



*Prosjekt for Salten Regionråd*

# Båtpakke Salten II



20. januar 2010  
Transportutvikling Bodø AS



Rapport utarbeidet av  
 Transportutvikling Bodø AS  
 P.O.Box 647,  
 N-8001 Bodø  
 E-mail: [post@transportutvikling.no](mailto:post@transportutvikling.no)  
 Website: [www.transportutvikling.no](http://www.transportutvikling.no)



Oppdragsgiver:	Salten Regionråd
Rapport tittel:	Båtpakke Salten II
Prosjektnummer	TUB 09005
Oppdragsperiode	Juli 2009-januar 2010 (20 januar)
Tilgjengelighet:	Etter oppdragsgivers ønske
Organisering:	Transportutvikling Bodø AS er utøvende konsulent. Transportutvikling Bodø AS rapporterer til Salten Regionråd ved styringsgruppen som er satt ned for prosjektet.
Kort sammendrag på norsk	<p>Salten Regionråd har engasjert Transportutvikling Bodø AS for å gjennomføre Båtpakke Salten II (samlet båtplan for Salten).</p> <p>Samlet sett mottar rapportens omhandlede ruter (med unntak av fergesambandet Bodø-Lofoten) ca 170 mill kr i årlige driftstilskudd.</p> <p>Ruteendringer på kort sikt viser at billigste alternativ vil kunne la seg realisere innenfor en tilskuddsøkning i overkant av 700 000 kr, mens dyreste alternativer vil kunne gi en tilskuddsøkning på over 2 mill. kr per år.</p> <p>Økonomiske konsekvenser av ruteendringer og eventuell anskaffelse av nye fartøy på lang sikt vil i de skisserte alternativene variere fra ca 4,818 mill kr i årlig besparelse og opp til ca 9,745 mill kr i årlig tilskuddsøkning.</p> <p>Videre er det gjort vurdering av de enkelte anløpskaier mht maritime forhold og universell utforming.</p> <p>I fartøysvurderingene er gods, passasjekapasitet, bemanning, båtstørrelse, miljø og universell utforming vurdert.</p> <p>Takstsystemene, bestilling og informasjonssystemer, er beskrevet og vurdert i nest siste kapittel.</p>

Bodø, 20. januar 2010  
 Transportutvikling Bodø AS

Karl-Anton Swensen  
 Prosjektleder

# 1 Innhold

1	Innhold .....	4
2	Sammendrag .....	9
3	Innledning og bakgrunn.....	18
3.1	<i>Oppgavespesifikasjon</i> .....	18
3.2	<i>Metode og organisering</i> .....	19
4	Rutestruktur og forslag til ruteendringer i Salten .....	20
4.1	<i>Generelt om fergesamband tilknyttet Salten</i> .....	21
4.2	<i>Generelt om hurtigbåtsamband tilknyttet Salten</i> .....	24
4.3	<i>Gjennomgående hurtigbåtruter</i> .....	25
4.3.1	Nordlandsekspresen Bodø-Sandnessjøen (Nex I) .....	25
4.3.2	Vurdering av innspill vedrørende Nex I .....	29
4.3.3	Nordlandsekspresen Bodø-Svolvær (Nex II).....	31
4.3.4	Vurdering av innspill til ruteendringer vedrørende Nex II .....	33
4.3.5	Nordfoldruta .....	35
4.3.6	Vurdering av innkommende innspill: .....	38
4.4	<i>Hamarøy</i> .....	39
4.4.1	Fergesambandet Skutvik-Skrova-Svolvær.....	39
4.4.2	Nex II (Hamarøy).....	44
4.4.3	Vurdering av innspill fra Hamarøy .....	45
4.4.4	Kaier og terminaler i Hamarøy .....	47
4.5	<i>Steigen</i> .....	48
4.5.1	Helnessundruta.....	48
4.5.2	Fergeforbindelse til Steigen .....	51
4.5.3	Vurdering av Steigen kommune sine innspill.....	52
4.5.4	Kaier og båtterminaler i Steigen.....	55
4.6	<i>Bodø</i> .....	58
4.6.1	Kystgodsruta .....	58
4.6.2	Væran .....	59
4.6.3	Lokalrute i Helligvær.....	63
4.6.4	Festvåg-Misten .....	65
4.6.5	Bodø-Moskenes-Værøy-Røst.....	66
4.6.6	Vurdering av innspill til ruteendringer .....	68
4.6.7	Kaier og båtterminaler i Bodø by og Væran.....	71
4.7	<i>Gildeskål</i> .....	76
4.7.1	Kystgodsruta .....	76
4.7.2	Nex I .....	77
4.7.3	Ytre Gildeskål .....	78
4.7.4	Lokalrute i Gildeskål (MS Elias Blix II) .....	82
4.7.5	Skolerute i Fleinvær.....	85
4.7.6	Fergesambandet Sund-Horsdal-Sørarnøy .....	87
4.7.7	Bodø-Ertenvåg (Nygårdsjøen).....	89

4.7.8	Vurdering av innspill til ruteendringer .....	90
4.7.9	Kaier og båtterminaler i Gildeskål .....	97
4.8	<i>Beiarn</i> .....	103
4.8.1	Kjøpstad-Tverrvik .....	103
4.9	<i>Meløy</i> .....	109
4.9.1	Kystgodsruta .....	109
4.9.2	Nex I .....	110
4.9.3	Lokalrute i Meløy (Meløytind).....	111
4.9.4	Fergesambandet Ørnes-Vassdalsvik-Meløysund-Bolga-Støtt.....	116
4.9.5	Fergesambandet Forøy-Ågskaret.....	118
4.9.6	Vurdering av innspill til ruteendringer .....	119
4.9.7	Kaier og båtterminal i Meløy .....	126
4.10	<i>Andre ruter som kan kobles mot bårutene</i> .....	132
4.10.1	Buss .....	132
4.10.2	Meløy og Gildeskål .....	135
5	Vurdering av fartøystypene .....	138
5.1	<i>Miljø</i> .....	140
5.2	<i>Fartøysvurderinger</i> .....	143
5.3	<i>Passasjer (universell utforming)</i> .....	145
6	Vurdering av takstregulativene.....	147
6.1	<i>Elastisitetstvurdering</i> .....	152
7	Bestilling og informasjonssystemer .....	154
7.1	<i>Informasjon</i> .....	154
7.2	<i>Booking</i> .....	156
8	Avsluttende bemerkninger .....	158

Vedlegg 1 (kart over Salten med nærområder)..... 159

Vedlegg 2 (Oversiktskart over fergesamband i Nordland)..... 160

### Tabeller:

Tabell 2-1: Tilskuddsalternativer som følge av kostnadsberegninger av ruteendringer .....	15
Tabell 4-1: Båtruter tilknyttet Salten (2009) .....	20
Tabell 4-2: Innspill til rutetabell for NEX I .....	30
Tabell 4-3: Rutetabell NEX II (2009) .....	33
Tabell 4-4: Forslag til rutetabell for NEX II (2009).....	34
Tabell 4-5: Anbudsrutetabell Nordfoldruta.....	36
Tabell 4-6: Rutetabell Ny Helnessundruta (NEX 2,5).....	46
Tabell 4-7: Rutetabell Helnessundruta (2009).....	48
Tabell 4-8: Forslag til ny rutetabell for ny Steigenruta (2009).....	54
Tabell 4-9: Rutetabell Væranruta (2009) .....	62
Tabell 4-10: Forslag til rutetabell for Væranruta (2009) .....	69
Tabell 4-11: Kostnadsvurderinger av scenarioer for Væranruta (2009).....	70
Tabell 4-12: Rutetabell Ytre Gildeskål (2009).....	81

Tabell 4-13: Rutetabell lokalhurtigbåtruta i Gildeskål (2009) .....	84
Tabell 4-14: Forslag/innspill til ny rutetabell for Ytre Gildeskålruta (liggested Våg) .....	92
Tabell 4-15: Forslag/innspill til ny rutetabell for lokalruta i Gildeskål.....	92
Tabell 4-16: Økonomiske scenarioer ved foreslåtte ruteendringer i Gildeskål.....	94
Tabell 4-17: Rutetabell Kjøpstad-Tverrvik (2009) .....	106
Tabell 4-18: Rutetabell lokalrute i Meløy (2009).....	114
Tabell 4-19: Forslag til ny fergerute i Meløybassenget .....	123
Tabell 4-20: Økonomiske scenarioer ved foreslåtte ruteendringer i Meløy .....	125
Tabell 4-21: Ruteoversikt over transportmidler tilknyttet Hamarøy og Steigen (ruter fra Bodø) .....	133
Tabell 4-22: Ruteoversikt over transportmidler tilknyttet Hamarøy og Steigen (ruter til Bodø).....	134
Tabell 4-23: Ruteoversikt over buss og Nex I forbindelse til Bodø.....	135
Tabell 4-24: Ruteoversikt over buss og Nex I forbindelse fra Bodø og til Meløy.....	135
Tabell 4-25: Rutetabell hurtigruten .....	136
Tabell 4-26: Flyankomster og avganger fra Bodø per 9/9-09 (hverdager) .....	137
Tabell 5-1: Drivstofforbruk rutefartøy i Norge.....	141
Tabell 5-2: Utklipp fra Nordland fylkeskommunes "Handlingsplan for Universell utforming 2009-2012".....	146
Tabell 6-1: Takstsammenligninger mellom hurtigbåt og buss til Bodø (2009 regulativer).....	147
Tabell 6-2: Takstsammenligning mellom ferge og hurtigbåt i Meløy (2009).....	149

## Figurer:

Figur 3-1: Metodisk opplegg .....	19
Figur 3-2: Prosjektorganisasjon .....	19
Figur 4-1: Sum trafikk fergesamband i Salten (2008).....	21
Figur 4-2: Trafikk samtlige fergesamband i Salten (2008).....	22
Figur 4-3: Trafikk fylkeskommunale fergesamband i Salten (2008) .....	22
Figur 4-4: Fordeling av billengder på samtlige fergesamband i Salten (2008) .....	23
Figur 4-5: Fordeling av billengder på fylkeskommunale samband i Salten (2008) .....	23
Figur 4-6: Antall reisende med hurtigbåtene i Salten (2008) .....	24
Figur 4-7: Antall reisende per hurtigbåtsamband i Salten (2008) .....	24
Figur 4-8: Statistikk per hurtigbåtsamband i Salten (2008) .....	25
Figur 4-9: Passasjerstatistikk per måned (NEX I) .....	27
Figur 4-10: Andel reisende fordelt på kommunenivå i 2008 (NEX I) .....	27
Figur 4-11: Statistikk per mnd (NEX II) .....	31
Figur 4-12: Andel reisende per anløpssted med NEX II (2008) .....	32
Figur 4-13: Antall passasjerer i Nordfoldruta .....	37
Figur 4-14: Trafikkmengde (PBE) i sambandet Svolvær-Skrova-Skutvik (2007, 2008 og til august 2009) .....	40
Figur 4-15: Antall PBE per anløpssted i sambandet Svolvær-Skrova-Skutvik (2007-2008).....	41
Figur 4-16: Trafikkmengde (PBE) mellom anløpsstedene Svolvær og Skutvik (2007-2008) .....	41
Figur 4-17: Trafikkmengde (PBE) anløpsstedene Svolvær-Skrova og Skrova-Skutvik (2007-2008) .....	42
Figur 4-18: Trafikkmengde (PBE) mellom anløpsstedene Svolvær-Skutvik og Skrova- Skutvik (2008-2009).....	42
Figur 4-19: Reisende med NEX II til og fra Skutvik (2008).....	44
Figur 4-20: Antall passasjerer per år i Helnessundruta .....	49
Figur 4-21: Antall passasjerer per måned i Helnessundruta .....	49
Figur 4-22: Passasjerer fordelt per anløp i Helnessundruta (2008).....	50
Figur 4-23: Gods med kystgodsruta til og fra Bodø.....	58
Figur 4-24: Antall passasjerer Bodø-Væran .....	60
Figur 4-25: Passasjerstatistikk per mnd Bodø-Væran .....	60
Figur 4-26: Antall passasjerer per anløpssted (Bodø-Væran).....	61
Figur 4-27: Antall passasjerer med MS Helligvær .....	63
Figur 4-28: Statistikk fergesambandet Festvåg-Misten (PBE 2006-2009).....	65
Figur 4-29: Statistikk fergesambandet Bodø-Moskenes-Værøy-Røst (PBE 2006-2009).....	67
Figur 4-30: Antall tonn gods til/fra Sørarnøy (Kystgodsruta 2006-2008) .....	76
Figur 4-31: Antall passasjerer per år (Ytre Gildeskål) .....	79
Figur 4-32: Antall passasjerer per måned (Ytre Gildeskål 2006-oktober 2009) .....	79

Figur 4-33: Antall passasjerer per anløpssted (Ytre Gildeskål) .....	80
Figur 4-34: Antall passasjerer per år (lokalrute i Gildeskål) .....	83
Figur 4-35: Statistikk fergesambandet Sund-Sørarnøy (PBE 2006-2009) .....	88
Figur 4-36: Antall passasjerer per år (Kjøpstad-Tverrvik) .....	104
Figur 4-37: Antall passasjerer per mnd (Kjøpstad-Tverrvik) .....	104
Figur 4-38: Antall tonn gods per ekspedisjon i Meløy (Kystgodsruta 2005-2008) .....	110
Figur 4-39: Passasjerer per år (Lokalhurtigbåtrute i Meløy) .....	112
Figur 4-40: Passasjerer per måned (Lokalhurtigbåtrute i Meløy) .....	112
Figur 4-41: Passasjerer til/fra hvert anløpssted i 2008 (Lokalhurtigbåtrute i Meløy) .....	113
Figur 4-42: Statistikk fergesambandet Ørnes-Meløysund + (PBE 2006-2009) .....	116
Figur 4-43: Statistikk fergesambandet Forøy-Ågskaret (PBE 2006-2009) .....	118
Figur 4-44: Antall kjøretøy i sambandet Forøy-Ågskaret (2006-2008) .....	119
Figur 5-1: Tilskudd per passasjer med hurtigbåt i Salten (Indekser 2007) .....	138
Figur 5-2: Tilskudd per rutekilometer med hurtigbåt i Salten (Indekser 2007) .....	139
Figur 5-3: Tilskudd per rutekilometer med hurtigbåt og ferger i Salten (Indekser 2007) .....	139
Figur 5-4: Arrangementbildet av SCR ved bruk av ammoniakk på MS Steigtind/Salten (Kilde: Mecmar AS) .....	142
Figur 6-1: Regulativpriser for hurtigbåt, ferge og busser i Nordland (2009) .....	150
Figur 6-2: Rabatterte regulativpriser for hurtigbåt, ferge og busser i Nordland (2009) .....	151
Figur 6-3: Priselastisitetstegraf (teoretisk) .....	152

## Bilder:

Bilde 4-1: MS Steigtind (Transportutvikling Bodø september 2009) .....	26
Bilde 4-2: Salongen i MS Steigtind (Transportutvikling Bodø september 2009) .....	27
Bilde 4-3: MS Steigfart (Transportutvikling Bodø AS, juli 2009) .....	35
Bilde 4-4: MS Vågan .....	39
Bilde 4-5: Opseths plass (Transportutvikling Bodø august 2009) .....	43
Bilde 4-6: Ekspedisjonskaien i Skutvik (Transportutvikling Bodø august 2009) .....	47
Bilde 4-7: Skutvik fergelei og venterom (Transportutvikling Bodø august 2009) .....	47
Bilde 4-8: MS Ofoten (Transportutvikling Bodø august 2009) .....	48
Bilde 4-9: Utklipp av oppslag i Avisa Nordland den 30. november 2009. ....	53
Bilde 4-10: Brennsund ekspedisjonskai .....	55
Bilde 4-11: Ekspedisjonskaien i Helnessund (Transportutvikling Bodø juli 2009) .....	56
Bilde 4-12: Ekspedisjonskaien i Nordskot (Transportutvikling Bodø AS, desember 2009) .....	56
Bilde 4-13: Ekspedisjonskaien i Holkestad (Transportutvikling Bodø AS, desember 2009) .....	56
Bilde 4-14: Ekspedisjonskaien i Bogøy (Transportutvikling Bodø juli 2009) .....	57
Bilde 4-15: Bogøy fergekai (Transportutvikling Bodø juli 2009) .....	57
Bilde 4-16: Ekspedisjonskai i Nordfolda (Transportutvikling Bodø juli 2009) .....	57
Bilde 4-17: MS Nordfolda (Transportutvikling Bodø august 2009) .....	59
Bilde 4-18: MS Helligvær (Transportutvikling Bodø august 2009) .....	63
Bilde 4-19: MS Kjerringøy (Transportutvikling Bodø april 2009) .....	65
Bilde 4-20: MS Bodø (Transportutvikling Bodø august 2009) .....	66
Bilde 4-21: MS Røst (Transportutvikling Bodø juli 2009) .....	66
Bilde 4-22: Sentrumsterminalen i Bodø (Transportutvikling Bodø november 2009) .....	72
Bilde 4-23: Ekspedisjonskaien i Givær (Transportutvikling Bodø august 2009) .....	73
Bilde 4-24: Ekspedisjonskaien i Vokkøy (Transportutvikling Bodø august 2009) .....	73
Bilde 4-25: Ekspedisjonskaien i Sørvær (Transportutvikling Bodø august 2009) .....	74
Bilde 4-26: Ekspedisjonskaien på Sørlandego (Transportutvikling Bodø AS, august 2009) .....	74
Bilde 4-27: Fergeterminalen i Bodø (Transportutvikling Bodø november 2009) .....	75
Bilde 4-28: MS Skogøy (Transportutvikling Bodø august 2009) .....	78
Bilde 4-29: MS Elias Blix II (Transportutvikling Bodø september 2009) .....	82
Bilde 4-30: MS Fleinvær (Transportutvikling Bodø september 2009) .....	85
Bilde 4-31: MS Gildeskål (Transportutvikling Bodø november 2009) .....	87
Bilde 4-32: Salongen i MS Gildeskål (Transportutvikling Bodø november 2009) .....	87
Bilde 4-33: MS Rødøyloven (Transportutvikling Bodø september 2009) .....	95

Bilde 4-34: MS Mårøy Kilde: Gustav Oma.....	95
Bilde 4-35: GA-Tegning av MS Mårøy Kilde: Gustav Oma.....	96
Bilde 4-36: Sørfugløy ekspedisjonskai (Transportutvikling Bodø september 2009).....	97
Bilde 4-37: Sørarnøy ekspedisjonskai (Transportutvikling Bodø september 2009).....	98
Bilde 4-38: Flytebrygge i Sørarnøy (Transportutvikling Bodø september 2009).....	98
Bilde 4-39: Sørarnøy fergekai (Transportutvikling Bodø september 2009).....	99
Bilde 4-40: Ordfører Walter Pedersen og Thrond Gjølseth (Transportutvikling Bodø september 2009).....	99
Bilde 4-41: Arnøy Brygge (Transportutvikling Bodø august 2009).....	99
Bilde 4-42: Ekspedisjonskaien på Mevær (Transportutvikling Bodø august 2009).....	100
Bilde 4-43: Ekspedisjonskaien på Sørværet (Transportutvikling Bodø september 2009).....	100
Bilde 4-44: Inndyr havn (Transportutvikling Bodø november 2009).....	101
Bilde 4-45: Flytebrygge på Femris.....	101
Bilde 4-46: Flytebrygge og kai på Nordfugløy.....	101
Bilde 4-47: Sund fergekai (Transportutvikling Bodø november 2009).....	102
Bilde 4-48: Horsdal fergekai (Transportutvikling Bodø juni 2009).....	102
Bilde 4-49: Ordføreren i Beiarn på Tverrvik kai (Transportutvikling Bodø september 2009).....	103
Bilde 4-50: MS Rinø ved kai på Kjøpstad(Transportutvikling Bodø september 2009).....	103
Bilde 4-51: Agnesodden kai (Transportutvikling Bodø AS, september 2009).....	108
Bilde 4-52: Øynes kai (Transportutvikling Bodø AS, september 2009).....	108
Bilde 4-53: Tverrvik kai (Transportutvikling Bodø AS, september 2009).....	108
Bilde 4-54: Eggesvik (Transportutvikling Bodø AS, september 2009).....	108
Bilde 4-55: MS Meløytind ved kai på Ørnes (Transportutvikling Bodø, mars 2009).....	111
Bilde 4-56: MS Ørnes i Meløybassenget (Transportutvikling Bodø mars 2009).....	116
Bilde 4-57: MS Bognes i Ågskaret fergekai (Transportutvikling Bodø januar 2009).....	118
Bilde 4-58: Skisse til ny bilførende lokalhurtigbåt i Meløy (Transportutvikling Bodø AS og Ola Lilloe- Olsen).....	124
Bilde 4-59: Skisse av ambulanserbåt (Transportutvikling Bodø AS og Ola Lilloe- Olsen).....	126
Bilde 4-60: Bolga skipsekspedisjon og fergekai (Transportutvikling Bodø september 2009).....	127
Bilde 4-61: Grønøy skipsekspedisjon (Transportutvikling Bodø september 2009).....	127
Bilde 4-62: Grønøy skipsekspedisjon (Transportutvikling Bodø september 2009).....	128
Bilde 4-63: Grønøy skipsekspedisjon (Transportutvikling Bodø september 2009).....	128
Bilde 4-64: Vassdalsvik ferje (Transportutvikling Bodø november 2009).....	128
Bilde 4-65: Ørnes fergekai (Transportutvikling Bodø november 2009).....	129
Bilde 4-66: Ørnes skipsekspedisjon (Transportutvikling Bodø september 2009).....	129
Bilde 4-67: Støtt fergekai (Transportutvikling Bodø september 2009).....	130
Bilde 4-68: Støtt skipsekspedisjon (Transportutvikling Bodø september 2009).....	130
Bilde 4-69: Kommunal kai i Sandvika (Transportutvikling Bodø august 2009).....	131
Bilde 5-1: Utklipp fra Meløyavisa den 17. desember 2009.....	145
Bilde 5-2: Handikaptoalettet på MS Steigtind (Transportutvikling Bodø AS, desember 2009).....	146
Bilde 7-1: Utklipp fra nettsiden www.tromskortet.no.....	155

## Kart:

Kart 4-1: Anløpssteder NEX I.....	28
Kart 4-2: Anløpssteder NEX II.....	32
Kart 4-3: Kart over anløpsstedene i Nordfoldruta.....	37
Kart 4-4: Kart over tenkt fergesamband mellom Steigen og Kjerringøy.....	51
Kart 4-5: Kart over anløpsstedene i Væranruta.....	61
Kart 4-6: Kart over anløpsstedene i Helligvær.....	64
Kart 4-7: Kart over anløpsstedene i Ytre Gildeskålruta.....	80
Kart 4-8: Kart over anløpsstedene i Gildeskål (lokalrute Gildeskål).....	83
Kart 4-9: Kart over anløpssteder i Fleinvær.....	85
Kart 4-10: Kart over dagens ruter i Gildeskål, samt skisse av forbindelsen Ertenvåg-Bodø.....	89
Kart 4-11: Kart over anløpssteder i ruta Kjøpstad-Tverrvik.....	105
Kart 4-12: Kart over anløpssteder i lokarute i Meløy.....	113



## 2 Sammendrag

Båtpakke Salten II er en videreføring av det arbeidet som ble gjennomført i forbindelse med "Forstudie Båtpakke Salten (fase 1)". Målet med dette prosjektet er å fremme konkrete forslag til sjøverts rutestruktur som fremmer utviklingen i Salten.

Nordland fylkeskommune er inne i en prosess der samtlige båtruter innen kort tid skal konkurranseutsettes, -også ferge rutene. I tillegg overtar fylkeskommunen ansvaret for riksvegene og riksvegfergesambandene i Nordland fra og med 1. januar 2010. I Salten vil det være 2 riksvegsamband som blir fylkeskommunale fra 2010. Dette betyr at det i løpet av kort tid meisles ut fremtidige rutestrukturer og anbudsdokumenter. I den forbindelse ønsker kommunene i Salten ved Salten Regionråd og ha kvalifiserte meninger om hvordan BAS-regionene i Salten sine kollektivløsninger skal utformes.

Fergesambandene i Salten (med unntak av sambandene mellom Bodø og Lofoten) mottok i 2008 samlet sett ca 80 mill kr i tilskudd fra fylke og vegvesen. I 2008 var trafikk tallene for nevnte samband 303 230 PBE, ca 209 181 kjøretøy, 241 356 passasjerer og 3 473 motorsykler. Legger en sammen dette så får en 454 010 reisende personer. Gjenstående biler utgjorde 1 748 stk.

Hurtigbåtsambandene i Salten (inkludert begge NEX-rutene) mottok i 2008 i overkant av 90 mill kr i tilskudd. Samlet sett ble det fraktet ca 190 000 passasjerer inklusiv transittreisende ut og inn av Salten med NEX I og II. Internt i Salten reiste det ca 160 000 personer.

Dette prosjektet fremmer forslag til løsninger på både kort og lang sikt. Endret rutestruktur er kostnadsberegnet i forhold til de tilskudd som gis i dag. Kostnadsberegningene er i hovedsak basert på kjente og noen ukjente kostnadsstørrelser, noe det i hvert tilfelle blir redegjort for. Det er også tatt forbehold om økte kostnader som følge av konkurranseutsetting og eventuelle andre vurderinger.

Kaier/terminaler og liggesteder for fartøyene er det gjort enkle vurderinger av. Det er i den forbindelse viktig at de maritime forhold blir best mulig tilrettelagt for de som skal operere fartøyene. Sammendraget vil oppsummere de forhold som er behandlet i oppgavespesifikasjonen, og den er oppsummert som følger:

- Prosjektet Båtpakke Salten II inneholder en gjennomgang av båtrutestrukturen i sammenheng med andre transportmidler. Dette spesielt rettet mot pendlermuligheter, dagsmøter, kultur og andre aktiviteter. (Herunder også økt bruk av Meløytind til pendling fra øyene til Glomfjord Industripark)
- Med bakgrunn i ovenstående skal de økonomiske og driftsmessige konsekvenser ved en tilpasset rutestruktur vurderes.
- I tillegg vil det bli gjennomført en samlet vurdering av kai - og liggeforhold for å sikre gode maritime forhold, dette også mht universell utforming.

- Det skal også gjøres en vurdering av fartøystyper. I vurderingen skal størrelse på fartøy, kombinasjon mellom gods og passasjerer, miljø og universell utforming inngå.
- Kort vurdering av takstsystemene og brukervennlig bestillingssystem og informasjonssystem vil også bli gjennomført.

### Oppsummering av ruteendringer på kort sikt:

#### Hamarøy

- NEX II
  - Avgang Bodø ønskes endret til kl 1800 på mandag, tirsdag, onsdag og torsdag.
- Fergesambandet Skutvik-Skrova-Svolvær
  - Ankomst Skutvik ønskes endret slik at det blir korrespondanse med buss (kl 1745)
  - Det ønskes en til rutetur per døgn
  - Sommersesongen økes fra 2 til 3 måneder
  - Lik takst med andre fergesamband
  - Bedre informasjon og bookingsystem

#### Steigen

- NEX II
  - Tirsdag og torsdagsavgangen fra Bodø ønskes flyttet til kl 1800
  - Mandag og onsdagsavgangen fra Bodø ønskes flyttet til kl 1530
  - Avgang Svolvær flyttes 20 minutter tidligere (sannsynligvis i konflikt med Hamarøy og Vågan)
  - Suppleringssturen på søndag ønskes med samme avgang som NEX II (Dette er i konflikt med Væranruta).
- Helnessundruta
  - Avgang Bodø på torsdag ønskes flyttet til kl 0730 (lik tirsdagsturen)

#### Bodø

- Kystgodsruta
  - Det søkes å få til ukentlig anløp av Sørlandego i forbindelse med Max Mat sin produksjon på Landego
  - Månedlig behovstur til Helligvær videreføres
  - Det bør inngås en langsiktig avtale med rederi
- Væranruta
  - Anløp av Sørlandego kl 1800 endres til signalanløp
  - Anløp Givær midt på dagen fredag
  - Kulturavgang kl 2200 på fredag
  - Egen rutetur til Bliksvær og Givær på fredag der neste rutetur forskyves (sommerstid)
  - Egen rutetur (sommerstid) til Bliksvær og Givær på søndag der neste tur forskyves (NB i konflikt med Steigen)
  - Ytre Gildeskål kan kutte Bliksvær når dette ivaretas av Væranruta (jfr. forslag)

- Helligværruta
  - 🔍 Eventuelt skoleskysstbehov for Givær søkes løst ved at Bodø kommune og fylkeskommunen samarbeider om hvordan dette skal løses, eventuelt ved anskaffelse av ny båt til Helligvær.

## Gildeskål

- Kystgodsruta
  - 🔍 Er fornøyd med fylkeskommunens håndtering av ruta mht Gildeskål sine behov.
  - 🔍 Det bør legges til rette for behovsturer til Fleinvær
  - 🔍 Det bør inngås en langsiktig avtale med rederi
- NEX I
  - 🔍 Forlengelse av sesongen mht anløp av Sørfugløy på søndager (inntil nytt tilpasset fartøy i Gildeskål er på plass)
  - 🔍 Videreføring av dagens rutetabell
  - 🔍 Ønsker at dagens båter skal benyttes i fortsettelsen
- Lokalhurtigbåtruta
  - 🔍 Opprettelse av kveldsturer til Våg/Sørarnøy i korrespondanse med Ytre Gildeskål
- Ytre Gildeskål
  - 🔍 Ruta endrer liggestedet til Våg slik at det blir kveldsturer i ukedagene til Våg.
  - 🔍 Tirsdagstur (formiddag) til Gildeskål (lik torsdagsturen)
  - 🔍 Rutetur til Fleinvær de dagene NEX I har anløp av Sørarnøy på ettermiddag (Eventuelt benytte MS Fleinvær)
- Fergesambandet Sund-Horsdal-Sørarnøy
  - 🔍 Ny salong
  - 🔍 Horsdal tas opp som fast anløp de dager ruten går forbi
  - 🔍 Siste tur endres til senere avgang 2030. Må ses i sammenheng med andre ruter

## Beiarn

- Det ønskes at dagens driftsavtale for ruten mellom Kjøpstad og Tverrvik prolongeres ut 2010. Dette betyr at dagens fartøy og rutestruktur videreføres inntil videre.

## Meløy

- Kystgodsruta
  - 🔍 Er fornøyd med fylkeskommunens håndtering av ruta mht Meløys behov.
  - 🔍 Det bør inngås en langsiktig avtale med rederi
- NEX I
  - 🔍 Endring av anløpsstedet Støtt til signalanløp
  - 🔍 Videreføring av dagens rutetabell
  - 🔍 Ønsker at dagens båter skal benyttes i fortsettelsen
- Lokalhurtigbåtruta
  - 🔍 3 bestillingsturer til Meløysund per uke (skift i industriparken)

- Fergesambandet Ørnes-Vassdalsvik-Meløysund-Bolga-Støtt
  - 🕒 Utgangspunkt Bolga på hverdager
  - 🕒 Rutetur til Bolga på lørdag endres til signaltur
- Fergesambandet Forøy-Ågskaret
  - 🕒 Større ferge
  - 🕒 Pendlerfil

### Økonomiske vurderinger av ruteinnspill på kort sikt

Foreslåtte ruteendringer for NEX II vil neppe ha økonomiske konsekvenser så fremt ikke inntektsgrunnet reduseres.

I fergesambandet Skutvik-Skrova-Svolvær ønskes det en ekstra rutetur per dag til Skutvik. Dette har vi ikke kostnadsberegnet, men det er liten tvil om at dette vil utløse økt tilskuddsbehov på flere millioner per år. Ordinære takster og utvidelse av sommersesongen har vi heller ikke gjort beregninger av.

Ruteendringene som Steigen kommune har foreslått kan vi ikke se vil ha nevneverdige økonomiske konsekvenser.

De ruteendringsforslag som er fremmet på Væranruta vil etter våre beregninger kunne øke den årlige tilskuddsrammen med ca 410 000 kr per år. Ukentlig anløp av kystgodsruta til Sørlandego er ikke beregnet, men en må nok plusse på noen hundre tusen (anslagsvis kr 500 000) for å få dette til.

Foreslåtte ruteendringer i Gildeskål er ganske omfattende og vil etter våre beregninger kunne øke tilskuddsbehovet med ca 476 000 kr per år. Hvis en ikke legger inn en ekstra rutetur på tirsdag fra Bodø til Sørarnøy og gjennomfører øvrige foreslåtte ruteendringer vil dette kunne gi en besparelse på ca 217 000 kr per år.

Videreføringen av ruten mellom Kjøpstad og Tverrvik vil ikke øke tilskuddsbehovet.

Gjennomføring av ruteendringene i Meløy vil ved billigste alternativ kunne gjennomføres med økning i tilskuddsbehovet på ca 408 000 kr. Legger en til grunn dyreste alternativ vil tilskuddsbehovet måtte økes med ca 1 082 000 kr per år.

Gjennomføring av nevnte ruteendringer vil, etter billigste alternativer, kunne gjennomføres innenfor en økning av tilskuddsrammen med i overkant av 700 000 kr per år. I dette ligger ikke økte kostnader mht Skutvikferga og eventuelle anløp med kystgodsruta av Sørlandego.

Våre beregninger er ca beregninger basert på variable kostnader ved økt produksjon for de enkelte ruter. Dette er ikke eksakt og gir kun et bilde av sannsynlige kostnadsendringer.

## Oppsummering av ruteendringer på lengre sikt:

### Hamarøy

- ➔ NEX II
  - ➊ Ved konkurranseutsetting må anbudskriteriene stille krav om minst samme rute og transportstandard som dagens fartøy
  - ➋ Fartøy må være godsførende innenfor dagens hurtigbåtstruktur i Nordland
- ➔ Fergesambandet Skutvik-Skrova-Svolvær
  - ➊ Minimum 5 avganger per døgn sommerstid
  - ➋ Minimum 2 avganger i vintersesongen
  - ➌ Samme takst som øvrige fergesamband
  - ➍ Langsiktig kontrakt med driftsselskap, minimum 5 år.
- ➔ Forlengelse av "Ny Helnessundrute" til Skutvik 2 dager i uken.
- ➔ Forlengelse av Kystriksveien med fergesamband til Steigen og videre forlengelse til Hamarøy (fergesamband Bogøy-Skutvik)

### Steigen

- ➔ NEX II
  - ➊ Ved konkurranseutsetting må anbudskriteriene stille krav om minst samme rute og transportstandard som dagens fartøy. Den må også være godsførende så lenge ikke andre alternativer er etablert.
- ➔ "Ny Helnessundrute"
  - ➊ Det etableres en egen rute med eget fartøy (lik ny Væranbåt). Ruten vil betjene dagpendling mellom Steigen og Bodø. I tillegg vil den ivareta dagens Helnessundrute med justerte rutetider.
- ➔ Forlengelse av Kystriksveien med fergesamband til Steigen (Langskjæret-Lagnes)

### Bodø

- ➔ NEX I og NEX II
  - ➊ Ved konkurranseutsetting må anbudskriteriene stille krav om minst samme rute og transportstandard som dagens fartøy, samt at den må være godsførende.
- ➔ Kystgodsruta
  - ➊ Det bør inngås langsiktig avtale med rederi vedrørende fremtidig drift av ruta
- ➔ Væranruta
  - ➊ Det settes inn ny båt som er tilpasset ruten. Fartøyet er godsførende.
- ➔ Helligværruta
  - ➊ Bodø kommune inngår et samarbeid med Nordland fylkeskommune om anskaffelse av nytt fartøy til benyttelse i Helligvær.

## Gildeskål

- NEX I
  - 🔵 Ved konkurranseutsetting må kriteriene stille krav om minst samme rute og transportstandard som dagens fartøy, samt at den må være godsførende når ikke andre fullgode alternativer finnes.
- Lokalhurtigbåtruten og Ytre Gildeskålruta
  - 🔵 En ny båt som erstatning for begge fartøy, samt at liggested og utgangspunkt blir Inndyr. Fartøyet må være godsførende
  - 🔵 Rutetabell basert på ett fartøy
- Fergesambandet Sund-Horsdal- Sørarnøy
  - 🔵 Overbygd ferge
- Ertenvåg-Bodø
  - 🔵 Beskrivelse av ett eventuelt nytt samband er med i teksten som innspill
- Kjøpstad-Tverrvik
  - 🔵 Støtter Beiarn som legger opp til en dialog med fylkeskommunen for å etablere et rutetilbud i samarbeid med nyoppstartet reiselivsbedrift. Inntil videre må dagens opplegg videreføres ut 2010.

## Beiarn

- Beiarn legger opp til en dialog med fylkeskommunen for å etablere et rutetilbud i samarbeid med nyoppstartet reiselivsbedrift. Inntil videre må dagens opplegg videreføres ut 2010.

## Meløy

- NEX I
  - 🔵 Ved konkurranseutsetting må anbudskriteriene stille krav om minst samme rute og transportstandard som dagens fartøy, samt at fartøy må være godsførende.
- Lokalhurtigbåtruten
  - 🔵 Ved konkurranseutsettingen ønskes det bilførende hurtigbåt som har rutehastighet på ca 25 knop
- Fergesambandet Ørnes +
  - 🔵 Utgangspunkt Bolga på hverdager

### Økonomiske vurderinger i forbindelse med endringer på lang sikt

Vedrørende NEX I og NEX II har vi ikke lagt til grunn noen kostnadsendringer utover dagens tilskudd.

Ruteendringsønskene vedrørende Skutvikferga er heller ikke vurdert. Det samme gjelder eventuell fergeforbindelse mellom Bogøy og Skutvik.

Forlengelse av en eventuell "Ny Helnessundrute" (NEX 2,5) til Skutvik har vi kostnadsberegnet til ca 1 mill kr per år, dette for 2 ukentlige turer. Forutsetningen er at det blir etablert ny rute mellom Bodø og Steigen etter skisserte modell.

“Ny Helnessundrute” til Steigen, som er tenkt å ivareta daglig pendling til og fra Bodø, vil kunne gjennomføres ved å øke tilskuddet med 6 til 7 mill kr per år, utover de kostnadene som er med dagens Helnessundrute. Forutsetningen er at skisserte løsning velges.

Oppretting av fergesamband mellom Steigen og Kjerringøy mener vi vil fordre et driftstilskudd fra 10 til 15 mill kr per år. I tillegg kommer grunnlagsinvesteringer til fergeleier og opprusting av tilførselsveier.

Anskaffelse av nytt fartøy til å betjene øyene i Helligvær er ikke beregnet.

Utskifting av fartøy i Væranruta vil etter våre beregninger kunne øke tilskuddsbehovet med opp til 3 753 000 kr per år. Det er lagt til grunn et nytt og moderne fartøy på størrelse med dagens. Hvis ruta kunne opereres med en noe mindre båt, men med samme passasjerantall som dagens MS Skogøy, så ville en kunne redusere det årlige tilskuddet med ca 2,060 mill kr per år. Et mindre fartøy vil normalt kreve færre personer i bemanningen. Vi tar ikke stilling til dette valget, men skisserer dette som et alternativ hvis driftstilskudd søkes redusert.

I Gildeskål har vi foreslått å erstatte dagens 2 fartøy (Ytre Gildeskål og Gildeskål lokal) med ett fartøy. Forutsetningen er at en legger til grunn skisserte båtstørrelse og driftsmodell. Samtidig innfris samtlige ruteendringssønsker fra Gildeskål. Besparelsen som følge av dette vil per år kunne være opptil 4.5 mill kr.

Innspillet vedrørende endring av driftsmodell for ruta mellom Kjøpstad og Tverrvik i Beiarn vil på sikt kunne redusere det økonomiske tilskuddet/bidraget fra fylkeskommunen. I tillegg vil en slik løsning kunne være med på å utvikle et nytt reiselivsprodukt i området.

I Meløy er det lagt til grunn ny bilførende hurtigbåt, etter innspill fra NFK og Meløy kommune. I beregningene er vi kommet frem til at dette, samt de ønskede ruteendringer, vil kunne innfris med en tilskuddsøkning på ca 1 742 000 kr per år. Det kan tenkes at investeringskostnadene blir noe høyere enn hva vi har forutsatt.

I *Tabell 2-1* vises forskjellige alternativer av de kostnadsberegninger som vi har gjennomført, og som er basert på de innspill som er gitt i dette prosjektet. Endelig valg av alternativer bør avklares i prosesser mellom kommunene og fylkeskommunen i forbindelse med utarbeidelse av anbudskriterier.

Tilskuddsalternativer						
	Alternativer					
	1	2	3	4	5	6
Meløy	1 742 000	1 742 000	1 742 000	1 742 000	1 742 000	2 492 000
Gildeskål	-4 500 000	-4 500 000	-4 500 000	-4 500 000	-4 500 000	-4 500 000
Væran	-2 060 000	-2 060 000	-2 060 000	3 753 000	3 753 000	3 753 000
Steigen	0	6 000 000	6 000 000	0	6 000 000	7 000 000
Hamarøy	0	0	1 000 000	0	1 000 000	1 000 000
Sum tilskuddsendringer	-4 818 000	1 182 000	2 182 000	995 000	7 995 000	9 745 000

Tabell 2-1: Tilskuddsalternativer som følge av kostnadsberegninger av ruteendringer

Som tidligere nevnt har vi i våre beregninger lagt variable driftskostnader til grunn. Kapitalkostnader er lagt til grunn med forutsetninger som i praksis kan bli annerledes.

Vi antar at kostnadsbildet vil endre seg når en konkurranseutsetter rutene. Blant annet vil selskapene sannsynligvis prissette den risikoen de påtar seg. Avskrivningstid/nedbetalingstid av investeringer vil også påvirkes av eventuell kontraktslengde.

### Oppsummert vurdering av kai - og liggeforhold

Oppsummert kan en si at de forskjellige kaier er i rimelig god forfatning. Rapporten beskriver liggeforholdene og kaienes tilstand mht universell utforming.

Det er noen kaier som er mindre egnet i forhold til de krav og forventninger som stilles. Her nevnes:

- Sørarnøy ekspedisjonskai er ugunstig mht til liggested for Ytre Gildeskålruta. Gildeskål kommune vurderer ny kai.
- Kaien i Sandvika i Meløy bør utbedres og tilpasses lokalhurtigbåtens anløp. Det har vært gjentatte henvendelser fra skipsførerene angående dette. Kaien er kommunal.
- Flytebryggen i Meløysund er utilfredsstillende fortoy, noe som gjentatte ganger har skapt uønskete hendelser. Dette har også vært påpekt fra skipsførerene. Flytebryggen er kommunal.

### Vurdering av fartøystyper

Samtlige kommuner mener at i fremtiden må fartøyene i NEX-rutene være av minst samme standard som dagens fartøy (MS Steigtind og MS Salten). I den forbindelse er det viktig å benytte de erfaringer som var i forbindelse med anskaffelse av nevnte fartøy.

I en del av de øvrige ruteområdene vil det kunne være mulig og oppnå økonomiske besparelser ved å redusere båtstørrelsene. Dette vil i våre eksempler ikke nødvendigvis redusere kvaliteten på tjenesten. Men det å redusere bemanningen vil, og er, omstridt i fagmiljøene, selv om sjøfartsmyndighetenes krav er innfridd.

Det bør være godskapasitet på omhandlede hurtigbåtruter. I enkelte samband bør godsbehovet kartlegges i forhold til dimensjonering av fartøy. Godsførende hurtigbåter er avgjørende for bosetning og næringsutvikling ved flere anløpssteder.

Redusert båtstørrelse i de lokale rutene vil ha en miljøgevinst. Skal en opprettholde dagens rutetilbud og transportstandard er det ingen enkel løsning på miljøutfordringene. Det vi mener bør etterstrebes, er at det blir bygd nye fartøy med moderne teknologi for å redusere de eksterne konsekvensene hurtigbåtdrift påfører miljøet. I tillegg bør Nordland fylkeskommune legge til rette for miljøfremmende tiltak på dagens hurtigbåter.

I tillegg bør det vurderes flere signalanløp og bestillingsturer, både på fergene og hurtigbåtene. Det er lite miljøvennlig og ressursmessig uheldig å gjennomføre ruteturer der ingen benytter tilbudet.



### Vurdering av takstsystemene

Takstregulativet for hurtigbåt ligger noe over ferge og bussregulativene (anbudsrutene). Dette er naturlig hvis en ser på det tilskuddsnivået som hurtigbåtene fordrer. Fergene har så langt vært underlagt riksregulativet.

På flere distanser kommer hurtigbåt langt gunstigere ut enn alternative transportmiddel. Hvis en i tillegg ser på tidsbesparelsen ved bruk av hurtigbåt blir dette enda gunstigere. Rabattordningene for de som benytter hurtigbåt jevnlig mellom to definerte anløpssteder er gunstige, dette ved at det oppnås opptil 33,33 % rabatt per reise. Skoleelever har egne gunstige rabattordninger. I sum mener vi at dagens regulativer for hurtigbåter ikke er urimelige.

### Oppsummering vedrørende bestilling og informasjonssystem

Dagens reisende stiller stadig strengere krav til bestilling og informasjonssystem og i den forbindelse bør eventuelle nye systemer tilpasses brukerne i størst mulig grad.

Informasjonen til de reisende kan bli bedre, og fylkeskommunen bør ta initiativ til en større samordning av ruteopplysningstjenesten slik at de reisende eksempelvis føler at de får etterspurte tjenester på en felles nettside, eventuelt med linker til de som har ansvaret for de respektive ruter. En bør videre vurdere å benytte samme system og plattform som Troms bruker. Vi anser dette som viktige tiltak for å oppnå målsettingene i forhold til bl.a. universell utforming.

Det er i dag 2 hurtigbåtruter (NEX I og II) og fergesambandene Bodø-Lofoten og Svolvær-Skrova-Skutvik hvor forhåndsbestillinger (booking) kan foretas.

Fergesambandet Svolvær-Skrova-Skutvik bør til sommersesongen 2010 legge til grunn de erfaringer som fremkom sommersesongen 2009. Dette betyr at tjenesten må forbedres.

Problemstillingene rundt NEX-rutene sine bookingutfordringer relaterer seg mest til manglende informasjon. Slik vi ser det vil tilpassede SMS tjenester kunne gi reisende informasjon på ett tidlig tidspunkt hvis eksempelvis ruteturen er fullbooket. Gode nettløsninger er også her av stor betydning.

## 3 Innledning og bakgrunn

På oppdrag fra Salten Regionråd gjennomførte Transportutvikling Bodø AS i 2007 "Forstudie Båtpakke Salten" (Fase 1). Forprosjektet hadde som oppgave å vurdere hvilke tiltak som kan iverksettes for å styrke sjøverts transport i BAS-regionen Salten, samt fremme forslag til videre arbeid med en samlet båtplan for Salten. Dette er grunnlaget for Båtpakke Salten II.

Salten Regionråd har engasjert Transportutvikling Bodø AS for å gjennomføre Båtpakke Salten II (samlet båtplan for Salten).

Nordland fylkeskommune er for tiden inne i en prosess der all rutegående kollektivtransport skal konkurranseutsettes innen kort tid. I tillegg vil fylkeskommunen, som følge av forvaltningsreformen, overta de fleste riksvegene med tilhørende fergesamband fra 1.1.2010. I fremtiden vil dette kunne bety en sterkere samordning mellom ferger og hurtigbåter (mindre mulighet for dobbelkjøring). Fylkeskommunen har også signalisert at tilskuddsrammene for drift av hurtigbåter ikke kan fortsette å vokse. I denne forbindelse er det viktig at Salten Regionråd har vurdert kollektivbehovet i Salten.

Målet med prosjektet er derfor å utarbeide en utredning som har konkrete forslag til sjøverts rutestruktur som fremmer utviklingen av BAS-regionene i Salten. Spesielt skal dette omfatte øysamfunnene rundt Meløy, Gildeskål, Bodø og Steigen. I tillegg vil andre berørte kommuner i Salten bli omhandlet. Pendling i forhold til arbeidssted vil være viktig, men også andre reisebehov vektlegges.

### 3.1 Oppgavespesifikasjon

Prosjektet Båtpakke Salten II inneholder en gjennomgang av båttrutestrukturen i sammenheng med andre transportmidler. Pendlermuligheter, dagsmøter, kultur og andre aktiviteter vektlegges. For eksempel økt bruk av Meløytind til pendling fra øyene til Glomfjord Industripark.

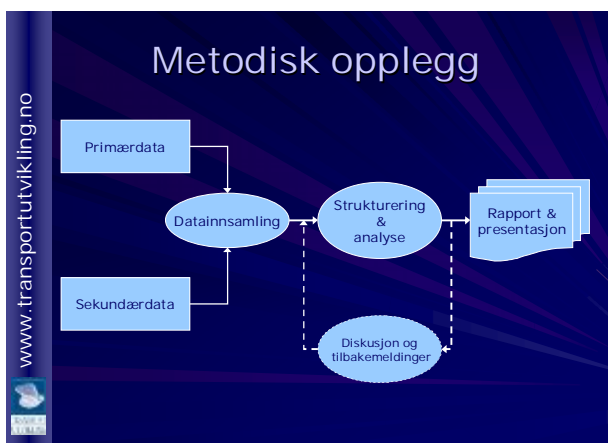
Med bakgrunn i ovenstående vurderes økonomiske og driftsmessige konsekvenser ved en tilpasset rutestruktur.

Fartøytyper vurderes. I vurderingen inngår størrelse på fartøy, kombinasjon mellom gods og passasjerer, miljø og universell utforming.

Videre gjennomføres en samlet vurdering av kai - og liggeforhold for å sikre gode maritime forhold, også mht universell utforming.

Det foretas også en kort vurdering av takstsystemene og brukervennlige bestillings- og informasjonssystem.

### 3.2 Metode og organisering



Figur 3-1: Metodisk opplegg

Datainnsamlingen består av både primærdata og sekundærdata. Innsamlingen av sekundærdata har vært ganske omfattende. Her nevnes statistikk, trafikk tall, regnskaper, rutetabeller osv. I tillegg er det innhentet en omfattende mengde primærdata for å ha best mulig grunnlag for vurderingene.

Materialet er deretter strukturert, analysert og diskutert med styringsgruppen og andre ressurspersoner.

Arbeidet har vært gjennomført fra juli til og med desember 2009. Prosjekteier er Salten Regionråd og utøvende konsulent/prosjektleder er Karl-Anton Swensen (Transportutvikling Bodø AS).

Prosjektet har vært rettet mot berørte kommuner der en har lagt vekt på dialog for å forankre arbeidet best mulig. Prosjektets styringsgruppe har bestått av personer fra de mest berørt kommunene.



Figur 3-2: Prosjektorganisasjon

Styringsgruppens medlemmer har god kjennskap til de kommunikasjonsmessige utfordringene i de respektive kommunene. I tillegg bidrar medlemmene til forankring av ruteinnspillene ute i kommunene. Dette har stor betydning for det videre arbeidet som skal gjøres overfor bl.a. fylkeskommunen.

Første utgave av denne rapporten ble opptrykket til styringsgruppen i 7 eksemplarer. I ettertid er det gjort noen endringer og justeringer, noe som er medtatt i denne utgaven. Denne utgaven er på forsiden merket 20. januar 2010, mens den forrige var merket januar 2010.

## 4 Rutestruktur og forslag til ruteendringer i Salten

I kommunene i Salten er det en rekke båtruter som betjener befolkningen mellom øyene og fastlandet. Til sammen vil det fra og med 1. januar 2010 være 17 båtruter tilknyttet Salten som mottar fylkeskommunalt tilskudd.

Foruten fergesambandene mellom Bodø og Lofoten, vil samtlige fergesamband i Salten være fylkeskommunale fra og med 1. januar 2010. I tillegg har Salten to anløpssteder for hurtigruten.

Tabell 4-1 viser de 7 fergesambandene som berører Salten. Tre samband er tilknyttet Lofoten (merket (a) og (b.) mens de øvrige trafikkerer internt i Salten. Riksvegsambandene (Forøy-Ågskaret og Festvåg-Misten) blir fylkessamband fra og med 1.1.2010. Sambandet Skutvik-Svolvær (merket (a.) ble omgjort til fylkessamband den 1. januar 2009. Sambandene fra Bodø til Lofoten (merket (b.) er, og vil i fremtiden, være riksvegsamband. Disse vil være finansiert av staten.

Det er to mindre lokalruter i Salten som mottar driftstilskudd fra Nordland fylkeskommune. Den ene er skoleruten i Fleinvær (c) og den andre (d) utfører ruteturer mellom øyene i Helligvær.

Fylkeskommunen yter også driftstilskudd til en godsbåtrute (Kystgodsruta) som trafikkerer mellom Bodø og Nesna.

I Salten er det 9 hurtigbåtruter. To av disse rutene er Nordlandsekspressen, der den ene (NEX I) trafikkerer mellom Bodø og Sandnessjøen (Helgeland), mens den andre (NEX II) trafikkerer mellom Bodø og Svolvær (Lofoten). Øvrige hurtigbåtruter trafikkerer internt i Salten

Tabellen under viser nevnte ruter i Salten.

Kommune	Type rute	Rute	Samband	Fartøy
Salten	Godsbåt		Bodø-Nesna	MS Fjordlast
	Hurtigbåt	23-731	Bodø-Sandnessjøen	MS Salten
	Hurtigbåt	23-755	Bodø-Svolvær	MS Steigtind
Hamarøy	Ferge (a)	18-751	Skutvik-Skrova-Svolvær	MS Vågan
Steigen	Hurtigbåt	18-553	Nordfold-Tårnvik	MS Steigfart
Steigen-Bodø	Hurtigbåt	18-551	Bodø-Helnessund	MS Ofoten
Bodø	Hurtigbåt	18-539	Væran	MS Ofoten/MS Skogøy
	Lokalrute (d)		Helligvær	MS Helligvær
	Ferge	18-538	Festvåg-Misten	MS Kjerringøy
	Ferge (b)	18-782	Bodø-Værøy-Røst-Moskenes	MS Røst
	Ferge (b)	18-782	Bodø-Moskenes	MS Bodø
Gildeskål-Bodø	Hurtigbåt	18-445	Bodø-Gildeskål	MS Skogøy
Gildeskål	Hurtigbåt	18-447	Gildeskål	MS Elias Blix II
	Skolerute (c)		Fleinvær	MS Fleinvær
	Ferge	18-444	Sund-Horsdal-Sørarnøy	MS Gildeskål
Gildeskål-Beiarn	Lokalrute	18-452	Kjøpstad-Tverrvik	MB Rhø
Meløy	Hurtigbåt	18-433	Meløy	MS Meløytind
	Ferge	18-435	Ørnes-Vassdalsvik-Meløysund-Bolga-Støtt	MS Ørnes
	Ferge	18-421	Forøy-Ågskaret	MS Bogøy

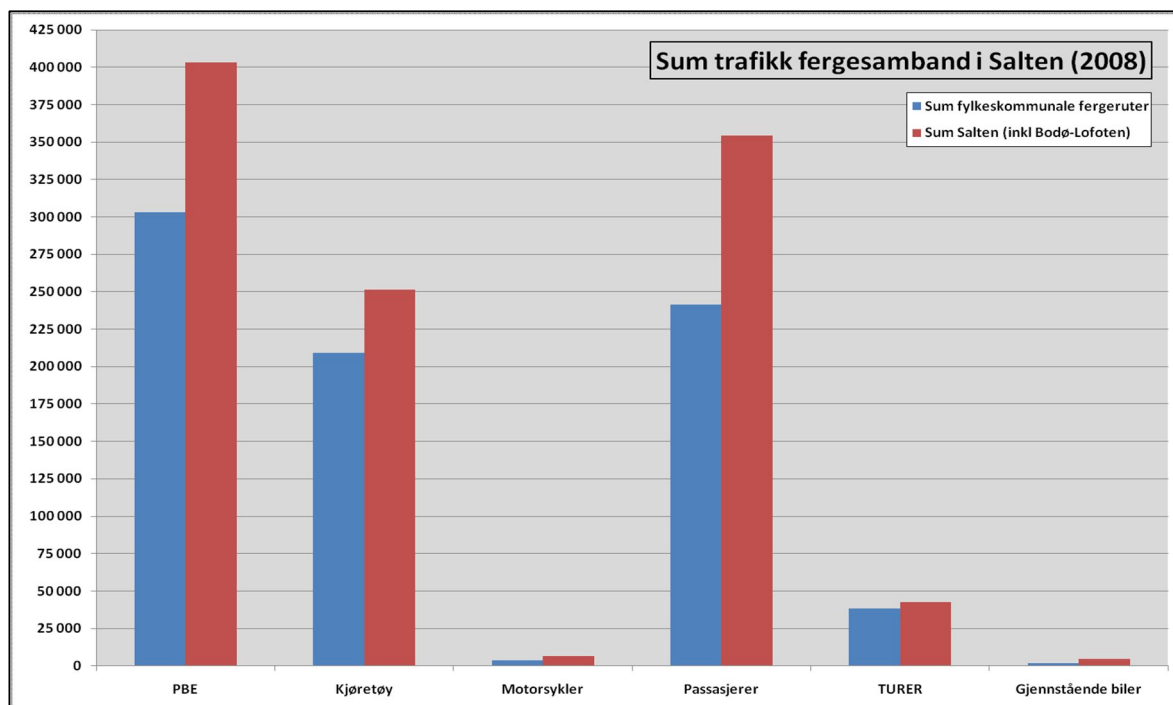
Tabell 4-1: Båtruter tilknyttet Salten (2009)

Dette kapitlet gir innledningsvis en generell beskrivelse av ferge og hurtigbåtsambandene i Salten. Deretter gjennomgås rutene i Nordlandsekspressen og Nordfoldruta som er ruter som berører flere kommuner. Deretter vil rutene, med innspill fra hver kommune, bli gjennomgått og vurdert. I kommunegjennomgangen vil også kaiforholdene bli gjennomgått.

## 4.1 Generelt om fergesamband tilknyttet Salten

I 2007 utgjorde tilskuddene til fergedriften i Salten (unntatt Bodø-Lofoten) ca 64 mill kr. Omregnet til dagens tilskudd vil dette utgjøre ca 80 mill kr per år, tilsvarende 22 % av det fylkeskommunale tilskuddsbehovet for fergedriften i Nordland fra og med 2010. Figur 4-1 illustrerer trafikken ved samtlige fylkesfergesamband i Salten (blå søyler). Røde søyler viser fergetrafikken inkludert sambandene Bodø-Moskenes og Bodø-Værøy-Røst-Moskenes.

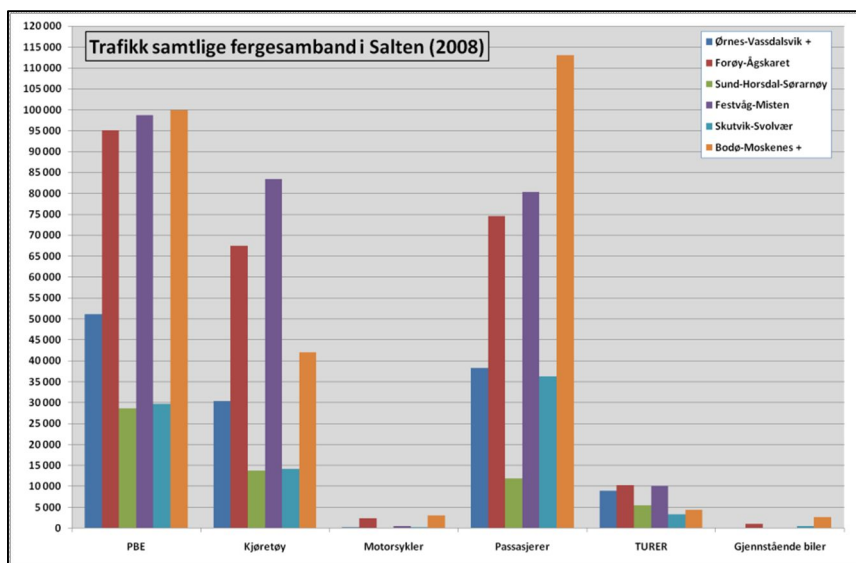
I Nordland, samlet sett, ble det i 2008 fraktet ca 2,34 mill. PBE. I Salten ble fraktet ca 0,4 mill. PBE<sup>1</sup>, noe som betyr at ca 17 % av fergetrafikken i Nordland, basert på PBE, ble fraktet internt, samt til og fra Salten. Legger en videre til grunn de blå søylene (fremtidige fylkesvegsamband) ble det i 2008 fraktet ca 303 230 PBE, ca 209 181 kjøretøy, ca 241 356 passasjerer og 3 473 motorsykler. Ved å summere antall sjåførere og passasjerer kommer man frem til at 454 010 personer benyttet fergene i Salten (blå søyler). Gjenstående biler utgjorde 1 748 stk.



Figur 4-1: Sum trafikk fergesamband i Salten (2008)

<sup>1</sup> Definisjon av PBE (personbilenhet): Lengde 4,30 m, bredde 1,85 m, vekt 1,3 tonn, tyngdepunkt 0,75 m over bildekk.

Figur 4-2 viser trafikken på sambandsnivå for alle fergesamband tilknyttet Salten. Sambandene Bodø-Lofoten, Festvåg-Misten og Forøy Ågskaret er de største sambandene.



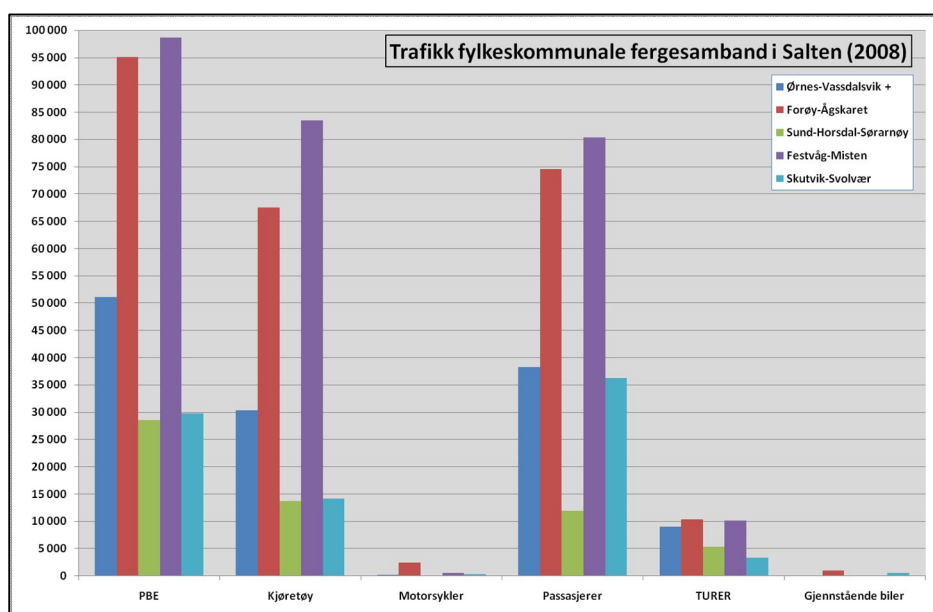
Figur 4-2: Trafikk samtlige fergesamband i Salten (2008)

Sambandet Bodø-Moskenes+ utmerker seg med høye passasjertall og en stor andel passasjerer utenom kjøretøyene. Sambandet har også en større forskjell mellom PBE og antall kjøretøy enn de andre sambandene, noe som betyr at det er en stor andel av større kjøretøy (næringstrafikk).

Figur 4-3 viser det samme som foregående figur med unntak av sambandet Bodø-Moskenes+. De øvrige sambandene illustreres bedre i denne figuren som følge av skaleringen av den vertikale akse. Etter trafikkmengde er sambandet Festvåg-Misten størst, deretter kommer Forøy-Ågskaret, Ørnes Vassdalsvik+, Skutvik-Svolvær og Sund-Horsdal-Sørarnøy. En del av forklaringen på sambandenes trafikkmengde skyldes antall turer der blant annet sambandet Sund-Horsdal-Sørarnøy og Skutvik-Svolvær har betydelig færre ruteturer enn de øvrige sambandene.

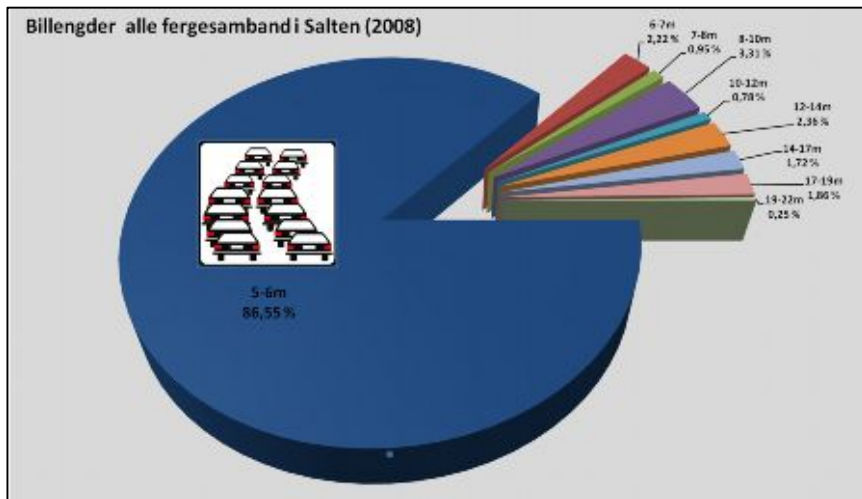
Gjenstående biler er: Forøy-Ågskaret (1 021), Skutvik-Svolvær (544) og Festvåg-Misten (85).

Sambandet Skutvik-Svolvær økte trafikken betydelig som følge av flere turer i 2009, noe vi kommer tilbake til under beskrivelsen av sambandet.



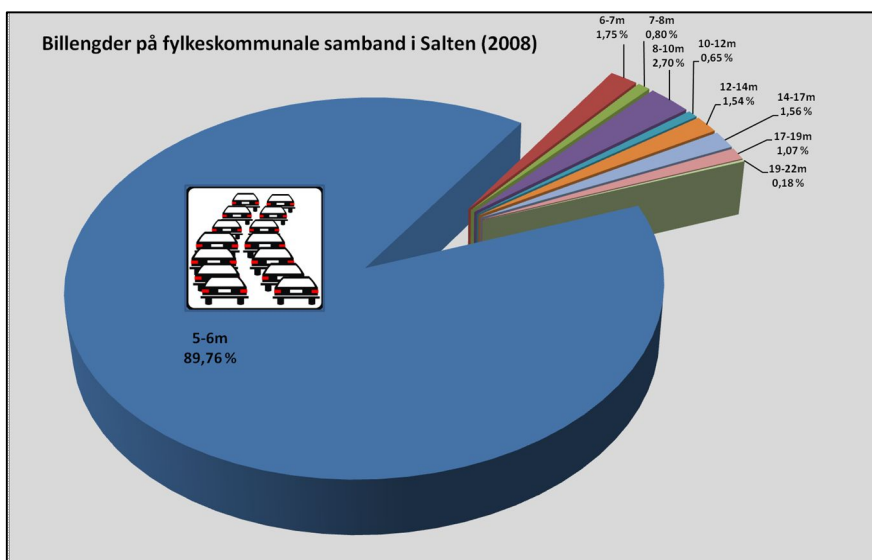
Figur 4-3: Trafikk fylkeskommunale fergesamband i Salten (2008)

Figur 4-4 viser fordelingen av billengdene på de kjøretøy som er transportert i samtlige fergesamband tilknyttet Salten. Andel personbiler (5-6m) har en andel på 86,55 %, noe som er like i underkant av landsgjennomsnittet på 87 %. Lengre kjøretøy (næringstrafikk) har en noe større andel i Salten sammenlignet med landsgjennomsnittet. Som tidligere nevnt har sambandet Bodø-Moskenes+ noe større andel av lengre kjøretøy enn hva de andre sambandene har.



Figur 4-4: Fordeling av billengder på samtlige fergesamband i Salten (2008)

Figur 4-5 viser fordelingen av billengder basert på sambandene som er/blir fylkeskommunale fra og med 1. januar 2010. Andelen personbiler er på 89,76 %. Den høye andelen personbiler skyldes bl.a. sommertrafikken i sambandet Forøy-Ågskaret. Sambandet Skutvik-Svolvær har også trafikkøkning på sommeren, noe som i hovedsak skyldes turisme. Sambandene Sund-Horsdal-Sørarnøy og Ørnes-Vassdalsvik+ har en noe høyere innslag av større kjøretøy året igjennom.



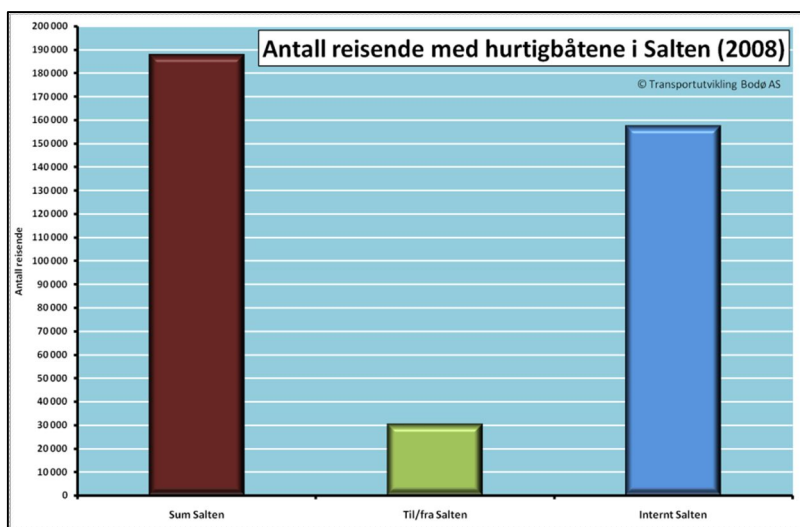
Figur 4-5: Fordeling av billengder på fylkeskommunale samband i Salten (2008)

## 4.2 Generelt om hurtigbåtsamband tilknyttet Salten

Det er 9 hurtigbåtsamband tilknyttet Salten. To av disse sambandene (NEX I og NEX II) trafikkerer også utenom Salten. I tillegg er det to lokale båttruter; Bliksvær (skoleskysst) og Helligvær.

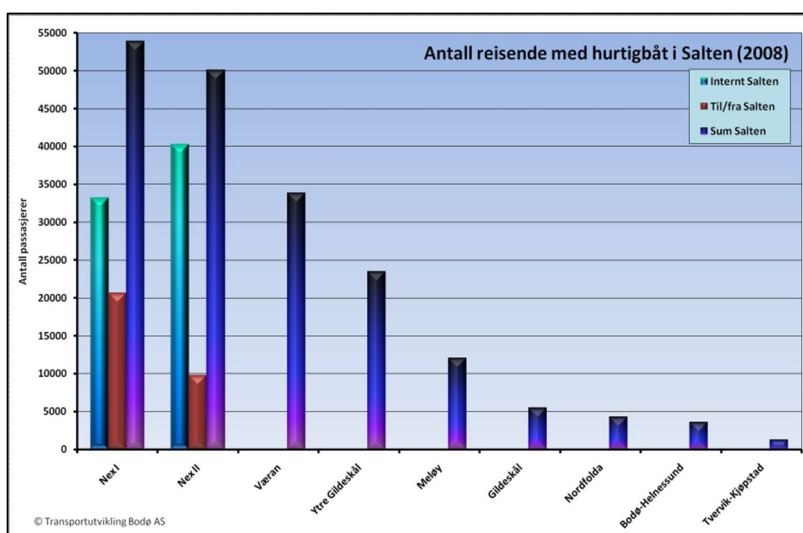
Samlet tilskudd til nevnte ruter var i 2007 på i overkant av 90 mill kr., inkludert tilskuddene til begge Nordlandsekspressene. Nettobudsjettet til hurtigbåtdriften i Nordland var i 2007 på ca 223,5 mill kr, noe som vil si at ca 40 % av det fylkeskommunale driftstilskuddet til hurtigbåt ble fordelt til hurtigbåttrutene tilknyttet Salten.

Figur 4-6 viser antall reisende med hurtigbåt i Salten (de to lokale skolerutene er ikke med i statistikken). Som en ser



reiste det nærmere 190 000 personer med hurtigbåter tilknyttet Salten i 2008. Av dette ble det transportert i underkant av 160 000 personer internt i Salten. De øvrige reiste til og fra Salten med Nordlandsekspressene.

Figur 4-6: Antall reisende med hurtigbåtene i Salten (2008)



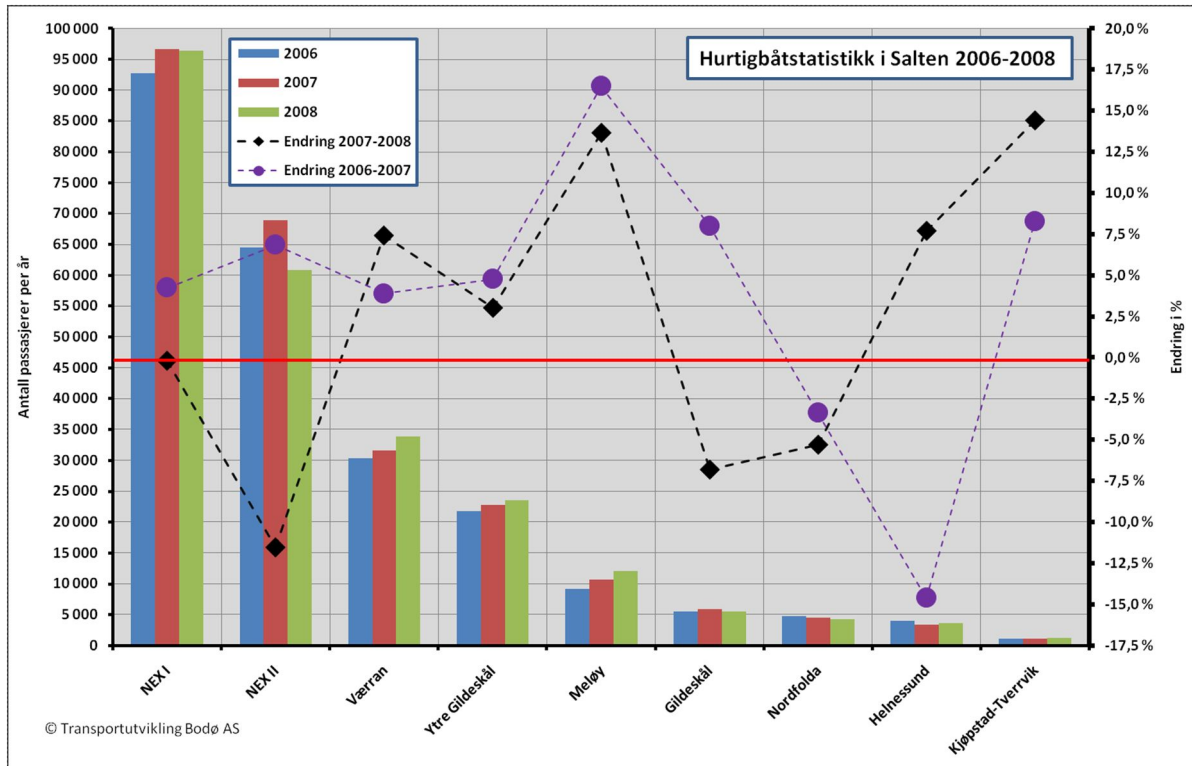
Figur 4-7 viser at NEX I og II har flest passasjerer, mens Væran og Ytre Gildeskål følger som nummer 3 og 4. Ruta i Meløy frakter ca 12 000 passasjerer, lokalruta i Gildeskål frakter i overkant av 5000 passasjerer, mens de øvrige rutene har færre enn 5 000 passasjerer.

Figur 4-7: Antall reisende per hurtigbåtsamband i Salten (2008)

Figur 4-8 viser antall reisende i hvert samband for årene 2006, 2007 og 2008. I tillegg illustreres den prosentvise endringen fra det ene året til det andre (jfr. aksene til høyre i figuren.)



NEX I (Bodø-Sandnessjøen) er den ruten som har flest reisende og ruten hadde en passasjerøkning fra 2006 til 2007 på 4,2 %, mens den har stabilisert seg på samme nivå i 2008. NEX II (Bodø-Svolvær) har hatt en betydelig nedgang fra 2007 til 2008. Nedgangen har fra 2007 til 2008 vært på hele 11,5 %. I tillegg har lokalruta i Gildeskål og Helnessundruta hatt nedgang i antall passasjerer fra 2007 til 2008, mens resten av rutene har hatt en økning i antall reisende. Dette vil bli videre kommentert de kapitlene som omhandler hver enkelt rute.



Figur 4-8: Statistikk per hurtigbåtsamband i Salten (2008)

### 4.3 Gjennomgående hurtigbåtruter

Begge Nordlandsekspressene er gjennomgående hurtigbåtruter som går gjennom flere kommuner. Nordfoldruta er tilsluttet 3 kommuner i Salten.

#### 4.3.1 Nordlandsekspressen Bodø-Sandnessjøen (Nex I)

NEX I er en hurtigbåtrute som daglig trafikkerer mellom Bodø og Sandnessjøen. Bodø er knutepunkt i forhold til NEX II som går nordover. I tillegg fungerer Bodø som knutepunkt i forhold fly, buss, hurtigbåter, ferger, hurtigruten og tog. Ruten opereres av Torghatten Nord som benytter fartøyene MS Salten, MS Steigtind og MS Ofoten i NEX I og NEX II. MS Ofoten benyttes i faste ruteturer i NEX I som utføres i helgene, samt at den fungerer som reservefartøy til de to andre hovedfartøyene, som for øvrig er søsterskip.

MS Steigtind og MS Salten er to identiske fartøy som er skreddersydd for NEX. Disse fartøyene er relativt nye og ble levert i 2003. Fartøyene har en kapasitet på 212 pax og ca 30 europaller. Lengden er 41,3m og dyptgående er i underkant av 2m. Fartøyene er videre utstyrt med vannjett og har en maksimal fremdriftseffekt på 4640 kW, noe som gir en rutefart på ca 32 knop.



Bilde 4-1: MS Steigtind (Transportutvikling Bodø september 2009)

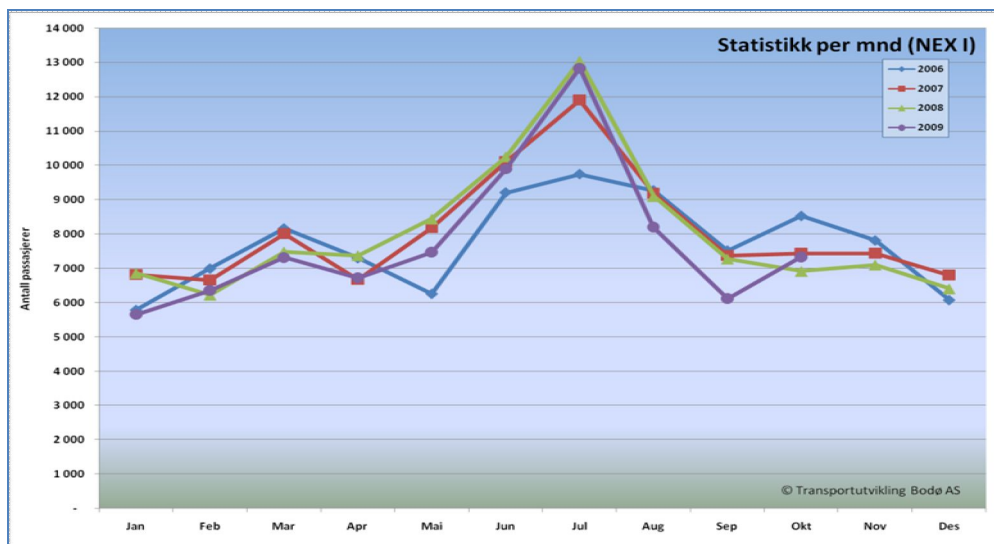
NEX I har lang tradisjon og er omtalt som livsnerven for kystsamfunnene langs Nordlandskysten. Ruten har de senere år opplevd sterk passasjervekst. I tillegg frakter den en del gods. Ruten har en rekke korrespondanser underveis. Ruten stiller strenge krav til fartøysegenskaper mht til vær og vindforhold, blant annet kan det nevnes at havstykket rundt "Rota" i Meløy er av flere klassifisert som "farlig farvann".

Ruten har flere ganger vært gjenstand for forslag om ruteendringer for bl.a. å få kortere seilingstid mellom endestasjonene (Bodø og Sandnessjøen). Gjentatte forslag om ruteendringer (anløpskutt) har avstedkommet sterke reaksjoner fra brukerne av ruta, noe som ofte har medført at ruteendringer har blitt lagt på is. I tillegg kan det nevnes at godskapasiteten har avgjørende betydning i forhold til øyenes behov mht daglige forsendelse av blant annet ferske produkter, fortrinnsvis fisk. Dette har spesielt betydning for fiskeindustrien på øyene langs kysten. Også øvrig næringsliv og befolkning nyter godt av sambandet, som de mener er avgjørende for bosetning og videre utvikling.

Ruteavstanden mellom Bodø og Sandnessjøen er ca 131 nautiske mil, noe som betyr en seilingslengde på ca 260 nm per dag (tur/retur). Selv om denne ruten har lang daglig seilingsdistanse er det den desidert billigste hurtigbåtruten per passasjer som er tilknyttet Salten mht driftstilskuddtilskudd. Tilskuddet per passasjer er bare halvparten av snittet for Salten. Ser en tilskuddsbehovet per rutekilometer er dette det billigste hurtigbåtsambandet (63 % i forhold til snittet for Salten), med unntak av sambandet Kjøpstad-Tverrvik som ikke kan betraktes som hurtigbåtsamband, men lokalbåtrute.

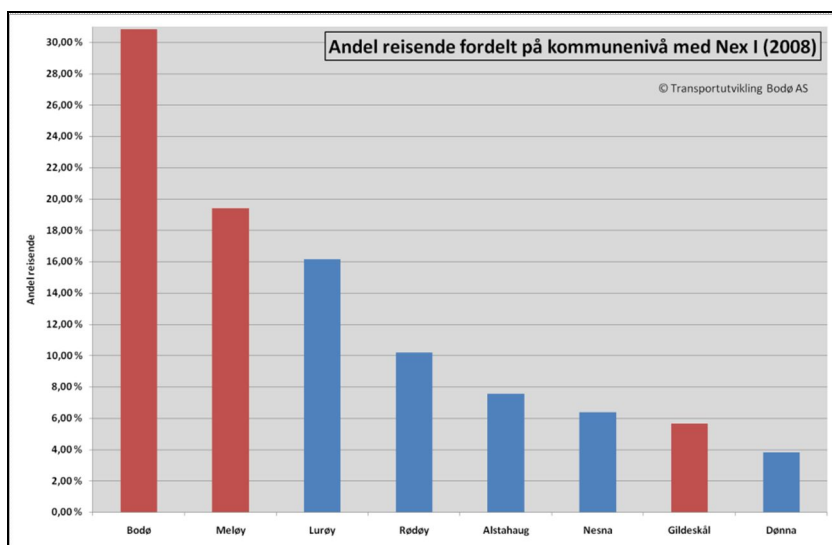
Som en ser i *Figur 4-9* har NEX I mellom 6 000 og 8 000 passasjerer hver mnd i skuldresesongene. Sommerstid 2008 var det hele 13 000 passasjerer i juli mnd. Som en ser av grafen har det hvert år vært økning i trafikken sommerstid. Både i forhold til antall passasjerer og rutekilometer er dette det største hurtigbåtsambandet i Nordland. Det ble befordret 96 500 passasjerer i 2008 og 2007, og i 2006 i overkant av 92 000 passasjerer.

Ruten har i perioden januar til oktober 2009 hatt en nedgang i antall passasjerer på 6,1 % relatert til samme periode i 2008.

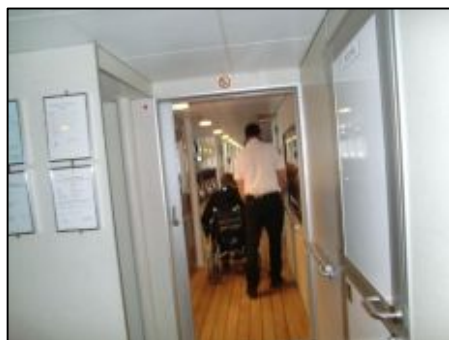


Figur 4-9: Passasjerstatistikk per måned (NEX I)

Figur 4-10 viser andel reisende (sum til og fra) med NEX I på kommunenivå for året 2008. Bodø har i overkant av 30 % og Meløy nærmere 20 % av de reisende. Gildeskål's andel er i underkant av 6 %. Til sammen er ca 56 % av de reisende tilknyttet anløpsstedene i Salten.



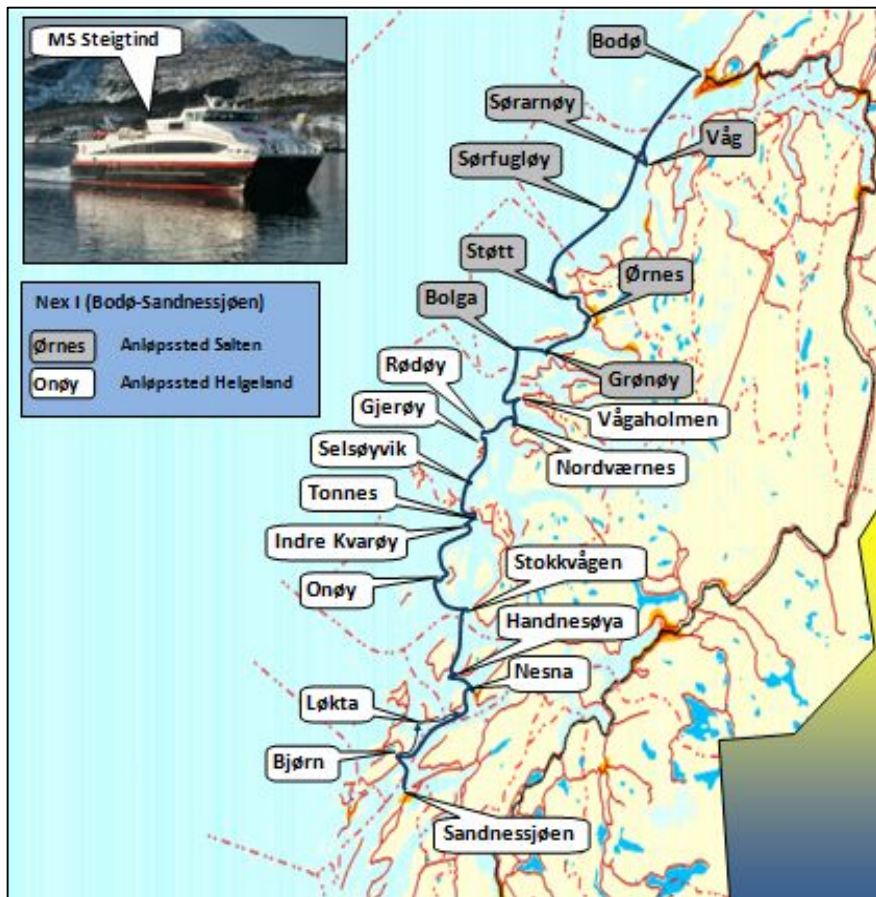
Figur 4-10: Andel reisende fordelt på kommunenivå i 2008 (NEX I)



De nye fartøyene i NEX (Salten og Steigtind) er godt tilrettelagt for bevegelsehemmede, bl.a. romslige og tilpassede salonger, bevegelsesområder og handikoptolett. I tillegg er det hydrauliske landganger som er brede nok til at selv motoriserte (elektriske) rullestoler kan kjøre rett om bord. Fartøyene er således godt tilrettelagt mht universell utforming.

Bilde 4-2: Salongen i MS Steigtind (Transportutvikling Bodø september 2009)

Kart 4-1 viser anløpsstedene for NEX I. Det er 22 anløpssteder mellom Bodø og Sandnessjøen. Flere av anløpsstedene er signalanløp og noen anløpes bare i den ene retningen. I Salten er det 8 anløpssteder. Anløpsstedene i Meløy og Bodø har faste daglige anløp hver vei. I Gildeskål er det derimot signalanløp samt faste turer til forskjellige anløpssteder på enkelte dager. NEX I anløper (på tur sørover) Våg og Sørarnøy de dagene Ytre Gildeskålruta ikke har ruteturer.



NEX I anløper (på tur sørover) Våg og Sørarnøy de dagene Ytre Gildeskålruta ikke har ruteturer.

Anløpsstedet Sørfulgløy (ikke fastboende) har blant annet anløp på søndager av NEX i sommerhalvåret (1. mai til 31. august). Anløpsstedene i Gildeskål må derfor ses i sammenheng med ruta Ytre Gildeskål og lokalruta (Elias Blix II) i Gildeskål.

Kart 4-1: Anløpssteder NEX I

Berørte kommuner i Salten mener at dagens ruteplan i hovedsak bør opprettholdes mht til rutetider og frekvens. I tillegg fremheves dagens fartøy som meget godt egnet til ruten, bl.a. i forhold til sjøegenskaper, godskapasitet, passasjerkapasitet, sikkerhet, og regularitet.

Følgende innspill til ruteendringer av NEX I er fremkommet:

*Meløy kommune åpner for at anløpsstedet Støtt kan omdefineres til signalanløp. Begrunnelsen for dette er at det i den senere tid har vært nedgang i antall reisende og at det er flere anløp uten passasjerer. Ved ikke å anløpe Støtt på tur sørover vil avgangstiden fra Ørnes lettere kunne overholdes, ofte blir avgangen fra Ørnes forskjøvet med 5-15 minutter. Dette er problematisk i forhold til korrespondansen med ferga fra Ørnes til Meløy som har avgang 1735.*

*Gildeskål kommune åpner for at signalanløpet (01.05 til 31.08) av Sørfulgløy på søndager utvides til mars og november. Dette begrunnes med at det er mange passasjerer, og mye bagasje, noe lokalbåtruta (Elias Blix II) har problemer med å håndtere. Spesielt er dette et*

*problem i forhold til korrespondansen med NEX på Sørarnøy kl 1940 og neste korrespondanse med Ytre Gildeskål senere på kvelden (kl 2050). Dette som en foreløpig løsning inntil en bedre tilpasset båt blir satt inn i ruta, jfr. kommentarer til fartøy i Gildeskål ruta.*

*Bodø kommune har ingen innspill til NEX I*

#### 4.3.2 Vurdering av innspill vedrørende Nex I

Det har opp gjennom tidene vært mange forslag til ruteendringer som skulle ha som formål å korte ned reisetiden mellom endestasjonene, noe som så langt ikke har fått gjennomslag. En mere rettlinjert rute vil nok sannsynligvis øke reisetiden for de fleste av de som benytter ruten. Ruten benyttes mest av øyfolket som ikke har andre alternativer til daglige turer til eksempelvis Bodø. Materruter skaper som oftest en del ventetid samtidig som transportstandarden senkes. NEX I har i tillegg viktige funksjoner mht godsbeffracting (ekspressgods og ferske fiskeprodukter). Innspillene går også på at dagens rutestruktur i hovedsak opprettholdes.

Innføring av signalanløp, som Meløy kommune har foreslått, vil være et bidrag for å redusere kostnadene noe. Hvis det i tillegg er avganger der det ikke er passasjerer så vil dette være både miljømessig og ressursmessig fornuftig.

Forlengelse av sesongen (søndagsturen) med anløp av Sørfugløy bør en vurdere, spesielt mht de utfordringer som mannskapet på Elias Blix II har påpekt. Dette vil kunne være midlertidig inntil eventuell ny båt kommer på plass i Gildeskål.

Foreslåtte ruteendringer vil neppe medføre økning mht tilskudd. Endringen av Støtt som signalanløp bør kunne resultere i noe lavere kostnader. Utvidelse av sesongen til Sørfugløy vil sannsynligvis ha en positiv inntektsside, både med hensyn til omplassering av tilskudd og økte billettinntekter.

Tabell 4-2 viser foreslåtte ruteendringer. Signalanløpene til/fra Støtt er merket gult og utvidet sesong vedrørende anløp av Sørfugløy er merket grønt.

Rute 23-731, Bodø-Sandnessjøen (Nex I)									
		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	
Fra	Bodø	1600	1600	1600	1600	1600	1600	1300	...
Fra	Våg	/	1625	/	1625	/	1625	/	...
Fra	Sørarnøy	/	1635	/	1635	x (p)	1635	-	...
Fra	Sørfugløy	-(b)	/	-(b)	/	-(b)	-(b)	/	...
Fra	Støtt	X	X	X	X	X	X	X	...
Fra	Ørnes	1730	1730	1730	1730	1730	1730	1435	...
Fra	Grønøy	1745 (c)	1745 (c)	1745 (c)	1745 (c)	1745 (c)	1745 (c)	-(c)	...
Fra	Bolga	-	-	-	-	-	-	-	...
Fra	Vågaholmen	1835 (d)	1835 (d)	1835 (d)	1835 (d)	1835 (d)	1835 (d)	1530 (d)	...
Fra	Nordværnes	-	-	-	-	-	-	-	...
Fra	Rødøy	-	-	-	-	-	-	-	...
Fra	Gjerøy	-	-	-	-	-	-	-	...
Fra	Selsøyvik	-	-	-	-	-	-	-	...
Fra	Tonnes kai	1940 (e)	1940 (e)	1940 (e)	1940 (e)	1940 (e)	1940 (e)	1630 (e)	...
Fra	Indre Kvarøy	x	x	x	x	x	x	x	...
Fra	Onøy	2015 (f)	2015 (f)	2015 (f)	2015 (f)	2015 (f)	2015 (f)	1700 (f)	...
Fra	Stokkvågen	x	x	x	x	x	x	/	...
Fra	Nesna	-(g)	-(g)	-(g)	-(g)	-(g)	-(g)	1730 (g)	2030 (g, k)
Fra	Bjørn (Dønna)	x (a)	x (a)	x (a)	x (a)	x (a)	x (a)	x (a)	x (a)
Til	Sandnessjøen	2145 (h)	2145 (h)	2145 (h)	2145 (h)	2145 (h)	2145 (h)	1815 (h)	2110 (h)
		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	
Fra	Sandnessjøen	0645 (i)	0645 (i)	0645 (i)	0645 (i)	0645 (i)	0645 (i)	1445 (i)	1935 (i)
Fra	Bjørn (Dønna)	0655	0655	0655	0655	0655	0655	1455	1945
Fra	Løkta	x (p)	x (p)	x (p)	x (p)	x (p)	/	x (p)	/
Fra	Nesna	0730	0730	0730	0730	0730	0730	1530	2015
Fra	Handnesøy	/	/	/	/	/	/	xp	...
Fra	Onøy	0800 (m)	0800 (m)	0800 (m)	0800 (m)	0800 (m)	0800 (m)	1600 (m)	...
Fra	Indre Kvarøy	-	-	-	-	-	x	x	...
Fra	Tonnes kai	0825	0825	0825	0825	0825	0825	1630 (n)	...
Fra	Selsøyvik	-	-	-	-	-	-	-	...
Fra	Gjerøy	-	-	-	-	-	-	-	...
Fra	Rødøy	-	-	-	-	-	-	-	...
Fra	Nordværnes	-	-	-	-	-	-	-	...
Fra	Vågaholmen	0925 (d)	0925 (d)	0925 (d)	0925 (d)	0925 (d)	0925 (d)	1730 (d)	...
Fra	Bolga	-	-	-	-	-	-	-	...
Fra	Grønøy	0955 (c)	0955 (c)	0955 (c)	0955 (c)	0955 (c)	0955 (c)	1800 (c)	...
Fra	Ørnes kai	1020	1020	1020	1020	1020	1020	1830	...
Fra	Støtt	X	X	X	X	X	X	X	...
Fra	Sørfugløy	/	x (b)	/	/	x (b)	x (b)	x (o)	...
Fra	Sørarnøy	x (a)	1120	1120	x (a)	1120	1120	/	...
Fra	Våg	/	/	/	/	/	1130	/	...
Til	Bodø	1150	1150	1150	1150	1150	1200	2005	...

a. Bare for avstigning. b. Anløpes kun ved fremmøte av ekspeditør. c. buss til/fra Grønøy. d. Rutebil til/fra Ågskaret, Jektvik enkelte dager, se Bangs Bilruter. e. Korr. med buss til Stokkvågen (unntatt lørdag og søndag, hurtigbåtrute i Rødøy daglig unntatt lørdag og hurtigbåtrute i Lurøy søndag.

f. Korr. Med hurtigbåt i Træna. Buss Onøy-Lurøy. Avventer passasjerer fra Trænaruten inntil 2035. g. Buss til/fra Nesna. Når Stokkvågen ikke anløpes vil avgang fra Nesna være ca kl 2055.

h. Buss fra Sandnessjøen til Møsjøen. i. Buss fra Møsjøen. Ferge fra Herøy. k. Korr. til/fra Træna.

l. fra Møsjøen. fra Herøy. Se HTS fergeruter. m. Hurtigbåt fra Træna. Buss til/fra Onøy/Lurøy. n. Korr. Med buss til Mo og Nex nord. o. Anløpes kun i perioden 01.05.2009-31.08.2009. p. Bare for påstigende passasjerer.

Tabell 4-2: Innspill til rutetabell for NEX I

### 4.3.3 Nordlandsekspressen Bodø-Svolvær (Nex II)

NEX II er den andre ruten i Nordlandsekspressen og den betjener området mellom Bodø og Svolvær (Lofoten). Fartøysbeskrivelse, samt Bodøs rolle som transportknutepunkt i forhold til Nordlandsekspressen er beskrevet i kapittel 4.3.1 side 25.

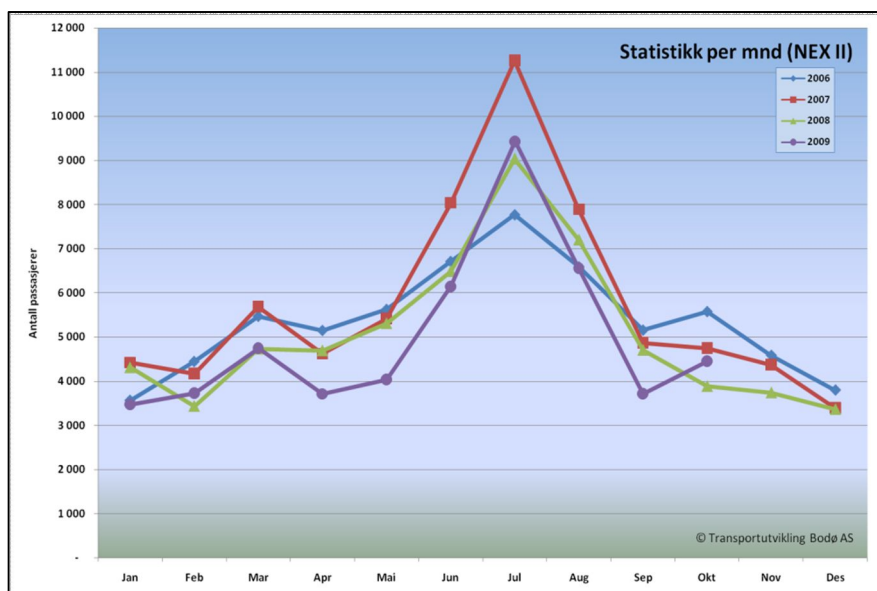
Seilingsdistansen mellom Bodø og Svolvær er ca 83 nautiske mil. Dette tilsvarer ca 63 % av NEX I som har en seilingsdistanse på ca 131 nm.

Sambandet Bodø-Svolvær har stor betydning mht daglige reiser mellom Hamarøy, Steigen og Bodø. For helgependlere (skoleelever og andre) er sambandet meget viktig.

Weekendtrafikken medfører ofte fulle båter. I tillegg transporteres det en del gods til/fra Steigen og Hamarøy der blant annet fiskeindustrien er sentral. Utover dette har ruten en viktig funksjon i forhold til Lofoten. Dette er ikke vurder med bakgrunn i arbeidets mandat.

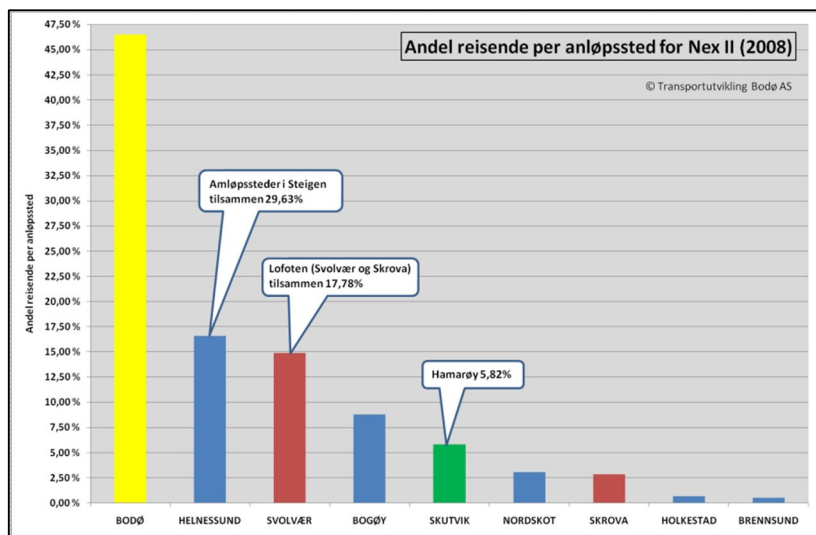
Lofoten (Vågan kommune) og Hamarøy/Steigen har over tid hatt forskjellige interesser med hensyn til avgangstid om morgenen. Vågan kommune ønsker ikke at avgangen fra Svolvær skal være så tidlig at reisende ikke finner det interessant å benytte tilbudet. Dette betyr at dagens avgang fra Svolvær klokken 0630 ikke ønskes flyttet til et tidligere tidspunkt. Steigen ønsker tidligere avgang fra Svolvær slik at ankomsttid Bodø passer bedre i forhold til møter og eventuelle flykorrrespondanser.

Som en ser i Figur 4-11 varierer antall reisende i skuldersesongene mellom 3 500 og opptil 5 000 per måned. Sommerstid (juli) økes antall passasjerer opp til 11 000 passasjerer (2007), mens det i 2008 bare var 9 000 passasjerer i samme periode. Antall reisende i skuldersesongene har fra 2006 til 2008 gått ned hvert år. Reduksjonen sommerstid fra 2007 til 2008 er betydelig. NEX II transporterte i 2006 64 444 passasjerer. I 2007 var det 68 844 passasjerer og i 2008 ble det fraktet 60 897 passasjerer, noe som gir en nedgang på hele 11,5 % fra 2007 til 2008. I perioden januar til oktober 2009 hadde ruten en passasjeredgang på ytterligere 7,1 % relatert til samme periode i 2008.



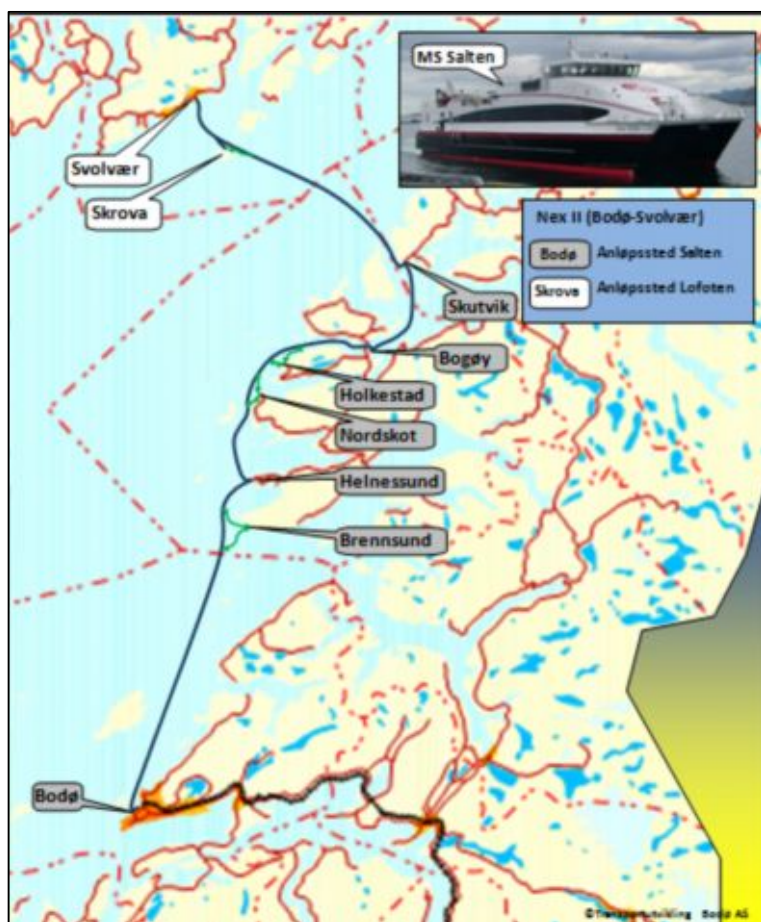
Figur 4-11: Statistikk per mnd (NEX II)

Figur 4-12 viser andel reisende per anløpssted i 2008. Andel reisende innbefatter alle som reiser til og fra hvert anløpssted. Bodø, som trafikknutepunkt, har en andel på 46,5 %, deretter kommer anløpsstedene (samlet) i Steigen (blå) med en andel på nesten 30 %, Lofoten (rød) har en andel på i underkant av 18 % og Hamarøy (grønn) har en andel på 5,82 %. Til sammen har Salten en andel på ca 82 %.



Anløpsstedene Holkestad og Brennsund har relativt få reisende per år, i 2008 reiste det totalt (til/fra) Holkestad 828 stk og Brennsund 612 stk, begge anløpsstedene anløpes kun på signal.

Figur 4-12: Andel reisende per anløpssted med NEX II (2008)



Kart 4-2 viser NEX II's anløpssteder fra Bodø til Svolvær. Anløpsstedene merket med grønne piler har signalanløp.

Sambandet har bare 9 anløpssteder (+ Brettesnes i Vågan på søndag), noe som er langt færre enn NEX I som har 22 anløpssteder.

Av anløpsstedene er det kun Skrova som er en øy uten fastlandsforbindelse, øvrige anløpssteder har veiforbindelse (med unntak av Brennsund).

Svolvær har i tillegg daglig hurtigruteforbindelse til/fra Bodø.

NEX II ruten går i et krevende farvann mht fartøysegenskaper.

Kart 4-2: Anløpssteder NEX II



I Tabell 4-3 (under) vises dagens rutetabell for NEX II. De daglige avgangene fra Bodø er kl 1715 (med unntak av fredag og søndag), noe som ikke korresponderer hvis en kommer med

Rute 23-755, Bodø-Svolvær-Bodø							
	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Fra Bodø	1715	1715	1715	1715	1800	1715	2030
Fra Brennsund	/	/	/	/	X	X	/
Fra Helnessund (a)	1815	1815	1815	1815	1900	1815	2130
Fra Nordskot	X	X	X	X	X	X	X
Fra Holkestad	X	X	X	X	X	X	/
Fra Bogøy	1920	1920	1920	1920	2005	1920	-
Fra Skutvik (b)	1945	1945	1945	1945	2030	1945	2230
Fra Skrova	X	X	X	X	X	X	X
Til Svolvær	2050 (c)	2050 (c)	2050 (c)	2050 (c)	2135 (c)	2050	2330
Fra Svolvær					2140 (f)		
Fra Brettesnes					X (f)		
Til Svolvær					2220		
Fra Svolvær							1500
Fra Brettesnes							X (f)
Fra Svolvær	0630	0630	0630	0630	0630	0630	1600
Fra Skrova	-	-	-	-	-	-	-
Fra Skutvik (b)	0730	0730	0730	0730	0730	0730	1700
Fra Bogøy	0750	0750	0750	0750	0750	0750	1720
Fra Holkestad	/	X	X	X	X	X	X
Fra Nordskot	X	X	X	X	X	X	X
Fra Helnessund	0850	0850	0850	0850	0850	0850	1815
Fra Brennsund	/	/	/	/	/	X	X
Fra Kvig	/	/	/	/	/	/	/
Til Bodø	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1930

ettermiddagsfly fra Tromsø (1725) og Oslo (1705). På fredag er avgangen kl 1800, noe som gjør det mulig å rekke båten ved nevnte flyankomster.

Tabell 4-3: Rutetabell NEX II (2009)

a) Buss til/fra anløpsstedet. b) Buss til/fra Ulsvåg/Narvik. c) Buss til Leknes. Avgang nordgående hurtigrute fra Svolvær kl 2200. d) Se NSB togruter. f) Bestillingstur (senest 1 time før avgang).

Forslag til ruteendringer fra Steigen og Hamarøy følger under:

*Hamarøy ønsker at avgangen fra Bodø (hverdager) flyttes til kl 1800 (lik fredag). Begrunnelsen for dette er at det vil være mulig å kunne reise til Skutvik når men kommer med ettermiddagsflyene, noe som også bedrer muligheten for økt besøk til eksempelvis Hamsunsenteret.*

*Steigen kommune etterkommer ønsket fra Hamarøy ved at avgangene på tirsdag og torsdag flyttes til kl 1800. På mandag og onsdag ønsker derimot Steigen at avgangen fra Bodø skal gå kl 1530. I tillegg ønsker Steigen at morgenturene skal starte 20 minutter tidligere slik at ankomst Bodø fremskyndes tilsvarende. En slik endring vil blant annet gjøre det mulig og nå fly til Oslo, med bedre margin, som har avgangstid 1020.*

*Bodø kommune har ingen innspill til NEX I's rute*

#### 4.3.4 Vurdering av innspill til ruteendringer vedrørende Nex II

De 2 siste årene har NEX II hatt en betydelig nedgang i antall passasjerer. En bør derfor tenke nøye igjennom konsekvensene før en gjør større ruteendringer. Svolvær (Vågan) bør også være med i prosesser som medfører ruteendringer. Det er overveiende sannsynlig at en tidligere avgang fra Svolvær om morgenturene vil kunne bety en ytterligere reduksjon av antall reisende, noe som på sikt vil kunne redusere grunnlaget for ruten.

Steigen ønsker at ankomsten Bodø skal være 20 minutter tidligere. Dette er selvsagt mulig, men det vil skape en del utfordringer for Hamarøy kommune i forhold til

busskorrespondanser. I tillegg vil det kunne ha konsekvenser i forhold til antall reisende fra Lofoten. Det bør gjennomføres en grundig vurdering før en slik ruteendring gjennomføres.

Endring av avgangstiden fra Bodø til kl 1800 på tirsdager og torsdager, som begge kommunene er enige om vil kunne la seg realisere. Vi kan ikke se at dette skulle ha større innflytelse på antall reisende annet enn at flere vil gis muligheten til å benytte rutetilbudet.

På mandag og onsdag ønsker Steigen kommune at avgangen fra Bodø skal være kl 1530, dette for at mange av de reisende til Steigen skal få kortere ventetid. Dette er ikke i henhold til Hamarøy sitt primærønske.

Vi er av den oppfatning av at avgangstidene bør være tilnærmet like hver dag, men ser at foreslåtte løsning vil kunne la seg gjennomføre uten at det vil ha økonomiske konsekvenser, såfremt ikke inntektsgrunnlaget svekkes som følge av færre reisende.

Foreslåtte endringer fra Steigen er tatt med i *Tabell 4-4* der nye avgangstider er merket blått. Skal Skutvik ha bussforbindelse som korresponderer med NEX II om morgenen så må bussavgangen fra Presteid være kl 0550. Bussavgang fra Skutvik kan være som i dag men det medfører ventetid for de som kommer med NEX II fra Lofoten og skal videre til Presteid.

Kveldsturene med bussen til og fra Skutvik må også endres som følge av nye ankomsttider.

Rute 23-755, Bodø-Svolvær-Bodø							
		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Søndag
Fra	Svolvær						1500
Fra	Brettesnes						X (f)
Fra	Svolvær	0610	0610	0610	0610	0610	1600
Fra	Skrova	-	-	-	-	-	-
Fra	Skutvik (b)	0710	0710	0710	0710	0710	1700
Fra	Bogøy	0730	0730	0730	0730	0730	1720
Fra	Holkestad	/	X	X	X	X	X
Fra	Nordskot	X	X	X	X	X	X
Fra	Helnessund	0830	0830	0830	0830	0830	1815
Fra	Brennsund	/	/	/	/	/	X
Fra	Kvig	/	/	/	/	/	/
Til	Bodø	0940	0940	0940	0940	0940	1930
Fra	Bodø	1630	1800	1630	1800	1800	2030
Fra	Brennsund	/	/	/	/	X	/
Fra	Helnessund (a)	1730	1900	1730	1900	1900	2130
Fra	Nordskot	X	X	X	X	X	X
Fra	Holkestad	X	X	X	X	X	/
Fra	Bogøy	1835	2005	1835	2005	2005	-
Fra	Skutvik (b)	1900	2030	1900	2030	2030	2230
Fra	Skrova	X	X	X	X	X	X
Til	Svolvær	2005 (c)	2135 (c)	2005 (c)	2135 (c)	2135 (c)	2330
Fra	Svolvær					2140 (f)	
Fra	Brettesnes					X (f)	
Til	Svolvær					2220	

a) Buss til/fra anløpsstedet. b) Buss til/fra Ulsvåg/Narvik. c) Buss til Leknes. Avgang nordgående hurtigrute fra Svolvær kl 2200. d) Se NSB togruter. f) Bestillingstur (senest 1 time før avgang).

Forskjellige ankomster i løpet av ukedagene kan gjøre dette mer komplisert. Blant annet vil senere avgang gjøre at en mister korrespondansen med bussen til Narvik (lik rute som på fredager). Tidligere avgang for bussen fra Skutvik er nok også mulig å gjennomføre. Dette krever en nærmere vurdering.

Tabell 4-4: Forslag til rutetabell for NEX II (2009)

#### 4.3.5 Nordfoldruta



Bilde 4-3: MS Steigfart (Transportutvikling Bodø AS, juli 2009).

Nordfoldruta betjenes i dag av MS Steigfart som har en passasjerkapasitet på 60 pax. Fartøyet er ikke lastførende. MS Steigfart er fra 1982 og er 15,85 meter lang. Steigfart er ikke tilrettelagt for bevegelseshemmede og bør i forbindelse med konkurranseutsettingen utskiftes med et fartøy som er universelt utformet. Ruta opereres av Torghatten trafikksekskap i Brønnøysund.

Sambandet er anbudsutsatt fra og med 1. september 2010 og frem til 30. august 2015 (5 år). I forbindelse med konkurranseutsettingen er det gjort en del endringer, blant annet er ruteproduksjonen redusert (ca 30 %). Dette medfører at ruten kun skal ha turer på onsdag, fredag og søndag (både sommer og vinter). I dag er det ruteturer alle dager unntatt lørdag.

I anbudsspesifikasjonene er det blant annet stilt følgende krav til fartøy:

- Kontinuerlig rutefart skal være minimum 19,9 knop.
- Skroglengde minimum 14 meter.
- Krav til fartsområde 2
- Passasjersertifikatet skal være:
  - ✚ Minimum 38 passasjerer i sommerruten pluss påske
  - ✚ Minimum 11 passasjerer i vinterruten
- Fartøyets alder skal ikke overstige 20 år i ordinær kontraktsperiode.
- Kapasitet til 10 sykler og inntil 25 kg bagasje per passasjer.
- Båten skal ha minimum 1 rullestolplass med feste, samt handikoptolett.
- Båten skal være av sikker kvalitet med gode sjøegenskaper.
- Det stilles krav om sidepropell, et krav som gjelder kun hvis båten tillates å være enmannsbetjent av sjøfartsmyndighetene.

Dette betyr at det kan brukes to forskjellige fartøy mht sommerdrift og vinterdrift. I forhold til sommerdrift vil fartøyet kunne få redusert passasjerkapasitet med 22 passasjerer sammenlignet med dagens fartøy (60 passasjerer). Vinterstid er det åpnet for å benytte et fartøy som kun har passasjerkapasitet på 11 passasjerer, noe som kan bety at det kan være tilstrekkelig med enmannsbetjent fartøy. Av sikkerhetsmessige grunner advares det ofte mot enmannsbetjente fartøy i regulær passasjerfart. Slike lempinger av anbudskriteriene kan skape ugunstige virkninger mht bl.a. sikker drift.

I dagens samband har Torghatten trafikksekskap, på eget initiativ og kommersielt grunnlag, lagt inn ruteturer til Sagfjordbotn, Styrkesnes og Røsvik. For å finansiere den utvidete ruteproduksjonen har selskapet hevet takstene med ca 25 % på nevnte anløpssteder. Nevnte anløpssteder og anløpsstedet Rørstad ligger i Sørfold kommune.

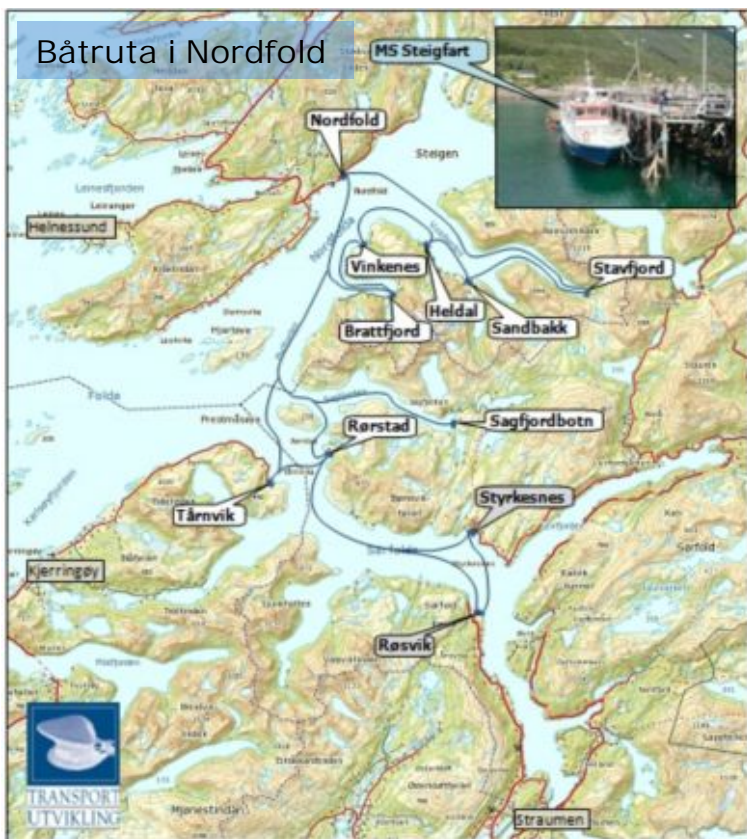
Tabell 4-5 viser foreslåtte rutetabell i forbindelse med konkurranseutsettingen. Som en ser er det forskjell på sommer (gul) og vinterruten (hvit). Sommerruten har 2 alternativer, der alternativ 1 ikke har med anløpsstedene Røsvik og Styrkesnes. I alternativ 2 er nevnte anløp tatt med (merket blått).

Det vil kun bli utført ruteturer på onsdag, fredag og søndag, noe som betyr en reduksjon fra tidligere rute.

Rute 18-553, Nordfold-Tårnvik							
		Onsdag		Fredag		Søndag	
		Vinter	Sommer	Vinter	Sommer	Vinter	Sommer
Fra	Nordfold	0900 a)	0900 a)	0630 b)	0600 b)		
Fra	Stavfjord	/	/	/	X		
Fra	Sandbakk	/	/	/	X		
Fra	Heldal	/	/	/	X		
Fra	Vinkenes	X	X	X	X		
Fra	Brattfjord	X	X	X	X		
Til	Nordfold	-	-	/	/		
Fra	Rørstad			X	X		
Fra	Tårnvik			0745 c)	0745 bc)		
Fra	Brattfjord			X	X		
Fra	Vinkenes			X	X		
Til	Nordfold			-	-		
Fra	Nordfold	1500	1500	1500	1500	1430	1430 (e)
Fra	Stavfjord	/	/	/	/	/	X
Fra	Sandbakk	/	/	/	/	/	X
Fra	Vinkenes	-	-	-	-	X	X
Fra	Heldal	/	/	/	/	/	X
Fra	Vinkenes	/	/	/	/	/	X
Fra	Brattfjord	/	-	/	-	/	X
Fra	Nordfold	/	/	/	/	/	-
Fra	Brattfjord	-	/	-	/	X	
Fra	Rørstad	X	X	X	X	/	
Til	Nordfold	/	/	/	/	-	
Fra	Nordfold	/	/	/	/	1630	1630
Fra	Tårnvik	1815 c)	1815 c)	1815 c)	1815 c)	/	/
Fra	Rørstad	X	X	X	X	/	/
Fra	Røsvik	/	/	/	1700	/	/
Fra	Styrkesnes	/	/	/	X	/	/
Fra	Vinkenes	/	/	/	/	X	X
Fra	Brattfjord	X	/	/	/	X	X
Fra	Sagfjordbotn/Rørstad	/	/	/	/	/	X
Fra	Rørstad	/	/	/	/	/	X
Fra	Tårnvik	/	1815 c)	/	1815 c)	1815 c)	1815 c)
Fra	Rørstad	/	X	/	X	X	X
Fra	Styrkesnes	/	/	/	/	/	X
Fra	Røsvik	/	/	/	/	/	1915 c)
Fra	Sagfjordbotn/Rørstad	/	/	/	X	/	/
Fra	Brattfjord	/	X	X	X	X	X
Fra	Vinkenes	X	X	X	X	X	X
Fra	Heldal	/	/	/	X	/	/
Fra	Sandbakk	/	/	/	X	/	/
Fra	Stavfjord	/	/	/	X	/	/
Fra	Nordfold	1945	1945	1945	2100	-	-
Fra	Vinkenes	X	X	X	X		
Fra	Brattfjord	X	X	X	X		
Til	Nordfold	-	-	-	-		

a) Bestillingstur for fastboende, max 1 gang per måned. b) Bestillingstur, begrenset til første fredag per måned i ruteperioden. c) Korrespondanse med buss. Sommerute fra 01.05 til 30.09, ellers vinterrute  
Blått er sommerrutens alternativ 2 i anbudet

Tabell 4-5: Anbudsrutetabell Nordfoldruta



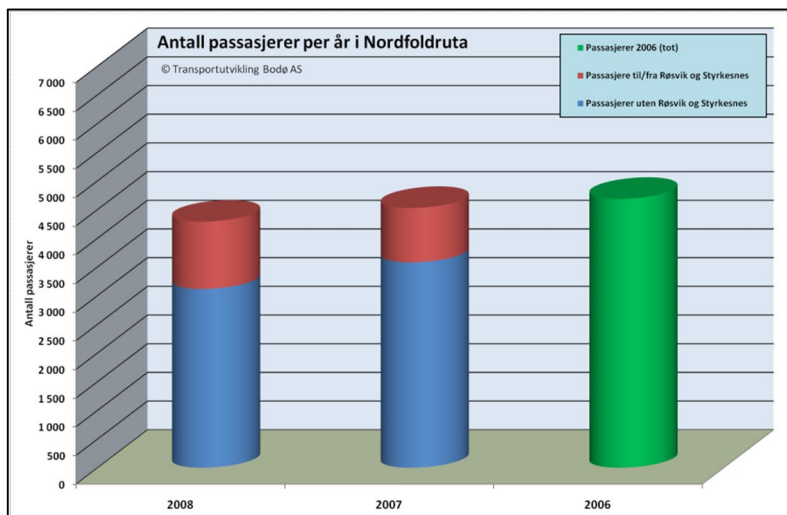
Kart 4-3 viser anløpsstedene til Nordfoldruta. Som en ser er det til sammen 11 anløpssteder. Mange av nevnte steder anløpes på signal. Styrrkesnes og Røsvik (merket grått) er de som er med i alternativ 2 i anbudsgrunnlaget.

Nordfoldruta har anløpssteder i 3 kommuner, anløpsstedet Tårnvik er i Bodø kommune (Kjerringøy), anløpsstedene Røsvik, Styrrkesnes, Rørstad og Sagfjordbotn er i Sørfold kommune og de øvrige 6 anløpsstedene (Nordfoldsteder) er i Steigen kommune.

MS Steigfart har liggested i Nordfold, som også i fremtiden vil være stasjoningssted for rutens fartøy.

Kart 4-3: Kart over anløpsstedene i Nordfoldruta

Figur 4-13 viser en årlig nedgang i antall passasjerer. I 2006 reiste det 4 685 passasjerer (totalt). I 2007 reiste det 4 527 passasjerer og i 2008 reiste det 4 288. Nedgangen fra 2006 til 2008 var ca 5,3 %.



Den kommersielle biten av ruta (Røsvik og Styrrkesnes) utgjør 1 172 passasjerer i 2008, noe som er en økning fra 948 stk i 2007. Dette bør være med i vurderingen hvorvidt Røsvik og Styrrkesnes skal være med i forbindelse med valg av ruteplan.

Figur 4-13: Antall passasjerer i Nordfoldruta

Steigen kommune har utrykt skuffelse over at denne ruta er blitt konkurransutsatt før Båtpakke Salten er ferdig. Begrunnelsen for dette er at Steigen ønsker å se denne ruta i sammenheng med Helnessundruta, en rutekombinasjon som de mener ville ha gitt bedre fartøysutnyttelse. Steigen kommune har forøvrig ikke innspill til denne ruten. Nordfoldruta har ett anløpssted i Bodø kommune (Tårnvik, Kjerringøy). Bodø har heller ikke innspill til denne ruten.

Sørfold kommune ved ordfører har kommet med følgende innspill i forbindelse med rutens struktur:

*Rørstad har 1 fastboende noe som betyr at anløpsstedet må opprettholdes.*

*Rørstad og Sagfjordbotten har stor fritidsbebyggelse og bør derfor videreføres som anløpssteder. I tillegg arrangeres det årlige turer til Rørstad (kulturhistorisk kirkested), der det er viktig at passasjerbåt kan innleies. Sørfold kommune bruker store økonomiske ressurser for å vedlikeholde kirkebygningen på Rørstad.*

*Sørfold kommune eier og driver kaiene på Styrkesnes og Rørstad. I Røsvik og Sagfjordbotten er kaiene privat men kommunen har opp gjennom årene bidratt med økonomiske midler til vedlikehold til disse kaiene.*

*Sørfold kommune mener at det er viktig at fylkeskommunen legger til rette for å opprettholde dagens rutetilbud i fjordsystemet til Sørfold. Med den bakgrunn mener de at rutetilbudet mellom Røsvik og Nordfold bør videreutvikles.*

#### 4.3.6 Vurdering av innkommende innspill:

Slik ruteplanen fremstår i anbudspapirene vil det bli en svekkelse av anløpsstedene som Sørfold kommune ønsker å opprettholde. Blant annet vil anløpsstedene Røsvik og Styrkesnes kun ha anløp i sommerhalvåret (1.5 til 30.9), og det på fredag kl 1700 og søndag kl 1915 (korrespondanse med buss). Tidligere hadde disse stedene anløpsmuligheter fra 1.4 til 31.10 (lengre sesong). Sagfjordbotn vil kun ha anløpsmulighet i sommerhalvåret. Rørstad vil ha anløp og opprettholde omtrent samme antall anløp som i dag, og forbindelsen Rørstad og til/fra Røsvik og Styrkesnes opprettholdes, under forutsetning av at rutealternativ 2 blir valgt.

Med denne bakgrunn anbefales det at minimum rutealternativ 2 legges til grunn ved valg av anbud.

Ut fra de opplysninger vi sitter med har ikke konkurranseutsettingen bidratt til noe lavere driftstilskudd for fylkeskommunen. Fylkeskommunen vil som følge av bruttoanbud få en inntektsside som totalt sett reduserer fylkeskommunens utlegg. Ruteproduksjonen er noe redusert sammenlignet med dagens rute.

## 4.4 Hamarøy

I Hamarøy kommune er det kun Skutvik som har rutebåtanløp. Skutvik anløpes daglig av ferga som går i sambandet Skutvik-Skrova-Svolvær og NEX II som går mellom Bodø og Svolvær. Begge sambandene har stor betydning for Hamarøy kommune. Her kan nevnes næringsliv, lokalbefolkning, turisme og ikke minst det nye Hamsunsenteret.

Hamarøy kommune er den nordligste kommunen i Salten. Forbindelsene til Lofoten, Narvik, Evenes og Bodø er av betydning for kommunens utvikling.

Nevnte samband blir videre gjennomgått i dette kapitlet. Havne- og kaiforholdene i Skutvik blir også kort gjennomgått.

### 4.4.1 Fergesambandet Skutvik-Skrova-Svolvær

MS Vågan er hovedskip i riksvegsambandet Svolvær-Skrova-Skutvik. MS Vågan har en



bilkapasitet på 55 PBE og 280 passasjerer. Fartøyet ble bygget i 1979 og er godt tilpasset sambandet. Sambandet ble som følge av LOFAST-åpningen omklassifisert til fylkesveisamband fra og med 2009. Fylkeskommunen øker seilingsfrekvensen med 5 turer sommeren 2009.

Bilde 4-4: MS Vågan

Sommerstid suppleres sambandet av MS Stetind. For 2010 sesongen arbeides det med å få satt inn en 100 bilers suppleringsferge, noe som kan vise seg å bli vanskelig å innfri.

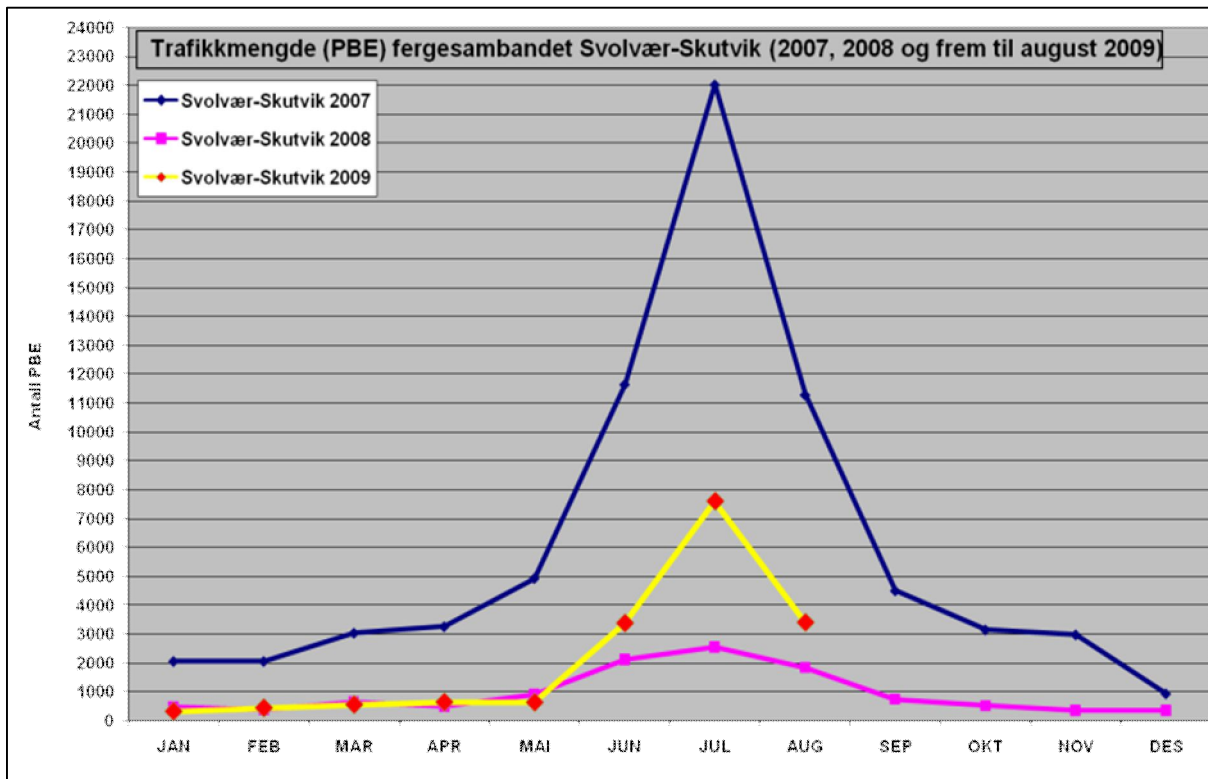
I 2006 ble det i sambandet fraktet 85 783 PBE, i 2007 var det 87 047 PBE og i 2008 bare 29 790 PBE. Fra 2006 til 2007 gir dette en trafikkvekst på ca 1,47 %, mens trafikknedgangen fra 2007 til 2008 var på hele 65,77 %.

Sambandet var i 2008 (i 2007 nummer 12) rangert som nummer 20 mht trafikkmengde (PBE) i Nordland. Trafikknedgangen i 2008 kom som følge av redusert seilingsfrekvens med kun 1 daglig rutetur. I tillegg bidro åpningen av LOFAST til nedgangen i trafikken. Transportmønstret til/fra Lofoten endret seg betydelig som følge av LOFAST, dette vises tydelig i andre samband tilknyttet Lofoten.

Figur 4-14 viser at sambandet var et "typisk" sommersamband som hadde stor trafikkøkning mellom mai og september. Trafikkutviklingen i 2008 viser en noe annen trend der antall PBE ligger relativt jevnt gjennom året med økning på sommeren. Det var 1 226 gjenstående biler i 2007 og 544 gjenstående i 2008.

Personbiler utgjorde i 2008 i underkant av 78 % av totalt antall biler. Dette betyr at sambandet frakter en betydelig andel av tyngre kjøretøy.

I forbindelse med sommersesongen 2009 ble rutefrekvensen øket til totalt 5 daglige turer, mot 1 i vinterhalvåret. Dette resulterte i at det ble en betydelig trafikkøkning sommeren 2009 (se figur).



Figur 4-14: Trafikkmengde (PBE) i sambandet Svolve-Skrova-Skutvik (2007, 2008 og til august 2009)

Totalt ble det i 2008 fraktet 50 775 passasjerer, inklusive sjåførere.

I prosent er nedgangen fra 2007 til 2008 på nevnte anløpssteder ca 84 %. Reduksjon i anløps/seilingsfrekvensen har selvsagt stor betydning for denne nedgangen, noe vi blant annet har observert ved trafikkøkningen på sambandene Bodø-Moskenes og Bognes-Lødingen.

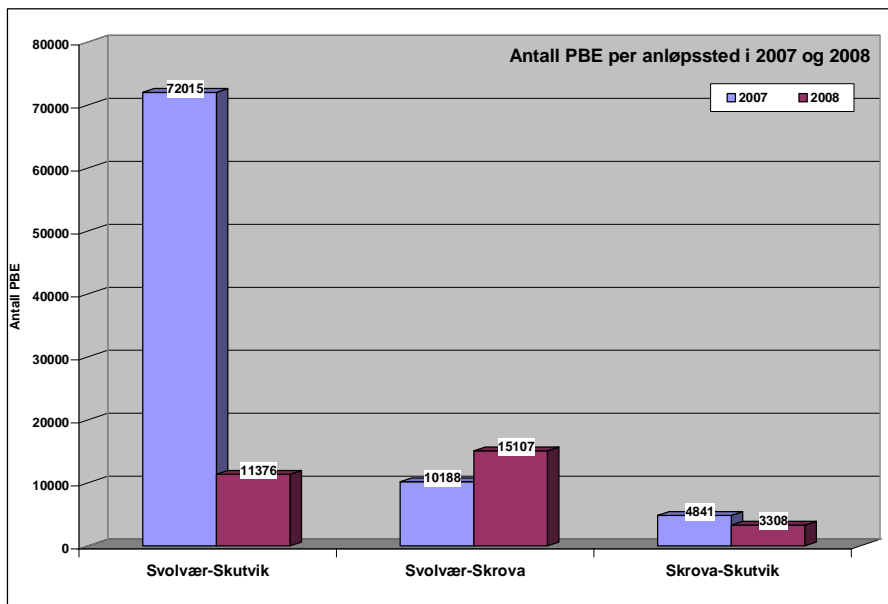
Antall utseilte kilometer i 2007 var 157 394 mens snittet for sambandene i Nordland er 75 347 km.

For drift av sambandet Svolve-Skrova får Nordland fylkeskommune tilført 10 mill. i rammetilskuddet. Dette betyr at dette sambandet fra og med 2009 er å betrakte som et rent fylkesvegsamband. Totale kostnader for dette sambandet er beregnet til 13,5 mill. kr. Hvis Skutvik også skal inn på helårig fylkeskommunal fergedrift kreves det ytterligere 6,5 mill. kr (sommerdrift 3,5 mill). I 2010 tilføres ytterligere 2,7 mill kr over rammetilskuddet for innleie av fartøy sommerstid.



Anløpsstedene Svolvær-Skrova har hatt en økning på 4 919 PBE fra 2007-2008. I prosent utgjør økningen 48,28 %, noe som vurderes som betydelig.

Anløpsstedene Skrova-Skutvik har hatt en nedgang på 1 533 PBE fra 2007-2008. I prosent utgjør nedgangen 31,67 %, noe som er naturlig pga reduserte ruteturer fra Skrova til Skutvik. I dag (2009) er det, utenom sommersesongen, kun en daglig seiling til/fra Skutvik.

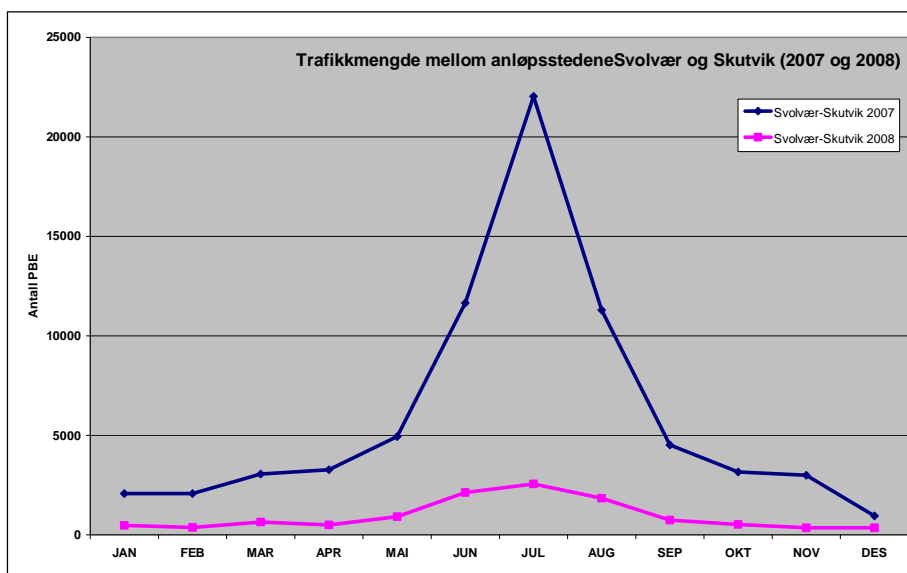


Mellom Svolvær og Skrova er det noen dager 4 turer, mens det andre dager er 5 ruteturer.

I sum har trafikken fra/til Skrova økt med 3 386 PBE (22,53 %) fra 2007-2008.

Figur 4-15: Antall PBE per anløpssted i sambandet Svolvær-Skrova-Skutvik (2007-2008)

Figur 4-16 viser at trafikkmengden (2007) mellom Svolvær og Skutvik var størst mellom mai og september. I 2008 var det kun en liten økning i trafikken på sommeren, mens den er lav i skuldersesongene. Mye av forklaringen på dette er endret trafikkmønster pga LOFAST og



reduert seilingsfrekvens. Noe kan også skyldes ugunstige avgangstidspunkter.

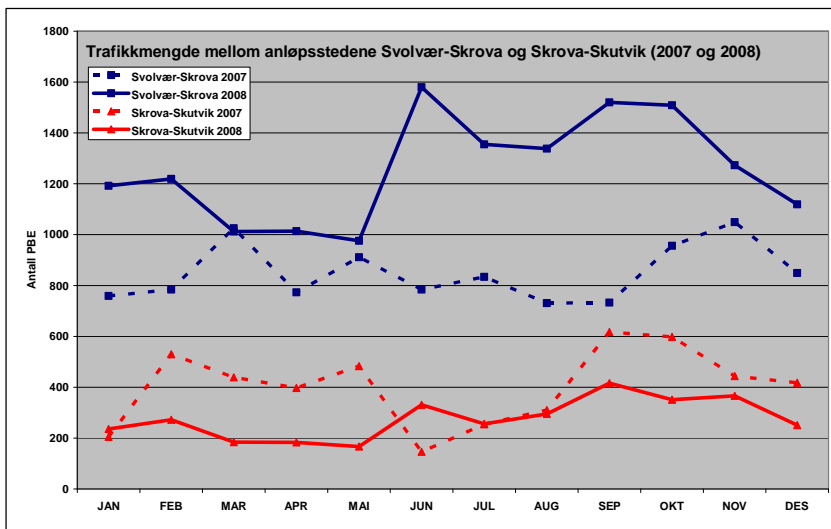
Figur 4-16: Trafikkmengde (PBE) mellom anløpsstedene Svolvær og Skutvik (2007-2008)

Seilingsfrekvensen for sommeren 2009 har økt fra 1 til 5 turer. Erfaringene fra sommeren 2009 kan tyde på at sambandet har et potensial til å øke trafikken.

Som nevnt har dette sambandet takstfrihet (Skutvik), noe som har medført betydelig høyere takster for blant annet campingturister sommerstid.

Trafikken mellom Skutvik, Svolvær og Skrova har hatt en annen utvikling enn totaltrafikken i sambandet fra 2007 til 2008.

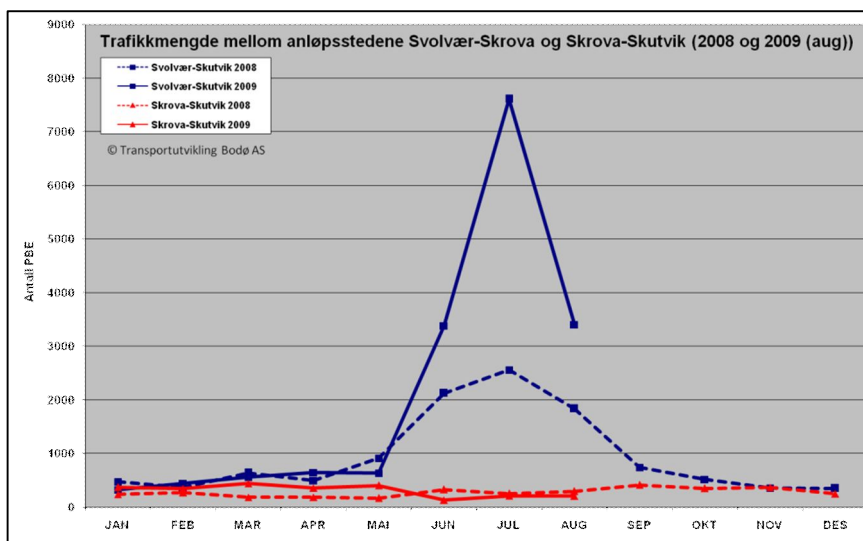
Figur 4-17 viser utviklingen gjennom året for trafikken mellom Svolvær-Skrova og Skrova-Skutvik. For trafikken mellom Svolvær-Skrova er det en klar økning fra 2007 til 2008. Økningen er størst fra mai og ut året. Variasjonene er ikke svært store men det er en liten topp midt på sommeren og i september/oktober.



Fra 2007 til 2008 har det vært nedgang i trafikken mellom Skrova og Skutvik som følge av blant annet redusert seilingsfrekvens.

Figur 4-17: Trafikkmengde (PBE) anløpsstedene Svolvær-Skrova og Skrova-Skutvik (2007-2008)

Figur 4-18 viser forskjellen mellom 2008 og 2009 for trafikken mellom Skutvik og Svolvær og Skutvik og Skrova. Det var ikke økning i trafikken mellom Skutvik og Skrova, men det var en betydelig økning mellom Skutvik og Svolvær, -hele 6 777 høyere antall PBE i 2009 enn i 2008.



Dette indikerer at sambandet har et potensial, spesielt hvis en ser dette i forhold til takstfrihet og den manglende markedsføring som sambandet har hatt i 2009.

Figur 4-18: Trafikkmengde (PBE) mellom anløpsstedene Svolvær-Skutvik og Skrova-Skutvik (2008-2009)

Hamarøy kommune fokuserer sterkt på at fergesambandet må styrkes. Dette betyr at det ønskes økt rutefrekvens i sambandet i årene som kommer. Ved forutsigbarhet og økt frekvens mener man blant annet at flere vil foretrekke dette sambandet fremfor Bognes-



Lødingen og Bodø-Moskenes. Hamarøy kommune satte i sin tid pris på Kjell Opseth's beslutning om at det også i fremtiden skulle være et fergesamband mellom Skutvik og Lofoten.

Bilde 4-5 viser skiltet på venterommet til ferga som fikk navnet Opseths Plass.

Bilde 4-5: Opseths plass  
(Transportutvikling Bodø august 2009).

Innspill fra Hamarøy vedrørende Skutvikferga:

*Kommunen mener at sambandet (sommeren 2009) har vist sin berettigelse og at det er grunnlag for videre drift. Både næringsliv, turister og fastboende har benyttet sambandet i sommer. Det ønskes at sambandet styrkes ved at det blir to (formiddag og ettermiddag) permanente seilinger vinterstid og at seilingstiden på sommeren utvides fra 2 mnd til 3 mnd (1 juni til 31. august).*

*Dagens ettermiddagsseiling må fremskyndes med 15-30 minutter for å korrespondere med buss fra Skutvik. Buss fra Skutvik korresponderer med buss til Fauske (tog) og Bodø.*

*Hamarøy kommune mener at sambandet bør anbudsutsettes, med foreslåtte seilinger, så snart som mulig. Det ønskes forutsigbarhet og ro rundt dette sambandet.*

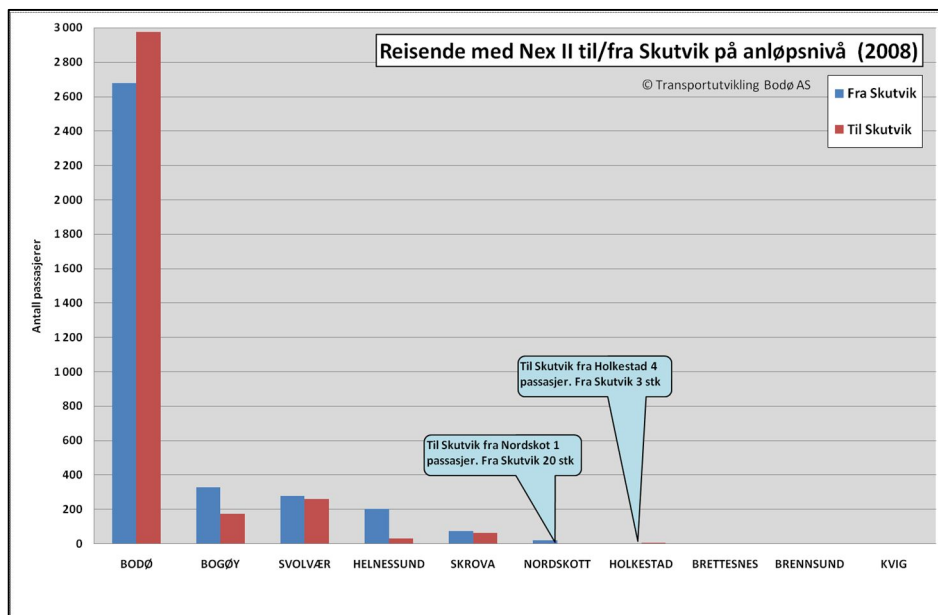
*Takstene på sambandet bør være lik andre fergesamband. Takstfriheten har i sommersesongen skapt irritasjon hos turistene, bla fordi det har vært egne bobiltakster og campingvogntakster. Lokalbefolkningen har ikke fått den store takstøkningen, i hvert fall menes det at økningen (ca 75 %) for vanlige personbiler er til å leve med.*

*Det er en betydelig trafikk mellom Skrova og Skutvik der blant annet næringstrafikken foretrekker dette sambandet fremfor andre samband og veitraseer. Skrova genererer en betydelig mengde næringstransport som skal sørover.*

*Bookingen for dette sambandet i sommer har fremstått som kaotisk. Bla må reisende booke i kontortiden, samt at fartøyet ikke har hatt oppdaterte bookinglister klar ved ombordkjøring.*

## 4.4.2 Nex II (Hamarøy)

I 2008 utgjorde anløpsstedet Skutvik 5,82 % av antall reisende med NEX II. Figur 4-19 viser at de aller fleste reiser til og fra Bodø. Det er flere som reiser fra Bodø til Skutvik enn fra Skutvik til Bodø og det er flere som reiser til Bogøy enn fra Bogøy og til Skutvik. Denne ubalansen forsterkes mht anløpsstedet Helnessund. Til og fra Svolvær og Skrova er rimelig balansert. Øvrige anløpssteder er marginale i forhold til Skutvik. Det er grunn til å tro at



mange av de som reiser mellom Steigen og Skutvik er skoleelever som går på Hamsuns Videregående skole på Oppedid. For Hamarøy sin del er det Bodø som har størst betydning mht NEX II. Ruten frakter også en del gods til og fra Skutvik.

Figur 4-19: Reisende med NEX II til og fra Skutvik (2008)

Bakgrunnen for differansen mellom reisende til og fra Skutvik og en del av anløpsstedene forklares med at mange av de reisende sannsynligvis finner det mer hensiktsmessig å bruke andre transportmidler (privatbil/buss) for å reise fra Hamarøy til Bogøy og Helnessund.

Reisende til/ fra Bodø benytter i stor grad hurtigbåt som transportmiddel. Det er en del flere passasjerer som benytter hurtigbåten fra Bodø enn som bruker den til Bodø. Dette har nok sin årsak i at rutetiden til Bodø ikke passer for alle som skal fra Hamarøy. Mange benytter sannsynligvis buss ene veien. Det hevdes at flere ungdommer benytter bil istedenfor offentlig kommunikasjon pga at rutetidene ikke passer med skoletidene.

Innspill fra Hamarøy vedrørende NEX II:

*Oppsummert ønsker Hamarøy kommune at avgangstiden på NEX II fra Bodø endres til kl 1800 på ukedagene (samme som fredagsavgangen). Bakgrunnen for dette er at det skal være mulig å reise med fly (ankomst Bodø 1715) fra eksempelvis Oslo og samtidig ha muligheter til å reise til Hamarøy samme dag. I tillegg vil en korrespondanse med toget fra Trondheim, som har ankomsttid Bodø kl 1726, medføre at de reisende kan komme seg videre uten å måtte overnatte i Bodø.*

*Fremtidige hurtigbåter må være lastførende. Bedriftene i Skutvik er avhengige av denne godsbefordringsmuligheten (har ikke andre alternativ).*

*Fartøyene må i fremtiden ha minst samme standard som dagens, det tenkes her på regularitet, sikkerhet og komfort. Det ønskes at dagens fartøy i fremtiden benyttes i ruten, for øvrig er dette fartøy som passasjerene og kommunen er meget godt fornøyd med.*

#### 4.4.3 Vurdering av innspill fra Hamarøy

Fergesambandet Skutvik-Skrova-Svolvær prioriteres høyt av Hamarøy kommune. For en del år siden var det planer om å legge ned sambandet når LOFAST ble ferdig. Hamarøy kommune har stått på for at dette ikke skal skje. Det er Nordland fylkeskommune som har ansvaret for dette sambandet fra og med 01.01.2009.

Etter ferdigstillingen av LOFAST ble rutefrekvensen endret til bare en ankomst og en avgang i døgnet. Ankomsten er satt til kl 1815 (1805 sommerstid), 30 minutter etter at bussen har gått til Ulvsvåg (korrespondanse med buss til Fauske/Bodø/tog). Denne manglende korrespondansen bidrar ikke til flere reisende. Vi har forstått det slik at ferga utfører arbeidspendlertur til Skrova, noe som resulterer denne for "sene" ankomsten. Slik vi ser det må det være mulig å gjøre tilpasninger, med ferge og buss, som bidrar til korrespondanse. Dette bør fylkeskommunen gi prioritet og løse.

Som et resultat av Hamarøy kommunes "stå på vilje" for å videreføre og forbedre fergetilbudet til Lofoten har de fått gjennomslag for økt frekvens sommerstid (5 daglige turer). Fylkeskommunen åpnet for takstfrihet sommerstid, for å legge til rette for delvis finansiering av økt rutefrekvens. Sommersesongen 2009 viste en positiv trafikkutvikling over sambandet som følge av økt rutefrekvens, til tross for økte takster og lite informasjon om tilbudet til de reisende. Slik vi har forstått det var belegget på fartøyene meget bra. Dette tyder på at sambandet har et potensial.

I Nordland fylkeskommune's "Handlingsprogram for 2010-13 for nye fylkesveger i Nordland" fremkommer det at sambandet skal konkurransenutsettes høsten 2009. Kontraktperioden skal være fra 2012-2014 med opsjon på ett år, altså bare 2, eventuelt 3 år. I tillegg arbeides det med å få satt inn en 100 bilers ferge, noe det ikke finnes mange tilgjengelige av i Norge. Vi mener det er positivt at det legges opp til kontrakter som har mer enn ett års varighet, men skulle sambandet gis stabile forutsetninger burde kontraktperioden vært på minst 5 år. Det vi har fått signalisert er at sambandet skal videreføres i 2010 på samme nivå som i 2009, inkludert økt rutefrekvens sommerstid, med muligens større fartøy. Takstfriheten bør også vurderes mht at det er grenser for hvor mye de reisende er villig til å betale for å benytte tilbudet. Her bør det være en fornuftig sammenheng mellom pris og de planer man har for sambandet.

NEX II sine anløp av Skutvik er eneste daglige ekspressforbindelse som Hamarøy kommune har med Bodø. Det er derfor viktig at rutetidene er tilpasset de reisendes behov. Både ankomst og avgangene har tilpassete bussruter som korresponderer med langrutebusser/tog. I tillegg er ruten viktig for næringslivet i Skutvik, spesielt ved at ruten er godsførende. Hamarøy kommune ønsker at den daglige avgangen fra Bodø skal være kl 1800, dette for at å legge bedre til rette for korrespondanse med fly og tog, noe som kan være spesielt viktig for turisttrafikken til og fra Hamarøy.

Steigen kommune har åpnet for at avgangen fra Bodø på tirsdag og torsdag endres til kl 1800, mens de ønsker avgang Bodø kl 1530 på mandag og onsdager. Skal en få til endringer av avgangstiden fra Bodø er det viktig at Steigen og Hamarøy kommuner enes om dette. Fremskynding av morgenvangangen med 20 minutter vil nok være mer problematisk for Hamarøy, spesielt mht busskorespondanser.

### Forlengelse av "Ny Helnessundrute" til Skutvik

Hamarøy kommune har ytret ønske om at man så på en eventuell forlengelse av "Ny Helnessundrute" til Skutvik 2 dager i uken. Det tenkes her på "midt på dagen" turene på tirsdag og torsdag. Samlet sett vil en slik ruteforlengelse kunne utgjøre ca 1 mill kr i økt tilskudd per år, -under forutsetning av at en benytter skisserte opplegg for ruteforslaget til "Ny Helnessundrute".

Vi har ikke sett på hvilke konsekvenser en slik rute vil kunne få for andre transportmidler, men ut fra de skisserte rutetider tror vi ikke et slikt tilbud vil ha nevneverdig innflytelse. Vi har heller ikke sett på transportbehovet og dermed ikke lagt inn inntekter i beregningene. Eventuelle inntekter vil selvsagt kunne redusere tilskuddsbehovet.

I *Tabell 4-6* har vi lagt inn en tur til Skutvik på tirsdager og torsdager. I den forbindelse omtaler vi ruten som NEX 2,5. Ankomst Skutvik vil være ca kl 1025, der avgang vil være ca kl 1310.

Ny Steigenrute (Nex 2,5)								
		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Fra	Nordskot	0605	0605	0605	0605	0605		
Fra	Helnessund	0635	0635	0635	0635	0635		
Til	Bodø	0745	0745	0745	0745	0745		
Fra	Bodø		0800		0800			1415
Fra	Brennsund		X		X			/
Fra	Helnessund		0915		0915			1520
Til	Skutvik		1025		1025			
Fra	Skutvik		1310		1310			
Fra	Helnessund		1420		1420			1530
Fra	Brennsund		X		X			/
Fra	Kvig		X		X			/
Til	Bodø		1545		1545			1645
Fra	Bodø	1600	1600	1600	1600	1600		2100
Fra	Helnessund	1715	1715	1715	1715	1715		2215
Til	Nordskot	1740	1740	1740	1740	1740		2240
Fra	Nordskot					1745		
Fra	Helnessund					1815		
Til	Bodø					1925		

Ved et slikt opplegg vil det også kunne være mulig å forlenge søndagsturen til Skutvik. En ytterligere økning, utover det som er skissert, i ruteproduksjonen vil kunne løse ut ekstra mannskapsskift, og dermed økte kostnader.

*Tabell 4-6: Rutetabell Ny Helnessundrute (NEX 2,5)*

### Forlengelse av RV 17 (Kystriksveien) til Steigen og Hamarøy

Steigen kommune ønsker en forlengelse av RV 17 til Steigen. Dette ønskes gjennomført ved at det blir fastlandsforbindelse til Kjerringøy, der en videre etablerer ett fergesamband mellom Langskjæret (Kjerringøy) og Langes i Steigen. Sambandet vil ved denne lokaliseringen ha seilingstid på under 40 minutter. Hamarøy kommune ønsker videre at det etableres fergesamband mellom Bogøy (Steigen) og Skutvik. Kommunikasjonsmessig vil en slik løsning binde kommunene Hamarøy, Steigen og Bodø nærmere. En kan videre sysle med

tanken om at forbindelsen videre kunne bli nasjonal turistveg, blant annet ved at den går gjennom Hamsuns rike.

#### 4.4.4 Kaier og terminaler i Hamarøy

Skutvik havn betraktes som en god havn der båter ofte tar nødhavn i dårlig vær. Havnen er godt skjermet i alle vindretninger.



Ekspedisjonskaien til hurtigbåten er per i dag privat. Kaien (trekai) virker slitt og har ujevnt dekke. Den betraktes imidlertid av skipsførerne som brukbar, spesielt ved at den er så godt beskyttet for vær og vind. Kaien er 28 meter lang og det er en dybde ved kaien på ca 4,6 meter ved laveste lavvann.

Kaien er privat og det er et mindre venterom på kaien.

Bilde 4-6: Ekspedisjonskaien i Skutvik (Transportutvikling Bodø august 2009).

Bedriften Mainstream Norway AS, som ligger like innenfor ekspedisjonskaien, driver med slakting av laks. Bedriften har behov for mer areal og bedre havneforhold (blant annet mudring). Kommunen har satt i gang et arbeid for å utrede planer for området og havnen. Det vil også kunne vurderes en eventuell ny ekspedisjonskai.



Bilde 4-7: Skutvik fergeleie og venterom (Transportutvikling Bodø august 2009).

Skutvik fergeleie er av høy standard. Som en ser i *Bilde 4-7* ligger fergekaien like ved ekspedisjonskaien. Fergekaien er godt beskyttet for vær og vind. Det er tillegg en godt dimensjonert oppstillingsplass for bilene som skal med ferga. I tilknytning til fergeleiet er det venterom med toalettmuligheter for de reisende.

## 4.5 Steigen

Steigen kommune sokner til Bodø og har daglige hurtigbåtanløp av NEX II. Tirsdag og torsdag er det i tillegg reisemuligheter mellom Helnessund og Bodø med den såkalte "Helnessundruta". I tillegg har Nordfolda en egen lokalhurtigbåt som trafikkerer mellom Nordfoldsteder, Tårnvik (Bodø) og steder i Sørfold kommune. Denne ruten er beskrevet og omhandlet i kapittel 4.3.5 (Nordfoldruta). Kystgodsruta har ikke ruteturer til Steigen, noe som medfører at hurtigbåtene må håndtere ekspedisjonenes godsforsendelser (sjøverts).

NEX II ruta er beskrevet i kapittel 4.3.3 side 31.

### 4.5.1 Helnessundruta

Helnessundruta er i hovedsak betjent av MS Ofoten (Torghatten-Nord AS). MS Ofoten er 35



meter lang og har en dybde på ca 1,6 meter. Fremdriftsmaskineriet (4 motors) har en effekt på 2560 kW, noe som gir en rutefart på ca 31 knop. Passasjerkapasiteten er på 199 Pax og godskapasiteten på 14 europaller.

Fartøyet er dårlig tilrettelagt mht til bevegelsehemmede og har begrenset bagasjeplass. MS Ofoten har også en del begrensninger i forhold til manøvrering i trange områder.

Bilde 4-8: MS Ofoten (Transportutvikling Bodø august 2009).

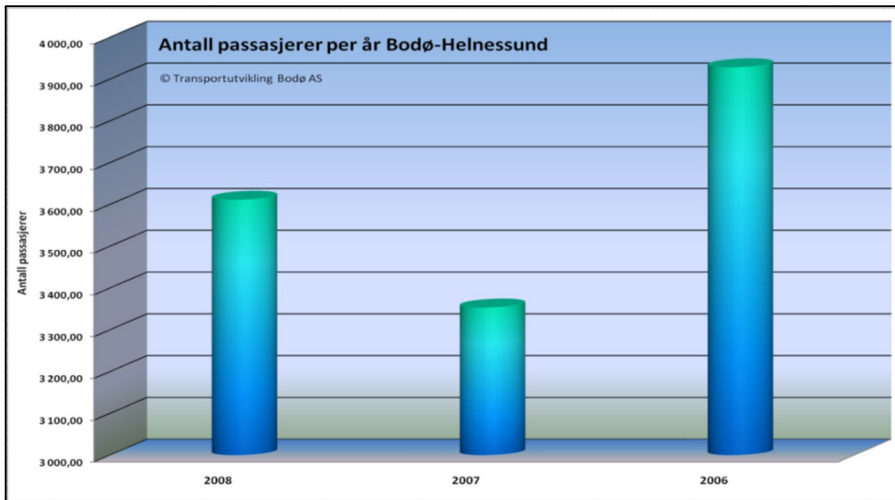
Tabell 4-7 viser dagens rutetabell til Helnessundruta. MS Ofoten utfører tirsdag og torsdagsturene, mens NEX II utfører fredagsturen og MS Skogøy er i beredskap for å gjennomføre signalturen på søndager.

Rute 18-551, Bodø-Helnessund					
		Tirsdag	Torsdag	Fredag	Søndag
Fra	Bodø	0730	1030	1515	
Fra	Brennsund	-	X	/	
Til	Helnessund	0845	1140	1615	
Fra	Helnessund	1630	1630	1630	1530 (a)
Fra	Brennsund	X	X	/	/
Fra	Kvig	X	X	/	/
Til	Bodø	1750	1750	1730	1640
(a) Behovstur, kun ved fullbooket Nex II fra Helnessund til Bodø					
Utføres av Nex		Utføres av MS Skogøy			
Øvrige turer utføres av MS Ofoten					

Tabell 4-7: Rutetabell Helnessundruta (2009)



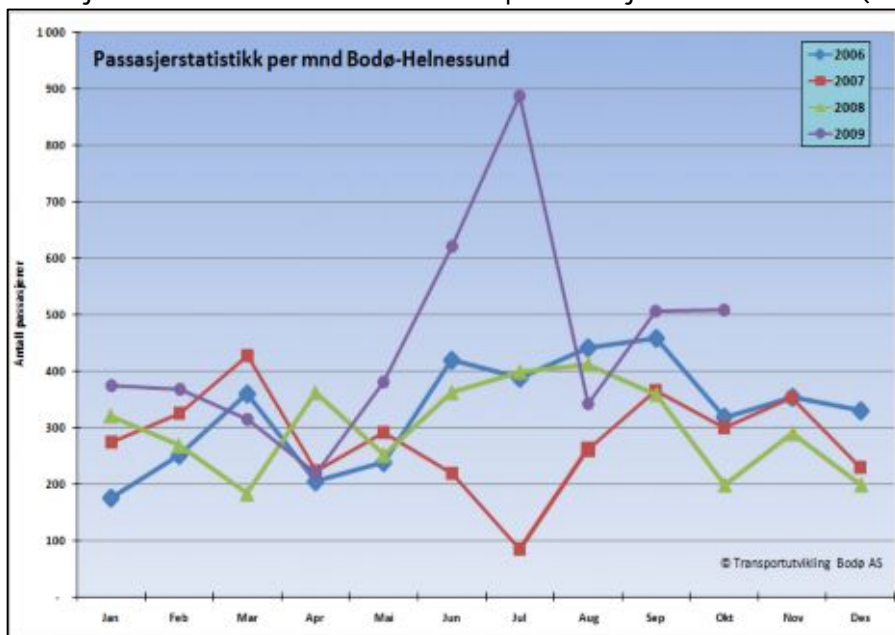
Figur 4-20 viser antall reisende de tre siste år. Sambandet har vært preget av få reisende og har hatt en nedgang på over 300 passasjerer fra 2006 til 2008.



vært en økning i antall reisende fra 3 353 i 2007 til 3 611 i 2008.

Figur 4-20: Antall passasjerer per år i Helnessundruta

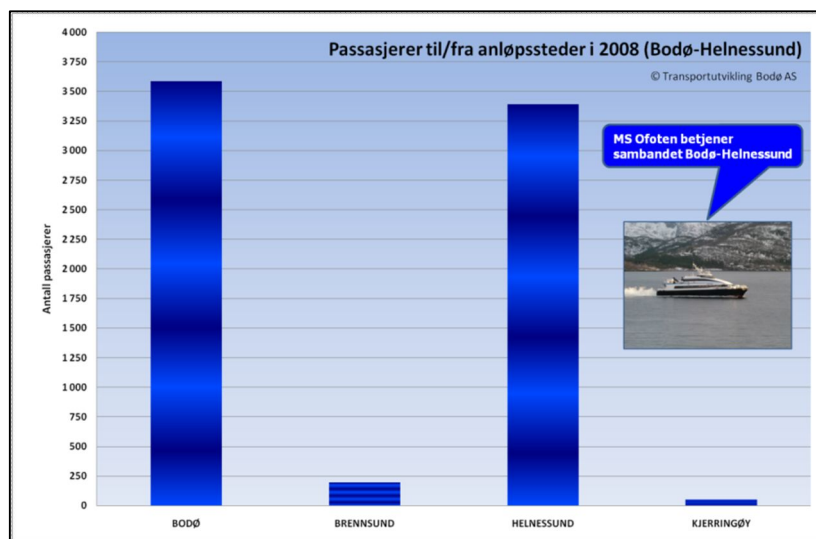
Figur 4-21 illustrerer antall reisende gjennom året. Antall reisende varierer gjennom året. Det er en jevnere mengde reisende i sommermånedene, med unntak av juni og juli 2009 der det var en betydelig økning. Med bakgrunn i at det er få reisende (totalt sett) kan man ikke si at variasjonene mellom årene er store. I perioden januar til oktober (for begge årene) har det vært en økning i antall reisende fra 2008 til 2009 på hele 45,1 %.



Utover økningen i sommertrafikken ser det ut som antall reisende utover høsten kan bli noe høyere enn tidligere år. Etter opplysninger fra operatørselskapet benyttes suppleringsruta til NEX II svært sjelden.

Figur 4-21: Antall passasjerer per måned i Helnessundruta

Figur 4-22 viser antall passasjerer tilknyttet hvert anløpssted i 2008. De fleste reiser mellom



et fåtall reiser til/fra Brennsund og Kjerringøy (ikke fast anløpssted).

Signalturen på søndager (hvis NEX er fullbooket) hadde i 2008 kun 287 passasjerer. Tirsdag og torsdagsturene har omtrent samme antall passasjerer hver tur året igjennom.

Figur 4-22: Passasjerer fordelt per anløp i Helnessundruta (2008)

Innspill fra Steigen Sjømat AS (Arild Aasjord):

*Steigen sjømat driver desentralisert fiskemottak med 5 mottakssteder i Steigen, Sørfold og Tysfjord, der all fisk kjøres med bil til Helnessund for pakking/produksjon. Årskvantum totalt i 2009 ser ut til å bli ca 1 000 tonn, der ca 200 tonn pakkes fersk og sendes til Trondheim, med bil direkte og/eller hurtigbåt til Bodø som videreføres med hurtigrute.*

*Bedriften mener at logistikken mht ferskfiskforsendelser er koblet opp mot "Helnessundruta". Det hevdes videre at rutetidene til NEX II er lite tilpasset i forhold til bedriftens produksjon og derfor benyttes i mindre grad til forsendelser av fersk fisk, spesielt de dager det er ruteturer med "Helnessundruta".*

*Bedriften mener også at en eventuell fjerning/nedleggelse av dagens "Helnessundruta" og de transportmuligheter av gods som i dag er til Bodø, vil kunne medføre nedleggelse av fiskemottaket/fiskeproduksjonen i Helnessund.*

Steigen kommune har følgende innspill til Helnessundruta:

*Steigen kommune aksepterer ingen endringer som fører til reduksjoner i båttilbudet til eller fra kommunen.*

*Det ønskes at avgangstiden fra Bodø på torsdag blir lik tirsdagsavgangen kl 0730.*

*Suppleringsbåten til NEX II på søndager bør ha samme avgangstid fra Helnessund som NEX (kl 1815).*

*Det er viktig at Brennsundvik beholdes som anløpssted.*

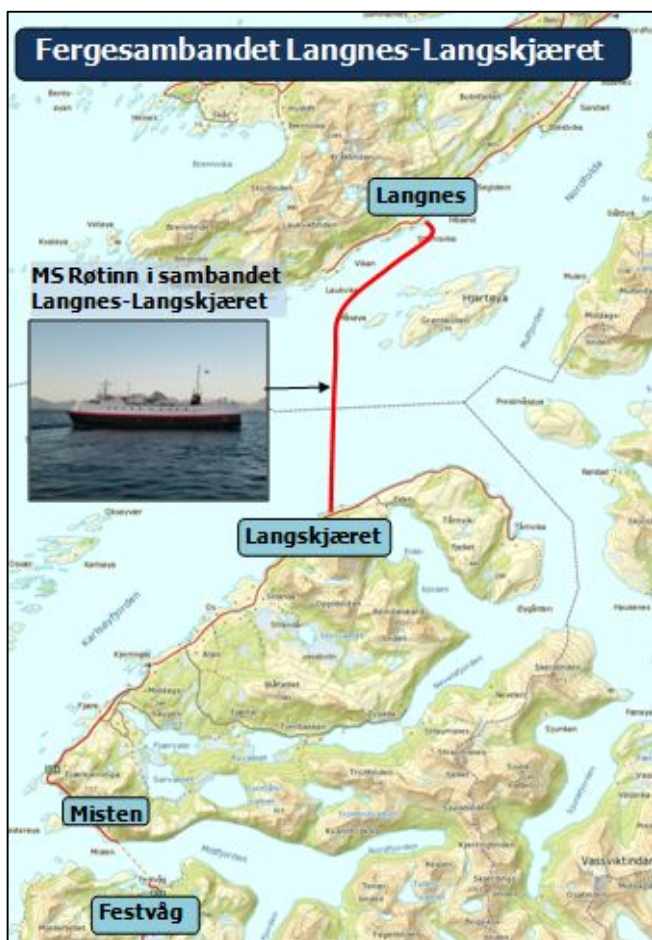
*Det ønskes en egen båt som stasjoneres om natten i Steigen og som har daglige avgangstider som legger opp til dagpendling i forbindelse med jobb i Bodø*

#### 4.5.2 Fergeforbindelse til Steigen

Steigen kommune har signalisert at den dag det blir fergeforbindelse til Kjerringøy (Bodø) så kan det diskuteres reduksjoner i hurtigbåttilbudet til Steigen.

I 2006 ble det utarbeidet en rapport med navnet "Veien gjennom Hamsuns rike". Prosjektet tok for seg en forlengelse av kystriksveien til Steigen. For å få dette til la prosjektet vekt på å få til en fastlandsforbindelse til Kjerringøy ved kryssing av Mistfjorden. Neste forsering skulle være fergeforbindelse mellom Kjerringøy og Steigen.

Fergeforbindelsen mellom Steigen og Kjerringøy var tenkt mellom Langnes i Steigen og Langskjæret på Kjerringøy. Seilingsavstanden ville bli ca 7,6 nautisk mil, noe som vil gi en reisetid på ca 40 minutter (ved 12 knop).



Hvis et slikt samband skulle bli opprettet i dag vil de reisende også måtte benytte ferga mellom Misten og Festvåg. Fergesambandet Festvåg-Misten vil i forbindelse med konkurranseutsettingen av sambandet bli vesentlig oppgradert, både med hensyn til materiell og fergekaier/opstillingsplasser.

Hvis en skulle driste seg til og gjøre en enkel kostnadsvurdering av en eventuell opprettelse av nevnte samband, så vil nok investeringskostnadene ved 2 nye fergeleier beløpe seg til ca 60 mill. Driftskostnadene ved fergesambandet vil nok ligge et sted mellom 10 og 15 mill kr per år, dette avhengig av kapitalkostnader, driftskostnader og rutefrekvens. I tillegg kommer kostnader med oppgradering av tilførselsveier.

En del av driftskostnadene vil kunne dekkes av redusert hurtigbåttilbud, anslagsvis 25-35 %.

Kart 4-4: Kart over tenkt fergesamband mellom Steigen og Kjerringøy.

Steigen kommune peker på at opprettelse av et fergesamband mellom Steigen og Kjerringøy vil ha en rekke fordeler, blant annet som nasjonal turistvei og bedre beredskap for Steigen når eksempelvis veien er stengt. I tillegg vil forbindelsen åpne for dagpendling med bil til/fra Bodø.

Sitat fra Salten Regionråds høringsinnspill til nye fylkesveger:

*"Forlengelse av Rv17 (Kystriksvegen) til Steigen. Salten er opptatt av forlenging av Kystriksveien nordover fra Bodø, via Kjerringøy og med ferge over Folda fram til Steigen. Vi er fornøyd med at bro over Mistenfjorden er nevnt i Handlingsplanen, men ber om at fergeleier og veg fram til disse også blir omtalt i handlingsplanen."*

### 4.5.3 Vurdering av Steigen kommune sine innspill

Steigen kommune aksepterer ikke endringer i rutetilbudet som fører til reduksjoner i båttilbudet til eller fra kommunen. Dette legger en del begrensninger i forhold til å kunne foreta kostnadsbesparende tiltak. Båtpakke Salten har som hovedformål å styrke BAS-regionene, ved blant annet legge til rette for dagpendling mellom Steigen og Bodø.

På kort sikt ønskes det at Helnessundruta skal ha tidligere avgang (som på tirsdager kl 0730) fra Bodø på torsdager. Slik vi ser det vil dette være mulig og endringen vil neppe være kostnadsdrivende. Kostnader må imidlertid vurderes i forbindelser med et eventuelt mannskapsbytte denne dagen.

Helnessundrutas suppleringsstur til NEX II på søndag er noe mer problematisk fordi fartøyet har rutetur i Væranruta kl 1700. Den andre båten utfører NEX I's rutetur på søndag og er ikke i Bodø før kl 2015. I tillegg ønsker Bliksvær og Giver en ny rutetur i samme tidspunktet. Dette begrunnes med at suppleringssturen er sjeldent benyttet og at det vil være bedre utnyttelse av fartøyet og gjenoppta tidligere rutetur til Bliksvær og Givær på søndags ettermiddag. Uansett, slik som ruteplanene i dag er opplagt, vil det ikke være mulig å innfri Steigens ønsker om lik avgang med NEX II fra Helnessund på søndager.

Helnessundruta har så langt i 2009 vist en positiv utvikling mht antall reisende, noe som gir en trafikkøkning på 45,1 % i forhold til tilsvarende periode i fjor. Denne trafikkøkning, selv om mesteparten av økningen er et resultat av sommertrafikken, styrker selvsagt sambandet. Anløp og signalanløp av Brennsund bør i følge kommunen videreføres, dette for at bosatte skal kunne ta seg en dagstur i egen kommune. Videre fremheves det fra Steigen Sjømat AS at denne ruten, med avgang Helnessund 1630, er godt tilpasset produksjonen til bedriften, der de hevder at en fjerning av dette godstilbudet vil ha konsekvenser for bedriften som i verste fall kan bety nedleggelse.

NEX II's rutestruktur bes oppretthold som i dag. Tidligere så man på mulighetene ved å fjerne lørdagsturene slik at man kunne frigjøre midler for å øke ruteproduksjonen mellom Bodø og Steigen. Dette har vært diskutert på folkemøte i Steigen og er nå besluttet lagt bort. Steigen vil at dagens rutemønster skal opprettholdes, men det ønskes en del justeringer på avgangstidene. Konkret betyr dette at avgangen fra Bodø på tirsdag og torsdag forskyves til kl 1800, mens på mandag, onsdag og lørdag fremskyndes avgangene til kl 1530. I tillegg ønskes det at avgangen fra Svolvær om morgenen (mandag til lørdag) skal vær 20 minutter tidligere slik at ankomst Bodø blir 20 minutt tidligere enn dagens rute.

Tidligere avgang fra Svolvær vil influere på trafikken fra Lofoten og således kunne være med på å redusere antall reisende som i neste omgang vil kunne redusere grunnlaget for NEX II. I tillegg vil tidligere avgang ha konsekvenser for anløpet i Skutvik, der bussruter og reisemønster må endres. Passasjeredgangen på NEX II har så langt i år har vært på 7,1 % sammenlignet med samme periode i fjor (2008). Fortsetter denne nedgangen resten av året vil det være godt under 60 000 reisende som benytter NEX II i 2009, noe som vil kunne få konsekvenser for fremtidig dimensjonering av ruta. Ruteendringer som kan få konsekvenser for rutas belegg bør utredes godt før en gjør vesentlige ruteendringer.

Endring av avgangstidene fra Bodø til kl 1800 på tirsdag og torsdag til kl 1800 vil gjøre det gunstigere for de som reiser med fly og skal nordover med båten. Dette vil bedre kommunens og næringslivets mulighet mht reiser fra eller til eksempelvis Oslo. Hamarøy hadde ønske om 1800 avgang alle virkedagene.

Fremskynding av avgangene på mandag, onsdag og lørdag til kl 1530 vil for mange kunne være en for tidlig avgang. Ideelt sett burde det nok ha vært lik avgang hver dag. Vi er usikre på konsekvensene av å fremskynde avgangstiden nevnte dager.

I og med at ruteendringer på NEX II berører flere kommuner, og at konsekvensene således ikke er utredet, fremmes disse forslagene kun som innspill.

Samtlige innspill som er omhandlet ovenfor mener vi ikke vil ha økonomiske konsekvenser av betydning, annet enn at de kan endre inntektsgrunnlaget for rutene.

Innspillet om fergeforbindelse mellom Steigen og Kjerringøy er omhandlet i 4.5.2 side 51.

Egen rutebåt stasjonert i Steigen:

Fra tidligere omtalte folkemøte, samt kommunens innspill, er det et sterkt ønske om at en egen hurtigbåt stasjoneres i Steigen. Tanken med en slik rute er å legge til rette for daglig arbeidspendling (også skoleelever) fra Steigen til Bodø, noe som er i tråd med målsettingen i Båtpakke Salten. Det er ikke gjort noen undersøkelse om hvor mange som eventuelt vil



kunne benytte seg av et slikt tilbud, men det ønskes å etablere tilbudet slik at mulighetene kommer på plass. Passasjerbortfall på NEX II som følge av et slikt tilbud har vi heller ikke vurdert annet enn at vi mener det er sannsynlig. I innspillene fra Steigen fremkommer det at NEX II sine rutetider ikke er lagt opp i forhold til Steigens behov, men at andre kommuner har vært styrende for hvordan rutetabellen er blitt satt opp. Vi tar ikke stilling til grunnlaget for en slik "ny" rute, men legger en del forutsetninger til grunn, dette kommer vi tilbake til.

Bilde 4-9: Utklipp av oppslag i Avisa Nordland den 30. november 2009.

Tanken, ved en ny rute, er at fartøyet skal ligge om natten enten i Nordskot eller i Helnessund. Tidligere var det en dagpendler (mulig samme person gjør det i dag og) som reiste mellom Bodø og Nordskot. Rutetidene bør være slik at ankomsttid Bodø er ca 0745, og

avgangstid Bodø kl 1600. I tillegg skal ruta returnere til Steigen 2 dager i uka slik som dagens Helnessundrute gjør på tirsdag og torsdag.

Hvis Steigen får etablert nevnte tilbud, så mener de at øvrige kommuner (Vågan og Hamarøy) kan få større innflytelse på NEX II sine avgangstider. Blant annet betyr dette at avgangen fra Svolveværing kan bli senere og at avgangen fra Bodø endres til kl 1800 hver dag (virkedagene).

For at tilbudet skal kunne la seg realisere legger vi til grunn beregninger med en båtstørrelse som vil være rasjonelle og mest mulig lønnsom å drifte.

Med denne bakgrunn legger vi blant annet følgende forutsetninger til grunn:

- Samme type båt som vi har foreslått i Gildeskål og Væran
- Passasjerkapasitet på ca 140 Pax
- Godskapasitet på 10 europaller.
- Rutefart på 27 knop, men med potensial på 32 knop i rutefart
- Drivoljepris på kr 5 per liter
- Investeringskostnad båt på 34 mill kr. Avskrivning over 10 år og 6 % rente.
- 3 manns besetning og litt mer enn ett skift (overtid)
- Fartsområde 4
- Ca kr 800 000 i inntekter (passasjer og gods)

Tabell 4-8 viser forslag til en eventuell rutetabell for et "nytt" hurtigbåtsamband mellom Bodø og Steigen. Det er lagt inn daglige morgenturer fra Nordskot til Helnessund med ankomst Bodø kl 0745. På ettermiddagene er det lagt inn avganger fra Bodø kl 1600, der turen går først til Helnessund og deretter Nordskot kl 1740. Det er foreslått at båten skal ha liggested om natten i Nordskot, selv om dette muligens ikke er realistisk mht ligge og værforhold. Det er i ruteforslaget også lagt inn tirsdag og torsdagsturene til Helnessundruta, dog med litt endrete rutetider for å kunne gjennomføre øvrige ruteturer. I tillegg er det lagt inn fast rutetur til/fra Helnessund på søndager. Hvis båten skal være i Bodø i helgene (avhengig av hvor mannskap bor og eventuell annen benyttelse av fartøy) er det lagt inn posisjonsturer på

Ny Steigenrute (egen båt)								
		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Fra	Nordskot	0605	0605	0605	0605	0605		
Fra	Helnessund	0635	0635	0635	0635	0635		
Til	Bodø	0745	0745	0745	0745	0745		
Fra	Bodø		0800		0800			1415
Fra	Brennsund		X		X			/
Til	Helnessund		0915		0915			1520
Fra	Helnessund		1420		1420			1530
Fra	Brennsund		X		X			/
Fra	Kvig		X		X			/
Til	Bodø		1545		1545			1645
Fra	Bodø	1600	1600	1600	1600	1600		2100
Fra	Helnessund	1715	1715	1715	1715	1715		2215
Til	Nordskot	1740	1740	1740	1740	1740		2240
Fra	Nordskot					1745		
Fra	Helnessund					1815		
Til	Bodø					1925		

fredag og søndag kveld. Dette er ikke nødvendig hvis fartøyet ligger i Steigen i helgen.

"Posisjonsturene" gir imidlertid et økt tilbud for reisende i Steigen.

Tabell 4-8: Forslag til ny rutetabell for ny Steigenrute (2009).

Under nevnte forutsetninger, vil denne ruta fordre fra 6 til 7 mill kr i økt tilskudd fra fylkeskommunen per år. Beregningene er basert på kjente og noen ukjente variabler. De

ukjente kostnadene har vi anslått. Inntektssiden er for eksempel antydnet til kr 800 000. Vi har ikke sett på eventuelle inntektsbortfall for NEX II. Vi har heller ikke sett på en bedre utnyttelse av rutens fartøy de dagene det eventuelt ligger i Bodø. Her ligger det mange muligheter, avhengig av hvordan man organiserer seg på de øvrige rutene. Det vi imidlertid har lagt til grunn, er at dette fartøyet har egenskaper som legger til rette for at det også kan benyttes i øvrige ruter.

Skulle en se på mulige synergier ved et slikt fartøy og rute, kunne en tenke seg at denne ruten også utføre Nordfoldruta's ruteturer. Dette vil sannsynligvis gi innsparinger, gitt at rutetidene kunne tilpasses i forhold til begge rutene.

I forhold til Nordfoldruta og en eventuell fergeforbindelse over Foldfjorden er dette kommentert i kapittel 4.3.5 side 35 for Nordfoldruta og presentert i kapittel 4.5.2 side 51 vedrørende fergeforbindelse. Steigen kommune kunne tenke seg at det i første omgang ble etablert fergeleie ved Langnes i Steigen og at ferge i første omgang gikk mellom Langnes og Festvåg. Dette kunne også vurderes som en ordning om sommerne. Seilingsavstanden mellom Langnes og Festvåg er ca 21 nautiske mil og vil ha en rutetid på i underkant av 2 timer, dette medregnet anløpstid og rutefart på ca 12 knop.

#### 4.5.4 Kaier og båtterminaler i Steigen

Følgende anløpssteder benyttes i Steigen:

- Brennsund
- Helnessund
- Nordskot
- Holkestad
- Bogøy
- Nordfolda

Kaiene som benyttes av Nordfoldruta har vi ikke omhandlet og beskrevet, med unntak av kaien i Nordfolda.

Brennsund:

Anløpskaien i Brennsund ligger på neset sør i Breidvika. Det er en kai som er 10 meter lang der det er plassert 2 dolphins (fortøyningsutstikkere) på henholdsvis 5 og 10 meter nord for kaien. Dybde ved laveste lavvann er ca 6,2 meter. Kaien ble for kort tid siden nyoppbygd og er i god stand med brukbar fendring. Innseilingen og "landingsforholdene" kan være krevende når det er mørkt og dårlig vær. Spesielt er kaien utsatt ved vær og vindforhold fra sør og sørvest.



Bilde 4-10: Brennsund ekspedisjonskai

### Helnessund:

I *Bilde 4-11* vises ekspedisjonskaia i Helnessund som er flankert av ordfører Asle Schrøder og MS Ofoten. Ordføreren var for øvrig sterkt opptatt av å bedre ruteforbindelsene mellom Bodø



og Steigen. Kaia har tredekke og er i brukbar stand men preges av tidens tann. Det er gode liggeforhold ved kaia, som for øvrig ligger skjermet til i forhold til alle vindretninger. Ekspedisjonskaia har en total lengde på 103 meter. Dybden i det området som hurtigbåtene benytter er på det grunneste ca 2,8 meter ved laveste lavvann. Kaia ligger i samme nivå som asfaltert vei. Kaidekket er noe ujevnt mht til rullestolbruk.

*Bilde 4-11: Ekspedisjonskaia i Helnessund (Transportutvikling Bodø juli 2009).*

### Nordskot:

I *Bilde 4-12* vises ekspedisjonskaia i Nordskot. Kaia er av nyere dato og er bygd av tre. Anløpsforholdene betraktes som gode, men det kan være urolige liggeforhold når det er



oppgang fra nord og nordøst. Kaia er bygd i samme nivå som tilførselsvei, noe som legger til rette for lettere om bord og ilandstigning for de som har bevegesutfordringer.

*Bilde 4-12: Ekspedisjonskaia i Nordskot (Transportutvikling Bodø AS, desember 2009)*

### Holkestad:

I *Bilde 4-13* vises Holkestad ekspedisjonskai. Kaia er bygd for få år siden og har tredekke. "landing" og liggeforholdene kan være krevende i vindretninger fra sør, sørøst og sørvest. Kaia er tilsluttet grusvei. Det er ganske grunt ved kaia, noe som betyr at anløp unngås ved



mye oppdrift. Det å bruke mye motorkraft når det er grunt og mye sjø er ugunstig for fremdriftssystemet ved at mye sand virvles opp. Ved kanselering av dette anløpet benyttes anløpsstedet Bogøy av de reisende.

*Bilde 4-13: Ekspedisjonskaia i Holkestad (Transportutvikling Bodø AS, desember 2009)*



## Bogøy:

Bilde 4-14 viser ekspedisjonskaien i Bogøy. Kaien er bygd av en kombinasjon mellom jernbjelker og tre. Kaidekket er av betong og er i samme nivå som asfaltert vei. Fronten på kaiene er "sann passelig" godt fendret og bærer preg av tidens tann. Kaien er 33 meter lang og dybden ved kaien er på det grunneste ca 3,1 meter ved laveste lavvann. I forbindelse med kaien er det et mindre venterom som kan benyttes av de reisende.



Kaien ligger godt beskyttet i forhold til alle vindretninger.

Bilde 4-14: Ekspedisjonskaien i Bogøy (Transportutvikling Bodø juli 2009)



Bilde 4-15: Bogøy fergekai (Transportutvikling Bodø juli 2009)

Som en ser i *Bilde 4-15* så er det biler som venter på ferga ved Bogøy fergekai. Man kan spørre seg hvem som har ansvaret for dette "Monumentet".

## Nordfolda:

Bilde 4-16 viser liggekaien til rutebåten i Nordfolda som er en del av fenderveggen til den gamle fergekaien. Lengre ut i havna ligger allmenningskaien som er laget av betong og har en lengde på 17 meter. Dybdeforholdene er på det grunneste området ca 3,9 meter ved laveste lavvann.



Havna gir god beskyttelse mot vær og vind.

Bilde 4-16: Ekspedisjonskai i Nordfolda (Transportutvikling Bodø juli 2009)

Øvrige kaier tilsluttet Nordfoldruta er ikke omhandlet i denne rapporten.

## 4.6 Bodø

Bodø er et trafikknutepunkt i Salten for en rekke båtruter og andre transportmidler (fly, tog og buss).

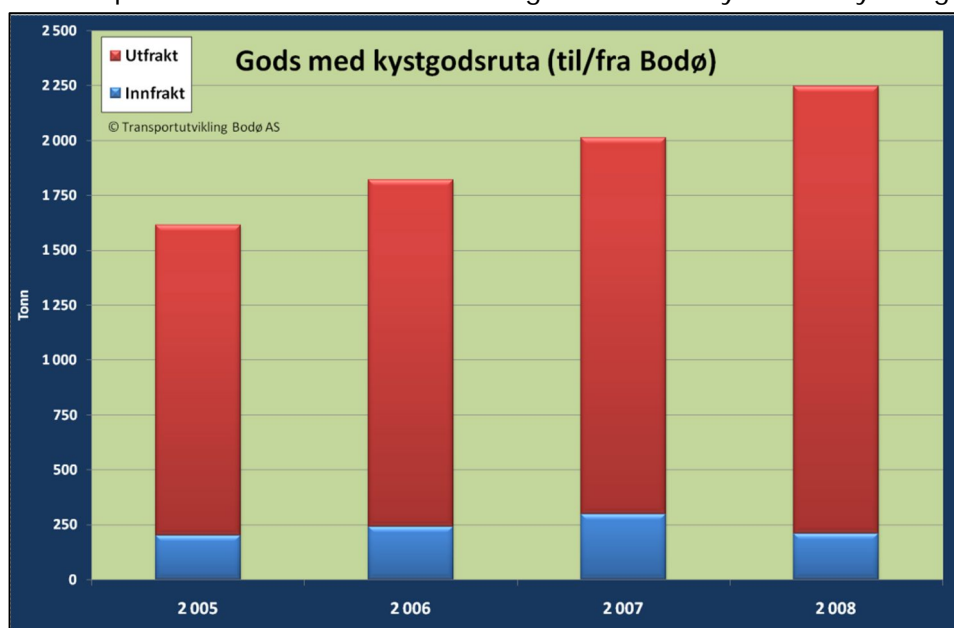
Begge NEX-rutene har Bodø som endestasjon. I tillegg er det hurtigbåtforbindelser mellom Gildeskål, Væran, Steigen og Bodø by. Fergene til Moskenes, Værøy og Røst har også Bodø by som utgangspunkt. Disse fergesambandene vil i fremtiden være riksvegsamband (tidligere stamveisamband). Bodø kommune har i tillegg ett til fergesamband, og det er fergesambandet mellom Festvåg og Misten (Kjerringøy).

Fra Bodø sin side, har det i dette arbeidet ikke vært ønsket om større ruteendringer, men kun mindre justeringer av dagens hurtigbåtrute til Væran. Bakgrunnen for disse mindre justeringene har vært å legge til rette for bedre tilpasninger for de som benytter tilbudet mellom øyene og Bodø by, også for å legge ytterligere til rette for trivselsbehov som kino, kultur etc. I tillegg vektlegges reisebehovet for turister og de som har hytter på de forskjellige øyene. Godsbehovet til de som bor på øyene har også vært omhandlet.

De aktuelle rutene (fylkeskommunale) vil bli gjennomgått hver for seg. I tillegg beskrives kort fergesambandet til Lofoten.

### 4.6.1 Kystgodsruta

Figur 4-23 viser godsmengden i tonn for kystgodsruta, til og fra Bodø per år. Total mengde gods har økt jevnt fra 2005 til 2008. I 2005 ble det fraktet ca 1600 tonn, i 2006 ca 1800 tonn, 2007 ca 2000 tonn og i 2008 ca 2250 tonn. Dette gir en økning i godsmengde fra 2005 til 2008 på nesten 40 %.



NEX I til kystgodsruta. For det meste er godsmengden utfrakt fra Bodø, kun en liten del er innfrakt, her ser en at det har vært en nedgang fra 2007 til 2008 i motsetning til utfrakten.

Figur 4-23: Gods med kystgodsruta til og fra Bodø

Kystgodsruta har fast anløp av Bodø men ikke faste anløp av øyene rundt Bodø. Etter hva vi har forstått har det vært praksis at kystgodruta ved behov har gjennomført en tur i måneden til Helligvær og Landego. Vi har fått signaler om at Max Mat vurderer å starte opp produksjon av fiskeprodukter på Landego. I den forbindelse er det ønskelig med ukentlig anløp av kystgodruta. Vi har fra Nordland fylkeskommune fått opplyst at de for tiden vurderer dette ønsket, men at det sannsynligvis er behov for økt tilskudd for å kunne gjennomføre tiltaket. Tilbud om månedlig tur til Helligvær bør uansett videreføres.

Med bakgrunn i at Nordland fylkeskommune foretar en vurdering av ukentlig anløp av Sørlandego ser ikke vi hensikten med å gjøre noen videre vurdering av dette.

#### 4.6.2 Væran

Væranruta er betjent av MS Ofoten og MS Skogøy. Fartøyene er beskrevet henholdsvis i kapittel 4.5.1 (Helnessundruta) og 4.7.3 (Ytre Gildeskål).

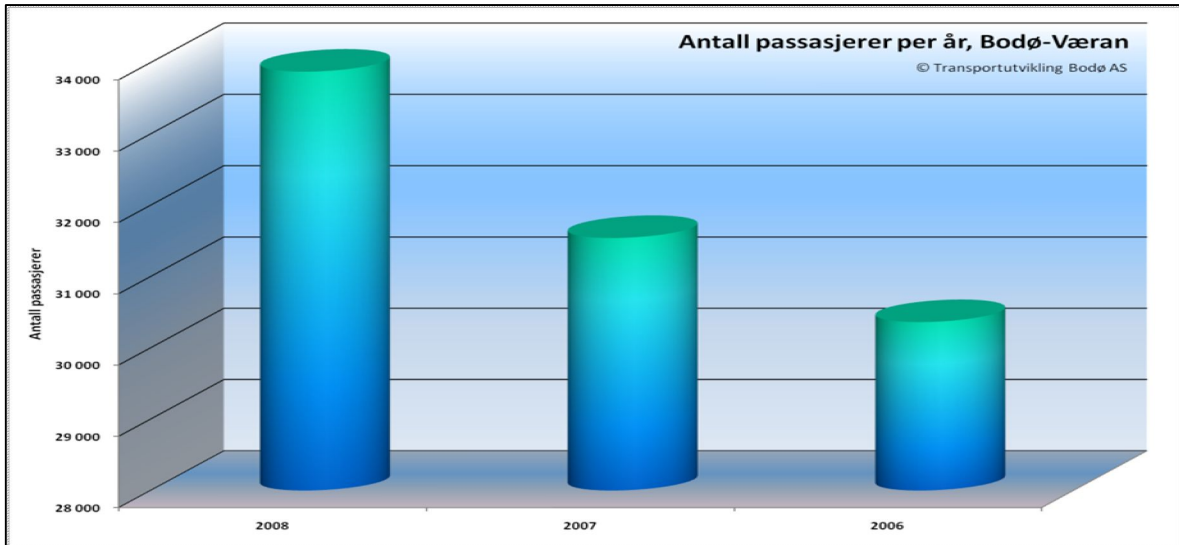


Reservebåt for ovennevnte samband er MS Nordfolda som er en eldre hurtigbåt (bygd i 1991). Fartøyet har en lengde på 28,7 meter og har et fremdriftsmaskineri på maks 3000 kW, noe som gir den en rutefart på ca 32 knop. Maks antall passasjerer er 171 stk. Fartøyet er ikke lastførende.

Bilde 4-17: MS Nordfolda (Transportutvikling Bodø august 2009).

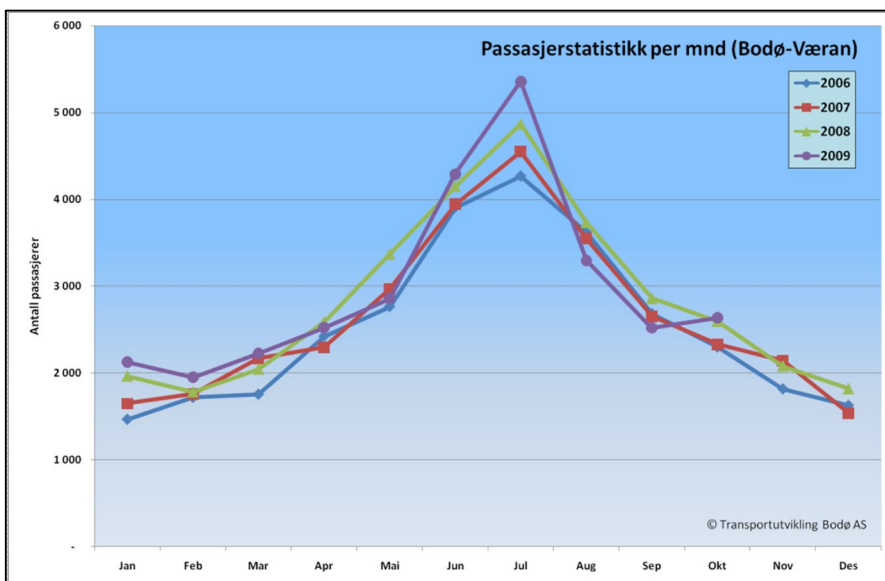
Væranruta betjener øyene rundt Bodø. Anløpsstedene Sørlandego, Vokkøy og Helligvær har daglige pendlermuligheter til Bodø, ankomst er 0715 og avgang er klokken 1600. I snitt er 6-7 dagpendlere fra Helligvær og 4-6 til/fra Landego, blant annet pendler rektoren ved Landego skole daglig. Fartøyet MS Ofoten kjører daglig morgenturene fra Helligvær og inn til Bodø, og siste kveldsturene ut til Helligvær, der fartøyet har liggested om natta. Øvrige ruteturer fordeles mellom MS Skogøy og MS Ofoten. Nevnte fartøy betjener også Ytre Gildeskål. I tillegg betjener MS Ofoten Helnessundruta og NEX I i helgene. Disse fire rutene, samt fartøyene MS Ofoten og MS Skogøy må derfor ses i sammenheng, noe som reduserer handlefrihet i forhold til større ruteendringer.

Figur 4-24 viser antall passasjerer som har reist med Væranruta de tre siste år. I 2008 reiste det i underkant av 34 000 passasjerer, mens det i 2007 reiste ca 31 500 passasjerer, og i 2006 reiste det ca 30 000 passasjerer. Ruten har hatt en jevn og god økning de senere år.



Figur 4-24: Antall passasjerer Bodø-Væran

Figur 4-25 viser passasjerstatistikken i Væranruta per måned de tre siste år. Som en ser er det samme reisemønster hvert år med økning år for år. I skuldervesongene reiser det mellom 1500 og 3000 personer per mnd. Med ca 100 turer i måneden utgjør dette opp mot ca 30 reisende per tur. Det er turer der antall reisende varierer. I sommermånedene ser en at det reiste opptil 5000 personer bare i juli måned 2008, noe som gir et snitt per tur på 50 passasjerer. Sannsynligheten for at det var turer der fartøyet ble fullt ansees derfor som

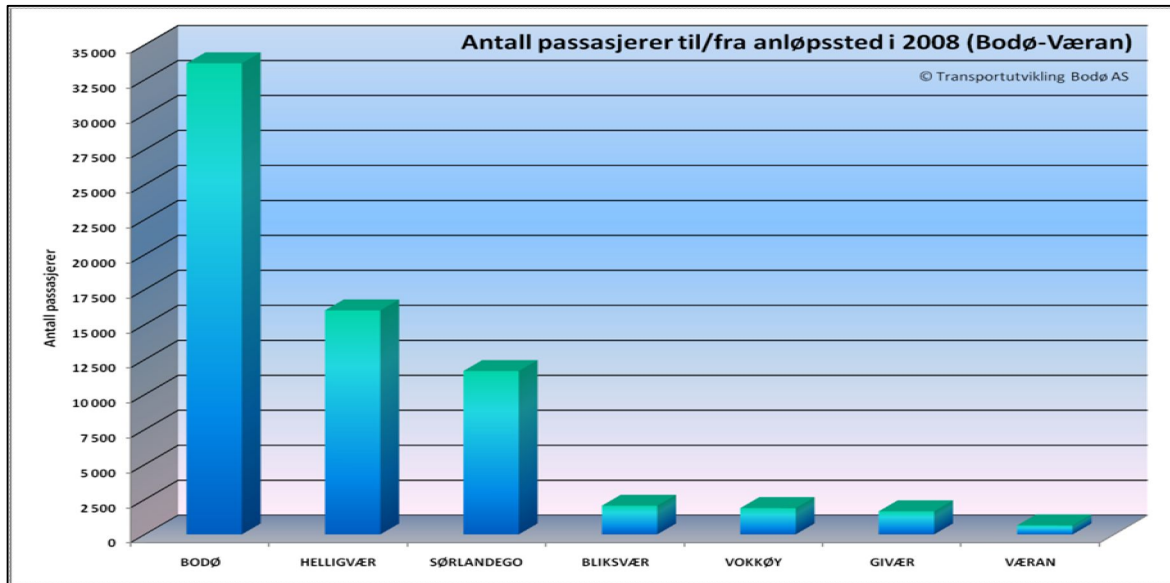


Figur 4-25: Passasjerstatistikk per mnd Bodø-Væran

reelt. Grafen viser at det i dette sambandet er en betydelig økning i antall reisende sommerstid, noe som stiller krav mht fartøyskapasitet.

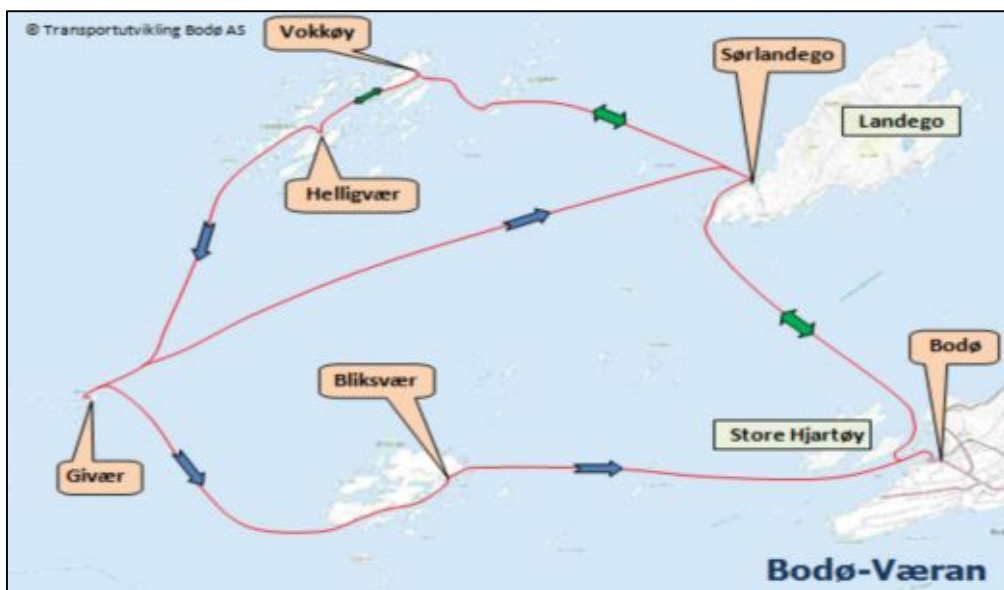
Akkumulert per oktober 2009 var det en økning i passasjerer på 1,6 % i forhold til 2008.

Figur 4-26 viser antall reisende per anløpssted i Væranruta i 2008. Som en ser reiste de fleste til/fra Bodø, deretter følger Helligvær (16 011 stk) og Sørlandego (11 677 stk). Av de mindre anløpsstedene rangeres Bliksvær (2051 stk), Vokkøy (1879 stk) og Givær med 1652 reisende. Bliksvær har også anløp av Ytre Gildeskålruta der det fremkommer 1153 reisende, dette vil si at det i 2008 reiste totalt 3204 passasjerer til/fra Bliksvær. Søylene i grafen viser samtlige som reiser til og fra anløpsstedene.



Figur 4-26: Antall passasjerer per anløpssted (Bodø-Væran)

Kart 4-6 viser Væranrutens rutestruktur med anløpssteder. Den daglige pendlingen foregår mellom Helligvær, Sørlandego og Bodø. Fartøyet har liggested om natta i Helligvær, noe som betyr at første tur om morgenen starter i Helligvær. Givær har på hverdagens daglig forbindelse om ettermiddagene. Bliksvær har 2 ukentlige (mandag og onsdag) anløp av Væranruta, øvrige anløp av Bliksvær utføres av Ytre Gildeskålruta. Ruteturen Bodø-Sørlandego-Vokkøy, Helligvær, Givær, Bliksvær-Bodø er på ca 45 nautiske mil.



Kart 4-5: Kart over anløpsstedene i Væranruta

Tabell 4-9 viser dagens rutetabell til Væranruta. I tillegg fremkommer hvilke turer de

Rute 18-539, Bodø-Væran								
		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Fra	Helligvær	0620	0620	0620	0620	0620		
Fra	Vokkøy	X	X	X	X	X		
Fra	Sørlandego	0650	0650	0650	0650	0650		
Til	Bodø	0715	0715	0715	0715	0715		
Fra	Bodø	0745	0745	0745	0745	0745	0920	
Fra	Sørlandego	0810	0810	0810	0810	0810	/	
Fra	Vokkøy	X	/	X	/	X	/	
Fra	Helligvær	0840	0840	0840	0840	X	/	
Fra	Bliksvær	/	/	/	/	/	-	
Fra	Givær	-	/	-	/	0900	-	
Fra	Bliksvær	0930	/	0930	/	/	/	
Fra	Helligvær	/	/	/	/	0930	1040	
Fra	Vokkøy	/	-	/	-	-	-	
Fra	Sørlandego	/	0905	/	0905	0955	1105	
Til	Bodø	1000	0930	1000	0930	1020	1130	
Fra	Bodø				1300	1300		
Fra	Sørlandego				1325	1325		
Fra	Vokkøy				X	X		
Fra	Helligvær				1400	1400		
Fra	Sørlandego				X	X		
Til	Bodø				1500	1500		
Fra	Bodø	1600	1600	1600	1600	1600	1630	1700
Fra	Givær	/	/	/	/	/	/	-
Fra	Sørlandego	1625	1625	1625	1625	1625	1655	/
Fra	Vokkøy	X	X	X	X	X	X	/
Fra	Helligvær	1700	1700	1700	1700	1700	1715	1820
Fra	Givær	-	-	-	-	-	/	/
Fra	Vokkøy	/	/	/	/	/	/	X
Fra	Sørlandego	1800	1800	1800	1800	1800	X	1850
Til	Bodø	1830	1830	1830	1830	1830	1800	1915
Fra	Bodø	2000	2000	2000	2000	2000		2100
Fra	Sørlandego	2025	2025	2025	2025	X(a)		X
Fra	Vokkøy	X	X	X	X	X(a)		X
Til/fra	Helligvær	2100	2100	2100	2100	X(a)		-
Til	Bodø					2140		

(a) Bestillingsfrist for signalanløp er kl 2000 samme dag  
 MS Skogøy      Øvrige turer utføres av MS Ofoten

forskjellige fartøy har. Total seilingstid i denne ruta er 44 timer og 25 minutt, i tillegg kommer arbeidstid før og etter turer samt vedlikeholdstid.

Som en ser, veksles det mellom bruken av MS Ofoten og MS Skogøy. Det som er merket grønt er ruteturer som MS Skogøy utfører. Øvrige ruteturer utfører MS Ofoten.

Tirsdag og torsdag (på dagen) er MS Ofoten benyttet i Helnessundruta. I tillegg benyttes MS Ofoten i NEX I i helgene, der den har avgang Bodø kl 1600 på lørdag og er ikke tilbake i Bodø før etter kl 2015 på søndagskveld.

På fredag utfører MS Ofoten også ruteturer i Ytre Gildeskålruta.

Tabell 4-9: Rutetabell Væranruta (2009)

Følgende innspill til ruteendringer på Væranruta er fremmet:

*I følge Bodø kommune er følgende forslag fremmet fra velforeningene på de 4 berørte øyer.*

- Ruteturen med ankomst Sørlandego kl.18.00 endres til signalanløp.
- Givær ønsker å være med på "Midt på dagen" – båten fredag, men da på signal.
- Kulturbåten på fredag utsettes avgang fra Bodø til kl.22.00. Givær ønsker å komme med, men da på signal.
- I sommerhalvåret ønsker Bliksvær og Givær egen rute (som tidligere) på fredag og søndag etter følgende oppsett:
  1. Fredag fra Bodø kl.15.15 til Bliksvær – Givær – Bodø. Neste avgang til Sørlandego – Helligvær osv. blir forskjøvet til kl.16.45.
  2. Søndag fra Bodø kl.16.00 til Bliksvær – Givær – Bodø. Neste avgang til Sørlandego osv. blir kr.17-30.
- Dermed blir Bliksvær og Givær på fredag og søndag fjernet fra de andre rutene.
- Bliksvær aksepterer sine båtanløp på signal.
- Bliksvær kan kutte lørdagsanløpet på ettermiddagen (via Ytre Gildeskål).
- Etter at rutene ble endret er kulturskolen lite brukt. Tidligere var skolen et populært utfartssted for skoleturer osv.
- Fylkesmannen jobber med å utarbeide ny forvaltningsplan for Bliksvær. I denne sammenheng er det viktig mht nasjonale og internasjonale verdier at øya blir brukt for å ivareta kulturlandskapet. Derfor er det viktig at båtrutene gjør det enkelt for besøkende å reise til Bliksvær.

### 4.6.3 Lokalrute i Helligvær

Helligvær består av en rekke bebodde øyer som har behov for skyss til og fra anløpsstedet Sørvær, som forøvrig har daglige anløp av Væranruta. I tillegg er det butikk, skole og fiskemottak på Sørvær. Hurtigbåten MS Ofoten har liggested om natta på Sørvær. Øygruppen (Helligvær) har ca 100 fastboende og ligger ca 30 km vest for Bodø.

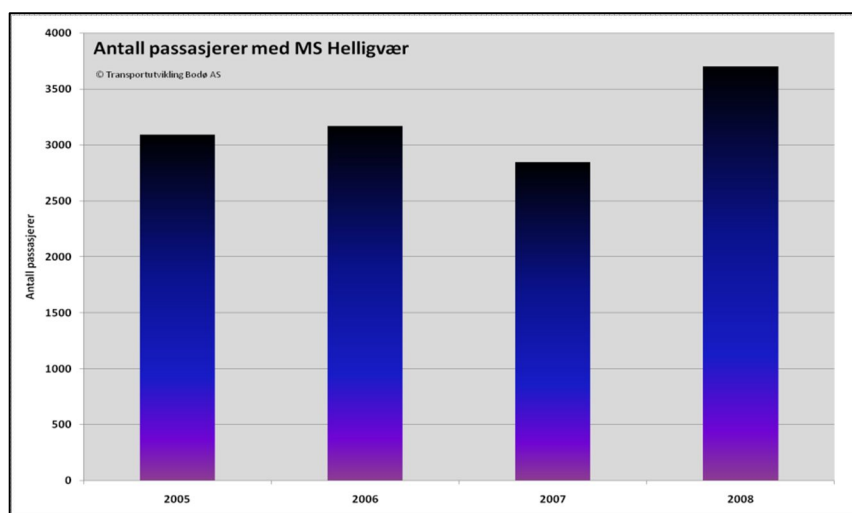
I forbindelse med øyenes behov for skyss/transport drifter Bodø kommune en lokalbåt som heter MS Helligvær. For tiden er det ikke behov for skoleskyss. Fartøyet utfører ruteturer til øyene i forbindelse med hurtigbåtanløpene på Sørvær, som ukentlig utgjør 27 anløp. Om sommeren utføres faste ruteturer før hurtigbåtanløp morgen og ettermiddag. I tillegg utfører MS Helligvær postturer, handleturer, hjemmehjelp, vaktmester, kirkeskyss, gravere, televerk,



E-verk m.m. Det utføres også enkelte turer til Bodø, fortrinnsvis på oppdrag fra Torghatten-Nord og enkelte legeskyssoppdrag. Dette er turer som begrenses som følge av at båten kun har tillatelse til å utføre turer til Bodø om sommeren. Det utføres også en del turer med turister, samt enkelte private oppdrag.

Bilde 4-18: MS Helligvær (Transportutvikling Bodø august 2009).

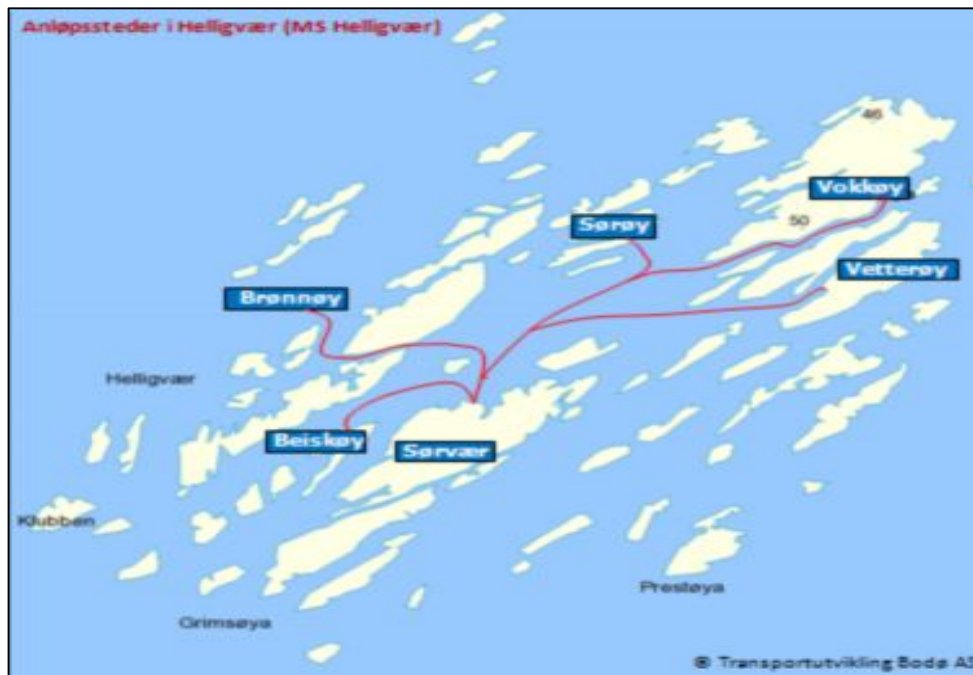
Figur 4-27 viser antall reisende per år (2005-2008). Som en ser reiste det i 2008 ca 3700 passasjerer med MS Helligvær. Med unntak av 2007 har det vært en jevn økning i antall reisende per år. Året 2007 hadde noen færre reisende enn de andre årene, noe som blant annet skyldes 3 ukers verkstedopphold i juli måned. For året 2008 var det i overkant av 3500



Figur 4-27: Antall passasjerer med MS Helligvær

ordinære passasjerer, resten av passasjerene (ca 200) kom som følge av turistikjøring og 15 innleide ekstraturer. I følge båtføreren vil det i 2009 reise omentrent samme antall passasjerer som i 2008.

Kart 4-6 viser MS Helligvær sine anløpssteder i Helligvær. Som en ser anløper fartøyet 6



øyene, der Beiskøy, Brønnøy og Sørøy har faste ruteturer i forbindelse med Væranruta sine anløp av Sørvær. Stedene Vetterøy og Vokkøy anløpes på signal. Sørvær, Brønnøy, Sørøy, Vetterøy og Vokkøy er bebodd (helårs).

Kart 4-6: Kart over anløpsstedene i Helligvær

Som tidligere nevnt driftes og eies MS Helligvær av Bodø kommune. Nordland fylkeskommune yter driftstilskudd til Bodø kommune som utgjør i overkant av 40 % av driftskostnadene til ruta. Nordland fylkeskommune begrunner sin "høye" andel av driftstilskuddet med høyere drivstoffkostnader og store vedlikeholdskostnader vedrørende fartøyet (MS Helligvær).

Som nevnt utføres det ikke skolekjøring (per i dag), men fra og med høsten 2010 ligger det an til at det blir 2 skoleelever på Givær som vil kunne ha behov for skoleskyss. Skoleskyss er lovpålagt og Nordland fylkeskommune har ansvaret for tjenesten. Dette betyr at det "sannsynligvis" må tilrettelegges for skoleskyss mellom Givær og Sørvær (Helligvær). I den forbindelse er det naturlig å se på anvendelse av MS Helligvær til dette formålet.

Bodø kommune har over en periode vurdert ny båt til denne ruta. Vedlikeholdskostnadene med dagens fartøy har de senere år vært store, noe som har medført høye kostnader.

Havstykket mellom Helligvær og Givær er krevende mht bølger og vær, noe som stiller krav til fartøyets sjøegenskaper. Avstanden mellom Sørvær og Givær er ca 7,5 nautisk mil. Ved 20 knops fart tilbakelegges strekningen på i overkant av 20 minutter. Det er naturlig at Bodø kommune og Nordland fylkeskommune i felleskap ser på mulige løsninger for å imøtekomme skoleskyssbehovet (høsten 2010), samt behovet for eventuelt nytt fartøy.

Følgende innspill er fremmet vedrørende MS Helligvær:

- *Givær sier at "når det gjelder pendling av skoleelever til Helligvær er ingenting avgjort".*



#### 4.6.4 Festvåg-Misten

MS Kjerringøy trafikkerer riksvegsambandet Festvåg-Misten. Fartøyet er bygd i 1980 og har en kapasitet på 27 PBE og 214 passasjerer.



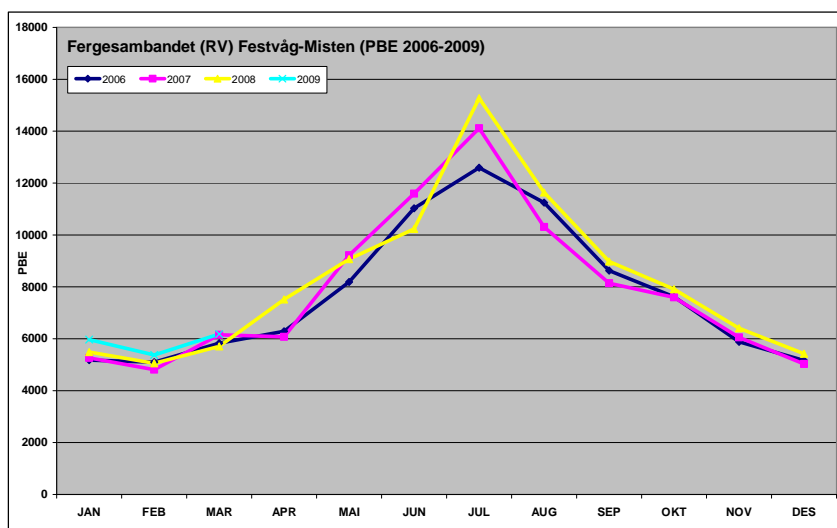
Fartøyet driftes av Torghatten-Nord AS. Sambandet har beredskap, noe som vil si at mannskapet må være klar på kort tid hvis det skulle være behov for transport av politi, ambulanse, brannbil eller annet behov.

Reisende har fått gjennomslag for pendlerfil slik at de er sikret å komme med avgangene som er innpasset i forhold til arbeidstider.

Bilde 4-19: MS Kjerringøy (Transportutvikling Bodø april 2009).

I 2006 ble det fraktet 92 729 PBE, i 2007 var det 94 353 PBE og i 2008 var det 98 703 PBE. Fra 2006 til 2007 gir dette en trafikkvekst på ca 1,75 %, mens trafikkveksten fra 2007 til 2008 var på 4,61 %. Sambandet var i 2008 (i 2007 nummer 9) rangert som nummer 10 mht trafikkmengde (PBE) i Nordland.

Figur 4-28 viser at dette sambandet har en jevnt økende trafikkmengde med trafikktopp i juli, deretter faller den jevnt ut året. Det var 352 gjenstående biler i 2007 og 85 gjenstående i



2008. Personbiler utgjør over 95 % av totalt antall fraktete biler. I den forbindelse er det en god del arbeidspendlere som benytter sambandet. Totalt ble det i 2008 fraktet 164 302 passasjerer, dette inklusive sjåførene til kjøretøyene.

Figur 4-28: Statistikk fergesambandet Festvåg-Misten (PBE 2006-2009)

Antall utseilte kilometer i dette sambandet er 58 140 mens snittet for sambandene i Nordland er 75 347 km. Andel utseilte kilometer er for dette sambandet 2,9 % (jfr Nordland totalt).

Sambandet vil bli overført fylkeskommunen fra og med 1.1.2010. I den forbindelse er sambandet konkurranseutsatt og det er kommet inn priser på driften. Laveste pris er på 160,4 millioner. Kontrakten vil gjelde fra 01.01.2012 og frem til 31.12.2019. Dette vil gi et årlig tilskuddsbehov på ca 20 mill kr (2009 kroner), noe som er langt høyere enn dagens tilskuddsbehov. I kravspesifikasjonene er det stilt krav om at det skal være en kapasitet på 50 PBE og minimum 199 Pax. I tillegg er det stilt krav om universell utforming. Dette vil i sum gi en betydelig standardheving sammenlignet med dagens fartøy.

Ruteproduksjonen er også økt. På vinterstid er den økt med 3 turer (tur/retur) per dag utover de som er i dag. Sommerstid er det en økning på 7 turer (tur/retur) per dag.

Den nye kontrakten vil gi et bedre tilbud enn dagens, men koster over dobbelt så mye.

#### 4.6.5 Bodø-Moskenes-Værøy-Røst

MS Bodø trafikkerer riksvegsambandet Bodø-Moskenes (RV80-E10). Fartøyet har en



kapasitet på 80 PBE og 345 passasjerer. "Bodø" er bygget i 1998.

Fartøyet har et fremdriftsmaskineri på 14 777 kW, noe som gir en rutefart på opptil 22 knop. I vanlig rute er rutefarten mellom 15 og 18 knop.

Bilde 4-20: MS Bodø (Transportutvikling Bodø august 2009).

MS Røst trafikkerer riksvegsambandet Bodø-Røst-Værøy-Moskenes. Fartøyet er bygd i 1991 og har en kapasitet på 50 PBE og 250 passasjerer.



Fartøyet har et fremdriftsmaskineri på 6 794 kW, noe som gir en rutefart på ca 15 knop.

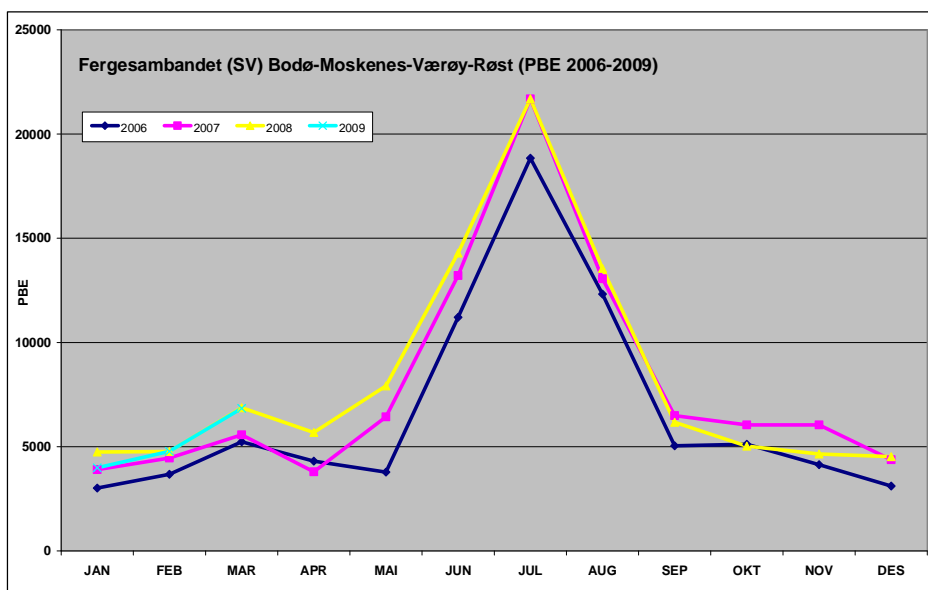
Bilde 4-21: MS Røst (Transportutvikling Bodø juli 2009).

I tillegg benyttes MS Malangen som suppleringsferge på sommeren. MS Malangen er den eneste fergen i Norge, utenom de to som trafikkerer i sambandet som er godkjent for dette fartsområdet, noe som gjør sambandet sårbart ved eventuelle avbrudd. MS Malangen har en

kapasitet på 62 PBE og 200 Pax. Farten er noe lavere enn de faste fartøyene, noe som skaper forsinkelser ved fartøysbytte.

I 2006 ble det fraktet 79 812 PBE, i 2007 var det 95 067 PBE og i 2008 var det 99 894 PBE. Fra 2006 til 2007 gir dette en trafikkvekst på ca 19,11 %, mens trafikkkveksten fra 2007 til 2008 var på 5,07 %. Sambandet var i 2008 (i 2007 nummer 8) rangert som nummer 9 mht trafikkmengde (PBE) i Nordland.

Som en ser av Figur 4-29 er dette et "typisk" sommersamband som har betydelig trafikkøkning mellom mai og september. Trafikktoppen er perioden juni-august. Det var 4 151 gjenstående biler i 2007 og 4 064 gjenstående i 2008. Personbiler utgjør ca 70 % av totalt antall fraktete biler. Dette betyr at det er en stor andel næringstransport som er tilknyttet sambandet, her kan blant annet nevnes fisketransport fra vest Lofoten til Bodø. Totalt ble det i 2008 fraktet



158 225 passasjerer, dette inklusive sjåførene til kjøretøyene.

Antall utseilte kilometer i dette sambandet er 221 216 mens snittet for Nordland er 75 347 km. Andel utseilte kilometer var 10,9 %.

Figur 4-29: Statistikk fergesambandet Bodø-Moskenes-Værøy-Røst (PBE 2006-2009)

Sambandet er vedtatt omklassifisert til fremtidig riksvegsamband (stamveg). I tillegg blir sambandet konkurranseutsatt, der det for tiden (november 2009) er anbudsutsatt i fellesskap med fergesambandet Bognes-Lødingen. I forbindelse med konkurranseutsettingen er det vurdert å sette inn nye fartøy. Dette sambandet skal ha to LNG drevete ferger og en suppleringsferge som kan ha konvensjonelt fremdriftssystem. Følgende minimumskrav til fartøy er lagt til grunn:

- 1 ferge (Bodø-Moskenes) som skal ha minimum kapasitet på 120 PBE og 399 Pax. Fartøyet skal ha LNG fremdriftssystem.
- 1 ferge (Bodø-Værøy-Røst-Moskenes) som skal ha minimum kapasitet på 80 PBE og 299 Pax. Fartøyet skal ha LNG fremdriftssystem.
- 1 suppleringsferge (Bodø-Moskenes (sommer)) som skal ha minimum kapasitet på 100 PBE og 299 Pax. Dette fartøyet kan ha konvensjonelt fremdriftssystem.

I anbudskriteriene kreves det til sammen tre fartøy i dette sambandet. Fartøyene skal i tillegg være universelt utformet. Kontraktperioden er på 10 år (01.01.2012-31.12.2021).

#### 4.6.6 Vurdering av innspill til ruteendringer

Innspillene fra Bodø er i hovedsak innspill fra velforeningene på de fire berørte øyene utenfor Bodø. Dette gjelder for det meste Væranruta, men også forholdene rundt lokalbåten MS Helligvær og Sørlandego sitt ønske om ukentlig anløp av kystgodsruta.

Vurdering av innspill vedrørende ruteendringer:

I forbindelse med Max Mat sin satsning på Sørlandego har bedriften ytret ønske om ukentlig anløp av kystgodsruta. Dette forholdet arbeider fylkeskommunen med, der behovet vurderes. Samtidig vil dette utløse økt tilskudd til ruta. Med bakgrunn i at fylkeskommunen jobber med saken har ikke vi gjort ytterligere undersøkelser.

Det er kommet innspill som tyder på at det kan være to barn på Givær som til høsten vil kunne ha behov for skoleskyss. Slik vi har forstått det vurderes det to alternativer for å få dette til. Ene alternativet er at skolen på Giver gjenoppstår ved at det blir tilsatt lærer. Det andre alternativet er at det legges opp til skoleskyss mellom Givær og Helligvær.

MS Helligvær, som er en kommunal båt, benyttes til skyss og rutekjøring mellom øyene i Helligvær. Fylkeskommunen yter i den forbindelse årlig tilskudd til Bodø kommune, tilskuddet dekker mindre enn halvparten av båtrutens tilskuddsbehov. Ruten utfører for tiden ikke skoleskyss. Fartøyet MS Helligvær har de senere år hatt relativt høye vedlikeholdskostnader, noe som gjør at Bodø kommune vurderer å anskaffe nyere fartøy. Hvis en tenker seg at det blir behov for skyss av skoleelevene fra Givær til Helligvær vil et eventuelt nytt fartøy kunne tilpasses i forhold til dette. Havstykket mellom Givær og Helligvær kan til tider være ganske krevende for fartøy og mannskap. Dette stiller derfor spesielle krav til et fartøy som eventuelt skal utføre skoleskyss. Det er fylkeskommunen som har ansvar for skoleskyss, og det er lovpålagt. I den forbindelse vil det være fornuftig at Bodø kommune og Nordland fylkeskommune møtes for å drøfte nevnte utfordringer.

Væranruta knyter sammen kommunens øyer med Bodø by. Dagens ruteopplegg legger godt til rette for arbeidspendling mellom Helligvær, Sørlandego og Bodø. Givær gis i tillegg daglige ruteturer til forskjellige tider. Bliksvær betjenes i hovedsak av Ytre Gildeskålruta.

Innspillene ønsker å bidra til at befolkningen på øyene også kan delta i andre aktiviteter i Bodø by, eksempelvis kultur, kino etc. I tillegg ønskes det smidigere forbindelser til øyene i forbindelse med helgetrafikken, der flere av brukerne har hytter på øyene.

I *Tabell 4-10* vises ny rutetabell for Væranruta som er basert på de innspill som er kommet (merket gul). Hver enkel endring kommenteres.

Givær sitt ønske om å være med midt på dagen turen på fredag er lagt inn som signaltur etter anløpet av Helligvær. Dette betyr at Sørlandego må tas ut på returen for at neste rutetur fra Bodø skal rekkes (1515 sommerstid). Dette kan sikkert være problematisk for de som pendler fra Sørlandego. Vinterstid vil ikke dette være noe problem, da vil Sørlandego anløpes på returen. Ett annet alternativ er at turen starter tidligere fra Bodø slik at en rekker rundturen før neste tur har avgang kl 1515 (sommerstid). Vi har ikke gjort noen videre analyser av dette, noe som bør gjøres ved en eventuell ruteendring.

Neste tur som er lagt inn er 1515 tur til Bliksvær og Givær, dette kun sommerstid. Dette betyr at neste tur blir forskjøvet til kl 1615 (kun sommerstid) og at Givær er fjernet fra denne turen. Vinterstid går en tilbake til 1600 turen, slik som dagens rute er.

Søndag er det også lagt inn en ekstra tur som skal betjene Bliksvær og Givær. Problemet her

Rute 18-539, Bodø-Væran								
		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Fra	Helligvær	0620	0620	0620	0620	0620		
Fra	Vokkøy	X	X	X	X	X		
Fra	Sørlandego	0650	0650	0650	0650	0650		
Til	Bodø	0715	0715	0715	0715	0715		
Fra	Bodø	0745	0745	0745	0745	0745	0920	
Fra	Sørlandego	0810	0810	0810	0810	0810	/	
Fra	Vokkøy	X	/	X	/	X	/	
Fra	Helligvær	0840	0840	0840	0840	X	/	
Fra	Bliksvær	/	/	/	/	/	-	
Fra	Givær	-	/	-	/	0900	-	
Fra	Bliksvær	0930	/	0930	/	/	/	
Fra	Helligvær	/	/	/	/	0930	1040	
Fra	Vokkøy	/	-	/	-	-	-	
Fra	Sørlandego	/	0905	/	0905	0955	1105	
Til	Bodø	1000	0930	1000	0930	1020	1130	
Fra	Bodø				1300	1300		
Fra	Sørlandego				1325	1325		
Fra	Vokkøy				X	X		
Fra	Helligvær				1400	1400		
Fra	Givær				/	X		
Fra	Sørlandego				X	/		
Til	Bodø				1500	1510		
Fra	Bodø					1515 b)		1600 b)
Fra	Bliksvær					X		X
Fra	Givær					X		X
Til	Bodø					1635		1720
Fra	Bodø					1645 b)		1730 b)
Fra	Sørlandego					1710		1755
Fra	Vokkøy					X		X
Fra	Helligvær					1745		1830
Fra	Givær					/		/
Fra	Sørlandego					X		X
Til	Bodø					1840		1925
Fra	Bodø	1600	1600	1600	1600	1600 c)	1630	1700
Fra	Givær	/	/	/	/	/	/	-
Fra	Sørlandego	1625	1625	1625	1625	1625	1655	/
Fra	Vokkøy	X	X	X	X	X	X	/
Fra	Helligvær	1700	1700	1700	1700	1700	1715	1820
Fra	Givær	-	-	-	-	-	/	/
Fra	Vokkøy	/	/	/	/	/	/	X
Fra	Sørlandego	X	X	X	X	X	X	1850
Til	Bodø	1830	1830	1830	1830	1830	1800	1915
Fra	Bodø	2000	2000	2000	2000	2200		2100
Fra	Sørlandego	2025	2025	2025	2025	X (a)		X
Fra	Vokkøy	X	X	X	X	X (a)		X
Til/fra	Helligvær	2100	2100	2100	2100	X (a)		-
Til	Givær	/	/	/	/	X (a)	/	/
Til	Bodø					0010		

(a) Bestillingsfrist for signalanløp er kl 2200 samme dag. (b) Utføres i perioden fra og med juni og ut august. (c) Utføres i perioden fra og med september til og med mai mnd.

er at fartøyet er bundet opp til suppleringsstur for NEX II fra Helnessund, noe som betyr at suppleringssturen må fjernes, eller at det tilføres flere fartøy. Dette forhold er ikke avklart. Som følge av 1600 turen vil neste tur forskyves til kl 1730 og Givær fjernes, dog kun sommerstid, vinterstid vil avgangen være kl 1700 som i dag med anløp av Givær.

Dagens 1800 avgang fra Sørlandego foreslås endret til signalanløp i virkedagene.

På fredager ønskes sisteturen til Væran flyttet til kl 2200, turen skal også innbefatte Givær. Denne ruteturen skal gi øyboerne muligheter til å kunne delta i Bodø sitt kulturliv. Denne turen krever endringer i fartøysdisponeringer, noe som Gildeskål sine forslag til ruteendringer vil legge til rette for.

Tabell 4-10: Forslag til rutetabell for Væranruta (2009)

De ekstra oppsatte ruteturene på fredag og søndag, som kun betjener Givær og Bliksvær, bidrar til at Ytre Gildeskålrutas anløp av Bliksvær på fredag og søndag kan fjernes, dog kun sommerstid. Nevnte ruteturer til Bliksvær vil hovedsakelig betjene reisende som har fritidshus.

### Kostnadsvurdering av ruteinnspillene:

I *Tabell 4-11* vises kostnadsvurderinger ved ulike scenarier i Væranruta. I alternativ 1 er samtlige innspill kostnadsberegnet, jfr. *Tabell 4-10* som viser foreslåtte ruteendringer. Det kan dreie seg om økte kostnader i størrelsesorden kr 531 728 per år for å gjennomføre foreslåtte endringer. Dette er basert på bruk av dagens fartøy og en drivstoffpris på kr 5 per liter. Kostnadsvurderingene er basert på variable kostnader og ikke eventuell fortjeneste eller kapitalkostnader. Vi har også lagt til grunn at fartøyet flyttes fra suppleringssturen til NEX II på søndager og til denne ruta.

Alternativ 2 legger til grunn en ny båt som har ca samme kapasiteter som MS Ofoten (4 manns besetning). Som en ser vil dette alternativet kunne øke kostnadene med ca kr 3 753 000 per år utover dagens driftstilskudd. Vi har ikke tatt med eventuelle kostnader til reservebåt. Ved konkurranseutsetting kan kostnadene ved dette alternativet bli noe høyere.

Alternativ 3 legger til grunn en noe mindre båt med 3 manns besetning. Vi legger her til grunn samme båtstørrelse som vi har foreslått til "nye" Ytre Gildeskålruta, se kapittel 4.7.8. Dette alternativet vil kunne redusere de årlige driftstilskuddene fra Nordland fylkeskommune med ca 2,060 mill kr per år, men også her regner vi med at tilskuddsbehovet ved konkurranseutsetting vil kunne øke noe. Vi har lagt til grunn kr 2,43 mill kr i inntekter per år.

Det å legge til grunn et mindre fartøy vil ha flere positive effekter, så som reduserte driftskostnader, miljøgevinst og lavere kapitalkostnader. Reduksjon av bemanning til 3 personer reduserer kostnadene betraktelig, men kan også bety redusert sikkerhet ved at flere oppgaver er fordelt på færre personer, spesielt i en nødssituasjon vil dette kunne avspeiles. Eventuelt mindre passasjer og godskapasitet vil kunne løses ved ekstraturer ved fullt belegg. Alternativt kan en benytte større fartøy (eventuelt reservefartøy på størrelse med dagens MS Ofoten) på avganger med stor belastning.

Økonomiske konsekvenser som følge av foreslåtte rutescenarier i Væranruta			
Ulike scenarier i Væranruta			
	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
Økte kostnader som følge av endret produksjon basert på innspillene	531 728		
Ny lokalhurtigbåt til 45 mill kr 10 års avskrivning 6% rente. Godsførende og ca 200 Pax. 4 manns besetning. Fartøyet har stasjoningssted Helligvær		3 753 000	
Ny lokalhurtigbåt til 34 mill kr 10 års avskrivning 6% rente. Godsførende og ca 150 Pax. 3 manns besetning Fartøyet har stasjoningssted Helligvær. Besparelse			-2 060 000
Sum økte/reducerede (-) kostnader	531 728	3 753 000	-2 060 000

Tabell 4-11: Kostnadsvurderinger av scenarier for Væranruta (2009)

Vi har i våre eksempler til nytt fartøy lagt til grunn at det skal være dedikert til Væranruta. I dag er fartøyene benyttet i flere ruter, eksempelvis utfører MS Ofoten rutetur for NEX I i helgene. De fartøy vi har lagt til grunn vil kunne ha en potensiell rutefart som gjør at de kan benyttes til å utføre ruteturer i NEX. Hvis ruteproduksjonen i dette sambandet kun skal gjennomføres med ett fartøy og at mannskapet kun skal være knyttet til denne ruten vil en ikke få full utnyttelse av 2 skift. I våre eksempler har vi derfor ikke tatt høyde for full utnyttelse av 2 skift, noe som betyr at skiftplanene må/bør kombineres med andre samband for at full utnyttelse skal oppnås. Uansett vil det ikke være tilstrekkelig med bare ett skift i denne ruten.

Vi har ikke vurdert kostnader med reservebåt, noe som vil kreves for alle rutene. Dette avhenger av hvordan fylkeskommunen ønsker å organisere sambandene mht rutepakker. Vi er av den oppfatning av at rutepakken bør inneholde flere samband slik at det kun kreves ett reservefartøy som vil kunne benyttes på alle rutene. Mulighet for omrokking av fartøy bør vektlegges. Eventuelt kan man se for seg at reservefartøyet inngår i helgetrafikken, noe som betyr at et annet fartøy blir lagt ved kai og at mannskapet skifter fartøy. Hvordan dette skal kunne løses er ikke vurdert. Mye avhenger av om det i fremtiden vil være lørdagsturer med NEX I og NEX II.

#### 4.6.7 Kaier og båtterminaler i Bodø by og Væran

Følgende kaier benyttes av Væranruta

- Terminalen i Bodø
- Bliksvær
- Givær
- Vokkøy (Helligvær)
- Sørvær (Helligvær)
- Sørlandego

I tillegg benyttes følgende fergekaier av fergesambandene tilknyttet Bodø.

- Fergeterminalen i Bodø by
- Festvåg
- Misten

Terminal i Bodø:

Sentrumsterminalen Bodø AS er organisert som et aksjeselskap der Nordland fylkeskommune og Bodø kommune eier 50 % hver. Driftsinntektene kommer som tilskudd fra Nordland fylkeskommune og leieinntekter. I sentrumsterminaler er det en rekke servicefunksjoner for de reisende, blant annet har hurtigbåtselskapet bemanning for å yte servicefunksjoner (informasjon, salg av billetter etc.) for de reisende.

Sentrumsterminalen er tilknyttet flytekaien som hurtigbåtene benytter, dette er det Bodø havn som drifter. Flytekaien gjør om bord og ilandstigningen langt enklere enn ved en tradisjonell kai. Dette betyr at reisende som har bevegelsesproblemer på en enklere måte kan benytte hurtigbåttilbudet. Hvis en skulle peke på forhold som kunne ha vært bedre, så vil det være at fartøyene var utstyrt med skilt/display som viser hvilken rute de utfører og at det blir fotgjengerfelt mellom tubene som går fra sentrumsterminalen og ned til kaien (se *Bilde 4-22*).

I dag oppstår det ofte farlige situasjoner når bussene, i stor hastighet, passerer mellom tubene/overbyggene, der det ikke er merket med gangfelt eller skilt. I tillegg er det problematisk trafikkavvikling ved at det er dårlig plass for drosjer, privatbiler, busser og gangtrafikk.



Ut i fra de planer som ligger vil det i overskuelig fremtid være bussterminal her for langrutebussene. Eneste adkomstmulighet til flytekaien er mellom overbyggene. Det bør derfor etableres godt opplyst gangfelt for å sikre trafikkavviklingen.

Slik vi ser det vil en bedre regulering av dette, eventuelt endre trasse for bussene, styrke sikkerheten for de reisende.

*Bilde 4-22: Sentrumsterminalen i Bodø (Transportutvikling Bodø november 2009).*

Det påpekes også at flytekaien sin korte lengde ofte gjør trafikkavviklingen mht fartøy vanskelig, noe som betyr at enkelte fartøy, ved stor trafikk, må benytte kaien ved siden av.

#### Bliksvær:

Bliksvær har i hovedsak bare 1 fastboende, og det er den fastboende som eier ekspedisjonskaien og er ekspeditør. Kaien er en brukbar trekai som er godt vedlikeholdt. Innseilingen og "landingsforholdene" betraktes som rimelig gode. Kaien er 18 meter lang og det er en dybde på 3,2 meter (grunneste område) ved laveste lavvann.



## Givær:

Bilde 4-23 viser ekspedisjonskaien i Givær. I dårlig vær kan innseilingen til Givær være krevende, spesielt i vindretninger fra sørvest og nordvest. På grunn av at sundet er ganske



smalt er dette spesielt krevende for MS Ofoten, som har noe dårligere manøvreringsegenskaper enn MS Skogøy.

Kaien er noe kort og kunne ha vært bedre fendret i følge skipsførerene.

Kaien er 21 meter lang og det er en dybde på 3,1 meter (grunneste område) ved laveste lavvann.

Havnen er liten, trang og åpen for vær og vind.

Bilde 4-23: Ekspedisjonskaien i Givær (Transportutvikling Bodø august 2009).

## Vokkøy (Helligvær):

Vokkøy har en solid kai med betongdekke. Kaien er godt fendret. Kaien er noe kort men av



høy standard. Innseiling og "landingsforholdene" betraktes som gunstige mht anløp og liggeforhold, dette ved alle værforhold.

Kaien er 17 meter lang og det er en dybde på 3,5 meter (grunneste område) ved laveste lavvann.

Bilde 4-24: Ekspedisjonskaien i Vokkøy (Transportutvikling Bodø august 2009).

### Sørvær (Helligvær):

Ekspedisjonskaien i Sørvær er av høy standard. Kaien er av betong og er godt fendret. "Landingsforholdene" og liggeforholdene betraktes som meget gode i praktisk talt alle vindretninger. Kaisiden som benyttes av hurtigbåten er ca 30 meter lang og har en dybde på 3,2 meter (grunneste område) ved laveste lavvann. Sørvær har butikk, skole og fiskemottak. MS Helligvær har sitt utgangspunkt fra Sørvær. Som en ser i *Bilde 4-25* fraktes det betydelige mengder med fisk og annen gods, noe som stiller krav til fartøyenes godskapasitet.



*Bilde 4-25: Ekspedisjonskaien i Sørvær (Transportutvikling Bodø august 2009).*

### Sørlandego:

Ekspedisjonskaien på Sørlandego er av høy standard. Kaien har tredekke og er godt fendret. Kaisiden som rutebåten benytter har en lengde på 28 meter. Dybden ved kaien er 6,6 meter (grunneste område) ved laveste lavvann. Innseilingen og "landingsforholdene" betraktes som meget gunstig. Kaien er godt skjermet for vær og vind. I tillegg er det satt opp ledelys i innseilingen til Sørlandego.

Som en ser i bildet under er det fergekai på Sørlandego, noe som Bodø kommune bekostet i forbindelse med utbyggingen av kaianlegget på slutten av nittitallet. Denne kaien tenkes benyttet i forbindelse med kystgodsrutas anløp.



*Bilde 4-26: Ekspedisjonskaien på Sørlandego (Transportutvikling Bodø AS, august 2009)*

## Fergeterminalen i Bodø by:

I *Bilde 4-27* vises fergeterminalen i Bodø som ligger like ved hurtigruteterminalen.



*Bilde 4-27: Fergeterminalen i Bodø (Transportutvikling Bodø november 2009).*

Fergekaianlegget er bygd for få år siden og er av høy standard. Anlegget ligger gunstig til mht fergeanløp i de fleste vindretninger. Kaien som benyttes som fendervegg har en lengde som gjør at det kan ligge to ferger etter hverandre.

Fergekaien eies av Bodø havn.

## Festvåg og Misten fergekaier:

I forbindelse med at sambandet er anbudsutsatt og at det skal settes inn større ferge planlegges det bygging av ny fergelei på Festvåg, samt utbedring av fergekaien på Misten. I tillegg ønskes veien (RV 834) mellom Kvalvika og Festvåg oppgradert. Bygging av nytt fergeleie i Festvåg er planlagt gjennomført i perioden 2010-2013 og har en kostnadsramme på 30 mill kr. Oppgraderingen av fergeleiet i Misten er planlagt gjennomført i samme periode og har en kostnadsramme på 10 mill kr. Ovenstående i henhold til fylkestingssak 158/09 (Handlingsprogram for nye fylkesveier 2010-2013).

## 4.7 Gildeskål

Det er en rekke båtruter som trafikkerer til og fra anløpssteder i Gildeskål. I tillegg er det ett fergesamband (Sund-Horsdal-Sørarnøy). Internt i kommunen er det en lokalhurtigbåtrute samt Ytre Gildeskålruta som betjener Gildeskål i mot Bodø. I Fleinvær er det også en lokalbåt som frakter skoleelevene mellom øyene og fra Kjøpstad er det båtforbindelse til Beiarn. I tillegg anløper Nex I flere steder i Gildeskål. Kystgodsruta har fast anløp av Sørarnøy.

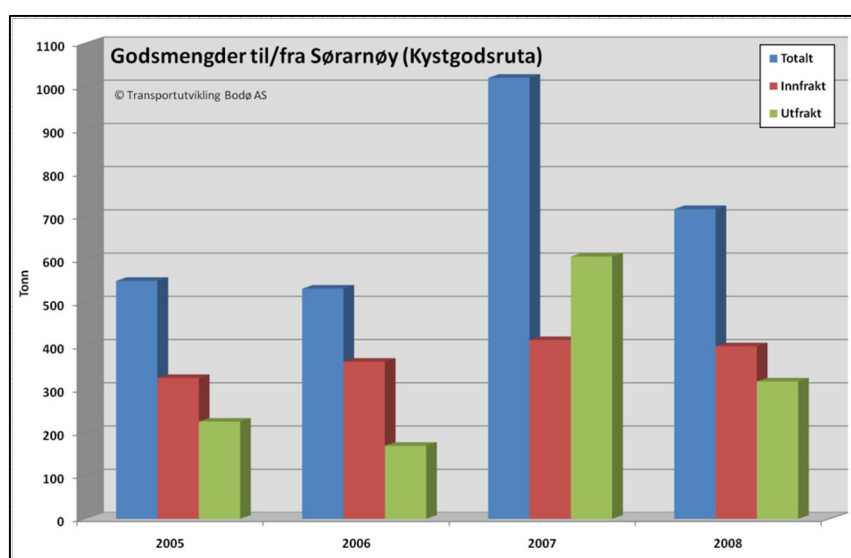
Gildeskål kommune har i forbindelse med framtidige båtruter lagt som føring at bebodde øyer skal prioriteres foran de øyene som kun har fritidsbebyggelse. Arbeidspendling skal ha høy prioritet. Kommunen har videre fokus på dagpendling til og fra Bodø, dette for å legge til rette for at de som har bosted i Gildeskål skal kunne arbeide i Bodø. I tillegg vil arbeidspendling internt i kommunen vektlegges, en tenker her spesielt på ferga og lokalhurtigbåten.

De aktuelle rutene (fylkeskommunale) vil bli gjennomgått hver for seg.

### 4.7.1 Kystgodsruta

Kystgodsruta er av stor betydning for befolkningen og næringslivet på Sørarnøy. I dag har kystgodsruta ruteturer fra Bodø og sørover på tirsdager og torsdager og ruteturer til Bodø på onsdager og fredager. Først og fremst er ruten viktig for fiskebedriften (Fiskekroken AS) på øya som hovedsakelig benytter ruten til å sende fiskeproduktene sine til Bodø. Krabberutene har gjort det mulig for Fiskekroken på Sørarnøy å ta i mot krabbe fra fiskerne i området. I tillegg er det en rekke varer og gods som transporteres til og fra Sørarnøy.

Som en ser i *Figur 4-30* har mengden gods økt de 2 siste årene, der 2007 toppet med over 1000 tonn. I 2008 gikk godsmengden ned til ca 700 tonn. Noe av årsaken til godsmengden i



2007 var krabbe som ble sendt sørover til Kvarøy (Lurøy kommune). Foruten 2007 har gods inn til Sørarnøy vært høyere enn utfrakt. I 2008 var det ca 400 tonn inn og i overkant av 300 tonn ut. Kystgodsruta avlaster selvsagt hurtigbåtenes godsbefordring til og fra Sørarnøy.

Figur 4-30: Antall tonn gods til/fra Sørarnøy (Kystgodsruta 2006-2008)

Gildeskål formannskap har følgende innspill til kystgodsruta:

*Gildeskål kommune forutsetter at kystgodsruta i fremtiden blir videreført. Ruta er av avgjørende betydning for mye av næringslivet på bla. Sørarnøy. I tillegg ønskes (fleksibilitet) det at øyene (Fugløy og Fleinvær) i Gildeskål skal kunne få anløp av ruta ved spesielle behov (tung gods etc.).*

#### 4.7.2 Nex I

Nex I knytter kysten fra Sandnessjøen til Bodø sammen. Dette gir reisende fra sør daglige reisemuligheter til Gildeskål (Sørarnøy), og enkelte dager reisende muligheter til å reise til Bodø. Sørarnøy anløpes på sør de dagene ikke Ytre Gildeskålruta betjener ettermiddagsturen til Våg/Sørarnøy. Sommerstid har Nex I stor betydning for reisende til og fra Sørfugløy i forbindelse med weekendene. Nex I sin betydning er mer utførlig beskrevet i kapittel 4.3.1.

Gildeskål formannskap har følgende innspill til Nex I:

*Man er godt fornøgd med dagens fartøy (Steigtind og Salten) og ønsker at disse fartøyene, som er relativt nye, i fremtiden blir benyttet i dette sambandet. Fartøyene er solide, tar gods, god passasjerkapasitet, har god regularitet, er tilpasset bevegelseshemmede og betraktes som sikre og stødige.*

*Signalanløpet (01.05 til 31.08) av Sørfugløy på søndager ønskes utvidet til mars og november. Dette begrunnes med at det er mange passasjerer, og mye bagasje, noe lokalbåtruta (Elias Blix II) har problemer med å håndtere, spesielt er dette et problem i forhold til korrespondansen med Nex på Sørarnøy kl 1940 og neste korrespondanse med Ytre Gildeskål senere på kvelden (kl 2050). Dette som en foreløpig løsning inntil en bedre tilpasset båt blir satt inn i lokalruta, jfr. tidligere kommentarer vedrørende nytt fartøy i Gildeskål (lokalruta).*

### 4.7.3 Ytre Gildeskål

Hovedskip i Ytre Gildeskålruta er MS Skogøy. Fartøyet er 28,75 meter langt og har en dypgang på ca 2 meter. Fremdriftmaskineriet er på 2647 kW, noe som gir en rutefart på ca 30 knop. Passasjerkapasiteten er 130 Pax og lastekapasiteten er ca 18 europaller. Fartøyet



ble bygd i 1991 og er "ikke" tilrettelagt mht til bevegelseshemmede. Salongene og inngangspartiene er smale/trange og er således ikke i stand til å håndtere rullestoler. Leider og trapper er smale og bratte. Fartøyet har gjennom årene vært en "sliter" som har betjent sambandet godt mht til regularitet (sjøegenskaper) og godsbehov. MS Ofoten inngår også i ruten, fartøyet beskrives i forbindelse med Helnessundruta.

Bilde 4-28: MS Skogøy (Transportutvikling Bodø august 2009).

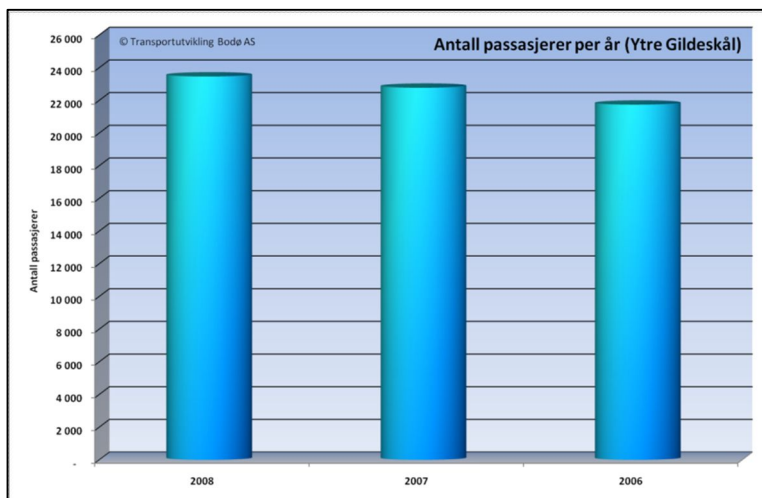
Ytre Gildeskålruta fungerer i hovedsak som pendlerrute mellom Bodø og Gildeskål (morgen og ettermiddagsturer daglig). I tillegg utføres, enkelte dager, midt på dagen turer samt kveldsturer. Ruta betjener i Gildeskål anløpsstedene Fleinvær, Sørarnøy og Våg, i Bodø kommune betjenes stedene Bliksvær (betjenes også av Væranruta) og Bodø. Den daglige pendlingen foregår mellom Bodø og anløpsstedene Sørarnøy og Våg i Gildeskål.

Ruta er viktig mht befraktning av fisk fra Fleinvær. Fleinvær har ikke anløp av kystgodsruta og er derfor avhengig av at det er godsførende hurtigbåt som trafikkerer i sambandet. Alt gods som skal til eller fra Fleinvær må denne ruten håndtere.

Lokalhurtigbåten i Gildeskål er ikke lastførende. Er det spesialgods eller tyngre gods er det selvsagt en mulighet at kystgodsruta kan anløpe ved behov, dette er ikke formalisert.

Slik forholdene er i dag, henger denne ruta, fartøy og mannskapsmessig, sammen med Væranruta, Helnessundruta og Nex I. Dette betyr at når fartøy er til klasing/reparasjon så omdisponeres de innefor nevnte ruter mht reservebåten (MS Nordfolda), som for øvrig ikke er lastførende. I dag er MS Skogøy blitt for "gammel og sliten" til å gå inn i Nex I ruten. Dette betyr at det er viktig at fartøyene i nevnte ruter har samme mulige rutefart slik at de kan avløse hverandre. Hvordan dette og reservebåtkapasiteten i fremtiden skal løses vet vi ikke på nåværende tidspunkt. Uansett mener vi det snart er på sin plass og skifte ut MS Skogøy med et nyere fartøy, noe vi kommer tilbake til senere.

Figur 4-31 viser antall reisende de tre siste år i Ytre Gildeskålruta. I 2008 reiste det 23 462 passasjerer, mens det i 2007 reiste 22 774 og i 2006 reiste 21 738. Dette viser en jevn

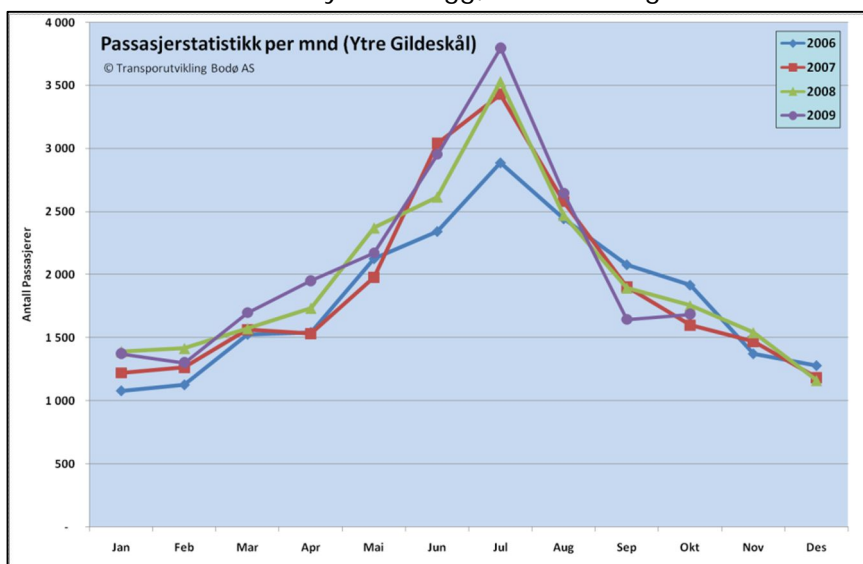


økning år for år med en økning i antall reisende fra 2007 til 2008 på 3 %, mens økningen fra 2006 til 2007 var på ca 4,8 %. Økningen fra 2008 til 2009 (aggregert til og med oktober) viser en økning i antall reisende på 2,3 %. Dette viser en jevn økning i antall reisende.

I 2008 var 1 153 av de reisende passasjerer til/fra Bliksvær (Bodø kommune).

Figur 4-31: Antall passasjerer per år (Ytre Gildeskål)

Statistikken per mnd vises i Figur 4-32. Som en ser varierer antall reisende per mnd i skuldresesongene mellom ca 1 160 og opptil ca 2 000. I sommersesongen kommer antall reisende opp i 3800 reisende per mnd (juli). Statistikken er basert på 16 turer i uken, noe som gir en passasjerkapasitet (basert på MS Skogøy) på 8 320 seter. Dette kan ikke legges til grunn for passasjerkapasitetsbehovet fordi det er enkelte turer som har få passasjerer mens andre turer har høyere belegg, men det er grunn til å tro at det er en betydelig



overkapasitet i benyttete fartøy i vinterhalvåret. Etter opplysning fra selskapet er det enkelte turer på sommeren der fartøyet har fullt belegg og at økende sommertrafikk bør være med i vurderingen av nytt fartøy.

Figur 4-32: Antall passasjerer per måned (Ytre Gildeskål 2006-oktober 2009)

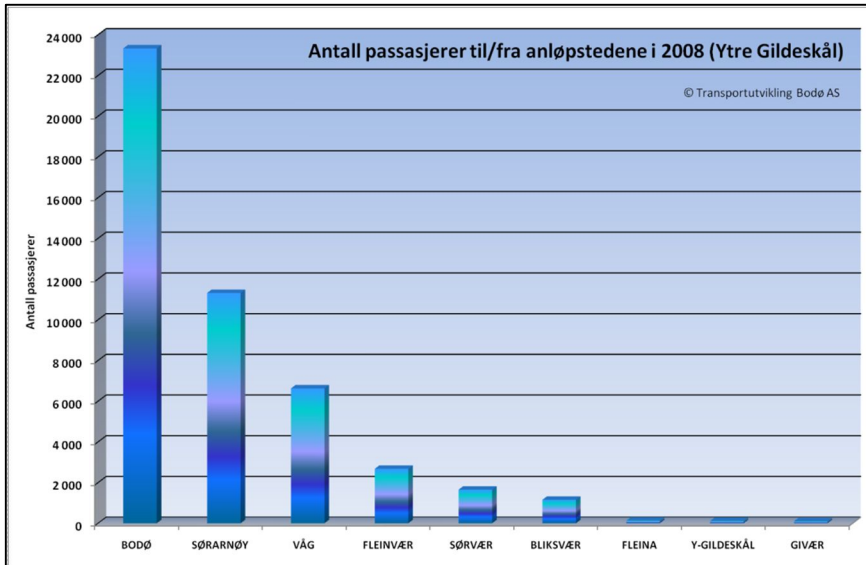
Reisemønstret år for år er ganske likt og antall reisende stiger jevnt hvert år. Av trekk som utmerker seg er at de tre siste somrene viser markant økning i antall reisende, mens resten av året varierer mindre fra år til år.

Vi har fått opplyst at det i snitt per dag er ca 20 pendlere som benytter tilbudet mellom Gildeskål og Bodø. Pendlerne er fordelt mellom Inndyr, Våg og Sørarnøy. I snitt pendler det

et sted mellom 7 og 10 stk fra Inndyr, mens resten pendler i hovedsak fra Sørarnøy og Våg. Pendlerne fra Inndyr blir feedet inn til Våg med Elias Blix II.

I Figur 4-33 illustreres antall reisende til/fra hvert anløpssted i 2008. Nesten samtlige av de reisende er tilknyttet anløpsstedet Bodø. Antall reisende til/fra Sørarnøy var i 2008 11 312 stk, noe som utgjør ca 40 per dag. Til/fra Våg var det i 2008 6 622 reisende, noe som utgjør ca 18 personer per dag. Fleinvær (Fleinvær og Sørvær) hadde i 2008 4 323 reisende, noe som i snitt utgjør ca 12 reisende per dag. Nex I utfører ettermiddagsturen til Våg og Sørarnøy på tirsdag, torsdag og lørdag, statistikken på disse turene tilfaller ikke denne ruten

men statistikken til Nex I.



Antall reisende med Ytre Gildeskålruta til/fra Bliksvær var i 2008 1153 personer, i tillegg har Væranruta anløp av Bliksvær.

Figur 4-33: Antall passasjerer per anløpssted (Ytre Gildeskål)

Ytre Gildeskålruta har stasjonsingssted og utgangspunkt i Bodø. På hverdager har ruta avgang fra Bodø kl 0535 (0520 på mandager) der den går direkte til Sørarnøy og Våg før retur til Bodø med ankomst kl 0705. Denne turen benyttes mest av pendlere som jobber, eller går på skole i Bodø.



Ettermiddagsturen (pendling) fra Bodø til Gildeskål har avgang kl 1600. Tre av dagene (tirsdag, torsdag og lørdag) utføres 1600 turen med Nex I.

Ytre Gildeskålruta betjener i tillegg Fleinvær og Bliksvær (Bodø kommune). I forhold til Fleinvær er ettermiddag/kveldsturene viktig mht forsendelser av fersk fisk. Denne ruta betjener i tillegg mesteparten av godsbehovet til/fra Fleinvær.

Kart 4-7: Kart over anløpsstedene i Ytre Gildeskålruta



I Tabell 4-12 vises dagens rutetabell for Ytre Gildeskål. Nex I utfører ruteturer som er merket

Rute 18-445, Bodø - Ytre Gildeskål								
		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Fra	Bodø	0520	0535	0535	0535	0535	0725	
Fra	Fleinvær	X (b,c)	/	/	/	/	- (c)	
Fra	Sørarnøy	0620	0620	0620	0620	0620	0825	
Fra	Våg	0630	0630	0630	0630	0630	0835	
Til	Bodø	0705	0705	0705	0705	0705	0910	
Fra	Bodø	1030			1000		1420	
Fra	Våg	X			X		1455	
Fra	Sørarnøy	1115			1045 (d)		1505	
Fra	Bliksvær	/ (f)			/		/	
Fra	Fleinvær	1135 (c)			1105 (c)		1530 (c)	
Fra	Bliksvær	/ (f)			X		X	
Til	Bodø	1215			1145		1620	
Fra	Bodø	1600	1600 (a)	1600	1600 (a)	1600 (e)	1600 (a)	
Fra	Våg	1635	1625 (a)	1635	1625 (a)	1635	1625 (a)	
Fra	Sørarnøy	1650	1635 (a)	1650	1635 (a)	1650	1635 (a)	
Fra	Fleinvær	1715 (c)	/	1715 (c)	/	1715 (c)		
Fra	Bliksvær	-	/	X	/	X		
Til	Bodø	1810	/	1810	/	1810		
Fra	Bodø		2000		2000	2230		1935 (e)
Fra	Bliksvær		/		/	/		
Fra	Fleinvær		/		/	/		2025 (c)
Fra	Sørarnøy		/		/	/		2050 (d)
Fra	Våg		X		X	X		2105
Fra	Sørarnøy		2050		2050	X		/
Fra	Fleinvær		2115 (c)		2115 (c)	X (c)		/
Fra	Bliksvær		/		X	/		/
Til	Bodø		2150		2205	0015		2140

(a) Turen utføres av Nex I. (b) Anløp bestilles innen kl 2100 kvelden før. (c) Sørvær anløpes på signal. (d) Korrespondanse med Elias Blix fra Sørfulgeløy. (e) Fleina anløpes ved behov. (f) se også rute 18-359 Bodø-Væran

Utføres av Nex      Utføres av MS Ofoten      Øvrige turer utføres av MS Skogøy

Tabell 4-12: Rutetabell Ytre Gildeskål (2009)

### Innspill fra Gildeskål:

Det ønskes at det er en dedikert båt til dette sambandet. Av de to båtene som trafikkerer sambandet er man mest fornøgd med MS Skogøy, MS Ofoten har en del utfordringer i forhold til havneforholdene (størrelse, vindfang, drivstofføkonomi og manøvreringsegenskaper).

Når rutene skal konkurransesutsettes bes det om at fartøyet til denne ruta skal være minst av samme standard som MS Skogøy, en tenker her på sjøegenskaper, manøvreringsegenskaper, passasjerkapasitet og lastekapasitet. I tillegg må fartøyet tilpasses bevegelseshemmede (universelt utformet). Det forutsettes også at det blir en anbudspakke der alle rutene i området (også Bodø) er med, samt at det tas høyde for reservebåt. En slik pakke vil kunne gi den fleksibilitet som kreves for å gi sambandet en god regularitet. I snitt per dag er det over 20 stk som pendler mellom Bodø og Gildeskål. Det forutsetter at fylkeskommunen gjennomfører en god prosess ved anskaffelser av nye fartøy. Spesielt henstiller en at kommunen blir involvert i kriterieutforming.

Det ønskes at tirsdag og torsdagsavgangene kl 2000 fremskyndes til kl 2100. Etter avgang Fleinvær ønskes det at fartøyet går til Sørarnøy og legger seg for natten (liggested). Inntil tilfredsstillende liggekai er etablert foreslås det at båten har liggested Våg /Inndyr. Ruten starter opp på morgenen i henhold til ruteplanen fra Våg/Sørarnøy. Denne løsningen med liggested i Gildeskål foreslås også for siste tur på fredag og søndag. Hvis det viser seg at

denne omleggingen fungerer etter hensikten ønskes lignende kveldsturer til Gildeskål på mandag og onsdag.

Det er et generelt ønske fra øyene om at retur for pendling fra Bodø om ettermiddagen i størst mulig grad gir mulighet for retur til Bodø. Dette må tilpasses slik at det er mulig å dra til Bodø ettermiddag og returnere på kvelden.

Gildeskål kommune er for tiden inne i en prosess der det ses på å bygge en ny kommunal kai på Sørarnøy. Kaien vil kunne benyttes som anløpssted og liggested for rutebåtene.

I forbindelse med satsningen på turisme/overnatting som skjer på Sørarnøy ønskes det vurdert en ny rutetur på tirsdager med avgang Bodø kl 1000 (lik torsdagsturen).

#### 4.7.4 Lokalrute i Gildeskål (MS Elias Blix II)

MS Elias Blix II betjener lokalhurtigbåtruten i Gildeskål. Fartøyet er bygd i 1999 og har en lengde på 16 meter. Fremdriftsmaskineriet uttak er på ca 660 kW, noe som gir en rutfart på ca 22 knop og ca 27 knop i uttrykning. Passasjerkapasiteten er 30 Pax. Fartøyet er ikke lastførende. Fartøyet har i tillegg funksjon som ambulanse og foretar skyss av helsepersonell for kommunen. Kommunen har også utrustet fartøyet med vannkanon for å kunne bistå i brannsituasjoner. I forbindelse med ambulansesfunksjonen er fartøyet utrustet med egen sykkelugar som har bæreheis til øvre dekk.

Fartøyet driftes av Torghatten Trafikkselskap AS og har et mannskap på 2 personer som har døgkontinuerlig beredskap.

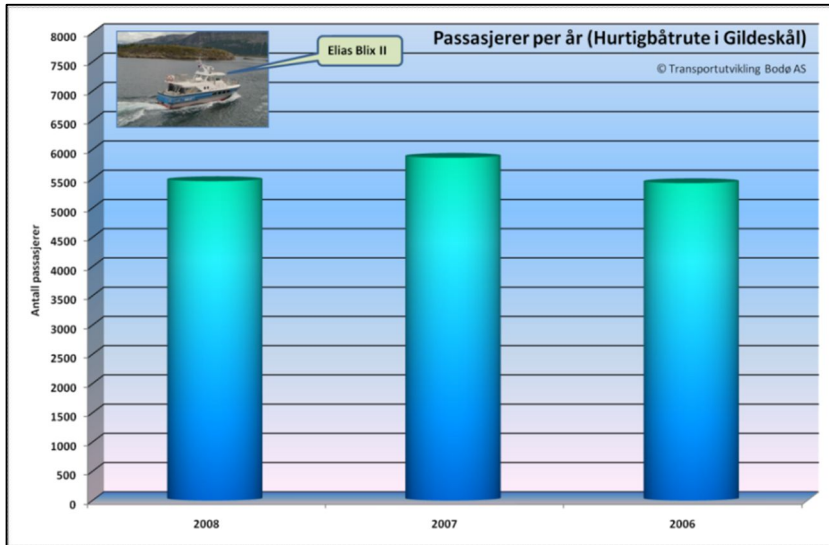
Elias Blix II har ikke vribare propeller, noe som mannskapet ønsker seg ved et eventuelt nytt fartøy. Faste propeller vanskeliggjør manøvreringen i situasjoner med vind og sjø.



Fartøyet er ikke optimalt tilpasset mht bevegelseshemmede. Passasjen om bord og inn til salong er redusert pga en luke som er plassert på dekket. Båten er lav og i de fleste tilfellene, der det ikke er flytebrygge, er det behov for om bord og ilandstigning fra øvre dekk. For bevegelseshemmede som trenger assistanse kan dette løses ved å benytte bæreheisen opp til øvre dekk.

Bilde 4-29: MS Elias Blix II (Transportutvikling Bodø september 2009).

Figur 4-34 viser antall passasjerer som har benyttet lokalruten i Gildeskål for årene 2006, 2007 og 2008. Antall reisende er relativt stabil fra år til år. I 2006 reiste det 5 425 personer, i 2007 reiste det 5 859 og i 2008 reiste det 5 459 personer.



Som en ser var nivået i 2008 ganske likt nivået i 2006. Dette kan tyde på at potensialet i ruta er tatt ut, med mindre man ikke gjør ruteendringer som kan bidra til passasjervekst.

Figur 4-34: Antall passasjerer per år (lokalrute i Gildeskål)

Kart 4-8 viser lokalhurtigbåtruta i Gildeskål sine anløpssteder. Anløpsstedet Femris er ikke tegnet inn i seilingsmønsteret til ruta, men er avmerket på kartet. I hovedsak fungerer ruta som pendlerbåt om morgenen og ettermiddagen mellom Inndyr, Våg og Sørarnøy, dette i korrespondanse med Ytre Gildeskålruta og Nex I på de ettermiddagene den tar pendlerne med fra Bodø. Avstanden (optiske seilingsleden) mellom Inndyr og Våg er i underkant av ca 7 nm. Avstanden mellom Våg og Sørarnøy er ca 2,4 nm og avstanden i mellom Sørarnøy og Inndyr er i overkant av 6 nm. Til sammen er rundturen på ca 15,5 nm (optisk seilingsled). For de som Pendler fra Inndyr til Bodø er reisetiden 1 time hver vei. Det er båtbytte på Våg.



Kart 4-8: Kart over anløpsstedene i Gildeskål (lokalrute Gildeskål)

I Tabell 4-13 vises dagens rutetabell for lokalhurtigbåtruta. Som en ser, er det foruten de

Rute 18-447, Gildeskål		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Fra	Inndyr	0605	0605	0605	0605	0605		
Fra	Våg	0625 (a)	0625 (a)	0625 (a)	0625 (a)	0625 (a)		
Fra	Sørarnøy	0645	0645	0645	0645	0645		
Til	Inndyr	0705	0705	0705	0705	0705		
Fra	Inndyr		0945		1020	1000		
Fra	Nordfugløy/Femris		X (b)		/	/		
Fra	Fleinvær		1050		/	1050		
Fra	Sørarnøy		1120 (c)		1045 (a)	1120 (c)		
Til	Inndyr		1140		1110	1140		
Fra	Inndyr		1400					
Fra	Sørarnøy		1450					
Fra	Fleinvær		1520					
Fra	Nordfugløy/Femris		X (b)					
Til	Inndyr		1600					
Fra	Inndyr	1605	1605	1605	1605	1605		1900
Fra	Nordfugløy/Femris	/	/	/	/	/		x (b)
Fra	Sørarnøy	1625 (a)	1625 (a)	1625 (a)	1625 (a)	1625 (a)		1940 (c)
Fra	Våg	1640 (c)	1640 (c)	1640 (c)	1640 (c)	1640 (c)		/
Til	Inndyr	1700	1700	1700	1700	1700		2000
Fra	Inndyr					1710		2000
Fra	Sørfugløy					X		X
Fra	Nordfugløy/Femris					X (b)		/
Fra	Sørarnøy							2050 (a)
Til	Inndyr							2115

(a) Korrespondanse rute Ytre Gildeskål. (b) Utføres i tidsrommet 1. mars til 31. oktober. (c) Korrespondanse med Nex til/fra Bodø/Helgeland

Tabell 4-13: Rutetabell lokalhurtigbåtruta i Gildeskål (2009)

Innspill fra Gildeskål på lokalhurtigbåtruta:

*Man er i hovedsak godt fornøyd med rutebåten Elias Blix II. Når ruten konkurranseutsettes ønskes det at eventuelt nytt fartøy blir bedre tilrettelagt behovene, her nevnes, bedre plass mht passasjerer, større passasjerkapasitet (jfr. Sørfugløy) (universell utforming) og bagasje, samt at det stilles strenge krav til materiellet (vribare propeller og kraftigere motorer). I tillegg ønskes det at fartøyet skal være godsførende. Gildeskål kommune forutsetter at de blir tatt hensyn til ved utarbeidelse av fartøyskriterier.*

*Ruteturene kl 0945 og 1400 på tirsdagene (sommerrute 1. mars til 31. oktober) ønske flyttet tilbake til mandag (som tidligere). I følge skipsfører er passasjergrunlaget bedre på mandager enn tirsdager. I tillegg blir det ved få anløp (signalanløp) unødvendig lang ventetid for passasjerene som skal til Fleinvær.*

*NEX I sitt signalanløp (01.05 til 31.08) av Sørfugløy på søndager ønskes utvidet til mars og november. Dette begrunnes med at det er mange passasjerer, og mye bagasje, som lokalbåtruta har problemer med å håndtere, spesielt er dette et problem i forhold til korrespondansen med Nex på Sørarnøy kl 1940 og neste korrespondanse med Ytre Gildeskål senere på kvelden (kl 2050). Dette forholdet er også kommentert i forbindelse med Nexruta. Dette som en foreløpig løsning inntil nytt tilpasset fartøy kommer på plass.*

*Det ønskes etablert ruteturer fra Våg/Sørarnøy og inn til Inndyr som korresponderer med siste turen fra Bodø for Ytre Gildeskålruta. Se forslag Ytre Gildeskål.*

#### 4.7.5 Skolerute i Fleinvær

I Fleinvær er det flere bebodde øyer der Sørvær er hovedanløpssted for hurtigbåtene, Sørvær anløpes av og til på signal. Til sammen er det ca 26 fastboende i Fleinvær. Fleinvær (Mevær) har 10 årig grunnskole, noe som fordrer skoleskys mellom øyene. Per i dag (høst 2009) er det 4 elever ved skolen. Nordland fylkeskommune har i den forbindelse stasjonert



en mindre båt for å forestå skoletransporten. Fartøyet heter MS Fleinvær og har en passasjerkapasitet på 8 Pax. Farten er ca 18 knop. Fylkeskommunen står som eier av fartøyet og har en driftsavtale med Stein Arne Nilsen som er bosatt på Helligvær. Nilsen opplyser at det på hverdager er to daglige skoleturer. Noen dager kan det være opp til tre turer pga forskjellige skoletider.

Bilde 4-30: MS Fleinvær (Transportutvikling Bodø september 2009).

Som en ser av Kart 4-1, er det relativt korte avstander mellom øyene, noe som betyr at



Kart 4-9: Kart over anløpssteder i Fleinvær

turene som utføres i forbindelse med skolekjøringen er av kort varighet (kort reisetid). Skipsføreren har bosted og stasjoningssted på Korsholmen (se kart).

Per i dag hentes skoleelevene på langholmen. Langholmen har gangbruforbindelse til Sørvær.

Fra Mevær og til Sørarnøy er det i underkant av 9 nm, en distanse som MS Fleinvær kan gjennomføre på ca 30 minutt. Dette er selvsagt væravhengig.

### Innspill fra Gildeskål:

*En tenker seg at MS Fleinvær skal kunne utføre signalanløp av Sørarnøy og deretter Fleinvær på de ettermiddagene Nex har med pendlerne til Sørarnøy. Dette gjelder 1600 avgangen fra Bodø på tirsdag, torsdag og lørdag. Det erkjennes at MS Fleinvær er en mindre båt som vil ha begrensninger i forhold til værforholdene på Fleinvær fjorden. For å ta høyde for båtens begrensninger og reiseplanene for passasjerene mht vær foreslås det at det i ruten opplyses at turen må bestilles før avgang Bodø og at det er forbehold om værforholdene i ruta.*

*Dette er tenkt som et ekstra tilbud for reisende til/fra Fleinvær og en bedre utnyttelse av tilgjengelig materiell. Blant annet vil dette kunne være hensiktsmessig i de tilfeller Elias Blix II er ute i ambulanseoppdrag og trenger assistanse i ruta.*

*Båtføreren på MS Fleinvær er kritisk til å etablere ruteturer over Fleinvær fjorden (Mellom Fleinvær og Sørarnøy), noe han begrunner med at han er bundet opp til skolekjøringen, samt at fartøyet er lite egnet i forhold til slike ruteturer.*

*Ruteturer mellom Fleinvær vil ha en seilingsavstand på henholdsvis 7,5 nm og 8,5 nm avhengig om en seiler ut i sørvestenden eller nordøstenden av Fleinvær, noe som avhenger av værforhold. Seilingstiden en vei vil ligge mellom 25 og 30 minutter.*

*Gildeskål kommune vil ikke ta stilling til dette før alle parter er hørt og gitt sin tilslutning, eventuelt bør det vurderes bruk av bedre egnet fartøy i forbindelse med totalgjennomgangen mht nye fartøy.*

#### 4.7.6 Fergesambandet Sund-Horsdal-Sørarnøy

Dette fylkesvegsambandet betjenes av MS Gildeskål som har en kapasitet på 35 PBE. Fartøyet er opprinnelig bygget i 1993 og ombygget 2001 før det ble satt inn i sambandet i



2001/2002. Kapasitetsmessig er MS Gildeskål tilstrekkelig for sambandet, det var ingen gjenstående biler i 2008.

Det klages en del på sjøskvett og lav rutefart. I forbindelse med forvaltningsreformen vil fylkeskommunen overta riksvegsambandene med tilhørende disposisjonsrett over materiellet, dette vil gjøre det lettere og omdisponeringer fergemateriellet, noe som kan bety mer tilpasset materiell i de forskjellige sambandene.

Bilde 4-31: MS Gildeskål (Transportutvikling Bodø november 2009).

MS Gildeskål har bare 3 manns besetning, noe som fordrer at billettering og andre gjøremål må være unnagjort før avgang.

Salongen i MS Gildeskål er av meget lav standard. Stolene er av særdeles lav standard (Østeuropeisk) og er i generelt dårlig forfatning. Flere stoler har brutt sammen og er



ubrukelige, mens flere av de øvrige tipper inn mot hverandre, noe som gjør at passasjerene blir sittende oppå hverandre. I tillegg er passasjerkapasiteten lav ved at det bare er plass til 95 stk, noe som betraktes som utilstrekkelig ved større arrangement. Slik vi ser det vil det være et berettiget krav å få utskiftet dagens fasiliteter i salongen.

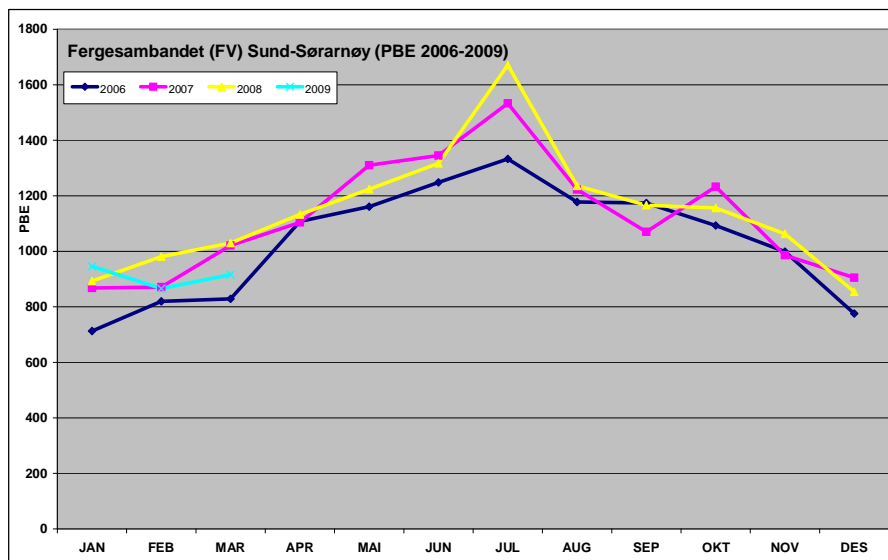
Bilde 4-32: Salongen i MS Gildeskål (Transportutvikling Bodø november 2009).

I 2006 ble det fraktet 23 451 PBE, i 2007 ble det fraktet 27 450 PBE og i 2008 ble det fraktet 28 609 PBE. Fra 2006 til 2007 gir dette en trafikkvekst på ca 17,05 %, mens trafikkveksten fra 2007 til 2008 var på 4,22 %. Sambandet var i 2008 rangert som nummer 22 mht trafikkmengde (PBE) i Nordland.

Som en ser av *Figur 4-35* er dette et samband som har relativt jevn trafikk gjennom året. Trafikken er selvsagt størst på sommeren. Det var ingen gjenstående biler i 2007 og ingen

gjennstående i 2008. Personbiler utgjør ca 79 % av totalt antall fraktete biler. Næringstrafikk (Trailere) i forbindelse med uttransport av fisk fra Fiskekroken på Sørarnøy utgjør en betydelig del av dette sambandet.

Totalt ble det i 2008 fraktet 25 674 passasjerer, dette inklusive sjåførene til kjøretøyene.



Tilskuddsbehovet var i 2007 22,5 % over snittet for Nordland. Driftsinntektene var dermed 22,5 % lavere enn snittet.

Antall utseilte kilometer er 31 801 mens snittet for Nordland er 75 347 km.

Figur 4-35: Statistikk fergesambandet Sund-Sørarnøy (PBE 2006-2009)

Innspill fra Gildeskål vedrørende fergesambandet Sund-Horsdal-Sørarnøy:

*Bilferga MS Gildeskål betraktes på flere områder som ugunstig for sambandet. Fartøyet er uegnet med bakgrunn i driftsøkonomi (drivstofforbruk og en rekke maskinhavarier) samt at den er åpen (mye sjøskvett på bilene). Salongen er trang med dårlige seter (generelt dårlig komfort). Ved større arrangement er passasjerkapasiteten for liten. Fartøyets bilkapasitet betraktes som tilfredsstillende. Tilgjengelige/benyttete reservefartøy har i perioder vært betraktet som lite tilfredsstillende (spesielt var dette problematisk i 2007 og 2008 ved bruk av MS Landego) og det bes om at det innen relativt kort tid etter avbrudd/havari skal være tilgjengelig tilfredsstillende reserveferge.*

*Fergeleimen på Sund er for smal og kort noe som skaper problemer ved mye tungtransport (spesielt ved fjære sjø). Horsdal og Sørarnøy har fått nye fergeleier som er tilpasset fergene, mens Sund enda har en eldre type fergeleie.*

*Det menes at ny fergeleie på Sund må bygges, samt at MS Gildeskål bør skiftes ut med en moderne ferge som er overbygd og har minst samme bilkapasitet som dagens ferge.*

*Det ønskes at avgangen (tirsdag-torsdag) Sund kl 1215 og avgangen kl 1500 fra Sørarnøy skal anløpe Horsdal. En stiller seg uforstående til at disse anløpene av Horsdal er fjernet. I tillegg ønskes avgangen fra Sund kl 1900 (mandag til torsdag) utsettes til kl 2030 (lik fredag). Begrunnelsen for dette er at folk fra Sørarnøy skal få mulighet til å delta i møter, arrangementer og andre ærender på Inndyr. Denne kveldsavgangen bør ses i sammenheng med eventuell disponering av Gildeskålruta (Elias Blix II).*

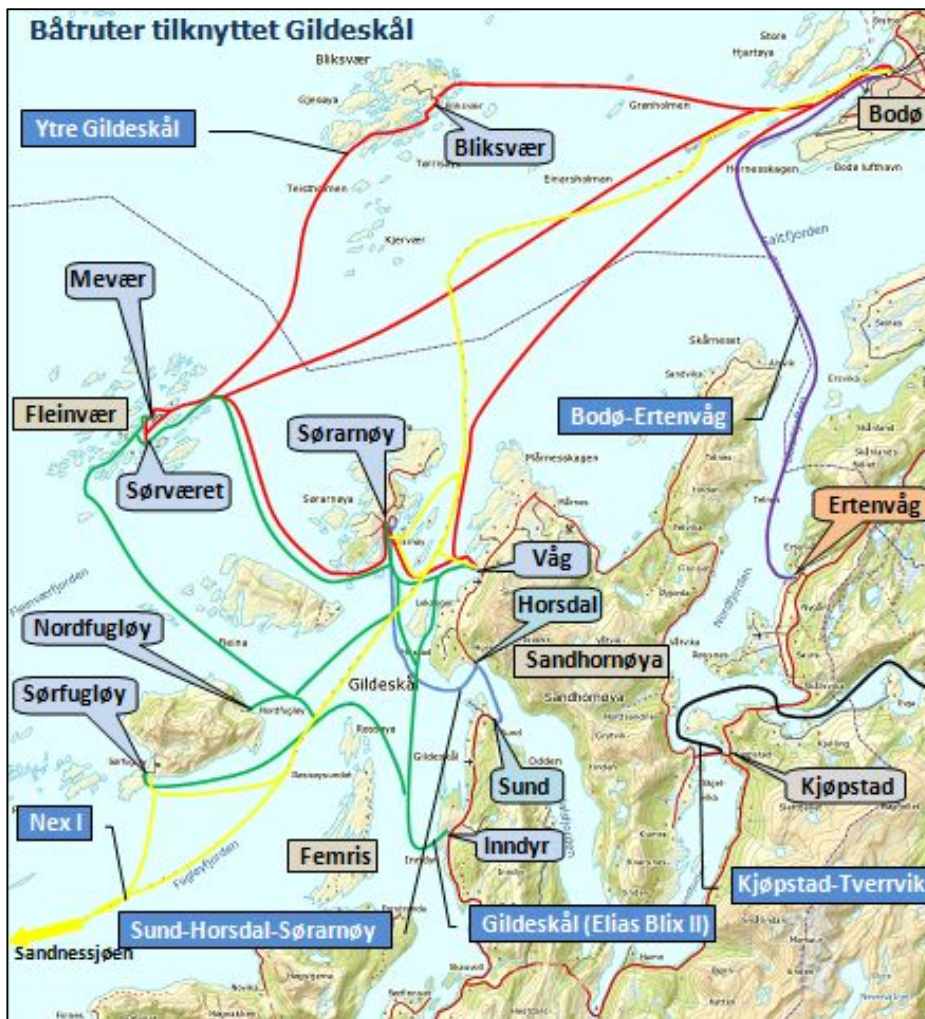


#### 4.7.7 Bodø-Ertenvåg (Nygårdsjøen)

Det ønskes at ruten mellom Kjøpstad og Tverrvik (Beiarn) ses i sammenheng med en eventuell ny pendlerute mellom Nygårdsjøen (evt. Ertenvåg) og Bodø (ca 12-13 sjømil). Fra område rundt Nygårdsjøen er det mellom 20 og 30 pendlere som arbeider i Bodø. En slik forbindelse vil kunne forkorte reisetiden betraktelig. Forlenges ruteturene til Tverrvik i Beiarn vil det også åpne seg pendlermuligheter for fastboende i Beiarn. Forutsetningen for en slik forbindelse/rute er at den ikke går på bekostning av de øvrige rutene i Ytre Gildeskål (jfr. kommunestyrevedtak).

I forhold til Beiarn sin holdning til helårsrute, og de økonomiske rammer som i fremtiden skal benyttes til sjøverts ruteproduksjon, anser vi ikke dette ruteinnspillet som realistisk slik situasjonen er i dag. Hva fremtiden bringer er vanskelig å se. Gildeskål kommune har også besluttet at en eventuell båtforbindelse mellom Ertenvåg og Bodø ikke må gjennomføres på bekostning av øvrige ruter tilknyttet Gildeskål.

Som en ser i *Kart 4-10* er det en rekke ruter som utfører ruteproduksjon i Gildeskål, i tillegg er



Kart 4-10: Kart over dagens ruter i Gildeskål, samt skisse av forbindelsen Ertenvåg-Bodø

det skissert en mulig forbindelse mellom Ertenvåg og Bodø. Kostnadene for en slik rute vil koste en del millioner per år. Slik vi ser det vil det nok være langt billigere å etablere en pendlerbussrute for å betjene faste pendlere fra dette området.

Med denne bakgrunn har ikke vi gjort noen beregninger på et hurtigbåtsamband mellom Bodø og Ertenvåg.

#### 4.7.8 Vurdering av innspill til ruteendringer

I forbindelse med arbeidet med Båtpakke Salten har Gildeskål kommune (formannskap) vært involvert i prosessen ved at de har kommet med innspill og vært drøftingspartner.

Vurdering av Gildeskål kommunes innspill vedrørende ruteendringer:

Utvidelse av Nex I sitt signalanløp av Sørfugløy på søndager virker fornuftig mht de passasjermengder som reiser i helgene. Dette kun som en foreløpig ordning frem til ny og bedre tilpasset fartøy i lokalbåtruta er på plass. Dagens Elias Blix II har begrenset passasjer og bagasjekapasitet, i tillegg er det problemer med rutetidene når det er mange reisende. Derfor vil den beste løsningen være at Nex I utvider sesongen mht anløp av Sørfugløy på søndager. Vi mener dette ikke vil ha noen økonomisk konsekvens og regner med at økte billettinntekter og omdisponering av tilskudd fra lokalhurtigbåtruta til Nex I vil kunne dekke de økte kostnader ved utvidelse av nevnte anløpssesong.

Kystgodsruta har stor betydning for næringsliv og befolkning på Sørarnøy. Gildeskål kommune mener derfor at det er av stor viktighet at tilbudet videreføres. Det ønskes i tillegg en noe større fleksibilitet mht sporadiske godsbehov til Fleinvær og Fugløy. En tenker her på tyngre gods og spesialgods som ikke hurtigbåtene kan håndtere. Med bakgrunn i den kjennskap vi har til fylkeskommunens holdning og fleksibilitet vedrørende seilingsmønster til kystgodsruta har vi tro på at eventuelle behov for gods til/fra Fleinvær og Fugløy vil kunne la seg løse. Utover dette ser vi også at det i fremtiden vil være behov for kystgodsruta, som både avhjelper hurtigbåtene og sikrer at det er mulig og bo og drive næringsvirksomhet på øyene i Nordland.

Det er ønskelig med en del ruteendringer/justeringer i fergesambandet Sund-Horsdal-Sørarnøy. En av disse endringene er at Horsdal skal ha fast anløp etter 1215 avgangen fra Sund (tirsdag-torsdag), dette blant annet for at hjemmesyketjenesten skal ha muligheter til å benytte avgangen. I tillegg ønsker kommunen å gjøre en høringsrunde i lokalutvalgene mht flytting av kveldsavgangen fra Sund til kl 2030 (mandag-torsdag). Dette skal også ses i sammenheng med ruteendringer i lokalruta (Elias Blix II). Ovenstående ruteendringer vil etter vår oppfatning ha marginal økonomisk betydning og vil være kurant å innfri. Eneste mulige kostnadsøkning er mannskapskostnadene som følge av eventuell lengre vedlikeholdstid som følge av senere avgang.

Benyttelse av MS Fleinvær til å utføre signalanløp mellom Sørarnøy og Fleinvær på ettermiddagene der Nex I utfører ruteturen fra Bodø (kl 1600) og til Sørarnøy, er et innspill for å bedre kommunikasjonene til/fra Fleinvær. Hvis en slik ordning skulle la seg gjennomføre måtte det i ruten være med forbehold om vær og vind og at turen måtte bestilles før avgang Bodø (Nex I). Havstykket mellom Fleinvær og Sørarnøy vil mht vær og bølger i store deler av året bli utfordrene for MS Fleinvær. Kommunen vil før en slik endring gjennomføre høringsrunde hos berørte parter (lokalutvalg etc.). Slik vi ser det vil det være mer hensiktsmessig å få til en bedre internkommunikasjon i Gildeskål der Ytre Gildeskålruta eventuelt Elias Blix II betjener Fleinvær. Det å benytte enmannsbetjent passasjerbåt i slike farvann vil vi ikke uten videre anbefale, spesielt med tanke på sikkerhet.

Av de innspillene som er kommet mht lokalbåtruta er ett innspill at ruteturen kl 0945 på tirsdagene, i perioden 1. mars til 31., oktober ønskes tilbakeflyttet til mandager, dette begrunnes med at passasjergrunnlaget er bedre på mandager. I tillegg ønskes det at Nex I skal ha signalanløp på søndager til Sørfugløy i samme periode. Dette pga kapasitetsproblemer med lokalhurtigbåtruta grunnet mange reisende. Dette er også tatt med under innspill til Nex I. Flytting av tirsdagsturen tilbake til mandager anser vi som uproblematisk og uten økonomisk konsekvens. Med denne bakgrunn anbefaler vi at foreslåtte ruteendringer gjennomføres. Ruteturer fra Våg/Sørarnøy og inn til Inndyr som korresponderer med siste turen fra Bodø for Ytre Gildeskålruta kommer vi i fortsettelsen tilbake til.

I forbindelse med daglig arbeid og skolependling mellom Bodø og Gildeskål er det kommet innspill som legger opp til at Ytre Gildeskålruta skal ha liggested i Gildeskål. I den forbindelse må man se lokalhurtigbåtruta og Ytre Gildeskålruta i sammenheng. Først vil vi ta for oss innspillene til ruteendringer i Ytre Gildeskålruta.

Det legges opp til at ruten skal ha liggested på Våg i ukedagene. I den forbindelse må det leies hus/hybler til mannskapet. Dette tror vi er fullt mulig uten at vi har gjort noen undersøkelser vedrørende ledige lokaler.

For å gjøre produksjonsmessige innsparinger samt at en ønsker å forbedre tilbudet til innbyggerne i Gildeskål, ønskes det at Ytre Gildeskålruta skal ha avgang på kveldene (mandag til torsdag) kl 2100 med anløp av Sørarnøy og deretter ankomst Våg kl 2200. Dette fjerner kveldsturen inn til Bodø, som for øvrig er lite benyttet. I den forbindelse ønskes det at lokalhurtigbåtruta skal ha korrespondanse med retur til Inndyr. På morgenen vil turen gå fra Våg med samme rutetid som i dag, men en unngår å starte fra Bodø kl 0535, en tur som er svært lite benyttet. Denne omleggingen vil redusere produksjonen med flere turer som kan benyttes til å styrke kveldsforbindelsen til Gildeskål. I tillegg er ønsket om en tirsdagstur på formiddagen fra Bodø til Gildeskål lagt inn (tur lik dagens torsdagstur). I sum vil denne omleggingen kunne gi en besparelse i tilskudd som vil kunne være med å finansiere økt produksjon for lokalhurtigbåtrutas kveldsturer. Økte kostnader til hybler på Våg har vi ikke tatt med i disse beregningene. Slik vi ser det vil det på kort sikt være mulig å gjennomføre foreslåtte ruteendringer.

Primært ønskes det at båten skal ha liggested på Sørarnøy, men dagens kai og liggefasiliteter legger ikke til rette for en slik løsning. Gildeskål kommune er inne i en prosess der de ser på mulig bygging av ny kai på Sørarnøy.

Tabell 4-14 viser forslag/innspill til ny rute for Ytre Gildeskålruta. Justert ruteplan er med basis i de innspill som er kommet fra Gildeskål. Som en ser vil fartøyet ha liggested i Våg 6 dager i uka (unntatt natten fra lørdag til søndag).

Rute 18-445, Bodø - Ytre Gildeskål								
		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Fra	Våg	0520	0620	0620	0620	0620	0725	
Fra	Fleinvær	X (b,c)	/	/	/	/	- (c)	
Fra	Sørarnøy	0620	/	/	/	/	0825	
Fra	Våg	0630	0630	0630	0630	0630	0835	
Til	Bodø	0705	0705	0705	0705	0705	0910	
Fra	Bodø	1030	1000		1000		1420	
Fra	Våg	X	X		X		1455	
Fra	Sørarnøy	1115	1045 (d)		1045 (d)		1505	
Fra	Bliksvær	/ (f)	/		/		/	
Fra	Fleinvær	1135 (c)	1105 (c)		1105 (c)		1530 (c)	
Fra	Bliksvær	/ (f)	X		X		X	
Til	Bodø	1215	1145		1145		1620	
Fra	Bodø	1600	1600 (a)	1600	1600 (a)	1600 (e)	1600 (a)	
Fra	Våg	1635	1625 (a)	1635	1625 (a)	1635	1625 (a)	
Fra	Sørarnøy	1650	1635 (a)	1650	1635 (a)	1650	1635 (a)	
Fra	Fleinvær	1715 (c)	/	1715 (c)	/	1715 (c)		
Fra	Bliksvær	-	/	X	/	X		
Til	Bodø	1810	/	1810	/	1810		
Fra	Bodø	2100	2100	2100	2100	2230		1935 (e)
Fra	Fleinvær	/	/	/	/	X (c)		2025 (c)
Fra	Sørarnøy	2145	2145	2145	2145	X		2050 (d)
Til	Våg	2200	2200	2200	2200	2340		2105

(a) Turen utføres av Nex I. (b) Anløp bestilles innen kl 2100 kvelden før. (c) Sørvær anløpes på signal. (d) Korrespondanse med Elias Blix fra Sørfugløy. (e) Fleina anløpes ved behov. (f) se også rute 18-359 Bodø-Væran

uka (unntatt natten fra lørdag til søndag). Ruten vil starte fra Våg om morgenen, i korrespondanse med Elias Blix II. Kveldsturen vil etter denne planen gå fra Bodø kl 21 i de 4 første ukedagene, der det er senere avgang på fredag. Ved kveldsankomst Våg vil det være korrespondanse med Elias Blix II til Inndyr. I tillegg er det lagt inn tur fra Bodø kl 1000 på tirsdager, turen er lik dagens torsdagstur.

Tabell 4-14: Forslag/innspill til ny rutetabell for Ytre Gildeskålruta (liggested Våg)

I Tabell 4-15 vises de ruteendringer/produksjonsøkning som er nødvendig i lokalhurtigbåtruta for å opprette korrespondanse mellom Ytre Gildeskålruta på kveldene og inn til Inndyr. Dette

Rute 18-447, Gildeskål								
		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Fra	Inndyr	0605	0605	0605	0605	0605		
Fra	Våg	0625 (a)	0625 (a)	0625 (a)	0625 (a)	0625 (a)		
Fra	Sørarnøy	0645	0645	0645	0645	0645		
Til	Inndyr	0705	0705	0705	0705	0705		
Fra	Inndyr		0945		1020	1000		
Fra	Nordfugløy/Femris		X (b)		/	/		
Fra	Fleinvær		1050		/	1050		
Fra	Sørarnøy		1120 (c)		1045 (a)	1120 (c)		
Til	Inndyr		1140		1110	1140		
Fra	Inndyr		1400					
Fra	Sørarnøy		1450					
Fra	Fleinvær		1520					
Fra	Nordfugløy/Femris		X (b)					
Til	Inndyr		1600					
Fra	Inndyr	1605	1605	1605	1605	1605		1835
Fra	Sørfugløy	/	/	/	/	/		x (b)
Fra	Nordfugløy/Femris	/	/	/	/	/		x (b)
Fra	Sørarnøy	1625 (a)	1625 (a)	1625 (a)	1625 (a)	1625 (a)		1940 (c)
Fra	Våg	1640 (c)	1640 (c)	1640 (c)	1640 (c)	1640 (c)		/
Til	Inndyr	1700	1700	1700	1700	1700		2000
Fra	Inndyr					1710		
Fra	Sørfugløy					X		
Fra	Nordfugløy/Femris					X (b)		
Til	Inndyr					-		
Fra	Inndyr	2130	2130	2130	2130	2305		2030
Fra	Sørarnøy	2150	2150	2150	2150	2325		2050 (a)
Fra	Våg	2205(a)	2205(a)	2205(a)	2205(a)	2340(a)		2105
Til	Inndyr	2230	2230	2230	2230	0005		2115

(a) Korrespondanse rute Ytre Gildeskål. (b) Utføres i tidsrommet 1. mars til 31. oktober. (c) Korrespondanse med Nex I til Bodø/Helgeland

Tabell 4-15: Forslag/innspill til ny rutetabell for lokalruta i Gildeskål

betyr at det opprettes kveldstur fra Inndyr til Sørarnøy og Våg med retur til Inndyr, etter korrespondanse med Ytre Gildeskålruta. For at dette skal passe inn i forhold til kveldsturen på søndag har vi lagt inn anløp av Sørfugløy tidligere, dette for at de reisende skal kunne benytte Nex I til Bodø.

Vi har ikke gjort vurderinger av om foreslåtte ruteendringer vil øke antall reisende, men økte pendlings og reisemuligheter vil nok over tid kunne øke antall reisende, selv om det kan bli en del turer med lavt belegg, det tenkes spesielt på kveldsturene fra Bodø og eventuelt inn til Inndyr. Vi tror at det etter en stund, med skisserte opplegg, vil være fornuftig og benytte Ytre Gildeskålruta (hver dag) fra Bodø om ettermiddagen (kl 1600) i stedet for Nex I, en ordning som legger til rette for å kunne reise inn til Bodø om ettermiddagen (etter arbeidstid), for deretter å returnere til Gildeskål kl 2100. I dag vil dette kun være mulig mandag, tirsdag og fredag. Økt antall turer vil selvsagt øke tilskudsbehovet.

I *Tabell 4-16* har vi gjort kostnadsvurderinger (basert på variable kostnader) av de enkelte ruteforslagene. Dette har vi delt inn i 3 alternativ. I alternativ 1 har vi lagt følgende til grunn:

- Foreslåtte ruteendringer av ferga gjennomføres med anslått kostnadsøkning på ca 50 000 per år. Dette tallet har vi bare anslått og ikke gjort beregninger av da vi anser de økonomiske konsekvensene som marginale. Denne endringen ligger fast i alle tre alternativ.
- For lokalhurtigbåtruta har vi lagt inn kveldsturer til Våg og Sørarnøy 6 dager i uken, dette i korrespondanse med Ytre Gildeskålruta. Basert på variable kostnader har vi beregnet økt tilskudsbehov per år på ca 947 000 kr. Vi har ikke lagt til grunn en eventuell inntektsøkning som følge de ekstra ruteturene. Dette forslaget er med i alternativ 1 og 2.
- Ytre Gildeskålruta er i alternativ 1 lagt inn med alle ruteendringer som er skissert i *Tabell 4-14*, noe som vi har beregnet, basert i variable kostnader, på ca kr 521 000 i besparelse. Dette som følge av langt mindre produksjon en dagens rute.
- I sum vil foreslåtte innspill fra Gildeskål kunne realiseres med en økning i driftstilskuddet på ca kr 476 000 per år. Vi har forutsatt kr 100 000 i inntektsøkning.

I alternativ 2 har vi lagt følgende til grunn:

- Samme ruteendringer for ferge som i alternativ 1
- Samme ruteendringer for lokalhurtigbåtruta som i alternativ 1.
- For Ytre Gildeskålruta har vi gjort alle foreslåtte ruteendringer med unntak av formiddagsturen på tirsdager. I sum vil besparelsen på denne ruten da være ca 1,2 mill kr per år.
- I sum vil foreslåtte ruteendringer i alternativ 2 kunne redusere tilskudsbehovet med ca 217 000 kr per år. Forutsatt kr 100 000 i inntektsøkning.

Det presiseres at kostnadsberegningene er basert på kjente og ukjente kostnadsstørrelser vedrørende variable kostnader og dermed ikke eksakte beregninger basert på fartøysregnskap. Beregninger er ment å være retningsgivende. Ved konkurranseutsetting vil kostnadene kunne øke noe på grunn av at selskapet må ta risikoen ved en del kostnadsøkninger i hele kontraktsperioden.

I alternativ 3 har vi lagt følgende til grunn:

- Samme ruteendringer for ferge som i alternativ 1
- Nytt fartøy som erstatning for både Ytre Gildeskålruta og lokalhurtigbåtruta i Gildeskål. Nytt fartøy vil få stasjoningssted på Inndyr. Vi har lagt til grunn samme

ruteproduksjonen som i alternativ 1 (for begge fartøy til sammen) der dette skal kunne gjennomføres med ett fartøy. I tillegg har vi lagt ambulansesfunksjonen i det nye fartøyet, så også ambulanseinntektene. Vi har lagt til grunn følgende forhold mht nytt fartøy:

- ✚ Rutefart 28 knop (toppfart 33,5 knop)
  - ✚ Lastekapasitet 8-9 europaller
  - ✚ Syke/bårelugar
  - ✚ Universell utforming
  - ✚ Passasjerkapasitet på 140-150 Pax
  - ✚ 3 manns besetning og nesten 3 skifts -ordning
  - ✚ Investering på 34 mill med avskrivningstid på 10 år og 6 % rente.
  - ✚ Fremdriftsmaskineri på ca 2000 kW
  - ✚ Fartsområde 4.
  - ✚ Drivstoffpris på 5 kr literen
  - ✚ Inntekter på ca 3,7 mill. kr per år (inkludert ambulansesinntektene).
- Økonomisk sett vil dette kunne redusere det årlige driftstilskuddet, basert på dagens avtaler, med opp mot 4,5 mill kr per år. Beregningene er isolert sett for disse to ruteområdene, vi har ikke tatt hensyn til øvrige ruter eller reserveskip, men har lagt til grunn at fartøyet kan utføre enkle ruteturer for Nex, eller være med i en omrokering i forbindelse med verkstedopphold for andre fartøy. Dette vil bety en del omlegginger av "midt på dagen turer" (dagens), men i eksemplet har vi lagt til grunn hovedstrukturen i pendlerturene. Dette vil kunne legge til rette for en langt bedre tilrettelagt ruteproduksjon for Gildeskål, blant annet vil det kunne etableres flere turer mellom Bodø og Gildeskål.

Også i dette tilfellet vil det ved konkurranseutsetting kunne bli høyere kostnader, blant annet

Økonomiske konsekvenser som følge av foreslåtte ruteendringer i Gildeskål			
Ruteendringer i Gildeskål	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
Ruteendring ferge. Opptak av Horsdal på 1215 avgangen fra Sund på tir, onsd og torsdag. Siste tur fra Sund på mandag til torsdag utsettes til kl 2030.	50 000	50 000	50 000
Lokalhurtigbåtruta i Gildeskål. Pendlertur Våg og Sørarnøy på kveldstid 6 kvelder	947 000	947 000	
Ytre Gildeskål. <b>Uten 1000 tur på tirsdag</b> , liggested Våg (omlegging av ruta) og kveldstur 6 gang i uka. <b>Besparelse.</b>		-1 214 000	
Ytre Gildeskål. 1000 tur på tirsdag, liggested Våg (omlegging av ruta) og kveldstur 6 gang i uka. <b>Besparelse.</b>	-521 000		
Ny lokalhurtigbåt til 34 mill kr. Godsførende og ca 142 Pax. Erstatte begge fartøyene. Fartøyet har stasjonsingssted Inndyr <b>Besparelse</b>			-4 550 000
<b>Sum økte/reduert (-) tilskuddsbehov</b>	<b>476 000</b>	<b>-217 000</b>	<b>-4 500 000</b>

som følge av avskrivningstiden til fartøyet og selskapets risiko for økninger i drivstoff og mannskapskostnader.

Kontraktstiden bør imidlertid være på minimum 10 år, dette for gunstigst mulig nedbetalingstid av fartøy.

Tabell 4-16: Økonomiske scenarier ved foreslåtte ruteendringer i Gildeskål

For å gi noen eksempler på fartøy som vil kunne være egnet/anvendelig i dette sambandet legger vi videre følgende bilder og skisser av fartøy til grunn.

Rødøyløven er et fartøy som har vist seg særdeles egnet i et krevende ruteområde. Fartøyet trafikkerer i dag i Rødøy kommune, der den blant annet har daglige ruteturer til Myken. Regulariteten har vært god til tross for værharde havstykker. Passasjerkapasiteten er på 92 Pax og godskapasitetene er på 12-15 europaller. Rutefarten er ca 25 knop. Fartøyet lengde er under 24 meter i vannlinjen, og kan med den bakgrunn ha en bemanning på tre, noe som reguleres i en særnorsk forskrift.

Rødøyløven vil kunne være en egnelig båt for å operere i nevnte samband, både mht




størrelse for de minste anløpsstedene og at den vil være en forbedring totalt sett. Ulempen vil være er at passasjerkapasiteten er noe lav, spesielt ved mye sommertrafikk, samt at rutehastigheten er i laveste laget i forhold til den fleksibilitet som trenges ved omrokering av fartøy.

Bilde 4-33: MS Rødøyløven (Transportutvikling Bodø september

2009).

Vi har også sett på et fartøy som har høyere passasjerkapasitet, MS Mårøy som illustreres i

Bilde 4-34 OG



**Oma Baatbyggeri a.s.**  
Stord, Norge




Photo: Ter Rønne

## M/S "MÅRØY"

Callign: LIWT

Yard: Oma Baatbyggeri AS  
Yard No: 510  
Owner: Finnmark Fylkesråd og Ruteselskap AS

MAIN DIMENSIONS:		CAPACITY:	
Type:	Aluminium cargo and passenger catamaran	Number of passengers:	142
Length o.a.:	24,25 meter	Cargo:	4,8 tons
Beam o.a.:	9,00 meter	Fuel:	3000 litres
Tonnage:	173 GRT	Water:	1000 litres
Service speed:	28 knots	Labr. oil:	150 litres
Engine rating:	2 x 610 kW	Crane capacity:	5,8 MT
Propulsion:	CP-Propellers		
Auxiliary:	2 x 27 kW		
Classification:	Norsk Skipskontroll Bortområde 4		

Bilde 4-35. MS Rødøyløven og MS Mårøy har nøyaktig samme skrog og er bygd av Oma Baatbyggeri AS på Stord. MS Mårøy er utrustet med syke/ambulanselugar og således godt tilpasset ambulansesfunksjonen. I tillegg er det større salong med en passasjerkapasitet på 142 Pax. Fartøyet har en lastekapasitet på 8-9 europaller. Fartøyet har en besetning på 3 medlemmer. Tunnelhøyden gjør også dette fartøyet godt egnet til farvannet utenfor Gildeskål.

Rutefarten er også noe høyere med ca 28 knop i rutefart. Fremdriftsmaskineriet er på 1220 kW.

Denne båten vil kunne være bedre tilrettelagt mht erstatning av dagens to ruter og fartøy. Vi har i våre beregninger, vedrørende nytt fartøy, lagt MS Mårøy, eller lignede fartøy til grunn. Vi har i tillegg øket fremdriftsmaskineriet til ca 2000kW, noe som

vil kunne gi en topphastighet på 33-34 knop.

Bilde 4-34: MS Mårøy Kilde: Gustav Oma.

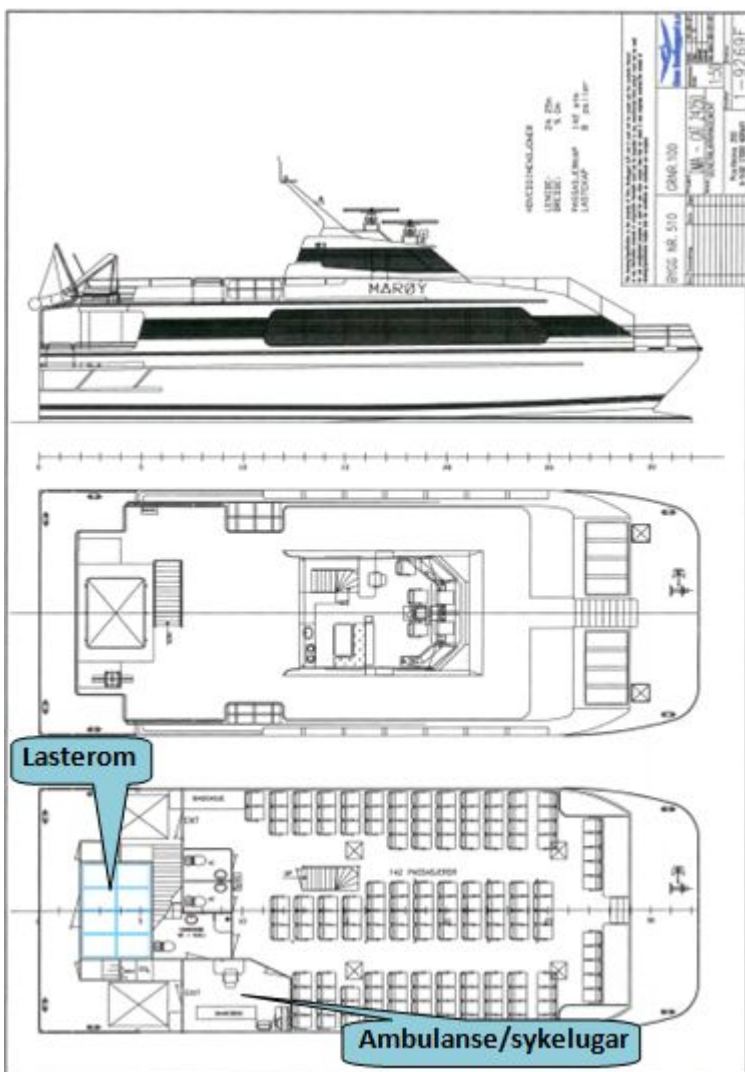
I

Bilde 4-35 viser GA-Tegningen av MS Mårøy. Som en ser er det en rimelig romslig salong som har bedre passasjerkapasitet en dagens MS Skogøy. Ved å øke motorkraften opp til ca 2000kW vil eventuelle ambulanseoppdrag kunne gjennomføres raskere enn ved vanlig rutefart og dagens fartøy (Elias Blix II). Dette gjør også fartøyet fleksibelt mht til omrokeringer ved havari eller verkstedopphold. I tillegg vil den kunne gå inn i NEX-ruten de dager det ikke er behov for maks kapasitet. Vi legger derfor til grunn at fartøyet i rute kan ha en hastighet på opptil 32 knop.

Bygger en to like fartøy i denne størrelsesorden, kan det ene fartøyet benyttes i Væranruta og det andre fartøyet i Gildeskål. Begge fartøyene bør vurderes bygget etter skisserte spesifikasjonene.

Hvis dagens særnorske regelverk opprettholdes for fartøy under 24 meter (i vannlinjen), vil skisserte løsning redusere mannskapsbehovet med 1 mann per båt per skift.

Det å redusere bemanningen med 1 person kan svekke sikkerheten ved at det er færre personer som skal utføre de samme oppgavene, spesielt vil dette kunne gjelde kritiske



situasjoner. Vi er selvsagt skeptiske til endringer som svekker sikkerheten, men skal kostnadene reduseres må en blant annet se på bemanningen.

Med bakgrunn i at dette er kortere båter, samt at det er erfaringer med nevnte fartøy med 3 manns besetning, vil vi fremme dette som et alternativ.

Vi ser det som viktigere at fartøyene er solid bygget og tilpasset de farvann de skal operere i. Derfor mener vi at tunnelhøyden er viktig, samt at fremdriftsmaskineriet og fartøy er av anerkjent kvalitet.

Ved utforming av kriterier for eventuelle nye båter bør erfarne hurtigbåtnavigatører tas med på råd.

Bilde 4-35: GA-Tegning av MS Mårøy Kilde: Gustav Oma.



#### 4.7.9 Kaier og båtterminaler i Gildeskål

Følgende anløpssteder/fergekaier benyttes i Gildeskål:

- Sørfugløy
- Sørarnøy
- Våg
- Fleinvær
  - Mevær
  - Sørværret
- Inndyr
- Femris
- Nordfugløy
- Sund
- Horsdal

Anløpsstedene, kaiene og fergeleiene blir videre kort gjennomgått.

Sørfugløy:

Som en ser i *Bilde 4-36* ligger ekspedisjonskaien i innløpet til Sørfugløy havn. Kaien er kommunal. I Sørfugløy er det ingen fastboende, men det er stor trafikk i helgende der stedets mange hytter besøkes. I tillegg kan det være perioder der en del fiskere drifter herfra. Kaien er av rimelig god standard og er godt fendret. I tillegg ligger kaien godt skjermet mht vær og vind. Kaien er tilsluttet adkomstveien som er moloen, der det er en liten stigning opp til veien. Dekket er av tre og adkomstveien av betong, noe som gjør det mulig for bevegelseshemmede å bevege seg uhindret. I hovedsak er det Nex I og lokalbåtruta ved Elias Blix II som har anløp her. Skipsførerne på Nex I anser "landingsforholdene" ved bruk av de nye båtene som rimelig gode.



Derimot er det noe mer problematisk for Elias Blix II ved om bord og ilandstigning, dette grunnet høy kai. For å lette om bord og ilandstigningen for reisende burde det ha vært en flytebrygge som de mindre båtene kunne ha benyttet.

Lengden på kaien er ca 19 meter (den siden rutebåten legger til) og dybdeforhold ved kaien er ca 4 meter ved laveste lavvann (grunneste punkt).

*Bilde 4-36: Sørfugløy ekspedisjonskai (Transportutvikling Bodø september 2009)*

### Sørarnøy:

Som en ser av *Bilde 4-37* er ekspedisjonskaien på Sørarnøy blitt noen år. Kaien er privat og eieren har, etter hva vi har fått opplyst, ingen planer om oppgradering. Kaien er rimelig godt fendret, men er noe kort. I sørlige og østlige vindretninger ligger kaien noe utsatt til, men



med de nye Nexene går det rimelig greit. De mindre hurtigbåtene har større problemer når været er dårlig.

Kaien er tilsluttet asfaltert vei i samme nivå. Tredekket er jevnt og det vil være uproblematisk å beveges seg med rullestol eller annet hjelpemiddel.

Kaien har en lengde på 21 meter og dybdeforhold ved kaien er ca 4,8 meter ved laveste lavvann (grunneste punkt).

*Bilde 4-37: Sørarnøy ekspedisjonskai (Transportutvikling Bodø september 2009)*

Lengre inn i vågen på Sørarnøy befinner det seg en kommunal allmenningskai, samt en kommunal flytebrygge som benyttes av Elias Blix II. Flytebryggen er godt tilpasset Elsas Blix



II, noe som gir direkte passasje fra fartøy og inn på kaien. Landgangen opp til adkomstvei er noe lang og bratt, spesielt ved fjære sjø, noe som betyr at bevegelseshemmede passasjerer vil kunne trenge assistanse.

Elias Blix II har så vidt lav terskel for om bord og ilandstigning at det er en stor fordel med flytebrygge ved anløp.

*Bilde 4-38: Flytebrygge i Sørarnøy (Transportutvikling Bodø september 2009)*

Sørarnøy fergekai ligger ved Fiskekroken og er oppgradert for få år siden, noe som betyr at den er tilpasset nyere og større ferger. Liggeforholdene til fergeren anses som gode. Fergen har liggested om natten i Sørarnøy.



Bilde 4-39: Sørarnøy fergekai (Transportutvikling Bodø september 2009)

Gildeskål kommune er for tiden inne i en prosess der det vurderes ny kommunal kai på Sørarnøy. Kaien vil kunne benyttes som anløpssted og liggested for rutebåtene.



I følge *Bilde 4-40* kan det virke som at det er tverrpolitisk enighet om å plassere den nye kommunale ekspedisjonskaien på fyllingen bak fergekaien.

Bilde 4-40: Ordfører Walter Pedersen og Thrond Gjelseth (Transportutvikling Bodø september 2009)

På Sørarnøy satses det offensivt på turisme, dette er en av grunnene til at en også ønsker formiddagstur fra Bodø til Sørarnøy på tirsdager. Arnøy brygge vises på *Bilde 4-41*, og er en nysatsning som startet opp i 2007 der kapasiteten ble ytterligere utvidet i 2009. Det tilbys kurs og møtevirksomhet samt overnatting med 38 sengeplasser. For at virksomheten på sikt skal kunne lykkes er den avhengig av gode kommunikasjoner til og fra Bodø. I tillegg er det viktig at det tilrettelegges med infrastruktur knyttet til båttilbudet.



Bilde 4-41: Arnøy Brygge (Transportutvikling Bodø august 2009)

### Våg:

På Våg er det en solid kommunal trekai som er godt fendret. Kaien ligger godt beskyttet mot vær og vind. "Landingsforholdene" anses som gode. Kaien er 15 meter og dybden ved laveste lavvann er ca 7,3 meter (grunneste område) Elias Blix II benytter en kommunal flytebrygge innenfor ekspedisjonskaien. Flytebryggen er godt tilrettelagt i forhold til lokalhurtigbåten. Elias Blix II kan tidvis ha problemer med å legge til og fra når det blåser sterkt og det er fallvind. Flytebryggen ligger utsatt til i de vindretninger det blir fallvind.

### Fleinvær:

I Fleinvær er det to anløpssteder som hurtigbåtene benytter. Hovedanløpsstedet er Mevær, der skolen og fiskemottaket er lokalisert. Mevær har ingen fastboende, noe som betyr at båt må benyttes.



Det er ingen faste pendlere. Tidligere hadde rutebåten liggested om natten på Mevær.

Kaien i Mevær er i god stand og ligger gunstig til mht vær og vind. Kaien har betongdekke og er godt fendret. Kaien er 32 meter lang og det er en dybde, ved laveste lavvann på ca 4 meter (grunneste område).

Bilde 4-42: Ekspedisjonskaien på Mevær (Transportutvikling Bodø august 2009)

På Sørværret, som er tilknyttet Langholmen, bor de fleste av Fleinvær sine innbyggere. Ytre Gildeskålruta anløper Sørværret på signal.

Selve kaien har kort lengde, men det er installert en dolphin som gjør anløp av hurtigbåtene mulig. Etter hva vi har fått opplyst har velforeningen planer om å forlenge kaien. Kaianlegget er i god stand.



Denne kaien ligger noe mer utsatt til for vær og vind enn kaien på Mevær.

Kaien er 8 meter lang og det er en dybde, ved laveste lavvann på ca 3,4 meter (grunneste område)

Bilde 4-43: Ekspedisjonskaien på Sørværret (Transportutvikling Bodø september 2009)

## Inndyr.



Inndyr havn ligger godt beskyttet mot vær og vind. Lokalhurtigbåten benytter en flytebrygge midt i sentrum av Inndyr. Slik vi ser det vil havna være godt egnet mht å være liggested for hurtigbåt. Hvis en tenker seg at hurtigbåten har liggested ved den gamle ekspedisjonskaia (der fiskebåten ligger i bildet under), så er den kaia 20 meter lang og har en dybde ved laveste lavvann på ca 3,3 meter (grunneste område). Innsailingen i havnen har på ett område kun en dybde på ca 3 meter ved laveste lavvann.

Bilde 4-44: Inndyr havn (Transportutvikling Bodø november 2009)

## Femris:



Ved Femris benytter lokalhurtigbåten en flytebrygge til sine anløp. Flytebryggen skal være godt tilpasset.

Bilde 4-45: Flytebrygge på Femris

## Nordfugløy:



Anløpsstedet Nordfugløy har en trekai som benyttes ved anløp av lokalhurtigbåten. Kaien er 15 meter lang og dekket er av tre. Dybdeforholdene er ca 3,2 meter ved laveste lavvann (grunneste punkt). Kaien ligger utsatt til mht til de fleste vindretninger, dog med unntak av sørlige vindretninger.

Bilde 4-46: Flytebrygge og kai på Nordfugløy

## Sund:

Sund fergekai er ikke oppgradert til samme nivå som de øvrige fergekaiene i sambandet. Fergeleimen på Sund er for smal og kort, noe som skaper problemer ved mye tungtransport



(spesielt ved fjære sjø). Etter hva vi har forstått er det på grunn av ovennevnte vanskelig å fylle og tømme ferga hvis det er flere vogntog som skal transporteres. Dette medfører at kapasiteten ikke kan utnyttes fullt ut.

Horsdal og Sørarnøy har fått nye fergeleier som er tilpasset fergene, mens Sund enda har en eldre type fergeleie.

Bilde 4-47: Sund fergekai (Transportutvikling Bodø november 2009)

## Horsdal:

Horsdal fergekai er oppgradert og tilpasset de nyere fergene. Fergekaien og fenderveggen er



av god standard. Som en ser på bilde ligger den tidligere reservefergen MS Landego ved fenderveggen.

Bilde 4-48: Horsdal fergekai (Transportutvikling Bodø juni 2009)

## 4.8 Beiarn

Beiarn kommune har siden veitløsningen til Skjerstad (Bodø) fått redusert sitt båttilbud. I dag er det bare ett båtsamband som er tilsluttet Beiarn (Kjøpstad-Tverrvik). Dette sambandet er eneste mulighet for å betjene de 2 fastboende på Nordland. Ordføreren i Beiarn har med denne bakgrunn engasjert seg for at denne ruta skal være med i Båtpakke Salten. Med den bakgrunn er sambandet omhandlet i dette kapitlet.



Bilde 4-49: Ordføreren i Beiarn på Tverrvik kai (Transportutvikling Bodø september 2009).

### 4.8.1 Kjøpstad-Tverrvik

Sambandet betjenes av MF Rinø som har en passasjerkapasitet på 15 passasjerer. MF Rinø er en tidligere losbåt. Ruten driftes i dag av Lødingen Skyssbåtservice AS som mottar driftsstøtte fra Nordland fylkeskommune. Føreren (båten er enmannsbetjent) har sitt tilholdssted ved kroa på Kjøpstad, som han også driver og eier. Kaien er like nedenfor kroa (se Bilde 4-50).



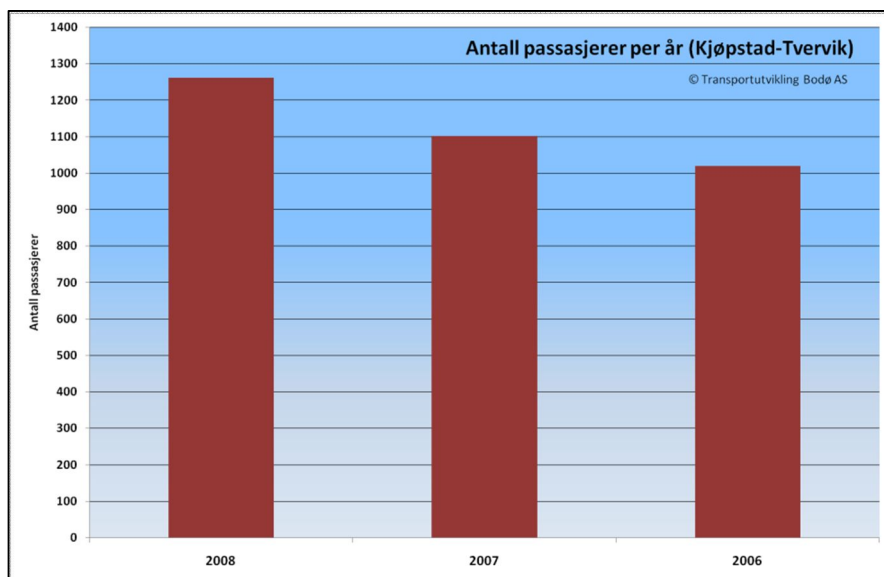
Bilde 4-50: MS Rinø ved kai på Kjøpstad(Transportutvikling Bodø september 2009).

Ruten ble opprettet i 2001 og opereres av fartøyet MS Rinø, som for øvrig ikke er godsførende. Tidligere var det fartøyet MS Leirfjord (godsførende) som betjente sambandet.

Godsbehovet til/fra Nordland har vært løst ved at gods båten MS Fjordlast har blitt benyttet ca 2 ganger i året.

Ruteendringen som ble gjennomført i 2001 medførte at fylkeskommunen reduserte det årlige tilskuddsbehovet med ca 50 % (fra ca 1,7 mill til 0,85 mill kr.).

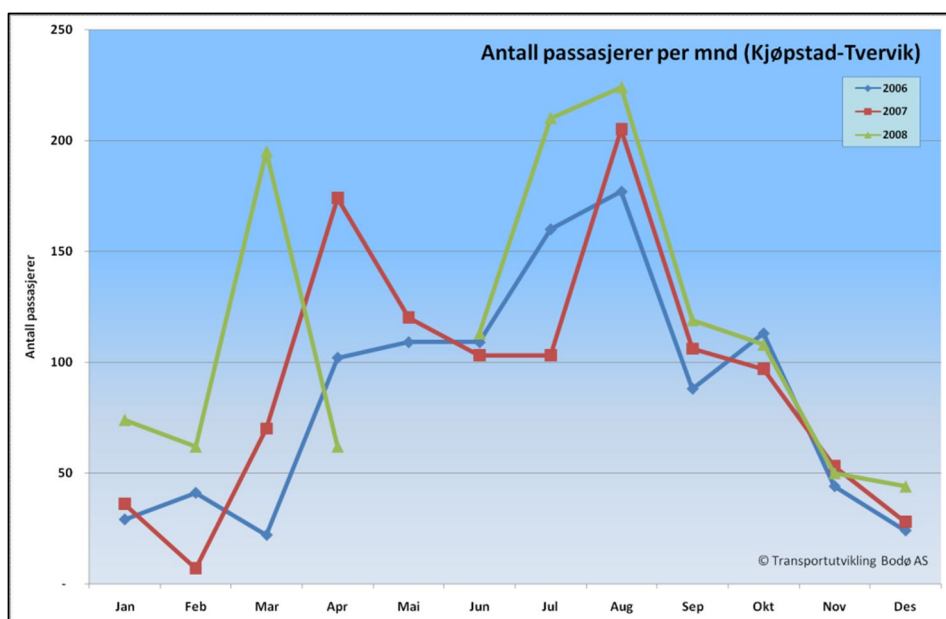
Som en ser i *Figur 4-36* har det vært en jevn økning i antall reisende de tre siste år. I 2006



reiste det ca 1000 passasjerer, i 2007 reiste det ca 1100 og i 2008 reiste det 1261 passasjerer, noe som betyr en økning på 14,4 % fra 2007 til 2008.

*Figur 4-36: Antall passasjerer per år (Kjøpstad-Tverrvik)*

*Figur 4-37* illustrerer antall reisende gjennom året de tre siste år. Grunnen til at det er brudd i grafen i mai mnd 2008 er at fartøyet var på verksted denne måneden, noe som betyr at statistikken for 2008 ville ha vært bedre med ca 100 passasjerer hvis det hadde vært drift.



Trenden i årene 2007 og 2008 er ganske like. Ut i fra grafen virker det som at påsken var tidligere i 2008 enn i 2007 og at sommertrafikken var noe høyere i 2008 enn i 2007.

*Figur 4-37: Antall passasjerer per mnd (Kjøpstad-Tverrvik)*



I Kart 4-11 vises anløpsstedene til ruta. Anløpsstedene er Tverrvik, Øynes (evt. Agnesodden), Eggesvik (kun på signal) og Kjøpstad (Gildeskål). Øynes (Nordland) har 2 fastboende (gårdsdrift) som ikke har andre transportalternativer en dette sambandet. Rutetilbudet er avgjørende mht fortsatt bosetning og gårdsdrift på Nordland.



Kart 4-11: Kart over anløpssteder i ruta Kjøpstad-Tverrvik

Videre kan det nevnes at det er ca 30 fritidshus tilknyttet Eggesvik og Nordland som er avhengige av dette sambandet.

Det kan nevnes at det er personer som vurderer å flytte til nevnte anløpssteder, avhengig av om sambandet opprettholdes. Vinterstid hender det at indre deler av fjorden blir islagt, noe som resulterer i at kun Agnesodden kan benyttes som anløpssted til beboere på Nordland. Dagens fartøy egner seg dårlig til isbryting.

Det er kommunal vei mellom Nordland, Øynes og Agnesodden, veilengden er ca 5 km. Beiarn kommune vedlikeholder og brøyter veien vinterstid. Kaiene på Tverrvik, Øynes og Agnesodden er kommunale og godt vedlikeholdt. Beiarn kommune bidrar med betydelige økonomiske midler for å drifte og vedlikeholde nødvendig infrastruktur tilknyttet nevnte steder. Til opprusting av kaiene har kommunen de senere år investert ca 750 000 kr. Årlige driftskostnader beløper seg til ca 15 000 kr per år, i tillegg kommer utgifter til strøm og brøyting. Kommunen har aldri reist krav om betaling av havneavgift eller kaiavgift, noe som kommunen ser på som sitt bidrag til driften av båtruta. Kaiene benyttes i dag vederlagsfritt. I tillegg har det vinterstid vært innleid isbryter.

Sjøfossen Energi AS bygget for få år siden et elvekraftverk (Nordlandselva Kraftverk) ved Nordland. Investeringen var på ca 26 mill kr og mengde produsert kraft er på ca 10 GWh/år, noe som er nok energi til å forsyne ca 500 eneboliger. Kraftverket ble satt i drift i mars 2006. En lastførende rutebåt vil kunne være formålstjenelig for kraftverket.

I Tabell 4-17 vises rutetabellen. Som en ser er det bare tre ukentlige turer. Vinterstid er

Rute 18-452, Kjøpstad - Tverrvik				
		Onsdag	Fredag	Søndag
Fra	Kjøpstad	1630 (a)	1840 (a)	1610
Til	Tverrvik	1720	1930	1700
Fra	Tverrvik	1730	1940	1710
Til	Kjøpstad	1820	2030	1800 (b)

onsdagsturen fjernet. Fredagsturen korresponderer med buss fra Bodø, og søndagsturen korresponderer med buss til Bodø. Dette legger godt til rette for helgependling til/fra anløpsstedene.

(a Korrespondanse med buss fra Bodø. (b) Korrespondanse med buss til Bodø

Tabell 4-17: Rutetabell Kjøpstad-Tverrvik (2009)

Innspill fra Beiarn kommune:

*En er av den oppfatning at Nordland fylkeskommune har ansvar for å tilrettelegge transport for de fastboende på Nordland. Beiarn kommune bidrar i dag med betydelige midler for å opprettholde dette sambandet. I 2001 aksepterte kommunen at tilbudet ble redusert (50% tilskudd). Det er derfor vanskelig å forholde seg til at tilbudet skal bli ytterligere svekket. Sambandet har allerede blitt svekket ved at onsdagsturen på vinterstid er blitt fjernet/innstilt.*

*Kommunen mener at ruten har stor betydning i beredskapssammenheng. Spesielt kan denne problemstillingen inntreffe når Beiarfjellet (RV 813) vinterstid er stengt grunnet dårlig vær, og båt via fjorden er eneste mulighet for transport til og fra Beiarn. Landingsforholdene for helikopter i Beiarn har vist seg å være svært vanskelig ved sterk nordvestlig vind med snøbygger. I slike tilfeller vil det kun være Beiarfjorden som vil være mulig transportåre til/fra Beiarn.*

*Med denne bakgrunn anbefales det på kort sikt, at dagens rute blir videreført ut 2010 (evt. frem til sommeren 2010). Det legges videre til grunn at en kommer frem til en varig løsning på sikt.*

Eventuell fremtidig driftsmodell for sambandet:

Det er for tiden interessenter som arbeider med å utvikle et turistkonsept som blant annet kan være med på å løse de transportmessige utfordringer som nevnte rute ivaretar. Forutsetningen vil være at fylkeskommunen viderefører tilskuddet etter 2010, der en ser for seg en mulig nedtrapping over tid. Nevnte løsning vil også kunne være med på å utvikle turismen, blant annet vil dette kunne være med å tilrettelegge for turismeopplevelse i Saltstraumen. Tuvsjyen AS i Saltstraumen signaliserer stor interesse, og mulig medvirkning i Kjellingstraumen Charter. I tillegg vil muligens Ytre Beiarn Velforening og Beiarn kommune kunne bidra for å få dette på plass. Selskapet som er under oppstarting/stiftelse benevnes

som Kjellingstraumen Charter. Selskapet vil være tilknyttet rorbuanlegget på Kjelling, der det blant annet er tilrettelagt med kai/flytebrygge som vil være utgangspunktet for ruteturene.

Etter vår oppfatning bør Beiarn kommune, Kjellingstraumen Charter og Nordland fylkeskommune inngå en dialog for å se på om det er mulig å få til en varig løsning mht kombinasjonen turisme og ruteturer til Beiarn, noe som blant annet på sikt vil kunne være med på å redusere kostnadene for fylkeskommunen, samt det å sikre båtforbindelsen. I tillegg vil dette ha et næringsmessig aspekt ved at en slik løsning vil være med å utvikle turismen i Saltstraumen og i Gildeskål/Beiarn.

Innspill fra Gildeskål:

Formannskapet i Gildeskål mener at det bør vurderes pendlerrute til/fra Ertenvåg/Nygårsjøen og inn mot Bodø. En slik forbindelse vil kunne forlenges helt inn til Tverrvik i Beiarn og dermed også åpne for dagpendling mellom Bodø og Beiarn. En slik løsning er ikke utredet mht kostnader og eventuelt behov (markedsundersøkelse). Kommunestyret i Gildeskål forutsetter at en slik pendlerrute må komme i tillegg til dagens ruter, og således ikke berøre etablerte ruter i Gildeskål.

Beiarn kommune har følgende syn på ovennevnte forslag om pendlerrute:

*De indre deler av Beiarfjorden; Tverrvik-Agnesodden, blir i perioder islagt hver vinter. Hvor langt ut isen legger seg og hvor lenge hver isperiode varer varierer fra år til år. Avgjørende faktorer er mengden ferskvatn, temperatur og vindforhold.*

*Vanskelige og varierende isforhold gjør at ruta ikke kan trafikkeres med hurtigbåt vinterstid. Det gjelder også om båten ikke går lenger inn enn til Agnesodden kai.*

*En forlengelse av ei pendlerrute Ertenvåg- Bodø vil ikke kunne gi et tilfredsstillende helårstilbud. I vintermånedene må det etableres alternativt tilbud.*

## Kaianlegg i Beiarn:



Agnesodden kai er stort sett isfri hele vinteren og er dermed i perioder den eneste kaien som kan benyttes for de fastboende og hyttefolket på Nordland. Det er kommunal vei mellom Agnesodden og Nordland.

Kaien er solid og benyttes til tyngre gods, som eksempelvis veigrus.

*Bilde 4-51: Agnesodden kai (Transportutvikling Bodø AS, september 2009)*



Øynes kai ligger ganske nært Nordland og benyttes til anløp den tid fjorden ikke er islagt.

*Bilde 4-52: Øynes kai (Transportutvikling Bodø AS, september 2009)*



Tverrvik kai er en solid kai som er ekspedisjonskaien til fastlandet i Beiarn. Vinterstid er fjorden ofte islagt, noe som medfører at en ikke kan benytte kaien til anløp.

*Bilde 4-53: Tverrvik kai (Transportutvikling Bodø AS, september 2009)*



Eggesvik ligger lengre ut i fjorden og anløpes av ruten på signal.

*Bilde 4-54: Eggesvik (Transportutvikling Bodø AS, september 2009)*

## 4.9 Meløy

Det er en rekke båtruter som trafikkerer til og fra anløpsstedene i Meløy. Det er blant annet 2 fergesamband, der det ene trafikkerer mellom Forøy-Ågskaret, mens det andre trafikkerer i Meløybassenget (Ørnes-Vassdalsvik-Meløysund-Bolga-Støtt). Det er i tillegg en lokalhurtigbåtrute som betjener stedene i Meløy internt.

Av gjennomgående ruter er det Nex I som har daglig anløp av flere steder i Meløy (4 anløp), noe som vil si at den i tillegg til forbindelsen nordover og sørover har en viktig funksjon mht internttransport. Kystgodsruta har også 4 anløpssteder i Meløy som anløpes 4 dager i uka (2 turer sørover og 2 turer nordover). I tillegg har hurtigruten daglige anløp av Ørnes.

Meløy kommune ønsker at det i dette arbeidet skal legges til rette for arbeidspendling til/fra øyene og mot Ørnes og Vassdalsvik, noe som blant annet vil legge til rette for å kunne arbeide hvor som helst i kommunen. Spesielt skal pendlingsmuligheter mot industriparken i Glomfjord vektlegges. Dette betyr at Meløy ser på seg selv som en egen BAS- region der det skal legges til rette for dagpendling i forbindelse med arbeid. I tillegg er det viktig at forbindelsene til Bodø opprettholdes med tilhørende korrespondanser med fly, tog og andre transportmuligheter. Næringslivet og befolkningen i Meløy er avhengige av daglige båtforbindelser sørover og nordover (Nex I, Forøy-Ågskaret og bussforbindelsene)

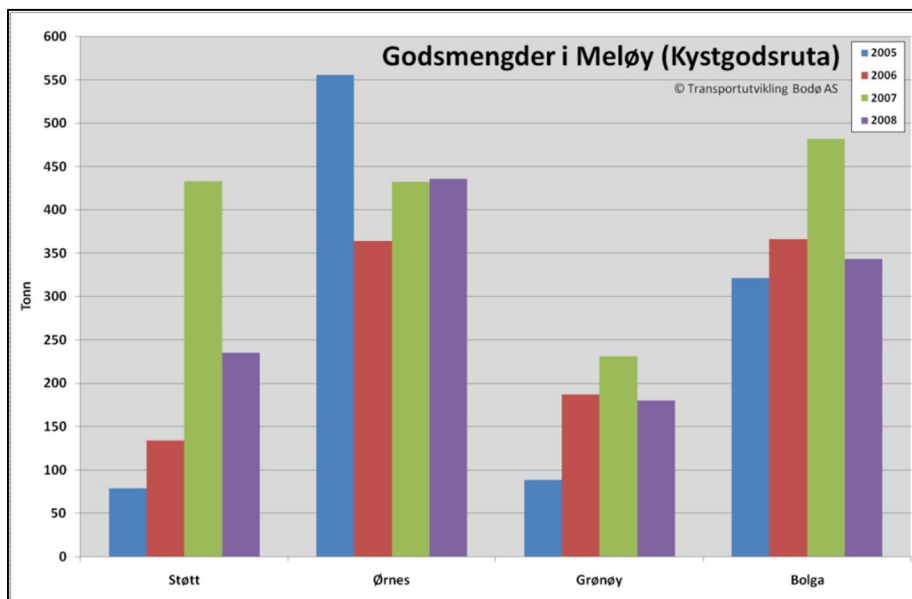
De aktuelle rutene (fylkeskommunale) vil bli gjennomgått hver for seg.

### 4.9.1 Kystgodsruta

Anløpene av kystgodsruta gjør det mulig å drive næringsvirksomhet på øyene Bolga og Støtt i Meløy Kommune. I tillegg er ruten viktig for næringslivet på fastlandet. I dag har kystgodsruta ruteturer fra Bodø og sørover på tirsdager og torsdager, noe som gir mulighet til blant annet å sende fisk fra Bolga og Støtt. På onsdag og fredag er det ruteturer nordover fra Nesna og opp til Bodø. I tillegg til kystgodsrutas viktige funksjon mht fiskeprodukter er det en rekke varer og gods som transporteres til og fra øyene. I den forbindelse er ekspedisjonene på Ørnes og Grønøy av stor betydning.

*Figur 4-38* viser godsmengden (inn og ut) som er fraktet med kystgodsruta over hver enkelt ekspedisjon i Meløy fra 2005 og til 2008. Ekspedisjonen på Støtt har hatt en jevn økning siden 2005, selv om toppåret 2007 lå langt over de øvrige årene, noe som skyldes større mengder med krabbe. Ekspedisjonen på Ørnes fikk en nedgang i godsmengde fra 2005, der årene 2007 og 2008 er ganske like. Ekspedisjonen på Grønøy hadde en oppgang de tre første årene, mens det har vært en nedgang i 2008. Økningen i gods fra Grønøy skyldes i hovedsak at det går flere paller (pallefabrikken på Halså) over kai. Ekspedisjonen på Bolga hadde en mindre økning fra 2005 til 2006, mens det fra 2006 til 2007 var en økning, noe som blant annet skyldes større mengder med krabbetransport. Fra 2007 til 2008 har det vært en nedgang i gods fra Bolga, noe som blant annet skyldes at fiskebruket har vært stengt siden juni 2008. Det er grunn til å tro at godsmengden fra Bolga vil øke fra og med desember 2009, dette som følge av at fiskebruket blir åpnet og drevet i regi av Modolv Sjøset Fisk AS på Træna. Bolga blir som følge av dette en mottaksstasjon for

produksjonsbedriften på Træna der fisken i hovedsak vil bli sendt i kar til Træna for videre bearbeidelse. Ruteendringen (med anløp av Træna) til kystgodsruta legger til rette for en slik løsning.



Figur 4-38: Antall tonn gods per ekspedisjon i Meløy (Kystgodsruta 2005-2008)

Meløy sin andel av godset (totalt) med kystgodsruta har variert mellom nesten 17 % og ca 14 % (2008).

Meløy kommune har følgende innspill til Kystgodsruta:

*Det ønskes at størst mulig mengde av godset som transporteres til/fra øyene skal overføres til kystgodsruta. Dagens ruteopplegg er godt tilrettelagt i forhold til bosetningen og næringslivets behov. Krabberuta på høsten er et godt eksempel på dette. Også tilretteleggingen for transport av fisk fra mottaksstasjoner er fornuftige løsninger som støttes.*

*Fylkeskommunen bør anbudsutsette eller inngå lengre kontrakt (5-10 år) med selskapet som driver ruten, dette mht forutsigbarhet for befolkning og næringsliv.*

#### 4.9.2 Nex I

Nex I knytter kysten fra Sandnessjøen til Bodø sammen. Dette gir daglige reisemuligheter internt og til/fra Meløy, til eksempelvis fylkeshovedstaden Bodø. Spesielt er dette sambandet viktig for øysamfunnene. Nex I sin betydning er mer utførlig beskrevet i kapittel 4.3.1

Meløy kommune har følgende innspill til Nex I:

*Fartøy: Meløy kommune er godt fornøgd med dagens båter (Steigtind/Salten). Fartøyene er godt tilrettelagt for ruteområdet, det tenkes her på universell utforming, komfort, bagasjeplass, godshåndtering og regularitet (sjøegenskaper). I tillegg betraktes fartøyene som sikre og pålitelige. I fremtiden bør det vurderes økt passasjerkapasitet (opptil 250 pax) og bedre tilrettelegging for pasienttransport (hvilesalong eller liggestoler). I løpet av året forekommer det oftere at fartøyene fylles opp og at det blir gjenstående passasjerer. Gods generelt, ønskes, i den grad det er mulig, overført til kystgodsruta. Nex bør i mindre grad benyttes til gods på de dagene kystgodsruta betjener ruteområdet. De øvrige dagene bør Nex kunne håndtere ferskvarer (fiskeprodukter) befraktingen fra/til øyene.*

*Rutetabell: Det legges til grunn at dagens rutetabell (i Meløy) opprettholdes, men det åpnes for at anløpsstedet Støtt endres til signalanløp, dette grunnet færre reisende der det er en rekke anløp uten passasjerer til/fra Støtt.*

#### 4.9.3 Lokalrute i Meløy (Meløytind)

MS Meløytind benyttes som lokalhurtigbåt i Meløy. Fartøyet ble bygd i 1997 og har en lengde på 19,95 meter. Fremdriftsmaskineriet er på 730 kW (993 hp), som ved ca 70 % uttak gir en rutefart på ca 19 knop. Passasjerkapasiteten var tidligere på 48 passasjerer, men etter ombygging til ambulansedrift er passasjerkapasiteten redusert til 36 passasjerer.

Godskapasiteten er 6 europaller, ved full utnyttelse av godskapasiteten reduseres farten med ca 2 knop. Fartøyet har en bemanning på 2 personer. Fartøyet eies og driftes av Torghatten-Nord AS.

I 2007 ble det inngått en avtale med Helse-Nord og Meløy kommune der fartøyet i tillegg til



rutedriften skulle fungere som ambulansebåt og foreta skyss av helsepersonell. Fartøyet ble deretter omtalt som "samfunnsbåt".

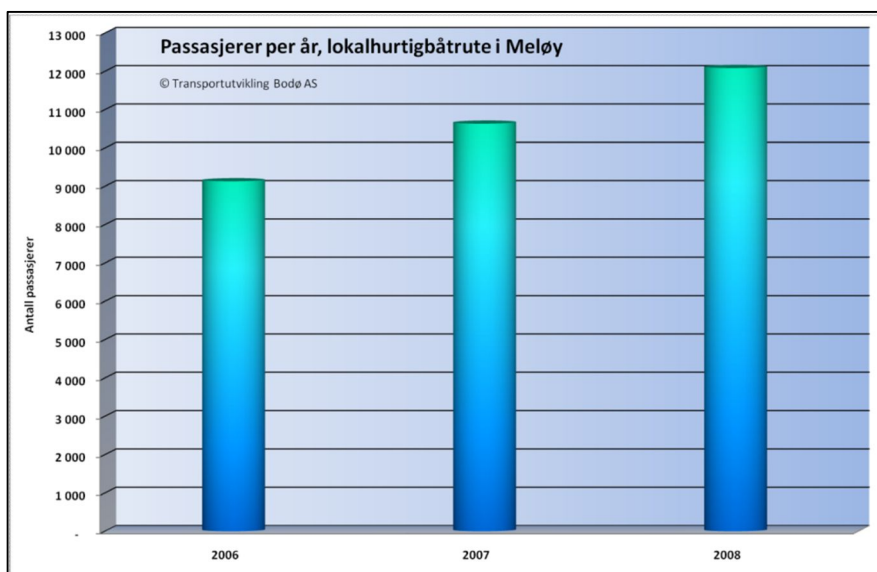
MS Meløytind er lite tilrettelagt for bevegelseshemmede og kan ikke betraktes som et universelt utformet fartøy. I tillegg er fartsmulighetene relativt lave (ref Elias Blix II).

Bilde 4-55: MS Meløytind ved kai på Ørnes (Transportutvikling Bodø, mars 2009).

Ovenstående og andre forhold har medført at Nordland fylkeskommune, Meløy kommune og Helse Nord har satt i gang en prosess for å se på eventuelt nybygg som er tilpasset de funksjoner som denne ruten/fartøy skal være tillagt. En ser for seg nybygg i forbindelse med konkurranseutsettingen av ruten. Nytt fartøy og ruteopplegg vil kunne være på plass fra og med 1.1.2012.

At det legges opp til nevnte sambruk gjør at det er flere aktører som er med på finansiering av fartøy og rute. Dette legger til rette for økt ruteproduksjon. Bakdelen er at de reisende må "leve" med usikkerheten hvis fartøyet må ut i ambulansedrift samtidig som det skal være rutetur. Økt fartspotensial ved nytt fartøy vil kunne avhjelpe ventetiden for de reisende noe.

I Figur 4-39 fremkommer antall passasjerer per år de tre siste år for lokalruta i Meløy. Som

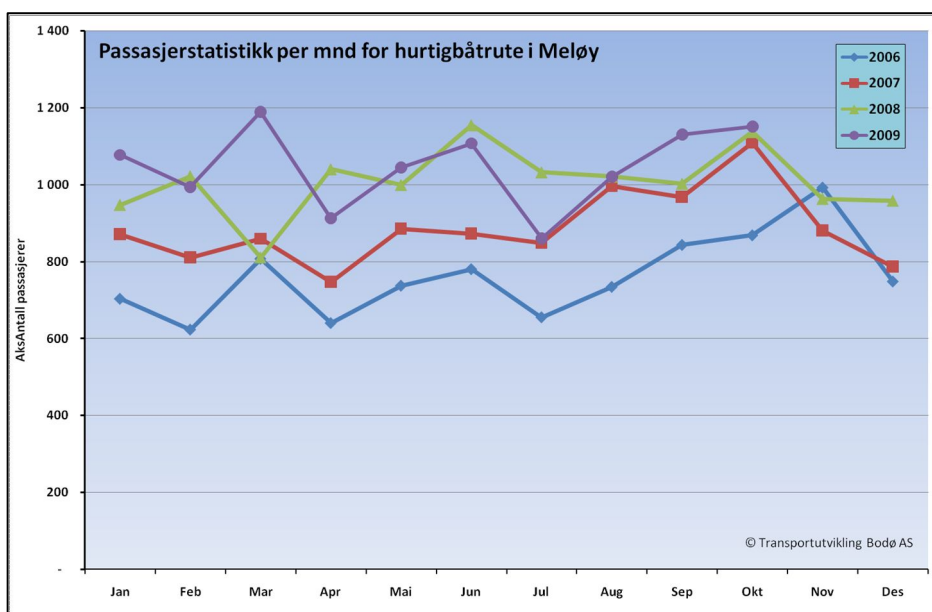


en ser har det vært en jevn økning hvert år, 2008 topper med 12 086 passasjerer, 2007 med 10 634 og 2006 med 9 130 reisende. Økningen fra 2007 til 2008 var 13,65 %.

Økningen fra 2008 til 2009 (aggregert til og med oktober) viser en økning i antall reisende med 3,1 %.

Figur 4-39: Passasjerer per år (Lokalhurtigbåtrute i Meløy)

Figur 4-40 viser utvikling i antall reisende gjennom året. Som en ser er det ikke de store



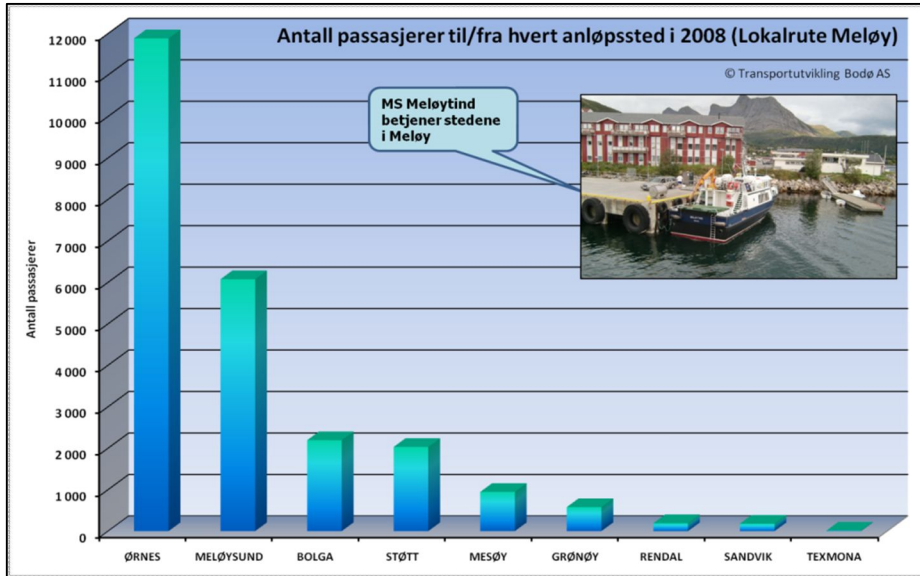
variasjonene gjennom året. Snittet ligger i overkant av 1000 reisende per måned i 2008. Juni måned toppet med 1 155 reisende. Ruta frakter daglig skoleelever til/fra Mesøy (Valøy).

Figur 4-40: Passasjerer per måned (Lokalhurtigbåtrute i Meløy)

I Figur 4-41 vises antall reisende til/fra hvert anløpssted i 2008. Ørnes topper selvsagt statistikken fordi de fleste reiser til eller fra Ørnes. Meløysund har opp i mot 6 000 passasjerer som reiser til/fra anløpsstedet. Bolga har 2 192 reisende (til/fra), Støtt har 2 030 reisende, Mesøy har 945 reisende, Grønøy har 579 reisende og resterende anløp har til sammen totalt 383 reisende.



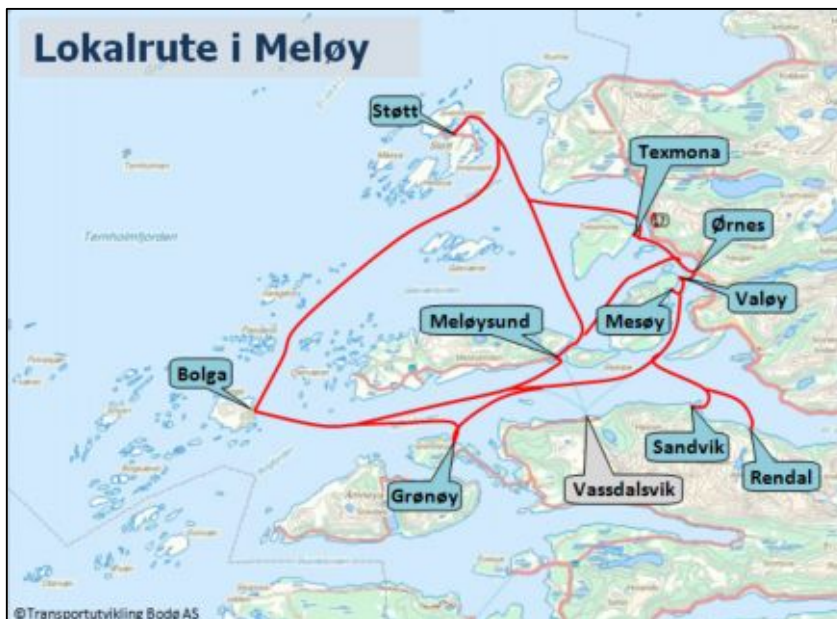
En av grunnene til passasjerveksten var at Meløysund for få år siden ble opptatt som fast anløp, der en rekke pendlere benytter tilbudet. Reisetiden med hurtigbåten blir vesentlig redusert i forhold til ferga. I snitt pendler det et sted mellom 35 og 40 personer til/fra Meløysund, disse er fordelt mellom ferga og hurtigbåten. I følge statistikken pendler det på morgenturen til Ørnes fra Meløysund mellom 14 og 17 personer 5 dager i uka (snitt). Fra Støtt pendler det i snitt per dag ca 2,7 personer (2 og 3 personer per dag). På ettermiddagsturene har Støtt omentrent samme antall pendlere, mens Meløysund har noen



færre enn ved morgenturen, noe som blant annet skyldes at det ikke er ettermiddagstur til Meløysund på fredager. Det er kun Meløysund og Støtt som har daglige pendlerturer for folk som jobber eller går på skole på fastlandet.

Figur 4-41: Passasjerer til/fra hvert anløpssted i 2008 (Lokalhurtigbåtrute i Meløy)

Kart 4-12 viser lokalruta i Meløy sine anløpssteder. Som en ser har øyene Bolga og Støtt lengst avstand til kommunesentret Ørnes, i tillegg er havstykkene (fjordene) til nevnte øyer utsatt ved dårlig vær, noe som ofte inntreer vinterstid. Seilingsavstanden mellom Støtt og Bolga er ca 11 nm, mens seilingsavstanden Bolga-Ørnes er ca 13 nm. Seilingsavstanden Bolga- Meløysund er ca 8 nm, mens det er ca 5 nm fra Meløysund til Ørnes. En rutetur



Ørnes-Støtt-Bolga-Meløysund-Valøy-Ørnes vil med dagens rutefart kunne ta opp mot 2 timer. Turen er på ca 32 nm, og med rutefart (19 knop) er seilingstiden ca 1 time og 40 minutt, der anløpstiden kommer i tillegg. Ved å anløpe Vassdalsvik vil seilingslengden økes med 2 nm, noe som vil forlenge turen med 10-12 minutter inkl anløpstiden.

Kart 4-12: Kart over anløpssteder i lokalrute i Meløy

Tabell 4-18 viser dagens rutetabell til lokalhurtigbåtruta i Meløy. Som en ser er det daglig (hverdager) pendlertur fra Ørnes til Støtt (benyttes av to personer som arbeider på Støtt), Pendlerturen fortsetter videre fra Støtt (etter opplysninger er det 1 person som pendler fast) til Meløysund, deretter videre til Ørnes. Fra Meløysund er det opplyst at det daglig pendler mellom 35 og 40 personer, pendlerne er fordelt (ca halvparten på hver) mellom ferger og denne ruta. I skoleåret hentes også skoleelevene på Valøy.

Den neste turen er spesiell ved at det er bare signalanløpssteder, noe som betyr at hvis det ikke er reisende til noen av stedene så blir det heller ikke tur, noe som er både miljømessig og ressursmessig fornuftig.

Rute 18-433 Hurtigbåtrute i Meløy						
	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag
Fra Ørnes kai	0645	0645	0645	0645	0645	0830
Fra Støtt	0715	0715	0715	0715	0715	0915
Fra Meløysund	0745	0745	0745	0745	0745	/
Fra Valøy	x (d)	x (d)	x (d)	x (d)	x (d)	/
Til Ørnes kai	0800 (c)	0800 (c)	0800 (c)	0800 (c)	0800 (c)	0945
Fra Ørnes kai	0930	0815	0815	0815	0815	
Fra Texmona	x	x	x	x	x	
Fra Mesøy	x	x	x	x	x	
Fra Rendal	x	/	/	/	x	
Fra Sandvik	x	/	/	/	x	
Til Ørnes kai	1010	0835	0835	0835	0900	
Fra Ørnes kai		0835			1200	
Fra Mesøy		/			x	
Fra Sandvik		/			x	
Fra Rendal		/			x	
Fra Meløysund		/			/	
Fra Grønøy		0855			/	
Fra Meløysund		/			/	
Fra Bolga		0910			/	
Fra Grønøy		/			/	
Fra Meløysund		/			/	
Til Ørnes kai		0950			1240	
Fra Ørnes kai	1250	1250	1250	1250	1250	1130
Fra Valøy	x (d)	x (d)	x (d)	x (d)	x (d)	/
Fra Mesøy	/	x	x	x	x	/
Fra Meløysund	/	x	/	/	x	x
Fra Grønøy	/	x	/	/	x	x
Fra Bolga	/	1400	/	/	1330	1215
Fra Støtt	1315	/	/	/	/	/
Fra Grønøy	/	x	/	/	x	x
Til Ørnes kai	1340	1435	1300	1300	1430	1300
Fra Ørnes kai	1440	1440	1440	1440	1440	
Fra Texmona	x	x	x	x	x	
Fra Valøy	x	x	x	x	x	
Fra Mesøy	x	x	x	x	/	
Fra Sandvik	x	/	/	x	/	
Fra Rendal	x	/	/	x	/	
Til Ørnes kai	-	-	-	1545	1500	
Fra Ørnes kai	1610	1610	1610	1610	1515	
Fra Mesøy	x	x	x	x	/	
Fra Meløysund	1625	1625	1625	1625	/	
Fra Støtt	1650	1650	1650	1650	1545	
Til Ørnes kai	1720	1720	1720	1720	/	
Fra Bolga					1615	
Fra Grønøy					x	
Til Ørnes kai					1710 (c)	
Fra Ørnes kai					2320	
Fra Bolga					x (a)	
Fra Støtt					x (a)	

(a) Kun for avstigende passasjerer. (b) Skolerute (endres i ferie). (c) Buss til Bodø. (d) Signalanløp skoledager

Tirsdag er det lagt inn en fast tur til Bolga (pga kontordag til legen), dette oppfattes av grendelaget på Bolga som uheldig pga dobbelkjøring mht Nex I.

Midt på dagen turene til Bolga er postførende. 1440 turene er lik formiddagsturene ved at de ikke blir utført hvis det ikke er passasjerer til noen av stedene. Ettermiddagstur på fredag til Støtt, Bolga og Grønøy korresponderer med buss til Bodø.

Signalanløpsturen på fredagskveld til Bolga og Støtt korresponderer med buss fra Bodø.

Tabell 4-18: Rutetabell lokalrute i Meløy (2009)

Meløy kommune har følgende innspill til lokalhurtigbåtruta:

*Meløy kommune mener at fastboende sine behov skal prioriteres fremfor fritidsreisende.*

*Fartøy: Meløy kommune ønsker at det i denne ruten skal benyttes en ny hurtigbåt som er bilførende (5-6 personbiler). Dette begrunnes med at øyene Bolga og Støtt ligger så vidt langt utenfor ruteområdet (kjerneområdet) til ferga i Meløybassenget. Avstandene gjør det umulig å kunne benytte dagens ferge til å betjene alle plassene/øyene på eksempelvis dager som det er mye trafikk og helgependling (fredag og søndag). En bilførende hurtigbåt ville også kunne gi daglige muligheter for bilfrakt til/fra Bolga og Støtt. Fartøyet bør ha minimum følgende kapasiteter og egenskaper:*

- 5-6 bilplasser
- Godsførende med krane (minst dagens kapasitet)
- Passasjerkapasitet på minst 60 personer.
- Minimum 25 knop i rutefart
- Utstyrt med vann/spylekanon (brann)
- Gode sjøegenskaper (god regularitet)

*Inngås det avtale om kombinert rute og ambulanseordning ønskes i tillegg følgende egenskaper:*

- God skjerming mellom passasjerer og pasienter
- Båreheis
- Egen sykelugar som er lett tilgjengelig i forhold til båretransport
- Universell utforming (tilrettelagt for bevegelseshemmede)

*Rutetabell: Meløy kommune legger i hovedsak til grunn grendelagenes ønsker og behov. Videre legges dagens rutetabell til grunn, samt at dobbelkjøring unngås.*

*Det legges opp til at Mesøy skal kunne anløpes på signal hver gang det er rutetur forbi Mesøy.*

*Det forutsettes at Meløya beholder dagens anløp (og anløpstider) men at det i tillegg åpnes for inntil 3 bestillingsturer per uke (eller 17 turer i en 5 ukers skiftperiode) for pendlere som arbeider (skift) i industriparken. Dette betyr at ett skift kan følges året igjennom. Nevnte bestillingsturer ligger i tider utenfor ruteplanen, mens øvrige pendlerturer (skift) ivaretas av rutetabellen.*

*I tillegg ønskes det at en ser på mulig pendlertur (morgen) via Bolga, noe som medfører ca 1 time tidligere oppstart fra Ørnes. Dette gjelder kun hverdager.*

*Tilrettelegging for bruk av denne ruta til skolependling fra Engavågen til Ørnes ønskes også vurdert.*

#### 4.9.4 Fergesambandet Ørnes-Vassdalsvik-Meløysund-Bolga-Støtt

MS Ørnes trafikkerer fylkesvegsambandet Ørnes-Vassdalsvik-Meløysund-Bolga. Fartøyet har



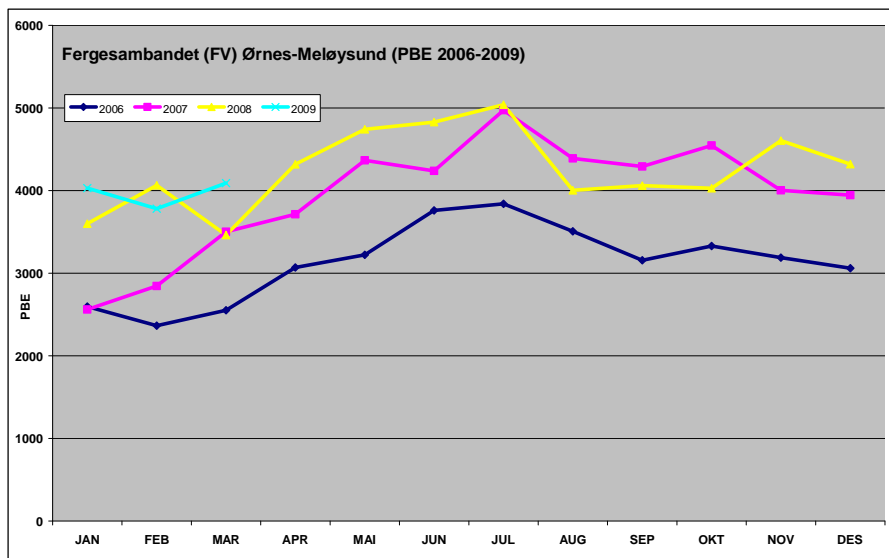
en kapasitet på 35 PBE og 130 passasjerer. Fartøyet er opprinnelig bygget i 1993 og ombygget 2001 før det ble satt inn i sambandet i 2001/2002. Kapasitetsmessig er MF Ørnes tilpasset sambandet, men det klages på sjøskvett (åpen ferge) og lav rutefart (ca 9 knop).

Bilde 4-56: MS Ørnes i Meløybassenget (Transportutvikling Bodø mars 2009).

I 2006 ble det i dette sambandet fraktet 37 644 PBE, i 2007 var det 47 374 PBE og i 2008 var det 51 074 PBE. Fra 2006 til 2007 gav dette en trafikkvekst på ca 25,85 %, mens trafikkveksten fra 2007 til 2008 var på 7,8 %. Sambandet var i 2007 og 2008 rangert som nummer 18 mht trafikkmengde (PBE) i Nordland.

Som en ser av *Figur 4-42* har dette sambandet en relativt jevn og slakk utvikling gjennom året med en trafikktopp i juli. Trafikktoppen er perioden juni-august. Det var 118 gjenstående biler i 2007 og 98 gjenstående i 2008. I den forbindelse kan det bemerkes at det er bilvei til anløpsstedet Vassdalsvik. Benyttelse av bilveien fra Vassdalsvik til Ørnes medfører betydelig lengre reisetid enn ved å benytte ferga.

Personbiler utgjør ca 85 % av totalt antall fraktete biler. Totalt ble det i 2008 fraktet 68 751



passasjerer, dette inklusive sjåførene til kjøretøyene. Antall utseilte kilometer i dette sambandet er 59 605 mens snittet for Nordland er 75 347 km.

Figur 4-42: Statistikk fergesambandet Ørnes-Meløysund + (PBE 2006-2009)

Meløy kommune har følgende innspill til Fergeruta i Meløybassenget:

*Fartøy: Det ønskes en ny lukket ferge som har minimum samme kapasitet som dagens. I tillegg forutsettes det at fergen får høyere hastighet (12-15 knop).*

*Rutetabell: På onsdag og torsdag bes det om at det etableres ruteturer fra Ørnes kl 0800 som forlenges ut til Bolga, avgang Bolga skal være som dagens rute kl 1310. På denne måten får man like turer hver dag, samt at hvile/liggetiden opprettholdes.*

*Torsdager bes det om at 1645 turen til/fra Vassdalsvik fjernes slik at rutetidene blir like alle hverdager. Ny 1615 avgangen (fra Meløysund) på torsdag må imidlertid merkes med korrespondanse godsbil.*

*Det bes om at 1915 turen på mandag fra Ørnes forlenges (fast tur) til Bolga der fergen får liggested og avgangstid tirsdag morgen kl 0530.*

*Det bør vurderes om ikke fergen bør ha fast liggested hver natt (hverdager) i Bolga, noe som vil kunne åpne for daglige pendlermuligheter fra Bolga.*

*Øvrige anløpsbehov av ferge til/fra Bolga og Støtt ønskes ivaretatt av bilførende hurtigbåt.*

Innspill fra mannskapet på MS Ørnes:

*Korespondansen med Nex I på Ørnes om ettermiddagene er ofte utfordrende. De dagene Nex I har anløp av Våg og Sørarnøy blir den sen til Ørnes, noe som skaper ventetid for ferga når det er reisende som kommer med Nex I og skal til Meløysund. I dag praktiseres det slik at på mandag, tirsdag og fredag er det ny tur til Meløysund kl 1900, og de dagene venter fergen i ca 5 minutter, utover fastsatt avgangstid, for passasjerer som kommer med Nex I og skal til Meløysund. På onsdag og torsdag venter fergen lengre pga at det ikke er ny tur. Ofte er det slik at forsinkelsene til Nex I medfører ulempe for de øvrige reisende. Korrespondansen burde være bedre tilrettelagt.*

*Ruteturen lørdag ettermiddag til Bolga burde endres til signalanløp pga lavt belegg og mange turer uten reisende. Turen har hengt med siden den tok seg av fisketransporten til Ørnes.*

*Samme forhold gjelder turen til Støtt på tirsdagskvelden, der ca 75 % av turene er uten reisende. Derfor bør denne turen endres til signalanløp.*

#### 4.9.5 Fergesambandet Forøy-Ågskaret

Dette riksvegsambandet ble i 2007 betjent av MF Bogøy som har en kapasitet på 35 PBE og



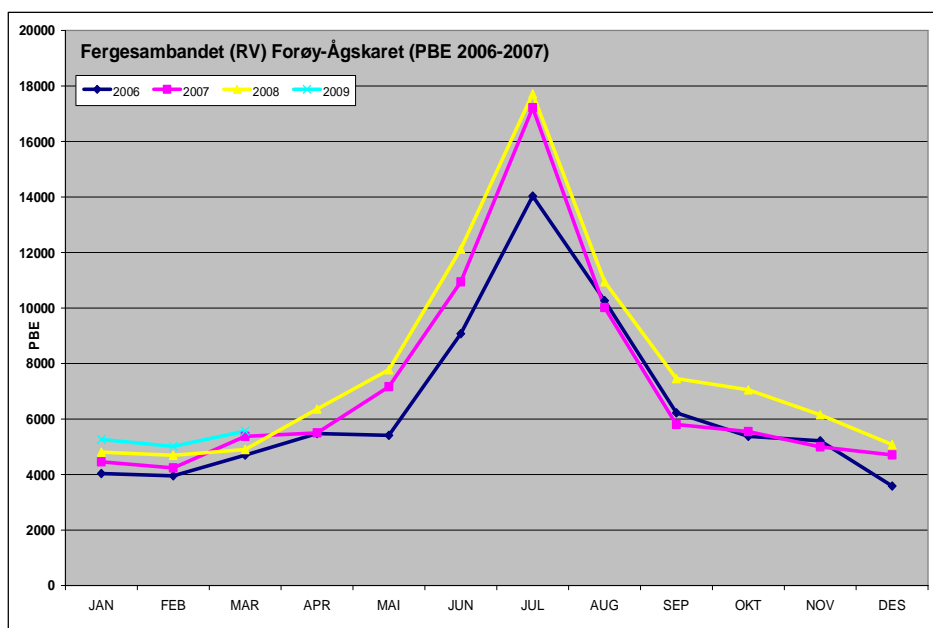
207 passasjerer. Fartøyet er bygget i 1973 og har en noe for lav kapasitet i forhold til sambandets behov. I forbindelse med konkurranseutsettingen skulle MF Bognes benyttes fra og med 2008. Bognes har en kapasitet på 41 PBE. Dette ble ikke tilfellet, noe som betyr at det fremdeles er Bogøy som benyttes i kontraktperioden. Det er signalisert fra Torghatten Nord AS at de ser på andre løsninger for å bedre kapasiteten, spesielt i sommerhalvåret.

Bilde 4-57: MS Bognes i Ågskaret fergekai (Transportutvikling Bodø januar 2009)

I 2006 ble det fraktet 77 344 PBE, i 2007 var det 85 958 PBE og i 2008 var det 95 054 PBE. Fra 2006 til 2007 gir dette en trafikkvekst på ca 11,13 %, mens trafikkveksten fra 2007 til 2008 var på 10,58 %. Sambandet var i 2008 (i 2007 nummer 13) rangert som nummer 11 mht trafikkmengde (PBE) i Nordland.

Som en ser av *Figur 4-43* er dette et "typisk" sommersamband som har betydelig trafikkøkning mellom mai og september. Trafikktoppen er i perioden juni-august. Det var 2 607 gjenstående biler i 2007 og 1 021 gjenstående i 2008. Selv om dette sambandet er konkurranseutsatt fra og med 2008 virker det som at det ikke er tatt høyde for tilstrekkelig kapasitet i sommerhalvåret.

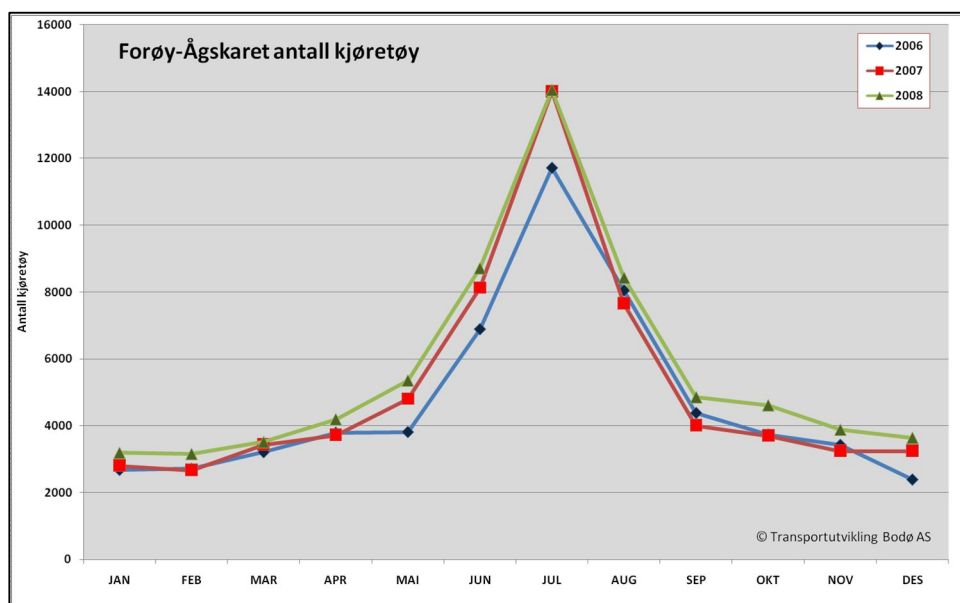
Personbiler utgjør nærmere 90 % av totalt antall fraktete biler. Totalt ble det i 2008 fraktet



144 508 passasjerer, dette inklusive sjåførene til kjøretøyene. Antall utseilte kilometer er 29 845 mens snittet for Nordland er 75 347 km. Andel utseilte kilometer er for dette sambandet 1,5 %. Sambandet vil bli overført fylkeskommunen fra og med 1.1.2010.

Figur 4-43: Statistikk fergesambandet Forøy-Ågskaret (PBE 2006-2009)

Figur 4-44 Viser hvor mange kjøretøy som benyttet sambandet fra 2006 til 2008. Som en ser er ikke forskjellen på antall PBE og antall kjøretøy stor, noe som betyr at det er mye personbiler som benytter sambandet. Dette betyr samtidig at det er færre lastebiler og vogntog som benytter sambandet. Med bakgrunn i at det er en voldsom økning i trafikken på sommeren



gjenspeiles dette ved at det er mest personbiler som benyttes i turistsesongen.

Variasjonen mellom årene er liten der vi kun ser at trafikken øker i samme mønster gjennom året.

Figur 4-44: Antall kjøretøy i sambandet Forøy-Ågskaret (2006-2008)

Meløy kommune har følgende innspill til Fergeruta Forøy-Ågskaret:

*Fartøy: Det forutsettes at det settes inn en større ferge i sambandet, minimum fergestørrelse som er fastsatt i anbudskriteriene. Det forutsettes videre at fergen er av en slik standard at driftsavbrudd blir redusert betydelig.*

*I tillegg fremmes på nytt kravet om pendlerfil for de som daglig pendler til/fra arbeid.*

#### 4.9.6 Vurdering av innspill til ruteendringer

Meløy kommune har i forbindelse med Båtpakke Salten II gjennomført høringsrunde i de enkelte grendeutvalg i kommunen. Dette har kommunikasjonsnemnda (formannskapet) videre bearbeid og oppsummert for hver enkelt rute.

Vurdering av Meløy kommunes innspill vedrørende ruteendringer:

Endring av fastanløp til signalanløp av Støtt for Nex I vil ha en gunstig økonomisk virkning, dette pga deviasjon i seilingen med ca 10 minutt. Vi har anslått at det på årsbasis vil være mulig å innspare i størrelsesorden ca kr 100 000 ved at dette anløpsstedet kun benyttes ved behov (signal), i tillegg vil dagens rutetider lettere kunne innfris.

Kystgodruta er av stor betydning for næringsliv og befolkning i Meløy, spesielt er øyene avhengige av dette tilbudet. Det er derfor viktig at tilbudet blir gitt forutsigbare

rammebetingelser, noe som kan innfris ved å etablere en langsiktig kontrakt vedrørende fremtidig drift. Dagens ruteopplegg med kystgodsruta bidrar til at godsmengdene på hurtigbåtene reduseres, en utvikling Meløy kommune ønsker.

Fergesambandet Forøy-Ågskaret driftes med bakgrunn i en anbudskontrakt som varer frem til 31.12.2015. Løyvehaver er Torghatten-Nord AS. I kontrakten er det fastsatt at minimum transportkapasitet i sambandet skal være en kapasitet på 40 PBE. Fartøyet som daglig benyttes i sambandet har en kapasitet på bare 27 PBE. Med bakgrunn i at fergekabalene i Nordland skal gå opp blir dette sambandet rammet ved at det er en mindre ferge som blir benyttet. Som følge av forvaltningsreformen der fylkeskommunen overtar riksvegsambandene vil det i fremtiden være større muligheter for omrokering av ferger, noe som kan bedre situasjonen i sambandet. Meløy kommuner ønsker også at det etableres pendlerfil slik at arbeidspendlere er sikret å komme med avgangene. Spesielt er dette av stor betydning om sommeren da trafikken er størst.

Kommunikasjonsmessig henger lokalhurtigbåten og ferga i Meløybassenget sammen, dette ved at de utfyller hverandre. Spesielt har dette betydning mht BAS- problematikken (arbeidspendling). Det er derfor viktig at disse to transportmidlene ses i sammenheng når det gjøres ruteendringer.

Meløy kommune ønsker at dagens lokalhurtigbåt skal utskiftes med en bilførende hurtigbåt, dette virker fremtidsrettet, blant annet ved at de ytterste øyene vil kunne få bedre ruteregularitet mht biltransport. Med dagens bilferge i Meløybassenget er det umulig å rekke alle anløpsstedene innen rimelig tid, spesielt ved tidspunkter der det er stor trafikk tetthet. Fart og passasjerkapasitet er også viktig ved valg av nytt fartøy. Meløy kommune sitt krav om ny ferge som har høyere rutehastighet samt at den skal være overbygd har vi forståelse for.

Signalanløp til Mesøy, når båten går forbi, anser vi som kurant og bør innarbeides. Kostnadene ved dette anses som marginale.

Per i dag er det kun to øyer som har daglig arbeidspendling, Støtt og Meløysund. Denne strukturen bør videreføres, spesielt gjelder dette Meløysund som har hatt en økende mengde reisende i forbindelse med pendling. Det virker ikke som at dette tilbudet har gått nevneverdig utover fergestatistikken til/fra Meløysund, tvert i mot virker det som at tilbudet har lagt til rette for at flere ønsker å bo på Meløya, blant annet som følge av kortere reisetid.

Meløy Grendeutvalg ønsker at det skal legges opp til ca 3 bestillingsturer per uke slik at arbeidspendlere skal kunne følge en av skiftplanene i industriparken. Øvrige pendlerturer dekkes av dagens ruteturer. Bestillingsturene gjelder kveld og helg da det ikke er andre transportmuligheter. En slik bestillingstur vil tur/retur Meløysund kunne gjennomføres i løpet av ca 40 minutter. Nevnte opplegg vil lettere kunne være mulig pga at båtens mannskap har beredskap som følge av ambulanses funksjon. Med denne bakgrunn legger vi til grunn at nevnte opplegg vil være mulig å gjennomføre.

Meløy kommune ønsker en vurdering av innpendling fra Bolga på morgenen. Per i dag er det i følge grendeutvalget ingen dagpendlere fra eller til Bolga, men det er ukespendlere, og i den forbindelse er det viktig at fredagsturen med lokalhurtigbåten inn til Ørnes kl 1710



(korrespondanse buss til Bodø) videreføres. I tillegg ivaretar Nex I viktige funksjoner mht til helgependling til/fra Bolga. Slik vi ser det vil en rutetur med lokalhurtigbåten fra Støtt-Bolga-Vassdalsvik-Meløysund-Valøy-Ørnes ta uforholdsmessig lang tid til at den vil bli benyttet daglig. I tillegg kan det nevnes at havstykket mellom Støtt, Bolga og Bolgfjorden inn til Meløysund vil kunne bli krevende for både fartøy og reisende. Bolga grendeutvalg på sin side ønsker ikke at det opprettes pendlerrute med bakgrunn i at de mener at Nex I har en langt større betydning mht bosetning og næringsliv. Grendeutvalget frykter videre at denne typen dobbelkjøring vil kunne svekke anløpet av Nex I på sikt, Nex I anses som avgjørende for om det skal være bosetning i fremtiden på Bolga. Med denne bakgrunn er det vanskelig for oss å anbefale pendlerrute til Bolga, spesielt hvis en skal følge grendelagets innspill.

Hvis en ønsker daglige reisemuligheter på morgenen fra Bolga til Ørnes kan det legges til rette for at ferga starter fra Bolga hver morgen, noe grendeutvalget foreslår. Kommer tirsdagsturen på plass er det bare onsdag og fredag som må på plass, dette vil også gi daglige muligheter til reisende med bil.

Tilrettelegging for pendling fra/til Vassdalsvik (eventuelt Engavågen) vil kunne la seg gjennomføre, men det vil ytterligere forlenge reisen for øvrige pendlere.

Vedrørende lokalhurtigbåtruta har vi kostnadsberegnet bestillingsturer til Meløysund. Begrunnelsen for at en ønsker bestillingsturer er at beboerne på Meløya skal kunne følge skiftene i industriparken. Bestillingsturene vil være på tidspunkter der det ikke er annen transportmulighet. Behovet for bestillingsturer er ca 3 turer i uken (2,7 turer i snitt fordelt på en syv ukers skift syklus). Basert på variable kostnader har vi beregnet at nevnte tilbud vil øke rutens tilskuddsbehov med ca kr 300 000 i året. I dette ligger det at tilbudet blir benyttet fullt ut. Blir det færre turer enn 3 i uka reduseres selvsagt kostnadene noe. Pga skiftplanene til mannskapet må eventuelle bestillingsturer legges fast inn i ruten.

Meløy kommune ønsket videre at pendlertur (morgenen) med lokalhurtigbåten via Bolga og Vassdalsvik også skulle vurderes. Samlet sett (i forhold til forslaget) vil dette kunne øke tilskuddsbehovet med ca kr 774 000 i året (basert på variable kostnader). En slik utvidelse av ruta vil kunne få innflytelse på rutas skiftplaner.

Signalanløp av Mesøy, hver gang fartøyet passerer, vil etter vår oppfatning ha marginal økonomisk betydning. Derimot vil eventuelle bestillingsturer til Mesøy koste en del, noe vi ikke har gjort beregninger av.

Det er også fremmet en del forslag til ruteendringer på fergeruten i Meløybassenget. Ett forslag går ut på å fjerne en torsdagstur mellom Meløysund og Vassdalsvik, mens det andre forslaget legger opp til å forlenge 3 kveldsturer til Bolga slik at det vil være mulig å reise fra Bolga og inn til Ørnes hver morgen. Dette vil kunne gi daglige kveldsturer til Bolga. Samlet sett vil nevnte forslag til ruteendringer øke tilskuddsbehovet med i overkant av kr 400 000 per år (basert på variable kostnader). Dette avhenger av hvor mye kveldsturen til Bolga benyttes. Er den mye benyttet vil tilskuddsbehovet følgelig reduseres.

Med bakgrunn i ovenstående og realistiske økonomiske rammer tillater vi oss å komme med følgende innspill til ny fergerute.

Hvis en tenker seg at dagens 1735 avgang fra Ørnes på torsdag ikke går til Bolga, men at siste turen (kveldsturen) legges til Bolga, vil det bli en reell innsparing som kan benyttes til kveldsturen. I tillegg vil omdirigering av kveldsturen fra Støtt tirsdags kveld måtte flyttes til Bolga, noe som vil gi et redusert tilbud for Støttsamfunnet. En annen endring i forhold til dagens rutetabell vil være at siste turs avgang fra Ørnes i perioden mandag til og med torsdag må være senest kl 2100. Dette betyr at sen turen (2315) på torsdag må fjernes, noe som fjerner korespondansen med buss fra Bodø. I sum vil ovenstående innspill redusere tilbudet til Støtt, Meløysund og Vassdalsvik, men forslaget forbedrer tilbudet til/fra Bolga der det åpnes for å kunne reise daglig (hverdager) fra Bolga til Ørnes (eventuelt dagpendling). I tillegg vil forslaget gi Bolga daglige kveldsturer. Nevnte forslag vil ikke øke tilskuddsbehovet nevneverdig utover dagens. Dette avhenger selvsagt av dagens finansiering av signal/bestillingsturene, samt turenens benyttelse. Er dagens signalturer basert på variable kostnader vil det måtte tilføres noen midler. Med den kjennskapen vi har til sambandet og benyttelsen av signalturene legger vi til grunn at dette vil være gjennomførbart innenfor en økning i tilskudd på anslagsvis kr 100 000 per år. Vi tar forbehold om utslag i skiftplanene som får større konsekvenser.

I tillegg bør innspillene fra mannskapet på ferga mht signalanløp av Bolga på lørdag og Støtt på tirsdagskveld vurderes.

Øvrige forslag (fra Meløy kommune) til ruteendringer er også medtatt i ruteplanen (forslag til ny fergerute i Meløybassenget, *Tabell 4-19*)

Rute 18-435 Ørnes-Vassdalsvik-Meløysund-Støtt-Bolga								
		Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Fra	Bolga	0530	0530	0530	0530	0530	/	/
Fra	Meløysund	0630	0630	0630	0630	0630	0645	/
Fra	Vassdalsvik	0645	0645	0645	0645	0645	0700	/
Til	Ørnes	0720b	0720b	0720b	0720b	0720b	0735	/
Fra	Ørnes	0800	0800	0800	0800	0800	0800	/
Fra	Vassdalsvik	0835	0835	0835	0835	0835	0835	0855
Fra	Meløysund	0850	0850	0850	0850	0850	0850	0840
Til	Ørnes	0920c	0920c	/	/	0920c	0920c	0920
Fra	Ørnes	1015	1335	/	/	1015	1015	0945
Fra	Vassdalsvik	1050	/	/	/	1050	1050	1020
Fra	Meløysund	1105	/	/	/	1105	1105	1035
Til	Støtt	/	/	/	/	1200	/	/
Til	Bolga	1200	/	0945	0945	/	/	1130
Fra	Bolga	1310	/	1310	1310	/	/	1310
Fra	Fra Støtt	/	/	/	/	1310	/	/
Fra	Meløysund	1410	1410	1410	1410	1410	1250	1410
Fra	Vassdalsvik	1425	1425	1425	1425	1425	1305	1425
Til	Ørnes	1500	1500	1500	1500	1500	1340b	1500b
Fra	Ørnes	1510	1511	1510	1510	1510	1340	1510
Fra	Støtt	/	/	/	/	/	xd	/
Fra	Meløysund	1545	1545	1545	1545 h	1545	/	1545
Fra	Vassdalsvik	1600	1600	1600	1600	1600	/	1600
Fra	Meløysund	1615	1615	1615	1615	1615	/	1615
Til	Ørnes	1650	1650	1650	1650	1650	1600	1650
Fra	Ørnes	1735	1735	1735	1735	1735	1610e	1700
Fra	Meløysund	1810	1810	1810	1825	1825	1700	1735
Fra	Vassdalsvik	1825	1825	1825	1810	1810	1645	1750
Fra	Bolga	/	/	/	/	/	1755	/
Fra	Meløysund	/	/	/	/	/	1855	/
Fra	Vassdalsvik	/	/	/	/	/	1910	/
Til	Ørnes	1900	1900	1900	1900	1900	1940	1830
Fra	Ørnes	1915	1915	1900d	/	1935e	1950e	1830
Fra	Vassdalsvik	1950	1950	/	/	2010	2025	/
Fra	Meløysund	2005	2005	/	/	2025	2040	/
Fra	Støtt	/	/	xd	/	/	/	xd
Fra	Bolga	/	/	/	/	xd	/	/
Fra	Meløysund	/	/	/	/	2215	/	xd
Fra	Vassdalsvik	/	/	/	/	2230	/	/
Til	Ørnes	/	/	2100	2100	2300	/	2045
Fra	Ørnes	/	/	2105	2105	2315e	/	2105e
Fra	Vassdalsvik	/	/	2140	2140	2350	/	2140
Fra	Meløysund	/	/	2155	2155	2359	/	2155
Til	Bolga	2100	2100	2245	2245	/	/	2245

b) Buss til Bodø. c) Hurtigbåt til Bodø. d) Stedet anløpes når det er passasjerer til eller fra stedet. e) buss fra Bodø. h) Avventer godsbil.

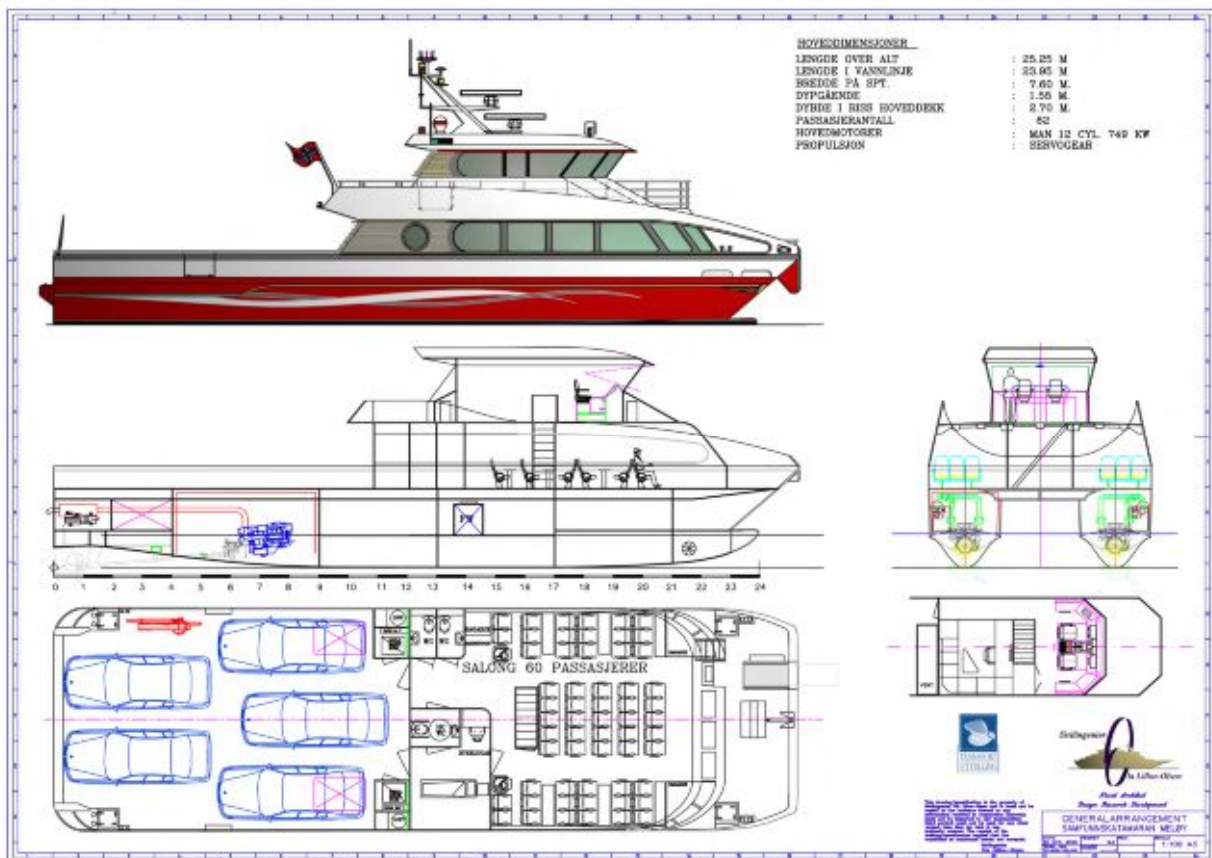
Tabell 4-19: Forslag til ny fergerule i Meløybassenget

Kostnadsvurdering av ruteinnspill:

I Tabell 4-20 illustreres økonomiske utslag av foreslåtte rutescenarier. Alternativ 1 og 7 legger til rette for daglig pendling fra Meløysund, Støtt og Bolga (sum merket med rød ring). Begge alternativer benytter fergen som pendleralternativ (jfr. ovenstående innspill/forslag) fra Bolga og lokalthurtigbåtruten fra Meløysund og Støtt. I sum vil denne endringen, med dagens fartøy kunne la seg gjennomføre innenfor en økt kostnadsramme på ca 408 000 per år.

Alternativ 2 benytter lokalthurtigbåtruten til pendling fra Meløysund, Støtt og Bolga og inn til Ørnes. Kostnadene for dette alternativet vil kunne øke med ca kr 505 000 per år i forhold til alternativ 1. Alternativ 3 og 6 benytter lokalthurtigbåten til pendling fra Meløysund, Støtt, Bolga og Vassdalsvik.

Alternativ 4 gir en indikasjon på økt tilskuddsbehov ved bygging av ny hurtigbåt, dette basert på Meløy kommunes kriteriekrav, samt dagens ruteproduksjon. Vi har i beregningene lagt til grunn en avskrivningstid/nedbetalingsstid på 15 år og 6 % rente, investeringen er satt til 30 mill kr. Det forutsetter at ambulans/skyss av helsepersonell vil gi inntekter på ca 2,3 mill kr per år, noe som er ca 0,5 mill kr mer en dagens ordning med MS Meløytind. I tillegg er det lagt inn kr 600 000 i bilfrakt. Vi har i Bilde 4-58 fått skissert et mulig nytt fartøy tilpasset ruten i Meløy. I de 2 regneeksemplene som benytter nytt fartøy legger vi til grunn skisserte fartøy men nedskalerer passasjerkapasiteten til 50 Pax i det billigste alternativet.



Bilde 4-58: Skisse til ny bilførende lokalthurtigbåt i Meløy (Transportutvikling Bodø AS og Ola Lilloe- Olsen)

I alternativ 5, 6 og 7 har vi redusert passasjerkapasiteten ved nytt fartøy til under 50 stk, noe som vil gjøre det mulig å benytte 2 manns besetning. Dette vil kunne redusere det årlige

tilskuddsbehovet til ca 1,3 mill kr mer enn dagens tilskudd. Økte kostnader mht økt produksjon øker som følge av nytt og større fartøy. Det er lagt til grunn inntekter på ca 3,55 mill kr per år, dette inklusiv ambulanseinntektene. Videre er det lagt til grunn 2 skift og samme avskrivningstid som i eksemplet ovenfor.

Det presiseres at beregningene vedrørende produksjon kun er basert på ca anslag av variable kostnader (drivstoff, mannskap, vedlikehold etc.). Økonomiske beregninger vedrørende nyanskaffelse av bilførende hurtigbåt er basert på kjente drifts og kapitalkostnader som vi har oppjustert en del. Vi tar også forbehold om investeringskostnadene, som vi har anslått, og som kan bli høyere som følge av blant annet

strengere krav fra sjøfartsmyndighetene og eventuelle økte byggekostnader (kan komme opp i 33-34 mill). Beregningene er med bakgrunn i ovenstående tenkt kun å gi en indikasjon på eventuelt økte tilskuddsbehov ved forhandlinger med selskap.

Økonomiske scenariorer som følge av foreslåtte ruteendringer i Meløy							
Ruteendringer i Meløy	Økte kostnader som følge av økt produksjon (per år)						
	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3	Alternativ 4	Alternativ 5	Alternativ 6	Alternativ 7
Ferge i Meløybassenget. Produksjonsmessige tilpasninger mht daglige morgenturer fra Bolga	100 000						100 000
Lokalhurtigbåtruta i Meløy. Bestillingstur Meløysund (3 turer i uka)	308 000	308 000	308 000			342 000	342 000
Lokalhurtigbåt i Meløy. Pendlertur Bolga på hverdager (morgen)		605 000					
Lokalhurtigbåt i Meløy. Pendlertur Bolga og Vassdalsvik på hverdager (morgen)			774 000			850 000	
Ny lokalhurtigbåt til 30 mill kr. Bilførende (6 PBE) og ca 60 Pax. 15 års avskrivning og 3 manns besetning				2 970 000			
Ny lokalhurtigbåt til 30 mill kr. Bilførende (6 PBE) og ca 50 Pax. 15 års avskrivning og 2 manns besetning					1 300 000	1 300 000	1 300 000
Sum	408 000	913 000	1 082 000	2 970 000	1 300 000	2 492 000	1 742 000

Tabell 4-20: Økonomiske scenariorer ved foreslåtte ruteendringer i Meløy

Ovenstående alternativer 4 til 7 forutsetter at kommunen og Helse Nord til sammen bidrar med 2,3 mill kr per år. Deles utgiftene likt mellom partene vil det bli ca 1,15 mill kr per år for Meløy kommune. Forutsetningene er at det oppnås et anbud som innfrir denne kostnadsvurderingen.

Selskapet som eventuelt vinner anbudskonkurransen skal ha betalt for risikoen ved å gi en fast pris for x (maks 10 år) antall år. Det er med den bakgrunn ikke usannsynlig at kontraktssummen vil kunne bli noe høyere enn det vi har beregnet i våre eksempler. Avskrivningstiden til fartøyet vil i så måte være sentral. I tillegg er kontraktslengde og eventuelle reguleringsklausuler (drivstoff, mannskapskostnader etc.) i kontrakten av stor betydning.

Som en ser av Tabell 4-20 vil det på kort sikt være mulig å innfri kommunens primærønsker mht til pendling innenfor en mindre økning i tilskuddsrammen (alternativ 1). I dette ligger det at Bolga får daglige (hverdager) pendlermuligheter om morgenen med ferga. Støtt og Meløysund vil få ivaretatt sine pendlerbehov med lokalhurtigbåten. Skal Bolga også betjenes med lokalhurtigbåten blir tilskuddsbehovet over doblet. På lengre sikt vil det med ny lokalhurtigbåt bli noe større kostnader.

Hvis en tenker seg en ambulansebåt eller passasjerbåt som kan ta med ambulanse eller bare en bil kan den utformes som vist i *Bilde 4-59*. Et slikt fartøy vil gjøre det mulig å transportere pasienter direkte fra hjem til lege/sykehus. Dette vil nok bli en langt mer kostbar løsning for både Helse Nord og Meløy kommune.



*Bilde 4-59: Skisse av ambulansebåt (Transportutvikling Bodø AS og Ola Lilloe- Olsen)*

Dagens ruter til og fra Bodø har rimelig god korrespondanse med fly og tog, dette er i hvert fall ikke videre problematisert fra grendelagene eller Meløy kommune.

#### 4.9.7 Kaier og båtterminal i Meløy

Følgende hoved- anløpssteder/fergeleier benyttes i Meløy:

- Bolga
- Grønøy
- Meløysund
- Vassdalsvik
- Ørnes
- Støtt
- Forøy
- Ågskaret

I tillegg benyttes følgende kaier av lokalhurtigbåtruta:

- Valøy
- Mesøy
- Texmona
- Rendal
- Sandvik

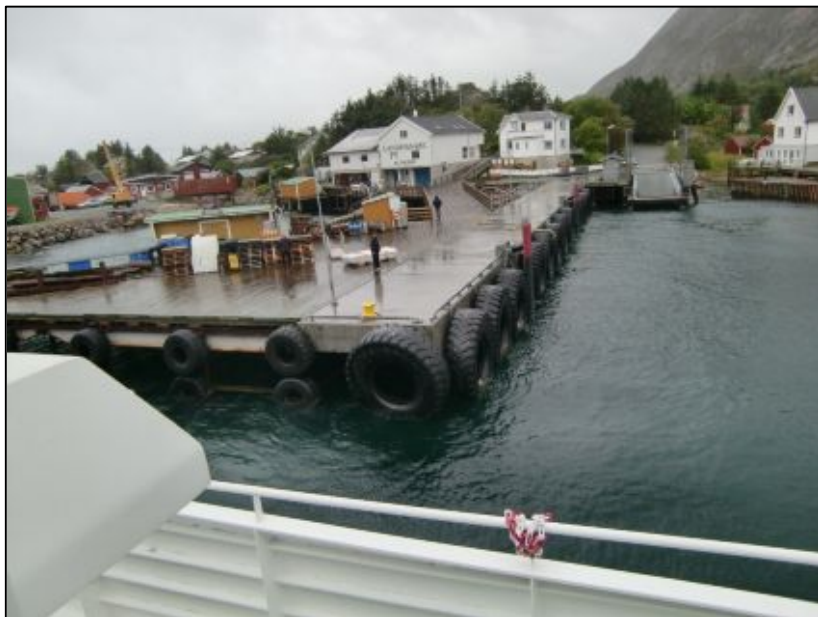
Anløpsstedene, kaiene og fergeleiene blir videre kort gjennomgått.

Bolga:

Som en ser av *Bilde 4-60* er Bolga skipekspedisjon og fergekaien bygd sammen der ene side fungerer som fendervegg for fergen mens andre siden er anløpssted for øvrige fartøy.

Fergekaien og fenderveggen ble for få år siden opprustet og oppgradert for å håndtere de nyere og større fergene. Ferga har enkelte netter i uka liggested i Bolga og liggeforholdene anses som gode, kan være en del bølger i nordlige vindretninger. Fenderveggen er også forlenget slik at ferga ikke skal være til hinder for øvrige båtanløp. Fergekaienlegget anses som godt fendret og i god stand.

Skipsekspedisjonskaien ble for få år siden utvidet og oppgradert i forbindelse forlengelsen av fenderveggen. Fenderveggen til fergekaien er adkomstvei til ekspedisjonskaien og har betongdekke. Ekspedisjonskaien har nytt solid tredekke og ligger i samme plan som adkomstvei. Ekspedisjonskaien anses som godt fendret og i god stand. "Landingsforholdene"



til båtene anses som rimelig gode, kan være en del bølger i Østlige og nordlige vindretninger. Ved vanskelige forhold er det flere muligheter mht til valg av kaiside og retning.

Det er ikke venterom eller leskur på kaien.

Dybdeforholdene ved laveste lavvann er ca 5,7 meter.

Bilde 4-60: Bolga skipsekspedisjon og fergekai (Transportutvikling Bodø september 2009).

#### Grønøy:

Grønøy skipsekspedisjon bygde for en del år siden ny betongkai. Kaien er godt fendret og i god stand, men noe kort. Kaidekket ligger i plan med adkomstvegen. Kaien ligger godt skjermet i forhold til vind og bølgeforhold.



"Landingsforholdene" til båtene anses som gode.

Det er ikke venterom eller leskur, men det er en lagerhall i tilknytning til kaien som folk står innenfor mens de venter på båten.

Dybdeforholdene ved laveste lavvann er ca 5,0 meter (grunneste punkt).

Bilde 4-61: Grønøy skipsekspedisjon (Transportutvikling Bodø september 2009).

### Meløysund:

Meløysund fergekai ble oppgradert for en del år siden. Fenderveggen er godt fendret og i



god stand. "Landing" og liggeforholdene til ferga anses som gode. Fergekaien er godt beskyttet mot vær og bølger, kun i enkelte vindretninger fra nord og øst kan det bli en del bølger. Fergen har liggested i Meløysund enkelte netter.

Bilde 4-62: Grønøy skipsekspedisjon (Transportutvikling Bodø september 2009).

Det er også en kommunal flytebrygge i Meløysund som benyttes av lokalhurtigbåten. Flytekaien og landgangen ble installert for få år siden, men fortøyningen er for dårlig eller



slakk. Dette betyr at flytebryggen vandrer mye når båten legger til, noe som kan skape farlige situasjoner i forhold til landgang og personer som står på flytebryggen. Det har vært hendelser der folk har blitt skadet, dog ikke alvorlig. Mannskapet på MS Meløytind har gjentatte ganger krevd at kaien måtte bli bedre fortøyd.

Bilde 4-63: Grønøy skipsekspedisjon (Transportutvikling Bodø september 2009).

### Vassdalsvik:

I Vassdalsvik er det kun fergekai. Fergekaien ble oppgradert for en del år siden og betraktes



som i god stand. "Landingsforholdene" anses som gode, men det kan være en del sjø i østlige og nordlige vindretninger.

Bilde 4-64: Vassdalsvik ferge (Transportutvikling Bodø november 2009).



Ørnes:

Ørnes fergekai ble også for en del år siden opprustet. Fergekaien er i god stand der "landingsforholdene" betraktes som gode, kan bli en del bølger i sørlige vindretninger uten at det skaper nevneverdige problemer.



Bilde 4-65: Ørnes fergekai (Transportutvikling Bodø november 2009).

Ørnes skipsekspedisjon sin kai er av høy standard. Kaien har betongdekke og er godt fendret. Kaidekket er av betong og er i plan med vei. Ørnes skipsekspedisjon er en privat Nor Lines ekspedisjon og har daglige anløp av hurtigruten, samt flere ukentlige anløp av



Bilde 4-66: Ørnes skipsekspedisjon (Transportutvikling Bodø september 2009).

godsåter.

"Landingsforholdene" anses som gode i de fleste vindretninger, men det kan bli litt sjø i vestlige vindretninger.

Dybdeforholdene ved laveste lavvann er ca 8,0 meter (grunneste punkt på nykaien).

Det er venterom i bygget ved siden av skipsekspedisjonen. Venterommet driftes i et samarbeid mellom fylkeskommunen og drosjene.

Støtt:

Støtt fergeleie ligger midt i Støttsundet som er ganske smalt, spesielt kan dette være



problematisk når større ferger skal snu. Fergekaien er i god stand og ligger beskyttet til i forhold til vær og vind.

Ferga har liggested på Støtt en natt i uka.

Bilde 4-67: Støtt fergekai (Transportutvikling Bodø september 2009).

Støtt skipsekspedisjon ligger lengre inn i Støttsundet og er også godt beskyttet i forhold til vær og vind. Det er bedre plass for å snu fartøy inne ved ekspedisjonskaien enn ved



fergekaien. Kaien er i god stand og er utrustet med betongdekke og god fending. Betongdekke ligger tilknyttet til asfaltert vei med god adkomst. Det er ikke venterom eller leskur, men det er mulig å skjerme seg for vær og vind på innsiden av brygga som står i tilknytning til kaien.

Dybdeforholdene ved laveste lavvann er ca 5,0 meter (grunneste punkt).

Bilde 4-68: Støtt skipsekspedisjon (Transportutvikling Bodø september 2009).

### Forøy og Ågskaret:

Forøy og Ågskaret fergekaier er oppgradert og tilpasset dagens fartøy. Fenderveggene er godt fendret. Begge anleggene oppfattes som i god stand.

### Øvrige kaier som benyttes av lokalhurtigbåtruten:

Kaien på Texmona oppfattes som brukbare, og er grei å anvende i følge skipsføreren på lokalhurtigbåten. Likeså oppfattes kaien på Valøy. Begge disse kaiene er private.

Kaien på Mesøy er kommunal og ble reparert og oppgradert for kort tid siden. Skipsføreren mener at kaien nå er ok.

Kaien i Rendalen er privat og i brukbar stand. Eieren har signalisert at han vil reparere og oppgradere kaien i nær fremtid.



Bilde 4-69: Kommunal kai i Sandvika (Transportutvikling Bodø august 2009).

Kaien i Sandvika er kommunal. Kaien er ikke fendret, samt at det mangler leider som man er avhengige av ved fjære sjø. Det er ikke mulig å legge fartøyets side til kaien, derfor må baugen benyttes, noe som ikke alltid er funksjonelt. Kaien bør forlenges og fendres slik at fartøyet kan legges til på normal måte. Som en ser av *Bilde 4-69* er kaien formet som en smal pir der det er mangelfull fendring.

Ved anløp av flere av de mindre kaiene er det ikke ekspeditør til stede når båten ankommer, noe som betyr at mannskapet på lokalhurtigbåten må besørge fortøyningen alene. Dette kan være krevende når det er dårlig vær og mørkt og at det er passasjerer som skal trygt om bord eller på land. Med denne bakgrunn er det viktig at kaiene er vedlikeholdt og tilpasset for at anløp skal skje så sikkert og smidig som mulig. For Meløy kommune påhviler det derfor et ansvar å snarest bedre kaiforholdene ved både Sandvik og Meløysund. Foruten dette er de fleste kaiene i brukbar stand.

Vi konkluderer med at samtlige skipsekspedisjoner i Meløy er av god standard, der det blant annet er rimelig godt tilrettelagt for bevegelseshemmede. Ofte er det fartøyene som er begrensningen i så måte. Leskur bør plasseres ut på de kaiene som ikke har mulighet for annen skjerming av de reisende, dette er påpekt fra kommunen sin side.

## 4.10 Andre ruter som kan kobles mot båtrutene

Det er en rekke korrespondanser og forbindelser som i dag kan benyttes for de som reiser med båt i Salten. I dette kapitlet gis en kort beskrives av andre relevante transportmidler. Bodø vil i så måte være et sentralt trafikknutepunkt.

Vi vil i dette prosjektet unngå en for sterk sammenblanding mellom båtruter og de øvrige tilgjengelige transportmidler, dette for og ikke komplisere bildet ytterligere. Dette begrunnes videre med at de øvrige transportmidlene også har en rekke forhold som skal ivaretas, her kan nevnes skole, marked (kommersielle ruter), korrespondanser og andre forhold. De forskjellige transportmidlene vil videre bli beskrevet hver for seg. I dette kapitlet er ikke togrutene medtatt. Noen togkorrespondanser er medtatt i øvrige kapitler der slike korrespondanser er relevante.

### 4.10.1 Buss

Det er en rekke bussruter som sammenbinder stedene og distriktene i Nordland. De lokale bussrutene i distriktene er ofte basert på skolekjøring, noe som ofte legger til rette for eventuelle tilleggsruter. I tillegg er det en del langruter som binder fylket sammen, også korrespondanser i forhold til nabofylker. Vi ser videre på de kommunene som har veiforbindelse og har buss som alternativ/supplement til båtrutene. Bussrutene er i tillegg viktige for steder, og mellom steder, der det ikke er andre transportmidler.

Hamarøy og Steigen:

Langrutene mellom Bodø og Narvik/Vesterålen er kommersielle ruter som selskapene driver for egen regning og risiko. Rutene og eventuelle ruteendringer til løyvehaverne må godkjennes av Nordland fylkeskommune. Ønskete ruteendringer på nevnte ruter er noe selskapene selv håndterer med basis i økonomisk drift. Etter vår erfaring kunne inntjeningen på nevnte langruter vært bedre.

Ruten som går mellom Bodø og Oppeid er med i anbudspakken for Nordre Salten. Fra 4. januar 2010 vil denne ruten bli driftet med basis i anbudskontrakt (bruttoanbud) der inntektene og markedsansvaret tilfaller fylkeskommunen. I motsetning til de nevnte langruter er dette en rute som fylkeskommunen selv rår over.

Som en ser i *Tabell 4-21* har Hamarøy og Steigen kommuner daglige bussforbindelser med Bodø og Narvik. Hvis en tar for seg Hamarøy først, så er det mulig og daglig reise fra Bodø og helt til Skutvik, Første mulighet er kl 0700 fra Bodø der en fremme i Skutvik kl 1155, neste mulighet er kl 1445 (anbudsrute), der ankomst Skutvik er kl 1940 (dette gjelder ikke lørdag og søndag). Siste tur til Hamarøy går daglig fra Bodø kl 1615 (søndag kl 1630) og er fremme i Skutvik kl 2130. Bussturene fra Bodø til Skutvik tar ifra 4 timer og 55 minutter og opp til 5 timer og 15 minutter. Turene til Skutvik fordrer bussbytte.

Ved å benytte hurtigbåt til Hamarøy har man bare en daglig mulighet, avgangen fra Bodø er kl 1715 (1800 på fredag og 2030 på søndag). Reisetiden til Skutvik er 2 timer og 30 minutter. Buss fra Skutvik til Innhavet tar ca 1 time, noe som betyr en total reisetid fra Bodø på ca 3 timer og 30 minutter, noe som også innfris ved å ta buss direkte fra Bodø. Øvrige

steder (sentrale) i Hamarøy vil også kunne ha kortere reisetid ved å benytte hurtigbåt og buss.

	Buss				Nex II			Helnessundruta		
	Daglig	Daglig unntatt lørdag og søndag	Daglig	Søndag	Daglig unntatt søndag og fredag	Fredag	Søndag	Tirsdag	Torsdag	Fredag
Fra Bodø	0700	1445	1615	1630	1715	1800	2030	0730	1030	1515
Til Helnessund					1815	1900	2130	0845	1140	1615
Fra Fauske	0855 (a)	1635 (a)	1810	1810						
Fra Tømmerneset	1025	1815	1945	1945						
<b>Buss steigen</b>										
Fra Leinesfjord			2040							
Til Nordfold			2100							
<b>Buss videre mot Hamarøy</b>										
Fra Innhavet	1035	1825	2010	1955						
Fra Ulsvåg	1110	1905	2040	2030						
<b>Buss Hamarøy</b>										
Fra Oppeid	1130	1910	2100	2045						
Til Skutvik	1155	1940	2130	2130	1945	2030	2230			
<b>Buss videre til Narvik</b>										
Til Narvik	1330		2300							

(a Tog fra Trondheim)

Tabell 4-21: Ruteoversikt over transportmidler tilknyttet Hamarøy og Steigen (ruter fra Bodø)

I Tabell 4-21 fremkommer også bussforbindelser til Steigen. Bussen har daglig avgang kl 1615 fra Bodø og har videre korrespondanse med buss til Steigen (bortsett fra lørdag). Reisetiden med buss mellom Bodø og Nordfolda er ca 4 timer og 45 minutter. Steigen har daglige reisemuligheter med Nex II fra Bodø kl 1715 (1800 på fredager og 2030 på søndager). Reisetiden til Helnessund er ca 1 time, og til Bogøy ca 2 timer. I tillegg betjener "Helnessundruta" Steigen på tirsdag, torsdag og fredag med turer til og fra Steigen. Det er også muligheter for suppleringsstur på søndager hvis Nex II er fullbooket.

Bussreisen tar forholdsvis lang tid til Steigen og Hamarøy, dette hovedsaklig grunnet lengre opphold på Fauske (togkorrespondanse). Oppholdet på Fauske varer i ca 40 minutter.

Tabell 4-22 viser forbindelsene fra Hamarøy og Steigen til Bodø. Fra Hamarøy (Oppeid) er det daglige (unntatt søndager) bussturer til Bodø. Avgang Oppeid (anbudsrueten) er kl 0650 og ankomst Bodø er kl 1100. Denne turen tar i overkant av 4 timer, grunnet ingen oppholdstid på Fauske. Neste tur kan en reise fra Skutvik kl 0840 (kun skoledager) å ankomme Bodø kl 1325. Turen har korrespondanse med tog til Trondheim. Siste daglige tur har avgang Skutvik kl 1610 med ankomst Bodø kl 2240. Denne turen korresponderer også med tog til Trondheim (nattoget).

Nex II har daglig (unntatt søndager) avgang fra Skutvik kl 0730 med ankomst Bodø kl 1000. Søndagsavgangen er kl 1700, og der er ankomsten Bodø kl 1930.

Fergesambandet Svolvær-Skrova-Skutvik har sin eneste (unntatt sommerruten) daglige ankomst til Skutvik kl 1815. Bussen har avgang Skutvik kl 1745 som er 30 minutter før ferga ankommer og dermed avskjærer bussforbindelsen for reisende fra Svolvær og Skrova. Nevnte bussavgang korresponderer med buss til Fauske og Bodø. Neste bussavgang fra

Skutvik er kl 1945 og den korresponderer med buss til Narvik. Fra Presteid og til Skutvik, der det er fergeavgangen til Lofoten, er det reisemuligheter med buss. Tidsforskjellen i forhold til Nex II avgangen er relativt liten, noe som sannsynligvis medfører at de fleste reisende (uten bil) benytter Nex II.

Steigen har på mandag, onsdag og fredag tur fra Nordfolda kl 0645 (med bussbytte) der ankomst Bodø er kl 1100. Daglig, unntatt lørdag og søndager, er det tur fra Nordfolda kl 1745 (med bussbytte) med ankomst Bodø kl 2240. I tillegg er det korespondanser mellom buss og hurtigbåt i Helnessund og Nordskot.

Nex II har daglige (med unntak av søndag) avganger fra Helnessund kl 0850 med ankomst Bodø kl 1000. Søndag er avgang Helnessund kl 1815 med ankomst Bodø kl 1930. I tillegg er det i Helnessundruta avgang på tirsdag, torsdag og fredag, avgangen Helnessund er kl 1630 med ankomst Bodø kl 1750 (1730 på fredager). Suppleringssturen (hvis Nex II er fullbooket) har ankomst Bodø kl 1640.

		Buss			Nex II		Helnessundruta			
		Daglig unntatt søndag	Daglig	Daglig	Daglig unntatt søndag	Søndag	Tirsdag	Torsdag	Fredag	Søndag
Fra	Narvik		0700	1610						
<b>Buss fra Hamarøy</b>										
Fra	Skutvik		0840 (s)	1745	0730	1700				
Fra	Oppeid	0650	0855	1820						
Fra	Ulvsvåg	0710	0925	1845						
<b>Buss Steigen</b>										
Fra	Nordfold	0645 (c)		1745 (d)						
Fra	Leinesfjord	0705 (c)		1810 (d)						
<b>Buss videre til Bodø</b>										
Fra	Tømmerneset	0800	1025	1945						
Fra	Fauske (e)	0955	1215	2130						
Fra	Helnessund				0850	1815	1630	1630	1630	1530*
Til	Bodø	1100	1325	2240	1000	1930	1750	1750	1730	1640

\* Suppleringsstur som kun går når NexII er fullbooket. (s kun skoledager. (c går kun mandag, onsdag og fredag. (d går daglig unntatt lørdag og søndag. (e Tog til Trondheim

Tabell 4-22: Ruteoversikt over transportmidler tilknyttet Hamarøy og Steigen (ruter til Bodø)

#### 4.10.2 Meløy og Gildeskål

Daglig er det 2 ruteturer med buss fra Meløy/Gildeskål som går til Bodø. Første tur går kl 0735 fra Ørnes med ankomst Bodø kl 1000. Turen har korrespondanse på Skaugvoll med buss fra Sund, som også har korrespondanse med ferga fra Sørarnøy. I tillegg har Nex I avgang fra Ørnes kl 1020 med ankomst Bodø kl 1150 (unntatt søndag, da er avgangen Ørnes kl 1830).

Neste rutetur med buss har avgang Ørnes kl 1730 med ankomst Bodø kl 1945. På fredag er det ekstra tur som går fra kl 1245 fra Ørnes. I sum gir dette 3 daglige reisemuligheter fra Meløy til Bodø (4 muligheter på fredag). Helgene, har som *Tabell 4-23* viser, noen andre avgangstider.

Sund og Inndyr i Gildeskål kommune har 2 daglige (fredag 3 muligheter) muligheter der det er busskorrespondanse med buss til Bodø. Som en ser i tabellen er det bare en korrespondanse i helgene.

Gildeskål har i tillegg daglige (unntatt helgene) hurtigbåtforbindelser til Bodø. Avhengig av hvor en bor i Gildeskål er det enkelte dager fra 2 til 4 reisemuligheter til Bodø.

		Buss					Nex I	
		Daglig unntatt søndag	Fredag	Lørdag	Søndag	Daglig unntatt lørdag	Daglig unntatt søndag	Søndag
Fra	Ørnes	0735	1245	1345	1500	1730	1020	1830
Fra Gildeskål								
Fra	Sund	0800				1750		
Fra	Inndyr	0805	1315			1800		
Fra	Skaugvoll	0825	1330	1430	1540	1815		
Til Bodø								
Til	Bodø	1000	1500	1600	1715	1945	1150	2015

Tabell 4-23: Ruteoversikt over buss og Nex I forbindelse til Bodø

I *Tabell 4-24* vises buss og Nex I forbindelser sørover til Gildeskål og Meløy. På hverdager er det 2 daglige turer (fredag 3 turer) fra Bodø. Første avgang er fra Bodø kl 1500, mens neste avgang er kl 2100. I tillegg har Nex I avgang fra Bodø kl 1600, der den enkelte dager har

		Buss					Nex I	
		Daglig unntatt lørdag og søndag	Fredag og Lørdag	Lørdag	Søndag	Daglig unntatt lørdag	Daglig unntatt søndag	Søndag
Fra	Bodø	1500	1715	1345	1830	2100	1600	1300
Gildeskål								
Fra	Skaugvoll	1645	1900	1520	2015	2240		
Fra	Inndyr	1650	1905*	1525*		2250		
Til	Sund	1700				2300		
Til Meløy								
Til	Ørnes	1730	1935	1600	2050	2315	1730	1435

\* kun på fredag.

Tabell 4-24: Ruteoversikt over buss og Nex I forbindelse fra Bodø og til Meløy

anløp av Våg og Sørarnøy i Gildeskål. I tillegg er den en rekke anløp av Ytre Gildeskålruta.

Tidligere hadde Meløy kommune ønske om daglige tidligturer fra Bodø og til Meløy. Det kan videre nevnes at bussruten fra Bodø og nedover til Meløy går helt til Halså, der det er korrespondanse med fergesambandet Forøy-Ågskaret. Dette har vi ikke valgt å belyse videre.

Hurtigruten:

I Salten anløper Hurtigruten daglig anløpsstedene Bodø og Ørnes. I Tabell 4-25 vises ruteankomster og avganger for utvalgte anløp i Nordland. Sørgående hurtigrute har avgang Bodø kl 0400 med ankomst Ørnes kl 0700. Avgang Ørnes er kl 0715. Ferga i Meløybassenget har ankomst Ørnes kl 0720, altså 5 minutter etter avgangen til hurtigruten. Etter hva vi har forstått så tilpasser hurtigruten seg fergeankomst Ørnes hvis det er reisende som skal sørover med hurtigruten.

På nordtur er avgangstid Ørnes kl 0930, dette korresponderer med ferga i Meløybassenget. Nex I har for øvrig avgang kl 1020 som er 50 minutter etter hurtigruten sin avgang. Hurtigruten ankommer Bodø kl 1230 og har videre avgang nordover kl 1500. Avgangen nordover til blant annet Svolvær har ikke nevneverdige korrespondanseproblemer for de reisende i Salten. I tillegg har Nex II avgang fra Bodø kl 1715 på de fleste dagene. Nex II ankommer Svolvær like før hurtigruten.

Hurtigruten					
Nordgående			Sørgående		
	Ankomst	Avgang		Ankomst	Avgang
Brønnøysund	0030	0100	Svolvær	1830	2000
Sandnessjøen	0345	0415	Stamsund	2145	2200
Nesna	0525	0530	Bodø	0200	0400
Ørnes	0900	0930	Ørnes	0700	0715
Bodø	1230	1500	Nesna	1100	1115
Stamsund	1900	1930	Sandnessjøen	1230	1330
Svolvær	2100	2200	Brønnøysund	1615	1700

Tabell 4-25: Rutetabell hurtigruten

Fly:

I Tabell 4-26 vises de fly avganger og ankomster (hverdager) som var ved Bodø lufthavn den 9. september 2009. Tabellen viser hverdagsflytidene. Flyrutene er dynamiske og endres stadig mht markedsforhold. Det er derfor vanskelig å legge spesifikke flyruter til grunn ved ruteplanlegging

Hvis en ser på de 2 første flyavgangene om morgenen, vil det ikke være mulig å oppnå korrespondanse med dagens ruter. De to rutene som er aktuelle (Væran og Ytre Gildeskål) er basert på arbeidspendling og kan derfor vanskelig endres, noe det heller ikke har vært ønske om.



Neste flyavgang til Oslo er kl 1020. Denne avgangen kan være problematisk å rekke hvis en reiser med Nex II. Steigen kommune har i den forbindelse ytret ønske om at ankomst Bodø skal endres til ca kl 0940 (ankomst i dag er kl 1000). Neste flyavgang til Oslo kl 1040 er mulig å rekke.

Flyavgangen kl 1020 kan også være i tidligste laget hvis en kommer med morgenbussen fra Ørnes.

Nex I har ankomst Bodø kl 1150, noe som legger til rette for at flyavgangen til Oslo kl 1240 vil være innen rekkevidde.

Flyankomster og avganger (hverdager) fra Bodø med SAS og Norwegian (per 9/9-09)							
Avg.	Til	Rutenr	Selskap	Ank.	Fra	Rutenr	Selskap
06:55	Oslo	DY201		07:50	Tromsø	SK4561	
07:15	Oslo	SK4105		07:55	Trondheim	SK4552	
08:10	Trondheim	SK4561		09:55	Oslo	SK4104	
08:20	Tromsø	SK4552		10:15	Oslo	DY202	
10:20	Oslo	SK4107		11:30	Rygge	DY2790	
10:40	Oslo	DY205		12:05	Trondheim	SK4558	
11:50	Tromsø	DY2790		12:15	Oslo	SK4106	
12:25	Tromsø	SK4558		12:20	Tromsø	SK4573	
12:40	Oslo	SK4111		13:40	Tromsø	DY2791	
12:40	Trondheim	SK4573		14:30	Oslo	SK4112	
14:00	Rygge	DY2791		14:30	Oslo*	DY4208	
14:55	Oslo	SK4113		14:45	Tromsø	SK4577	
15:00	Oslo*	DY4209		15:05	Trondheim	SK4566	
15:05	Trondheim	SK4577		17:05	Oslo	SK4116	
15:25	Tromsø	SK4566		17:25	Tromsø	SK4581	
17:30	Oslo	SK4117		18:00	Trondheim	SK4572	
18:40	Oslo	DY209		18:15	Oslo	DY208	
17:45	Trondheim	SK4581		18:40	Oslo	SK4122	
18:20	Tromsø	SK4572		19:15	Trondheim	DY156	
19:05	Oslo	SK4123		20:00	Trondheim	SK4576	
19:35	Tromsø	DY156		20:05	Oslo	SK4124	
20:20	Tromsø	SK4576		20:20	Tromsø	SK4587	
20:40	Trondheim	SK4587		21:40	Tromsø	DY157	
20:45	Oslo	SK4127		22:10	Oslo	DY212	
22:00	Trondheim	DY157		23:30	Oslo	SK4126	
* fredag							

Tabell 4-26: Flyankomster og avganger fra Bodø per 9/9-09 (hverdager)

Hvis en ser på ankomsttidene vil ankomst Bodø (fra Oslo) kl 1430 være i god margin før Nex I har avgang kl 1600, også reisende med fly fra Trondheim vil kunne benytte Nex I videre.

Hvis en ser på Nex II så har den avgang Bodø kl 1715 (1800 på fredag) der 1705 flyet fra Oslo ankommer for sent til at en rekker båten. På fredag vil dette gå fint, så fremt ikke flyet er forsinket. I denne rapporten har denne korrespondansen vært drøftet. Det er i den forbindelse foreslått ruteendringer som utsetter avgangen til kl 1800, dette 2 dager i uken mens avgangen for de 2 øvrige dagene er flyttet til kl 1530.

## 5 Vurdering av fartøystypene

I dette kapitlet vil vi gjøre en vurdering av fartøystyper i hurtigbåtsambandene i Salten. Vurderingen har følgende inndeling:

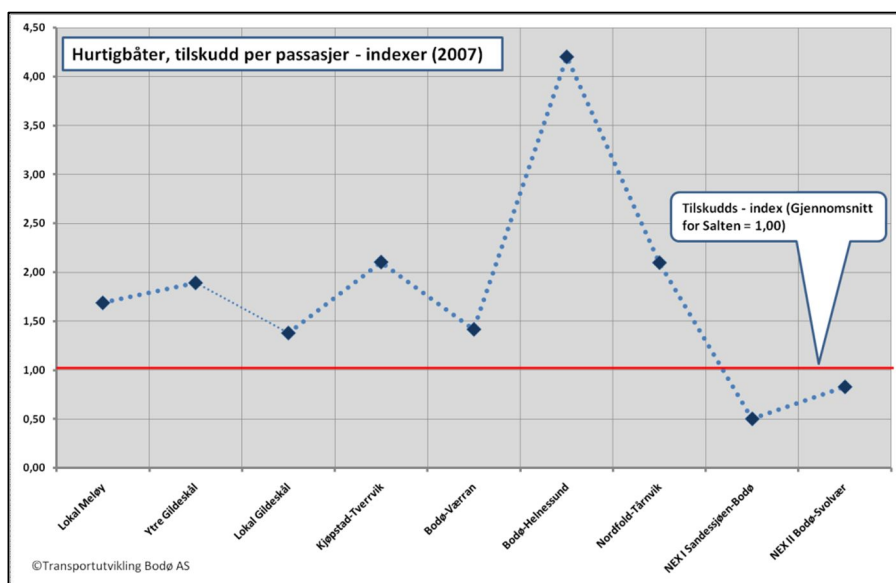
- Dagens kostnader ved drift av hurtigbåter og ferger (sammenligning)
- Miljø
- Fartøysstørrelse og gods
- Passasjerer mht universell utforming

Det er en kjent sak at hurtigbåtdrift koster, noe som det er flere grunner til. Her kan blant annet nevnes:

- Internasjonale og nasjonale krav fra sjøfartsmyndigheter
  - ✚ Mannskapskrav/sikkerhetsbemanning
  - ✚ Sikkerhetsutstyr
  - ✚ Krav til fartøy og utstyr
- Drivstofforbruk
- Investeringskostnader
- Vedlikeholdskostnader

Uten å gå inn på hvert enkelt element, kan en si at det er relativt kostbart å drifte hurtigbåter. Dette gjelder bl.a., drivstoff og andre kostnader som kapital, mannskap, vedlikehold osv. Det skal relativt mye energi til for å oppnå den hastigheten en hurtigbåt gjør. Vekt og linjeføring er av stor betydning.

Figur 5-1 viser at det fylkeskommunale tilskuddet til rutene i Salten varierer ganske mye. Figuren er basert på at gjennomsnittlig tilskudd per passasjer for hurtigbåtene i Salten er lik 1. De fleste rutene ligger over snittet, mens begge NEX-rutene ligger under snittet. Tilskudd per

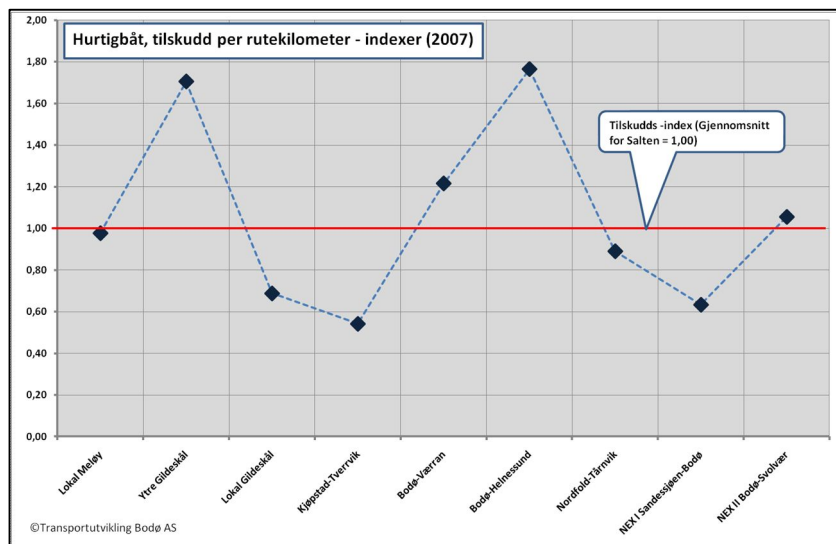


passasjer for NEX I ligger på ca halvparten av gjennomsnittet for alle rutene i Salten. Dette betyr ikke nødvendigvis at NEX I er en billig rute totalt, men sett i forhold til transporterte passasjerer og passasjerinntekter gir dette et riktig bilde.

Figur 5-1: Tilskudd per passasjer med hurtigbåt i Salten (Indekser 2007)

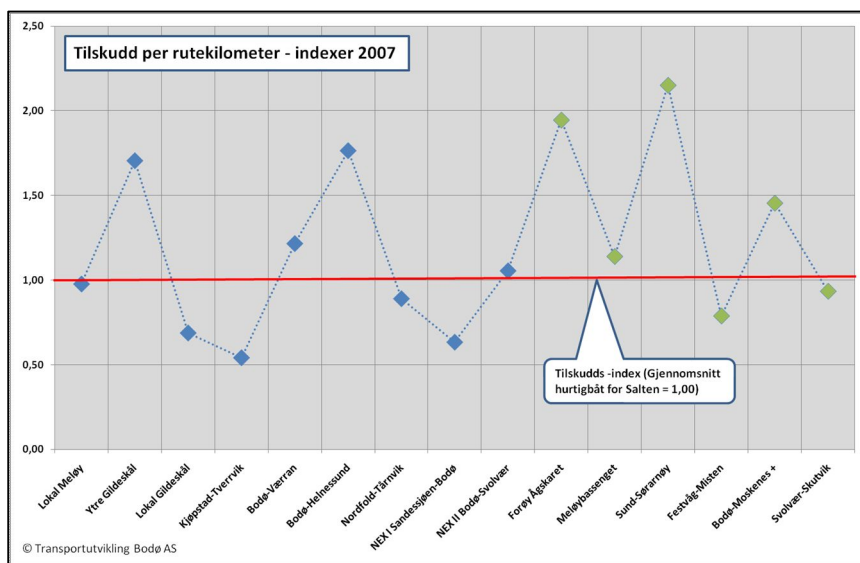
Helnessundruta utmerker seg ved at den koster over 3 gang så mye per passasjer som snittet. Dette begrunnes med at det er relativt få passasjerer som benytter ruten samt at den er relativt kostbar å opprettholde. For året 2009 (per oktober) har denne ruten hatt en positiv passasjervekst, noe som bedrer bildet en del.

Hvis en ser fylkeskommunalt tilskudd per rutekilometer endrer bildet seg en del. Figur 5-2 viser de samme rutene fordelt etter tilskudd per rutekilometer. Her er det ikke så store variasjoner som i forrige figur. NEX II ligger så vidt over snittet mens NEX I ligger godt under snittet. Dette skyldes primært, flere passasjerer og bedre inntjening. De øvrige rutene som ligger under snittet er ruter som har mindre fartøy med blant annet færre personer i bemanningen. Av de rutene som utmerker seg over snittet kan en nevne Ytre Gildeskål og Helnessundruta.



Figur 5-2: Tilskudd per rutekilometer med hurtigbåt i Salten (Indekser 2007)

For å nansere dette ytterligere er fergesambandene (merket grønn) i Salten tatt med i Figur 5-3. Her ser en at de fleste fergene ligger over snittet for hurtigbåt mht tilskudd per rutekilometer. Flere ferger har høyere tilskuddsnivå enn mange hurtigbåtsamband. For eksempel er det ingen fergesamband i Salten som har lavere tilskudd per kilometer enn hurtigbåtruten NEX I, selv ikke det korte fergesambandet Festvåg-Misten. Det bemerkes at



Figur 5-3: Tilskudd per rutekilometer med hurtigbåt og ferger i Salten (Indekser 2007)

fergene forflytter en langt større tonnasje per kilometer enn hurtigbåtene, men hurtigbåtene opererer i langt høyere rutehastighet. I flere ruteområder er det både ferger og hurtigbåter som anløper de samme steder og noen ganger ivaretar også fergerutene passasjerbehovet.

## 5.1 Miljø

Dagens rutegående sjøfart står overfor flere miljøutfordringer. Flere av disse vil kunne ivaretas bedre ved å ha et bevist forhold til problemstillingen.

Miljø er et sammensatt tema og vi har nedenfor sett på følgende forhold:

- Utnyttelse av fartøy (Vugge til grav vurdering av fartøy)
- Miljøutslipp fra fartøy
- Miljøutslipp til atmosfæren (luft) og tiltak for utslippsreducerende tiltak.

For tiden er det en rekke fartøy som er blitt umoderne og kostnadsdrivende som trenger avløsning. Konkurransenutsettingen legger i så måte til rette for å kunne skifte ut en del av de eldre fartøyene. På fergesiden ser vi få tegn til fartøysutskifting. I anbudsdocumentene til fergesambandene har det så langt vært "laveste pris" som har vært gjeldende.

Konkurransenutsettingen av hurtigbåtrutene i Nordland er i sin spede begynnelse og vil i løpet av kort tid skyte fart. I den forbindelse er det en del fartøy som bør få avløsning. Det finnes imidlertid flere tilpassete og moderne fartøy som i dag opererer i innarbeidede ruter. En bør derfor se på de erfaringer som tidligere har lagt til grunn ved valg av fartøy. I et miljøperspektiv er det derfor viktig å legge til rette for bruk av fartøy som er av en slik standard at de kan oppfylle en ny kontraktsperiode, for eksempel gode sjøegenskaper.

Med miljøutslipp fra fartøy menes bl.a. utslipp av støy, søppel, bunnstoff, kloakk og lensevann. Støy fra fremdriftsmaskineri og annet som påvirker mannskap, reisende og nære omgivelser, bør være viktige kriterier ved utarbeidelse av anbudsdocumentene. Støy som påvirker mannskapet vil for eksempel redusere konsentrasjon og dermed sikkerheten. Arbeidsmiljøet for mannskap er av stor betydning for sikkerhet og rekruttering til næringen. Også reisende vil stille krav om et godt reisemiljø.

En tilrettelagt søppelhåndtering både i og utenfor fartøyet har miljømessig betydning, her kan tilrettelagt kildesortering være miljøfremmende.

Utlekking av skadelige stoffer fra selvpolerende bunnstoffgift er forhold som er uheldig for økosystemet i skipsleden.

Kloakk og lensevann er utslipp som er regulert mht hvor dette kan avhendes.

Med miljøutslipp og utslippsreducerende tiltak mener vi fremdriftsmaskineriets utslipp til luft og sjø. Motorkraften og forbruk av drivstoff påvirker i all hovedsak utslippene til luft og sjø. Hvor mye motorkraft en hurtigbåt trenger avhenger i hovedsak av vekten på fartøyet, friksjon og fart.

Fra slutten av nittitallet har sjøfartsmyndighetenes stadig strengere krav bidratt til vektøkning av fartøyene. Dette har fartøy og utstyrproducenter forsøkt å kompensere ved lavere vekt på øvrig utstyr, byggematerialer osv. I tillegg har stadig optimalisering av skrogformene bidratt til mindre vannmotstand, noe som har gitt noe lavere forbruk.

Produsentene hevder at de i dag har klart å fremme tiltak som har kompensert for de vektøkende pålegg som sjøfartsmyndighetene de senere år har fremmet, der en nå begynner å se ytterligere vektreduksjoner der fartøyene blir lettere.

Hurtigbåter som benyttes langs nordlandskysten stilles ovenfor strenge krav til sjødyktighet, noe som ofte kan være i konflikt med vektreduserende tiltak. En rekke forhold påvirker vekten til fartøyene, her kan blant annet nevnes, høg tunnelhøyde, dyppgang, robust fremdriftssystem, hydrauliske landganger, bagasjeplass, passasjerseater, romslige salonger (universell utforming) m.m..

Rutefrekvens, godsførende hurtigbåter, og antall anløp påvirker også drivstofforbruket. Hurtigbåtbetjening av distriktene og stedene langs Nordlandskysten vil nødvendigvis medføre noe utslipp. Det er i dette arbeidet foreslått en del endring av faste anløp til signalanløp som vil bidra til reduserte utslipp.

Videre vil vi se på en del forhold rundt miljøutslipp og hvilke mulige tiltak som finnes.

Miljøutfordringene mht til  $\text{Co}_2^2$  (karbondioksid),  $\text{So}_2^3$  (svovel) og  $\text{NO}_x^4$  (nitrogenoksid) utslipp på ferger og hurtigbåter er betydelige.

$\text{Co}_2$  utslippene følger i stor grad drivstofforbruket. I følge datablad på Statoil Marine sin Gassolje (Lavsvovlig) dannes det ca 2,6 kg  $\text{Co}_2$  for hver liter forbrent diesel.

I følge en oversikt Rederienes Landsforening har laget er drivstofforbruket fordelt på følgende måte mellom ferger, hurtigruter og hurtigbåter.

Drivstofforbruk		
	Antall	Forbruk i tonn
Ferger	190	125 000
Hurtigruten	13	65 000
Hurtigbåter	70	35 000

Tabell 5-1: Drivstofforbruk rutefartøy i Norge

Som en ser i *Tabell 5-1* er det fergene i Norge som bruker mest drivstoff med ca 658 tonn per ferge i snitt (per år). Hurtigruten bruker ca 5 000 tonn per skip per år. Hurtigbåtene bruker ca 500 tonn i snitt per båt (per år).

Gassdrift av hurtigbåter er, og vil være, vanskelig og gjennomføre grunnet den vektøkning som oppstår. Tanksystemet (fuelsystem) vil kreve uforholdsmessig mye plass samt at vekten vil være så høy at dette er uaktuelt i hurtigbåt. På grunn av eksplosjonsfaren er det særdeles strenge krav til et slikt systems utforming, isolasjon, avlufting etc. Med dagens teknologi ser vi derfor gassdrift av hurtigbåter som uaktuelt.

Hurtigbåtene er som tidligere nevnt vektssensitive, noe som betyr at tilleggsutstyr ofte medfører økt forbruk. Eldre motoranlegg kan/bør utskiftes med nyere motorer som teknologisk sett er utviklet med lavere  $\text{NO}_x$  utslipp per kilowatt. Videre er vedlikeholdsterminene ved nyere motorer lengre enn eldre motoranlegg. Et eksempel er fartøyene Salten og Steigtind, som benyttes i NEX og er utstyrt med MTU sine moderne og

<sup>2</sup>  $\text{Co}_2$  utslipp fra fossilt brensel (diesel) til atmosfæren bidrar til drivhuseffekten fordi dette kommer i tillegg til det naturlige  $\text{Co}_2$  kretsløpet.

<sup>3</sup>  $\text{So}_2$  utslipp til atmosfæren bidrar til sur nedbør som igjen blant annet kan føre til luftveisplager.

<sup>4</sup>  $\text{NO}_x$  utslipp til atmosfæren bidrar den danner en fotokjemisk tåke som faller ned som sur nedbør. Den påvirker i tillegg drivhuseffekten og bidrar til nedbryting av ozonlaget i atmosfæren

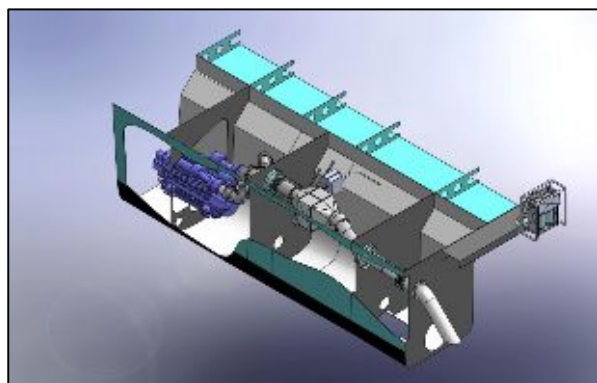
solide Common rail motorer. Det er krav om at NO<sub>x</sub> utslippet ikke skal overstige 9,8 g/kWh. Disse motorene markedsføres med NO<sub>x</sub> utslipp på 6,4 g/kWh, noe som gjør at utslipp av NO<sub>x</sub> ligger ca 35 % under kravet fra IMO<sup>5</sup>. Dette oppnås gjennom en mer effektiv forbrenningsprosess enn hva eldre motortyper er i stand til.

Av rensetekniske tiltak er Selektiv katalytisk reduksjon (SCR) aktuelt. SCR har vært benyttet på et fåtalls hurtigbåter. Så langt har vektøkningen overgått det som har vært ønskelig mht reduksjon av utslipp. Kort beskrevet kan en si følgende om SCR:

- SCR er et rensesystem som renses NO<sub>x</sub> i eksosgassen ved hjelp av tilsetning av urea eller ammoniakk i en katalysator.
- Renseprosessen krever at eksosgassen ligger over 270 grader celsius, noe som i de fleste tilfellene tilsier at effektuttaket på maskinene må være over 75 %
- Et SCR anlegg består av SCR reaktor, tanke, pumpe og kontrollsystem for dosering av ammoniakk/urea.
- Med et SCR anlegg er det mulig å oppnå en NO<sub>x</sub> reduksjon inntil 80 % (forutsetning høy last mht temperatur).
- SCR rensing kan bidra til økt drivstofforbruk

Ovenstående forutsetter, det som er mest brukt, urea som tilsetningsstoff i katalysatoren.

Firmaet Mecmar AS har lansert bruk av ammoniakk som tilsetningsstoff i SCR rensingen på hurtigbåter. Ved å benytte ammoniakk vil vekten på tilsetningsstoffet reduseres betraktelig og positiv driftseffekt oppnås dermed. Hovedutfordringen med ammoniakk, er at det er flytende, giftig gassform og eksplosivt. Dette forsøkes løst ved at ammoniakkflaskene monteres i dropstativ på hekken av fartøyet. På denne måten kan ammoniakken droppes fra styrhuset ved en eventuell nødssituasjon. Så langt har bedriften fått avslag på godkjenning fra sjøfartsdirektoratet. Mecmar AS anket avgjørelsen, og har gjennom sjøsikkerhetskomiteen fått positiv tilbakemelding på foreslåtte løsning. Dette har medført at Veritas er blitt bedt om å utarbeide ett regelverk som legger til rette for bruk av ammoniakk. Myndighetene har med denne bakgrunn åpnet for at det kan søkes om dispensasjon for å igangsettes et pilotprosjekt. Mecmar har i den forbindelse samarbeid med Torghatten-Nord AS om å benytte ett av fartøyene i NEX til pilotprosjektet. Dette fordrer også at Nordland



fylkeskommune bidrar til nevnte løsning som vil utløse noe investerings- og driftskostnader. I følge Mecmar AS vil nevnte løsning i snitt kunne redusere NO<sub>x</sub> utslippene fra fartøyet med inntil 80 % (gjennomsnitt). For ett av fartøyene i NEX vil dette på årsbasis kunne utgjøre en reduksjon i NO<sub>x</sub> utslipp på over 60 tonn.

Figur 5-4: Arrangementbildet av SCR ved bruk av ammoniakk på MS Steigtind/Salten (Kilde: Mecmar AS)

<sup>5</sup> IMO (Internasjonal Maritim Organization) Internasjonal maritim organisasjon under FN sin organisasjon som gir rammebetingelser for all internasjonal sjøtransport og danner grunnlag for nasjonal implementering. Norge forholder seg til IMO sine retningslinjer.

Reduksjon av svovelutslipp (SO<sub>x</sub>) til atmosfæren krever en enklere teknologi enn hva reduksjon av NO<sub>x</sub> medfører. Vanninjeksjon, eller scrubber teknologi i avgassystemet har stor effekt mht reduksjon (inntil 95 % reduksjon) av svovelutslipp til luft (atmosfæren). Vanninjeksjon er tiltak som er mindre kostnadskrevende å utføre, selv på eksisterende hurtigbåter. Det kan i tillegg nevnes at dagens marinediesel har et meget lavt svovelinnhold relatert til hva den hadde for få år siden. MS Salten og MS Steigtind er utrustet med sjøvannsinjeksjon i sine avgassystemer, noe som praktisk talt fjerner svovelutslipp til atmosfæren.

I en del andre fylker ser en på andre tiltak for å redusere drivstofforbruket. Her nevnes, kortere/mindre fartøy, lavere hastighet, benyttelse av annet byggemateriale (Carbon) osv. Slik vi ser det er det ingen enkle og revolusjonerende løsninger som nevneverdig kan redusere drivstofforbruket til hurtigbåtene i nordland, gitt at dagens tilbud skal opprettholdes.

## 5.2 Fartøysvurderinger

Hvis en legger til grunn hurtigbåtene som i dag trafikkerer i Salten, så er det innenfor dagens struktur få ruter som kan/bør redusere gods- og passasjekapasiteten. Legger en videre til grunn kostnadssiden ved drift av hurtigbåter vil det i mange tilfeller kunne være gunstig å redusere båtstørrelsene slik at en kan benytte færre personer i bemanningen og dermed redusere driftskostnadene. Eksempelvis vil en hurtigbåt som har passasjekapasitet på under 150 pax og en maksimal lengde i sjølinjen under 24 meter kunne bemannes med 3 personer per skift. Dette vil kunne redusere sikkerheten i forhold til de fartøy som er bemannet med 4 personer, selv om dette ligger innenfor sjøfartsmyndighetenes krav og retningslinjer. Det er ikke uvanlig at argumenter for sikkerhet kolliderer med lønnsomhetsspørsmål. Skal en redusere kostnadene ved hurtigbåtdrift går det ofte utover noe annet.

Godskapasiteten påvirker også fartøystørrelsen. Ut i fra de undersøkelser som vi har gjort av rutene i Salten er det ønske om "minst" dagens godskapasitet. Den eneste ruten som muligens vil kunne redusere godskapasiteten noe er Ytre Gildeskålruta. Det er en utbredt holdning at hurtigbåtene i fremtiden skal være godsførende men at det bør være rom for justering av kapasiteten.

Passasjerstatistikken i de fleste hurtigbåtrutene i Salten varierer gjennom året. Ofte er det slik at fartøyenes kapasitet er godt utnyttet om sommeren og i helgene, mens det ellers i uken/året er en del ledig kapasitet. I Nordlandsekspressen varierer trafikken en god del gjennom året, der rutestrekningen og farvannet fordrer minst dagens fartøystørrelse. Sikkerhet er i så måte sentralt.

På slutten av nittitallet ble daværende fartøy i NEX erstattet av en ny type hurtigbåter som skulle være både billigere og lettere, noe som etter hvert viste seg å være problematisk. Fremdriftssystemene, manøversystemene og fartøy fremsto etter en tid som ikke tjenelig for ruteområdene eller for de reisende. Det oppsto flere hendelser, samt reaksjoner fra mannskapet som opererte fartøyene. Dette medførte at det ble besluttet å kontrahere 2 nye fartøy som blant annet skulle være tilpasset nordlandskysten og ruteområdets utfordringer.

Nevnte "tilpassete" fartøy ble satt inn i rute i 2003 og fremstår i dag (2009) som nesten nye fartøy, noe som både brukerne og mannskap er tilfredse med. Godskapasiteten var også da gjenstand for vurdering. På det tidspunktet, kom en frem til at det måtte være en godskapasitet på ca 30 europalleeplasser i de nye fartøyene. Godsbehovet, spesielt mht ferske fiskeprodukter, ble vurdert som viktig, samt at hurtigbåtene skulle kunne ivareta distriktenes daglige behov for forsendelser av ferskvarer. Dette og andre forhold bør være med i vurderingen når rutene skal konkurranseutsettes. For øvrig er innspillene fra deltakende kommuner i dette prosjektet enstemmig i sitt krav om at minimum dagens standard bør legges til grunn for fartøy i NEX ved konkurranseutsettingen.

Det har de senere år vært et mål og overføre mest mulig av godset fra hurtigbåtene og til kystgodsruta. Ett av tiltakene for å oppnå denne målsetningen har vært å endre fraktregulativet for hurtigbåtene slik at det kostet mer å sende gods med hurtigbåt enn med kystgodsruta.

Etter nevnte justering er det i dag ca 11 % dyrere å sende gods med hurtigbåt enn kystgodsruta. Dette har hatt effekt og mye av godset er allerede overført til kystgodsruta. Dette gjelder kun fra Bodø og sørover (kystgodsruta har ikke ruteturer nordover). Kystgodsruta har kun 2 ruteturer (tur/retur Bodø) per uke, noe som medfører at NEX I må ivareta frakt av ferske fiskeprodukter de øvrige ukedager. Daglige seillinger med kystgodsruta vil bli uforholdsmessig kostbart og synes lite aktuelt.

I NEX II, Væran og Ytre Gildeskål er ikke kystgodsruta noe alternativ, derfor må hurtigbåtene i dag ivareta godsfunksjonen i disse rutene.

Hurtigbåtene har mange ulike funksjoner som blant annet avhjelper de som bor og driver næringsvirksomhet i distriktene. En bør derfor før konkurranseutsetting gjøre en analyse for hvert ruteområde mht til de godsbehov som er. Godskapasiteten bør også være med i vurderingen hvis en ser på reservefartøy og fartøysrokering i en eventuell større rutepakke.

Fartøyene seiler i en rekke trange farvann der værforhold og mørke gjør fartøysoperasjonen krevende. Det er derfor viktig at fartøy og utstyr er av beste standard for å gjøre sikkerheten så god som mulig. Hvis en har "Sleipnerulykken" friskt i minne så vet en hvilke konsekvenser og omfang en hurtigbåtulykke kan få. Fartøyene og arbeidsmiljøene bør derfor være så bra som mulig, også med hensyn til rekruttering av sjøfolk. I forbindelse med konkurranseutsetting bør derfor fartøyskriterier utarbeides i samarbeid med erfarne hurtigbåtførere.

Som tidligere nevnt er det en del problemer med sjøskvett fra fergene MS Gildeskål og MS Ørnes som henholdsvis trafikkerer i fergesambandene Sund-Horsdal-Sørarnøy og Meløybassenget.

Fergene har en utforming som gjør at det er særdeles ugunstig å ta med bilen når været er litt urolig.



Som en ser i *Bilde 5-1* så skal det ikke mye sjø til før en får seg en skikkelig bilvask. Fergen i



avisutklippet er MS Fykan som er samme type ferge som MS Gildeskål og MS Ørnes.

Kravet og ønskene fra kommunene er at det bør settes inn lukkede ferger, noe vi har stor forståelse for.

Bilde 5-1: Utklipp fra Meløyavisa den 17. desember 2009

### 5.3 Passasjer (universell utforming)

I standarden for "universell utforming" fremkommer følgende definisjon:

*"Universell utforming innebærer at tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjon i størst mulig grad løses gjennom tiltak i produktutforming, arkitektur, planlegging og tjenesteyting"*

Det er etablert en rekke krav, lover og forskrifter som regulerer hvordan universell utforming skal oppfylles. Det er også etablert komiteer som har fått mandat til å etablere standarder innenfor prioriterte områder.

I forhold til fartøy og terminaler har som oftest universell utforming sammenheng med fremkommelighet for bevegelseshemmede. En tenker da dørterskler, landganger, handikoptolett og andre fasiliteter som må være på plass for at også denne gruppen uhindret skal kunne benytte seg av offentlige transportordninger.

Bevegelseshemmede er bare en gruppe av funksjonshemmede som reiser. Det betyr at det også må tas hensyn til svaksynte, hørselshemmede, personer med astma, utviklingshemmede osv. I den konteksten kan en si at med universell utforming menes tilgjengelighet for alle reisende.

Det å legge til rette for tilgjengelighet for alle er en betydelig utfordring. I forbindelse med konkurranseutsetting er det derfor viktig å prøve å tilrettelegge best mulig for at alle som

ønsker å benytte tjenesten. Det er ønskelig med hydrauliske landganger på alle hurtigbåter, noe som kan bli utfordrende for mindre fartøy mht flo og fjære. I den forbindelse er bruk av flytekaier gunstig fordi en unngår høydeforskjell mellom fartøy og kaien. I tillegg er det viktig at salonger og toaletter er romslige slik at rullestoler uhemmet kan bevege seg fritt. Toalett for funksjonshemmede bør i så fall dimensjoneres slik at de er hensiktsmessige. Det er også spesielle krav mht farger for svaksynte. Fartøyene bør også være utstyrt med midler for å kunne kommunisere meldinger visuelt og verbalt, for eksempel ved forsinkelser, ruteendringer, sikkerhetsopplysninger og tjenester om bord. Dette bør også mannskap og betjening ha opplæring i.

I *Bilde 5-2* vises handikaptaolettet i MS Steigtind. Toalettet er godt tilpasset i forhold til



universell utforming. Det er god plass der personer med rullestoll fritt kan bevege seg fra salong og til toalett.

Slik standard bør være en selvfølge ved bygging av nye fartøy.

*Bilde 5-2: Handikaptaolettet på MS Steigtind (Transportutvikling Bodø AS, desember 2009)*

På enkelte ruter (eksempelvis NEX I og II) er det monitører i salongene som viser hvor fartøyet er på kartet, samt når en er fremme ved neste anløpssted. I tillegg vises det jevnlig sikkerhetsvideo på skjermene. Anløpsstedene varsles over høyttaler i god tid før ankomst. I sum er dette tiltak som innfrir flere av de målsetninger som universell utforming fordrer.

Vi har i tidligere kapitler beskrevet de forskjellige kaier som har anløp av hurtigbåtene mht bevegelsehemmedes behov.

I *Tabell 5-2* vises Nordland fylkeskommune sine satsningsområder/tiltak innenfor samferdsel mht universell utforming. Punktene 2 til og med 5 er spesielt relevante i forhold til de forhold som denne rapporten omhandler. Hvis disse tiltak/målsettinger følges vil det legges godt til rette for personer med forskjellige funksjonshemming. I så måte vil pkt 4 legge til rette for

Tiltak	Beskrivelse
1	Egen temaplan for kollektivtrafikk utarbeides.
2	Infrastruktur i tilknytning til kollektivtrafikken gis en universell utforming (trafikkterminaler, venterom, holdeplasser, knutepunkter og informasjon)
3	Det utarbeides kravspesifikasjoner/kriterier i anbudsdokumenter ved inngåelse av nye el. reforhandling kontrakter med transportselskaper. (buss, hurtigbåter og fylkesveiferges).
4	Det sikres brukermedvirkning i utarbeidelse av spesifikasjonskrav
5	Ved bygging av nye hurtigbåter stilles spesifikasjonskrav om universell utforming.
6	Tilskuddsordning for tilrettelegging av transportmidler/-materiell, videreføres.
7	Transportselskap som mottar fylkeskommunale tilskudd skal akseptere ledsagerbevis for personer som ikke kan reise alene.

brukermedvirkning mht blant annet utarbeidelse av spesifikasjonskrav for nye fartøy, her vil kommunene være sentrale premissgivere.

*Tabell 5-2: Utklipp fra Nordland fylkeskommunes "Handlingsplan for Universell utforming 2009-2012".*

## 6 Vurdering av takstregulativene

Takstsystemene og de reisendes betalingsvillighet har stor betydning for hvilket reisemønster som etableres. Dette forutsetter selvsagt at det er flere reisealternativer. I dag er det flere øyer/steder i Salten som kun har hurtigbåtforbindelse til fastlandet. Reisende til/fra disse stedene er ofte prisgitt det tilbudet som gis. Noen øyer har både ferge og hurtigbåtforbindelse, mens andre plasser har både hurtigbåt og veiforbindelser til eksempelvis Bodø.

Reisetid vil, og er, en avgjørende faktor ved valg av transportmiddel.

Hvis en ser for seg Hamarøy (fra Ulvsvåg og til Skutvik) og mesteparten av Steigen så vil hurtigbåt ofte være å foretrekke fremfor bil hvis en skal til/fra Bodø. Reisetiden med buss fra eksempelvis Steigen er i underkant av 5 timer til Bodø, mens hurtigbåt tar i overkant av 1 time (Helnessund). Kjøreidistanse buss er ca 245 km (Helnessund-Bodø) og seilingsdistanse Helnessund-Bodø er ca 56 km (ca 30nm). Som en ser vil det både tidsmessig og avstandsmessig være gunstig å benytte hurtigbåt, hvis rutetidene passer den reisende.

Hvis en tenker seg at bil benyttes så vil reisetiden på distansen (Helnessund-Bodø) kunne gjennomføres på i overkant av 3 timer og 30 minutter. Ved å benytte bil vil man kunne stå fritt i forhold til reisetidspunktene og en slipper ventetid på fergefrie strekninger.

Fra Ørnes og Inndyr mot Bodø, som også har veiforbindelse, er tidsdifferansene noe mindre mellom buss og hurtigbåt.

Hvis en legger beregningene i *Tabell 6-1* til grunn, så ser en at hurtigbåt er gunstigst både med hensyn til tid og pris. Vi har i beregningene lagt til grunn takstregulativene for 2009. Bilkostnader har vi beregnet med 1 liter per mil til kr 13 per liter. For bildrift er dette en kostnadmessig forenkling og de totale kostnadene ved drift en privatbil vil være høyere.

Fra/til Bodø	Distanse (ca)	Tidsforbruk (ca)	Pris (ca)	Sammenligning ordinær pris	Rabatt (pris i kr)			Sammenligning ved maks rabatt
	Km	Timer	kr	%	17 %	25 %	33 %	%
Helnessund								
Bil	245	3t 30min	320	92 %				100 %
Buss	245	5t	348	100 %		261		82 %
Hurtigbåt	56	1t	180	52 %	149	135	119	37 %
Skutvik								
Bil	239	3t 10min	310	91 %				100 %
Buss	239	5t	340	100 %		255		82 %
Hurtigbåt	110	2t 30min	315	93 %	261	236	208	67 %
Inndyr								
Bil	93	1t 20min	121	88 %				100 %
Buss	93	1t 50min	137	100 %		103		85 %
Hurtigbåt*	38	1t	124	91 %	103	93	82	68 %
Ørnes								
Bil	120	2t	156	92 %				100 %
Buss	120	2t 45 min	169	100 %		127		81 %
Hurtigbåt	74	1t 30 min	219	130 %	182	164	145	93 %

\* I prisen er det ikke tatt hensyn til eventuelle ekstrakostnader med båtbytte

Tabell 6-1: Takstammenligninger mellom hurtigbåt og buss til Bodø (2009 regulativer)

Ved de gitte forutsetningene som er lagt til grunn i *Tabell 6-1* vil det for en voksen person, ved bruk av maks rabatt, i de fleste tilfeller være billigere å benytte hurtigbåt istedenfor bil (basert på kun variable kostnader) eller buss. Bilberegningene legger til grunn en person i bilen, er det flere personer så endrer selvsagt bilde seg.

Hovedhensikten i dette eksemplet er å sammenligne mellom hurtigbåt og buss fra steder som har både veiforbindelse og hurtigbåtforbindelse.

Tidsmessig skiller hurtigbåt seg særdeles gunstig ut i forhold til buss, og for så vidt bil. De grønne ringene i tabellen viser reisetiden mellom de forskjellige stedene og Bodø. Reisetiden mellom Helnessund og Bodø med hurtigbåt er særdeles gunstig. Særlig til Inndyr og Ørnes er differansen tidsmessig noe mindre.

Ordinær pris ved benyttelse av hurtigbåt er markert med blå ring mht de forskjellige steders kostnad til/fra Bodø. Prismessig er det særdeles gunstig å benytte hurtigbåt mellom Helnessund og Bodø. Her, ligger ordinærprisen ca 48 % lavere enn med buss. Fra Skutvik til Bodø er det ved ordinær pris bare 7 % billigere å benytte hurtigbåt fremfor buss, men tidsmessig er det langt gunstigere med hurtigbåt. Personbil blir i dette tilfellet billigste alternativ, men hadde man hensyntatt alle privatbilens kostnader<sup>6</sup> ville den kommet dårligere ut.

Mellom Bodø og Inndyr er det tidsmessig hurtigst å benytte hurtigbåt. Buss er et dyrere alternativ.

Distansen Bodø-Ørnes gjennomføres raskest med hurtigbåt, til tross for at den har flere anløp underveis. Ved ordinær pris er hurtigbåt dyreste alternativ med ca 30 % høyere pris enn buss.

Buss og hurtigbåt har rabattordninger for de som benytter tilbudet mye. Hvis en ser på buss er det mulig å anskaffe seg et verdikort (kostnadsfritt) der en kan fylle opp kortet med valgfritt beløp. Dette vil fra og med 1. januar 2010 gi en rabatt på 25 %. I tillegg er det en rekke rabattordninger for skoleelever og andre.

Hurtigbåtene har klippekort som gir forskjellige rabatter på faste distanser alt etter hvor mange klipp som ønskes, dette er inndelt i 12 klipp som gir 17 % rabatt, 25 klipp som gir 25 % og 50 klipp som gir 33,33 % rabatt. En utfordring med klippekortene er at en må forskuddsbetale. Dette betyr at for de som reiser jevnlig (pendlere) så er det bedre rabattordninger på hurtigbåt enn buss. Eventuelle takstendringer for hurtigbåt er bebudet fremlagt som egen sak i fylkesrådet før ikraftsettelse 1. mars 2010.

I *Tabell 6-1* er billettprisene for hurtigbåt med maksimal rabatt (50 klipp) markert med rød ring. I og med at hurtigbåtenes rabattordning er bedre enn rabattordningen for buss så ser en at hurtigbåt kommer gunstig ut i de fleste tilfellene. Det er kun mellom Ørnes og Bodø at buss prismessig kommer gunstigere ut en hurtigbåt. Fra eksempelvis Helnessund og til Bodø reiser en 45 % billigere med hurtigbåt enn med buss. Inndyr og Skutvik kommer også gunstigst ut ved å benytte hurtigbåt. Tar en med tidsbesparelsen vil det i nevnte tilfeller

---

<sup>6</sup> Reelle bilkostnader er beregnet til å være ca kr 6,71 per km. Forutsetning er ny bil til kr 350 000, forsikring (kasko), avskrivning, renter, årsavgift, vedlikehold, drivstoff, dekk, service og en kjørelengde på 10 000 kilometer per år.

være langt gunstigere å benytte hurtigbåt fremfor andre transportmidler, gitt at dette stemmer med de reisende sine behov og rutetider.

Generelt kan en si at for de stedene i Salten som har både veiforbindelse og hurtigbåtforbindelse er det prismessig og tidsmessig gunstig og benytte hurtigbåt til/fra Bodø, spesielt hvis en benytter seg av rabattordningene. For strekningen Ørnes-Bodø er kostnaden noe høyere ved bruk av hurtigbåt enn buss, men tidsmessig er hurtigbåt gunstigst. For de reisende som bor et stykke fra hurtigbåtenes anløpssted vil vurderingen kunne være annerledes. Dette har vi ikke sett nærmere på.

Tabell 6-2 illustrerer prisforskjellene mellom ferge og hurtigbåt til/fra de øyene i Meløy som har begge alternativer. Reisene er beregnet fra/til Ørnes (fastlandet).

Hvis en først tar for seg reisen mellom Bolga og Ørnes så ser en at hurtigbåt er tidsmessig å foretrekke. (grønn ring). Prismessig, ved ordinær pris, er ferga langt billigere enn hurtigbåt, hele 39 % (blå ring). Legger en til grunn maks rabatt blir forskjellen mindre, kun 23 % (rød ring) i favør av ferga. Bilfrakt (inntil 6 meter) med verdikort gir samme pris som ordinær hurtigbåtbillett på samme distanse. Samme trend vises på de øvrige anløpsstedene, der differansen er noe mindre til/fra Meløysund.

Det er sannsynlig at reisende fra Bolga vil benytte hurtigbåt hvis en ikke har bil med seg. En sparer mye reisetid ved å benytte hurtigbåt. Den økte kostnaden ved bruk av hurtigbåten veies opp av besparelse i tidskostnaden for den reisende.

Videre kan en si at rabattordningene for både ferge og hurtigbåt er gunstige. Ser en på ferga oppnås 50 % rabatt for bilfrakt (og sjåfør) ved bruk av verdikort, mens rabatten for den reisende er på kun 17 %. For hurtigbåt kan det ved anskaffelse av klippekort (reise mellom 2 definerte anløpssteder) oppnås en rabatt på inntil 33,33 %.

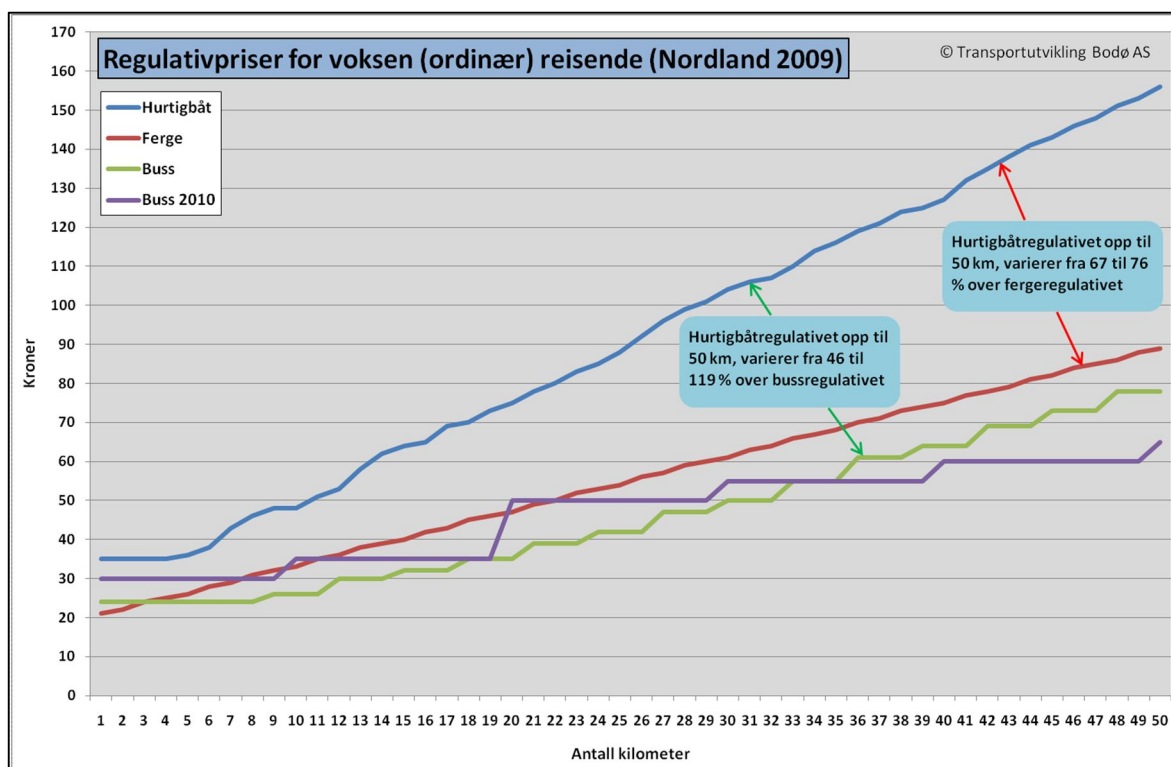
Fra/til Ørnes	Distanse (ca)	Tidsforbruk (ca)	Pris (ca)	Sammenligning ordinær pris	Rabatt (pris i kr)				Sammenligning ved maks rabatt
					Km	Timer	kr	%	
Bolga									
Ferge (bil tom 6m)	25	1t 50min	176					88	152 %
Ferge (person)	25	1t 50min	54	61 %	45				77 %
Hurtigbåt	25	40min	88	100 %	73	66	58		100 %
Meløysund									
Ferge (bil tom 6m)	10	50min	95					48	150 %
Ferge (person)	10	50min	33	69 %	27				86 %
Hurtigbåt	10	15min	48	100 %	40	36	32		100 %
Støtt									
Ferge (bil tom 6m)	17	55min	132					66	145 %
Ferge (person)	17	55min	43	62 %	36				78 %
Hurtigbåt	17	30min	69	100 %	57	52	46		100 %

Tabell 6-2: Takstammenligning mellom ferge og hurtigbåt i Meløy (2009)

Figur 6-1 illustrerer prisforskjellene mellom de ulike regulativene opp til 50 kilometer. Regulativene er fra 2009, men vi har også tatt med det nye bussregulativet som vil være gjeldende fra 1. januar 2010 (merket med Buss 2010). Regulativet for ferge er riksregulativet som samferdselsdepartementet vedtar. Nordland fylkeskommune har frem til nå benyttet riksregulativet for de fylkeskommunale fergesambandene. Dette har gitt like

betingelser mellom riks- og fylkesfergesamband. Hvordan dette i fremtiden blir håndtert når fylket overtar riksvegsambandene er ikke kjent. Fylkeskommunen har per i dag åpnet for fri takstfastsettelse i 2 fergesamband.

Ved å legge riksregulativet og dagens bussregulativ til grunn så ser en at de følger hverandre med lik avstand gjennom hele grafen. På meget korte samband er fergen billigere per kilometer enn bussregulativet, men etter 3 kilometer krysser de hverandre og fergeregulativet blir liggende jevnt over bussregulativet. Etter det nye bussregulativet (Buss 2010) så vil det fra neste år koste mer å reise inntil 34 kilometer enn det gjør i dag. Etter 34 kilometer blir det billigere enn tidligere. Det nye regulativet gjør taksthopp hver 10 kilometer, mens dagens bussregulativ har takstintervaller for hver 3. kilometer.



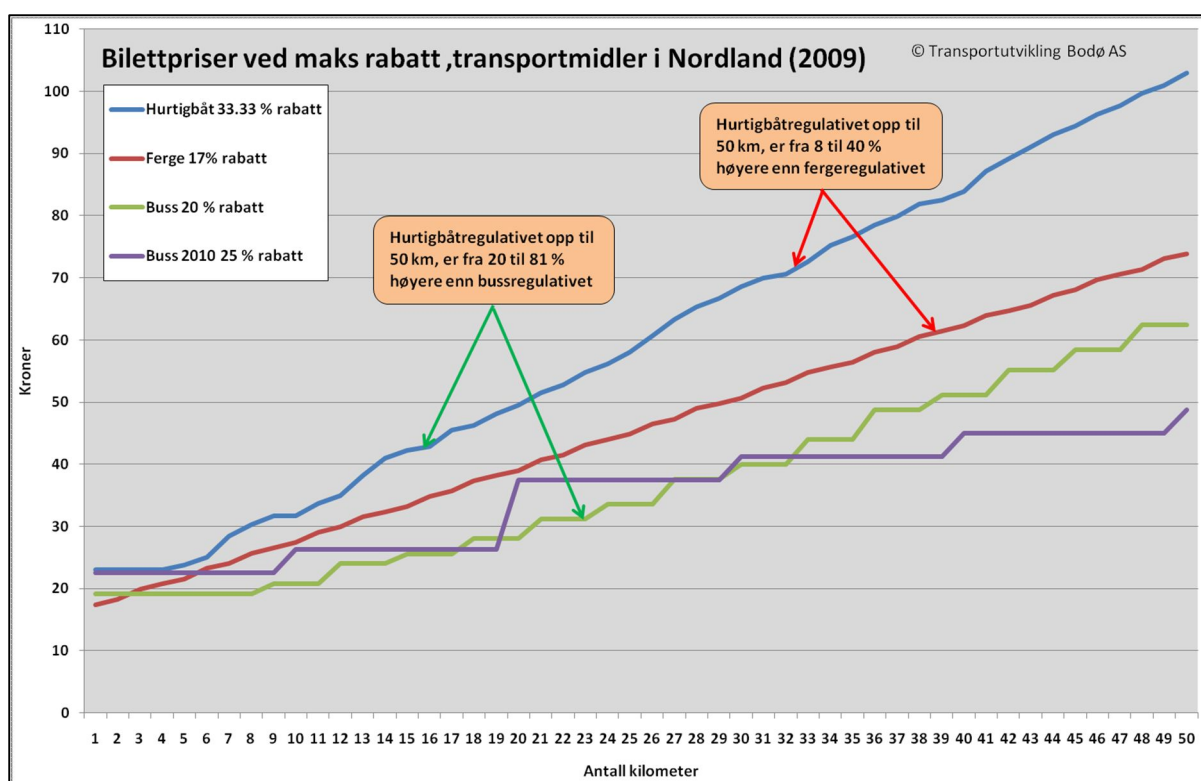
Figur 6-1: Regulativpriser for hurtigbåt, ferge og busser i Nordland (2009)

I Figur 6-2 ligger hurtigbåtregulativet noe over de andre regulativene, og forskjellen øker ved lengre distanser. Opptil 50 kilometer varierer avstanden mellom hurtigbåt og buss fra 46 til 119 %. Ser en på forskjellen mellom hurtigbåt og ferge (riksregulativet) så øker den fra 67 % og opp til 76 %, og er stigende. Dette betyr at redusert reisetid med hurtigbåt koster mer enn eksempelvis ferge. Startprisen for hurtigbåt ligger noe over de andre transportmidlene.

I Figur 6-2 vises maksimal rabatterte billettpriser for de forskjellige transportmidlene. Trendene er ganske like, dog med unntak av hurtigbåt som har en slakkere stigning som følge av noe bedre rabattordning på definerte reisestrekninger. Differansen mellom ferge og hurtigbåt er maks 40 %, mot 76 % i forrige graf. Differansen øker også her når avstanden blir lengre enn 50 kilometer. Forskjellen mellom buss og hurtigbåtregulativet er mindre i dette eksemplet. Rabattordningene for hurtigbåt er tilpasset de som reiser mye på faste distanser, og ikke i den grad tilrettelagt for øvrige reisende. For fergene er det en noe mer fleksibel ordning, selv om den også fordrer et visst omfang av reiser.

For buss er ordningen mer fleksibel. Det nye regulativet har en del bedre rabattordning enn det gamle regulativet, noe som gjør at krysningspunktet mellom gammelt og nytt regulativ blir noe tidligere enn ved ordinære priser. I tillegg kan det nevnes at det i byer er definert noe som heter "sentrumssone" der tenkt pris er satt kr 20 per billett. Sentrumssonen er per i dag ikke iverksatt, men vil etter hvert vurderes. Det en tenker på her er en pris som det ikke oppnås rabatt på og som kun vil gjelde i sentrumskjernen. Trondheim har i dag en slik ordning.

Nevnte transportmidler har i tillegg en rekke forskjellige rabattordninger for skoleelever og andre grupper. Dette har vi ikke vurdert.



Figur 6-2: Rabatterte regulativpriser for hurtigbåt, ferge og busser i Nordland (2009)

For de som reiser mye vil det alltid oppfattes som kostbart, spesielt hvis en ser det over tid. Men hvis en legger til grunn tilskuddsnivået for de forskjellige transportmidlene så ser en at samfunnet bidrar med betydelige midler per reisende. I følge Kostratall for 2008 bidro (gjennomsnittlig driftstilskudd) Nordland fylkekommunen med kr 16 for reisende med buss, kr 540 for reisende med fylkesveiferge og kr 642 per reisende i øvrig båttruter.

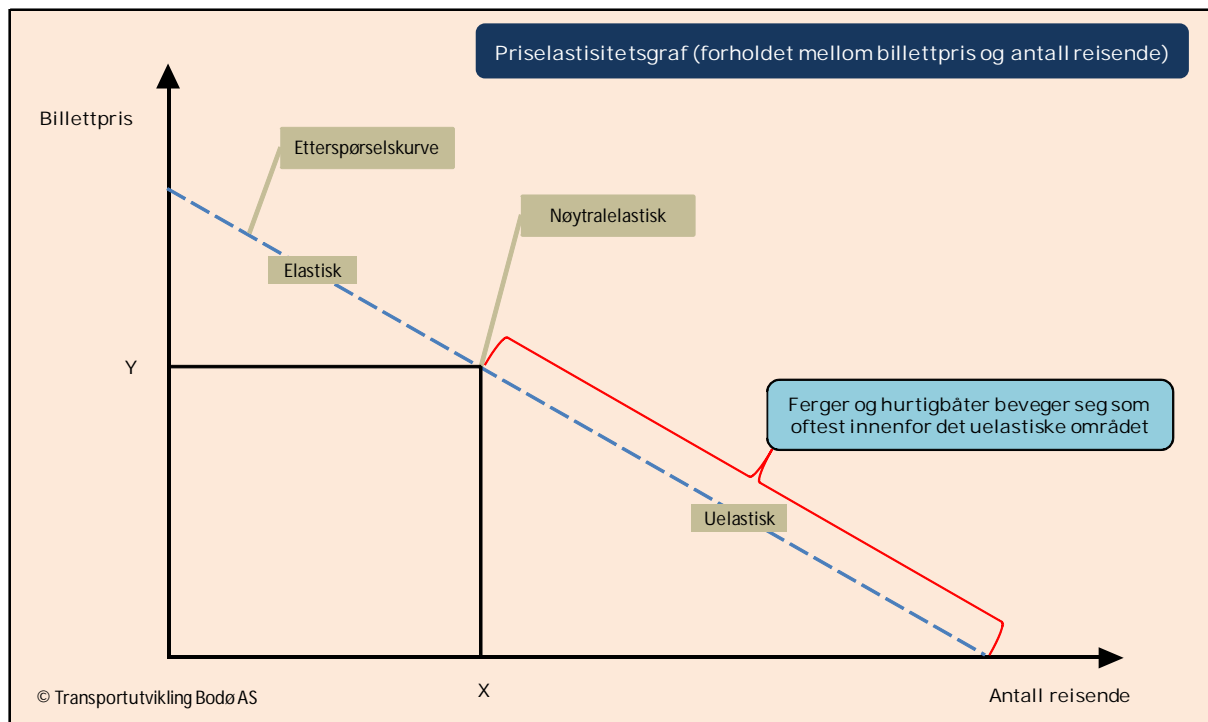
## 6.1 Elastisitetsvurdering

Priselastisitet er en matematisk uttrykt størrelse som beskriver forholdet mellom prosentvis endring i pris på eksempelvis billettpriser/regulativ (hurtigbåt), og prosentvis endring i etterspørselen. Dette betyr at endring i billettpris kan ha påvirkningskraft på hvor mange som benytter reisetilbudet. Hvor stor påvirkningskraft prisendringer og hvor mange som vil benytte tilbudet kommer vi videre inn på. Priselastisitet uttrykkes i følgende formel:

$$\text{Priselastisitet (e)} = \frac{\text{Prosentvis endring i antall reisende}}{\text{Prosentvis endring i billettpris}}$$

Figur 6-3 illustrerer en teoretisk elastisitet for forholdet mellom billettpriser og antall reisende med hurtigbåt. Etterspørselskurven (blå linje) viser sammenhengen mellom billettpris og antall reisende. Dette er kun en teoretisk illustrasjon. Kurven trenger ikke være lineær og den kan være slakkere eller brattere, alt etter hvor elastisk, eller uelastisk forholdet mellom pris og etterspørsel er. Hvis en tenker seg at etterspørselen er nøytralelastisk (X og Y i grafen), så betyr det at 1 % i prisnedgang på billettprisen medfører 1 % økning i antall reisende.

Er etterspørselen elastisk, så vil 1 % nedgang i prisen medføre mer enn 1 % økning i antall reisende. Uelastisk etterspørsel betyr at 1 % nedgang i prisen medfører mindre enn 1 % økning i antall reisende, eller sagt på en annen måte; endringer i billettprisene påvirker antall reisende i mindre grad.



Figur 6-3: Priselastisitetsgraf (teoretisk)



Priselastisiteten er lik -1 når den er nøytralelastisk, den er mindre enn -1 (eks -3) når den er elastisk og den er mellom -1 og 0 når den er uelastisk.

En rekke tidligere undersøkelser viser at prissettingen av takster til hurtigbåter og ferger er uelastisk. Blant annet konkluderte Sib rapport nr 4./2008 (Verdsetting av riksvegfergetilbudet i Norge (Finn Jørgensen m.fl.)) med at takselastisiteten for kjøretøygruppene lå mellom -0,4 til -0,6 avhengig av avstand på sambandene.

Vi legger videre til grunn at sammenhengen mellom billettpriser på hurtigbåt og antall reisende er relativt uelastisk. En eksakt vurdering av dette vil fordre en mer omfattende undersøkelse og analyse. Vi har markert i *Figur 6-3* hvilke område vi mener prissettingen og etterspørselen til hurtigbåt og ferger befinner seg.

For hurtigbåt betyr dette at etterspørselen etter hurtigbåtreiser er prisuelastisk, der takstøkninger får mindre betydning for endring i antall reisende. Takstøkninger vil nok i sum kunne være med på å redusere tilskuddsbehovet til rutene.

Dette vil vi nyansere litt med å dele inn de reisende i 2 grupper. Den ene gruppen er reisende som er svært avhengige av tilbudet. Ofte kan dette være arbeidspendlere og reisende til/fra steder/øyer der det ikke er alternative reisetilbud. Denne gruppen vil ikke nevneverdig kunne endre reisemønstret sitt selv om prisene på reisetjenesten øker. En for stor prisøkning vil selvsagt kunne påvirke bosetningsmønstret og dermed redusere inntektene.

Den andre gruppen kan være de som er noe avhengige. Dette kan være forlystelsesturer, turisme og opplevelse. Tradisjonelt sett har de fleste hurtigbåtrutene en betydelig trafikkøkning i sommersesongen. Mesteparten av de reisende på sommeren tilhører nok denne gruppen som sannsynligvis vil være noe mer følsomme for prisøkning enn den andre gruppen.

Fergesambandet Skutvik-Skrova-Svolvær hadde sommeren fri takstfastsettelse for trafikk fra/til Skutvik, dette for og finansierer det økte fergetilbudet. Effekten ble at mange flere benyttet tilbudet og de ekstra inntektene som følge av takstøkningen ble betydelige. Etter hva vi har forstått ble mange av de reisende overasket og irritert over de høye takstene, men når de hadde kjørt helt til Skutvik var det for lang vei å kjøre tilbake for å benytte et annet tilbud. Når dette nå er erfart, og blitt gjort kjent, blir det interessant å følge med trafikkutviklingen i dette sambandet sommeren 2010. Påvirkes ikke trafikken negativt, kan en si at prissettingen i dette sambandet er svært uelastisk mht til trafikkmengde, noe som gjenstår og se.

## 7 Bestilling og informasjonssystemer

Dagens reisende stiller stadig strengere krav til informasjon ved avvik og forsinkelser. I tillegg stilles det krav om at bestillingssystemene må være oversiktlige og enkle og benytte. Det er derfor viktig at Nordland fylkeskommune og trafikksekselskapene samordner og tilrettelegger informasjon og bestillingssystemer best mulig for de reisende.

### 7.1 Informasjon

Frem til i dag har det vært trafikksekselskapene som har hatt markedsansvaret og dermed ruteopplysningsplikten for rutene. Innenfor bussdriften gjennomføres det for tiden konkurranseutsetting der bruttokontrakter benyttes. Bruttokontraktene overfører markedsansvaret fra rutebilselskapene til Nordland fylkeskommune. I 2011 vil samtlige bussruter i Nordland være konkurranseutsatt og dermed underlagt Nordland fylkeskommune sin markedsavdeling (samferdsel). Januar 2010 blir de siste anbudsrutene i Salten iverksatt, deretter gjenstår anbudsrutene i Vesterålen og Lofoten.

Hurtigbåtrutene driftes i dag med basis i nettokontrakter, noe som betyr at det er ruteselskapene som har marked og inntektsansvaret. Samme type driftskontrakter benyttes i fergedriften.

Nordland fylkeskommune har vedtatt at det skal benyttes bruttokontrakter i forbindelse med konkurranseutsettingen av rutene, dette gjelder sannsynligvis også for de fylkeskommunale fergesambandene.

Statens Vegvesen har besluttet at riksvegsambandene som fylkeskommunen overtar fra 1. januar 2010 skal konkurranseutsettes med basis i nettokontrakter. Samtlige ruter skal være konkurranseutsatt innen utgangen av 2009, noe vi tror kan bli problematisk å innfri.

Ovenstående betyr at det vil være flere aktører som vil ha ansvaret for ruteinformasjon på de forskjellige ruter. Slik vi ser det vil det, helhetlig sett, antagelig være best at en aktør håndterte informasjonsbiten.

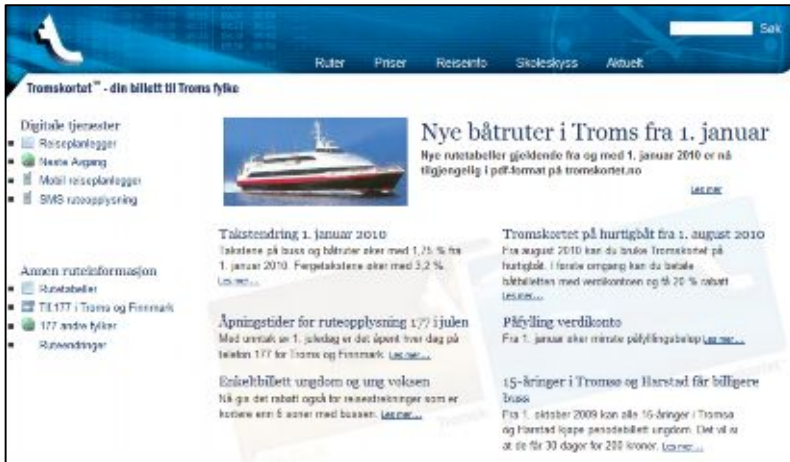
Nordland fylkeskommune har en nettside som skal gi informasjon om tilgjengelige transportmidler i Nordland. Nettsidens adresse er [www.177nordland.no](http://www.177nordland.no) og driftes i dag av HT-Safe AS på Hamarøy, som for øvrig mottar driftstilskudd for tjenesten fra Nordland fylkeskommune. Videre drift av nettsiden skal innen kort tid ut på anbud. Dagens nettside er utgått på dato og Nordland fylkeskommune vurderer oppgradering. Bl.a. ved, anskaffelse av ny søkermotor for routesøk.

Ruteopplysningsnettsiden viser oppdaterte ruteavvik ved eksempelvis innstillinger og tekniske problemer. Det er samarbeid mellom noen trafikksekselskaper og HT-Safe AS om informasjon vedrørende ruteavvik, der eventuelle avvik blir registret både på trafikksekselskapets og ruteopplysningen sine nettsider.

Torghatten-Nord AS tilbyr i tillegg gratis SMS- varsling for avvik i rutesambandene. Denne tjenesten kan etter hvert komme til å bli en betalingstjeneste. I tillegg fremkommer

eventuelle avvik på selskapets nettside. Nettsiden viser også ruteopplysninger, samt at booking på enkelte ruter kan utføres direkte på nettsiden.

Troms fylkeskommune har en mer moderne nettside der en rekke informasjonsbaserte tjenester tilbys ([www.tromskortet.no](http://www.tromskortet.no)). Nettsiden tilbyr blant annet en moderne reiseplanlegger, wap basert reiseplanlegger for mobiltelefon, SMS ruteopplysningstjeneste m.m.. Det er grunn til å tro at Nordland fylkeskommune ønsker og oppgradere sin nettside til



samme nivå som Troms'. Det er selskapet Datagrafikk AS som har utviklet reiseplanleggeren som benyttes i Troms. Lignende reiseplanlegger er til vurdering i Nordland.

Bilde 7-1: Utklipp fra nettsiden [www.tromskortet.no](http://www.tromskortet.no)

I forbindelse med dette arbeidet er det fremkommet en rekke kritiske tilbakemeldinger og innspill vedrørende manglende informasjon om ruteavvik og bookingsystemene til NEX og fergesambandene.

Fartøyene i fergesambandene melder eventuelle driftsavbrudd til vegmeldingssentralen som videre bekjentgjør dette blant annet via NRK radio (trafikkmeldinger). Det foreslås derfor av flere (basert på innspill) at denne tjenesten også bør omfatte hurtigbåter. I tillegg bør SMS abonnement, avgrenset til enkeltruters avvik, etableres i eventuell ny nettside. Som nevnt tidligere har Torghatten-Nord AS slik tjeneste tilgjengelig, en tjeneste som ikke har vært videre markedsført. Dette betyr at få reisende kjenner til tjenesten. For å få tilgang til tjenesten må en ringe til selskapet for å bli registrert. Slik vi ser det vil det være meget gunstig hvis en via nettsiden enkelt kunne abonnere og eventuelt avslutte tjenesten.

For en del år tilbake ble det montert ruteopplysningsskjermer på noen kaier/terminaler, blant annet i Bodø og Ørnes. Dette tilbudet har, etter hva vi har brakt på det rene, vært lite benyttet, og anses derfor ikke som hensiktsmessig. Noe av grunnen til dette kan være at systemene ikke har blitt oppgradert og at eventuelle endringer ikke blir oppdatert i systemet. Vi mener at SMS tjenester kombinert med nettbaserte løsninger vil være det mest treffsikre tiltaket for å kommunisere med de reisende.

I Meløy og Gildeskål har lokalhurtigbåtene også funksjon som ambulanse, noe som betyr at ruteturer kan bli avbrutt på kort varsel. Informasjonen har i forbindelse med ambulanseturer vært svært mangelfull og lite tilfredsstillende for de reisende. Det er heller ikke etablert andre informasjonssystemer annet enn at skipsføreren ringer til de forskjellige ekspeditørene. Dette mener vi kan løses bedre ved å etablere SMS varsling til de reisende, i

tillegg til at ekspeditører innformes om avbruddet og eventuell varighet. Dette fordrer at det er rutiner tillagt skipsfører.

Informasjonen til de reisende kan bli bedre og fylkeskommunen bør ta høyde for dette når de oppgraderer og forbedrer nettsiden (ruteopplysning). Selv om driften av fergene og hurtigbåtene er basert på nettokontrakter bør det samarbeides bedre om informasjon til de reisende. Kravene i universell utforming vektlegger informasjon der systemene er informative og velfungerende.

Videre vil vi anbefale at det, ved oppgradering av nettsidene, vurderes brukt samme system og plattform som Troms fylkeskommune har benyttet. Etter hva vi har fått opplyst ligger det an til at samme system kan bli benyttet i trøndelagsfylkene. For øvrig benyttes dette systemet også i Finnmark. Ett moment er at tilgrensede fylker benytter samme system/plattform med de fordeler det gir. Ett annet er at, leverandøren har lang erfaring og skreddersyr informasjon og ruteopplysninger tilpasset det en ønsker.

## 7.2 Booking

Per i dag er det mulig å gjøre bookinger på begge NEX-rutene og fergesambandene Bodø-Lofoten og Svolvær-Skrova-Skutvik. Det er selskapet Torghatten-Nord AS som drifter nevnte rutesamband og booking gjøres direkte på selskapets nettside eller per telefon. I sommersesongen (1. juni til 31. august) har selskapet egen bookingavdeling som håndterer nevnte ferge og hurtigbåtsamband.

Bookingen vedrørende NEX-rutene kan benyttes hele året og enten gjøres via bookingavdelingen (sommerstid), nettet, telefon (kontortiden) eller direkte i Sentrumsterminalen i Bodø. Har man klippekort kan ikke bookingen på nettet benyttes. Her må man enten, møte på terminalen eller benytte telefon.

Det er MEX-rutene mulig å booke inntil 170 passasjerer per tur, noe som ligger noe under det passasjerantallet som hovedskipene har kapasitet til (212 pax). En av grunnene til denne begrensningen er at reserveskipet til NEX har passasjerkapasitet på kun 171 pax.

I NEX II, som trafikkerer mellom Bodø og Svolvær, settes det inn suppleringsfartøy til Helnessund hvis det er booket inn flere enn 170 passasjerer, selv om fartøyet har kapasitet for flere reisende. Suppleringsturen på søndager har tidligere rutetur enn den ordinære ruteturen til NEX II. Bookingen, samme dag som turen, må derfor være utført en stund før NEX II starter sin rutetur fra Svolvær.

I følge innspill fra møte med Hamarøy kommune fremkom følgende kritikk av bookingsystemene:

*Bookingen for sambandet Svolvær-Skrova-Skutvik har sommeren 2009 fremstått som kaotisk. Bl.a. må reisende booke i kontortiden, samt at fartøyet ikke har hatt oppdaterte bookinglister klar ved ombordkjøring.*

*Booking og informasjonssystemene for NEX II har i 2009 ikke fungert tilfredsstillende. Det har vært tilfeller der personer har måtte ordne seg alternativ skyss, samt kansellere/ombooke flyturer fra Bodø grunnet rot og missforståelser med systemene. Det ønskes at ekspedisjonen på Skutvik blir online og tilsluttet bookingsystemet. Med det menes at billetter skal kunne bookes og kjøpes av ekspeditør. I tillegg bør det installeres informasjonstavler som til enhver tid er oppdaterte.*

#### Kommentar til innspill

I forhold til fergesambandet Svolvær-Skrova-Skutvik, og de problemer som var sommersesongen 2009, mener vi at de erfaringer som er gjort, bør danne grunnlag for en bedre tilpasning neste sommer.

Innføring av bookingsystem for NEX har skapt en del problemer. Mye av dette skyldes nok at systemet oppfates som vanskelig og lite oversiktlig for en del av de reisende, samt at det tidligere ikke har vært kultur for booking. Vi tror at bookingen er kommet for å bli og at de reisende bør tilpasse seg ordningen. Det som er viktig i så måte er at systemene oppfattes som enkle og oversiktlige, samt at informasjonen blir best mulig. I de tilfeller fartøyene er fullbooket bør det kunne gis SMS varsel, til de som eventuelt abonnerer på tjenesten, slik at de reisende på et tidlig tidspunkt kan se seg om etter alternative transportmuligheter der det er mulig.

I tillegg ønskes det at ekspeditørene skal være tilsluttet bookingsystemene (online) for å hjelpe passasjerer med reservering. Dette vil nok koste en del og vil ikke kunne benyttes annet enn like før båten anløper. Bookingen må som nevnt gjennomføres en stund før ruteturen starter. Ekspeditøren er sjelden tilgjengelig før anløpstidspunktet. Hvis en skal legge opp til at ekspeditøren skal ha kontortid i en periode før anløpene vil det påløpe ekstra kostnader. Derimot kan informasjonsbiten bli bedre i forhold til ekspeditør og venterom.

Vi tror at nettbaserte løsninger, samt muligheter for reservering med mobiltelefon, vil være enkleste og mest tilgjengelige måte å reservere plass. Telefonbooking er selvsagt et godt alternativ, noe som de fleste reisende vil kunne benytte. Per i dag kan dette kun gjøres i kontortiden. Ønsker en mulighet for billett kjøp utenom kontortid så vil ordningen ha en ytterligere kostnad.

I flere av rutene er det en god del signalanløp av steder med begrenset trafikk. Praksisen for bestilling av turer har vært at passasjerer har ringt til fartøyet. For de som reiser til stedet går dette greit ved at billettøren blir gjort oppmerksom på anløpet ved kjøp av billett. For de som skal reise fra et sted som har signalanløp gjøres dette ved at den reisende enten ringer til ekspeditør eller fartøyet, begge må naturlig nok ha beskjed. Etter det vi har fått opplyst fungerer dette godt. Dette kan selvsagt også løses ved hjelp av SMS systemer, men vi tror at de fleste føler seg sikrere ved at det tas direkte kontakt med fartøy.

## 8 Avsluttende bemerkninger

Som tidligere nevnt er det i våre beregninger av fartøyskostnader ikke medtatt eventuelle kostnader mht reservefartøy. Dette avhenger av hvordan en ønsker å organisere de fremtidige anbudsprogrammene. Beregningene av fartøyskostnadene inneholder kjente og ukjente kostnadselementer, samt at det er gjort en del forutsetninger (blant annet inntekter). Beregningene vil derfor kunne bli annerledes ved endrete forutsetninger. Ved konkurranseutsetting av rutene vil de årlige tilskuddsbehov kunne bli forskjellige fra våre beregninger. Noen forhold som vil kunne påvirke fremtidig tilskuddsbehov er, eventuelle krav til nytt fartøy, nedbetalingstid fartøy, myndighetspålegg, krav fra oppdragsgiver, kontraktslengde, prognoser for fremtidige drivstoffpriser, bemanning, krav til fortjeneste, risikotillegg, eventuelle reguleringsklausuler i kontraktene m.m..

I NEX I ruten benyttes i dag MS Ofoten til ruteturen fra Bodø på lørdag og returen fra Sandnessjøen på søndag. Det er i denne rapporten ikke gjort konkrete vurderinger av hvilket fartøy som i fremtiden bør gjennomføre nevnte ruteturer. Ideelt sett burde enten MS Salten eller MS Steigtind utføre ruteturen til Bodø på søndag. Dette betyr at en kan vurdere å benytte et mindre fartøy på lørdagsavgangen fra Bodø, og ruteturen fra Sandnessjøen til Bodø på mandag. Begge ruteturene har begrenset antall reisende, mens søndagsturen til Bodø har stort belegg med mange reisende (weekendtrafikken). Dette bør vurderes i sammenheng med størrelsen på anbudsprogrammene, ruteplanene og eventuelle fartøysdisponeringer/reservefartøy.

Rapportens vurderinger vedrørende ruteendringer og endring av fartøystørrelser er retningsgivende i forhold til kommunenes innspill. I enkelte kommuner fordres det lokale høringsrunder før ruteendringer iverksettes. Det forutsettes derfor at det gjennomføres høringsprosesser mellom de enkelte kommunene og Nordland fylkeskommune før eventuelle ruteendringer og endring av fartøystyper foretas.

Det bør gjøres en nærmere vurdering av godsbehovet i de forskjellige rutene før en fastsetter eventuelle fartøyskriterier i forbindelse med konkurranseutsettingen. Som tidligere nevnt bør kommunene og erfarne skipsførere være med i utformingen av fartøyskriterier.

Videre bør det gjøres nærmere vurdering av fartøystørrelser og fartøyssegenskaper mht sjøegenskaper, teknologi, universell utforming, miljø, godskapasitet, sikkerhet og passasjerkomfort før en utformer endelige fartøyskriterier. I tillegg bør det ses på samordningseffekter ved bruk av en større anbudspakke der en eventuelt legger opp til bruk av flest mulig like fartøy i lokalrutene, også at de kan benyttes i andre ruter (fleksibilitet).

Vedlegg 1 (kart over Salten med nærområder)



Vedlegg 2 (Oversiktskart over fergesamband i Nordland)

