvik er 82 minutter.

- Meløya har de siste to årene økt sitt folketall med 26 personer og det skjer store investeringer i landbruket. Det er i dag 4 melkebruk som er avhengig av fergetransport både med innsatsvarer og melketransport. Landbruket på Meløya vil ikke bli berørt av forslag til nytt samferdselskart.

10.5.2 Skole-/arbeidspendling

- Ferga mellom Forøy og Ågskardet er viktig for arbeidspendlingen mellom Rødøy og Meløy. Fra Rødøy pendler i 2014 38 personer til Meløy (29 personer i 2015), mens pendlingen fra Meløy til Rødøy var på henholdsvis 19 i 2014 og 17 i 2015. Det er viktig for begge kommunene at ruteopplegget for denne ferga er tilpasset arbeidspendlingen.
- Tabell 12 – kap.3.4, viser omfanget av intern pendling i Meløy. I 2015 var det 121 personer som pendlet fra ei øy til fastlandet mens 21 personer pendlet fra fastlandet til ei øy. Fra Støtt blir det pekt på at dagpendling fra Ørnes til Støtt skjer via nordgående NEX (fra Ørnes kl. 10.20) med retur til Ørnes om kvelden. Når nordgående anløp av NEX 1 på Støtt sløyfes, vil dette pendlingsopplegget vanskeligjøres. I den endelige ruteplanlegging må det vurderes i hvilken grad arbeidspendlingen kan tilpasses det ferge- og hurtigbåttilbudet lokalt mellom Ørnes og Støtt.

10.5.3 Offentlig og privat service og tjenester

- Service-/tjenestereiser til og fra Ørnes, fra de mindre steder i ny struktur, kan medføre endringer i reiseopplegget i forhold til dagens ruteopplegg. Dette må avklares i forbindelse med den endelige ruteplanleggingen.
- *Meløy kommune peker i sitt innspill på at regionsenteret Ørnes vil bli svekket handelsmessig, når NEX ikke lenger går på lørdag.* Det er har ikke vært mulig i dette prosjektet å avklare innholdet i kommunens frykt for handelslekkasje/manglende utnyttelse av handelspotensialet på lørdager av tilreisende.

10.6 Område 4. Gildeskål – Hamarøy.

10.6.1 Næringslivets transporttilbud.

- Ferga Sørarnøy – Horsdal–Sund er trafikkdrevet og forutsetter å være tilpasset til produksjonssyklusen ved lakseslakteriet på Sørarnøy.
- Den nye ruta til Helnessund vil ikke være godsførende. Dette innebærer at fisk fra Helnessund som skal sendes videre til Bodø, må fraktes med godsbil fra Steigen. Godsbilen må ha kjølerom.
- NEX 1 nordover vil ikke være godsførende.
- Reiselivsnæringen i Steigen og Hamarøy vil få daglige reisemuligheter fra Bodø, tur/retur. Det innebærer at reiselivsanleggene i Steigen fortsatt kan transportere turister fra Sør-Norge eller utlandet via Bodø til sine anlegg som i dag. Ruta starter i Skutvik og ankommer Bodø ca. kl. 09.00, med retur fra Bodø kl. 17.30 mandag til fredag og som i dag på søndag. Fredag går båten til Svolvær med retur Bodø søndag.
- Det etableres ei ny sommerrute/turistrute mellom Bodø og Svolvær via Helnessund, Nordskot og Skrova i perioden april – september. Denne ruta vil doble antall transportmulighetene til Helnessund og Nordskot i sommerhalvåret.

10.6.2 Skole-/arbeidspendling

- Elever i videregående skole og studenter fra Steigen og Hamarøy vil kunne ukependle med hurtigbåt som i dag.
- Dagpendling Sørarnøy – Inndyr må skje med ferge via Sund – Horsdal.
- Sørarnøy og Våg får dagpendling til Bodø som i dag. Fleinvær vil få ukependling–opplegg som i dag. I tillegg anløper NEX 1 med avgang fra Bodø 1730 Sørarnøy.

10.6.3 Offentlig og privat service og tjenester .

- Forslag til ny struktur vil knytte Steigen og Hamarøy tett til Bodø som fylkeshovedstad og regionsenter. Det vil daglig mandag – fredag være mulig å reise tur/retur til Bodø begge veier. Opplegget gjør det mulig å komme noe tidligere til Bodø enn dagens ruteopplegg med NEX 2.
- Nordre Gildeskål vil opprettholde dagens tilgjengelighet til Bodø. Forslaget om å legge ned lokalruta i Gildeskål (6–7 000) passasjerer i året, vil ha negativ effekt for de

som benytter ruta. Deler av trafikken overføres til ferge og ruta Ytre Gildeskål.

- Reisende fra ytterdistriktene i Bodø, vil få samme tilbud som i dag.
- Reisende fra bebodde Nordfoldsteder får sin hovedtilknytning mot Nordfold. Tilbud til Bodø via Tårnvik faller bort.

10.6.4 Annet.

- Ferie- og fritidstilbudet til ubebodde Nordfold- og Sørfoldsteder faller bort. Det samme er tilfelle for feriereisende til Sørfugløy.

10.7 Område 5. Hamarøy – Vågan – Hadsel – Lødingen

10.7.1 Næringslivets transportbehov.

- Fergetilbudet til Skrova videreføres som i dag. Ruteopplegget morgen og kveld tilpasses flyavgangen fra Svolvær lufthavn.
- Fergeforbindelsene mellom Skrova og Svolvær er svært viktig for lakseindustrien. Det vil være en forutsetning at kapasitet og åpningstider er tilpasset produksjonsvolumet framover.
- Fergesommerruten Svolvær – Skrova– Skutvik videreføres som i dag. Fergeruta er viktig for reiselivsnæringen spesielt i Hamarøy. Sommerruta gir alternative reiserute/rundreisemuligheter for turister som skal til/fra Lofoten.
- Fergeruta mellom Fiskebøl og Melbu er i utgangspunktet trafikkdrevet. Nedlegging av kveldsturer har mindre virkninger for næringstransportene mellom Lofoten og Vesterålen.

10.7.2 Skole-/Arbeidsreiser.

- Det forventes ingen negative virkninger for skolereiser i området. Ukependling for studenter/elever/arbeidstakere til Bodø, blir som i dag.
- Når det gjelder arbeidsreiser er det arbeidspendling mellom Svolvær – Skrova, begge veier. Det forutsettes at det nye ruteopplegget ivaretar arbeidspendlingen.
- *Det er påpekt fra Hadsel kommune at redusert åpningstid på kveld vil begrense muligheter skiftarbeid hos Norlense for arbeidstakere fra Hadseløya.*

10.7.3 Offentlig og privat service og tjenester .

- *Vågan kommune har påpekt viktigheten av at Storemolla og Digermulen er sammenknyttet med fergeforbindelse for å skape et robust lokalsamfunn. I ruteforslaget opprettholdes dagens fergesamband mellom Digermulen og Finnvik.*
- Dagens båtrote mellom Øksfjorden og Svolvær endres. Dagens ruteopplegg beholdes slik at Svartskard og Kvannkjosen får fastlandsforbindelse til Lødingen som i dag. Svolvær og Risvær anløpes ut fra behovet til de fastboende på Risvær. Øvrige anløpssteder mellom Risvær og Svolvær legges ned.

11. ØKONOMISK ANALYSE

11.1 Innledning

For å belyse de økonomiske konsekvensene av foreslått endring i ferje,- og hurtigbåt tilbudet i Nordland er det benyttet en Excel-modell som beregner kapital-, tids- og distansekostnader for dagens og foreslått struktur for hvert enkelt samband. Beregningene tar utgangspunkt i kostnader og tilbud i 2015.

Modellen bruker «modellfartøy» for å beregne kostnader. Med unntak av ny hurtiggående ferge i Rødøy har en brukt et utvalg av dagens hurtigbåtflåte som modeller da en her delvis har kjente data. For ny hurtiggående ferge har en brukt data oppgitt av ekstern konsulent. For beregning av kapitalkostnader har en lagt til grunn nybygg framskrevet til 2015 nivå. Virkning av ny skrog og motorteknologi er ikke med i modellen, men vist i en egen følsomhetsanalyse i kap. 11.6

Modellen er basert på erfaringstall fra dagens samband der dette foreligger. I tillegg er det brukt gjennomsnittstall bl.a. på fartøyenes forbruk og kapitalkostnader hvis disse ikke er kjent samt vurderinger fra verft og EFFEKT³. Excelmodellen har ikke med inntekter og selskapenes spesifisert fortjenester.

Modellen stemmer i hovedsak med de kostnadstallene man har tilgang på for de ulike sambandene. Modellen er brukt for å se på forskjellen mellom dagens og foreslått tilbud og endringer, mer enn eksakt kostnader for hvert enkelt samband.

Endringer i kostnader kommer som følge av samband som legges ned/nyetableres, reduksjon/økning i driftstimer og kilometerproduksjon i eksisterende samband, samt endring av fartøytyper i ulike samband.

Innsparingspotensialet er beregnet til om lag 86 millioner kroner som følge av endring i struktur. Bortfall av gods- og passasjerinntekter er anslagsvis ca. 5 mill.kr og årlig kostnader ved etablering av nytt fergeleie på Tonnes er anslått til ca. 7,5 mill.kr, netto innsparing pr år blir vel 73 mill.

11.2 Overenstemmelse mellom modell og observerte kostnader

De oppgitte kostnadene for dagens tilbud omfatter både brutto- og nettoanbud og er ikke direkte sammenlignbare med de beregnede bruttokostnadene. Tabellen under viser forskjellen mellom de oppgitte kostnadene fra NFK og hva beregningsmodellen gir av kostnader i millioner kroner.

³ Statens vegvesens modellverktøy for beregning av samfunnsøkonomiske virkninger, inkl fergedrift. EFFEKT har ikke tall for hurtigbåter.

Basseng	Type	Kostnad beregnet		
		NFK	Kostnad	Forskjell
Bindal-Alstahaug-Dønna	Bilførende hurtigbåt	15	21	6
	Ferge	177	203	27
	Hurtigbåt	58	56	-2
	Totalt	250	281	31
Alstahaug-Rødøy	Ferge	201	195	-6
	Hurtigbåt	86	88	2
	Totalt	287	284	-4
Meløy	Ferge	44	41	-4
	Hurtigbåt	8	10	2
	Totalt	53	51	-2
Gildeskål-Hamarøy inkl. NEX 1 og NEX 2	Ferge	41	39	-2
	Hurtigbåt	189	200	10
	Totalt	231	239	8
Hamarøy-Hadsel	Bilførende hurtigbåt	17	22	5
	Ferge	69	80	10
	Hurtigbåt	12	15	2
	Totalt	98	116	18
Andre	Ferge	12	19	7
	Hurtigbåt	22	27	6
	Totalt	34	46	12
Totalsum alle basseng		953	1 016	63

Totalt sett så gir modellen om lag 60 millioner for mye i kostnader, med litt varierende overenstemmelse i de ulike bassengene. Da dette er bruttokostnader uten inntekter så er det rimelig at modellen viser ett høyere tall enn dagens total kostnader.

De beregnede kostnadene fordeler seg slik på de ulike faktorene:

	Mill	Prosent
Kapitalkostnader	173	17 %
Tidskostnader	523	51 %
Distansekostnader	320	32 %
Sum	1 016	

I modellen utgjør tidskostnadene rundt 50 % av kostnadene.

11.3 Beregning av innsparingspotensial

Prosjektet har foreslått ett nytt samferdselskart (ny ferge og hurtigbåtstruktur) med endringer i hurtigbåt- og ferjetilbud. Endringer er beskrevet i kapittel 9.

Kostnadsberegninger dagens og nytt tilbud samlet i millioner kroner pr år.

Basseng	Dagens tilbud	Nytt tilbud	Endring
Bindal- Alstahaug inkl. Dønna	281	292	11
Alstahaug - Rødøy	284	263	- 21
Meløy	51	50	-1
Gildeskål - Hamarøy inkl. NEX 1 og NEX 2	239	174	-65
Hamarøy - Hadsel	116	116	0
Andre	46	34	-12
Totalsum	1 016	930	- 86

Modellen gir en spart kostnad på 86 millioner samlet for alle bassengene. Den største besparelsen blir i Gildeskål-Hamarøy bassenget, og skyldes i hovedsak utskifting av NEX 1 og 2 til noe mindre båter (båter på størrelse med MS Ofoten) med mindre forbruk, og noe endrede seilingsdistanser, bl.a. at det seiles 6 dager i stedet for 7 pr uke. For de andre bassengene er det relativt små endringer i kostnader.

11.4 Klimaeffekter

Klimaeffektene av forslaget til nytt samferdselskart er beregnet basert på endring i kilometerproduksjonen og drivstofforbruk for dagens fartøy. I kostnadsmodellen er det informasjon om drivstofforbruk for de ulike fartøyene samt kilometerproduksjon for dagens tilbud og kilometer produksjon for det nye tilbudet. Klimaeffekten beregnes i CO2 ekvivalenter. Beregningen gjøres i to trinn. 1. forbruk i liter beregnes for det enkelte fartøy, ved å multiplisere fartøyenes forbruk pr kilometer med kilometerproduksjonen. 2. fartøyenes forbruk multipliseres med en faktor (3,21 kg/l, kilde: Statens vegvesen 2015) for beregning av CO2 ekvivalenter.

Tabell 1. Utslipp av CO2 ekvivalenter målt i tonn. Kilde Statens vegvesen 2016

	Dagens tilbud, tonn	Forslag til nytt tilbud, tonn	Reduksjon i utslipp, tonn
Alle fartøy	120 316	106 627	13 689

Hvis det nye samferdselskartet blir realisert med fartøy som har dagens drivstofforbruk estimeres det en reduksjon i utslipp på om lag 13,7 tusen tonn CO2 ekvivalenter. Dette tilsvarer en reduksjon på 11 prosent.

11.5 Drivstoffutgifter

Prisen på drivstoff er av relativ stor betydning for hvilke kostnader som legges til grunn. I denne analysen har det ikke vært mulig å velge «riktig» pris. Rederiene som drifter ferje og hurtigbåttilbudet står også ovenfor ulike drivstoffpriser avhengig av samband.

Drivstoffprisen regnes ut basert på en publisert pris for marinegassolje. På denne prisen kommer avgifter til CO2 mineralolje og NOX samt transportkostnader. Mineraloljeavgiften refunderes mens NOX avgiften refunderes gitt medlemskap i NOX-fondet. CO2 avgiften refunderes ikke. Transportkostnadene avhenger av hvor sambandet er og hvor bunkring av drivstoff kan gjøres. Drivstoff kan enten bunkres direkte fra et tankanlegg i f.eks. Bodø eller Sandnessjøen. Alternativt må drivstoffet kjøres ut med tankbil.

I beregningsmodellen benyttes en forventet drivstoffpris på kroner 6,40. Dette er valgt basert på gjennomsnittsprisen i 2015 publisert på Statoil sine nettsider, prisen er eksklusiv mineraloljeavgiften men inkludert CO2 avgiften.

NOX avgiften har også innvirkning på rederienes drivstoffkostnader. I 2015 var avgiften 19,19 kr/kg. Hvis et fartøy er avgiftspliktig og rederiet ikke er medlem av NOX-fondet må denne avgiften betales. Medlemskap i NOX-fondet krever at fartøyene slipper ut mindre NOX enn tidligere, motoroppgraderingen har også en pris. I denne analysen er beregning av kostnadene ved NOX-utslipp vurdert som for komplisert og er derfor utelatt.

Tabell 2. Drivstoffavgifter 2015. Kilde: Norsk petroleumsinstitutt

Avgifter	Beløp i kroner
Grunnavgift	1,590
CO2	0,900
Svoel	0,081
Sum avgifter	2,571

Drivstoffprisen som er benyttet i hovedberegningen er 6,40 kroner. For å vurdere konsekvensen av en endret pris er det gjort beregninger med en fremtidig drivstoffpris på 8,00 kroner og 5,00 kroner. Simuleringen er gjort ved at kostnadene ved dagens tilbud er beregnet basert på en drivstoffpris på kr 6,40. Det nye tilbudets kostnader beregnes basert på de foreslåtte drivstoffprisene.

Med 6,4 kr/l reduseres drivstoffkostnadene med 27 mill. pr år med det nye tilbudet.

Som det fremgår av Tabell 3 er innsparingspotensialet i forhold til dagens tilbud på om lag 21 millioner hvis drivstoffprisen skulle falle til 5,00 kroner. Ved en drivstoffpris på 8,00 kroner er innsparingspotensialet på 34 millioner kroner.

Tabell 3. Konsekvens av endret drivstoffpris på innsparingspotensialet. Kilde: Statens vegvesen 2016

Literpris kr/l	5	6,4	8
Drivstoffkostnader dagens tilbud mill/år	187	240	300
Drivstoffkostnader nytt tilbud mill/år	166	213	266

Usikkerheten ved drivstoffprisen er uavhengig av om dagens tilbud videreføres eller om det nye tilbudet realiseres. Den prosentvise innsparingen er uavhengig av drivstoffprisen men en fremtidig høyere fremtidig pris vil følgelig påvirke innsparingspotensialet.

11.6 Ny motor-/skrogteknologi

Ved utfasing av gammelt materiell og innføring av nye fartøy med lettere skrog og ny motorteknologi på hurtigbåter er det estimert en drivstoffbesparelse opp mot 40 %. Dette vil medføre en direkte besparelse på drivstoffutgifter, samt reduserte klimagassutslipp. (De nye fylkesbåtene av Nesøy- klassen og hurtiggående ferge er holdt utenom beregningene da forutsettes å ha ny teknologi).

Tabell 4. Endring i drivstoffutgifter og utslipp av CO2 ekvivalenter med ulike grader av ny skrog/motorteknologi for hurtigbåter

		20 % reduksjon	35 % reduksjon
Drivstoffkostnad mill/år	Dagens	-15	-35
	Fremtidig	-28	-46
Miljøutslipp tusen tonn CO2	Dagens	-7	-12
	Fremtidig	-19	-23

Ny teknologi på hurtigbåter kombinert med nytt tilbud kan gi opp mot 45 millioner mindre i driftskostnader pr år. Samme forutsetninger gir en reduksjon på 23 tusen tonn CO2 i året. Dette tilsvarer 20 % reduksjon i samlet CO2-utslipp.

11.7 Anlegg av ny fergekai på Tonnes

Det er foretatt befaring av ulike lokaliteter av Statens vegvesen, Nordland fylkeskommune og Kystverket. Ut fra nautiske og arealmessige forhold antas et alternativ lokalisert innenfor dagens kai å være det beste. (Det foreligger befarringsrapport). Det er ikke foretatt nærmere grunnundersøkelser, bølgemålinger eller kostnadsberegninger. I tillegg til kai og oppstillingsplasser antas at det vil være behov for å bygge en molo mot nordvest. Anleggskostnader ut fra erfaringstall kan ligge i størrelsesorden 70–80 mill. Årlig utgifter til avskrivning og vedlikehold settes til 10%, 7.5 mill.kr. Dette kommer til fratrukk på årlig besparelse.

11.8 Endringer i billett og godsinntekter

Det ligger ikke i utredningsmandatet å vurdere finansiering/inntekter. Det er imidlertid gjort vurderinger av hvordan ny struktur vil påvirke billett- og godsinntekter. Når det gjelder passasjerinntekter antas generelt at folks reisebehov er stabilt der en er avhengig av sjøverts transport. I den grad det er ulike takster på ferge og hurtigbåter vil en få lavere passasjerinntekter ved overgang fra hurtigbåt til ferge. Der en legger ned et tilbud vil inntektene forsvinne. Ingen av de foreslåtte nedlegginger vil gi vesentlige reduksjoner av inntektene.

Forslaget om å gjøre ny regionpendel og NEX 1 og 2 ikke godsførende vil medføre at godsinntektene faller bort. Dette utgjør til sammen 4,6 mill.kr (2014).

11.9 Usikkerhet

Det vil alltid være usikkerhet knyttet til beregning av fremtidige kostnader. Beregningsmodellen som er benyttet til å estimere innsparingspotensialet er sambandsorientert med en del gjennomsnittskostnader som forutsetning. For kostnader knyttet til reservefartøy, havneavgifter, fortjeneste, vedlikehold, ekspeditørkostnader mm er det brukt en gjennomsnittsbetraktning likt for alle samband. For de fleste av endringene vil disse kostnadene være like, uavhengig av endringene i tilbudet.

I modellen er det brukt gjennomsnittlige kapitalkostnader fra EFFEKT for fergemateriellet. I realiteten varierer dette fra fartøy til fartøy med alderen til de enkelte fartøyene.

Fornyng av anbudskontrakter og pristilbudet som leveres, vurderes som det momentet det er knyttet størst usikkerhet til.

Dagens tilbud betjenes av en flåte ferjer og hurtigbåter av varierende alder, komfort og motorteknologi. Dagens kontrakter er tidsbegrensede og det skjer og vil skje en fornyng av disse. De fleste kontraktene fornyes gjennom anbudsprosesser. I anbudsprosessene må fylket vekte ulike hensyn når kravene utformes. Vektingen kan bestå av sikkerhet, pris, miljø, komfort mm. I denne prosessen er det usikkerhet knyttet til hvilken pris som må betales for det fornyede tilbudet.

Faktorene som bestemmer den nye prisen er knyttet til rutens kapasitet, frekvens, lengde, sikkerhetskrav og markedssituasjonen blant tilbyderne. Pristilbudene som leveres kan være relativt like, der det skiller lite. Forskjellen på den tidligere kontrakten og de nye pristilbudene kan derimot være betydelig. Forskjellen mellom gammel og ny pris er en betydelig usikkerhetsfaktor.

12. VEDLEGG

Vedlegg 1. Antall innbyggere etter dagens stoppesteder

Antall innbyggere etter dagens stoppesteder i området Bindal - Alstahaug inkl. Dønna. Start- og endestasjon i de enkelte båtrotene er ikke tatt med. Kilde: SSBs befolkningsstatistikk fordelt på grunnkretser som er det laveste nivå folketallet er registrert på.							
Rute	Kommune	Grunnkrets med folkemengde pr. 1.1.16		Stoppested	Innb.etter stoppested pr. 1.1.2016	Øybefolkning + fastland uten vegforbindelse til hovedvegnettet	
18-111 Bindal - Harangsfjord	Bindal	18110102: Sel og Harangsfjord	28	Skotnes	x		
				Harangsfjord	x		
		18110109: Øksingen	110	Øksingøy	x		
				Øyen	x		
				Hildringen	x	138	
18-142 Brønnøysund Stortorgnes	Brønnøy	18130210: Sauren	3	Sauren	3	3	
18-151 Brønnøysund - Rørøy (Vega)	Vega	18150101: Ylvingen	24	Ylvingen	24		
		Vega eks. Ylvingen	1220	Rørøy	1220	1244	
18-167 Forvik Vistensteder Tjøtta Husvika	Vevelstad	18160105: Aursletta Visten	10	Visten		10	
				Bonå	10		
				Aursletta			
			18160101: Hesstun	35	Vågsodden	35	35
			18160104 Visthus Stokka	68	Visthus Stokka	68	68
	Vefsn	18240418: Halsfjord	xx	Husvika	42		
				Grytøya	0	42	
Alstahaug	18200109: Lauvøy/Lauvøylandet	22	Tro	22	22		
	18200110: Mindland	82	Mindland	82	82		
	18200107: Bærøvvågen	5	Bærøvvågen	5	5		
18-211 Fergerute Mosjøen Hundåla Dagsvik	Vefsn	18240401 Vikdal/Hundåla	17	Vikdal	x	17	
				Hundåla	x		
		18240416: Vestvågen/Sømes	32	Sømes	x	32	
18-172 Sandnessjøen Austbø Herøysteder Vega	Vega			Hysværøyan	...	..
		18150110: Hysvær .....	..	Kilvær	..	..
		18150111: Skogsholmen	3	Skogsholmen	3	3	
	Herøy	18180101: Sandvær	18	Sandvær	18		
		18180102: Husvær	50	Husværøy	50	(Vei mellom Husvær og Brasøy)	
		18180103: Brasøy	56	Brasøy	56		
		Herøy ellers	1619			1743	
	Alstahaug	18200102: Austbø	76				
		1820+1+1 Blomsøy	17	Austbø	149	149	
		18200114 Hestøy	56				
Øybefolkning + befolkningen på fastland uten veiforbindelse til stamveinettet				(må bruke hurtigbåt eller ferge)			

Antall innbyggere etter dagens stoppesteder i området Alstahaug -Rødøy. Start- og endestasjon i de enkelte båtutene er ikke tatt med.						
Kilde: SSBs befolkningsstatistikk fordelt på grunnkretser som er det laveste nivå folketallet er registrert på.						
Rute	Kommune	Grunnkrets Innb 1.1.16		Stoppested	Innb.etter stoppested pr. 1.1.2016	Øybefolkning + fastland uten vegforbindelse til hovedvegnettet
18-182 Regionpedelen	Dønna	18270101: Løkta	134	Løkta	134	134
		Dønna eks. Løkta og Vandve		Bjørn	1236	1236
18-188 Fergerute Solfjellsjøen Vandve	Dønna	18270111: Vandve	32	Vandve	32	32
18-336 Fergerute - Nesna Nesnaøyene	Nesna	18280101: Husby	68	Tomma	87	87
		18280103: Hardnes	39	Hardnesøy	65	65
		18280109: Hugla	73	Vikholmen	73	73
18-191 Trænaruta	Træna	18350104: Selvær/Dørvær	56	Selvær	56	56
		Træna ellers		Træna	422	422
	Lurøy	18340113: Lovund	476	Lovund	476	476
		18340112: Sleneset/Moflag	304	Sleneset	304	304
		18340111: Nord-Solvær	7	Nord-Solvær	7	7
		18340109: Lurøy/Klippenvåg	140	Lurøy	140	140
		18340110: Onøy		Onøy	279	279
18-193 Lurøy	Lurøy	18340114: Sør-Nesøy	48	Sørnesøy	48	48
		183401008: Kvarøy	69	Hestmona	..	..
				Indre Kvarøy	69	69
		18340104: Aldra	21	Stuvland	..	..
				Aldra	21	21
18-195 Træna lokal	Træna	18350104: Selvær/ Dørvær	56	Selvær	56	56
				Holmen	..	..
				Sandøy	..	..
		18350102: Sanna	..	Sanna	..	..
		18350101: Husøy	421	Træna	421	421
18-411 Rødøy	Rødøy	18360101: Myken	8	Myken	8	8
		18360112: Rødøy	153	Rødøy	153	153
		18360113: Nordnesøy	78	Nordnesøy	78	78
		18360114: Storselsøy	18	Storselsøy	18	18
				Sundøy	6	6
		18360110: Selsøyvik	42	Selsøyvik	31	31
				Gjersvikgrenda	5	5
		18360111: Gjerøy	87	Gjerøy	87	87
		18360103: Sleipnes	125	Vågaholmen	125	125
18360106: Værangfjord	276	Nordvæmes	..	..
		Jektvik	269	269		

Antall innbyggere etter dagens stoppesteder i området Meløy. Start- og endestasjon i de enkelte båtrotene er ikke tatt med.								
Kilde: SSBs befolkningsstatistikk fordelt på grunnkretser som er det laveste nivå folketallet er registrert på.								
Rute	Kommune	Grunnkrets Innb 1.1.16		Stoppested	Innb.etter stoppested pr. 1.1.2016	Øybefolkning + fastland uten vegforbindelse til hovedvegnettet		
18-433 Meløy	Meløy	18370103: Støtt	28	Støtt	28	28		
		18370102: Meløy =	205	Meløysund	205	205		
		18370104: Mesøy/Teksmona/Sandvika	24	Texmona		Texmona	0	
				Valøy		Valøy	12	12
				Mesøy		Mesøy	12	12
				Rendal		Rendal	0	
		18370202: Grønnøy	138	Grønnøy	138			
18370101: Bolga	107	Bolga	107	107				
18-435 Fergerute Meløy		18370204: Vassdalsvik	35	Vassdalsvik	35			
Øybefolkning + befolkningen på fastland uten veiforbindelse til stamveinettet				(må bruke hurtigbåt eller ferge)				
Grønnøy og Vassdalsvik er tatt med i oversikten over stoppesteder, inngår ikke i øybefolkningen								

Antall innbyggere etter dagens stoppesteder i området Gildeskål - Hamarøy inkl. Beiam. Start- og endestasjon i de enkelte båtrutene er ikke tatt med. Kilde: SSBs befolkningsstatistikk fordelt på grunnkretser som er det laveste nivå folketallet er registrert på.						
Rute	Kommune	Grunnkrets Innb 1.1.16		Stoppested	Innb.etter stoppested pr. 1.1.2016	Øybefolkning + fastland uten vegforbindelse til hovedvegnettet
18-445 Ytre Gildeskål	Gildeskål	18380201: Fleinvær	10	Mevær	5	10
				Sørvær	2	
		18380203: Nordamøy	51	Søramøy	259	259
		18380202: Søramøy	208			
	18380205: Våg	89	Våg	89		
Bodø	18040908: Bliksvær	3	Bliksvær	3	3	
18-447 Gildeskål	Gildeskål	18380205: Våg	89	Våg	89	
		18380202: Søramøy	208	Søramøy	208	208
		18380201: Fleinvær	10	Fleinvær	10	10
		18380111: Fuglø		Sørfuglø	..	
18-452	Beiam	18390101: Øynes	17	Eggesvik	0	
Beiarfjorden				Agnesodden	0	
				Øynes	2	2
18-539	Bodø-Værnan	Bodø	18040909: Helligvær	98	Helligvær	
				Vokkøy	98	98
		18040907: Landego	51	Sørlandego	51	51
		18040910: Givær	20	Givær	20	20
		18040908: Bliksvær	3	Bliksvær	3	3
18-551	Bodø-Helnessund	Bodø	18040907: Landego	51	Kvig	51
	Steigen	18480203: Stamsvik	79	Brennsund	1	1
		18480204: Helnessund	227	Helnessund	277	
18-533	Nordfold	Steigen	18480202: Vinkfjord	4	Vinkenes	1
				Heldal	0	
				Sandbakk	1	1
				Stavfjord	0	
				Brattfjord	2	2
	Sørfold			Sagfjordbotn		
					Rørstad	
	Bodø	18040911: Tåmvik		Tåmvik	9	9
18-538		18040904: Misten	95			
Fergerute:		18040905: Kjerringøy	249			
Festvåg-Misten		18040906: Nevelsfjord	9			
		18040911: Tåmvik	9	Misten	376	376
Øybefolkning + befolkningen på fastland uten veiforbindelse til stamveinettet				(må bruke hurtigbåt eller ferge)		
Våg i Gildeskål er tatt med som et viktig stoppested i kommunen				.		
Helnessund er tatt med som et viktig stoppested i kommunen						

Antall innbyggere etter dagens stoppesteder i området Vågan- Hadsel. Start- og endestasjon i de enkelte båtutene er ikke tatt med. Kilde: SSBs befolkningstatistikk fordelt på grunnkretser som er det laveste nivå folketallet er registrert på.						
Rute	Kommune	Grunnkrets Innb 1.1.16		Stoppested	Innb.etter stoppested pr. 1.1.2016	Øybefolkning + fastland uten vegforbindelse til hovedvegnettet
18-837 Hadsel	Hadsel			Kaljord	..	154
		18660410: Kaljord	154	Lonkan	..	
		18660409: Helgenes	7	Helgenes	..	7
		18660408: Hanøy	11	Sommerset	..	
				Ingels fjord	..	
Brattøy	..	11				
18-704 Øksfjorden Holandshamn Svolvær	Lødingen Vågan	18650104: Årsteinøy - Kjellnes - Storfjell	139	Svartskard	..	139
				Kvannkjosen	..	
				Holandshamn	..	
				Risvær	..	
		18650103: Øyhelle/Ulvåg	20	Ulvåg		20
		186501105: Brettesnes/Lille Molla	22	Brettesnes	22	22
18650106: Skrova	192	Skrova	192	192		
18-615 Kjeldebotn- Evenes	Ballangen/ Evenes			Kjeldebotn/ Ballangen	2556	
		Balangen		Evenes	1400	
		Evenes				
18-585 Tysfjord	Tysfjord	18500112: Musken/Nordbukt	33	Musken Hellemobotn Nordbukt	..	33
		18500111: Kjerrvika	4	Kjerrvika	4	4
		18500115: Hulløy	..	Hulløyhamn	..	..
18-773 Reine- fjorden	Moskenes			Rostad	4	4
		19740101: Kirkefjord	8	Kirkefjord	4	4
		18740105: Vindstad	4	Vindstad	4	4
18-866 Myre - Øksnes Vestbygd	Øksnes			Øksnes	...	21
		18680212: Skogsøy	21	Tunstad	...	
		18680208: Romset	94	Smínes	94	94
		186802111: Skipnes	..	Tinden	...	..
				Skipnes	...	..
		18680210: Finvåg	4	Barkestad Austringen Langøy	...	4
		18680209: Sandset	21	Sigerland	...	21
Skjellfjord	...					
Øybefolkning + befolkningen på fastland uten veiforbindelse til stamveinettet					(må bruke hurtigbåt eller ferge)	

Vedlegg 2. Reiselivsanlegg langs kysten etter kommune (2016)

Reiselivsanlegg langs kysten etter kommune (2016)				
Bindal - Alstahaug+				
Kommune	I alt	Herav		
		Rorbuer/sjøhus hytter	Hotell	Annet
Brønnøy	14	6	2	6
Vevelstad	4	3		1
Sømna	3	2		1
Vega	6	4	1	1
Bindal				
I alt	27	15	3	9
Alstahaug - Rødøy				
Kommune	I alt	Herav		
		Rorbuer/sjøhus hytter	Hotell	Annet
Alstahaug	6	4	2	0
Herøy	6	5	1	0
Dønna	9	6		3
Leirfjord	4	3		1
Nesna	2	2		0
Træna	3	2		1
Lurøy	10	8	1	1
Rødøy	5	2		3
Meløy	3	2		1
I alt	48	34	4	10
Meløy - Hamarøy				
Kommune	I alt	Herav		
		Rorbuer/sjøhus hytter	Hotell	Annet
Gildeskål	5	2	0	3
Bodø	20	4	11	1
Steigen	2	2	0	0
Hamarøy	1	0	1	0
I alt	28	8	12	4
Lofoten				
Kommune	I alt	Herav		
		Rorbuer/sjøhus hytter	Hotell	Annet
Vågan	27	13	10	4
Vestvågøy	9	5	1	3
Flakstad	2	2	0	0
Moskenes	5	4	0	1
I alt	43	24	11	8

Kilde: Neststiden til Helgeland Reiseliv, Visit Bodø og Destinasjon Lofoten

Vedlegg 3. Reisende etter anløpssted NEX 1 og NEX 2

NEX 1 Bodø Sandnessjøen, (februar– desember 2015)

	NEX1 Bodø- Helgeland **)																							
	Bodø	Vdg	Sør Arøy	Sørfuløy	Støtt	Øines	Gammøy	Belgøy	Vaga/Holmed	Nordøernes	Føløy	Grøy	Selsøyvik	Tønnes	Indre Kvernøy	Ønøy	Stokkøyden	Hundnesøy	Nesna	Løkken	Blåm	Sandnessjøen	Sone 07)	Totalsum
Bodø	687	835	3 049	1 621	667	2 931	2 748	1 361	1 214	572	1 266	534	1 374	1 043	273	1 037	36	36	659	5	800	3 297	22	26 026
Vdg kai	126	1	25	2	8	2	2	1	1	1	2	2	1	11	13	6	13	3	5	5	2	147	3	380
Sør Arøy	4 014	10	31	8	10	36	13	21	3	10	21	8	1	18	7	2	7	7	5	2	11	11	1	1 004
Sørfuløy	901	34	34	13	4	13	50	14	11	5	304	1	2	18	2	1	7	7	7	2	2	36	7	1 242
Støtt	563	10	47	1	18	703	211	1068	11	5	304	301	51	119	22	98	7	7	166	69	78	790	10	6 910
Øines	2 744	1	18	4	8	616	33	90	22	2	13	96	52	37	10	10	1	1	324	324	103	181	16	3 921
Gammøy	1 105	21	21	1	9	1 173	119	66	18	1	9	52	51	51	2	34	12	12	17	104	104	104	1	2 824
Belgøy	1 577	2	6	1	3	147	35	15	32	12	85	219	88	41	2	17	1	1	30	30	35	4	1	860
Vaga/Holmed	528	6	6	2	3	46	2	2	32	7	10	8	48	6	23	11	9	9	178	178	28	63	3	3 215
Nordøernes	1 365	21	21	1	3	295	14	8	294	11	28	128	91	504	4	31	4	4	178	178	28	63	3	3 215
Føløy	819	1	1	1	3	204	49	9	789	7	100	32	23	220	2	11	4	4	92	92	6	134	11	1 913
Selsøyvik	441	2	2	25	3	139	4	70	85	13	223	53	62	138	8	5	8	8	277	277	37	265	16	1 017
Tønnes	1 215	22	12	3	18	139	47	70	85	13	15	53	62	669	89	144	28	28	94	94	20	84	215	1 483
Indre Kvernøy	254	22	3	3	12	151	46	51	91	38	62	52	27	263	191	48	162	162	703	703	207	1 331	8	5 761
Ønøy	2 384	26	26	8	12	151	46	51	91	38	62	52	27	263	191	48	162	162	703	703	207	1 331	8	5 761
Stokkøyden	38	9	9	1	9	9	9	2	2	2	83	45	15	41	70	12	12	12	36	36	1	50	5	67
Hundnesøy	740	1	1	1	14	145	56	28	27	2	83	45	15	41	70	12	12	12	36	36	1	50	5	67
Nesna	30	1	1	1	14	145	56	28	27	2	83	45	15	41	70	12	12	12	36	36	1	50	5	67
Løkken	999	10	10	1	1	101	99	13	46	4	49	5	11	13	14	138	4	4	519	519	58	14	10	2 105
Blåm	1 405	23	23	12	16	405	124	106	99	24	190	81	55	55	49	574	268	268	863	863	40	233	44	4 569
Sandnessjøen	24 327	872	3 351	1 725	1 521	7 099	3 642	2 924	2 263	758	2 501	1 574	2 031	3 337	1 106	2 745	268	40	3 679	53	1 783	8 099	183	75 821

** Sone = ubestemt hvor reisende skal passere (enkl. byrte bil)

** Gjelder for perioden 09.02.2015 til 31.12.2015

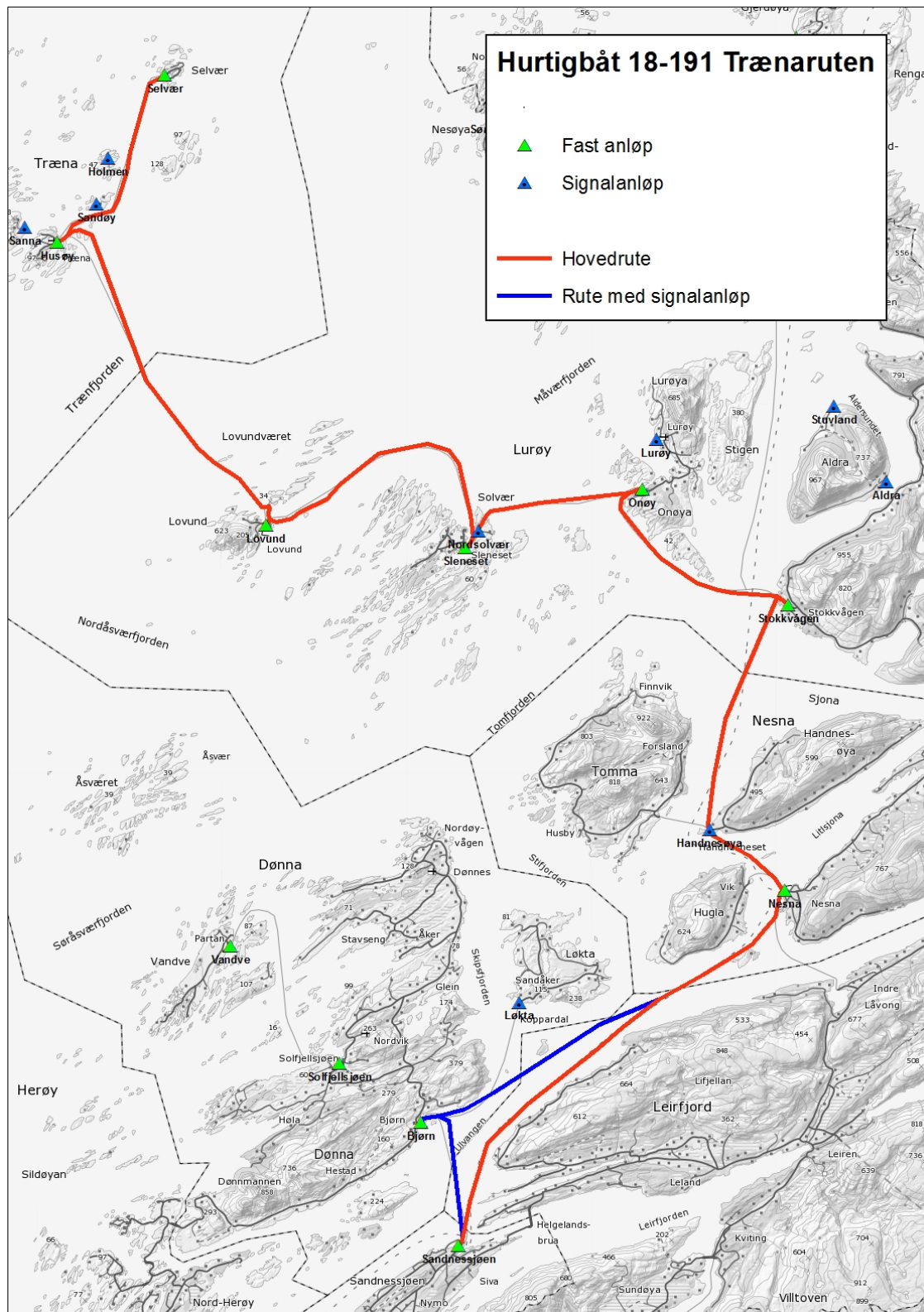
NEX 2 Bodø- Svolvær, (februar -desember) 2015

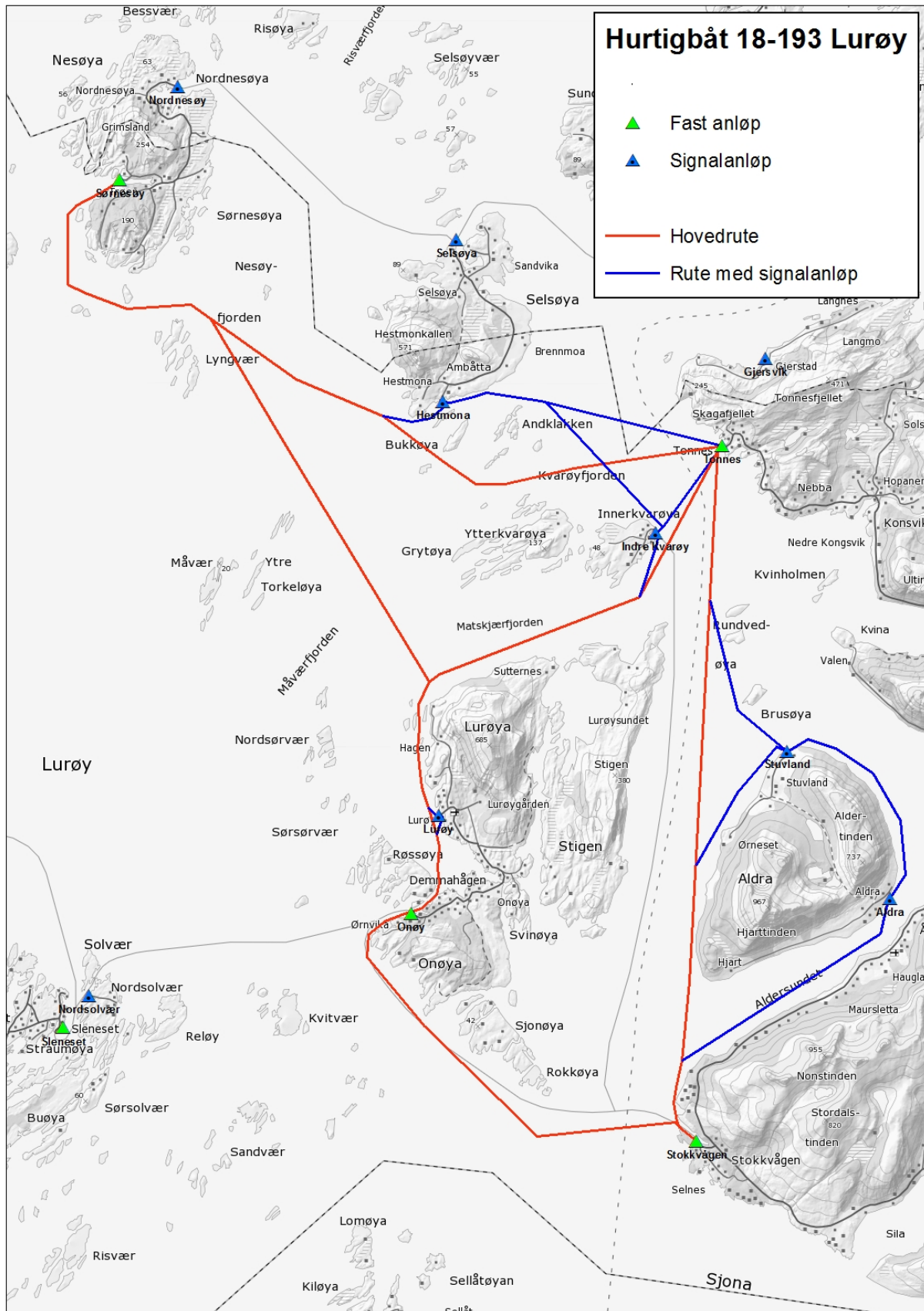
Fra sted	Til sted										Totalsum
	Sone 0	Skrova	Brennesund	Bodø	Bodøy	Holkestad	Helnessund	Norskot	Skutvik	Svolvær	
Skrova		40		1 048	58		9	2	18	370	1 545
Brennesund				207			28		12		247
Bodø	12	1 089	238	169	3 152	314	8 571	2 062	2 759	8 653	27 019
Bodøy	1	70		3 271			20	19	168	572	4 121
Holkestad				275	3	28			3	23	332
Helnessund	1	13	40	8 442	15	2	1	21	59	233	8 827
Norskot		9	13	2 248	6		21		13	91	2 401
Skutvik	1	23		2 820	63	1	38	11	24	295	3 276
Svolvær		340		8 563	351	29	212	48	215	122	9 880
Totalsum	15	1 584	291	27 043	3 648	374	8 900	2 163	3 271	10 359	57 648
Sone 0 - ukjent hvort reisende skal.											
Periode: fra 09.02.2015 til 31.12.2015.											

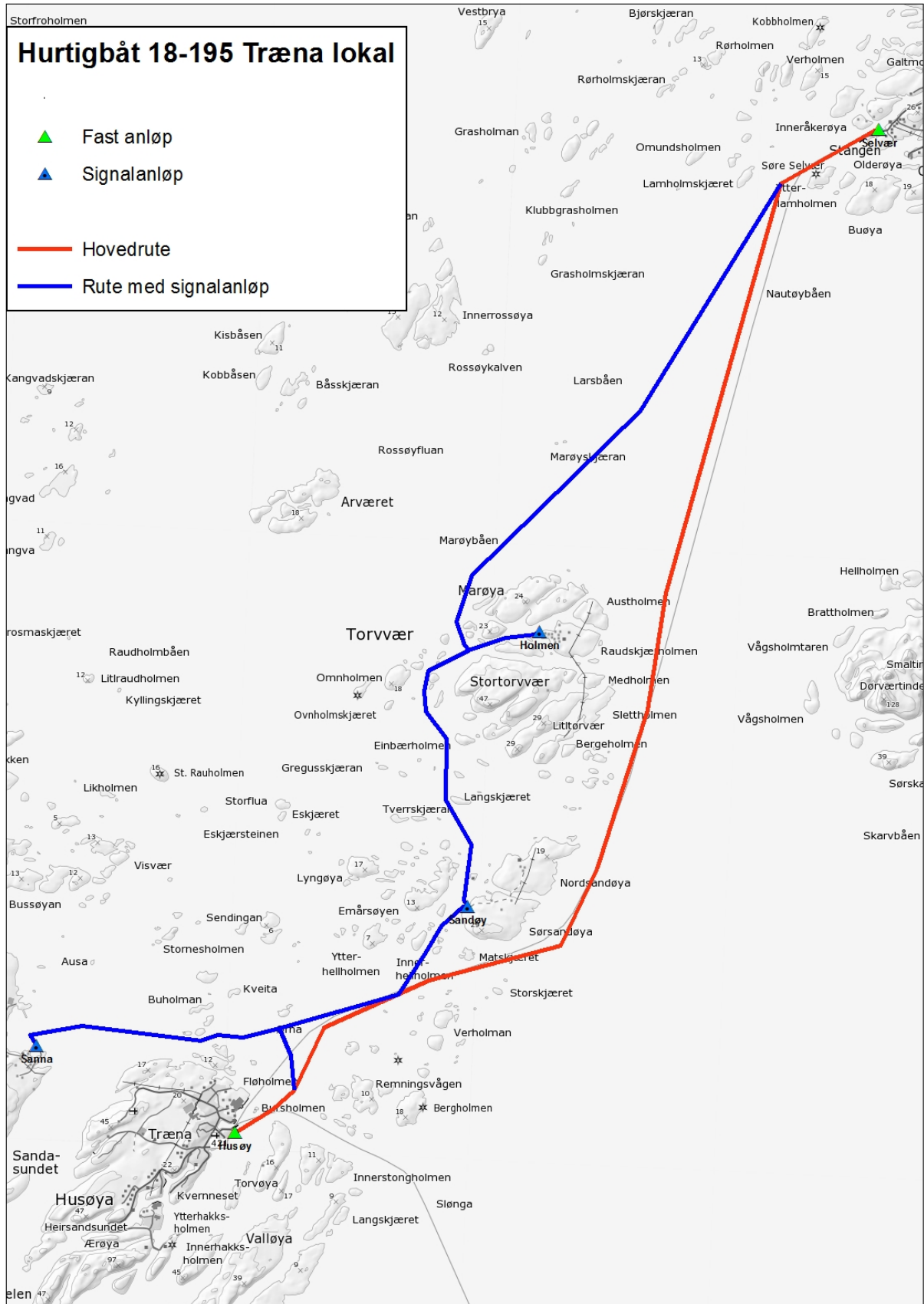
Vedlegg 4. Intern arbeidspendling i Lurøy 2015

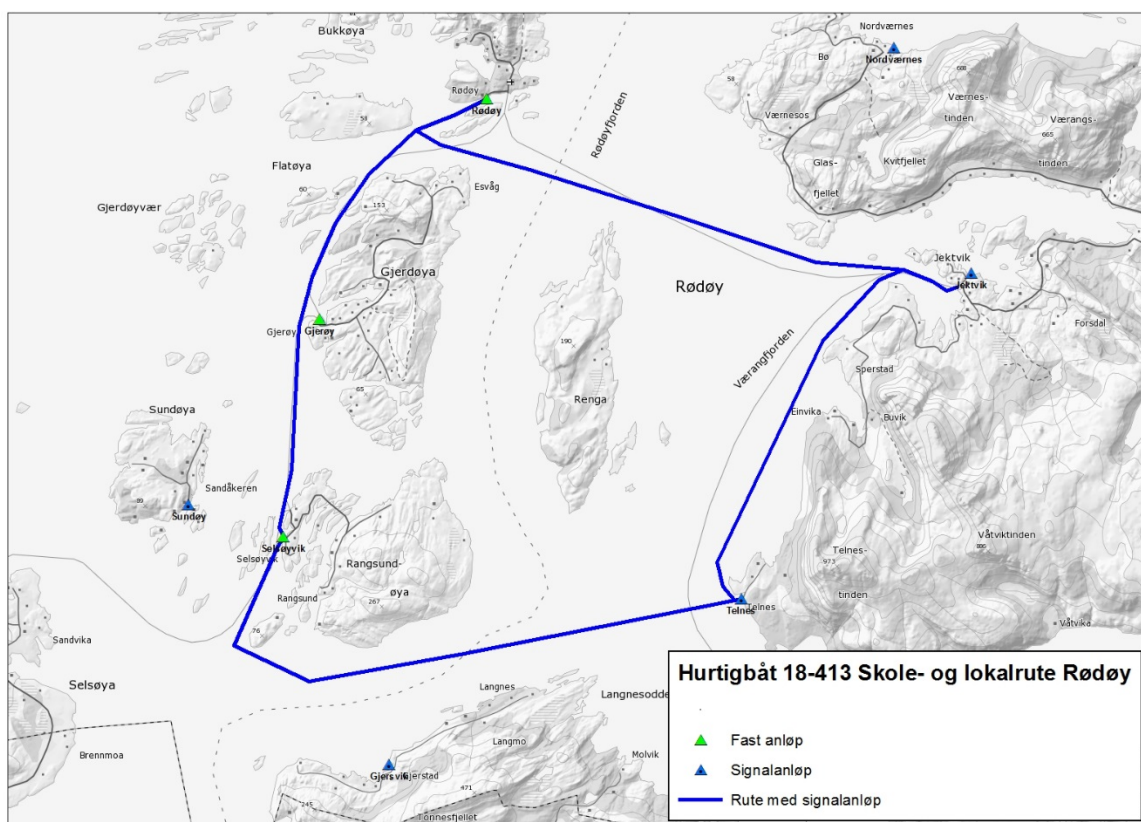
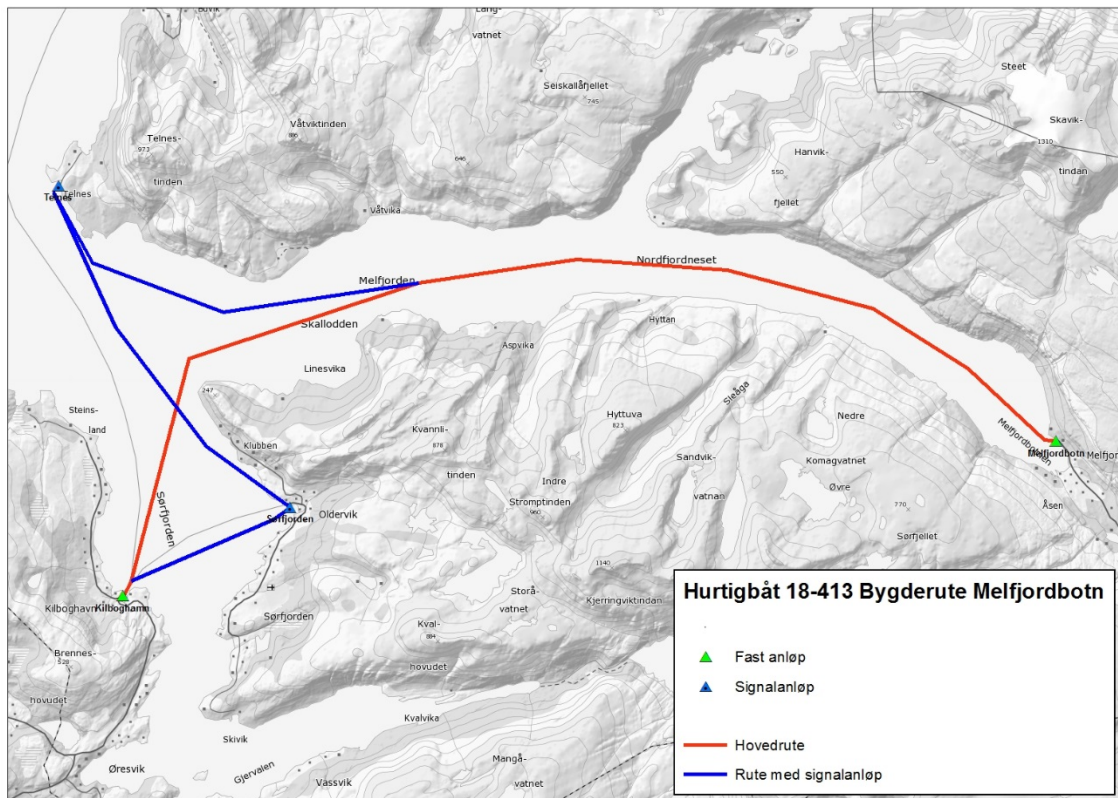
Intern arbeidspendling i Lurøy 2015 splittet på grunnkretser 2015 (kilde SSB)													
Bosted	Arbeidssted i Lurøy										Andre arbeidsstedskommuner		Sumt i alt
	Røyrvik, Kleivås/ Bartalshelv og Bartalshelv/ Olsvik	Lurøy ukjent grunnetters samt Aldersomsøve	Kvitene, Kausvik og Aspøllirøyd	Kvøy og Omya	Sløness/ Moflag og Nord-Søvær	Løvund	I alt	Rana	Rølvø	Andre	Sumt i alt		
Røyrvik, Kleivås/ Bartalshelv og Bartalshelv/Olsvik	54	6	21	1	2	0	1	85	5	2	15	100	
Lurøy ukjent grunnetters samt	2	12	0	0	1	0	4	19	2	9	2	32	
Aldersomsøve	8	9	95	2	4	0	0	118	12	3	13	146	
Kvitene, Kausvik og Aspøllirøyd	0	1	27	4	4	0	0	33	2	1	3	39	
Kvøy	0	16	4	0	145	3	10	178	11	0	18	207	
Lurøya og Omya	0	19	6	0	7	11	122	143	3	0	18	143	
Sløness/Moflag og Nord-Søvær	0	4	3	0	6	0	242	255	3	1	8	267	
Løvund	64	67	130	30	169	82	810	38	16	77	941		
I alt	4	0	9	0	2	2	9	26					
Andre bostedskommuner - Rana	4	0	9	0	2	2	9	26					
- Rølvø	4	0	16	0	2	4	26						
- Andre	1	2	4	5	13	2	20	47					
Sumt i alt	73	69	159	35	186	86	301	909					

Vedlegg 5. Detaljerte rutekart eksisterende hurtigbåtruter Alstahaug – Rødøy









Vedlegg 6. Dokumenter i arkivsak: 2015/10680 i fylkeskommunens arkivsystem som relaterer seg til skriftlige innspill til utredningen.

Nr	Avs/mottaker	Journalposttittel	Brevdato
146	Alstahaug kommune	Alstahaug kommune - flere innspill til nytt samferdselskart i Nordland - reiselivsbedrifter og hyttebebyggelse	16.01.2017
145	Alstahaug kommune	Alstahaug kommune - nytt innspill til nytt samferdselskart i Nordland	16.01.2017
144	Alstahaug kommune	Alstahaug kommune - innspill til nytt samferdselskart for Nordland - opplevelser og rorbueventyr	13.01.2017
143	Jørn Sørvig	Rapport befaring Store Molla	11.02.2016
142	Jørn Sørvig	Rapport befaring leinesfjorden	16.02.2016
141	Jørn Sørvig	Rapport befaring Tonnes	19.02.2016
140	Jørn Sørvig	Rapport befaring Orsdal	21.02.2016
139	Jørn Sørvig	Rapport befaring Vågaholmen	21.02.2016
138	Jørn Sørvig	Rapport befaring Hestad	21.02.2016
137	Ofoten regionråd - Narvik kommune	Innspill båtrute Kjøldebotn - Evenes	06.01.2017
136	Ofoten regionråd - Narvik kommune	Uttalelse - Kjøldebotn-Evenes fra Fritz Rognan	06.01.2017
135	Nærbutikken Rødøy	Nærbutikken Rødøy - Uttalelse	11.01.2017
134	Bodø Klatreklubb	Innspill frå Bodø klatreklubb - nytt rutekart for hurtigbåttilbudet i Nordland	10.01.2017
133	Sørfjorden lokalutvalg	Høring fergeruter i den nye anbudsrunderen - kopi av brev til Rødøy kommune	02.01.2017
131	Træna kommune	Verftsvurdering vedrørende ny hurtigbåt til Træna	29.12.2016
130	Ordføreren i Vega kommune	Innspill på forslaget om eventuelle nye samferdselsløsninger	29.12.2016
129	Bodø kommune	Bodø kommune - tilbakemelding på forslag om ny rutestruktur - området Meløy, Gildeskål. Bodø, Beiarn, Steigen og Hamarøy	13.12.2016
128	Lurøy kommune	Lurøy kommune - uttalelse til nytt samferdselskart	30.11.2016
127	Nesna kommune	Nesna kommune - tilbakemelding om ny struktur hurtigbåt / ferje i området Alstahaug - Rødøy	01.12.2016
126	Lødingen kommune	Tilbakemelding fra Lødingen kommune på forslag rutestruktur - båtrute 18-704	29.11.2016
125	Ofoten regionråd - Narvik kommune	Ofoten regionråd - uttalelse om hurtigbåtforbindelse Kjøldebotn - Evenes	09.12.2016
124	Steigen Næringsforum	Steigen Næringsforum - supplering av avgitt uttalelse	08.12.2016
123	Vågan kommune	Vågan kommune - Samferdselskart for Nordland	08.12.2016
122	Steigen kommune	Steigen kommune - revidert tilbakemelding	08.12.2016
121	Steigen Sjømat AS	Steigen Sjømat AS - innspill til hurtigbåtsaken	05.12.2016
120	Vevelstad kommune	Vevelstad kommune - nytt samferdselskart - tilbakemelding på forslag til ny struktur	02.12.2016
119	Nordnorsk Ekspeditørforening	Nordnorsk ekspeditørforening - innspill til nytt samferdselskart i Nordland	05.12.2016
118	Steigen Næringsforum	Steigen Næringsforum - uttalelse til foreliggende administrative forslag	05.12.2016

117	Naustholmen Adventure Island i Steigen	Naustholmen Adventure Island i Steigen - Protest - nytt hurtigbåtkart	02.12.2016
116	Villa Haugen AS	Villa Haugen AS - innspill hurtigbåtkart Nordlandsekspressen til Steigen	05.12.2016
115	Nordskot Båtforening	Nordskot Båtforening - uttalelse ny plan for hurtigbåt	05.12.2016
114	Nordskot og omegn bygdelag	Uttalelse fra Nordskot og omegn bygdelag	05.12.2016
113	Lurøy Byggevarer AS/Lurøy Bygg AS	Lurøy Byggevarer AS/Lurøy Bygg AS - Ytring om samferdsel Helgeland	05.12.2016
112	NHO Nordland NHO Reiseliv Regionforening Nord-Norge	NHO Nordland NHO Reiseliv Regionforening Nord-Norge - Uttalelse - nytt samferdselskart i Nordland	05.12.2016
111	Visit Bodø	Visit Bodø - Båtrute Nordskot	05.12.2016
110	Børge Ousland	Børge Ousland - innspill til nytt samferdselskart for Nordland	02.12.2016
109	Steigen Næringsforum	Steigen Næringsforum - Uttalelse - hurtigbåtsaken	05.12.2016
108	Hadsel kommune	Hadsel kommune - innspill til nytt samferdselskart for Nordland	01.12.2016
107	Nordskot Brygge AS	Nordskot Brygge AS - Angående hurtigbåtrute Bodø-Steigen-Hamarøy-Svolvær	05.12.2016
106	Træna kommune	Træna kommune - innspill til nytt samferdselskart for Nordland	01.12.2016
105	Gildeskål kommune	Innspill fra Gildeskål kommune	07.12.2016
104	Salten regionråd	Salten regionråd - Revidert tilbakemelding	07.12.2016
103	Herøy kommune	Herøy kommune - uttalelse til nytt samferdselskart for Nordland	30.11.2016
102	Klokkegården kystturisme AS	Klokkegården kystturisme AS - Nytt samferdselskart for Nordland - ferjekart - fergekart	04.12.2016
101	Steigen Næringsforum	Steigen Næringsforum - Forslag hurtigbåtkart	02.12.2016
100	Brønnøy kommune	Brønnøy kommune - Tilbakemelding fergestruktur Bindal - Alstahaug - Brønnøy kommune	02.12.2016
99	Herøy kommune	Herøy kommune - uttalelse til nytt samferdselskart	02.12.2016
97	Hamarøy kommune	Hamarøy kommune - uttalelse til nytt samferdselskart	01.12.2016
96	Dønna kommune	Dønna kommune - Tilbakemelding på forslag rutestruktur av november 2016	01.12.2016
95	Nærbutikken Rødøy	Nærbutikken Rødøy - Uttalelse	30.11.2016
94	Jens Edvardsen	Jens Edvardsen - innspill til Trænaruta	29.11.2016
93	Herøy kommune	Herøy kommune - uttalelse til nytt samferdselskart	11.11.2016
92	Marit Swensen	Marit Swensen - Vedrørende nytt samferdselskartet i Nordland	25.11.2016
91	Lødingen kommune	Tilbakemelding fra Lødingen kommune på forslag rutestruktur - båtrute 18-704	29.11.2016
90	Jørn Sørvig	Forslag hurtigbåtkart - Steigen Næringsforum	29.11.2016
89	Sørvig Jørn	Sammenstilling 09.11.2016 - Bindal - Alstahaug inkl. Dønna.	29.11.2016
88	Sørvig Jørn	Uttalelse fra Rødøy Kommune angående forslag til nye samferdselskart	29.11.2016
87	Jørn Sørvig	Brev av 25.11.16. Godsbehov br. JTB Olsen AS	29.11.2016
86	Rolf K Dahlberg	Innspill - nedleggelse av Hurtigbåten Bodø - Svolvær	24.11.2016
85	Rolf K Dahlberg	Svar på innspill - nedleggelse av hurtigbåten Bodø - Svolvær	25.11.2016

84	Jens Edvardsen	Trænaruten	26.11.2016
83	Mari-Ann Droksås	Innspill - Trænaruten	24.11.2016
82	Jørn Sørvig	Hurtigbåtruten Tjøttabassenget - forslag om nedleggelse	25.11.2016
81	Sørvig Jørn	Uttalelse fra Rødøy Kommune angående forslag til nye samferdselskart	28.11.2016
80	Sør-Fugløy velforening	Sørfugløy Velforening - innspill - båtanløp og usikkerhet	29.11.2016
79	Sørfugløy Velforening	Sørfugløy Velforening - innspill - båtanløp og usikkerhet	29.11.2016
78		Sørfugløy Velforening - innspill - båtanløp og usikkerhet	29.11.2016
76	Sørvig, Jørn	Svar til Mari-Ann Droksås ang. innspill Trænaruta	25.11.2016
74	Sørvig, Jørn	Ikke legg ned Trænaruta	25.11.2016
73	Vefsn kommune	Hurtigbåtruten Tjøttabassenget - forslag om nedleggelse	23.11.2016
71	Marit Swensen	Innspill til nytt samferdselskart	14.11.2016
70	Sørfugløy Velforening	Sørfugløy Velforening - innspill - båtanløp og usikkerhet	09.11.2016
67	Helgeland regionråd	Helgeland regionråd - uttalelse til nytt samferdselskart for Nordland	28.09.2016
66	Anne-Rita Nicklasson	Henvendelse angående hurtigbåtforbindelse Kjeldebotn-Evenesvika	23.09.2016
64	Øresvik lokalutvalg	Øresvik lokalutvalg - innspill vedrørende endringsforslag på ferjesambandet Jektvik - Sørfjorden - Kolboghavn	16.06.2016
61	Tornesøyan Velforening v/Lisbeth Johnsen	Vedrørende ferjeforbindelse Brønnøysund - Stortorgnes	24.05.2016
57	Meløy Næringsforum	Innspill angående framtidig ferjesamband Ørnes - Vassdal	10.05.2016
56	Gildeskål kommune	Innspill til nytt samferdselskart	10.05.2016
55	Stig Monsen v/ Gjerøy Søndre	Innspill til nytt samferdselskart - Gjerøy	10.05.2016
54	Lokalutvalg og næringsdrivende i Gjerøy	Innspill angående nytt samferdselskart	10.05.2016
53	Austre Vågan Innbyggerforening	Ferje og samfunnsbåt - uttalelse	10.05.2016
52	Vågan kommune	Uttalelse fra Ris Vel og innbyggerforeningen for Austre Vågan	10.05.2016
51	Støtt Brygge AS	Samferdselsbehovet til Støtt Brygge	10.05.2016
50	Sørfjord velforening	Opprop mot reduksjon av fergeregulariteten til - fra Sørfjorden	10.05.2016
49	Lokalutvalget på Sandhornøy	Nedlegging av fergeleiet Horsdal	10.05.2016
48	Anton og Aline Roeterdink	Angående hurtigbåtruta Evenes - Ballangen - Forretningsplan for Kaia Kafe Kjeldebotn	19.04.2016
47	Magnus Bjørnsen Løberg	Henvendelse av 19.04.2016 - fastboende Rørstad	19.04.2016
46	Brødrene J.T.B Olsen	Behov NEX på Rødøya	18.04.2016
45	Arnfinn Santi	Vedrørende prosjektet nytt kart - rute 18-413 - Kilboghavn - Melfjordbotn	13.04.2016
44	Helge Kjærran	Innspill båt rute i Nordfoldbassenget	14.03.2016
43	Nordland fylkes fiskarlag	Ny sjøverts samferdselsstruktur i Nordland - nytt ferge- og hurtigbåtkart	03.05.2016
41	Tjeldsund kommune	Uttalelse nedlegging av båt rute Smiberget - Hov	02.05.2016
40	Fagforbundet	Underskriftskampanje for å beholde flybåten - Kjeldebotn - Evenes	12.04.2016
39	Ofoten regionråd - Narvik kommune	Uttalelse om hurtigbåten Kjeldebotn - Evenes	22.04.2016
38	Lofotrådet	Høringsuttalelse - kutt i sjøveis transport	22.04.2016

37	Klokkegården Kystturisme AS	Innspill angående samferdselskart - Rødøy	21.04.2016
32	Dønna kommune	Innspill til nytt rutekart for ferjer og hurtigbåter	12.04.2016
31	Sørfugløy Velforening	Båtanløp Sørfugløy	11.04.2016
30	Magnus Bjørnsen Løberg	Fastboende på Rørstad i Foldfjorden	11.04.2016
29	Stian Rønnevik, Turi Hanssen, Magne Ilsaas, Ingeborg Sommerfeldt	Vedrørende nedleggelse av lokalbåtruter i Nordland	07.04.2016
27	Lødingen Skyssbåtservice AS	Angående nedlegging av ferge og hurtigbåtruter i Nordland	06.04.2016
26	Klokkegården Kystturisme AS	Innspill angående samferdselskart - Rødøy	05.04.2016
25	Bedriftsnettverket Møysalen rundt	Ny mail - La oss få beholde de ferge- og båtsambandene vi har igjen her nord	04.04.2016
24	Bygd for livet	Ny ferge- og hurtigbåtstruktur i Nordland	05.04.2016
23	Støtt Brygge AS	Informasjon om transportbehov i Meløybassenget	28.03.2016
22	Reidar Jensen	Møte i Sandnessjøen	02.04.2016
21	Nordlandsmuseet	Vedrørende første utkast til et nytt kart for ferge- og hurtigbåttrafikken i Nordland	01.04.2016
20	Rødøy kommune	Vedrørende møte i Sandnessjøen.	01.04.2016
19	Bedriftsnettverket Møysalen rundt	La oss få beholde de ferge- og båtsambandene vi har igjen her nord	01.04.2016
18	Støtt grendelag	Innspill i forbindelse med utkast til endret samferdselskart for Nordland	26.03.2016
17	Rødøy Ungdoms og idrettslag	Innspill samferdselskart - Rødøy	30.03.2016
15	Gjerøy lokalutvalg	Uttalelse til nytt samferdselskart	10.03.2016
14	Risvør Velforening v/Gunnar Stenersen	Uttalelse om samfunnsbåt Øksneshamn - mellomsteder	13.03.2016
13	Rødøy Stå På	Innspill til nytt hurtigbåt- og ferjekart i Lurøy, Rødøy og Meløy	01.03.2016
12	Vågan kommune	Ferge og samfunnsbåt - uttalelse	14.03.2016
11	Stig H. Monsen	Innspill til nytt samferdselskart	07.03.2016
10	Næringsforeningen Rødøy Stå På	Innspill til nytt hurtigbåt- og ferjekart i Lurøy, Rødøy og Meløy	02.03.2016
9	Terje Lauritzen	Kommentar til innspill til nytt samferdselskart i Rødøy	22.02.2016
8	Gjerøy Maskinstasjon v/Bent Roar Aakre	Innspill til nytt samferdselskart - uttalelse til nytt rutekart i Rødøy	03.03.2016
7	3 avsendere...	Høringsuttalelse - fergeruter i Meløybassenget - fergependlerne	27.01.2016
6	Hermann Kvig	Angående innspill til nytt hurtigbåt- og ferjekart i Lurøy, Rødøy og Meløy	29.02.2016
5	Arnulf Hansen & Co AS	Innspill til nytt hurtigbåt- og ferjekart i Lurøy, Rødøy og Meløy	25.01.2016
3	Nordland Fylkes Fiskarlag	Fremtidig hurtigbåt- og ferjesamband på Nordlandskysten - innspill til nytt hurtigbåt- og ferjekart	26.11.2015

